

AMSTELLAND-MEERLANDEN OVERLEG

Aalsmeer • Amstelveen • De Ronde Venen • Diemen • Haarlemmermeer • Ouder-Amstel • Uithoorn

Vervoerregio Amsterdam
t.a.v. het Dagelijks Bestuur
Postbus 626
1000 AP Amsterdam



Secretariaat:
Raadhuis Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Tel: 023-5676138

Contactpersoon P.H.J. van de Mortel (regiosecretaris verkeer en vervoer)
Doorkiesnummer 020 - 3144771
Uw brief
Ons kenmerk 2017
Bijlage(n)
Onderwerp Zienswijze op concept Beleidskader Mobiliteit

Hoofddorp, 6 november 2017

Geacht Bestuur,

Wij ontvingen van u het concept Beleidskader Mobiliteit met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Hierna zal het beleidskader door u ter besluitvorming worden voorgelegd aan de Regioraad.

De samenwerkende gemeenten in het Amstelland-Meerlandenoverleg maken graag gebruik van de mogelijkheid om een gemeenschappelijke zienswijze in te dienen. Deze zienswijze heeft de instemming van alle aangesloten colleges van burgemeester en wethouders en zal in een aantal gemeenten nog worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Zoals u zelf al aangeeft in de aanbiedingsbrief is het Beleidskader Mobiliteit opgesteld in nauwe samenwerking met de 15 deelnemende gemeenten. Wij kunnen ons dan ook goed vinden in de beschrijving van de ontwikkelingen en de conclusie die u daaraan verbindt. De groei van de mobiliteit enerzijds en het belang van een goede bereikbaarheid, een gezond leefklimaat en een aantrekkelijk vestigingsklimaat anderzijds, vergen een brede samenhangende aanpak door alle betrokken partijen. Het Beleidskader Mobiliteit biedt daarvoor, als uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit uit 2016, volgens ons een goede basis. Het is daarmee ook een goede vervanger van het Regionaal Verkeer en Vervoersplan uit 2004.

Hierbij willen wij de volgende punten aan u meegeven met het verzoek het Beleidskader voor zover nodig hierop aan te passen.

Status

Voor wat betreft de status van de Strategische Visie willen wij opmerken dat in het Beleidskader nogal stellig staat dat gemeenten de inhoudelijke basis overnemen in hun omgevingsvisie. Gelet op de vrij abstracte invulling van de Visie en de eigen gemeentelijke verantwoordelijkheid bij het opstellen van een omgevingsvisie is dit naar onze mening wat al te stringent geformuleerd. De Visie en het Beleidskader vormen uiteraard wel belangrijke input voor gemeentelijke visies en plannen. Ook spreekt het voor zich dat de Vervoerregio in een vroegtijdig stadium zal worden betrokken bij de voorbereiding van omgevingsvisies.

Strategische Opgaven

Wij kunnen instemmen met de uitwerking van de vijf strategische opgaven en de daarbij aangegeven inzet door de Vervoerregio.

Het mede door de Vervoerregio getrokken Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA heeft als één van de hoofddoelen het versterken van de concurrentiepositie van de MRA door de deur-tot-deur bereikbaarheidsopgaven aan te pakken met focus op de economische toplocaties. Deze gezamenlijke ambitie moet ook in dit Beleidskader goed tot uiting komen.

Wij vragen om voldoende aandacht voor de sociale functie van het openbaar vervoer en voor de minder zelfstandige reizigers die ook in staat moeten zijn om van het mobiliteitsstelsel gebruik te blijven maken. De inzet van de Vervoerregio moet zeker gericht zijn op het hoogwaardig openbaar vervoer (R-net), maar zij dient daarnaast ook gericht te zijn op het daarop aansluitende, meer lokale openbaar vervoer. Ook de reizigersinformatie dient voor alle doelgroepen goed toegankelijk te zijn, digitaal en buiten op straat bij de haltes en op de stations.

Wij zien een belangrijke rol weggelegd voor de Vervoerregio bij het stimuleren van innovatieve en duurzame ontwikkelingen, het betrekken van nieuwe partijen en het delen van kennis en ervaringen met de gemeenten. Pilots en experimenten samen met gemeenten kunnen daar een belangrijke rol in spelen.

Verkeerveiligheid en sociale veiligheid zijn belangrijke voorwaarden voor een succesvol mobiliteitssysteem. Voor sociale veiligheid denken wij dat de ambitie hoger mag liggen dan zoals die nu is vertaald naar een indicator gelijk aan de veiligheid in de openbare ruimte.

Mobiliteit per gebied

Het onderscheid naar gebiedstypen met bijbehorende mobiliteitsopgaven geeft in hoofdlijn een beknopte aanzet voor de opgaven in de vijf gebiedstypen. Deze opgaven zullen in de verdere uitwerking van het Beleidskader nader moeten worden ingevuld.

Bij het gebiedstype stedelijke woon- en werkgebied vragen wij ons wat precies wordt bedoeld met de herstructurering van allerlei voorzieningen in relatie tot de mobiliteitsopgaven en de rol die het Beleidskader en de Vervoerregio hierbij kunnen vervullen.

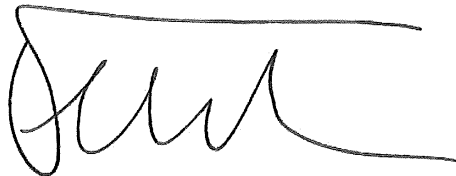
Wij missen een duidelijke typering van het (uitgaans)gebied Amsterdam Zuidoost, dit is van belang voor de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern in de gemeente Ouder-Amstel. Gelet op de beschrijving van de mobiliteit die per gebiedstype wordt gegeven is hier sprake van een Metropolaan Centrumstedelijk Gebied. Dit gebied kent op één avond soms 80.000 tot 100.000 bezoekers en dit zal naar verwachting nog blijven groeien. Toch is hier vooralsnog sprake van een nadruk op individueel autovervoer in plaats van een sterke uitbreiding van en sturing op collectief (liefst zero-emissie) vervoer.

Van Beleidskader naar uitwerking

De AM-gemeenten zijn graag bereid om samen met de Vervoerregio, en andere partijen, de uitwerking en vooral ook de uitvoering van het Beleidskader ter hand te nemen. Belangrijk hulpmiddel daarbij zijn de investeringsagenda's en de nieuwe spelregels voor projecten. Een flexibele aanpak is daarbij essentieel, zodat efficiënt kan worden ingespeeld op de behoefte bij gemeenten en effectief kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

Hoogachtend,

Dagelijks bestuur Amstelland-Meerlanden Overleg,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end.

burgemeester drs. H.B. Eenhoorn,
voorzitter Amstelland-Meerlanden Overleg