

opgesteld door: Dhr. C.W. van den Heuvel (DemiSec)

datum vergadering: 15 oktober 2019, 18.30-21.15 uur

aanwezig:

Regioraadsleden en gemeenteraadsleden:

Dhr. J. Adolfs (PvdA Purmerend)
Mw. H. Aslander (Stadspartij Purmerend)
Dhr. N.T. Bakker (SP Amsterdam)
Dhr. R.J.G. Berkhout (VVD Wormerland)
Dhr. A. van den Bosch (PvdA Amstelveen)
Dhr. D.F. Boutkan (PvdA Amsterdam)
Mw. C. Brocken-Swart (GroenLinks Purmerend)
Mw. R.M. Dral (VVD Oostzaan)
Dhr. B. van Elden (VVD Purmerend)
Dhr. Z.D. Ernsting (GroenLinks Amsterdam)
Dhr. A. Gerritsen (VVD Amstelveen)
Dhr. E.J. Hartog (SP Zaanstad)
Dhr. F. Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn)
Mw. D.S. de Jong (GroenLinks Amsterdam)
Dhr. T. de Jong (D66 Purmerend)
Dhr. E.A.M. Karregat (VVD Edam-Volendam)
Mw. S.E.M. van Keep (D66 Ouder-Amstel)
Mw. D. Kerkhoff (PvdA Haarlemmermeer)
Dhr. J. Kerkhoven (DZ Zaanstad)
Dhr. L. de Looze (GroenLinks Amstelveen)
Mw. R.R. Mathkor-van Bennekom (GroenLinks Zaanstad)
Mw. A.A.M. Marttin (VVD Amsterdam)
Dhr. D.J. Noordanus (VVD Uithoorn)
Dhr. N.C. Portegijs (PvdA Diemen)
Mw. T.C.M. van Raaij (VVD Edam-Volendam)
Dhr. L. Raymakers (VVD Landsmeer)
Dhr. T. Rienstra (VVD Zaanstad)
Dhr. G.T. Rijken (PvdA Zaanstad)
Dhr. A. Salhi (HAP Haarlemmermeer)
Dhr. P.J.M. Schouten (GroenLinks Haarlemmermeer)
Dhr. H.P. Spijker (EEN Haarlemmermeer Haarlemmermeer)
Dhr. E.H. Timmer (VVD Diemen)
Dhr. T.F.M. Verlaan (CDA Aalsmeer)
Dhr. J.S.A. Vroege (D66 Amsterdam)
Dhr. E. van der Waal (D66 Amstelveen)
Dhr. J.J. Wortel (GroenLinks Waterland)

Voorzitter: Mw. D.S. de Jong

Leden DB: Mw. S.A.M. Dijkma, dhr. G. Slegers, mw. M.H. Ruigrok
(vanaf 18.50 uur)

Ambtelijke ondersteuning: Dhr. J. Baud
Dhr. N. van Paridon

Insprekers: Dhr. Koelman (Rover)
Dhr. W. Körver (EBS)

Bijlagen:

1. Opening voorsessie regioraad

De voorzitter opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Tijdens de vergadering worden film- en fotobeelden gemaakt. Dit materiaal wordt gebruikt voor de arbeidsmarktcommunicatie van de Vervoerregio en andere corporate uitingen. De stemkastjes zijn afgestemd op persoonsniveau.

2. Vaststellen agenda voorsessie en regioraad

Er zijn inmiddels vijf moties ontvangen. De rondvraag volgt na agendapunt 4. In het verslag wordt de volgorde van de agenda aangehouden.
De agenda wordt vastgesteld.

3. Mededelingen voorsessie regioraad

Portefeuillehouder Slegers meldt dat tram 5 en 6 na zes intensieve weken weer rijden tussen Amsterdam-Zuid en Amstelveen. Er zijn twee ongelijkvloerse kruisingen bij Kronenburg en Zonnestein aangelegd en vijf haltes gesloopt en opnieuw opgebouwd. De spoorinfrastructuur van Buitenveldert tot en met het stadshart is volledig vernieuwd. Uit de bouwkuipen Kronenburg en Zonnestein is meer dan 60.000 m³ grond afgegraven en afgevoerd. Er is 8.000 m³ aan beton gestort per ongelijkvloerse kruising: dat zijn meer dan 53.000 badkuipen vol. Per kruising is 1.600 ton stalen wapening gevlochten. Er waren meer dan 1.000 medewerkers, bestaande uit 29 nationaliteiten, aan de slag. De onderlinge samenwerking tussen de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amstelveen, het GVB, VITAL en de metro en tram van de gemeente Amsterdam verliep uitermate goed.

Portefeuillehouder Dijksma heeft drie mededelingen:

- Portefeuillehouder Ruigrok arriveert later.
- Het MIRT-overleg is dit najaar in november gepland. Daarna volgt extra overleg in het voorjaar van 2020, waarin besluiten worden genomen over de verstedelijking in de gehele MRA en aan de andere kant de schaalsprong die daarbij nodig is voor het openbaar vervoer. Een aantal lopende projecten wordt voortvarend opgepakt.
- In november zal ze met zwangerschapsverlof gaan en eind maart keert ze weer terug. Het wordt niet nodig geacht in die periode formeel een nieuw DB-lid toe te voegen. Namens het college van Amsterdam zal mevrouw Moorman als contactpersoon optreden.

4. Inspraak

Er hebben zich twee sprekers gemeld.

De heer Körver (EBS) stelt dat het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland er goed uitziet. Tegelijk zijn er zorgen over het bestek in de aanbesteding en de periode na het PvE. De mobiliteitsketen vereist meer samenwerking tussen alle partijen en de partijen in de OV-sector willen daar graag aan bijdragen. De marktwerking heeft bewezen dat er 25% meer OV kwantitatief is bijgekomen, er was meer innovatie en de reizigerstevredenheid is gestegen. De vervoerders weten hier efficiënt op in te spelen en de conclusie is dat de reiziger winnaar is van de marktwerking. Door de hoge marktspanning en de mooie biedingen van de afgelopen tijd lijkt het in sommige aanbestedingen alsof 'the sky the limit is'. Dat komt doordat er fouten worden gemaakt of dat er concessies worden gekocht. Er wordt al nauwelijks winst gemaakt en het zou tot vele problemen kunnen leiden bij het vervoersbedrijf en uiteindelijk ook voor de reiziger. Gevraagd wordt het EBS uit te dagen, maar niet te overvragen. Hoe? Bepaal hoeveel dienstregelingsuren maximaal mogelijk zijn en zorg dat het gunningsmodel een defensief model is.

