VOORSTEL AAN B&W

Redactie	Raadsvoorstel	Bespreekstuk
dhr. J.M. van Heiningen	☒ja ☐nee	☒ ja ☐ nee
Datum	**Uiterlijk behandelen op**	**Geheimhouding**
14 september 2017		☐ ja ☒ nee
Behandelen in commissie	**Behandelen in raad**	
5 oktober 2017: te behandelen	12 oktober 2017	
Afschrift verzonden aan		**Bijlagen**
		div.

Onderwerp
Beleidskader Mobliliteit

Conceptbesluit
Concept-Beleidskader Mobiliteit voorleggen aan de gemeenteraad
Gemeenteraad voorstellen om in te stemmen met de AM-zienswijze hierop

Paraaf afdelingshoofd ROV :

Besproken met portefeuillehouder C.C.M. Korrel-Wolvers: ☐ ja ☒ nee

B&W	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen	Mede-adviseur(s)
Burg.				
Weth.				
Weth.				
Weth.				
Secr.				

besluit d.d.:

Samenvatting

Het Beleidskader Mobiliteit is een uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit, die vorig jaar is opgesteld door de convenantpartners (convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer) en in december 2016 is vastgesteld door de Regioraad. Het Beleidskader Mobiliteit vervangt het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) uit 2004. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de inspanningen en investeringen van de Vervoerregio Amsterdam in de komende jaren. In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven gedefinieerd, waarmee we deze complexe vraagstukken kunnen aanpakken:

1. Van modaliteit naar mobiliteit (bereikbaarheid) – betere integratie van bestaande vervoerwijzen;
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem – meer aandacht voor *zero emissie* en leefbaarheid;
3. Een prettige en veilige reis van deur tot deur – meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar – meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken – ondersteuning van verdichtings-opgaven.

Binnen Amstelland-Meerlanden verband is afgesproken om een gezamenlijke zienswijze in te dienen bij de Vervoerregio.
Geadviseerd wordt om het beleidskader en de concept-AM zienswijze hierop voor te leggen aan de gemeenteraad.

Wat is de voorgeschiedenis?

In december 2016 heeft de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam de Strategische Visie Mobiliteit vastgesteld. Mobiliteit is momenteel aan tal van veranderingen onderhevig, en zowel de nieuwe mogelijkheden en wensen als beperkingen maken het nodig om op een nieuwe manier naar dit beleidsonderwerp te kijken. Daartoe is de Strategische Visie opgesteld, samen met de andere convenantspartijen als een van de onderdelen van het convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer.

De Strategische Visie Mobiliteit is nu door vertaald naar het (concretere) Beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio Amsterdam. Deze zal dezelfde rol vervullen als voorheen het Regionaal Verkeer- en Vervoers Programma (RVVP). Het Beleidskader zal voorzien in doelstellingen en kwaliteitswensen voor een integraal en optimaal samenhangend netwerk, om te voorzien in verplaatsingsbehoeften van inwoners en bezoekers.

Het Beleidskader is een afwegingskader op hoofdlijnen. De investeringsbeslissingen en de verdeling van de budgetten per jaar volgen in de jaarlijkse programmabegrotingen. Het beleid zal dus zijn beslag krijgen in de openbaar vervoer concessies, in de investeringsagenda’s en gebiedsagenda’s en in de convenanten/afspraken over beheer en onderhoud en activa. Concrete subsidieaanvragen van de aangesloten gemeenten zullen ook aan de hand van de strategische opgaves van het Beleidskader Mobiliteit worden beoordeeld.

Wat is er aan de hand?

Er vindt nu een zienswijzeprocedure plaats, die de gemeenteraden van de aangesloten gemeenten de mogelijkheid biedt om een zienswijze op dit beleidskader in te dienen. Er kan tot 7 november 2017 een zienswijze worden ingediend.
De ingediende zienswijzen worden op 16 november 2017 besproken door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio.

Wat gaan we doen?

