

#	Afzender:	Zaakwag:	Antwoord van de Vervoerregio:	Voorstel wijziging:
1	Clübenburg Amsterdam	Graag willen wij expliciet aandacht vragen voor het belang om het toekomstige OV systeem voor de regio volledig inclusief toegankelijk te maken. Daarmee wordt bedoeld dat het samenhangende aanbod aan trein- metro- tram- en buslijnen op gelijke wijze te gebruiken dient te zijn voor zowel reizigers zonder als met beperkingen. Daar is de afgelopen jaren al veel aan gedaan, van inclusieve toegankelijkheid is echter nog afgedaan. Daarom zijn wij van mening dat het uitgangspunt van inclusiviteit, dat omvatelgheid met het begrip 'Inclusieve samenwerking' als geheel, in het BK expliciet verwoord dient te worden. Het realiseren daarvan is namelijk, hoort een toekomstig, vernieuwd en geïntegreerd systeem van regionaal OV voortbreijng. Bij inclusieve toegankelijkheid gaat het om zaken als... (zie brief) Wij zijn ons van overtuigd dat het voorstande nadere uitwerking volgt: daarom pikt Clübenburg Amsterdam ervoor om in het BK te nemen dat er een regionale plan van aanpak toegankelijk OV wordt opgesteld waarin uitgangspunten, randvoorwaarden en de samenhang met het aanvullend openbaar vervoer wordt vastgelegd. Uitgangspunt wij graag onze bijdrage aan de uitwerking.	Toegankelijkheid voor het overgrote deel van de reizigers moet wat ons betreft integraal meegenomen in alle plannen, voor het gehele mobiliteitsstelsel. Een apart regionaal plan voor toegankelijk OV is een mogelijkheid die in de verdere uitwerking wordt bekeken.	Inclusieve toegankelijkheid wordt als apart bullet onder strategische opgave 3 opgenomen.
2	Connexxion	Er is nog steeds hier een verschil tussen grotestedelijk en regionaal. Maas is slechts een deel van de oplossing. Als je in een dorp als Abbenees geen vervoerssysteem meer hebt is Maas ook geen oplossing. Maar voor dit hoofdstuk meer een onderscheid tussen stedelijk en niet stedelijk (p. 7).	Ook in de meer landelijke gebieden zien we een verandering in het meer traditionele aanbod van vervoer. Zo wordt vanaf december 2017 A&E flex aanboden. Een flexibel aanbod van vervoer, meer afgestemd op de reiziger. Dit is niet direct een volledige Maas dienst, maar past wel in de ontwikkeling van aanbod naar 'vraagricht vervoer'.	Het woord 'bijvoorbeeld' toevoegen aan de volgende zin: de schiedlijn tussen traditionele vervoerslijnen auto, openbaar vervoer, fiets vervuigt door de opkomst van Mobility as a Service.
3	Connexxion	Wij missen hier dat bij grote en langjarige infrastructuur VRA het busvervoer extra stimuleert doordat het OV er altijd door kan en daarbij zelfs een belangrijk promotiedomein wordt om 40 automobilisten in 1 bus te krijgen (dat voorkomt juist files). Graag zouden wij zien dat dit aan het plan wordt toegevoegd (p. 7).	De Vervoerregio verwijst hiervoor naar de het voornemen om een schaalproef in het OV te maken. Concreet projecten zijn te vinden in de investeringsagenda OV en de programmaagenda OV en de Vervoerregio.	P. 13 toevoegen van de volgende bullet: > <u>Investeren op een inclusief toegankelijk systeem.</u>
4	Connexxion	Hier wordt ingegaan op dalende R&U budgetten waarna vervolgins wordt gewezen naar splits mijden. Dat is wat ons betreft geen logisch voorbeeld. Gevoel van dalende R&U is veel meer dat we nu anders kijken tegen haalbaarheden van 800 meter, nieuwe vervoerssysteem zoals F&S, etc. Verder missen wij hier de keuze van de overheid om zelf extra geld beschikbaar te stellen voor mobiliteit/OV. Dat kan bijvoorbeeld ook geïnvesteerd worden in nieuwe systemen zoals people movers etc. Alleen dan kunnen we de flexid in deze regio aanspreken. Het beleidskader mag hier wel meer ambitie hebben (p. 9).	Het gegeven voorbeeld gaat verwijst naar de noodzaak om het bestaande beter te benutten, die wij ook in het beleidskader onderschrijven. De door u genoemde voorbeelden zijn een goed voorbeeld van hoe we met dezelfde of minder middelen meer voor elkaar proberen te krijgen. Nieuwe innovatieve systemen zoals people movers kunnen hier ook kansen voor bieden.	People movers, zijfzrijnde metro's en dergelijke worden opgenomen bij de technologische ontwikkelingen.
5	Connexxion	De komende 30 jaar zullen er in deze regio zeer veel langdurige infrastructuur projecten zijn die van grote invloed zullen zijn op de bereikbaarheid van de regio. Dit vraagt een veel actiever rol van de vervoerregio dan bij dit hoofdstuk beschreven (p. 10).	Ambities voor de langere termijn zijn inderdaad mooi, maar de basis moet ook op orde zijn en blijven, ook in tijdelijke situaties. Wij zullen hier meer nadruk op leggen in de teksten.	p. 10: onder kopje 'Inzet Vervoerregio, na de zinsrede "doorstroming van het autoverkeer" het volgende toevoegen: > <u>en werken aan passende maatregelen bij werkzaamheden of incidenten.</u>
6	Connexxion	Betrek hier, veel meer dan nu, ook marktpartijen. De ontwikkelingen op dit vlak gaan nu (te) traag door gerek of juist door het ontbreken van regels. Het daaraan het gevolg is hebben we in Amsterdam gezien met het deefheidsdossier. Zoek gezamenlijk naar het optimum maar wacht niet te lang (p. 10).	Een terecht aanvulling, naast het betrekken van wegbeheerders, is het van belang dat we meer de samenwerking zoeken met andere partijen.	Het betrekken van (markt)partijen opnemen in de tekst.
7	Connexxion	Prima om strenge afwijkingen te beogenen, maar dan wel maximale inspanning voor vrije infrastructuur. Graag hier meer aandacht voor. Zonder deze vrije infra en eventuele pieken waar je regelmatig beweging kunt doorvoeren is deze werk in het beleidskader niet uitvoerbaar (p. 11).	Per situatie bekijkt de Vervoerregio samen met de partners wat de meest haalbare (bijvoorbeeld ruimtelijke inpassing en kosteneffectieve oplossing is voor de situatie. De ene keer kan dit de aanleg van vrije infrastructuur zijn. De andere keer leveren maatregelen al het gewenste effect in de doorstroming op.	Leidt niet tot een wijziging.
8	Connexxion	Metro en tram zijn 2 zeer slimme. Vervoerregio neemt regierend voor aanleg laadinfra. Wij jachten dit toe maar ook hier moet wel overheid gemaakt worden. Zie busen rijden al, aanleg van laadinfra blijft lastig en tijdrovend (p. 12).	Hij de aanleg van laadinfrastructuur is de Vervoerregio afhankelijk van vele partijen. Met de ervaring die wij nu hebben opdoeken kunnen wij steeds beter sneller maken. Dit is ook nodig om onze ambities op dit gebied te halen.	Leidt niet tot een wijziging.
9	Connexxion	Er moeten wat ons betreft veel aandacht komen voor meer slimme P&R plekken op locaties waar het OV zonder om te rijden hoogfrequent lang komt. Zeker met de aanstaande werkzaamheden A&E en A40 zou dit een oplossing kunnen zijn om het aantal auto's op de deze wegen terug te brengen. Graag hier meer aandacht voor (p. 13).	Door de focus op de gehele keten maakt een stevige inzet op P&R voor zowel auto als fiets onderdeel uit van de uitwerking van het beleidskader.	Leidt niet tot een wijziging.
10	Connexxion	Met de ambitie sociale veiligheid kunnen wij niet zwelen. Maak hem concreet bijvoorbeeld op basis van de uitkomsten van de OV klantenbarometer (p. 14).	Deze indicator zullen wij monitoren. Onze ambitie hier is dat reizigers én het personeel de sociale veiligheid minimaal met een 7,5 beoordelen. Dit staat ook benoemd in ons Beleidskader Sociale Veiligheid.	De indicator op van sociale veiligheid aanscherpen, deze moet minimaal een 7,5 zijn op basis van het oordeel van reizigers en personeel.
11	Connexxion	Wij missen hier opnieuw voor de komende jaren de beleidsmatige uitgangspunten bij tijdelijke (langdurige) wijzigingen (p. 16).	Ambities voor de langere termijn zijn inderdaad mooi, maar de basis moet ook op orde zijn en blijven, ook in tijdelijke situaties. Wij zullen hier meer nadruk op leggen in de teksten.	p. 14 bij de indicator 'Sociale veiligheid in het openbaar vervoer' een zin toevoegen na de al bestaande zin: > Ambitie. De veiligheid op haltes en in voertuigen mag niet slechter zijn dan in de openbare ruimte. De sociale veiligheid moet minimaal een 7,5 scoren op basis van het oordeel van reizigers en personeel.
12	Connexxion	Hier wordt ingegaan op een vroegstijde samenwerking met partners bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Wij denken dat dit positief is echter we missen hier hoe de Vervoerregio omgaat met burgerparticipatie (p. 17).	De Vervoerregio staat hier op zich positief tegenover, mits dit past bij onze verantwoordelijkheden en bevoegdheden en maakt hier ook al en toe gebruik van.	Naast het presenteren van de ambities van de Vervoerregio op middellange termijn moet de basis ook op orde blijven, ook tijdens werkzaamheden. Link met verkeersmanagement is hier te maken maar ook met concessie en projecttoelief in de breedte zin van het woord.
