

VERSLAG VOORSESSIE REGIORAAD 17 OKTOBER

opgesteld door: Mw. J.I. Jackl (DemiSec)

datum vergadering: 17 oktober 2017, 18.30-20.10 uur

aanwezig:

Regioraadsleden:

Mw. R. Alberts (SP Amsterdam)
Mw. H. Aslander (Stadspartij Purmerend)
Mw. M. van der Beek (ChristenUnie Zaanstad)
Mw. W. Booij-van Eck (PvdA Haarlemmermeer)
Dhr. H.B. Boldewijn (PvdA Amsterdam)
Dhr. J. Bos, plv. L. de Vré (CDA Ouder-Amstel)
Dhr. M.W. van Dijk (Forza! Haarlemmermeer)
Dhr. B. van Elden (VVD Purmerend)
Dhr. Z.D. Ernsting (GroenLinks Amsterdam)
Dhr. K. de Haan (D66 Diemen)
Dhr. A. de Jong (CDA Edam-Volendam)
Dhr. T. de Jong (D66 Purmerend)
Dhr. E.A.M. Karregat (VVD Edam-Volendam)
Mw. R.R. Mathkor-van Bennekom (GroenLinks Zaanstad)
Dhr. J.P. Meegdes (D66 Haarlemmermeer)
Mw. N.F. Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer)
Dhr. M.D. Polak (VVD Uithoorn)
Mw. T.M.C. van Raaij (VVD Edam-Volendam)
Mw. M.L. Sedee-Schuitmaker (CDA Haarlemmermeer)
Dhr. H.P. Spijker (EEN Haarlemmermeer Haarlemmermeer)
Dhr. T.F.M. Verlaan (CDA Aalsmeer)
Dhr. W.B. Vervenne (VVD Amsterdam)
Dhr. B.L. Vink (D66 Amsterdam)
Dhr. J. de Vries (D66 Zaanstad)
Dhr. J.S.A. Vroege (D66 Amsterdam)
Dhr. E. van der Waal (D66 Amstelveen)
Dhr. M. Wilmans (PvdA Landsmeer)
Dhr. J.J. Wortel, (GroenLinks Waterland)

Voorzitter:

Dhr. J.S.A. Vroege

Leden DB:

Dhr. P.J.M. Litjens (portefeuillehouder OV)
Dhr. D.D. Reneman (portefeuillehouder Verkeer & Vervoer)
Dhr. D. Bijl (portefeuillehouder Financiën, P&O en Toekomst)

Ambtelijke ondersteuning:

Dhr. J. Baud (secretaris)
Dhr. N. van Paridon (Vervoerregio, afdeling OV)
Mw. K. Sweering (Vervoerregio, afdeling Verkeer)

Insprekers: Dhr. M. Brandes

Bijlagen: Bijlage 1 – Tekst presentatie bij agendapunt A-3
Bijlage 2 - Tekst presentatie bij agendapunt C-2

Opening en Mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen en de kijkers thuis welkom.

Mededelingen

De voorzitter deelt mee dat er geen mededelingen zijn.

Insprekers

De heer Brandes spreekt namens de actiegroep M53Direct zijn dank uit voor de inzet van de Vervoerregio voor het behoud van de metrolijn.

De voorzitter is blij met het compliment en vindt het uitspreken van een woord van waardering een goed voorbeeld voor andere burgers in de regio.

A. Ter behandeling in de vergadering van de Regioraad van 17 oktober 2017

A-1 Verslagen voorsessies Regioraad

a. Verslag voorsessie Regioraad 11 juli 2017

b. Verslag extra voorsessie Regioraad 26 september 2017

De voorzitter constateert dat de verslagen als hamerstuk kunnen worden doorgeleid naar de Regioraad.

A-2 Behandeling vragen, ingekomen stukken en toezeggingen

De voorzitter geeft het woord aan de heer Van Elden.

De heer Van Elden (VVD Purmerend) herinnert portefeuillehouder Litjens aan diens toezegging, gedaan in de voorsessie van 11 juli 2017, om schriftelijk terug te komen op een vraag over de overkapping bij het nieuwe station Noord van de Noord/Zuidlijn.

Portefeuillehouder Litjens zegt dat de heer Van Elden het antwoord op korte termijn tegemoet kan zien.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) heeft in de voorsessie van 11 juli 2017 gevraagd om een toelichting over het in de praktijk brengen van de VN-motie.