De heer Bakker (SP Amsterdam) hoort alleen maar een verhaal over kwantiteit, maar hoort niets over de kwaliteit. Hij vraagt wat EBS gaat doen om de kwaliteit te verbeteren en de prijs voor de consument te verlagen, zodat een alternatief kan worden geboden met het OV om iets te doen tegen de klimaatcrisis.

De heer Körver (EBS) antwoordt dat het aan de regioraad is om de mate van marktwerking te bepalen en de marktpartijen volgen. Marktwerking heeft ervoor gezorgd dat extra innovatie werd ingebracht, ook ten aanzien van de milieuproblematiek. Dankzij de marktwerking is zero emissie geïntroduceerd in Nederland en is er participatie in de maatschappij ingebracht. Er zijn voldoende rapporten die dat kunnen onderbouwen.

De heer Bakker (SP Amsterdam) had juist vragen over de kwaliteit richting de consument die steeds meer moet betalen voor een steeds duurder wordend product.

De heer Körver (EBS) antwoordt dat die twee dingen samengaan. De marktwerking heeft bewezen dat de klanttevredenheid is toegenomen (zie hiervoor de klantbarometer). Het leveren van 25% meer kwantiteit voor dezelfde subsidie leidt tot lagere prijzen. De marktpartijen hebben nauwelijks sturingsinstrumenten over de prijs. Dat is geregeld in landelijke en regionale afspraken.

De heer Van Elden (VVD Purmerend) heeft vragen over de duur van de concessie en hoe tegen duurzaamheid middels een elektrische vloot wordt aangekeken.

De heer Körver (EBS) antwoordt dat de voorkeur uitgaat naar een concessie van vijftien jaar, maar hij begrijpt de afweging wanneer wordt gevraagd om een duur van tien jaar plus eventueel vijf jaar erbij. Vijftien jaar is bedrijfseconomisch interessanter, zeker wanneer je zero-emissiebussen introduceert. Die hebben een economische levensduur van ongeveer vijftien jaar. Ten aanzien van de elektrische bussen zijn de operationele kosten hoger dan bij een dieselbus. Het omslagpunt gaat er wel komen maar niemand weet wanneer.

Mevrouw Brocken (GroenLinks Purmerend) vraagt of rekening wordt gehouden met burgerraadpleging

De heer Körver (EBS) antwoordt dat de EBS hier zeer zeker rekening mee zal houden. Dat leidt tot meer reizigers en opbrengsten en zal worden ingebed in de aanbiedingen.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) hoorde iets zeggen over fouten die zijn gemaakt.

De heer Körver (EBS) antwoordt dat zijn toenmalige opdrachtgever behoorlijke fouten heeft gemaakt. Hij was er zelf niet bij. Dat heeft geleid tot aanloopverliezen van circa € 40 miljoen, hetgeen is gedekt door de pensioenkas van de aandeelhouder. Er kunnen ook fouten worden gemaakt in het model, waardoor partijen te veel worden uitgedaagd om dingen te doen die ze normaal gesproken niet zouden moeten doen. Hij vraagt een uitdagend, maar ook reëel bestek op de markt te zetten.

De heer Rijken (PvdA Zaanstad) wil weten waar de overvraging vandaan komt. Ook vraagt hij waar de bewering vandaan komt dat een gunning gekocht kan worden.

De heer Körver (EBS) antwoordt dat alles wat je op de markt brengt een kostprijs heeft. In het gunningsmodel zouden marktpartijen getriggerd kunnen worden om met verlies de markt te kopen en dat men later de concessie gaat managen. Dat betekent terugkomen op afspraken en dat leidt meestal alleen maar tot problemen.

De heer Koelman (Rover) wil zijn waardering uitspreken over het proces. Er was veel inspraak en kans om kritiek te leveren. Toch is men nog niet helemaal tevreden. In het licht van het klimaatbeleid zou de VRA een grotere ambitie moeten uitdragen voor uitbreiding van het openbaar vervoer. Die ambitie is niet terug te vinden in het Programma van Eisen. Het plan om over te gaan op zero-emissiebussen is een goede zaak, maar er is een veel grotere klimaatwinst te behalen wanneer mensen worden gemotiveerd om in plaats van het particulier vervoer te kiezen voor het openbaar vervoer. Bovendien zijn er zorgen over de kwaliteit van de dienstverlening mede op basis van de recente ervaringen in de concessie

Amstelland-Meerlanden. Het elektrisch vervoer heeft het meeste effect op de stad en daar moet je je meer op richten dan op het streekvervoer. De meerkosten van zero-emissiebusen zouden eigenlijk gefinancierd moeten worden uit het klimaatbeleid.

5. Vaststellen notulen voorsessie 9 juli 2019

De notulen van de voorsessie d.d. 9 juli 2019 worden ongewijzigd vastgesteld.

6. Behandeling vragen, ingekomen stukken en toezeggingen

De heer Ernsting (GroenLinks) heeft een vraag over ingekomen stuk 1 over de rijplanken voor gehandicapte reizigers. De rijplanken functioneren vaak niet. De bussen krijgen vaak een onderhoudsbeurt en een APK en dan wordt het defect met de rijplanken vaak als onbekend gezien. Het betreft de vergrendeling van de rijplanken en hij vraagt of het protocol gewijzigd wordt.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat de elektrische rijplanken worden vervangen door handmatige rijplanken. Ze kijkt na of het protocol hiervoor moet worden gewijzigd. Ze deelt de zorgen van de heer Ernsting en kijkt ook na waarom tijdens onderhoudsbeurten of de APK dit euvel niet boven water is gekomen.