13	Connexxion	Als het OV met 2E voortuigen wordt geklopt, dan hebben gemeenten geen reden meer om busen uit hun binnenstad te weren (Integreerde). Graag dit expliciet opnemen in het plan (p. 8, 20).	Het 'weten' van busen uit binnenstad door gemeenten heeft ook nog andere redenen dan uitstoot dus deze link kan niet één op één gemaakt worden. Wij onderschrijven echter wel dat het verminderen van lokale uitstoot ook een belangrijke bijdrage levert aan de dagelijkse leefomgeving. De definitie van duurzaamheid zullen wij daarmee verbreden.	p. 10: onder kopje 'Inzet Vervoerregio, na de zinsrede "doorstroming van het autoverkeer" het volgende toevoegen: > <u>en werken aan passende maatregelen bij werkzaamheden of incidenten.</u>
14	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Zoals u zelf al aangeeft in de aanbestedingsbrief is het Beleidskader Mobiliteit opgesteld in nieuwe 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 goede leefomgeving 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.	Wij nemen kennis van uw positieve reactie.	Leidt niet tot een wijziging.
15	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Voor wat betreft de status van de Strategische Visie willen wij opmerken dat in het Beleidskader nogal stil staat dat gemeenten de inhoudelijke basis overnemen in hun omgevingsvisie. Gelet op de vrije abstracte invulling van de Visie en de eigen gemeentelijke verantwoordelijkheid bij het opstellen van een omgevingsvisie is dit naar ons mening wat al te stringent geformuleerd. Visie en Beleidskader vormen uiteraard wel belangrijke input voor gemeentelijke visies en plannen. Ook sprekt het voor zich dat de Vervoerregio in een vroegstijde stadium zal worden betrokken bij de voorbereiding van Omgevingsvisies.	In het Beleidskader wordt het verkeer en vervoerbereikbaarheid van de vijftien gemeenten geformuleerd en is op deze manier dus ook de inhoudelijke basis voor dit gedeelte van de omgevingsvisies. Juist door het abstracte karakter zou dit geen probleem moeten vormen. Mocht bij de uitwerking in de Omgevingsvisies blijken dat bepaalde onderdelen toch lastig in een Omgevingsvisie in te passen zijn of conflicteren met andere belangen van gemeenten, dan gaan wij daarover te zijner tijd graag met u in gesprek.	Leidt niet tot een wijziging.
16	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Wij kunnen intenden met de uitwerking van de vrije strategische opgaven en de daarbij aangegeven inzet door de Vervoerregio. Het mede door de Vervoerregio geselecteerde Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA heeft als een van de hoofdthema's het versterken van de concurrentiepositie van de MRA door de deur-tot-deur bereikbaarheidsopgaven aan te pakken met focus op de economische toplocaties. Deze gemeentelijke ambitie moet ook in dit Beleidskader goed tot uitdrukking komen.	Deze ambitie past bij het Beleidskader Mobiliteit. Omdat we in een transitie van de oude naar de nieuwe economie zitten, is de focus voor het Beleidskader Mobiliteit breder dan alleen de economische toplocaties.	Leidt niet tot een wijziging.
17	Deelregio Amstelland-Meerlanden	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 de mobiliteitssteun gebruik te kunnen 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.	Vanuit onze rol als opdrachtgever van het openbaar vervoer zijn wij ons bewust van de rol die het openbaar vervoer speelt voor de bereikbaarheid van de regio en voor verschillende doelgroepen. Wij zien steeds meer ontwikkelingen dat modaliteiten vervagen en andere vormen van mobiliteit ontstaan. En we zien steeds meer ontwikkelingen waar het doelgroepen vervoer en openbaar vervoer naar elkaar toegevoegd. Dit laatste stimuleren wij wanneer het hierdoor efficiënter georganiseerd kan worden en beter is voor de reiziger. Dit wordt één van de opgaven voor de komende jaren.	Leidt niet tot een wijziging.
18	Deelregio Amstelland-Meerlanden	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 met gemeenten kunnen daar een belangrijke rol in spelen.	Dit onderschrijft de Vervoerregio. Bij strategische opgave 2 en bij de kernwaarden wordt dit ook benoemd.	Leidt niet tot een wijziging.
19	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn belangrijke voorwaarden voor een succesvol mobiliteitsstelsel. 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.	Deze indicator zullen wij monitoren. Onze ambitie hier is dat reizigers én het personeel de sociale veiligheid minimaal met een 7,5 beoordelen. Dit staat ook benoemd in ons Beleidskader Sociale Veiligheid.	De indicator op van sociale veiligheid aanscherpen, deze moet minimaal een 7,5 zijn op basis van het oordeel van reizigers en personeel.
20	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Het onderscheid naar gebiedsypen met bijbehorende mobiliteitsopgaven geeft in hoofdlijn een beknopte aanzet voor de opgaven in de vijf gebiedsypen. Deze opgaven zullen in de verdere uitwerking van het Beleidskader nader moeten worden ingevuld. Bij het gebiedsypede stedelijke won- 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 hierin kunnen vervullen.	Door voorzieningen in de wijken en op goed bereikbare plekken te plaatsen, zijn de inwoners en gebruikers beter in staat gebruik van de voorzieningen te maken. De uitwerking van de opgaven in de gebiedsypen vindt op een later moment plaats. Daarbij zal ook de taakverdeling tussen gemeenten en Vervoerregio bepaald worden. Niet alle onderdelen van hoofdstuk 4 zullen inderdaad onder het taakbeheer van de Vervoerregio Amsterdam, maar maken wel deel uit van de mobiliteitsopgave in brede zin.	Leidt niet tot een wijziging.
21	Deelregio Amstelland-Meerlanden	Wij missen een duidelijke typering van het (uitgangspunt) gebied Amsterdam Zuid-oost. Dit is van belang voor de verdere uitwerking van De Nieuwe Kern in de gemeente Duin- en Amstel. Gelet op de beschrijving van de mobiliteit die per gebiedsypede wordt gegeven is hier sprake van een Metropoolaan 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 voorstandig opties aan een nadruk op individueel autovervoer in plaats van een sterke uitbreiding van en during op collectief (niet zero-emissie) vervoer.	Zens niet met constatering dat dit gebiedsypede niet goed past voor zo'n groot uitgangspunt. We zullen het gebiedsypede aanpassen.	p. 20 onder het tussenkopje 'Metropoolaan centrumstedelijk gebied' Amsterdam Zuid-oost toevoegen aan de eerste zin: > Dit zijn de binnenstad van Amsterdam, de Zuid- en Amsterdam Zuid-oost.
22	ESB	We vinden het een mooi uitgangspunt beleidskader. Eigenlijk hebben we hier op hoofdlijnen weinig op aan te merken. Goed dat er veel aandacht is voor de stap van modaliteit naar mobiliteit en voor verduurzaming. Wellicht zou doorstroming in de strategische opgaven nog wel meer aandacht mogen krijgen.	Doorstroming is een van de elementen van de eerste strategische opgave: van modaliteit naar mobiliteit. Bij de uitwerking in de programmaagenda zal doorstroming ruim aandacht krijgen.	Leidt niet tot een wijziging.
23	ESB	Hier is het laatste aandachtspunt onder 'strategische opgave 7' maar een constatering dat een actiepunt. Ik ben wel benieuwd welke actie de Vervoerregio hier voor zich zelf zou formuleren: onderzoeken, faciliteren van experimenten, regelgeving...?	De Vervoerregio is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe betaalwijzen en zal waar nodig het initiatief nemen om barrières binnen ons invloedsgebied weg te nemen. Op het gebied van Maas' werk de Vervoerregio mee aan verschillende projecten en pilots. De Vervoerregio kan hierin meerdere rollen vervullen, waaronder die van facilitator, regisseur of financier.	Leidt niet tot een wijziging.
24	ESB	Is de laatste indicator bij deze zelfde opgave 3 niet erg ambigueus geformuleerd: de haat gelijk stellen aan publieke ruimte klinkt niet onlogisch, maar in een voertuig mag je toch een hogere sociale veiligheid verwachten.	Deze indicator zullen wij monitoren. Onze ambitie hier is dat reizigers én het personeel de sociale veiligheid minimaal met een 7,5 beoordelen. Dit staat ook benoemd in ons Beleidskader Sociale Veiligheid.	De indicator op van sociale veiligheid aanscherpen, deze moet minimaal een 7,5 zijn op basis van het oordeel van reizigers en personeel.
25	Gemeente Almere	Kwalitatief hoogwaardig beleidskader Het beleidskader heeft wel inhoudelijke kwaliteiten, is samenhangend, flexibel en bondig. Het vormt een inspiratiebron voor de toekomstige actualisering en doorvertaling van de Strategische Visie Mobiliteit in het Almerse beleid.	Dank voor deze constatering.	Leidt niet tot een wijziging.