Binnen Amstelland-Meerlanden (AM) verband is door de portefeuillehouders verkeer en vervoer voorgesteld om met een gezamenlijke zienswijze hierop te komen. De raad kan het concept-beleidskader en de concept-AM-zienswijze reactie hierop, op 5 oktober 2017 agenderen voor de commissie Ruimte-Burger en Bestuur en op 12 oktober 2017 voor de raad. Aan de hand van de uitkomsten hiervan, zullen we als AM-gemeenten de zienswijze, desgewenst op punten aangepast, indienen.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Het Beleidskader Mobiliteit kent vijf strategische opgaves. Hiermee de Vervoerregio Amsterdam het doel om een optimaal mobiliteitsnetwerk te creëren voor een vlotte en betrouwbare reis per fiets, OV en auto, voor personen en goederen, van deur tot deur. Hierbij zijn de verschillende netwerken zodanig geïntegreerd dat de sterke kanten van bestaande en toekomstige vervoerwijzen worden benut, zowel vanuit het perspectief van de reiziger als vanuit de omgeving bekeken.

Er wordt hierbij vooral gezocht naar mogelijkheden om de bestaande vervoersnetwerken beter te benutten, zodat uitbreiding beperkt kan blijven. Hierbij wordt ook gekeken naar aspecten als CO2-neutraliteit en leefbaarheid, meer aandacht voor de kwaliteit en beleving van de reis, inpassing in de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit en de verdichtingsopgaves.

Vijf strategische opgaves

Vanuit haar vier kernwaarden (verbindend, innovatief, richtinggevend en flexibel en toekomstvast) onderscheidt de vervoerregio voor de komende jaren vijf strategische opgaves, waarop zij wil gaan inzetten. Die zijn als volgt:

Strategische opgave 1 van modaliteit naar mobiliteit

Het gaat hierbij om het sterk met elkaar verbinden van de verschillende netwerken (fiets, OV en auto) om een optimaal mobiliteits**netwerk** te creëren, voor een vlotte en betrouwbare reis, voor personen en goederen, van deur tot deur.
Informatievoorziening en overstappunten spelen hierbij een belangrijke rol.
Hoe stedelijker het gebied, hoe meer de focus ligt op collectief, gebundeld, schoon/stil en beperkt (of dubbel) ruimtegebruik. Hoe minder stedelijke, hoe meer wordt ingezet op individueel, flexibel, kleinschalig, etc. Er wordt vooral ingezet op het beter benutten van de bestaande netwerken zodat uitbreiding beperkt kan blijven.

Strategische opgave 2 naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem

Conform het mondiale klimaatakkoord van Parijs uit 2015 wil de Vervoerregio in 2050 een CO2-neutraal vervoersysteem hebben ontwikkeld, zowel voor goederen- als voor personenvervoer. In 2030 moet de CO2-uitstoot 40% lager zijn dan in 1990. Eén strategie hiervoor is het (blijven) toepassen van compact bouwen in en rond de bestaande stedelijke gebieden, zodat de gemiddelde reisafstanden en het aantal gemotoriseerde kilometers beperkt kan worden doordat fietsen, lopen en het OV voor meer mensen een aantrekkelijke manier van reizen vormen. Een tweede strategie is,

het verduurzamen van de mobiliteit door het stimuleren van schone voertuigen. (Zero emissie busvervoer, stimuleren elektrische fiets en auto).

Strategische opgave 3 een prettige en veilige reis (beleving)

De (subjectieve) beleving van de reis is belangrijker geworden. De reis moet niet alleen snel en betrouwbaar zijn, maar ook prettig en (sociaal) veilig, en gemakkelijk te plannen van deur tot deur. Het netwerk moet zo ingericht worden dat hieraan wordt voldaan, ook als de reis met meer dan één modaliteit wordt uitgevoerd. Hierbij zijn de first and last mile van groot belang en juist deze scoren op dit moment op de beleving niet voldoende (bijvoorbeeld de route naar bijvoorbeeld een HOV halte, of het wachten op de trein) Betrouwbare en multimodale reisinformatie is hierbij onmisbaar, ook bij vertragingen.