Portefeuillehouder Litjens antwoordt dat het overzicht nog niet gereed is maar dat het in de

voorsessie van 12 december 2017 besproken zal kunnen worden.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) wil nog reageren op een ingekomen stuk, namelijk een brief van portefeuillehouder Reneman over het uitstellen van de inzet van zero-emissie-bussen. Was dit probleem niet te voorzien geweest? Is de in de brief genoemde datum van 1 april 2018 wel haalbaar?

De voorzitter verzoekt portefeuillehouder Litjens deze vragen te beantwoorden.

Portefeuillehouder Litjens antwoordt dat Connexxion om een aantal redenen niet in staat is om op 10 december 2017 met zero-emissiebussen te gaan rijden. Op een aantal punten is duidelijk sprake van overmacht en daarom is uitstel verleend tot een datum op of rond 1 april 2018. De directeur van Connexxion heeft in een recent gesprek gezegd met de andere onderdelen van de concessie wel op 10 december 2017 te kunnen starten. Alleen op het punt van de zero-emissiebussen is ontheffing verleend en Connexxion heeft mondeling gegarandeerd de latere datum wel te kunnen halen. Als dat niet lukt, wordt niet aan de concessievoorwaarden voldaan en dat heeft voor Connexxion uiteraard consequenties.

De heer Van der Waal (D66 Amstelveen) stelt een aanvullende vraag. Pas in het voorjaar van 2018 kunnen deelfietsen worden gebruikt. Waarom wordt dat in de andere gemeenten niet besproken?

Portefeuillehouder Litjens antwoordt dat deelfietsen een nuttige aanvulling kunnen zijn op het vervoersysteem maar dat in Amsterdam in de afgelopen maanden, als gevolg van verschillende deelfietsconcepten, vele duizenden fietsen op straat zijn gezet of vaker nog, gekwakt. Dit is in strijd met de APV. Op dit moment wordt in een aantal gemeenten aan een vorm van regulering gewerkt. In Amsterdam zal nog voor eind december 2017 een beleidskader in de inspraak worden gebracht. Pas als dat kader is vastgesteld, zal weer met aanbieders van deelfietsen verder worden gesproken. Met Connexxion is de afspraak gemaakt dat met het invoeren van deelfietsbeleid zal worden gewacht.

A-3 Bestuursrapportage 2017 met presentatie

De voorzitter geeft het woord aan de heer Paul Ellerbeck, coördinator planning en control bij de Vervoerregio Amsterdam.

De heer Ellerbeck licht toe dat in de Regioraad vaak een planning-en-controlproduct op de agenda staat. Vaak zijn dat lijvige rapporten. In de Rekeningcommissie is verzocht om zo'n product eens mondeling toe te lichten. Spreker zal dit doen aan de hand van een presentatie. *De tekst van de presentatie is als bijlage gevoegd bij dit verslag.*

De voorzitter geeft eerst gelegenheid voor het stellen van vragen over de presentatie.

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) ziet dat de reserve ongeveer € 200 miljoen bedraagt. Is dat bedrag nodig voor het afdekken van risico's of tegenvallers?

De heer Ellerbeck antwoordt dat hij dat niet verwacht. Omdat de lasten niet ieder jaar dezelfde omvang hebben, is een spaarpot nodig. Als in een bepaald jaar het benodigde bedrag hoger is dan het bedrag van de in dat jaar beschikbare middelen, wordt het BDU-saldo aangewend. In 2017 wordt € 20 miljoen uit deze spaarpot gehaald.

De heer Vink (D66 Amsterdam) hoorde de heer Ellerbeck zeggen dat hij vragen heeft gesteld aan de gemeente Amsterdam in verband met de risico's. Welke vragen zijn dat?

De heer Ellerbeck antwoordt dat over de risico's geen vragen zijn gesteld. De oorspronkelijke subsidieaanvraag van de gemeente Amsterdam is ingeraamd en daarna op basis van een nieuwe aanvraag bijgesteld. Over die tweede aanvraag zijn vragen gesteld maar deze zijn nog niet beantwoord. Spreker weet niet welke vragen zijn gesteld.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) vraagt of er beheersmaatregelen zijn genomen in verband met de door de heer Ellerbeck genoemde risico's.

De heer Ellerbeck antwoordt dat dat in zijn ogen niet nodig is omdat de onzekerheden op hun merites zijn beoordeeld. Afhankelijk van de antwoorden op de hiervoor genoemde vragen over de subsidieaanvraag van de gemeente Amsterdam wordt die aanvraag geheel of gedeeltelijk gehonoreerd. Hetzelfde systeem wordt gevolgd bij de afrekening van infrastructurele subsidieaanvragen waarvan de totale omvang pas aan het einde van 2017 duidelijk wordt. De projectleiders houden de vinger aan de pols bij de wegbeheerders. Enerzijds geeft dat regelmatig aanleiding tot een enthousiaste bijstelling van de ramingen maar anderzijds dient aan de Regioraad een reëel beeld te worden voorgelegd.

