

Startnotitie Mobiliteitsplan Ouder-Amstel

1. Aanleiding:

De gemeente Ouder-Amstel scoort hoog op de ranglijst van aantrekkelijke gemeenten. Dit is deels te danken aan de goede bereikbaarheid. Onze gemeente wordt omringd door Rijkswegen, een Provinciale weg, heeft spoor- en metroverbindingen en is bereikbaar via hoogwaardig openbaar busvervoer.

De verkeersintensiteit (in Nederland en de regio) neemt echter toe, het wordt steeds drukker op de wegen. De komende jaren groeit de gemeente aanzienlijk qua aantal inwoners en bedrijven. Ook in de Metropoolregio Amsterdam vindt verdere groei plaats. Tegelijk wordt er extra ingezet om het aantal verkeersongevallen te laten afnemen in plaats van toenemen. Ook wordt steeds duidelijker welk invloed verkeer heeft op de luchtkwaliteit. Een toename in het autobezit betekent ook een toenemende ruimtebehoefte voor het parkeren.

Om deze vraagstukken het hoofd te bieden zullen er keuzes moeten worden gemaakt. De komende periode wil de gemeente, met raadpleging van inwoners en bedrijven en instellingen toewerken naar een Mobiliteitsplan. Daarin willen we een afweging maken tussen de belangen van de verschillende verkeersstromen. Wij willen duurzame oplossingen creëren voor de huidige en toekomstige bereikbaarheid, hierbij rekening houdend met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Aan de hand van deze belangenafweging kan er een prioritering plaats vinden en kunnen ook de hiervoor benodigde budgetten worden vastgesteld.

Mobiliteit is een grensoverschrijdend onderwerp en we kunnen als gemeente niet alles zelfstandig bepalen. Het is daarom van belang om het nationaal en regionaal beleid hierbij te betrekken. Bijzondere aandacht zal daarbij worden gegeven aan het regionale beleid, zoals de Strategische Visie Mobiliteit en het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam, waarin wij samen met onze partners in de regio het nationale beleid hebben vertaald naar regionaal beleid. De volgende stap is nu om dit vorm te geven in ons lokale Mobiliteitsplan.

Een onderwerp als verkeer kan niet los gezien worden van zaken als het beheer en onderhoud van wegen en van de ambities die wij hebben voor het beheer en de ontwikkeling van de openbare ruimte. Daarvoor zijn echter al afzonderlijke plannen gemaakt of zijn in voorbereiding. Zij zullen daarom wel worden gebruikt als input voor het op te stellen Mobiliteitsplan maar komen in principe niet rechtstreeks aan de orde in het participatieproces voor het Mobiliteitsplan. Er wordt in dit plan verder aangesloten bij de ambities uit de Nota Duurzaamheid.

Het is enerzijds de bedoeling dat dit Mobiliteitsplan een richtsnoer vormt voor de prioriteiten en investeringen voor de komende 10 tot 15 jaar. Maar ontwikkelingen gaan snel en ook steeds sneller. We zullen dit Mobiliteitsplan daarom regelmatig tussentijds evalueren om te zien of we hiermee nog steeds op koers liggen om onze doelstellingen te realiseren.

2. Uitgangspunten:

- 1 – Het Mobiliteitsplan bevat een belangenafweging op **vier thema's** van verkeer en vervoer: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.
- 2- Het Mobiliteitsplan gaat over de diverse soorten verkeersdeelnemers: van gemotoriseerd verkeer tot-en-met langzaam verkeer. Bijzondere doelgroepen krijgen hierbij bijzondere aandacht: denk hierbij bijvoorbeeld aan de doelstellingen ten aanzien van inclusieve mobiliteit, mobiliteit en verkeereducatie, venstertijden voor bevoorradingsverkeer binnen de woonkernen, de duurzaamheidsdoelstellingen ten aanzien van elektrisch vervoer enz.