26	Gemeente Almere	Verzoek tot blijvende goede samenwerking van elkaars activiteiten Het kader schetst, in vergelijking met het RVP uit 2004, een beeld op hoofdlijnen. Waar het RVP de prioritering, financiering en monitoring van de activiteiten van de voormalige Stadregio Amsterdam nog integraal presenteerde in het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma, worden deze onderdelen met dit nieuwe Beleidskader gedelegeerd naar de concessies en de beheer-, onderhoud- en investeringsprogramma's van de Vervoerregio. Een beweging die een belangrijk is en van prioriteit is. Daarom gaan wij er vanuit dat de prioritering, financiering, monitoring en monitoring van de Vervoerregio activiteiten eenduidig, integraal en in goede samenwerking met de MRA partners blijft plaatsvinden in de geest van het convenant.	Uiteraard blijft de Vervoerregio in de geest van het convenant nauw samenwerken met de convenantpartijen en de MRA partners.	Leidt niet tot een wijziging.

27	Gemeente Almere	Versterken van samenwerking Wij blijven graag intensief met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken op het gehele spectrum van beleid, programma's, projecten, kennisontwikkeling en gemeenschappelijke belangenbehartiging naar externe partijen. Waar zich kansen voordoen versterken wij de samenwerking met de Vervoerregio graag. Zo werken wij de komende tijd onder meer aan een intensievere kennisuitwisseling op het vlak van OV en aan een intensievere samenwerking op het vlak van fietsinvesteringen. Verder zien wij veel inhoudelijke en efficiëntievoordelen in het gezamenlijk programmeren (prioriteren, trassen en monitoren) van investeringen in reistijd en wonen/werken. Eerste stappen zetten we daarvoor momenteel gezamenlijk in het nieuwe beleidsgebied MFT-programma Berekbaarheid van, naar en in de MRA van rijk en MRA.	De Vervoerregio werkt ook de komende tijd graag samen met de partners op dossiers en programma's waar een intensievere samenwerking meerwaarde biedt.	Leidt niet tot een wijziging.
28	Gemeente Almere	Concertatiesamenwerking Verder behoudt Almere de ambitie om, zoals wij in het convenant hebben afgesproken, het aangaan van een gemeenschappelijke regeling te onderzoeken. Voldoende financiële en bestuurlijke draagkracht, bestuursvormen en efficiency zijn immers nodig om de grote en groeiende mobiliteitsproblemen, en de Amsterdamse regio concurrentie te laten blijven voor haar reuzen, bedrijven en bezoekers én om de in het Beleidskader beschreven ambitie 'de best bereikbare stedelijk regio van Nederland te worden' daadwerkelijk te kunnen behalen. Graag willen wij hierin samen met de Vervoerregio en overige MRA-partners stappen zetten.	De wijziging van samenwerking blijft ook de komende tijd onderwerp om met elkaar in gesprek te blijven.	Leidt niet tot een wijziging.
29	Gemeente Amsterdam	Het Beleidskader raakt goede punten aan, maar is niet concreet genoeg. Daar moet nog het nodige aan gebeuren.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Hedert concreterising vindt plaats in de investeringsprogramma's en programmabegroting. Wel is in de bijlage Richtinggevendheid Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RUVV) versus Beleidskader Mobiliteit* een doorkijk gegeven naar verschillende projecten.	Leidt niet tot een wijziging.
30	Gemeente Amsterdam	De planhorizon schakelen naar meer kort-cyclisch in verband met de nu snel oppeenvolgende veranderingen in de samenleving en daardoor (in aanvang) toenemende complexiteit.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	De planhorizon is bewust niet benoemd, maar wij delen de constatering dat adaptief programmeren juist in deze tijd met snelle veranderingen des te belangrijker is. In de inleiding zal toegevoegd worden dat we zowel de langere als naar de kortere termijn kijken en tijdig moeten aanpassen als de veranderende werkelijkheid daar aanleiding toe geeft.	De gedachtegang rondom planhorizon en adaptief programmeren toevoegen aan inleiding P.4. onder het tussenkopje 'Richting geven aan Ambitie' aan het einde van de eerste alinea de volgende zin toevoegen: > <u>Wij kijken hierbij naar zowel de langere als de kortere termijn en zullen tijdig aanpassen als de veranderende werkelijkheid daar aanleiding toe geeft.</u>
31	Gemeente Amsterdam	Wij verwachten een regionaal samenwerkingsproces waarin relevante partijen mee creëren, hun kennis beschikbaar stellen en zich kunnen inzetten. Gemeente Amsterdam vindt het belangrijk en ook relevant te worden betrokken bij de verdere vormgeving en kan er ook bij helpen. De regio wil nog met name in relatie tot de MRA worden geconcentreerd en afgebakend.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Bij de verdere uitwerking zullen Amsterdam, maar ook de andere gemeenten, uiteraard intensief worden betrokken, net zoals ook het belang van de samenwerking met andere partijen binnen de MRA onverminderd groot blijft.	Leidt niet tot een wijziging.
32	Gemeente Amsterdam	Van modaliteit naar mobiliteit* Hier ook de voorganger zien als een modaliteit als het gaat om first & last mile, en de nodige aandacht geven. Hiertoe ook het nuchter vergeten over invloedsgebieden rond haltes die goed gedifferentieerd zijn en aansluiten bij het werkelijk gedrag van de reiziger. Mobiliteitsconcessies: idee uitwerken met behoud van wat in huidige werkelijke goed gaat of is ingezet: een goed- en efficiënt en meegedeeld OV-systeem en -netwerk tegen een goede prijs/kwaliteitsverhouding. Ook voor de gemeenteraad hierin voortdragen. Aandacht voor noodzakelijke uitbreiding van infrastructuur voor openbaar vervoer in de groeiende regio.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	De Vervoerregio Amsterdam is zich bewust van de rol van de voorganger in het mobiliteitsstelsel. Uiteraard verdient deze ook aandacht. Hier zal een nauwere samenwerking plaats moeten vinden tussen de wegbeheerder en de Vervoerregio. Wat betreft de rol de gemeenteraad met betrekking tot de invulling van het P&V voor de concessies wijgt niets. Op deze wijze is de besluitvormingsproces van de Vervoerregio georganiseerd.	Leidt niet tot een wijziging.
33	Gemeente Amsterdam	"Naar een CO2-neutrale mobiliteitsstelsel" Een met deelen, inzicht geven in uitwerking, kosten en opbrengsten van investeringen. Daarmee gaan we uit van een ondersteuning van onze inspanningen op dit terrein.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	In de komende periode werken we onze inzet op het gebied van CO2-reductie verder uit. Dit doen we met name in het Transitieprogramma Zero Emissie Mobiliteit, en in andere investeringsprogramma's.	Leidt niet tot een wijziging.
34	Gemeente Amsterdam	"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 toelidsende paden.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Dank voor de suggestie. Wij zullen de inzet op sociale veiligheid in het OV verbreden waardoor ook de directe omgeving van het OV-systeem binnen de ambitie.	Samen met andere partijen inzetten op sociale veiligheid in het openbaar vervoer, op stations, haltes en op de toelidsende routes in de directe omgeving (pagina 13).
35	Gemeente Amsterdam	"Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar" Dilemma's in ontwerp nuchterlijk maken, zodat bestuurders hun rol kunnen spelen. Experimenten aanmoedigen. Eenvoudig parkeren in nieuwe te ontwerpen gebieden. Voorkeur voor name intermediaire vervoersvormen waarmee gebieden aantrekkelijker zijn en het drukker wordt in de openbare ruimte.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Het gestelde past bij de tekst en gedachtegang van het beleidskader. Uitwerking kan inderdaad aan de hand van dilemma's plaatsvinden en met respect voor ieders rol en verantwoordelijkheid. Experimenten aanmoedigen is in eerste instantie. Dit element komt terug in het beleidskader, bij het onderwerp innovatie op pagina 23.	P.13 onder het tussenkopje 'Wat Vervoerregio' bij de derde bullet de zin 'inzetten op sociale veiligheid in het openbaar vervoer' vervangen door: > <u>Samen met andere partijen inzetten op sociale veiligheid in het openbaar vervoer, op stations, bij haltes en op de toelidsende routes in de directe omgeving.</u>
36	Gemeente Amsterdam	"Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken" Vroegtijdig inzichtelijk maken van de werketijde actieradius via het openbaar vervoer bij de besluitvorming over de keuze van locaties.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	We nemen deze suggestie mee bij de uitwerking en gaan graag met u in gesprek over nadere invulling. Ook dit betreft een samenwerking tussen gemeenten en de Vervoerregio.	Leidt niet tot een wijziging.
37	Gemeente Amsterdam	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.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Gezien de demografische ontwikkelingen is het ontwerp van de stad voor alle leeftijden een belangrijk aandachtspunt, dat alleen maar in belang groeit. Wij betrekken deze suggestie graag bij de nadere uitwerking, bij de strategische opgaven zal verwezen worden naar het begrip Age Friendly.	Het begrip age friendly benoemen in de tekst bij de derde strategie. p.13 bullet toevoegen: > <u>Invetten op een Age Friendly regio waarbij het mobiliteitsstelsel prettig en inzichtelijk is voor alle leeftijdsgroepen.</u>
38	Gemeente Amsterdam	Bij gebiedsoriëntatie met andere bestuursvormen wordt er immers niet gesproken over, maar ook een indicatie geven van mogelijke versterking tussen gebieden en bijvoorbeeld nagaan of er sprake is van ongewenste samenwerking voor diverse modaliteiten.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Dit aspect zal zeker de aandacht krijgen bij de nadere uitwerking.	Leidt niet tot een wijziging.
39	Gemeente Amsterdam	Beschrijven van "regio" in de regio in een bredere context, het diep in het best kan worden verdeeld in bijvoorbeeld verschillende veiligheids- en hoe het samenstel tussen regio's tot een optimaal resultaat leidt.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Over de wijze waarop we de regio de komende tijd willen ontwikkelen en in een bredere context willen plaatsen, gaan wij graag met u in overleg. Regio is bij uitstek een onderwerp dat, zeker in deze tijden, snel verandert en een afspiegeling is van wensen van alle partijen, zodat wij een nadere uitwerking van deze rol op deze plaats niet wettelijk vinden.	Leidt niet tot een wijziging.