De voorzitter dankt de heer Ellerbeck voor zijn komst en de presentatie en geeft gelegenheid voor het stellen van inhoudelijke vragen.

De heer De Vries (D66 Zaanstad) vraagt of de Regioraad de aan de gemeente Amsterdam gestelde vragen en de beantwoording ervan op schrift kan krijgen.

De heer Van Elden (VVD Purmerend) vraagt waarom de kolom op pagina 11 van de Bestuursrapportage alleen 'incidentele' bedragen laat zien. De bij 'bedrijfsvoering' genoemde 'diverse kostenverhogende ontwikkelingen' zijn toch structureel van aard? Boven de kolom staan de afkortingen V=voordeel en N=nadeel; waarom zijn die letters niet in de kolom terug te vinden?

De heer Vink (D66 Amsterdam) stelt vast dat bij de in de presentatie genoemde risico's één gemeente naar voren komt. Wat vindt de portefeuillehouder daarvan? Hoe komt dat? Zijn de risico's van de andere veertien gemeenten wel goed in beeld gebracht?

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) vraagt waarom haltes worden opgeheven, bus- of tramlijnen vervallen en het spaarsaldo op peil blijft terwijl op concessies zeer scherp wordt ingeschreven. Kan dat niet anders?

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) stelt vast dat een groot deel van de inkomsten,

namelijk de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), van de rijksoverheid afkomstig is. Is al bekend welke gevolgen het regeerakkoord zou kunnen hebben voor de Vervoerregio?

Portefeuillehouder Bijl beantwoordt de vragen als volgt.

- Spreker kan de technische vragen van de heer Van Elden niet beantwoorden.
- Veel risico's kunnen in de reguliere bedrijfsvoering worden opgevangen maar sommige risico's hebben zo'n grote omvang dat zij apart worden opgenomen. Natuurlijk wordt niet alleen naar Amsterdam gekeken maar daar gebeurt nu eenmaal heel veel op het terrein van het OV.
- Het spaarsaldo van de BDU-gelden is op de veel langere termijn, gezien de te verwachten wensen op bijvoorbeeld het gebied van zero emissie, eerder te laag dan te hoog. De systematiek is gericht op het kunnen hanteren van dempingen. Uit alle onderzoeken blijkt dat het OV in dit gebied op dit moment relatief goed is maar het zou niet goed zijn om het spaarsaldo op langere termijn uit te putten.

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) is best tevreden met dit antwoord maar wijst erop dat de controller in de presentatie zei dat de BDU-gelden misschien niet worden opgebruikt. Denkt de portefeuillehouder dat het nodig is om ten behoeve van de inwoners een verhelderend aanvullend visiestuk te schrijven?

Portefeuillehouder Bijl antwoordt dat nog een tweede punt speelt, namelijk dat voor de financiering op langere termijn een buffer nodig is omdat het volgens de Vervoerregio niet wenselijk is om geld te lenen. Dit onderwerp is in het verleden als eens uitgebreid besproken.

- Het regeerakkoord zegt niet veel over de BDU. Het lijkt erop dat er € 100 miljoen bij komt maar spreker had op meer gehoopt.

De voorzitter constateert dat het stuk als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de Regioraad.

A-4 Bestuurlijke organisatie en werkwijze Vervoerregio – samenstelling bestuursorganen

De voorzitter geeft het woord aan de heer Polak.

De heer Polak (VVD Uithoorn) verwijst naar de reacties van de gemeenten waaruit is op te maken dat de gemeente Uithoorn en nog vier andere gemeenten voorstander zijn van een kleinere Regioraad dan door het DB wordt voorgesteld. Dit idee zal echter niet door een meerderheid van de Regioraad worden gesteund. Uithoorn vraagt of de nieuwe organisatie al na vier cycli of één jaar kan worden geëvalueerd.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) kondigt een amendement aan waarin bij besluit 2 wordt opgenomen dat de portefeuille Verkeer en vervoer wordt toebedeeld aan een portefeuillehouder uit Amsterdam.

De voorzitter verzoekt het amendement na de voorsessie aan de secretaris te overhandigen zodat voor verspreiding kan worden gezorgd.