Strategische opgave 4 mobiliteit passend bij de omgeving

In het sterk verstedelijkte gebied van de Vervoerregio Amsterdam zijn ruimtegebrek en ruimtelijke kwaliteit belangrijke bepalende factoren voor de ontwikkeling en inrichting van het vervoerssysteem. Naast gebieden met een hoge dichtheid aan bebouwing en weinig vrije ruimte, zijn er in de Vervoerregio Amsterdam echter ook gebieden met relatief weinig inwoners en relatief veel ruimte. Al deze gebieden vragen om een specifieke invulling van het regionaal mobiliteitssysteem. Het ruimtegebruik van het regionaal mobiliteitssysteem is efficiënt en passend bij de omgeving. Ontwerp en inpassing van het vervoersysteem sluiten aan bij de omgeving en belasten deze qua leefkwaliteit en gezondheid (o.a. luchtkwaliteit, geluid) zo min mogelijk.
Deze strategie vereist een intensieve samenwerking met de gemeenten en andere wegbeheerders/partners. Dat gaat zowel om de inrichting van de openbare ruimte (inpassing infrastructuur, ruimtelijke kwaliteit op knooppunten) als om een consequente sturing op de juiste mix op de juiste plaats (parkeerbeleid, ov-projecten, knooppunten, distributiecentra, fietsvoorzieningen, etc.)

Strategische opgave 5 nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken.

Het ontwikkelen van dagelijkse activiteiten (onderwijs, detailhandel, sport etc.) op plekken die ver van de gebruikers gelegen zijn, veroorzaakt mobiliteit die onnodig onze mobiliteitsnetwerken belasten. Het toepassen van verdichting en functiemenging bij ontwerpen van ruimtelijke uitbreidingsplannen en transformatieopgaven draagt bij aan het verkleinen van de verplaatsingsafstanden. Uiteraard verschilt per gebiedstypologie de mate waarin dit toegepast kan worden. In hoog stedelijk gebied leveren hoge dichtheden van wonen en activiteiten rondom ov knooppunten veel mobiliteitswinst op. Maar ook in het landelijk gebied kan al winst worden behaald als een winkelvoorziening behouden kan worden. Er wordt daarom nagedacht over een Mobiliteitstoets in een vroeg stadium door de Vervoerregio bij ruimtelijke plannen van gemeenten, zodat er een goede wisselwerking tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling ontstaat.

Waardering:

Op zich zijn deze vijf strategische opgaves zinnig om richting te geven aan de uitwerking van de vastgestelde visie op het verkeer- en vervoersbeleid. Het beleidskader is
nog wel tamelijk abstract, zodat het mogelijk is dat er bij verdere uitvoering er verschillen van inzicht kunnen bestaan. Het beleidskader bepaalt op dit moment ook niet de concrete invulling van begrippen maar vormt de context, het kader,

waarbinnen die discussie zal gaan plaatsvinden. Dit houdt de invulling van het beleid actueel en levend.
Om een voorbeeld te noemen: in de visie wordt bijvoorbeeld gesteld dat "betrouwbare en multimodale reisinformatie (is) hierbij onmisbaar, ook bij vertragingen".
In de praktijk zien we bijvoorbeeld bij de NS de bekende "gele borden" met de dienstregelingsinformatie op steeds minder plekken aanwezig zijn, omdat er vanuit wordt gegaan dat steeds meer mensen op digitale wijze toegang hebben tot deze informatie. Op zich is dit waar, maar er zijn ook deelnemers aan de samenleving die hier niet aan mee (willen) doen. Bij de verdere invulling zal daarover verder gesproken moeten worden. Ook over uitgangspunten als wat "de juiste mix op de juiste plaats (parkeer-beleid, ov-projecten, knooppunten, distributiecentra, fietsvoorzieningen, etc.) zal zijn, zal in de toekomst nader moeten worden gesproken.