40	Gemeente Amsterdam	Onze verwachting is dat we onverminderd RDU kunnen besteden aan investeringen in infrastructuur. Hiertoe willen we ook een financiële indicatie in verband van RDU aan de verschillende doelen en modaliteiten en een kantoorverdiel subsidieprogramma.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	De verdeling van het RDU-budget aan de verschillende doelen en activiteiten van de Vervoerregio wordt bepaald aan de hand van de uitwerking van het beleidskader in verschillende investeringsprogramma's. Deze uitwerking zal de komende periode plaatsvinden in nauwe overleg met onze partners, waaronder de gemeente Amsterdam. Wij kunnen op dit moment geen indicatie van deze verdeling afgeven. Wij delen uw verwachting dat het RDU-budget aan investeringen in infrastructuur besteed zal worden, maar of dat 'onverminderd' zal zijn is op dit moment niet precies vast te stellen. Wij zetten onder meer in op een klantvriendelijk subsidieproces en hebben daartoe al vorig jaar de Spelregels Projecten opgesteld, mede in overleg met de gemeente Amsterdam.	Leidt niet tot een wijziging.
41	Gemeente Amsterdam	Ten behoeve van de subsidieontwikkeling werken wij als gemeente graag mee aan de concretisering van de indicatoren per investeringsagenda, om op korte termijn met u tot een eenduidige conclusie te komen.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	Vanuit de Vervoerregio waarderen wij dit aanbod van de gemeente zeer en wij zullen u hierbij toe dat wij de gemeente Amsterdam en andere partners hier actief bij zullen betrekken.	Leidt niet tot een wijziging.
42	Gemeente Amsterdam	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.* *Dit betreft een samenvatting van de zienswijze. De samenvatting is door de gemeente Amsterdam opgesteld. Het antwoord van de Vervoerregio gaat in op de volledige versie.	De al genoemde aandachtspunten zijn opgenomen in het Beleidskader en vormen onderdeel van de verdere uitwerking.	Leidt niet tot een wijziging.
43	Gemeente Landsmeer (aanvulling zienswijze deelregio Zaanstreek-Waardland, zie B7 t/m B1)	Gezien de steeds veranderende ontwikkelingen (bijvoorbeeld OV) in de vervoersvraagstukken, lijkt het ons verstandig om enige evaluatiemomenten op te nemen.	De programmabegroting wordt jaarlijks opnieuw opgesteld aan de hand van de nieuwste ontwikkelingen en monitoring.	Leidt niet tot een wijziging.
44	Gemeente Oudshoorn (aanvulling zienswijze deelregio Zaanstreek-Waardland, zie B7 t/m B1)	Onderzoekende(n) stelsel(en) de volgende tekstuele veranderingen aan te brengen in bovengenoemd raadsvoorstel: aan de zienswijze toe te voegen: Beleids En voor te zorgen dat in de kleine gemeenten het openbaar vervoer aantrekkelijk wordt gemaakt, zodat het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto wordt. Toelichting: Het openbaar vervoer wordt aantrekkelijk gemaakt, als de frequentie van het aantal ritten hoog is, de bushalte goed te bereiken is en de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer niet te hoog zijn. Dit is belangrijk omdat het openbaar vervoer dan een goed alternatief wordt voor de auto.	De Vervoerregio spant zich uiteraard in voor het aantrekkelijk houden en verder maken van het openbaar vervoer. Dit komt terug in de verschillende opgaven van het beleidskader. Deze kwaliteit hangt echter ook af van het aantal reizigers dat gebruik wil maken van het OV. Bij kleine gemeenten is het aantal reizigers over het algemeen lager dan in stedelijk gebied. Hoeveel reizigers in het OV netwerk het gebruik denkt kan verschillen. Los hiervan wil de Vervoerregio wel van mobiliteit in plaats van modaliteit uitgaan en de sterke nadruk op alle modaliteiten te combineren. Juist door OV te combineren met andere modaliteiten zullen ze elkaar aan in plaats van dat ze met elkaar concurreren.	De programmabegroting benoemen zoals staat beschreven in de onderstaande bullet. p.25 bullet toevoegen: > <u>De programmabegroting wordt op basis van het Beleidskader Mobiliteit de afweging gemaakt waarbij de financiële middelen ingezet worden.</u>
45	Gemeente Waterland (aanvulling op deelregio Zaanstreek-Waardland, zie B7 t/m B1)	In hoofdstuk 4. Mobiliteit per gebied, worden een aantal soorten gebieden onderscheiden. Als wat voor gebied wordt de gemeente Waterland beschouwd en wat gaat dat concreet betekenen voor de toekomst van ons openbaar vervoer?	Waterland bestaat uit Stedelijk woon- en werkgebied en deels uit Landelijk wonen en recreëren (zie strategische visie mobiliteit). Hoe de toekomst er exact uit gaat zien is nu nog niet te zeggen. Dit wordt in vervoersprojecten verder uitgewerkt. Wel kan alvast worden aangegeven dat de grote regiostrategieën tussen Monnickendam, Broek in Waterland en Amsterdam, in de toekomst nog steeds met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (R-net) wordt gefaciliteerd. Het ligt niet voor de hand om dit op een geheel andere manier te organiseren gezien het succes van deze R-nettingen. Daarmee reisorganisatoren in de Landelijke gebieden steeds meer met andere vormen van (openbaar) vervoer worden gefaciliteerd.	De programmabegroting benoemen zoals staat beschreven in de onderstaande bullet. p.25 bullet toevoegen: > <u>De programmabegroting wordt op basis van het Beleidskader Mobiliteit de afweging gemaakt waarbij de financiële middelen ingezet worden.</u>
46	OVb	De geschetste trends zijn herkenbaar en in het beleidskader worden op basis hiervan vijf strategische opgaven geïdentificeerd. In haar eigen analyse voegt OVb 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 vragen nieuwe informatiebronnen 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. OVb hoopt dat de Vervoerregio dit ook zo ziet.	De Vervoerregio ziet ook de verandering door onder andere de komst van nieuwe mobiliteitsvormen en de veranderende rol van de overheid hierin. Dit zien wij als één van de strategische opgaven, maar juist als integraal onderdeel van alle opgaven. Bij iedere opgave zien we de governance terugkomen.	Leidt niet tot een wijziging.
47	OVb	OVb onderschrijft het belang van de beweging van modaliteit naar mobiliteit. Een paar opmerkingen verdienen verdere verkenning: 1. "Het openbaar vervoersconcessies worden steeds meer modaliteitsconcessies." Graag verkennen wij met de Vervoerregio welke rolverdeling tussen ons beide optimaal is bij het realiseren van integrale mobiliteit. 2. "Voor een woon-werk reis van 25 kilometer is de acceptabele reistijd bijvoorbeeld 30 minuten, ongeacht de mobiliteitskeuze." Hieruit zou men kunnen afleiden dat iedere modaliteit deze prestatie overtuigen moet kunnen leveren. Wij denken juist dat de veelheid aan opties zorgt dat we modaliteiten daar in zetten waar ze in hun kracht zijn (met) in de stad, auto's daarbuiten. Wel belangrijk is openbare toegankelijkheid, ook voor iedereen met het mogelijk zijn 25km in 30min af te leggen. 3. De ambtelijke afweging van reistijd afhankelijk van de tijd die uit aan zijn analyse dat aandacht voor reistijd zeer belangrijk zal zijn. OVb is benieuwd of er ook indicatie is in de huidige status en welke investeringen nodig zijn om deze ambitie te realiseren.	1. De Vervoerregio ziet een verandering in de mobiliteitsopgave en daarmee zien wij ook dat de concessies mogelijk anders ingevuld worden. Dit doen wij uiteraard in overleg en samenwerking met onze partners. 2. Wij onderschrijven de interpretatie van het OVb. De geschetste acceptabele reistijd is inderdaad zo bedoeld worden met de (combinatie van) modaliteiten die daar het meest geschikt voor zijn. 3. Voor verschillende modaliteiten bestaat een globaal beeld van de huidige status van de reistijd van deur tot deur. Helaas ontbreekt het nog grotendeels aan een integraal beeld (ketenmodaliteit). We gaan dit vanuit de Vervoerregio uitwerken in (investering)programma's en bovendien door de ambities en indicatoren specifiek te monitoren.	1. Leidt niet tot een wijziging. 2. In de tekst bij de grafiek op pagina 11 laten wij in de laatste zin het deel 'ongeacht de mobiliteitskeuze' weg. In plaats daarvan de volgende zin toevoegen: 'Tot nu toe kan gemaakt worden met de (combinatie van) modaliteiten die daar het meest geschikt voor zijn.' p.11 in de tekst bij de grafiek laten wij in de laatste zin het deel 'ongeacht de mobiliteitskeuze' weg. In plaats daarvan de volgende zin toevoegen: 'Tot nu toe kan gemaakt worden met de (combinatie van) modaliteiten die daar het meest geschikt voor zijn.' 3. Leidt niet tot een wijziging.
48	OVb	OVb juicht de genoemde ambities toe en werkt er hard aan om deze tot realiteit te maken.	Wij nemen kennis van uw positieve reactie.	Leidt niet tot een wijziging.
