



Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en beantwoording van inspraakreacties op de

Ontwerp Mobiliteitsvisie Amstelveen

Amstelveen, januari 2020



Aanleiding

Vanaf 9 oktober 2019 lag de Ontwerp Mobiliteitsvisie Amstelveen voor een periode van 4 weken ter inzage. Er zijn 6 schriftelijke reacties ontvangen. De voorliggende Nota van Beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van deze inspraakreacties.

Wijze van beantwoording

De inspraakreacties worden per inspreker behandeld. Elke inspreker heeft, in verband met het anonimiseren, een nummer toegewezen gekregen. Dit nummer wordt aan de inspreker toegezonden. Voor zover er een specifieke vraag gesteld of opmerking gemaakt is, vindt de inspreker de antwoorden onder dit nummer. De specifieke inhoud van de reactie wordt in de tweede kolom weergegeven en vervolgens in de derde kolom beantwoord door de gemeente. In de vierde kolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van de Ontwerp Mobiliteitsvisie.

In de 'nota van wijziging', onderdeel van deze Nota van Beantwoording, zijn ambtelijke wijzigingen en wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties te vinden. Alle insprekers ontvangen de nota van beantwoording en wijziging. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.

Algemene lijn reacties en aanpassingen

De inspraakreacties leiden niet tot grote wijzigingen van het Ontwerp naar de definitieve Mobiliteitsvisie. Wel wordt op enkele onderwerpen wat meer scherpte en uitleg gevraagd. Het gaat dus meer om puntjes op de i dan grote wijzigingen.



Beantwoording inspraakreacties

Inspreker nummer 1

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
1.1	Waarom gaan er minder bussen rijden op de Bovenkerkerweg na doortrekken Amsteltram naar Uithoorn? Hef buslijnen op de Bovenkerkerweg niet op, van belang voor Westwijk.	<p>Er blijft inderdaad een bus(lijn) rijden tussen Uithoorn en Amstelveen na ingebruikname van de Amsteltram van/naar Uithoorn. Er gaan minder bussen rijden omdat het gros van de reizigers uit de huidige buslijn 347/348 (Uithoorn-Amsterdam v.v.) gebruik zal gaan maken van de Amsteltram.</p> <p>Nadere invulling van de buslijn Uithoorn-Amstelveen is onderwerp van onderzoek in periodieke afstemmingen met de Vervoerregio Amsterdam (financierder en opdrachtgever openbaar vervoer) en vervoermaatschappij Connexxion. Er wordt gericht naar oplossingen.</p> <p>Overigens is Westwijk, naast de frequent rijdende Amsteltram, ook voorzien van drie andere buslijnen waaronder twee hoogfrequente R-net buslijnen Aalsmeer-Amsterdam v.v. (357 en 358).</p>	Nee
1.2	Stop met de afgelopen jaren ingezette verslechtering van het openbaar vervoer.	<p>Er is periodieke afstemming tussen Vervoerregio Amsterdam en vervoermaatschappij Connexxion waarin het onderwerp 'betere OV-fijnmazigheid' standaard agenda- en bespreekpunt is. In gezamenlijkheid wordt gezocht naar oplossingen, met name voor reizigers die niet in staat zijn om naar verder weg gelegen bushaltes te lopen/fietsen.</p> <p>Daarnaast gaan wij de komende jaren onderzoeken hoe de doorstroming van de (R-net) bussen verbeterd kan worden.</p>	Nee



Inspreker nummer 2

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
2.1	Inspreker steunt de gedachte dat niet-bestemmingsverkeer om de stad heen wordt geleid, maar acht het ongewenst dat smalle buitenwegen als de Amsteldijk daarvoor gebruikt worden.	Uiteraard is het niet de bedoeling dat smalle buitenwegen als de Amsteldijk gebruikt worden om doorgaand verkeer om Amstelveen heen te geleiden. Dit wordt in de visie aangepast.	Ja
2.2	Zorg ervoor dat doorgaand verkeer geen gebruik maakt van de Amsteldijk, verminder dit oneigenlijk gebruik.	De gemeente heeft op de Amsteldijk al maatregelen genomen om doorgaand verkeer te ontmoedigen en de snelheid omlaag te brengen. Naast de getroffen maatregelen vindt onderzoek plaats naar de effectiviteit van deze maatregelen en zullen er eventueel aanvullende maatregelen genomen worden.	Nee
2.3	Geef kwetsbare verkeersdeelnemers voorrang in de Mobiliteitsvisie.	In de visie wordt ingezet op actief verkeersveiligheidsbeleid. Niet pas reageren na incidenten, maar vooraf de verkeersveiligheid van routes / wegen op een hoog niveau brengen. Hierbij is er veel aandacht voor kwetsbare deelnemers.	Nee