VERSLAG VOORSESSIE REGIORAAD 17 OKTOBER

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) stelt vast dat een kleine meerderheid voor het aantal van vijftig leden is. Zaanstad kan zich hier uiteindelijk ook in vinden. In de gemeenteraad van Zaanstad is uitvoerig gesproken over de wenselijkheid van een eigen DB-lid maar spreker begrijpt heel goed dat niet iedere gemeente een DB-lid kan hebben. Daarom stelt Zaanstad voor de DB-leden te laten rouleren.

De heer Van Dijk (Forza! Haarlemmermeer) verzoekt de heer Boldewijn het amendement toe te lichten.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) verduidelijkt dat de portefeuillehouder goed bekend moet zijn met de grote drukte in Amsterdam en de enorm grote vervoervraag aldaar.

De voorzitter stelt voor het amendement in de hoofdsessie verder te bespreken.

Portefeuillehouder Bijl reageert als volgt.

- Het lijkt spreker niet verstandig om al na één jaar te evalueren omdat in zo'n korte periode niet eens een volledige bestuurscyclus is afgewikkeld.
- Spreker vindt het niet verstandig om met portefeuilles om te gaan zoals het amendement voorstelt. Het getuigt ook niet van veel solidariteit binnen dit samenhangende vervoersgebied. Het is logisch dat rekening wordt gehouden met de belangen van Amsterdam. Uit de geschiedenis blijkt dat met wijsheid wordt omgegaan bij het verdelen van de portefeuilles. Gelet op de vele nieuwe mobiliteitsconcepten is het bovendien de vraag of de portefeuilleverdeling gelijk zal blijven. Spreker ontraadt het amendement.
- Veel gemeenten hebben de behoefte een DB-lid te leveren maar het is ook nodig om als team ervaring en kennis op te bouwen. Een periode van twee jaar is veel te kort, zeker als het volledige DB dan wordt vervangen. Spreker raadt mevrouw Mathkor af om dit voorstel te wisselen.

De voorzitter sluit het agendapunt hiermee af.

B. Ter voorbereiding van de Regioraad van 12 december 2017

B-1 Programmabegroting 2018

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

B-2 Bestuurlijke organisatie en werkwijze Vervoerregio

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) is blij dat dit onderwerp binnenkort weer aan de orde komt in de commissie AZ. Voordat de volgende periode ingaat, dient iets geregeld te worden. De adviezen van de commissie Bestuurlijke Toekomst van de MRA worden nauwelijks opgevolgd. Het is begrijpelijk dat de conferentie op 13 oktober 2017 niet doorging maar 16 februari 2018 is wel erg ver weg. Het is teleurstellend dat het zo lang duurt.

De heer Vink (D66 Amsterdam) valt mevrouw Mathkor bij. Het zou goed zijn als de leden van de voormalige Programmacommissie op 14 november 2017 kunnen meedenken met de commissie Werkwijze over de manieren waarop gekozen volksvertegenwoordigers bij de MRA kunnen aanhaken.

Portefeuillehouder Reneman is namens het Platform Mobiliteit en namens de Vervoerregio Amsterdam lid van de Agendacommissie in de MRA en zal dit signaal overbrengen. Wellicht dat de voor februari 2018 geplande conferentie kan worden vervroegd.

Portefeuillehouder Bijl wijst erop dat de MRA een ander gremium is. In veel deelregio's, en ook buiten de Vervoerregio, hebben in de afgelopen periode activiteiten plaatsgevonden waarbij raadsleden volop zijn betrokken. Dat is een groot verschil met de periode hiervoor. Spreker wil het beeld wegnemen dat er niets zou gebeuren. De raadsledenbijeenkomst heeft als doel vanuit de brede MRA naar de problematiek te kijken. De regiegroep vond het heel jammer dat dat niet kon doorgaan maar de omstandigheden waren nu eenmaal zo buitengewoon dat dat niet anders kon. De datum van 16 februari 2018 is gekozen in verband met diverse agenda's maar daar moet dan maar iets op worden verzonnen.

De heer Vink (D66 Amsterdam) denkt dat iedereen voor het organiseren van een raadsledenbijeenkomst is maar spreker betwijfelt of dat voldoende is om het democratische gehalte van de MRA op peil te brengen.

Portefeuillehouder Bijl verwijst nogmaals naar de vele activiteiten die in de deelregio's door raadsleden worden uitgevoerd. Dat is een aspect van het hele plaatje dat niet over het hoofd mag worden gezien.

De voorzitter stelt vast dat geen behoefte is aan bespreking in de plenaire raad van vanavond.