VOORBEREIDING BESLUITVORMING REGIORAAD

7a. Programmabegroting 2020 en Investeringsagenda Mobiliteit

De heer Wortel (Rekeningencommissie, GroenLinks Waterland) geeft een positieve aanbeveling aan de regioraad voor wat betreft de Programmabegroting 2020. Het BDU-saldo is na 2020 overigens bijna op, waardoor de prioriteringssysteem des te belangrijker is.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) kondigt aan de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M6):

Motie 6 – inzake einde technische levensduur van infrastructuur

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019; gehoord de discussie over de Programmabegroting 2020;

overwegende dat:

- zowel de gemeente Amsterdam als het rijk de grote opgave onderstrepen voor het onderhoud en de vervanging van veel infrastructuur in het land;
- veel infrastructuur in Nederland is aangelegd in de periode tussen 1950-1980;
- veel van deze infrastructuur de komende jaren het einde van de technische levensduur zal bereiken;
- dit ongetwijfeld ook in het bijzonder geldt voor het gebied van de Vervoerregio Amsterdam;

voorts overwegende dat:

- de Vervoerregio een cofinancier is van veel projecten op lokaal en regionaal niveau;
- het BDU-saldo hard achteruitloopt;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- een visie te ontwikkelen voor het financieel opvangen van deze grote infrastructurele opgaven de komende 25 jaar;
- deze visie vóór 1 juni 2020 aan de regioraad voor te leggen;

en gaat over tot de orde van de dag."

Voorts heeft hij nog een vraag over de concessie voor Amsterdam waarvan het geld hard terugloopt, terwijl het geld dat wordt uitgegeven aan andere concessies constant blijft. Hij is blij dat de OV-coach structureel in de begroting is opgenomen. De personeelslasten stijgen hard. Zijn de kosten van de inhuur hierin meegenomen? Gevraagd wordt of het ingehuurde personeel tevens een ambtseed moeten afleggen.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) vraagt over welke infrastructuur de heer Vroege het in zijn motie heeft.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) antwoordt dat dit alle infrastructuur in het land betreft, maar het betreft vooral de weginfrastructuur en in mindere mate de spoorweginfrastructuur.

Portefeuillehouder Ruigrok antwoordt:

- Het Dagelijks Bestuur heeft eveneens zorgen over de afnemende BDU-gelden. Het Dagelijks Bestuur is in gesprek met het ministerie.
- De verantwoordelijkheid van de weginfrastructuur ligt deels bij de gemeente, de provincies en het rijk. Binnen de VRA is men verantwoordelijk voor het onderhoud van de tram en de rail. De raad wordt actief geïnformeerd over de vervanging van de tramrail.
- Het antwoord op de vraag waarom de concessie van Amsterdam omlaaggaat, volgt in de volgende vergadering.
- Het Dagelijks Bestuur is ook blij met de OV-coach.
- Inzake de inhuur van personeel is het Dagelijks Bestuur bezig met een Werkplan 2020 waarin in beeld wordt gebracht wat de inzet van formatie en inhuur concreet betekent. In december wordt de VRA nader geïnformeerd. Op structurele projecten wordt voornamelijk vast personeel ingezet.
- Bij de aanbestedingen van inhuur worden verklaringen afgelegd.

De heer Boutkan (PvdA Amsterdam) is blij dat aangedrongen wordt op beperking van externe inhuur en dat structurele projecten onderhanden worden genomen door vast personeel. De vraag is wat structurele projecten inhouden, aangezien de meeste projecten incidenteel zijn.

De heer Karregat (VVD Edam-Volendam) noemt de externe inhuur aanzienlijk en is blij dat wordt gewerkt aan een visie daarop.

Portefeuillehouder Ruigrok antwoordt dat ze in december verder wil praten over de verdien capaciteiten en de exploitatie van de verschillende concessies. Het klopt dat de meeste projecten projectmatig zijn, maar er zijn ook zaken van terugkerende aard, zoals de Amstelveenlijn en de Uithoornlijn, met betrekking tot het onderhoud.

MENINGSVORMEND EN TER KENNISNAME

8a. Convenant Beschikbare Infrastructuur – Concessie Zaanstreek-Waterland 2022

Er zijn geen opmerkingen.

8b. Programma van Eisen en Reactienota concessie Zaanstreek-Waterland

De heer Wortel (Klankbordgroep Zaanstreek-Waterland, GroenLinks Waterland) geeft complimenten aan de projectleiding die de Klankbordgroep op uitstekende wijze van informatie heeft voorzien. Een waardevol element was de Serious Game waarbij voor iedereen goed inzichtelijk werd wat de afwegingen zijn die bij de concessie worden gemaakt. Er volgt later een evaluatie.

Mevrouw Van Raaij (VVD Edam-Volendam) heeft een schriftelijke vraag gesteld die vandaag is beantwoord door het Dagelijks Bestuur. Er is een motie ingediend om de twee lijnen van Edam-Volendam in Waterland naar CS te behouden. In de reactienota stond een termijn van twee jaar en daarvan is nooit gewag gemaakt. Het antwoord van het Dagelijks Bestuur was dat dit is gebeurd om de nieuwe vervoerder niet in de gelegenheid te stellen om al na een jaar met nieuwe voorstellen te komen. De vraag is waarom is gekozen voor de huidige voorgestelde termijn. De Adviescommissie verzoekt de voorwaarde van twee jaar niet op te nemen in het definitieve Programma van Eisen. Dat wordt gesteund.

De heer Van Elden (VVD Purmerend) is benieuwd naar de status van de Lijnennetvisie uit 2015 in relatie tot het aantal ritten. Gevraagd wordt of de vervoerder zich moet houden aan de Lijnennetvisie of dat dit kan wijzigen.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) kondigt aan, mede gesteund door de heren Rijken (PvdA Zaanstad), Rienstra (VVD Zaanstad), Hartog (SP Zaanstad) en Kerkhoven (DZ Zaanstad), de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M2):

Motie 2 – Voorzieningen bij station Noord

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019; besprekend het PvE van de concessie Zaanstreek-Waterland;

constaterende dat:

- Metrostation Noord een begin- en eindstation is van vele streekbussen uit Zaanstreek-Waterland;
- het van zowel de Vervoerregio als het GVB beleid is om het aantal bussen dat doorrijdt naar Amsterdam CS te beperken;
- het daarom belangrijk is dat het een comfortabel station is om over te stappen;
- er in de stationshal geen enkel bankje staat;
- er bij de bushaltes ook geen bankjes aanwezig zijn;
- men bij uitzondering gebruik kan maken van het toilet in de enige winkel, die echter om 20.00 uur 's avonds dichtgaat;

overwegende dat:

- bij het missen van een aansluiting het in de avonden kan gebeuren dat mensen wel 29 minuten moeten wachten tot de volgende bus;
- het buitengewoon onplezierig is om zolang staand te moeten wachten, in het bijzonder voor mensen die niet zo goed ter been zijn;
- door de weinige voorzieningen van station Noord in de avond mensen geen gebruik meer gaan maken van het openbaar vervoer;
- dit niet overeenkomt met de ambitie van de Vervoerregio;
- er op dit moment geen maatregelen bekend zijn om station Noord aan te pakken;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- om op korte termijn ervoor te zorgen dat er zitgelegenheden komen in metrostation Noord en;
- tevens te zorgen voor een toegankelijke toiletvoorziening en zo het overstappen op dit belangrijke metrostation aantrekkelijker te maken;

en gaat over tot de orde van de dag."

