

Reactie GVB Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio

GVB heeft met genoegen kennisgenomen van het Beleidskader Mobiliteit wat de Vervoerregio heeft opgesteld. Het vormt een nuttig leidraad voor toekomstige ontwikkelingen waaraan GVB graag haar bijdrage levert. In onze reactie gaan we in op de vijf strategische opgaven, daarnaast benoemen we nog een strategische opgave: governance van mobiliteit in Amsterdam

Strategische opgave 0: Governance van mobiliteit in Amsterdam

De geschetste trends zijn herkenbaar en in het beleidskader worden op basis hiervan vijf strategische opgaven geïdentificeerd. In haar eigen analyses voegt GVB nog een belangrijke conclusie toe aan de trends. De grote groei en verdichting van de stad, gecombineerd met de vele nieuwe vervoersvormen, vragen om snellere, meer integrale besluitvorming. Bovendien zorgen nieuwe informatiestromen dat besluitvorming nog meer dan ooit op basis van feiten en inzichten kan worden gebaseerd. Deze vorm van besluitvorming vraagt ook om herijking van governance en helderheid over de rolverdeling tijdens de transitie. Specifiek voor Amsterdam is het optimaliseren van governance op mobiliteit een belangrijke strategische opgave voor de komende jaren waar de Vervoerregio een belangrijke rol in zal moeten spelen. GVB hoopt dat de Vervoerregio dit ook zo ziet.

Strategische opgave 1: van modaliteit naar mobiliteit

GVB onderschrijft het belang van de beweging van modaliteit naar mobiliteit. Een paar opmerkingen verdienen verdere verkenning:

- *“De openbaar vervoerconcessies worden steeds meer mobiliteitsconcessies...”* Graag verkennen wij met de Vervoerregio welke rolverdeling tussen ons beide optimaal is bij het realiseren van integrale mobiliteit
- *“Voor een woon-werkreis van 25 kilometer is de acceptabele reistijd bijvoorbeeld 30 minuten, ongeacht de mobiliteitskeuze.”* Hieruit zou men kunnen afleiden dat iedere modaliteit deze prestatie overal moet kunnen leveren. Wij denken juist dat de veelheid aan opties zorgt dat we modaliteiten daar in zetten waar ze in hun kracht zijn (metro's in de stad, auto's daarbuiten). Wel belangrijk is openbare en universele toegankelijkheid, dus: voor iedereen moet het mogelijk zijn 25km in 30min af te leggen.
- De ambitiegrafiek van reistijd afhankelijk van de tijd sluit aan bij onze analyse dat aandacht voor reistijd zeer belangrijk zal zijn. GVB is benieuwd of er ook inzicht is in de huidige status en welke investeringen nodig zijn om deze ambitie te realiseren.

Strategische opgave 2: naar een co2 neutraal mobiliteitsysteem

GVB juicht de genoemde ambities toe en werkt er hard aan om deze tot realiteit te maken.

Strategische opgave 3: veilig en prettig van deur tot deur

GVB ziet met de Vervoerregio de mogelijkheden die digitalisering biedt om beter in te spelen op de wensen van de reizigers. Een specifiek onderwerp is het betalen van mobiliteit. Hier is veel ruimte om het OV toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor mensen die er nu nog weinig of geen gebruik van maken. Met een goede aanpak kan dit de financierbaarheid van het mobiliteitssysteem ten goede komen, maar er zijn ook risico's voor de financierbaarheid wanneer te veel marktmacht naar derden partijen gaat. GVB ontwikkelt hiertoe een passende partner- en distributiestrategie waar ze graag met de VRA verder vorm aan geeft.

Strategische opgave 4: mobiliteit en omgeving passen bij elkaar

De typeringen van verschillende gebieden zullen behulpzaam zijn bij de noodzakelijke ontwikkelingsstrategie van de regio Amsterdam. Pas bij die concrete invulling wordt het echt spannend welke keuzes gemaakt worden. GVB is in dat kader nieuwsgierig naar de later genoemde Schaalsprong OV en heeft ook expertise om hier concrete invulling aan te geven aan om hieraan bij te dragen.

Strategische opgave 5: nabijheid van dagelijkse activiteiten

Slimmer ontwerp van de nieuwe buurten is heel belangrijk. Door de wijken gemengder te ontwikkelen met wonen, werken en recreëren zal de mobiliteitsbelasting op de stad beter gespreid worden. Dan blijft het nog steeds belangrijk dat OV een goede plek wordt gegeven. Nieuwe ontwikkelingen zoals Havenstad en Sluisbuurt blijven daar helaas bij achter.

Concluderend is GVB blij met het opgestelde kader en ziet het als een goed startpunt om samen met de Vervoerregio de mobiliteit in Amsterdam nog veel beter te maken.