B-3 Beleidskader Mobiliteit

De heer Wilmans (PvdA Landsmeer) vindt het een prachtig rapport maar mist evaluatiemomenten. Vervoersvraagstukken veranderen in snel tempo. Zo kon niemand vijf jaar geleden voorzien dat de pont van Amsterdam-Noord naar Amsterdam Centraal zo druk zou worden. Evaluaties zijn nodig om te onderzoeken of het juiste spoor nog steeds wordt gevolgd.

De voorzitter geeft de heer Vink gelegenheid voor een interruptie.

Het lijkt de heer Vink (D66 Amsterdam) met elkaar in tegenspraak te zijn dat de heer Wilmans het een goed rapport vindt terwijl hij ook dingen mist. Kan de heer Wilmans toelichten wat hij zo goed vindt aan het stuk?

De heer Wilmans (PvdA Landsmeer) vindt het stuk ambitieus. Het is bijvoorbeeld goed om te kijken hoe de modaliteit en de mobiliteit goed op elkaar afgestemd kunnen worden. Wat kan iemand daar op tegen hebben? Zo staan er nog meer goede zaken in het rapport. Spreker hoort graag welke kritiek de heer Vink erop heeft.

De heer Vink (D66 Amsterdam) vindt 'wat kan iemand daar op tegen hebben' niet het kenmerk van een goed rapport en is daarom verrast door het antwoord van de heer Wilmans. Kan de heer Wilmans nog iets duidelijker aangeven wat hij goed vindt?

De heer Wilmans (PvdA Landsmeer) vindt het rapport gewoon goed en heeft er geen behoefte aan dat verder toe te lichten.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Alberts.

Mevrouw Alberts (SP Amsterdam) heeft het stuk met belangstelling gelezen. Dingen veranderen want op pagina 7 staat: "De uitbreiding van de infrastructuur is niet altijd de aangewezen oplossing." Eindelijk zeggen we: misschien iets anders dan asfalt. Spreekster vindt het een compliment waard dat dit erin is gekomen maar wanneer sijpelt dit besef door in de uitvoering? Worden bepaalde projecten van de lijst gehaald, zoals de A8 en de A9?

- Het gaat tegenwoordig vaak over het verbeteren van de first en last mile maar een mijl lopend afleggen, kost een kwartier. Als het slecht weer is, is dat te ver voor iemand die een gala bezoekt. Spreekster waarschuwt voor het inbouwen van de first en last mile als panacee voor de tekorten van het OV.

De voorzitter geeft de heer De Vries gelegenheid voor een interruptie.

De heer De Vries (D66 Zaanstad) zegt dat mevrouw Alberts de indruk wekt dat de discussie alleen gaat over de A8 en de A9. De raad van Zaanstad heeft die verbinding echter liever vandaag dan morgen.

Mevrouw Alberts (SP Amsterdam) is het daar niet mee eens. Binnen de SP is hier inderdaad geen discussie over maar er zijn wel degelijk andere partijen die heel kritisch zijn over het nut en de noodzaak van deze verbinding.

De heer De Vries (D66 Zaanstad) antwoordt dat een meerderheid van de gemeenteraad van Zaanstad wil dat die verbinding er zo snel mogelijk komt.

Mevrouw Alberts (SP Amsterdam) wijst erop dat Zaanstad het project niet zelf kan betalen en dat andere instanties het misschien zonde van het geld vinden.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Ernsting.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) dank het DB voor de technische uiteenzetting van enkele weken geleden. In 2016 is de strategische visie behandeld. Spreker vraagt zich af waar de verdieping zit, wanneer beide stukken naast elkaar worden gelegd. Het enige verschil lijkt te zijn dat nu meetcriteria zijn geformuleerd maar verder gaat het niet. Het DB wordt verzocht hier nog wat extra aandacht aan te besteden.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) verzoekt om in het stuk de verbinding op te nemen met de regionale woningbouwopgave.

De heer Vink (D66 Amsterdam) zegt dat het gebruikelijk is om te werken met visies, kaders waarin regels zijn neergelegd, en projecten. Deze drie moeten bij elkaar passen. De strategische visie Mobiliteit is in de vorige Regioraad besproken. Deze dient te worden uitgewerkt in een kader en vervolgens in concrete projecten en dat is wat hier op juiste wijze gebeurt.

