VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 26 AUGUSTUS 2021

Onderwerp: Themasessie Vervoerregio

Voorzitter: mw. S. van de Meeberg

De leden: dhr. H. den Butter, dhr. M.W. van Dijk, mw. R.F. Hussain, mw. D. Kerkhoff, mw. K. Kliphuis, mw. A.P. Maat, mw. C.F.M. van der Meij, dhr. A. Salhi, dhr. P.J.M. Schouten, dhr. H.P. Spijker

Griffier: dhr. B. Heerema

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond dames en heren. We hebben een sessie over de OV-governance in aandeelhouderschap GVB en de Ontwerpbegroting 2020-2025 en Conceptuitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2030 van de VRA. Daar wordt volgende week over gestemd. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mijnheer Salhi van de HAP.

De heer SALHI: Ja, dank u wel voorzitter. Er wordt de gemeenteraad van Haarlemmermeer gevraagd om eventueel een zienswijze op het Conceptuitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2030 van de VRA in te dienen. Voorts wordt ons gevraagd om met betrekking tot de OV-governance aandeelhouderschap GVB in te stemmen met de twaalfde wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling die het mogelijk maakt dat de VRA met het zogenoemde prioriteitsaandeel medezeggenschap heeft over de GVB Holding BV. Laat ik met dat laatste beginnen. Uit aangeleverde stukken valt op te maken dat wij ons juridisch, financieel en inhoudelijk geen zorgen hoeven te maken over enige gevolgen die het heeft voor de deelnemende gemeenten en in het bijzonder onze gemeente, de over het algemeen positief gestemde RKC ziet veel voordelen in het voorgestelde. De vraag is of onzekerheid over de structurele financiële bijdrage aan de Vervoerregio als gevolg van COVID-19 hier een rol speelt en of wij als deelnemende gemeente daadwerkelijk geen enkel nadeel van deze wijziging hebben of dat er ergens een addertje onder het gras is. Dan voorzitter, de begroting zelf. Wij ondersteunen de zienswijze die in het stuk is opgenomen en delen de zorgen over de mogelijke verschraling van het aanbod van openbaar vervoer. We moeten voor de kwetsbare groepen die het meest gebruikmaken van deze diensten koste wat het kost voorkomen dat deze vitale rol onder druk komt te staan. Daarbij laat ik het, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Salhi. Dan mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Ja, dank u wel voorzitter. De PvdA kan instemmen met het gevraagde aandeelhouderschap van de Vervoerregio Amsterdam door middel van één prioriteitsaandeel in het GVB en dan met name de railinfra en het beheeronderdeel. Door deze constructie is het mogelijk om in de regio Amsterdam de vervoersconcessie onderhands aan het GVB te gunnen. Gezien de complexiteit en de impact voor de stad is dit wat ons betreft een acceptabele oplossing, maar dat betekent niet dat de PvdA bij een nieuwe aanvraag om aandeelhouder te worden daar automatisch weer positief op ingaat. Uiteindelijk zijn alle gemeenten binnen deze Gemeenschappelijke Regeling ook financieel verantwoordelijk en we kunnen een risico lopen. Met betrekking tot het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

heeft de PvdA in het college en in de laatste Vervoerregiovergadering de zorg uitgesproken dat bij verschraling van het aanbod van openbaar vervoer in de kernen en buitengebieden het gevaar van verhoogde aanvraag van bijzonder vervoer kan ontstaan, daar zitten we niet op te wachten. Daarom ondersteunen wij dan ook de voorgestelde zienswijze.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van Dijk Forza!