Het beleidskader ademt in belangrijke mate de geest uit van de bewuste en zelfstandige reiziger, die zijn eigen reis wel bepaalt èn van het belang van de concurrentiekracht van de (Vervoer)regio. Wat daarbij ontbreekt, is dat de sociale rol van vervoer niet expliciet als uitgangspunt is benoemd. Dit is wel belangrijk, zodat ook minder zelfstandige reizigers aan dit nieuwe vervoerssysteem kunnen blijven deelnemen.

Wat verder ontbreekt is een duidelijke typering van het (uitgaans)gebied Zuidoost, die ook van groot belang is bij de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Gelet op de beschrijving die van de mobiliteit per gebied wordt gegeven is hier sprake van een Metropolitaan Centrum Stedelijk gebied. Het gebied kent op één avond soms 80.000 tot 100.000 bezoekers en dit zal naar verwachting nog blijven groeien. Toch is hier vooralsnog sprake van een nadruk op individueel autovervoer in plaats van een sterke uitbreiding van en sturing op collectief (openbaar of particulier, liefst zero-emissie) vervoer.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Op dit moment kan de mening van de gemeenteraad over dit beleidskader worden gevraagd. Er is binnen AM-verband door de portefeuillehouders afgesproken om met een gezamenlijke zienswijze te komen. Deze moet daarom ook aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
De zienswijze dient uiterlijk op 7 november worden ingediend, maar om dit te kunnen doen moet het beleidskader op 12 oktober in de raad worden besproken (en dient deze dan een besluit te nemen over de AM-zienswijze). Dat betekent dat op 5 oktober een bespreking moet plaatsvinden in de commissie Ruimte/Burger en Bestuur. De agendacommissie hiervoor vergadert op 12 september – en dat is de dag waarop het beleidskader door ons is ontvangen. Het raadsvoorstel zal daarom zo snel mogelijk na 12 september worden aangeboden.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Het gaat hier om beleid op het niveau van samenwerking binnen de Vervoerregio. Uiteraard zal dit indirect ook gevolgen voor onze inwoners hebben. Zij zullen dan ook bij de uitvoering van het beleidskader hun inbreng hebben. Verder zal de vervoerregio voor de communicatie ervan zorgen. Er vindt dus door ons geen communicatie naar, of consultatie van, onze inwoners plaats. Uiteraard kunnen zij wel de stukken inzien en bij de behandeling in de commissie of raad hun mening laten horen.

Wat is het vervolg?

We stellen als AM-gemeenten de Vervoerregio in kennis van onze zienswijze, waarna het beleidskader zal worden vast gesteld in de regioraad.

RAADSVOORSTEL/-BESLUIT

Nummer

datum raadsvergadering	:	x
onderwerp	:	Beleidskader Moblilteit
portefeuillehouder	:	C.C.M. Korrel-Wolvers
datum raadsvoorstel	:	

Samenvatting

Het Beleidskader Mobiliteit is een uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit, die vorig jaar is opgesteld door de convenantpartners (convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer) en in december 2016 is vastgesteld door de Regioraad. Het Beleidskader Mobiliteit vervangt het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) uit 2004. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de inspanningen en investeringen van de Vervoerregio Amsterdam in de komende jaren. In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven gedefinieerd, waarmee we deze complexe vraagstukken kunnen aanpakken:

1. Van modaliteit naar mobiliteit (bereikbaarheid) – betere integratie van bestaande vervoerwijzen;
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem – meer aandacht voor *zero emissie* en leefbaarheid;
3. Een prettige en veilige reis van deur tot deur – meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar – meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken – ondersteuning van verdichtings-opgaven.

Wat is de voorgeschiedenis?

In december 2016 heeft de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam de Strategische Visie Mobiliteit vastgesteld. De Strategische Visie Mobiliteit is nu door-vertaald naar het (concretere) Beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio Amsterdam. Deze zal dezelfde rol vervullen als voorheen het Regionaal Verkeer- en Vervoers Programma (RVVP). Het Beleidskader zal voorzien in doelstellingen en kwaliteitswensen voor een integraal en optimaal samenhangend netwerk, om te voorzien in verplaatsingsbehoeften van inwoners en bezoekers.
Het Beleidskader is een afwegingskader op hoofdlijnen. De investeringsbeslissingen en de verdeling van de budgetten per jaar volgen in de jaarlijkse programmabegrotingen.