49	OVb	OVb ziet met de Vervoerregio de mogelijkheden de digitalisering biedt om beter in te spelen op de wensen van de reizigers. Een specifiek onderwerp is het betrekken van mobiliteit. Hier is veel ruimte om het OV toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor mensen die er nu nog weinig gebruik van maken. Met een goede aanpak kan dit de franchisebaarheid van het mobiliteitsstelsel ten goede komen, maar er zijn ook risico's voor de franchisebaarheid wanneer te veel marktmacht naar derden partijen gaat. OVb ontwikkelt hiermee een passende partner- en distributiestrategie waar ze graag met de VRA verder aan gaat.	De Vervoerregio ziet verschillende ontwikkelingen op het gebied van digitaliseren van diensten voor reizigers en nieuwe betaalvormen. Dit vinden wij belangrijk dat hier enerzijds afstemming over plaatsvindt met andere vervoersvormen maar ook samen met de Vervoerregio. Uiteraard gaan wij het gesprek aan over de invulling hiervan door vervoerders. We worden graag in een vroeg stadium betrokken.	Leidt niet tot een wijziging.
50	OVb	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. OVb is in dat kader nieuwsgierig naar de later genoemde Schaalproef OV en heeft ook expertise om hier concrete invulling aan te geven aan om hieraan bij te dragen.	In de uitwerking geven we hier invulling aan, uiteraard in overleg met onze gemeenten en de vervoerders. We maken daarbij uiteraard ook gebruik van uw expertise.	Leidt niet tot een wijziging.
51	OVb	Slimmer ontwerpen van nieuwe buurten is heel belangrijk. Door de wijken gemeenter 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.	We werken hierbij al samen met gemeenten en schuiven in toenemende mate aan bij gebiedsontwikkelingsprojecten om met name de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling te borgen. Komende tijd willen wij deze samenwerking uitbouwen en in vroeg stadium onze invloed uitoefenen op de verschillende ontwikkelingen.	Leidt niet tot een wijziging.
52	OVb	Concluderend is OVb 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.	Wij nemen kennis van uw positieve reactie.	Leidt niet tot een wijziging.
53	Haarlemmermeerse Actieve Publiek	De samenwerking gemeenten in het Amsterdam Noordlandse regio is in haar huidige versie, dat zij vragen om voldoende aandacht voor de sociale functie van het openbaar vervoer en voor minder zelfrijdende voertuigen, die ook in staat moeten zijn om de mobiliteitsysteem gebruik te blijven maken. HAP onderschrijft dat, maar wij stellen dat dit toch wat te vaag is geformuleerd. De motivatie hiervan staat omschreven in de brief.	Toegankelijkheid voor het overgrote deel van de reizigers moet wat ons betreft integraal meegenomen in alle plannen, voor het gehele mobiliteitsstelsel. Een apart regionaal plan voor toegankelijk OV is een voorstel dat we in de verdere uitwerking wordt behandelen. > <u>hertafte antwoord als bij punt 1 en 65</u>	Inclusive toegankelijkheid wordt als apart bullet onder strategische opgave 3 opgenomen. P.13 toevoegen van de volgende bullet: > <u>Invetten op een inclusief toegankelijk systeem.</u>

		Er zijn grote uitdagingen omtrent de groei van de bevolking, gaat om grote aantallen woningen die gerealiseerd moeten worden. Ook duurzaamheid (CO2 besparing) speelt een steeds grotere rol en is innovatie op het gebied van verkeer en vervoer niet meer weg te denken. De MMDH herkent deze uitdaging en ziet graag samenwerking op de onderwerpen zoals Duurzame regio en Mobility as a Service (Maas). Er geldt vraag naar specifieke aanpak. Komende jaren wordt veel uitgewerkt en geconcretiseerd zoals de inpassing van de fietswielvakken in metropolitaan hoogstedelijk gebied. Mobiliteit per gebied is een uitdaging waarbij we elkaar kunnen versterken. Een enorme uitdaging om van bestaande naar uitwerking te gaan. Als MMDH zien we uit wat de projecten de voortkomen uit deze ambities. Daarbij zoeken we graag samenwerking met relevante uitdagingen zoals energiebesparing en de nieuwe verkeersveiligheidsaanpak. MMDH is graag betrokken bij projecten van de Vervoerregio Amsterdam en werkt van harte samen met de regio. Samen werken op basis van inhoudelijke agenda vanuit het netwerk van samenwerkende overheden en (maatschappelijke) partners, ook de MMDH draagt hier voor onze eigen mensen in de regio, graag aan bij. Dit past binnen de visie die MMDH heeft en uitstraalt met de slogan: Wij verbinden mensen.		
34	MMDH	Voor de volgende onderwerpen vragen wij graag aandacht: - Een nieuwe manier van kijken naar bereikbaarheid: MMDH kijkt op een nieuwe manier naar bereikbaarheid: we stellen ambities over bereikbaarheid voor gebiedsontwikkeling en mensen binnen bereik van specifieke bereikbaarheidslocaties. Bijvoorbeeld: binnen van 10% van mensen met economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken, graag delen we deze kennis. - Verkeersveiligheid: ook de MMDH draagt 'maak van de don't punt' uit. De samenwerking hierin willen we graag voortzetten. Onder andere blijft de MMDH mede samen de VMA zitten nemen in de landelijke verkeersveiligheidsaanpak. De MMDH is positief over de verschuiving van mobiliteit naar mobilitair. Niet het vervoer staat meer centraal, maar meer de beleving van reizen en leefomgeving (ruimte voor deuren). Samen optrekken richting nieuw kabinet bijvoorbeeld n.a.v. het EMK onderwerp. We zien diverse aanpakmogelijkheden om de komende jaren samen te werken aan deze uitdaging.	De Vervoerregio werkt graag ook in de toekomst samen met MMDH waar de opgaven hier aansluitend toe geven.	Leidt niet tot een wijziging.
35	MMDH	Taartime draagt bij aan de economie, maar is bijvoorbeeld ook veroorzaker van vertraging (zoekwerk). De MMDH is benieuwd hoe de regio Amsterdam hiermee omgaat.	Het klopt dat het toerisme een extra druk op de ruimte en het mobiliteitsysteem met zich meebrengt. Bij de gebiedsvisie is met toeristisch verkeer rekening gehouden.	Leidt niet tot een wijziging.
36	Provincie Flevoland	Het belang van veiligheid hebben wij kennis genomen van het concept beleidskader mobiliteit van de Vervoerregio. Binnen het concept 'verantwoord Samenwerken verkeer en vervoer' hebben wij met u en de partners met plezier gewerkt aan het Strategische Visie Mobiliteit. Het beleidskader zoals nu voorligt vormt een goede en passende uitwerking van deze Strategische Visie Mobiliteit. De uitwerking van de uitgangspunten sluit goed aan bij de mobiliteitsopgaven van de regio.	Dank voor deze constatering.	Leidt niet tot een wijziging.
37	Provincie Flevoland	Ten aanzien van de inhoud van het beleidskader hebben we nog één opmerking. De paragraaf 'samenwerking is een belangrijke pijler van de strategische visie. In het concept beleidskader wordt beperkt aandacht besteed aan verschillende vormen van samenwerking. Voor ons is het moment van belang de samenwerking met de Convenantpartners, wij vragen om in het definitieve beleidskader hierop een aanvulling te doen.	In de definitieve versie zijn de convenantpartners benoemd.	De convenantpartners benoemen. Pagina 22, onder kopje 'Verbinden' na Metropolieregio Amsterdam het volgende toevoegen: -> De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad als convenantpartners
38	Reizigers Advies Raad	De RAR onderschrijft het belang om van duurzame en emissie-arme voertuigen, en ziet graag ook ruimte voor innovaties op dit gebied. Voor het verbeteren van de duurzaamheid ontbreekt een vermindering van het autoverkeer als een strategische opgave. Want zelfs als het autoverkeer op den duur emissieloos wordt, blijft er, volgens de RAR, een ruimtelijke noodzaak voor zo'n opgave.	Deze opgave komt aan bod in het metropolitaan centrum stedelijk gebied (zie pagina 20).	Leidt niet tot een wijziging.
39	Reizigers Advies Raad	Getuigd voor keuzes en afwegingen dienen investeringen in het openbaar vervoer en het fietsverkeer prioriteit te hebben boven de auto, zeker in de stedelijke gebieden. Investeren in de infrastructuur voor autoverkeer alleen nog wordt gedaan wanneer de verkeersveiligheid in het geding is, of indien noodzakelijk, voor de uitbuiting van nieuwe woonwijken en dan aanvullend op infrastructuur voor het openbaar vervoer.	De prioriteiten voor bepaalde mobiliteitsvormen staan beschreven bij de verschillende gebiedsopties (pagina 20). De afweging tussen investeringen in infrastructuurprojecten is aan de orde in de Programmabegrotingen van opeenvolgende jaren, te beginnen met 2019.	Leidt niet tot een wijziging.
40	Reizigers Advies Raad	In de lokalekeuze voor nieuwe woonwijken ziet de RAR graag meer aandacht en prioriteit voor de ontsteking door openbaar vervoer.	Dit staat in het beleidskader bij opgave 5. Nabijheid van Dagelijkse Activiteiten. De Vervoerregio plant hierna voor het goed aanbieden van nieuwe woonwijken op het bestaande vervoersnet.	Leidt niet tot een wijziging.
41	Reizigers Advies Raad	In het beleidskader wordt vooral ingezet op snelheid maar niet op betrouwbaarheid. Uiteraard is ook de RAR voor snel openbaar vervoer, maar stelt betrouwbaarheid voorop. Reizigers moeten van de reizen op aan kunnen en dat verdient opname als aandachtspunt in het beleidskader.	Betrouwbaarheid staat benoemd op pagina 10 bij opgave 1.	Leidt niet tot een wijziging.