De heer VAN DIJK: Ja voorzitter, kort en bondig. Leuk dat we het een keer hebben over het GVB en dat we daar kennelijk vanaf nu ook wel invloed op kunnen hebben. De inbesteding is niet echt waar Forza! in de Vervoerregioraad altijd heel blij van werd want zoals overal in het land moeten er gewoon aanbestedingen kunnen plaatsenvinden. Ik snap wel dat Amsterdam een bijzondere positie heeft met trams, metro en bussen, maar misschien moeten we erover nadenken om het op een later tijdstip te hebben over eventueel… Sorry? O, ik dacht dat u met uw hand aan het seinen was. Waar was ik nou? Ja, bij het splitsen van de tram, metro en bussen, zodat ook op het gebied van de bussen misschien wel een keer kan worden aanbesteed, en er een keer wat te vergelijken is. Ten slotte over de Rekencommissie waarover de heer Salhi het net had. Die heeft ons een brief gestuurd waarin staat dat er eigenlijk weinig risico's zijn en we moeten maar aannemen dat dit zo is. Aansluitend op de vraag van mijnheer Salhi, een vraag aan mevrouw Ruigrok: zit er misschien toch nog ergens een addertje onder het gras?

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Ja ik wil eigenlijk in diezelfde lijn doorgaan. Ook wij hebben dit eigenlijk min of meer ter kennisgeving aangenomen. Toevallig ben ik bij de infosessie van de Vervoerregio geweest, ik raakte daar op de een of andere manier verzeild en ik weet niet meer precies waarom ik daar inlogde. Ik kreeg wel de informatie over waarom dit allemaal nodig is en het was voor mij wel verhelderend en ik snapte het ook. Ik ben het wel eens met de vorige spreker, zit er niet toch ergens een klein risico? Het gaat wel om enorme bedragen voor dat soort vervoersmodaliteiten en als daar iets misgaat, kan dat wel eens behoorlijk pijn gaan doen, dat is onze grootste zorg. We vinden de zienswijze op de ontwerpbegroting prima.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Spijker. EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Ik zit even met het verhaal over één prioriteitsaandeel, ik vraag me af waarom we er niet tien doen. Het gaat even om de machtsverhoudingen, 1 versus 20.000, we zijn Klein Duimpje versus de grote dinges en dan roept iedereen 'er kan een gevaar bestaan', maar ik heb liever dat wij als Vervoerregio een zwaardere vinger in de pap hebben. Dat is enthousiaste taal, maar ik zou dan liever wat meer kracht willen hebben. Dat lijkt me heel interessant en ik hoor daar straks heel graag een reactie op.

De heer VAN DIJK: Wat kost dat?

De heer SPIJKER: Wat levert het op? Dat kunnen we ook zeggen. We kunnen dan beter de hand op de knip houden, dat lijkt me beter. We zijn blij met het Rekenkamercommissierapport, dat is goed. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Spijker. Dan mevrouw Maat, CDA.

Mevrouw MAAT: Dank u wel voorzitter. Aan ons inderdaad vandaag de keuze om in te stemmen met het aandeelhouderschap van de VRA want bij ons gaat het inderdaad, zoals ik net van mijn collega's

hoorde, even anders. Wij werken namelijk met een inbesteding oftewel een onderhandse gunning en dat hebben wij al voor onze gecompliceerde OV-netwerken zoals de regio's Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. Er is alleen een belangrijke voorwaarde gesteld, de VRA moet namelijk een bepaalde invloed in de betreffende onderneming, het GVB, hebben. Die hadden wij nog niet en daarom stemmen we daar volgende week hopelijk mee in. De reorganisatie van de driehoek VRA, Dienst Metro en Tram gemeente Amsterdam en GVB is goed om taken en verantwoordelijkheden duidelijker te maken en met het opheffen van MET ontstaat een efficiënter organisatiemodel. Wij hopen dat de reizigers hier uiteindelijk van profiteren omdat we meer kunnen doen met dezelfde middelen en dat moet ook het doel zijn. Verder gaat er niet zoveel veranderen want wij hoeven ons hier geen financiële zorgen over te maken en het levert ons vooral voordeel op want het aandeelhouderschap van het GVB verbetert de samenwerking binnen het Amsterdamse OV-domein, waardoor we als regio klaar zullen staan voor de grotere uitdagingen die het OV en de mobiliteit in de toekomst tegemoet zien en daarom stemmen wij in. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Van der Meij. D66.