Inspreker nummer 3

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
3.1	Naast de fysieke toegankelijkheid voor mindervaliden gaat het ook om wat voor reizen deze reiziger wil en (met gemak) kan maken. Ga op dat laatste wat meer uitgebreid in. Op pagina 30 wordt bijvoorbeeld wel gesproken over een buurtbus als oplossing, maar wordt het probleem niet geschetst.	Er is periodieke afstemming tussen Vervoerregio Amsterdam en vervoermaatschappij Connexxion waarin het onderwerp 'betere OV-fijnmazigheid' standaard agenda- en bespreekpunt is. In gezamenlijkheid wordt gezocht naar oplossingen, met name voor reizigers die niet in staat zijn om naar verder weg gelegen bushaltes te lopen/fietsen.	Nee
3.2	Maak in de visie de term "optimale bereikbaarheid" wat meer concreet, geef aan in welke gevallen welke keuzes gemaakt kunnen worden.	Optimale bereikbaarheid is het doel bij de eerste twee hoofdlijnen. Per hoofdlijn wordt dit in de Mobiliteitsvisie vervolgens nader uitgewerkt. Optimaal is de optelsom van de acties.	Nee
3.3	Op de kaart op pagina 20 is niet duidelijk welk netwerk prioriteit heeft.	Deze kaart is ook niet bedoeld om prioriteiten aan te geven, maar om een totaal beeld te geven. Dit kan benadrukt worden in titel van de kaart.	Ja
3.4	Maak in de mobiliteitsvisie al netwerkkeuzes. Bijvoorbeeld ontmoedigen interlokaal autoverkeer op traject Keizer Karelweg-Amsterdamseweg, Van der Hooplaan exclusief beschikbaar stellen voor R-Net bundel en leiden van verkeer uit/naar het zuiden richting de A9 via aansluitingen Aalsmeer/Schiphol-Oost en Ouderkerk.	In de Mobiliteitsvisie wordt genoemd dat wij onderzoek gaan doen naar de doorstroming van R-Net bussen op de congestiegevoelige corridors. Keuzes als ontmoedigen autoverkeer en voorrang geven aan R-Net op bepaalde routes kunnen uit dat onderzoek komen. Voor wat betreft het leiden van het verkeer uit het zuiden: dat wordt opgepakt in de Mobiliteitsvisie genoemde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob.	Nee
3.5	Grafiek op pagina 26 klopt niet. Pas deze aan met de actuele versie zoals ook in de Agenda Autoluw van de gemeente Amsterdam is gebruikt. Voorts ontbreekt het ruimtebeslag van de bus in de grafiek.	Eens met reactie, plaatje wordt aangepast.	Ja



	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
3.6	Beschrijf 'actualisering parkeernormen' (pagina 42) concreter. Zorg bijvoorbeeld bij verlaging parkeernormen in gebieden zonder parkeerregulering niet dat parkeerdruk op de omgeving wordt afgewenteld.	Eens met reactie, wordt aangevuld.	Ja