- 3 - Er moet nadrukkelijk een koppeling gemaakt worden met de Ruimtelijke Ordening: deze bepaalt voor een groot deel het ontstaan en de omvang van de verkeersbewegingen. De Nationale Omgevingsvisie geeft hierbij een lange termijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.
- 4 - Naast het autonome verkeer binnen Ouder-Amstel zelf gaan we ons ook richten op (verwachte) invloeden en initiatieven van buitenaf, zoals: het evenementenverkeer Zuidoost, het streven naar verdere autoluwe (delen van) buurgemeenten zoals Amsterdam, toename van verkeer op de Rijkswegen. Sommige zaken kunnen we daarbij alleen realiseren door actief te participeren in regionale bereikbaarheidsoplossingen, zoals bijvoorbeeld neergelegd in het Ambitiedocument Zuidoostflank. Bij de duurzaamheidsoplossingen ligt de nadruk op verminderen (slimmer reizen), veranderen (anders reizen) en verduurzamen (schoner reizen).
- 5 - Totstandkoming via **participatie**: verkeer en vervoer hebben een directe en zeer grote impact op onze inwoners, die daarnaast in belangrijke mate een belangrijk onderdeel van verkeer uitmaken. Het is ons doel om onze inwoners actief te betrekken bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan en bij de (wijze van) uitvoering van hieruit voortvloeiende werkzaamheden in hun eigen leefomgeving. De participatieladder van Ouder-Amstel bestaat uit vier treden: Informeren, Raadplegen Plus, Coproduceren en Mee)beslissen. Aan de gemeenteraad zal participatie op het niveau Raadplegen Plus worden voorgesteld. De exacte manier waarop dit gaat gebeuren zal nog nader worden ingevuld.

3. Toelichting: uitgangspunten:

De vier thema's van verkeer en vervoer (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid) zullen zowel op zichzelf als in relatie tot elkaar worden bezien. Daarbij zullen mogelijk keuzes gemaakt moeten worden tussen welk gewicht wij aan welke prioriteit kunnen geven, ook gelet op de daarmee verbonden investeringsbehoefte.

1 Bereikbaarheid:

Er zal naar de verschillende types verkeer worden gekeken zoals bijvoorbeeld:

- woon-werk verkeer,
- bevoorradingsverkeer en ander bedrijfsverkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer
- school-thuisrouteverkeer
- openbaar vervoer
- doelgroepenvervoer
- recreatief verkeer (onder wie ook wielrenners)
- inclusieve mobiliteit

Bij openbaar vervoer is naast de bereikbaarheid overdag ook de vervoermogelijkheid 's nachts, bijvoorbeeld uitgaansverkeer, een aspect wat bekeken zal worden.

2. Verkeersveiligheid:

Bij verkeersveiligheid zal er niet alleen aandacht zijn voor de objectieve verkeersveiligheid maar ook voor de subjectief, ervaren verkeers(on)veiligheid. De afwezigheid van ongevallen of verkeersincidenten betekent namelijk niet automatisch dat een weg (subjectief) ook als veilig wordt ervaren. Er zal in het kader van het Mobiliteitsplan ook een groslijst van (objectief en/of subjectief) onveilige wegen worden opgesteld met de maatregelen die mogelijk zijn om die veiligheid te verbeteren.

In het kader van het Strategisch Plan Verkeerveiligheid 2030 is op nationaal niveau de nul-ambitie uitgeroepen: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen

samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid. Voor de gemeenten binnen de Vervoerregio zal dit ook op regionaal niveau worden uitgewerkt.