42	Reizigers Advies Raad	Het beleidskader ziet de vermindering van overheidsuitvoering voor als een vaststaand feit. Door het OV-aankleeflijker te maken kan het aantal reizen worden verminderd en daarmee ook de kosten bij de vervoerders. De RAR is van mening dat thermische commerciële overwegingen worden gedomd, maar dat men geen doornieuw kan. Daarnaast heeft de RAR ook wel begrip voor de onbalans van vervoersbedrijven en is een andere winstmargin nodig om ook door de RAR gemaakte innovatie te kunnen realiseren.	Dank voor deze constatering. Het verkrijgen van meer middelen voor het realiseren van onze ambities heeft continu onze aandacht. Indien er in de toekomst meer middelen beschikbaar kunnen, dan kunnen wij een generer deel van onze ambities waarmaken. In de programmabegrotingen wordt de afweging gemaakt waar de middelen eerst aan besteed worden.	Leidt niet tot een wijziging.
43	Reizigers Advies Raad	Het is aan te bevelen dat de Vervoerregio in de fase van de uitwerking gedegen onderzoek doet naar de vervoerswijze in onze regio. Nu de informatie uit de OV-chipkaart breder worden toegesproken voor onderzoek kan een veel diverser beeld ontstaan van welke reizen waar wonen en welke vervoersbehoefte die hebben in het woon-werkverkeer, bij recreatieve en andere verplaatsingen.	Mee eens. OV-chipkaartdata bieden een belangrijke informatiebron voor het OV-beleid, binnen de regels van de privacywetgeving.	Leidt niet tot een wijziging.
44	Reizigers Advies Raad	De RAR heeft graag belang aan een inclusieve benadering van bereikbaarheid, waarbij rekening wordt gehouden met mensen met een beperking. Het ontbreken van een halte kan voor niet met name mensen met een beperking een forse achtergrond zijn die niet opeens tegen enkele minuten reistijd wordt aan een onontvondende lijn. In de verband heeft de RAR ook wat de ruimte richting naar handhaafstanden, de bijvoorbeeld voor het MIV-netwerk (R niet tijden) wordt gehanteerd, kunnen worden afgeweken als de betrouwbaarheid van een lijn ook met meer haltes te borgen is.	Vervoerders mogen van de minimumlimiet rond stopplaatsen naar haltes afwijken door meer haltes dan minimaal geleid te bedienen.	Leidt niet tot een wijziging.
45	Reizigers Advies Raad	Bij de nadruk op vraaggericht vervoer hoort ook volledige (inclusieve) toegankelijkheid van het vervoer. Indien u nu vastblijft om een beperking heeft, het dienst van trein, metro en tram lijnen dient te worden doorgevoerd, afzonderlijk gebouwd te kunnen worden en dit is zelfs wettelijk bepaald. In het beleidskader wordt wel gesproken over makkelijker, aantrekkelijker, veiliger, vanzelfsprekend en prettiger. Impliciet betekent dit ook toegankelijkheid, maar de RAR adviseert toch om deze term nadrukkelijker in het beleidskader op te nemen. Dit onderdeel dient in een volgende fase weggevoerd met andere onderwerpen nog wel en andere uitwerking. Daarbij gaat de RAR niet het aanvullend vervoer (MMDH) uiteraard als een andere winstmargin nodig om ook door de RAR gemaakte innovatie te kunnen realiseren.	Toegankelijkheid voor het overgrote deel van de reizigers moet wat ons betreft integraal meegenomen in alle plannen, voor het gehele mobiliteitsysteem. Een apart regionaal plan voor toegankelijkheid is in de verdere uitwerking wordt bekken. De in de verdere uitwerking wordt bekken. -> hetzelfde antwoord als bij punt 1 en 3.	Inclusieve toegankelijkheid wordt als apart bullet onder strategische opgave 3 opgenomen. P. 13 toevoegen van de volgende bullet: -> Leiden op een individueel toegankelijk systeem.
46	Reizigers Advies Raad	De RAR ziet het als een zinnige ambitie om zodanige financiële prikkels te creëren dat de reiziger als het ware vanzelf mee voor het openbaar vervoer en de fiets, of een combinatie daarvan. Dit beleid heeft, ook in combinatie met parkerietarieven, zijn effect in de afgelopen tijd bewezen maar het in de strategische opgaven geven.	Onderzoek wordt wat de effecten zijn van bestaande en mogelijk nieuwe financiële prikkels (zie pagina 10).	Leidt niet tot een wijziging.
47	Reizigers Advies Raad	De RAR zou graag in het beleidskader opgenomen zien dat verkans aantrekkelijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, uitgaans- en winkelcentra, en OV-knooppunten goed en veilig bereikbaar zijn. Daarbij moeten ook de stallingsopties op niveau zijn op opslagplaatsen zullen gemeenschappelijk moeten worden.	OV-knooppunten, stallingsoorzingen en laadpunten worden genoemd op pagina 13. Uit opgave 1 komt voortvloeiend wordt dat de bereikbaarheid van belangrijke verkeersaantrekkende voorzieningen geborgd wordt.	Leidt niet tot een wijziging.
48	Reizigers Advies Raad	De RAR onderschrijft de ambitie om het fietsnetwerk te stimuleren. Totmiddelen van 15 km kan het gebruik van de fiets de snelle toename van de bikes sterk toename. Door te zetten op directe fietsverbindingen kan het aandeel van de fiets in met name het openbaar vervoer groter worden.	Dank voor deze onderschrijving van onze visie	Leidt niet tot een wijziging.
49	Reizigers Advies Raad	Meer gebruik van OV en fiets kan betekenen dat de infrastructuur hierop moet worden aangepast. In de verdere concretisering van het beleid valt te denken aan meer vrije banen voor het openbaar vervoer, verboden van fietspaden, het inrichten van fietsstraten, en het weren van inwoners van fietspaden.	Meer eens. Deze gedachtesgang past bij strategie 4. Nadere uitwerking van dit economisch wetmatig in overleg met gemeenten geconcretiseerd in de jaarlijkse Programmabegrotingen, te beginnen met 2019.	Leidt niet tot een wijziging.
50	Reizigers Advies Raad	Onderdeel vindt de RAR de status van dit beleidskader. Dienen partijen niet te conformeren aan dit kader en welke partijen zijn dat, of, dient het slechts als toetsing door de Vervoerregio bij aanvragen voor financiële bijdragen door gemeenten?	In het kader van de volgende Planwet Verkeer en Vervoer dienen de gemeenten zich te conformeren aan dit beleidskader. Verder dient het als basis voor niet van geld en capaciteit van de Vervoerregio. Nieuwe wetgeving is in de maak (Omgevingswet, zie pagina 5).	Leidt niet tot een wijziging.
51	Reizigers Advies Raad	In het beleidskader wordt niet gesproken over de rol die de inbreng van OV-reizigers (zoals de RAR) kan spelen maar volgens de RAR verdient dat nog wel de aandacht.	Het Beleidskader beschrijft waar we naar toe willen. Bij de manier waarop we dit organiseren spelen de reizigers en de RAR uiteraard ook een rol.	Leidt niet tot een wijziging.
52	Rijkswaterstaat	Op de eerste plaats wil ik complimenteren voor de heldere en bondige wijze waarop u Strategische Visie Mobiliteit is uitgewerkt en het nu gepresenteerde concept Beleidskader Mobiliteit. Ik kan me in zijn algemeenheid goed vinden in de geschetste opgaven en ambities. Hieronder heb ik per hoofdstuk en korte beschrijving van mijn commentaar gegeven.	Dank voor uw complimenten.	Leidt niet tot een wijziging.
53	Rijkswaterstaat	Veranderingen in mobiliteit Ik herken de geschetste veranderingen in de mobiliteit en de daaraan verbonden conclusie. Ik weet ook constatering dat de MRA regio dynamisch is en in hoog tempo verandert. Maar mijn mening kan over de gehele breedte van ontwikkelingen en infrastructuur met bijbehorende veranderingen voor de ruimtelijke inrichting (zoals bijvoorbeeld de 'openbare ruimte' in de huidige mate van onvoorspelbaarheid) te ontwikkelen van technologie en mobiliteit veegje en meermer strategieën/adviezen benadering om onderzoek te creëren, te evalueren en door te ontwikkelen.	Wij denken deze constatering. We volgen de ontwikkelingen hierop op de voet en passen onze oplossingsrichtingen hierop aan als de ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.	Leidt niet tot een wijziging.
54	Rijkswaterstaat	Ik ondersteun de vijf door u beschreven strategische opgaven die in het Beleidskader Mobiliteit zijn gedefinieerd. Ik ben benieuwd hoe de strategische opgaven en ambities op tactisch en operationeel niveau uitgewerkt zijn en worden en op welke wijze afstemming en/of samenwerking met RWS kan plaatsvinden.	Waar samenwerking of afstemming meerwaarde biedt, werken wij graag samen met onze partners. Onze werkwijze hierin is terug te vinden op pagina 22.	Leidt niet tot een wijziging.
