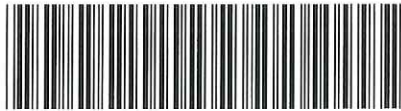


Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam
Josine van Son
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM



Datum

Ons kenmerk V&OR/UIT/2017004385

Uw kenmerk 2017/11098/JvS

Behandeld door F.B.M. Solleveld, V&OR - Kennis en Kaders, F.Solleveld@amsterdam.nl

Kopie aan

Bijlage

Onderwerp Zienswijze op Beleidskader Mobiliteit

Geacht dagelijks bestuur,

De gemeenteraad van Amsterdam heeft met veel belangstelling kennis genomen van het Beleidskader Mobiliteit voor de Amsterdamse regio en geeft hierbij de door u verzochte zienswijze. Ook heeft de raad kennis genomen van de voorbereiding en afstemming, ambtelijk en bestuurlijk, met de vijftien gemeenten. Wij geven eerst een overzicht van onze belangrijkste reacties en lichten dit daarna verder toe.

Samenvattend zijn onze belangrijkste reacties:

1. Het Beleidskader raakt goede punten aan, maar is niet concreet genoeg. Daar moet nog het nodige aan gebeuren.
2. De planhorizon schakelen naar meer kort-cyclisch in verband met de nu snel opeenvolgende veranderingen in de samenleving en daardoor (in aanvang) toenemende complexiteit.
3. Wij verwachten een regionaal samenwerkingsproces waarin relevante partijen mee creëren, hun kennis beschikbaar stellen en zich kunnen inzetten. Gemeente Amsterdam vindt het belangrijk op elk niveau te worden betrokken bij verdere vormgeving en kan er ook bij helpen. De regiorol mag met name in relatie tot de MRA worden geconcretiseerd en afgebakend.
4. Per opgave:
 - 1) "Van modaliteit naar mobiliteit" Hier ook de voetganger zien als een modaliteit als het gaat om first & last mile, en de nodige aandacht geven. Hiertoe ook het inzicht vergroten over invloedgebieden rond haltes die goed gedifferentieerd zijn en aansluiten bij het werkelijk gedrag van de reiziger. Mobiliteitsconcessies: idee uitwerken met behoud van wat in huidige werkwijze goed gaat of is ingezet: een goed- en efficiënt en meegroeiend OV-systeem en -netwerk tegen een goede prijs/kwaliteitverhouding. Rol voor de gemeenteraad hierin voortzetten. Aandacht voor noodzakelijke uitbreiding van infrastructuur voor openbaar vervoer in de groeiende regio.

- 2) *"Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem"* Eens met doelen. Inzicht geven in uitwerking, kosten en opbrengsten van investeringen. Daarmee gaan we uit van uw ondersteuning van onze inspanningen op dit terrein.
 - 3) *"Een prettige en veilige reis"* Benadrukken dat expertise moet worden gebruikt op gebied van sociale veiligheid in het ontwerp van de haltes, stations, directe omgevingen en toeleidende paden.
 - 4) *"Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar"* Dilemma's in ontwerp inzichtelijk maken, zodat besturen hun rol kunnen spelen. Experimenten aanmoedigen. Kansen pakken in nieuw te ontwerpen gebieden. Voorkeur voor ruimte intensieve vervoerswijzen naarmate gebieden stedelijker zijn en het drukker wordt in de openbare ruimte.
 - 5) *"Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken"* Vroegtijdig inzichtelijk maken van de werkelijke actieradius via het openbaar vervoer bij de besluitvorming over de keuze van bouwlocaties.
5. Aandacht te schenken aan het belang van een "age friendly city", zoals geformuleerd door de Wereldgezondheidsraad, waarin ook het belang van openbaar vervoer voor ouderen een rol speelt.
 6. Bij gebiedsdifferentiatie niet alleen beschrijven wat er binnen die gebieden beter kan, maar ook een indicatie geven van nodige verbeteringen tussen gebieden en bijvoorbeeld nagaan of er sprake is van ongewenste barrièrewerking voor diverse modaliteiten.
 7. Beschrijven van "regie" in de regio in een bredere context, hoe dit het best kan worden verdeeld in bijvoorbeeld verschillende vakgebieden en hoe het samenspel tussen regisseurs tot een optimaal resultaat leidt.
 8. Onze verwachting is dat we onverminderd BDU kunnen besteden aan investeringen in infrastructuur. Hiertoe willen we ook een financiële indicatie in verdeling van BDU aan de verschillende doelen en modaliteiten en een klantvriendelijk subsidieproces.
 9. Ten behoeve van de subsidietoekenning werken wij als gemeente graag mee aan de concretisering van de indicatoren per investeringsagenda, om op korte termijn met u tot eenduidige criteria te komen.
 10. Aandachtspunten die wij eerder hebben genoemd in de zienswijze op de Strategische Visie Mobiliteit van vorig jaar, en hier niet zijn genoemd, blijven van toepassing in onze zienswijze.

