

Technische vragen bij Programmabegroting '19-'22 Vervoerregio A'dam en lidmaatschap van de vereniging NDOV/DOVA

Voor de informatieve raad van 13 september 2018

Vraag 1: Grote daling baten

Op pagina 3 van de programmabegroting staan rechts de baten van het Programma Verkeer en Vervoer weergegeven. Het valt op dat de voorziene baten in 2019 en 2020 grofweg een factor 10 groter zijn dan die in 2021 en 2022. Wat is hiervan de oorzaak?

Vraag 2: Fiets

Op pagina 11 wordt gesteld dat "Het ingezette beleid om de fiets een volwaardig alternatief te laten zijn in mobiliteitsopgaven [...] onverkort voortgezet [wordt]". Het mag duidelijk zijn dat de fiets enorme voordelen heeft ten opzichte van andere vervoersmiddelen als je kijkt naar belasting van het milieu (klimaatverandering, fijnstof), geluidsoverlast, gezondheidsvoordelen voor de bestuurders en de hoeveelheid "verstening" die nodig is om vervoer te faciliteren.

- a) Klopt het dat het streven de fiets een "volwaardig alternatief" te laten zijn, betekent dat het niet het doel is om de fiets tot het *meest aantrekkelijke* vervoermiddel te maken?

In de programmabegroting wordt gesproken over verkeersveilig gedrag. Dit juichen wij toe: het gedrag van mensen dusdanig proberen te beïnvloeden dat het algemeen belang wordt gediend is heel belangrijk.

- b) Is er op het gebied van gedragsbeïnvloeding ook aandacht voor milieuvriendelijk gedrag? Zo ja, op welke manier wordt hierbij invulling gegeven aan de keuze voor de fiets als milieuvriendelijkste vervoermiddel?

Vraag 3: Negatieve gevolgen van het stimuleren van verkeer

In de programmabegroting wordt gesteld dat het door de enorme groei in de regio nodig is om knelpunten op te lossen en verschillende plaatsen beter bereikbaar te maken. Dit werkt ook omgekeerd: het beter bereikbaar maken van plekken door bijvoorbeeld de reistijd te verkorten, zorgt vaak op zich al voor meer verkeer en economische activiteit rond die plekken. Dit heeft op zijn beurt een nog grotere milieubelasting tot gevolg, en daaruit vloeien kosten op de lange termijn voort.

Om een concreet voorbeeld te noemen: vliegverkeer veroorzaakt erg veel schade aan het milieu. De vervoerregio faciliteert dit, of stimuleert dit zelfs, door de bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren.

- a) Zet de vervoerregio zich in voor het verminderen van vliegverkeer, waarmee zowel milieuschade als ook de belasting van het regionale verkeersnetwerk kunnen worden beperkt?
- b) Zet de vervoerregio zich de komende jaren op andere manieren in voor het verminderen van de noodzaak om steeds meer gemotoriseerd verkeer te moeten faciliteren?

De fractie van het CDA heeft de volgende vragen:

Onderwerp: Programmabegroting 2019-2022 Vervoerregio Amsterdam en lidmaatschap van de coöperatieve vereniging NDOV/DOVA
Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders

Op pagina 19 staat een overzicht van de kosten weergegeven; Posten 3 (concessies) en punt 4 (BORI) worden hoofdzakelijke gekenmerkt door meer structurele, stabiele kosten die exploitatie en onderhoud met zich meebrengen. Toch is de inschatting dat de totale kosten van deze 2 posten van 284 mln in 2018 in stappen naar 167 mln in 2020 gaat. Dit is een verlaging van maar liefst 41%. De enige reden die wordt aangedragen is een andere wijze van financiering.

- Kan de aannname worden gedaan dat de verwachte verlaging in kosten in zijn geheel door de andere wijze van financiering wordt bewerkstelligd of zijn er nog andere redenen waardoor de verlaging in kosten kan worden verklaard? Zo ja, welke posten zijn dit en wat is de bijdrage van elk van deze punten?
Daarnaast, kan worden bevestigd dat de kostenverlagingen geen negatieve impact heeft op het niveau van serviceverlening en de kwaliteit van de metro en tram infrastructuur?

Op pagina 23 en 24 staan de risico's benoemd. Momenteel zien we een oververhitte arbeidsmarkt wat een prijsopdrijvend effect heeft en mogelijk ook een vertragend effect heeft op de voortgang van de projecten.

- Is dit risico onderzocht en welke beheersmaatregelen zijn daarvoor getroffen?