Mevrouw VAN DER MEIJ: Dank u wel voorzitter. Dit stuk ter kennisgeving aannemen, wat verschillende collega's lieten doorschemeren, kwam voor D66 toch een beetje als een verrassing omdat dit nou juist een Gemeenschappelijke Regeling is en we over Gemeenschappelijke Regelingen vaak zeggen dat we de controle en de politieke invloed die we kunnen uitoefenen missen. Nu gaan we hier in deze Gemeenschappelijke Regeling eigenlijk een stap verder want we gaan een aandeel in een private organisatie nemen en dat zouden we ter kennisgeving aannemen. Dat vind ik bijzonder, temeer daar er een brief ligt, ondertekend door een bestuurder van de VRA hier aanwezig vandaag, met het verzoek om hem vooral in de raad te behandelen. Ik moet zeggen dat het mij daarom wel verbaasde dat diezelfde ondertekenaar in dit geval voorstelde om het direct op de stemmingenlijst te zetten, dat vond ik ook niet helemaal bij elkaar passen. Vandaar dat er bij ons wel vraagtekens kwamen. Ik wil alvast misschien een beetje het gras wegmaaien, maar een prioriteitsaandeel dat we aannemen betekent dat er bij unanimiteit gestemd moet worden oftewel Amsterdam heeft één stem en de VRA heeft één stem. Dus we zijn niet 1 tegen 20.000, maar we zijn 1 van 2. Even ter uitleg want dat maakt echt wel uit. De risico's. Voor D66 is het rapport van de Rekencommissie interessant, maar er zijn wat ons betreft toch wel kanttekeningen te plaatsen en die worden voor een deel wel benoemd, namelijk de dubbelepettenproblematiek die er op dit moment nog wel speelt. De VRA wordt in sommige gevallen opdrachtgever, maar is ook aandeelhouder en dat kan elkaar wel bijten. Daar komt nog een stuk voor dat daarop ingaat en dat wordt na de zomer aangeleverd. De vraag aan de wethouder is even in hoeverre dat stuk gereed is en wat de lijn is die daarin wordt afgesproken.

De VOORZITTER: De wethouder heeft uw laatste vraag gemist. Misschien kunt u die herhalen.

Mevrouw VAN DER MEIJ: Ja er komt een stuk over het risico van de dubbelepettenproblematiek. In hoeverre kunt u daar al iets over toelichten en hoe groot is dat risico, kunt u daar iets over zeggen?

De VOORZITTER: Dank u wel. Wie mag ik het woord geven? Ik heb nog twee sprekers. Mijnheer Schouten van GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. Er staat 'gastspreker', maar ik heb een tijdelijk pasje omdat ik mijn eigen pasje niet heb meegenomen. Ik wilde ook veel zeggen, maar eigenlijk valt er weinig te zeggen. Het aandeelhouderschap van het GVB van Amsterdam lijkt me geen enkel issue, het wordt één prioriteitsaandeel in de holding en daar kunnen wij gewoon mee overweg volgens mij. De begroting, het uitvoeringsprogramma, is natuurlijk veel spannender. Heel slimme en grote koppen hebben eraan gerekend en er wordt ook in de Vervoerregio over gesproken, dat zit allemaal goed in het vat. Ik