Van visie naar realisatie

Wij onderschrijven dat we op regionaal niveau op het gebied van mobiliteit een heldere beleidsrichting nodig hebben die goed past bij noden en behoeften van deze tijd. Waar we nu in de regio met elkaar voor staan is een bijzondere, complexe en grote opgave. De groei en ontwikkeling van de regio is niet meer routinematig werk, maar vooral ook het vinden van nieuwe oplossingen. Dit blijkt ook uit de opgaven die dit beleidskader beschrijft en de innovatie die er voor nodig is. Hier spreekt ambitie uit en dat betekent ook een inzet om deze te bereiken. Voor de gemeente Amsterdam is belangrijk dat de opgaven die dit Beleidskader adresseert, in hoog tempo en zorgvuldig de weg vinden naar de uitvoering. Uw concept Beleidskader geeft qua richtingen een goede aanzet.

Dit alles noodzaakt ons om regionaal en nationaal zo slim mogelijk samen te werken om nodige vernieuwingsprocessen in gang te zetten en daarbij werk te verdelen. Onze gemeente heeft onder de noemer van "verantwoordelijke hoofdstad" een verantwoordelijkheidsgevoel naar de hogere schaalniveaus getoond en daarmee een verbindende toon gezet. We willen regionale doelen behalen op een manier dat alle betrokken partijen daar uiteindelijk van profiteren.

Wij begrijpen dat waar er wordt vernieuwd, nog niet altijd direct duidelijk is hoe dit in praktijk kan worden gebracht. Het valt ons op dat het Beleidskader er nu wel ligt, maar nog op veel punten vraagt om verdere concretisering. Indicatoren moeten op praktische wijze meetbaar zijn en mogelijk moeten

Hieronder volgt onze reactie per genoemde opgave:

1. *"Van modaliteit naar mobiliteit" (betere integratie van vervoerswijzen)*

Er wordt hier een aantal benaderingen genoemd die uitmonden in doelen rond acceptabele en betrouwbare reistijden. Het gaat hier om de deur-tot-deur benadering en het nemen van maatregelen vanuit het perspectief van de reiziger, met name in ketenverplaatsingen. De gemeenteraad van Amsterdam is warm voorstander van deze benadering. Daarmee wordt, in het verlengde van Amsterdams beleid, de voetganger ook beschouwd als een modaliteit en wordt het beleid nadrukkelijker voetganger-vriendelijk.

Waar wij de hoeveelheid autoverkeer van en naar de stad willen beperken, betekent het, dat de alternatieven voor de reiziger van hoge kwaliteit moeten zijn. Die verbeteringsmogelijkheden zitten vaak op overstappunten en ook tussen de soorten netwerken binnen stedelijk gebied. Het regionaal deelprogramma "stedelijke bereikbaarheid" van de MRA is hiertoe opgezet. Het lijkt ons goed als vanuit de verdere beleidsontwikkeling op dit punt, dit programma regelmatig wordt geëvalueerd en bijgesteld op de genoemde doelen. Omdat de reiziger centraal staat, zal het effect van de maatregelen op de beleving en de keuzes van de reiziger regelmatig bij de reiziger zelf gemeten moeten worden. Bovendien lijkt het ons goed als de vorderingen steeds via geëigende media worden gemeld.

Bij deze opgave wordt gesproken van 'mobiliteitsconcessies' die openbaar vervoer concessies geleidelijk vervangen. Wij gaan er vanuit dat onze gemeenteraad als adviseur van de concessie haar rol daarin behoudt.

