

Technische vragen n.a.v. het raadsvoorstel Visie Gezonde Leefomgeving
Indiener: fractie ChristenUnie, Herman van Veelen

Vragen:

In de Visie Gezonde Leefomgeving las ik het idee om "[h]et STOMP principe centraal te zetten in het nadenken over mobiliteit in de stad. STOMP geeft prioriteit aan wandelen, fietsen en openbaar vervoer." (p.39)

STOMP staat voor de volgorde: Stappen, Trappen (fietsen), OV, Mobility as a Service en Privé-auto. Dit maakte me nieuwsgierig naar hoe dit in de uitgaven van 2024 zal terugkomen. Dus, voor zover uitgaven ingedeeld kunnen worden in deze categoriën: welke bedragen zijn er begroot voor (infrastructuur voor):

- a. Stappen
- b. Trappen (fietsen)
- c. OV
- d. Mobility as a Service
- e. Privé-auto's

(Een ruwe schatting is prima).

Als deze gegevens over de begroting niet beschikbaar zijn ben ik ook heel blij met een schatting van hoe het nu is.

Antwoord:

De Visie gezonde leefomgeving bestaat uit 8 principes, zie hoofdstuk 4 pagina 28. Omdat dit een visie op hoofdlijnen is, wordt deze op dit moment nog niet uitgewerkt in beleidslijnen. Wel doen wij suggesties voor keuzen die nog gemaakt kunnen worden, één daarvan is het STOMP principe. Dat betekent het benaderen van RO en mobiliteitsprojecten door allereerst te bekijken wat we kunnen doen voor voetgangers (S van Stappen), dan voor fietsen (Trappen), OV, MaasS en uiteindelijk of en zo ja wat is er nog nodig aan investering in de privé-auto (P) infrastructuur/faciliteiten. Het is nog geen vastgesteld Amstelveens beleid dat we altijd op deze manier werken. In het Vervoerregionale Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld in de Regioraad, is het STOMP principe wel vastgesteld.

Veel infrastructuurprojecten dienen meerdere doelen: verbeteren fiets- en voetgangersinfra, verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren doorstroming waar iedereen van profiteert. Bij aanleg van bijvoorbeeld een rotonde met toeleidende busstroken en langzaam verkeer in de voorrang worden in principe alle doelen gediend. Het is arbitrair om daar een procentuele verdeling van financiële middelen aan te hangen en het is ook niet als zodanig opgenomen in de begroting. Overigens zijn autowegen veel duurder om aan te leggen dan wandel- en fietspaden.

Graag verwijzen wij u naar het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2023-2026 (Bijlage Perspectiefnota 2024), waarin veel kwaliteitsverbetering voor fietsers is opgenomen en ook diverse beheer- en onderhoudprojecten van rijbanen met gedeeld gebruik.

Voor wat betreft openbaar vervoer wordt de OV exploitatie gefinancierd door de Vervoerregio Amsterdam middels BDU gelden van het Rijk.