55	Rijkswaterstaat	RWS is voorstander van de gedifferentieerde mobiliteitsopgave per gebiedtype. Die in het beleidskader onderzochten gebiedstypen zijn helder. Vanuit de rol van weggebruikers en de RWS rol voor het hoofdgemeente om het ruimtelijk economisch functioneren van de deelgebieden zo goed mogelijk te faciliteren, waarbij het zwaartepunt is Noord-Holland ligt op Schiphol en de Zuidas. RWS is hierbij voorstander van een gebiedsgerichte aanpak waarbij naast automaatregelen een breed scala aan instrumenten dient te worden ingezet en de samenwerking tussen de ruimtelijke opgaven en het mobiliteitsysteem meer aandacht behoeft. Dit vraagt afstemming en samenwerking, zeker geleid op de uitdaging die Amsterdam bereikbaar is om de komende jaren goed te doen.	Wij denken uw inzicht dat een gebiedsgerichte aanpak met een breed scala aan instrumenten en afstemming tussen de partners nodig is.	Leidt niet tot een wijziging.
56	Rijkswaterstaat	Het betrekking tot de nadere uitwerking van thema's en opgaven wil ik aandacht vragen voor de toemennende conclusie in de mobiliteit door technologische ontwikkelingen en de opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen (zoals bijvoorbeeld e-bikes, speed pedelecs, elektrische auto's). Een transitie naar een emissie-arme en duurzame mobiliteitsysteem is nodig. Dit vergt ook aanpassing van voorzieningen en infrastructuur met bijbehorende veranderingen voor de ruimtelijke inrichting (zoals bijvoorbeeld de 'openbare ruimte' in de huidige mate van onvoorspelbaarheid) te ontwikkelen van technologie en mobiliteit veegje en meermer strategieën/adviezen benadering om onderzoek te creëren, te evalueren en door te ontwikkelen.	Dit is zeker de bedoeling en ook nodig. Om welke oplossingen en toepassing het dan gaat is onderwerp van onderzoek en afstemming in de ontwikkelingen.	Leidt niet tot een wijziging.
57	Royal Houtland	Het is een duidelijk geschreven stuk, dat rekening houdt met enkele belangrijke trends in ontwikkelingen en uitgang van een verschillende aanpak per gebied. Ik kan mij er goed in vinden.	Wij nemen kennis van uw positieve reactie.	Leidt niet tot een wijziging.
58	WNO KNCW West, Eufendens, TKN	Het beleidskader is gebaat bij een betrouwbaar wegennet dat efficiënte en duurzame verbindingslijnen biedt. Tevens is een uitgebreid en werkend Openbaar Vervoersnetwerk noodzakelijk in deze drukke regio. Voor ondernemers, werkers, klanten en recreanten worden wij naar een volwaardig Daily Urban System op minimaal de schaal van de metropolieregio Amsterdam, inpassing van benodigde vervoersaanpak aan de voorfront van ontwikkelingen is nodig.	De Vervoerregio herkent de geschetste ambities en is blij uit te zien een organisatie die over de grenzen van de weggebruikers kijkt en intensief samenwerkt met diverse regionale partners.	Leidt niet tot een wijziging.
59	WNO KNCW West, Eufendens, TKN	De Vervoerregio levert voor zo'n daily urban system de basis infrastructuur. Wij verwachten dat u daarbij nauw samenwerkt met de provincies Noord-Holland en Flevoland, het Gewest Gooi en Vechtstreek en de regio Zuid-Nederland. Wij verwachten van alle overheidspartijen dat bestuuring een robuust infrastructuur (weg en OV) ten goede komt, ook al dat niet op voorhand het individuele gemeentebestuur ligt te zijn.	Wij missen de rol van Samenwerkingspartner in de opspiegning van de verschillende rollen die de Vervoerregio op zich neemt. Waar en hoe komt u nu tot het gemeentelijk (ook met partners buiten de overheid) formuleren van gedeelde opgaven en het tot ontwikkeling brengen van deze opgaven? Juist vanuit de opgaven kunnen we beter vraaggevoerd aanpak ontwikkelen.	Leidt niet tot een wijziging.
60	WNO KNCW West, Eufendens, TKN	Ten slotte stelt u dat de groei aan inwoners en arbeidsplaatsen in de regio blijft groeien. Deze nieuwe inwoners en werkers zullen gebruikmaken van OV en weg. Wij vragen u tijdens rekening te houden met deze groei en niet te wachten totdat een nieuwe woonwijk opgevoerd is maar pro-actief mee te denken met de eefdelingen ruimtelijke ordening. Het moet ontbreken van een substantiële woonvoorraad en daarmee voldoende markt voor het werken aan nieuwe woonvoorraad niet hinderen. Ook als vervoerspartijen pas interesse tonen als er voor hen voldoende klanten zijn.	De Vervoerregio is bij uitbreid een samenwerkingspartner, steeds in verschillende rollen, passend bij de verantwoordelijkheden van het functioneren van de regio. We denken inderdaad pro-actief na over het inzetten op ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij ook naar de langere termijn gekeken wordt.	Leidt niet tot een wijziging.
61	WNO KNCW West, Eufendens, TKN	Het beleidskader constateert dat er in dit concept beleidskader geen enkele visie op goedereenvoer terwijl het goedereenvoer een belangrijke gebuiker van de infrastructuur is. Het op de juiste manier faciliteren van goedereenvoer is van belang uitbreid voor de economie en leefbaarheid binnen de Vervoerregio. Te denken valt onder andere aan onderwerpen zoals de combinatie van OV en fiets op dedicated lines, de combinatie van bus en haltes op goedereenvoersystemen, de combinatie van OV en fiets op dedicated lines, de combinatie van		

83	VNO NCW West, Eindhoven, Tilburg	Het bedrijfsleven begint daarnaast een keuze voor wonen OF werken in bepaalde gebieden waar bedrijven/enterprises met hogere milieu categorieën zich niet goed verhouden tot een woonklimaat. Dat geldt in veel mindere mate voor een kantorenpark. Ook voor de regio Schiphol geldt dat wonen niet overall gemeentelijk is. Uitgaan van vermenigvuldiging van de woon- en werkfunctie is voor het bedrijfsleven niet overall mogelijk. Dat heeft o.a. ook gevolgen voor de mobiliteit fiets, e.g., 'benewagen'.	Functievermenging kan een middel zijn, maar is inderdaad niet overall mogelijk. De ruimtelijke plaatsing van functies en de afweging om meer of minder te mengen valt onder de verantwoordelijkheid van gemeenten.	Leidt niet tot een wijziging.
84	VNO NCW West, Eindhoven, Tilburg	De rol van het plaatselijk bedrijf en de bewoners in metropoolgebieden gebieden een MAAS concept. Echter, wij vragen u om te hebben voor het risico op vervoersarmoede. Niet alle gebieden aan de randen van de stad, de middelgrote gemeenten en industriële bedrijventerren zijn voldoende ontlasten door OV. Wij vragen u extra aandacht hiervoor omdat ervaring leert dat niet alle doelgroepen op de arbeidsmarkt in staat zijn zelfstandig hun vervoer naar het werk te organiseren. Het Openbaar Vervoer is dan instrumenteel om werkgever en werknemer op z.a. bedrijventerren met elkaar te verbinden. Tevens is het voor het bedrijfsleven van groot belang dat ook buiten de spits en reguliere tijden Openbaar Vervoer wordt aangeboden. Veel bedrijfsreizen zijn ook in de avond, nacht en weekend afhankelijk van het OV. Naast de Mainport Schiphol, haven Amsterdam zijn dat ook bedrijventerren, ziekenhuizen, uitvalscentra etc.	1. Het is de intentie van het Beleidskader om mensen in staat te stellen die activiteiten te kunnen bereiken die ze willen doen. Het concept vervoersarmoede is daarbij nog niet geïntroduceerd, maar zal worden toegevoegd. 2. In dit kader zal met name de nadruk gelegd worden op de bestemmingsplan: mainports en bedrijventerren waar over het algemeen veel banen voor lager opgekleiden zich bevinden en de vervoersarmoede het grootst is.	Het concept vervoersarmoede in het stuk toevoegen en met name de relatie leggen naar het bereikbaar houden en maken van bedrijventerren waar veel banen voor lager opgekleiden zich bevinden. De volgende bullet toevoegen bij Mainports op p. 21: -> <u>In de bestemmingsplannen gebieden bevinden zich veel bedrijventerren met een hoge werkgelegenheid en veel arbeidsplaatsen voor lager middelbaar geschoold personeel. Deze locaties verdienen extra aandacht en moeten goed bereikbaar zijn met collectief vervoer om vervoersarmoede tegen te gaan.</u>
85	VNO NCW West, Eindhoven, Tilburg	De afgelopen jaren heeft het bedrijfsleven in het kader van Beter Benutten in veel projecten, waaronder Breken, samengewerkt met de Vervoerregio. Wij zetten dat graag voort in de aanpak Slim en Duurzame Mobiliteit door samen in te spelen op en gebruik te maken van nieuwe ontwikkelingen voor personen- en goederenvervoer. Een belangrijk deel van de opgaven ligt in vraag- en gedragsbeïnvloeding. Via werkgevers, organisatoren van evenementen en andere publiekstrekkers kan en moet ingezet worden op vraag- en gedragsbeïnvloeding. Breken, maar ook andere werkgeversinitiatieven laten hier goede resultaten zien. Het bevestigt ons dat dit concept beleidskader mobiliteit hier nog niet ingaat op.	De Vervoerregio neemt om deze reden actief deel aan de aanpak Slimme en Duurzame mobiliteit. Gedragsbeïnvloeding is inderdaad een van de middelen om in te zetten in het mobiliteitsbeleid.	Gedragsbeïnvloeding en de samenwerking met het bedrijfsleven hierin zal benoemd worden bij de eerste strategie. p. 11 op de eerste helft van de pagina welke gaat over de Inzet van Vervoerregio een extra bullet toevoegen met de volgende tekst: -> <u>Samen met bedrijven inzetten op gedragsbeïnvloeding.</u>
86	VNO NCW West, Eindhoven, Tilburg	Het bedrijfsleven is zeer bereid de samenwerking met u aan te gaan en te verduidelijken waar die samenwerking al is. U stelt nu een kader vast, voor de invulling gaan we graag met u aan de voorkant in overleg om onze ideeën te delen en daar waar mogelijk de samenwerking op te pakken.	De komende periode blijven we open staan om de samenwerking verder te versterken.	Leidt niet tot een wijziging.