- De heer Ernsting vraagt terecht in hoeverre dit stuk een kader is. Het lijkt wel erg op de visie die al aan de orde is geweest. Spreker heeft in het stuk niet teruggevonden hoe in de komende jaren aan de inspanningen en de investeringen van de Vervoerregio richting gegeven gaat worden.
- Niemand kan tegen de geformuleerde ambities zijn maar dat is net te weinig en niet scherp genoeg geformuleerd. Bij de ambities hoort bijvoorbeeld een bereikbare regio maar dan moet het begrip bereikbaarheid wel worden gedefinieerd. Het gaat ook over de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en vervoer. Waar is de grootste ruimtelijke dynamiek? Schiphol is daarvan een concreet voorbeeld maar dat soort voorbeelden staat niet in het stuk.
- De verbinding tussen dit kader en de investeringen is onvoldoende zodat niet duidelijk is welke concrete acties worden ondernomen.
- Een van de ambities zou moeten zijn: een groter aandeel van het OV, minder auto's en betere leefbaarheid en luchtkwaliteit.

De voorzitter geeft mevrouw Sedee gelegenheid voor een interruptie.

Mevrouw Sedee (CDA Haarlemmermeer) vindt het een interessante monoloog maar verzoekt de heer Vink om zijn verhaal iets concreter te maken.

De heer Vink (D66 Amsterdam) was al bijna aan het einde van zijn betoog. Een concreet punt is de bereikbaarheid rond Schiphol want dat is een groot probleem. Over een aantal andere plekken had ook een expliciete uitspraak moeten worden gedaan. Dit beleidskader staat te dicht bij de visie en blijft daarom te veel steken in abstracties.

- Past dit abstract geformuleerde kader ook bij de inzet van de Vervoerregio bij het bestuurlijk overleg over het MIRT? Met andere woorden, hoe denkt de portefeuillehouder op basis van dit kader met het rijk concrete afspraken te kunnen maken?

Portefeuillehouder Reneman reageert als volgt.

- Het gaat in deze bijeenkomst om het ophalen van zienswijzen zodat het voorstel kan worden verbeterd.
- De richtinggevendheid van dit stuk ten opzichte van de Strategische visie zal explicieter worden geformuleerd, waarbij het dan met name gaat om de doelstellingen maar ook om het op een andere manier omgaan met mobiliteit. De investeringsprogramma's worden op grond van dit kader herijkt en dan wordt zichtbaar dat zaken niet per modaliteit maar veel meer in termen van mobiliteit worden benaderd. In steeds meer projecten zullen het OV en het vervoer per auto en fiets worden geïntegreerd.
- In het Bestuurlijk Overleg MIRT zullen rijk en regio één programma voor de bereikbaarheid van de MRA gaan ontwikkelen. Dit zal tevens leiden tot een herijking van de investeringsagenda. Dit beleidskader dient ertoe om deze ontwikkeling richting te geven maar er staan

natuurlijk al veel onderwerpen op de agenda van het BO MIRT, zoals de schaa sprong van het OV en de problemen rondom Schiphol Plaza.

- De Vervoerregio zal meer gaan inzetten op Smart Mobility. Niet alleen veiligheid en bereikbaarheid zijn belangrijk; ook de beleving van mobiliteit gaat een rol spelen.

De voorzitter geeft de heer Vink gelegenheid voor een interruptie.

De heer Vink (D66 Amsterdam) is blij te horen dat een aantal heel grote opgaven voor deze regio in het BO MIRT aan de orde zullen komen maar waarom staan deze dan niet in het beleidskader?

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat deze projecten in de investeringsprogramma's zijn terug te vinden. Het beleidskader is net een abstractieniveautje hoger. In het kader wordt bijvoorbeeld opgenomen dat het OV wordt verbeterd en wat het ruimtegebruik is van verkeer en vervoer op de plekken waar het heel druk is.

De heer Vink (D66 Amsterdam) is van mening dat het beleidskader niet voldoet wanneer de logische verbinding naar dit soort concrete projecten niet gemaakt kan worden.

Portefeuillehouder Reneman is het absoluut niet met de heer Vink eens. Projecten als de schaa sprong in het OV en de problemen rondom Schiphol Plaza zijn prima uitwerkingen van het beleidskader en spreker begrijpt eigenlijk niet goed welke discrepanties de heer Vink ziet.