Het idee van mobiliteitsconcessie is een verder te ontwikkelen werkwijze en wij zien dit als positief als blijkt dat we ook meer resultaat kunnen bereiken door de manier waarop zaken worden georganiseerd. Uiteraard moeten goede ontsluitingen van woon- en werkgebieden en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de concessies voorop staan, zodat we een goed- en efficiënt OV-systeem tegen een goede prijs/kwaliteitverhouding kunnen bereiken.

De Vervoerregio heeft ons inziens in het bereiken van verbeteringen een regisserende rol. Het realiseren ervan is hierin mogelijk, als andere partijen dan de gebruikelijke, de onderdelen waarvoor zij zelf verantwoordelijk zijn, in willen brengen. Daarbij vinden wij belangrijk dat de markt open blijft voor individuele aanbieders (m.n. taxivervoer en deelautomarkt).

Met de deur-tot-deur benadering wordt de 'reiziger als klant' meer centraal gesteld, wat wij zien als een goede ontwikkeling. In verband hiermee kan de vervoerregio mogelijk nog meer klantgericht en ondernemend te werk gaan en vanuit deze benadering extra potentiële klanten voor het openbaar vervoer winnen. Zowel voor de exploitatie van het openbaar vervoer en de hoeveelheid auto's op de weg is dit voor de regio van belang en gemeente Amsterdam heeft er belang bij dat ook buiten de stad (eerder) het openbaar vervoer wordt gebruikt. Door de deur-tot-deur benadering te verbinden aan de ruimtelijke ontwikkeling, -zeker met de huidige bouwopgave in de regio- is er een kans die steeds beter kan worden benut. Dit leidt tot de vraag hoe en waar winsten zijn te behalen voor het openbaar vervoer en hoe reizigers binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer komen en vaker voor dat openbaar vervoer zullen kiezen. Met het "MIRT stedelijke bereikbaarheid"-onderzoek zijn corridors onderzocht hetgeen nieuwe inzichten heeft opgeleverd. Wij hebben de indruk dat op het huidige openbaar vervoer netwerk inzichten zijn te vergroten door meer gedetailleerd te kijken naar de invloedssfeer van HOV-haltes en stations en wat daar aan verbeteringen mogelijk is, in termen van verdichten en het maken van kortsluitingen in toeleidende paden.

In de genoemde ambities komen klanttevredenheid en verkeersveiligheid naar voren. De klanttevredenheid zien wij als verlengde van wat onder opgave 1 is genoemd. Sociale veiligheid wordt in het Beleidskader genoemd. Hoewel wij op de hoogte zijn van de inspanningen op dit onderwerp, is er naar onze mening winst te behalen bij met name de inrichting en ligging van halteplaatsen, tunneltjes, en andere punten die in de praktijk (bijvoorbeeld in de avonduren) door reizigers worden gemeden, met name door mensen die zich kwetsbaar voelen. Wij zien graag dat ontwerpexpertise wordt ingeschakeld bij verbouwingen en nieuwe situaties. Het lijkt ons goed ook knelpunten op dit punt in kaart te brengen en waar nodig te verbeteren (en wat nog in ontwerpfase is, hier zo nodig op aan te passen). Dit punt kan goed worden gecombineerd met opgaven 4 en 5.

4. *"Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar" (inpassing en ruimtelijke kwaliteit)*

Wij onderschrijven de bedoelingen van deze opgave, terwijl het op punten dilemma's oplevert, omdat het niet altijd mogelijk is om wegen per omgeving van kleur te laten verschieten. Juist op die dilemma's in inrichting lijkt het zinvol om de ervaring te verrijken met experimenten. In nieuwe stedelijke gebieden zijn er meer mogelijkheden om in het stedenbouwkundig plan en de inrichting van de openbare ruimte hier op in te spelen. Voor de stad Amsterdam geldt dat de meer "ruimte-intensieve" vervoerswijzen op meer plaatsen de voorkeur krijgen, zeker naarmate het er drukker wordt en deze vervoerswijzen hier meer "mobiliteitswaarde" (zoals u het noemt) hebben. Daartoe is het goed als dit begrip goed wordt geduid. Hier is een combinatie met opgave 5.