Naast een Duurzaam Verkeersveilige inrichting van de wegen speelt ook (doorlopende) verkeerseducatie hierbij een rol. We richten ons op het zo duurzaam veilig mogelijk inrichten van wegen en hebben (op nationaal niveau) verkeersregels voor het gebruik van de weg vastgesteld. Maar we hebben maar tot op zekere hoogte werkelijk invloed op hoe die wegen door de verkeersdeelnemers worden gebruikt. Een duurzaam veilige weginrichting heeft als doel dat de weggebruiker weet hoe hij zich zal gedragen. Op een 30 km weg worden er daartoe attentie verhogende maatregelen, zoals verkeersdrempels, aangebracht, maar het beoogde gedrag kan hierbij niet fysiek worden afgedwongen.

Door verkeereducatie kunnen we – bij voorkeur van jongs af aan – verkeerdeelnemers informeren over het belang van veilig gedrag, en wat dit inhoudt. Maar ook het gebruik van nieuwe, bijzondere vervoersmiddelen, zoals de scootmobiel of de elektrische fiets, kunnen een nieuwe instructie nodig maken.

Op de handhaving op verkeersgebied (anders dan op parkeren) heeft de gemeente alleen direct invloed door het leveren van input voor het jaarlijkse handhavingsplan van de politie. De politie kijkt daarbij ondermeer naar het aantal ongevallen op een weg en de mate van snelheidsoverschrijding.

3. Leefbaarheid:

Bij leefbaarheid zal er met nadruk gekeken worden naar de milieuaspecten van verkeer en vervoer: geluid en luchtkwaliteit, waaronder ook beperking van de CO2 en de stikstofuitstoot e.d. Maar leefbaarheid kan ook anders worden opgevat: willen we vasthouden aan de huidige categorisering van wijkontsluitingswegen en verblijfsgebieden. Een andere uitdaging hierbij is sluipverkeer: verkeer dat, bijvoorbeeld vanwege de congestie op de hoofdwegen, een snellere route "binnendoor" zoekt en hierdoor voor hinder en overlast zorgt.

Parkeren is ook een onderdeel van de leefbaarheid. Hoeveel ruimte willen wij reserveren voor de steeds groeiende vraag naar parkeerplaatsen, bijvoorbeeld ook in relatie tot het groen binnen de wijk. En moet het middel van bewust lage parkeernormen behalve in de nieuwe ontwikkelingsgebieden als de Nieuwe Kern en Entrada ook ingezet worden binnen de bestaande kernen, waardoor de kans dat men direct voor de woning kan parkeren afneemt. En tot op welke hoogte willen wij het parkeren bij knooppunten voor het openbaar vervoer faciliteren.

Een ander aspect van de leefbaarheid wordt gevormd door de aanwezigheid van bedrijfsvoertuigen in de woonomgeving. Voor het kunnen functioneren van winkels is het kunnen bevoorraden van essentieel belang. Maar overlast en verkeersonveiligheid moet daarbij worden tegengegaan. Daarom wordt in bepaalde gevallen er al gewerkt met venstertijden, bijvoorbeeld met het oog op schoolgaande kinderen. Eén van de vragen die bij het opstellen van het Mobiliteitsplan beantwoord moet worden, is of gemeente breed moet worden ingevoerd of niet.

4. Duurzaamheid

Het Duurzaamheidsstreven houdt nauw verband met het Klimaatakkoord van 2019, waarmee (bijna) alle gemeenten in Nederland in november 2019 hebben ingestemd, mits ze daarin ook worden gesteund door het Rijk.

Een belangrijke trend voor het verkeer voor de komende 10 – 15 jaar zal daarom gaan over duurzaamheid en veranderingen in het gebruik van mobiliteit. Daarbij wordt ondermeer gedacht aan **verminderen van mobiliteit** (door slimmer te reizen). Het zijn uiteindelijk de keuzes die reizigers maken die de uitstoot van CO₂ en stikstof bepalen. Door niet of minder te reizen en, door voor de schoonste vorm van de verschillende modaliteiten te kiezen, verduurzamen we ons reisgedrag en verminderen we de CO₂-en stikstofuitstoot. Naast slimmer reizen kan ook **anders reizen** bijdragen aan verduurzaming van mobiliteit. Anders reizen gaat over het stimuleren van reizigers of organisaties om te kiezen voor de meest duurzame vorm van vervoer. Hierbij gaat onder meer om (elektrische)fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. En de derde duurzaamheidscomponent is het **verduurzamen van mobiliteit** oftewel schoner reizen. Hierbij gaat het om het stimuleren van de schoonste brandstof of energiedrager, en duurzaam materiaal gebruik.