- Infrastructuur is inderdaad niet altijd een oplossing en mevrouw Alberts kan zien dat de investeringen in het wegennet achterblijven bij de investeringen in het OV. De ontwikkelingen van het fietsvervoer leiden wel tot extra inzet op het gebied van de fietsinfrastructuur maar met name in het stedelijke gebied van Amsterdam is het zo dringen geblazen dat daar geen ruimte meer is voor extra infrastructuur. Op bepaalde plekken buiten Amsterdam groeit het autoverkeer wel enorm en daar zal nog steeds aan de infrastructuur moeten worden gewerkt. De verbinding tussen de A8 en de A9 is een van de voorbeelden daarvan.
- Er wordt gezocht naar combinaties tussen het OV en autodelen, fietsdelen en vraaggericht openbaar vervoer. Het verbeteren van de first en last mile is een manier om de fijnmazigheid van het OV-netwerk op een andere manier tot stand te brengen. Vraaggericht OV kan daar ook aan bijdragen.
- Dit beleidskader zal tussendoor worden gemonitord en herijkt, en ook de investeringsprogramma's zullen worden aangepast aan de ontwikkelingen. Het kader zal niet op een bepaald moment worden geëvalueerd om dan opnieuw te worden vastgesteld. Omdat de ontwikkelingen zo moeilijk voorspelbaar zijn, is niet op voorhand te zeggen hoe lang dit beleidskader bruikbaar is.

De heer Verlaan (CDA Aalsmeer) hoort de portefeuillehouder iets zeggen over deelfietsen en deelauto's. In Aalsmeer en Uithoorn is geen overstapmogelijkheid. Deze randgemeenten hebben daarom veel behoefte aan parkeergelegenheid dicht bij de hoofdad ers van het OV.

Portefeuillehouder Reneman wil geen keuzes maken in modaliteiten voor de hele regio. Midden in Amsterdam is geen behoefte aan P&R maar het is misschien wel een goed idee om in Haarlemmermeer bij sommige busknooppunten extra parkeergelegenheid aan te leggen.

De heer Verlaan (CDA Aalsmeer) zegt dat bij het knooppunt van de NS bij station Sassenheim, naast de A44, nu al een parkeergarage moet worden gebouwd. Het werkt dus uitstekend en dat moet dus ook in deze regio worden gedaan.

Portefeuillehouder Reneman merkt op dat de heer Verlaan wel een relatie ziet tussen het beleidskader en de concrete projecten.

In dit stuk wordt op het gebied van de ruimtelijke ordening, samen met de gemeenten, gestreefd naar compactheid en nabijheid. Een van de richtinggevende uitspraken is het zo dicht mogelijk bij elkaar situeren van werk en wonen zodat vervoerstromen kunnen worden beperkt. In de stad is dat uiteraard gemakkelijker te realiseren dan in de buitengebieden.

De voorzitter geeft de heer Boldewijn gelegenheid voor een interruptie.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) verzoekt dit punt al in een heel vroeg stadium mee te nemen, namelijk al bij het maken van de bouwplannen.

De voorzitter geeft de heer Vink gelegenheid om nog een opmerking te maken.

De heer Vink (D66 Amsterdam) herhaalt dat dit stuk nog behoorlijk wat verbetering behoeft voordat het vastgesteld kan worden.

Portefeuillehouder Reneman is benieuwd naar de mening van de andere gemeenten en regioraadsleden op dit punt.

De voorzitter sluit het agendapunt hiermee af.

B-4 Uitvoeringsbesluit Uithoornlijn

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

B-5 Trammaterieel 15G: budgetreservering optie 6 trams Uithoornlijn

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

C. Ter bespreking / ter kennisname

C-1 Jaarlijkse bijstelling Investeringsagenda's Weg, Fiets, OV en Verkeersveiligheid (2018)

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Alberts.

Mevrouw Alberts (SP Amsterdam) heeft enkele korte vragen over het verbreden van het fietspad in de Sportas dat wordt genoemd op pagina's 4 en 5.

- Hoe zit het met de inspraak?
- Loopt het fietspad nu wel of niet langs de Hoornsloot? Spreekster verwijst in dit verband

- naar een uitspraak van de Raad van State waarin dat niet wordt toegestaan.
- In de tabel staat na het woord Sportas een asterisk maar wat betekent dat?

De voorzitter merkt op dat mevrouw Alberts dit bij de eigen Amsterdamse wethouder aan de orde moet stellen.

Mevrouw Alberts (SP Amsterdam) is zich daarvan bewust maar constateert dat de Vervoerregio hieraan meebetaalt. Het is een vage beslisboom.

De voorzitter geeft de andere leden gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) vraagt aandacht voor de vele voetgangers omdat het stuk aan deze verkeersdeelnemers geen aandacht besteedt.