5. *"Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken" (ondersteuning verdichtingsopgaven)*

Deze opgave gaat om integraal ontwerpen en is ons inziens bedoeld om met ruimtelijke plannen de afhankelijkheid van de auto zo laag mogelijk te houden. Dit betekent dat een duidelijke keuze gewenst is om nieuwe woningen zodanig binnen de invloedssfeer van het openbaar vervoer te situeren dat naar beste vermogen voor die locatie, voldoende potentiële bestemmingen binnen 15, 30 en 45 minuten reistijd zijn te vinden. Wij onderschrijven het belang van deze opgave, en zien dat wij als regio hier verbeterstappen in kunnen maken, waarbij elke partij vanuit een eigen verantwoordelijkheid hieraan zal moeten bijdragen. De belangen die hiermee gepaard gaan hebben zowel betrekking op het functioneren van het daily urban system, als op het efficiënt omgaan met de middelen voor met name openbaar vervoer. De gemeente Amsterdam wil hier graag aan meewerken en vindt het belangrijk dat de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van het (hoogwaardig) OV-net veel krachtiger aan elkaar worden verbonden. Dit betekent dat dit alleen werkt als de keuze ook in het ruimtelijk beleid wordt gemaakt. De gemeenteraad van Amsterdam is hier voorstander van en wil dit ook in de eigen gemeente verder versterken. Hiertoe is het vroegtijdig inzichtelijk maken van de werkelijke actieradius via het openbaar vervoer (tekenen van een bijvoorbeeld een 45 minuten-reistijd isochroon) bij de besluitvorming over de keuze van bouwlocaties een zinvolle toevoeging.

Age friendly city

Wij willen u vragen om ook aandacht te schenken aan het belang van een age friendly city, zoals geformuleerd door de Wereldgezondheidsraad, waarin het belang van openbaar vervoer voor ouderen een rol speelt. Dit onderwerp wordt gezien als thema in een duurzame stad, die niet alleen mag zijn ontworpen op de mensen die in de kracht van hun leven zijn.

Mobiliteit per gebied

In dit hoofdstuk gaat het ook om de verbindingen tussen deze gebieden. Als bijvoorbeeld twee belangrijke stedelijke woon- en werkgebieden van elkaar gescheiden worden door een landelijk wonen en recreëren-gebied, is daar meestal een snelle, hoogfrequente OV-verbinding nodig. (Voorbeeld Amsterdam Zuid-oost en Amstelveen). In de Strategische Visie Mobiliteit werd een kaartje opgenomen waarin gebiedstypen zijn gemarkeerd. Mogelijk kan daarop ook een indicatie worden gegeven van verbeterbehoeften tussen de gebieden in de Vervoerregio.

geformuleerde doelstellingen op te stellen. In het concept Beleidskader is hiertoe het voornemen opgenomen: "in de investeringsagenda's worden indicatoren geconcretiseerd samen met onze partners". De gemeente Amsterdam wil als grootste belanghebbende hierover meedenken, en gezamenlijk tot een bijbehorend tijdspad komen. De geactualiseerde investeringsagenda's zijn nu nieuw (september 2017) en vragen desondanks om een tijdige aanpassing. De overbruggingsperiode (de periode zonder heldere subsidiecriteria) willen wij graag zo kort mogelijk houden.

Over het opdrachtgeverschap willen we nog graag opmerken dat met betrekking tot de rol van opdrachtgever bij infra-projecten, wij er van uit gaan dat die rol bij de concrete uitvoering "in asfalt en beton" zoveel mogelijk bij de wegbeheerder ligt.

Tenslotte

Vorig jaar heeft de raad een zienswijze gegeven op de voorganger van dit beleidskader: de Strategische Visie Mobiliteit. Hoewel wij zien dat een aantal zaken nu genoemd staan in dit Beleidskader, blijft onze eerdere reactie ook hier nog steeds van toepassing.

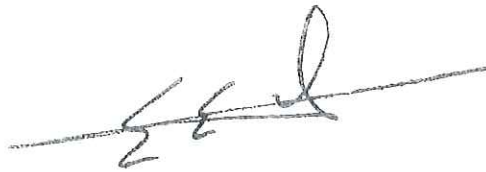
Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Amsterdam,



raadsgriffier

M. Pe



voorzitter

E.E. van der Laan