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) kondigt aan, mede gesteund door de heren Rijken (PvdA Zaanstad), Rienstra (VVD Zaanstad), Hartog (SP Zaanstad) en Kerkhoven (DZ Zaanstad), kondigt aan de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M3):

Motie 3 – Bereikbaarheid bushaltes (Zaanstad)

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019;

constaterende dat:

- nu het PvE voor de concessie Zaanstreek-Waterland ter besluitvorming aan de regioraad voorligt;
- aan de hand van dit PvE het bestek en de gunningscriteria worden opgesteld;
- met de invoering van de R-netbussen er snellere lijnen zijn gekomen die tot meer passagiers hebben geleid;
- veel passagiers graag snel op hun bestemming willen zijn;
- deze snelheid onder andere wordt bereikt door het schrappen van bushaltes, waardoor de afstand tot de dichtstbijzijnde halte vergroot kan worden van 400 meter tot 800 meter hemelsbreed;
- een afstand hemelsbreed aanzienlijk langer kan uitpakken in loopafstand;

- op pagina 21 van het PvE vermeld staat dat voor circa 6% van de mensen een fijnmaziger oplossing nodig is, omdat deze groep moeite heeft met wat verder te lopen of te fietsen is;

overwegende dat:

- 6% van de mensen nog altijd een behoorlijk aantal mensen betreft;
- deze mensen daardoor vaker af zullen zien van het gebruik van de bus;
- de opgave van de Vervoerregio is om zoveel mogelijk mensen in staat te stellen om gebruik te kunnen blijven maken van het openbaar vervoer;
- door de vergrijzing het aantal mensen dat minder mobiel is alleen maar zal toenemen;
- Nederland het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een handicap medeondertekend heeft;
- daardoor de bereikbaarheid van haltes van groot belang is;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- om te onderzoeken welke reële oplossingen er zijn voor deze groep van 6% van de reizigers om toch aan het openbaar vervoer te kunnen deelnemen;
- deze onderzoeksresultaten te delen met de regioraad; en
- aan de hand daarvan beleid te ontwikkelen;

en gaat over tot de orde van de dag."

Ze vindt het overigens erg lastig om wensen in eisen om te zetten, want dat kan nadelige gevolgen voor andere gemeenten hebben.

De heer De Jong (D66 Purmerend) kondigt aan, mede gesteund door mevrouw Aslander (Stadspartij Purmerend), de heer Van Elden (VVD Purmerend), mevrouw Brocken (GroenLinks Purmerend) en de heer Adolfs (PvdA Purmerend) de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M4):

Motie 4 – bereikbaarheid bushaltes

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019;

constaterende dat:

- het Programma van Eisen (PvE) voor de concessie Zaanstreek-Waterland ter besluitvorming aan de regioraad voorligt en aan de hand van dit PvE het bestek en de gunningscriteria worden opgesteld;
- in het PvE de ontsluitingsnorm voor haltes wordt gedifferentieerd, waardoor deze voor HOV-lijnen wordt opgehoogd van 400 meter naar 800 meter hemelsbreed als maximale afstand van huis naar halte;
- hiervoor als argument wordt gebruikt dat reizigers vanwege de hogere frequentie, snelheid en betrouwbaarheid van HOV-lijnen bereid zijn een grotere afstand naar de halte te accepteren;

overwegende dat:

- de feitelijke reistijd bepaald wordt door de tijd van deur tot deur, waardoor een grotere aanlooptijd naar de halte ervoor kan zorgen dat, ondanks snellere verbindingen de feitelijke reistijd toeneemt;
- een van de grootste succesfactoren in het huidige busnetwerk gelegen is in de fijnmazigheid ervan, waardoor er een hoog afbreukrisico is als de aanlooptijd naar de halte substantieel vergroot wordt;
- het afstandscriterium hemelsbreed wordt gehanteerd, waardoor de feitelijke loopafstand groter zal zijn, zeker als sprake is van natuurlijke barrières (bijvoorbeeld spoor of water) in de route naar de halte;
- de verdubbeling van de maximale afstand naar 800 meter een belemmering vormt voor mensen die minder mobiel zijn, waardoor de barrière om gebruik te maken van OV voor deze groep toeneemt;
- de opgave van de Vervoerregio is om zoveel mogelijk mensen in staat te stellen om gebruik te kunnen maken van openbaar vervoer, met behoud van de huidige hoge kwaliteit en waardering;
- een verdubbeling van de maximale loopafstand naar de halte in de regio Amstelland-Meerlanden eerder zeer negatieve consequenties heeft gehad, die voor veel weerstand bij reizigers zorgden;
- er weliswaar 'checks and balances' in het PvE staan voor het schrappen van haltes, maar deze ruim interpreteerbaar zijn, daarmee een objectief criterium inruilend voor een subjectief criterium;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- om de ontsluitingsnorm voor HOV-lijnen niet te verdubbelen in het PvE, maar;
 - OF te handhaven op 400 meter hemelsbreed;
 - OF om te zetten naar 600 meter reële loopafstand;

en gaat over tot de orde van de dag."

Er was volgens hem sprake van hele actieve bewonersparticipatie en dat is in Purmerend goed bevallen. Er zijn veel wensen opgehaald en die zijn ingebracht in het proces. Ondanks de vele complimenten zijn er nog drie zorgpunten: de directe verbindingen met Amsterdam CS, de halteafstanden c.q. reële reistijd en de wensen voor betere verbindingen in Purmerend zelf.