Inspreker nummer 4

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
4.1	In de Mobiliteitsvisie wordt de aansluiting op het mobiliteitsbeleid van de omliggende gemeenten gemist.	De Mobiliteitsvisie is opgesteld in nauwe samenwerking en afstemming met omliggende gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland. Dit is in de Mobiliteitsvisie genoemd. Ook zijn acties die we met andere partners op willen pakken vooraf besproken. Hiermee is er dus wel degelijk sprake van regionale afstemming en borging.	Nee
4.2	De vier hoofdlijnen zijn interessant, waarbij de hoofdlijnen 3 en 4 eigenlijk de kaders vormen van de hoofdlijnen 1 en 2.	Het klopt dat de hoofdlijnen 3 en 4 als kaders gezien kunnen worden voor de eerste twee hoofdlijnen. Maar voor het verhaal (eerst de regionale en lokale keuzes, daarna specifieke uitwerkingen) blijft de volgorde van de hoofdlijnen gelijk.	Nee
4.3	Geef in de Mobiliteitsvisie meer inzicht in de wijze waarop Amstelveen haar klimaatdoelen wil bereiken en welke keuzes qua mobiliteit gemaakt gaan worden.	In de visie is meer concreet neergezet dat er acties benoemd zijn die bijdragen aan het halen van de Klimaatdoelen. Voor wat betreft de keuzes qua mobiliteit; die zijn elders in de visie gemaakt. We zetten in op (het faciliteren van) duurzame, actieve en ruimtebesparende mobiliteit door bijvoorbeeld de (regionale) fietsverbindingen in Amstelveen te verbeteren.	Ja Nee
4.4	De relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening is dun in de visie; er ontbreekt bijvoorbeeld een visie op het type ruimtelijke ontwikkeling (wat voor woningen en bedrijvigheid realiseer je?) in relatie tot de visie op het opvangen van de mobiliteitsgroei.	De relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening vormt één van de vier hoofdlijnen van de visie: "Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen". Dit leidt ertoe dat nadrukkelijker dan voorheen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de koppeling met mobiliteit wordt gemaakt. De keuze wat voor stad we willen zijn en welke woningen en bedrijvigheid hierbij past wordt in andere bouwstenen van de Omgevingsvisie gemaakt, respectievelijk de Woonagenda en Visie op Werklocaties. De Mobiliteitsvisie vormt ook één van de bouwstenen van de Omgevingsvisie.	Nee



	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
4.5	Maatregelen vanuit het Klimaatakkoord als verduurzaming, autoluw maken van nieuwe wijken of hoogwaardige OV voorzieningen vragen om duidelijke keuzes. Deze worden nu nog niet gemaakt. We missen een keuze van Amstelveen in relatie tot de knoppen waar aan gedraaid kan worden (parkeren, RO, modaliteiten, uitbreiden weginfrastructuur).	Deze keuzes zijn niet op één plek centraal gemaakt vanuit het Klimaatakkoord, dat klopt, maar wel degelijk op meerdere plekken in de visie. We zetten in op (het faciliteren van) duurzame mobiliteit en we versterken de koppeling van ruimtelijke ordening en mobiliteit door bij nieuwe ontwikkelingen een Mobiliteitsprogramma van Eisen verplicht te stellen. Ook gaan we werken met gedifferentieerde parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.	Nee
4.6	Met de nieuwe transformatiegebieden in Amstelveen ontstaan er kansen voor vrije bus infrastructuur en HOV busvervoer op de relaties tussen Aalsmeer en Amstelveen busstation. Graag zien we deze kansen onderzocht in de vorm van een vrije busbaan of een prioritaire route.	In de visie staat wel opgenomen dat wij onderzoek gaan doen naar doorstroming van de bussen op congestiegevoelige corridors, dit gaat ook om Aalsmeer-Amstelveen. Vrije busbanen of prioritaire routes zouden hiervan één van de uitkomsten kunnen zijn.	Nee



Inspreker nummer 5

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
5.1	In het koersdocument geeft u een overzicht van Verkeers Ongevallen Concentraties (VOC). In de wijk Groenelaan ligt een dergelijke spot, nummer 5. De locatie is de zesde in mate van importantie. U geeft aan dat u deze spots gaat aanpakken. Helaas vinden we daar niets van terug in de Mobiliteitsvisie. Kunt u ons aangeven hoe u en op welke termijn u de door u aangegeven urgente ongevallen lokaties aan te gaan pakken en wat daarbij uw visie is.	<p>De manier waarop we een dergelijke spot aanpakken verschilt erg per locatie. Waar op de ene ongevallocatie een infrastructurele aanpassing moet worden gedaan, kan op de andere locatie vooral gedrag een grote rol spelen.</p> <p>Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt op dit moment gekeken hoe de gemeentes in de regio invulling kunnen geven aan een proactieve aanpak. Bij de proactieve aanpak ligt de nadruk op (potentiële) risico's in plaats van op concrete ongevallen, de reactieve aanpak.</p>	Nee
5.2	Pak de nieuwe oostelijke fietsverbinding, die er voor delen al ligt, voortvarend aan. Dit kan op korte termijn (tijdens ombouw van de A9) al tot een succes leiden.	In de visie is aangegeven dat we dit op korte termijn (acties tot 2022) op gaan pakken.	Nee
5.3	Het valt op dat u niet of nauwelijks aandacht heeft voor het ontmoedigen van autoverkeer voor relatief korte afstanden binnen Amstelveen: woon-werkverkeer en autoverkeer van ouders die kinderen naar school brengen en weer ophalen.	Eens met de reactie, dit wordt aangevuld bij de tweede hoofdlijn, de lokale bereikbaarheid.	Ja