Wat is er aan de hand?

Er vindt nu een zienswijzeprocedure plaats, die de gemeenteraden van de aangesloten gemeenten de mogelijkheid biedt om een zienswijze op dit beleidskader in te dienen. Er kan tot 7 november 2017 een zienswijze worden ingediend.

De ingediende zienswijzen worden op 16 november 2017 besproken door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio.

Wat gaan we doen?

Binnen Amstelland-Meerlanden (AM) verband is door de portefeuillehouders verkeer en vervoer voorgesteld om met een gezamenlijke zienswijze te komen. Deze wordt hierbij met het Beleidskader Mobiliteit ter vaststelling aan u voorgelegd.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Het Beleidskader Mobiliteit kent vijf strategische opgaves. Hiermee heeft de Vervoerregio Amsterdam het doel om een optimaal mobiliteitsnetwerk te creëren voor een vlotte en betrouwbare reis per fiets, OV en auto, voor personen en goederen, van deur tot deur. Hierbij zijn de verschillende netwerken zodanig geïntegreerd dat de sterke kanten van bestaande en toekomstige vervoerwijzen worden benut, zowel vanuit het perspectief van de reiziger als vanuit de omgeving bekeken.

Met deze vijf strategische wordt richting gegeven aan de uitwerking van de vastgestelde visie op het verkeer- en vervoersbeleid. Het beleidskader is nog abstract, zodat het mogelijk is dat er bij verdere uitvoering er verschillen van inzicht kunnen bestaan. Het beleidskader bepaalt op dit moment ook niet de concrete invulling van begrippen maar vormt de context, het kader, waarbinnen die discussie zal gaan plaatsvinden. Dit houdt de invulling van het beleid actueel en levend.

Het beleidskader richt zich in belangrijke mate op de bewuste en zelfstandige reiziger, die zijn eigen reis bepaalt en op het belang van de concurrentiekracht van de metropoolregio. Wat mist, is dat de sociale rol van vervoer niet expliciet als uitgangspunt is benoemd.

Wat verder nog ontbreekt is een duidelijke typering van het (uitgaans)gebied Amsterdam Zuidoost, die van groot belang is bij de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Er is hier sprake van een Metropolitaan Centrum Stedelijk gebied, dat op één avond soms 80.000 tot 100.000 bezoekers kent, en dit aantal zal naar verwachting blijven groeien. Toch is hier in de praktijk vooralsnog sprake van een nadruk op individueel autovervoer, in plaats van een sterke uitbreiding van en sturing op collectief (openbaar of particulier, liefst zero-emissie) vervoer.

Op ons voorstel zijn deze twee punten in de reactie van de AM-gemeenten opgenomen.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Het beleidskader Mobiliteit zal door de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam worden vastgesteld. Op dit moment vindt er een consultatie plaats van de gemeenten plaats. Er is binnen AM-verband door de portefeuillehouders afgesproken om met een gezamenlijke zienswijze te komen (bijgevoegd). Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om met deze zienswijze op het Beleidskader Mobiliteit in te stemmen.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Het gaat nu om een consultatieronde binnen de Vervoerregio. In een later stadium zal de Vervoerregio de communicatie naar de inwoners verzorgen.

Wat is het vervolg?

We stellen als AM-gemeenten de Vervoerregio in kennis van onze zienswijze, waarna het beleidskader zal worden vast gesteld in de regioraad.

Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel,

de secretaris,	de burgemeester
L.J. Heijlman	M.T.J. Blankers-Kasbergen

RAADSVOORSTEL/-BESLUIT

De raad van de gemeente Ouder-Amstel,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. , nummer 2017/,

BESLUIT :

Ouder-Amstel, x

De raad voornoemd,

de raadsgriffier,	de voorzitter,
Anke Swets	M.T.J. Blankers-Kasbergen