De heer Adolfs (PvdA Purmerend) kondigt aan, mede gesteund door mevrouw Aslander (Stadspartij Purmerend), de heer Van Elden (VVD Purmerend), mevrouw Brocken (GroenLinks Purmerend) en de heer De Jong (D66 Purmerend) de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M5):

Motie 5 – Stadsbus Purmerend

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d.15 oktober 2019;

constaterende dat:

- nu het PvE voor de concessie Zaanstreek-Waterland ter besluitvorming van de Regioraad voorligt;
- pas aan de hand van dit PvE het bestek en de gunningscriteria (inclusief scores) worden opgesteld;
- er veel gewicht is gegeven aan bewonersparticipatie bij het verzamelen van input voor het PvE;
- de behoefte aan een stadsbus in de Gemeente Purmerend nu als een wens is geformuleerd;
- door het ontbreken van inzage in de gehanteerde scores per onderdeel binnen de gunningscriteria op basis van het PvE er geen enkele garantie bestaat dat een 'stadsbus' ook werkelijk gerealiseerd zal worden.

overwegende dat:

- als eerste aanbeveling in de inspraaknotitie van Purmerend (kenmerk 1470449 d.d. 18 april 2019) voor het onderhavige PvE is opgenomen:
Lokale bereikbaarheid binnen Purmerend (tussen bepaalde wijken/ voorzieningen) moet beter.
Het busvervoer van en naar andere delen in Purmerend wordt met een onvoldoende beoordeeld. In de verschillende inspraakopecties werd regelmatig gevraagd naar een ringlijn of een stadsbus tussen de wijken en belangrijke lokale bestemmingen; verbindingen tussen de wijken en goede bereikbaarheid vanuit de wijken met het centrum van Purmerend, het NS-station Purmerend/Beatrixplein, het Dijklander ziekenhuis en de wijk-winkelcentra. En extra aandacht voor de bereikbaarheid 's avonds en in het weekend van en naar het centrum.;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- de uitdrukkelijke bewonersbehoefte vanuit Purmerend met betrekking tot het realiseren van een 'stadsbus' om te zetten van 'wens' in de bijlage naar 'eis' in het Programma van Eisen;
- de aanbiedende vervoerder te vragen om een nadere invulling van deze eis;

en gaat over tot de orde van de dag."

Purmerend is niet langer een slaapstad maar een volwaardige stad van 80.000 inwoners die recht heeft op goed openbaar vervoer. De verbinding met Amsterdam is daarbij hard nodig.

De heer Rijken (PvdA Zaanstad) wil een geruststelling van het Dagelijks Bestuur inzake het bestek en de vrees voor overschrijving door een partij.

De heer Portegijs (PvdA Diemen) vraagt zich af waarom niet één motie wordt gemaakt van de moties inzake de halteafstanden.

De heer De Jong (D66 Purmerend) antwoordt dat de beide moties zijn gebaseerd op dezelfde gedeelde zorgen, maar het verzoek aan het Dagelijks Bestuur is totaal verschillend. De motie vanuit Purmerend gaat een stuk verder, want die stelt de halteafstand van 800 meter niet toe te passen, terwijl mevrouw Mathkor aandacht vraagt voor een specifieke doelgroep en speciale maatregelen op het moment dat je dit beleid uitvoert.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) kan deze uitleg beamen.

De heer De Jong (D66 Purmerend) vult aan dat eerst de motie van Purmerend in stemming wordt gebracht en als die wordt aangenomen, dan wordt de motie van Zaanstad ingetrokken.

De heer Bakker (SP Amsterdam) kondigt aan de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M7):

Motie 7 – inzake bus 392 (Amsterdam-Noord-Zaandam)

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019; gehoord de discussie over de concessie Zaanstreek-Waterland;

overwegende dat:

- winkelcentrum Molenwijk voor mensen vanuit Kadoelen die slecht ter been zijn, lastig te bereiken is;
- dit mogelijk te verbeteren is door bus 392 te laten stoppen bij de halte Vonder;

verzoekt het Dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- het gesprek aan te gaan met de concessiehouder over de optie om bus 392 (Amsterdam-Noord-Zaandam) bij halte Lange Vonder te laten stoppen, zodat winkelcentrum Molenwijk beter bereikbaar wordt voor noorderlingen uit Kadoelen;
- eventueel andere opties om de bereikbaarheid te verbeteren in kaart te brengen;
- indien nodig bij de concessiehouder het verzoek uit te schrijven de consequenties in kaart te brengen (kosten/dienstregeling), wanneer bus 392 (Amsterdam-Noord-Zaandam) stopt bij halte Lange Vonder;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Bakker (SP Amsterdam) kondigt aan de navolgende motie te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M8):

Motie 8 – inzake bus 319 van Noord naar Landsmeer

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d. 15 oktober 2019; gehoord de discussie over de concessie Zaanstreek-Waterland;

overwegende dat:

- bussen 319 (Amsterdam-Noord-Landsmeer) en 392 (Amsterdam-Noord-Zaandam) momenteel langs winkelcentrum De Banne rijden, maar daar geen halte hebben;
- er bij het winkelcentrum ook een vestiging van de OBA staat en een apotheek die lastig te bereiken zijn per openbaar vervoer;
- dit te verhelpen is door bus 319 te laten stoppen (halteren) bij bestaande haltes;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- de concessiehouder op te roepen winkelcentrum De Banne vanuit Kadoelen beter te ontsluiten;
- indien nodig bij de concessiehouder het verzoek uit te schrijven de consequenties in kaart te brengen (kosten/dienstregeling), wanneer bus 319 (Amsterdam-Noord-Landsmeer) ten opzichte van de huidige situatie een kleine omleiding maakt via de halte Statenjachtstraat en de Banne Buikslootlaan;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Vroege (D66 Amsterdam) is verbaasd over de bijdrage van de heer Bakker, want de wethouder in de gemeente Amsterdam heeft zich inmiddels hard gemaakt voor behoud van halte Lange Vonder.