wil ook nog iets zeggen over de BDU-uitkering, de brede doeluitkering, waaruit alles wordt gefinancierd. Die is maar € 426 miljoen en dat is gewoon veel te weinig voor onze ambities en de dingen die we willen doen. Ik pleit er echt voor om daar veel meer voor te krijgen en daar moet ook in Den Haag goed voor gelobbyd worden, GroenLinks is daar al mee bezig. Het openbaar vervoer heeft het moeilijk door corona en we zijn bezig met een plan om terug te komen. Ik vraag me af hoe de zienswijze over het goed in de gaten houden van het WMO-vervoer bij de Vervoerregio landt want dat is natuurlijk een andere pet. Ze kunnen dat wel in de gaten houden, maar ik vraag me af welk effect dat heeft. Verder is GroenLinks tevreden met het aantal projecten binnen Haarlemmermeer wat gefinancierd wordt, veel openbaar vervoer, veel snelle fietsroutes et cetera, goed aandacht voor verkeersveiligheid inclusief mobiliteit en de werkgeversaanpak. De voorzitter zegt dat ik het daarbij moet laten, dank u wel.

De VOORZITTER: Ja, uw tijd is voorbij excuus. Mevrouw Kliphuis, VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het risico van juristen in een raadzaal is altijd dat ze college gaan geven en ik probeer me in te houden. Ik begin met de ontwerpbegroting en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Ik ben erg blij te zien dat de Vervoerregio werkt aan het versterken van de buffers, maar we kijken natuurlijk naar een begroting waarbij we vooral wachten op het herstelplan OV en het Transitieprogramma Mobiliteit. Belangrijker dan nu iets zeggen over die begroting is vooral dat we goed aangehaakt blijven op het herstelplan OV en het Transitieprogramma Mobiliteit en dan specifiek de effecten op onze regio. Die begroting ziet er verder prima uit en wij kunnen leven met de inbreng van het college. Dan het aandeel in het GVB. Dat is heel mooi en juridisch heel goed onderbouwd en de structuur staat natuurlijk helemaal prima, daar hebben we heel veel documenten over gehad, maar ik deel de zorgen van mevrouw Van der Meij over de dubbelepettenproblematiek. Ik heb er een heel klein beetje ervaring mee bij de gemeente Amsterdam, ik weet hoe ontzettend ingewikkeld het is om scheiding aan te brengen tussen het opdrachtgeverschap en het aandeelhouderschap. De gemeente Amsterdam heeft daarin al meerdere keren spreekwoordelijk de neus gestoten, die heeft een eigen beleid, dat is een deelnemingenbeleid, en ik raad de Vervoerregio aan om daar goed kennis van te nemen omdat daar best wel wat van dat soort dingen in verwerkt zijn, waaronder eerdere problemen met het GVB, maar ook het Afvalenergiebedrijf, verwerking van de laatste rapporten. Dus doe daar vooral jullie voordeel mee, zodat we onze bestuurders in de Vervoerregio daar in ieder geval niet mee hoeven op te zadelen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, dat was de hele raad. Dan geef ik nu het woord aan wethouder Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank voor het terugkomen naar het raadhuis om ons te begeleiden. Dank raadsleden. We hebben het inderdaad over twee verschillende dingen. Het aandeel in het GVB. Het doel is nooit geweest om aandeelhouder te worden, maar om de zeggenschap te regelen, u hebt dat al een aantal malen gezegd, en één aandeel is genoeg. Het is een prioriteitsaandeel, een zogenaamde golden share, waarin we de zeggenschap goed neerleggen omdat we anders, als we dat niet doen, het risico lopen dat we voor de rechter komen te staan met allerlei partijen die zeggen: wij kunnen dat beheer en onderhoud wel doen. Dat zijn stevige contracten, dat is € 100 miljoen, het BORI MVP, het beheer en onderhoud, en dat wil je niet, dat wil je goed geregeld hebben. Dat hebben we geregeld in dat prioriteitsaandeel dat een zekerheid geeft. U vraagt terecht naar het risico. Er zijn eigenlijk geen positieve of negatieve risico's voor Haarlemmermeer, maar indirect natuurlijk wel. De VRA gaat dit risico aan want we worden van subsidieverstrekker opdrachtgever en daarmee hebben we een groter risico. Dat zegt de Rekeningencommissie ook, het is te beheersen en het was eigenlijk impliciet altijd al zo. Toen de VRA alleen subsidieverstrekker was, liepen we die risico's ook. Als het niet uitkwam met het geld kwam er toch gewoon een bonnetje: kom, er moet meer bij. Nu zitten we als Dagelijks Bestuurder namens de VRA veel meer aan het stuur omdat we die op-