Inspreker nummer 6

	Specifieke reactie	Beantwoording specifieke reactie	Aanpassing visie
6.1	Ouderen en gehandicapten worden wel in de inleiding genoemd, maar in de speerpunten (pagina 9) worden zij niet meer genoemd. Dit is inconsistent.	Eens met reactie. Dit voegen we toe bij de speerpunten in de inleiding (mobiliteit voor iedereen). We laten in de visie zelf ook op meerdere plekken deze groepen wat nadrukkelijker terug komen, bijvoorbeeld bij de fijnmazigheid (tekst bij hoofdlijn 2).	Ja
6.2	In Mobiliteitsvisie wordt gesproken over verdere verbetering van fijnmazigheid, dit staat volledig haaks op de huidige activiteiten van Connexxion en GVB. Door opheffen van aantal bus- en sneltramhaltes is op dit moment de fijnmazigheid (bijvoorbeeld in Waardhuizen en Middenhoven) ver te zoeken.	Er is periodieke afstemming tussen Vervoerregio Amsterdam en vervoermaatschappij Connexxion waarin het onderwerp 'betere OV-fijnmazigheid' standaard agenda- en bespreekpunt is. In gezamenlijkheid wordt gezocht naar oplossingen, met name voor reizigers die niet in staat zijn om naar verder weg gelegen bushaltes te lopen/fietsen.	Nee
6.3	In de inleiding van de wethouder wordt aangegeven dat er goede locaties moeten zijn om over te kunnen stappen. De situatie bij Oranjebaan is een dramatisch voorbeeld hoe het niet moet.	De halte Oranjebaan is onlangs opgeknapt en verbeterd. De tunnelbak van het viaduct maakt dichterbij halteren van bussen, dat zou inderdaad de ideale oplossing zijn, helaas niet mogelijk.	Nee
6.4	Wij ondersteunen het idee van proactief verkeersveiligheidsbeleid. Graag hiervoor middelen beschikbaar stellen aan afdeling verkeer en aan Veilig Verkeer Nederland Amstelveen.	Samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt op dit moment gekeken hoe de gemeentes in de regio invulling kunnen geven aan een proactieve aanpak. Bij de proactieve aanpak ligt de nadruk op (potentiële) risico's in plaats van op concrete ongevallen, de reactieve aanpak.	Nee



Nota van wijziging

1. Ambtelijke wijzigingen

- Geen

2. Wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties

- Toevoegen dat "verkeer om Amstelveen heen leiden" niet moet zorgen voor extra verkeer op ongewenste sluiproutes als de Amsteldijk.
- Titel overzichtskaart regionale bereikbaarheid (pagina 20 in Ontwerp) wordt aangepast.
- Infographic met "ruimtebeslag per modaliteit" wordt geactualiseerd (pagina 26 in ontwerp).
- De actie "actualisering parkeernormen" (pagina 42 ontwerp) wordt verder aangevuld en aangescherpt.
- In de visie wordt duidelijker weergegeven dat enkele acties van de Mobiliteitsvisie ook bijdragen aan het halen van de Klimaatdoelen.
- Ontmoedigen gebruik auto voor relatief korte afstanden binnen de gemeente wordt toegevoegd aan hoofdlijn 2.
- Meer specifieke aandacht voor ouderen en mindervaliden in de mobiliteitsvisie, mede als onderdeel van "bereikbaarheid waarborgen voor iedereen".