De vergadering wordt geschorst tot 20.05 uur.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt:

- Dank voor alle complimenten voor het projectteam.
- Op het moment dat je iets wilt en dat wordt omgezet naar een eis, dan betekent dat er elders een gat kan ontstaan.
- Inzake de termijnen zal er altijd een check plaatsvinden met de vervoerder, bijvoorbeeld in relatie tot de vervoersvraag.
- De Lijnennetvisie naar Noord bestaat nog.
- De motie van mevrouw Mathkor inzake de voorzieningen op station Noord krijgt een positief preadvies. Er wordt overigens al overleg gevoerd over de plaatsing van bankjes (medio november) en een toilet aldaar.
- In de concessie geldt voor de haltering een afstand van 400 meter naar ontsluitend openbaar vervoer en 800 meter bij een R-nethalte. Het is niet verstandig dit al los te laten zonder onderzoek. De motie van mevrouw Mathkor waarin wordt gepleit voor dat onderzoek wordt serieus door het Dagelijks Bestuur opgepakt. Om die reden kan deze motie een positief preadvies krijgen. Dat kan niet bij motie 4 waarin wordt ingegrepen op de afstand van 400 meter. Dat heeft enorme gevolgen voor het lijnennet. Dat is onverstandig en motie 4 wordt ontraden.
- De ontsluiting van de diverse gemeenten wordt in kaart gebracht. Purmerend valt echt in de prijzen voor wat betreft de wijze waarop het is ontsloten. Er is een wens tot een stadsbus en in de gunningscriteria scoort dat ook, maar als je dat omzet naar harde eis, dan moet je elders capaciteit weghalen en dat is ze niet van plan. De motie wordt ontraden, maar materieel wordt wel een forse stap gezet.
- Motie 7 van de heer Bakker krijgt een positief preadvies voor de nieuwe concessie.
- Motie 8 van de heer Bakker wordt ontraden, omdat de bus dan moet omrijden en dan wordt van reizigers geëist dat ze op plekken komen waar ze zich niet hoeven te bevinden.
- Ten aanzien van de inspreker, het bestek moet inderdaad realistisch zijn. Er ligt echter ook een verantwoordelijkheid bij de vervoerders, want het kan niet zo zijn dat die zich vasthouden aan onmogelijkheden.

De heer De Jong (D66 Purmerend) noemt de reactie van het Dagelijks Bestuur niet onverwacht, maar hij is het er niet mee eens. In alle concessies wordt 800 meter gehanteerd, maar dat geldt niet voor de concessie Waterland. Daarin geldt nu nog 400 meter halteafstand. Hij ziet daarom een afbreukrisico als dit zonder pilot wordt gewijzigd in 800 meter halteafstand, een potentiële verdubbeling. Het huidige PvE zet feitelijk de deur open voor twee zaken die de regio Waterland dreigt te verliezen: de directe verbinding naar Amsterdam CS en het verdubbelen van de halteafstanden. Purmerend krijgt er niets voor terug en dat is moeilijk om aan de bevolking uit te leggen.

De heer Adolfs (PvdA Purmerend) wijst op de diverse lijnen die in Purmerend rijden en vaak niet te vinden zijn op OV 9292. Het lijkt zinvol kritisch te kijken naar de stadsbus die heel Purmerend vraagt. Purmerend heeft al veel offers moeten laten en mag daar best iets voor terug komen.

De heer Bakker (SP Amsterdam) handhaaft de twee moties. Het komt echt als verzoek uit de buurt.

De heer Van Elden (VVD Purmerend) proefde uit de concessie Amstelland-Meerlanden dat erg veel kritiek is gekomen op de halteafstand van 800 meter. Daaruit wordt geen lering getrokken voor Zaanstreek-Waterland.

Mevrouw Van Raaij (VVD Edam-Volendam) doet een handreiking om na een termijn van drie jaar de vervoersvraag te checken en vervolgens gedurende de concessieperiode iedere drie jaar.

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) draagt de motie van de heer Bakker, waarmee tevens het ziekenhuis goed wordt ontsloten, een warm hart toe. Hij heeft eerder een motie van die strekking ingediend.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt:

- Het gaat niet om alle haltes, maar het betreft alleen de R-nethaltes waarvoor de langere halteafstanden gelden. Een grote hoeveelheid reizigers wordt bediend, maar vooral ook de snelheid is een van de succesfactoren. De evaluatie heeft feitelijk twee gezichten. Voor mensen die snel van A naar B moeten reizen is dit model fantastisch, maar de fijnmazigheid van het OV is daarmee niet altijd goed bediend. De vraag is of je binnen R-net de helpende hand moet bieden of dat er alternatieven nodig zijn. Daarom is het onderzoek ook erg van belang.
- De termijn van drie jaar wordt in overweging genomen. De vervoerders kijken sowieso al naar optimalisering van het lijnennet.
- Ten aanzien van de discussie over buslijn 319 kan niets worden beloofd. Er zal vooral worden gekeken naar in hoeverre hiermee aan een reële vervoersvraag wordt beantwoord. Ze wil ernaar kijken, maar kan de consequenties hiervan nu nog onvoldoende overzien. Ze komt er schriftelijk op terug en blijft de motie vooralsnog ontraden.