Veelal betekenen deze doelstellingen, dat wij die alleen in overleg, of in samenwerking met andere partijen kunnen realiseren. Binnen de Vervoerregio Amsterdam wordt hier door de gemeenten al volop naar gekeken en ook lokaal maken we hier, bij de concept-Structuurvisie voor de ontwikkeling van de Nieuwe Kern ook al werk van. Eén voorbeeld hierbij is het onderwerp parkeren.

Parkeren kan – naast dat het gebruikt kan worden als instrument bij bereikbaarheid – ook gezien worden als een onderdeel van de leefbaarheid en duurzaamheid. Door het sturen op (lage) parkeernormen kan bijvoorbeeld individueel autogebruik worden ontmoedigd. Zeker in de nabijheid van NS- of metrostations hoeft dat niet tot een vermindering van de bereikbaarheid te leiden. Door afspraken te maken met ontwikkelaars over het gebruik van (bij voorkeur elektrische) deelauto's kan eenzelfde effect worden bereikt. In regionaal verband zal ook de komende jaren ook hoog ingezet worden op zgn. smart mobility (het inzetten van nieuwe technologie voor bereikbaarheidsdoelstellingen).

4. Product/resultaat:

Per onderdeel zullen conclusies kunnen worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan en een streefbeeld voor de komende 15 jaar worden geformuleerd. Dit zal dan worden voorzien van (indicatief) tijdspad en budget.

5. Begroting en personele capaciteit:

Voor het opstellen van een mobiliteitsplan is op de begroting voor 2020 een bedrag opgenomen van € 30.000, =. Hierbij is ervan uitgegaan dat het Mobiliteitsplan (grotendeels) intern opgesteld kan worden, omdat veel kennis van vraagstukken op het gebied van verkeer- en vervoer in Ouder-Amstel al intern beschikbaar is. Dit betekent tegelijk dat er ook rekening gehouden moet worden van het hiervoor beschikbaar stellen van voldoende personele capaciteit in werkuren. (Ter vergelijking: afgezien van personele; inzet hanteerden buurgemeenten een bedrag van tussen de € 50.000, = en € 90.000, = voor het opstellen van een Mobiliteitsplan).

Een andere mogelijkheid is om hierin nauwere samenwerking te zoeken met andere gemeenten, die de komende tijd voor dezelfde opgave staan, zoals bijvoorbeeld Uithoorn of Aalsmeer.

Daarnaast kan hierin nog een nauwere afstemming met de Vervoerregio Amsterdam worden gezocht. De lokale verkeersveiligheids- en duurzaamheidsdoelstellingen bijvoorbeeld, maken natuurlijk ook onderdeel uit van het regionale beleid.

6. Planning

Mede gelet op het participatieproces en de ervaringen van de gemeenten die al een Mobiliteitsplan of Nota Mobiliteit hebben opgesteld, wordt geadviseerd om hiervoor een tijdsperiode van ca. 1-1/2 jaar vast te stellen. Hierbij zal het participatieproces zelf ongeveer een jaar duren en wordt voor de voorbereiding en uitwerking van de participatie, waaronder voor het verwerken van de uitkomsten van het participatieproces in het Mobiliteitsplan, wordt ongeveer een half jaar gerekend. Het opstellen van het Mobiliteitsplan zal ook intern afgestemd worden met projectleiders e.d. zodat het Mobiliteitsplan goed aansluit op de actuele ontwikkelingen.