87	Deelregio Zaanstreek-Waterland (zonder officiële zwaaiwhegs gemeente Zaanstad en Wormerland)	Het ontwerp Beleidskader voorstaat naar onze mening in een prima uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit, welke door de regio's op 16 december vorig jaar is vastgesteld. Wij herkennen ons in de vijf strategische opgaven die u in het document formuleert en kunnen instemmen met de inzet die vanuit de Vervoerregio wordt voorgesteld om de doelstellingen en de ambities in onze regio op het gebied van bereikbaarheid te realiseren. Wij vinden het belangrijk dat de verdere uitwerking van deze opgaven in goede samenwerking plaatsvindt met de andere opgaven die wij in onze recent vastgestelde visie in samenwerking opgesteld hebben geformuleerd op het gebied van de themas ruimte, wonen, recreatie en toerisme, landbouw, economie en duurzaamheid. Het is onze uitdrukkelijke wens de geformuleerde doelstellingen, ambities en opgaven uit uw en ons beleidskader met elkaar af te stemmen. Wij nodigen u hierbij uit met ons in gesprek te gaan om afspraken te maken over de wijze waarop aan deze wens vorm en inhoud gegeven zou over de wijze waarop aan deze wens vorm en inhoud gegeven zou kunnen worden. Een afschrift van deze samenwerkingsovereenkomst treft u bijgevoegd aan.	Wij nemen kennis van uw positieve reactie en gaan graag met de gemeenten in gesprek voor de nadere uitwerking, ook in relatie tot uw samenwerkingsovereenkomst.	Leidt niet tot een wijziging.
88	Deelregio Zaanstreek-Waterland (zonder officiële zwaaiwhegs gemeente Zaanstad en Wormerland)	De samenwerking met andere belangrijke stakeholders op het gebied van bereikbaarheid de Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt gewaardeerd.	Deze partners komen terug onder de noemer MRA, maar omdat we veel met deze partners en ook de provincie Flevoland, samenwerken, zullen we de partijen apart benoemen.	De stakeholders in de MRA apart benoemen. Pagina 22, onder kopje "Verbindend" na Metropoolregio Amsterdam het volgende toevoegen: -> <u>De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad als convenantpartners.</u>
89	Deelregio Zaanstreek-Waterland (zonder officiële zwaaiwhegs gemeente Zaanstad en Wormerland)	Op bladzijde 22 staat onder het kopje "Werkwijze van de Vervoerregio" (Citatat) "De vervoerregio Amsterdam werkt aan het verbeteren van de verbindingen". Wij geven u in overweging aan deze laatste zin het de tekst "samen met haar partners" toe te voegen.	Prima suggestie.	De volgende tekstwijziging overnemen: 'samen met haar partners' toevoegen op pagina 22. p. 22 onder het kopje "Werkwijze van de Vervoerregio" bij de eerste zin 'samen met haar partners' toevoegen, dus: -> De Vervoerregio Amsterdam werkt <u>samen met haar partners</u> aan het verbeteren van de verbindingen.
90	Deelregio Zaanstreek-Waterland (zonder officiële zwaaiwhegs gemeente Zaanstad en Wormerland)	Bij de strategische opgave 1 van "modelleert maar mobiliteit" van op bladzijde 30 wordt gesproken over een integraal mobiliteitssysteem. Onze visag is of en zo ja, op welke wijze NS/ProRail is aangehaakt?	In MRA-verband is zeker overleg met NS en ProRail, maar binnen de daarvoor bepaalde afbakening van verantwoordelijkheden.	Leidt niet tot een wijziging.
91	Deelregio Zaanstreek-Waterland (zonder officiële zwaaiwhegs gemeente Zaanstad en Wormerland)	In de vijf strategische opgaven ontbreekt het onderdeel: een robuust netwerk. Onder welke opgave valt dit?	Dit valt onder de eerste strategische opgave, maar is op dit moment niet apart benoemd.	Het principe robuust netwerk wordt verwerkt bij strategie 1 door middel van de volgende toevoeging: p. 30: onder kopje: Inzet Vervoerregio, na de zin "na de zin "doorstroming van het autoverkeer" het volgende toevoegen: -> <u>een netwerk aan passende maatregelen bij werkzaamheden of incidenten.</u>
93	Gemeente Lelystad	Wij zijn u zeer erkentelijk voor de uitnodiging om een zinswaaie te leveren op het Concept Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. In 2022 hebben de Vervoerregio Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en gemeenten Almere en Lelystad, in het kader van het convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer, gezamenlijk en succesvol de Strategische Visie Mobiliteit ontwikkeld voor het gebied van de Metropoolregio Amsterdam. Het is goed dat Vervoerregio Amsterdam deze visie zo snel heeft vertaald in haar eigen beleid voor de vijftien gemeenten in de Vervoerregio, en opvolger voor het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) uit 2004. Het Beleidskader heeft veel inhoudelijke kwaliteit, is samenhangend, flexibel en bondig en vormt een inspiratiebron voor de toekomstige actualisering en doorvertaling van de Strategische Visie Mobiliteit in het Lelystad beleid. Het kader schetst, in vergelijking met het RVVP, een beleid op hoofdlijnen. Waar het RVVP de prioritering, feuring, financiering en monitoring van de activiteiten van de voormalige Stedregio Amsterdam nog integraal presenteerde in het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma (ook naar partijen buiten de vijftien gemeenten in de Vervoerregio), worden deze onderdelen met dit nieuwe Beleidskader geleidelijk naar de concurrentie en de behaver, onderhouden en investeringsprogramma's van de Vervoerregio. Een beweging die zeer begrijpelijk is en van harte wordt ondersteund. Doelstellingen gaan we er vanuit dat de prioritering, feuring, financiering en monitoring van de Vervoerregioactiviteiten noodzakelijk integraal en in goede samenwerking met de MRA-partners blijft plaatsvinden in de geest van het convenant dat wij met elkaar hebben afgesloten. Lelystad richt zich in zijn economische ontwikkeling sterk op de Metropoolregio Amsterdam en maakt daar ook deel van uit. De beroepsbevolking van Lelystad vormt voor een groot deel werkgelegenheid in Almere, Amsterdam en de omringende regio. Lelystad gaat in de nabije toekomst in het verleden van Schiphol functioneren als vliegveldhaven. De economische a Schiphol-Amsterdam-Almere wordt daarmee in helen gedroegen naar Lelystad. Het belang van deze a wordt onderstreept door de plannen voor capaciteitsuitbreiding van de AS en de aanleg van nieuwe infrastructuur naar Lelystad Airport en Lelystad Airport Businesspark. We blijven daarom graag intensief met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken op het gehele spectrum van beleid, programma's, projecten, kennisontwikkeling en gemeenschappelijke belangverhouding naar externe partijen. Waar zich kansen voordoen versterken wij de samenwerking graag. Zo werken we de komende tijd onder meer aan een intensieve samenwerking op het vlak van factuieringen in het netwerk van Metropoolregio factuieringen. Verder aan wij veel inhoudelijke- en efficiëntievoordelen in het gezamenlijk programmeren (prioriteiten, fasen en monitoren) van investeringen in mobiliteit en wonen/werken. Eerste stappen zetten we daarvoor momenteel gezamenlijk in het nieuwe Gebiedsgericht MIRT-programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA van rijk en MRA. Lelystad behoudt de ambitie om vervoersregio te participeren in de Vervoerregio op een vergelijkbare manier als dit momenteel al geldt voor de vijftien Vervoerregiogemeenten. We verwachten dat de Vervoerregio hiermee in staat is om niet alleen een veel betere afstemming van programma's en projecten te laten plaatsvinden, maar ook een grotere totaaltbijdrage van het rijk te ontvangen. Het vergroot de sprekeconomische financiële loek (in plaats van deze slechts te herverdelen) en is daarmee van groot belang voor alle partijen in de regio. Deze aanpak is noodzakelijk om de regio draaiend te kunnen zetten en zo als Amsterdamse regio concurrerend te blijven voor haar inwoners, bedrijven en bezoekers. Kortom: het is noodzakelijk om de in het beleidskader beschreven ambitie "de best bereikbare stedelijke regio van Nederland te worden" te kunnen behalen. Zodra het juiste moment voor het realiseren van vervoersregio participatie in de Vervoerregio daar is, willen we hierin samen met de gemeente Almere en de Vervoerregio de stappen zetten, die nodig zijn om dat te bereiken.	Dank voor uw positieve reactie. Wij werken als Vervoerregio ook in de toekomst samen met onze partners in de Metropoolregio Amsterdam en de convenantpartners Verkeer en Vervoer en waar kansen liggen voor het versterken van de samenwerkingen zullen ook wij deze graag benutten. Een grotere bijdrage van het Rijk is ook iets waar wij ons hard voor maken en die ook nodig is, gezien de grote opgave in onze regio.	Leidt niet tot een wijziging.