8c. Stand van zaken concessie Amsterdam

De heer Ernsting (Klankbordgroep Concessiegroep Amsterdam, GroenLinks Amsterdam) meldt dat de Klankbordgroep tweemaal bijeen is geweest. Tijdens de laatste vergadering van de regioraad is geconstateerd dat er grote uitdagingen zijn, zoals hoe het OV duurzamer, schoner en toegankelijker kan worden gemaakt voor alle Amsterdammers, de forenzen en de bezoekers. Daarnaast is een schaalessprong nodig in het OV-netwerk van de regio. Er is stilgestaan bij diverse dilemma's, zoals het OV een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de auto en het accommoderen van autonome vervoergroei in de concessie. De vraag is of in de nieuwe concessies ruimte is om eventueel delen van de concessie Amsterdam te integreren. De vraag is vervolgens ook of het GVB de stijgende vervoergroei kan accommoderen en tot slot dienen de risico's beter te worden beschreven bij de verschillende keuzes.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) noemt het belangrijk dat nog een keer kritisch naar de scope van de concessie wordt gekeken. Er wordt alleen gekeken naar inkrimping van de concessie, maar tegelijk moet naar uitbreiding worden gekeken. Zo zou een betere aansluiting van het busvervoer op dat van Amsterdam aan te bevelen zijn. Een tweede punt is het beheer en onderhoud: het GVB verricht dat nu ook, maar niet onder de concessie Amsterdam. Dat lijkt niet logisch en efficiënt.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) zou de gevoelswaarde in Amsterdam-Noord willen meten indien de optie wordt overwogen om Noord onder te brengen bij de concessie Waterland-Zaanstreek.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat de discussienota hier is neergelegd om een principeel punt te kunnen maken: wordt er nieuw onderhandeld of wordt gewacht tot het einde van de concessie? Wanneer opnieuw wordt onderhandeld, dan kan dat niet anders dan met de huidige vervoerder. Dan gaat het over de schaalessprong en hoe dit wordt geaccommodeerd en inbrengen van prikkels voor verduurzaming. De opsomming van de heer Ernsting kan prima worden verwerkt in de nota zoals die voorligt. Op het punt van de scope ligt het niet voor de hand om aan de vervoerder, waarmee zojuist een concessie is afgesloten, te melden dat het anders wordt. Dat is niet netjes. Er is veel respect voor degene die de concessie Amsterdam runt maar die gaat steeds efficiënter kijken naar de lijnenvoering. Het is niet zo dat met een andere concessiehouder een royaler aanbod wordt verkregen. Ook bij de opmerking over Amsterdam-Noord is niet op voorhand verzekerd dat de vervoervraag beter wordt bediend. Het is wel een terecht punt dat Amsterdam-Noord het gevoel moet hebben dat er voldoende aansluiting is op het OV-net. Innovatie binnen de concessie is wat dat betreft belangrijk, waarbij meer wordt geredeneerd vanuit de constructie 'Mobility as a Service'. Mogelijk in december volgt vanuit het Dagelijks Bestuur een voorstel om een gesprek met de vervoerder aan te gaan en te onderzoeken of het mogelijk is naar een versnelde concessie te gaan.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) heeft een oproep gedaan om niet alleen materieel te kijken naar de vervoerswaarde en vervoersvraag, maar ook emotioneel wanneer eventueel aansluiting van Amsterdam-Noord bij de concessie Waterland-Zaanstreek wordt overwogen.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat niemand een overgang van Amsterdam-Noord naar de concessie Waterland-Zaanstreek bepleit.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) heeft het echter wel in het voorliggende document gelezen als optie.

Portefeuillehouder Dijksma noemt dat een theoretische optie. Noord niet meer in het stadsvervoer een plek geven zou thans op geen enkele manier worden gerechtvaardigd. Ze zal nog naar de tekst kijken en komt erop terug.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) heeft gesproken over een deel van Amstelveen waar helemaal niets rijdt van Connexxion. De tram is van het GVB. Het is objectief gezien heel efficiënt dat als het GVB toch al met bussen rijdt in Buitenveldert, het af en toe een uitstapje naar Amstelveen-Noord maakt.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) steunt de bewegingen en keuzes in het memo. Hij kijkt uit naar een verdere uitwerking hiervan.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat ze het niet eens is met de heer Van den Bosch. Het betreft het concessiegebied van Connexxion en dan kun je dat niet eenzijdig wijzigen door het elders onder te brengen. Dan is het Dagelijks Bestuur latent onbetrouwbaar en dat kun je niet maken.

8d. Jaarrapportage Railveiligheid 2018

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) vindt het zorgelijk dat zich twee dodelijke incidenten hebben voorgedaan en het GVB er geen oplossing voor heeft. Hoe is het overleg hierover met het GVB?

De heer Boutkan (PvdA Amsterdam) heeft gelezen dat veel ouderen slachtoffer worden van valpartijen op trappen van stations. Hij vraagt wat de vervoerder kan doen om dit te voorkomen.

Portefeuillehouder Ruigrok antwoordt dat de dodelijke incidenten te betreuren zijn, maar het is een effect van de drukte van de stad. Het gesprek met het GVB is altijd gaande. Het viel haar bijvoorbeeld op dat vaak door een rood sein wordt gereden. Daarop volgen rijontzeggingen. Het GVB zit er dus bovenop. Helemaal voorkomen lukt helaas niet, maar er wordt wel veel gedaan. Als er mensen van de trap vallen, dan worden de beelden teruggekeken en wordt een analyse gemaakt om maatregelen te kunnen nemen.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) is blij te horen dat de portefeuillehouder constant in gesprek is met het GVB. Ze wil graag sneller een tussentijdse rapportage als na een incident gesprekken gaande zijn.

Portefeuillehouder Ruigrok zegt dit toe, mogelijk via een zesmaandelijks rapportage.

8e. Gevoeligheidsanalyse investeringsruimte Metropoolregio Rotterdam, Den Haag en Vervoerregio Amsterdam

De heer Hartog (SP Zaanstad) maakt zich zorgen over het antwoord van de staatssecretaris in de brief die ze heeft gestuurd. Het verzoek is om het BDU te laten meegroeien met de toenemende opgave voor stedelijke bereikbaarheid. Kijkend naar de brief wordt meer de nadruk gelegd op de wens om een alternatieve financiering te bedenken. Gevraagd wordt om de nadruk te leggen op een extra bijdrage van het rijk. Het valt niet uit te leggen dat de regio Amsterdam met circa 2 miljoen inwoners moet bezuinigen, terwijl in Den Haag het geld tegen de plinten klotst. Tevens wil hij de democratische invloed behouden bij de regioraad.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) sluit deels aan bij het betoog van de heer Hartog. Het is triest dat het rijk geen geld over heeft voor het openbaar vervoer, terwijl wel wordt erkend dat het steeds drukker wordt en er een schaa sprong is. Gevraagd wordt of het rapport van TwynstraGudde nog actueel is. In het MIRT-overleg van november a.s. dient een pleidooi worden gehouden voor meer geld voor het openbaar vervoer.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat een gevoeligheidsanalyse is gemaakt van de betekenis van de huidige BDU-financiering voor de toekomst. Daar is uit gebleken dat dan de schaa sprong niet kan worden waargemaakt net zomin als de verstedelijkingsopgave. Gezien de drukte die er al is, moeten mensen worden verleid om de keuze voor het openbaar vervoer te maken. Er wordt immers met het rijk ook gewerkt aan een klimaatagenda en die is niet gratis. De alternatieve bekostiging kan geen aflat zijn om maar niets meer te verwachten van het rijk. Andersom onderhandelt het beter als het Dagelijks Bestuur zelf ook nog wat te bieden heeft. Het is niet per definitie effectief om alleen maar de hand op te houden. Je kunt ook laten zien dat de regio bijvoorbeeld vanuit de eigen grondexploitatie een positieve bijdrage wil leveren om de positie van het OV te verbeteren. Er is verder veel winst te pakken door de capaciteit in het OV beter te benutten. Een groot probleem is de hyperspits. Veel problemen rond de vervoervraag zitten daar en er kan al veel aan worden gedaan door bijvoorbeeld de schooltijden te veranderen. Dat wordt in de gesprekken voortdurend een plek gegeven.