drachtgever zijn en dus kunnen we dat risico ook beter beheersen. We gaan dat nog verder uitwerken, ook samen met de Rekeningencommissie, om te kijken waar we dan de reserve neerleggen, op die manier willen we dat gaan doen. Over het Deelnemingenbeleid. Mevrouw Kliphuis gaf heel goed aan: laten we goed kijken en leren. Naar aanleiding van de tien lessen van de Noord-Zuidlijn, valt hier natuurlijk ook enorm veel te leren, het Deelnemingenbeleid. Ik heb aangegeven in mijn portefeuille: laten we goed kijken naar wat er goed gaat en wat er niet goed gaat. Laten we het ook lean en mean houden, wat we nodig hebben in het Deelnemingenbeleid voor de Vervoerregio ten opzichte van het GVB nemen we mee. We maken er geen heel groot Deelnemingenbeleid van, maar we gaan wel heel goed die petten scheiden want we hebben natuurlijk opdrachtgeverschap en aandeelhouderschap. Anders zit je met elkaar aan tafel en zeg je als aandeelhouder 'wij willen een goed resultaat' en als opdrachtgever 'we willen beter kunnen inkopen'. We hebben besloten dat we deze petten in het Dagelijks Bestuur daadwerkelijk scheiden en dat doen we dan met wethouder Gerard Slegers omdat de voorzitter, Egbert de Vries, natuurlijk al namens Amsterdam 100% eigenaar is, min dat ene aandeel dat bij de VRA komt. Op die manier borgen we dat, maar we komen er in het Deelnemingenbeleid op terug en dat bespreken we op 26 oktober a.s. in de regioraad. Dan wordt dat ook meegenomen in de stemming, om ook over dat aandeelhouderschap te spreken. Veel gemeenten hebben hier al over gesproken, Amsterdam, Beemster, Landsmeer, Ouder-Amstel en Purmerend hebben al ingestemd en wij zijn, net als de overige van de vijftien, nu dus nog bezig, we gaan hier in oktober a.s. in de regioraad over stemmen.

De VOORZITTER: Nog één minuut.

Wethouder RUIGROK: Oké nog één minuut, volgens mij gaat het goed. Nog even over de begroting, de risico's meenemen en ook de zienswijze die u ondersteunt. Doelgroepenvervoer. Mijnheer Schouten vraagt terecht hoe dat gaat vallen omdat de Vervoerregio daar niet over gaat. Ik maak me voor 2022 niet zoveel zorgen omdat we dan de beschikbaarheidsvergoeding van het rijk nog krijgen. Dus we blijven nog wel de beschikbaarheid van het OV garanderen en we houden ook de lijnen zoveel mogelijk intact, er komen misschien alleen aanpassingen in de dubbelingen en het nachtnet. Vooralsnog lijkt dat goed te gaan, dus ik ga kijken hoe die zienswijze wordt ontvangen. Dan kijk ik nog even naar mijn aantekeningen, volgens mij heb ik dan zoveel mogelijk behandeld. Ik laat het hierbij en mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik die graag.

De VOORZITTER: Precies in de tijd. Wie mag ik het woord geven in de tweede termijn? Niemand, echt niet? Dan hebben we een vroegertje lieve mensen en dan kan ik weer richting de parkeerplaats, ik kom nu niet meer terug hoor. Dank allemaal voor uw aanwezigheid en bijdragen. Ik sluit hierbij deze sessie, dank u wel.