De heer Vroege (D66) zou ervoor willen pleiten dat ook de eigen ambtenaren buiten de spits reizen.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat het goed is als men hiermee aan de slag gaat. Ze vervolgt: er zijn metroverbindingen nodig, maar er zijn wel verschillen in de tijdstippen waarop ze nodig zijn. In de vervoervraag is nu al een capaciteitsprobleem, met name aan de westkant van Amsterdam. Die capaciteit moet worden vrijgemaakt op het nationale spoornetwerk en daarover zijn gesprekken gaande met het rijk, ook over tussenmodellen.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) stelt dat wanneer je een hoogwaardige OV-verbinding wilt uitbreiden, dit al ver van tevoren moet worden ingepland.

Portefeuillehouder Dijksma beaamt dat.

8f. Prioriteringsmethodiek verkeer- en vervoermaatregelen

Er zijn geen opmerkingen.

8g. Actualisatie Reglement van Orde voor de vergaderingen van de regioraad

Er zijn geen opmerkingen.

9. Rondvraag voorsessie regioraad

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) kondigt aan de navolgende motie vreemd aan de orde te zullen indienen in de besluitvormende vergadering (M1), waarin wordt gepleit voor een structureel overleg met de vakbonden. De motie wordt mede ingediend door de heer Boutkan (PvdA Amsterdam):

Motie 1 – Dialoog met vakbonden

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen d.d.15 oktober 2019; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- een groot deel van de openbaarvervoersdiensten, waarvoor de Vervoerregio opdrachtgever is, wordt uitgevoerd door werknemers van concessiehouders;
- deze werknemers cruciaal zijn voor een goede dienstverlening richting reizigers;
- bovendien veel (operationele) kennis over de uitvoering van deze vervoersdiensten aanwezig is bij de werknemers;
- deze kennis en ervaring de Vervoerregio nu niet voldoende bereikt en dus niet voldoende meegenomen kan worden bij de uitvoering van taken van de Vervoerregio;
- de Wet personenvervoer 2000 ruimte geeft om aspecten van goed werkgeverschap op te nemen als verplichting bij concessies;
- op 11 september 2019 een themamiddag over goed werkgeverschap heeft plaatsgevonden;
- een van de resultaten van deze themamiddag was dat zowel vertegenwoordigers van de vakbonden als vertegenwoordigers van de Vervoerregio uitspraken dat het wenselijk zou zijn om op structurele basis met elkaar in gesprek te blijven;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam:

- het initiatief te nemen voor regelmatig overleg met de grootste vakbonden (in ieder geval FNV en CNV) over de uitvoering van openbaar vervoerconcessies, waarvoor de Vervoerregio optreedt als opdrachtgever;
- in dit regelmatige overleg onder meer aandacht te besteden aan ervaringen van de werkvloer die de Vervoerregio kan meenemen in de invulling van haar taken;
- hierbij de positie van concessiehouders als werkgevers te respecteren en niet te treden in discussies die primair de relatie tussen werkgevers en werknemers betreffen;
- ook bij het opstellen van het Programma van Eisen voor nieuwe concessieovereenkomsten met de vakbonden in overleg te treden;
- verslagen van overleg met vakbonden ter informatie naar de regioraad te sturen;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Vroege (D66 Amsterdam) meent dat als het OV dient te worden gemoderniseerd en men mee wil gaan in de tijd, dan moet worden geluisterd naar de medewerkers, maar niet naar organen zoals de FNV die haar kantoor nota bene langs de A2 heeft gesitueerd. Hij stemt tegen de motie.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) is het op veel fronten niet eens met de heer Vroege. De vakbonden kunnen een zeer waardevolle bijdrage hebben. Het is de vertegenwoordiging namens de werknemers en die hebben inbreng. Verder heeft hij zoveel clichés gehoord van de heer Vroege dat hij daarop niet eens wenst te reageren.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat het niet de bedoeling is dat het Dagelijks Bestuur op de stoel van de werkgever gaat zitten. Wanneer apart overleg met de vakbonden wordt georganiseerd, dan ligt dat wel op de loer. Bij de vaststelling van de concessies kunnen overigens de vakbonden reageren op het Programma van Eisen. Ze ontraadt de motie, maar mogelijk kan de Reizigers Advies Raad (RAR) advies geven of de bonden kunnen aanschuiven aan tafel. Indien men dat een goed idee vindt, dan heeft het Dagelijks Bestuur daar geen bezwaar tegen.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) zal het voorstel van het Dagelijks Bestuur onderling bespreken. Overigens pleit hij in het dictum van de motie voor een scheiding in de relatie tussen werkgevers en werknemers.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat er een scheidslijn is tussen wat bijvoorbeeld arbeidsvoorwaarden zijn of wat vanuit vervoerskundig opzicht belangrijk is voor het openbaar vervoer.

Rondvraag

De heer Verlaan (CDA Aalsmeer) meldt dat lijn 342 nieuw is en belangrijk is voor de verbinding van Uithoorn en Aalsmeer met Schiphol. Lijn 342 gaat via de Burgemeester Kasteleinweg en er zouden afspraken zijn om tijdens de verbouwing met een kleine slinger door Aalsmeer te gaan. Er zijn op de Burgemeester Kasteleinweg geen enkele overstapmogelijkheden. Dat is niet de manier waarop Aalsmeer bediend moet worden.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat voor lijn 342 nog steeds een baan overblijft en dat deze daar kan blijven rijden. Het probleem kan daardoor worden getackeld. Ze raadt de heer Verlaan aan schriftelijke vragen te stellen.

De heer Verlaan (CDA Aalsmeer) merkt op dat hiermee geen recht wordt gedaan aan duidelijke afspraken om de zogeheten slinger te maken, waardoor de overstapfaciliteiten worden geschapen. De tijd is vrij kort voor het indienen van schriftelijke vragen.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat de schriftelijke vragen binnen een week zullen worden beantwoord.

10. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering van de voorsessie van de regioraad onder dankzegging om 21.15 uur.