- Door een te steile helling van de overbrugging voor voetgangers en fietsers van de A9 ontstaat een fysieke barrière tussen Gaasperdam en de Bijlmer. De bewoners gaan hier problemen mee krijgen. Spreker verzoekt de portefeuillehouder hier aandacht aan te schenken.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) valt de heer Boldewijn bij. In dat gedeelte van Gaasperdam zijn geen winkels en daarom is het kwalijk dat de helling zo steil wordt.

Portefeuillehouder Reneman reageert als volgt.

- In de verhouding met de gemeenten zorgt de Vervoerregio voor het geld en toetst of het project past binnen de beleidskaders en de investeringsprogramma's. Een fietsverbinding naar de Sportas past prima binnen het metropolitane fietsnetwerk. De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio nemen dus de uitvoering voor hun rekening maar de detaillering van de inpassing is een aangelegenheid van de gemeenteraad en de wegbeheerder.
- Vaak ontbreekt de ruimte om de helling van een overbrugging minder steil te maken maar er wordt wel rekening gehouden met de veiligheid.
- Bij de uitwerking van projecten wordt altijd met de verkeersveiligheid van voetgangers rekening gehouden, vooral met de veiligheid van kinderen. Trottoirs moeten bijvoorbeeld breed genoeg zijn. In de investeringsagenda is echter geen aparte modaliteit voor voetgangers opgenomen.

De voorzitter sluit het agendapunt hiermee af.

C-2 Presentatie MRA-programma Smart Mobility 2018-2021

Mevrouw Van Heteren is programmamanager van het MRA-programma Smart Mobility. Vanuit de MRA wordt hier door een grote groep mensen aan gewerkt maar ook kennisinstituten en marktpartijen leveren een bijdrage. *De tekst van de presentatie is als bijlage gevoegd bij dit verslag.*

De voorzitter geeft gelegenheid voor het stellen van vragen.

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) heeft drie technische vragen.

- Kan mevrouw Van Heteren verduidelijken wat de last mile inhoudt?

VERSLAG VOORSESSIE REGIORAAD 17 OKTOBER

- Is al nagedacht over de landelijke gebieden en de recreatiegebieden?
- Nemen partijen als recreatieschappen en beheerders van landelijke gebieden zitting in de Triple Helix Visiegroep?

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) roept op de fiets niet te vergeten want dat is het smartste vervoermiddel dat er is.

De heer Boldewijn (PvdA Amsterdam) hoort dat de rol van de overheid gaat veranderen. Kan mevrouw Van Heteren dat nader toelichten? Wat betekent Smart Mobility voor de openbare ruimte?

De heer Vink (D66 Amsterdam) vraagt of mevrouw Van Heteren een aantal concrete doelen kan noemen die zij op relatief korte termijn gerealiseerd zou willen zien.

Mevrouw Van Heteren beantwoordt de vragen als volgt.

- De last mile is het eerste stukje vanaf huis of het laatste stukje naar huis. Daar spelen vaak problemen die op verschillende manieren kunnen worden opgelost. Bij Businesspark Riekerpolder wordt bijvoorbeeld gedacht aan zelfrijdend vervoer. De fiets is natuurlijk ook een goede oplossing.
- De recreatiegebieden en de landelijke gebieden waar het openbaar vervoer steeds minder wordt, worden zeker meegenomen bij het uitwerken van de in de presentatie genoemde vier thema's. Smart Mobility is geen doel op zich; er wordt vooral gekeken hoe Smart Mobility kan bijdragen aan de opgaven. In de landelijke gebieden kan het ondersteunend werken.
- De samenstelling van de Triple Helix Visiegroep kan heel breed zijn. De suggestie van mevrouw Mulder zal worden meegenomen.
- Het is nog niet duidelijk wat Smart Mobility voor de openbare ruimte gaat betekenen. Wellicht komt er zelfs openbare ruimte terug, bijvoorbeeld door de toename van het autodelen. Op dat gebied zal zeker worden geëxperimenteerd.
- Het is nog niet duidelijk hoe het zal gaan als mensen geen eigen vervoermiddel meer hebben omdat marktpartijen mobiliteit aanbieden. Deze mobiliteit moet worden gekocht, wellicht via een platform dat vraag en aanbod bij elkaar brengt. Moet de overheid dat gaan doen of moet de overheid zich hiervan juist distantiëren? Er moet goed worden nagedacht over de rol die de overheid wil behouden en over de manier waarop de overheid de regie kan blijven voeren over het realiseren van haar doelstellingen.
- In Noord-Holland is een aantal slimme verkeerslichten geplaatst dat met voertuigen praat. Als dat goed blijkt te werken, zal dat vaker worden toegepast. In Amsterdam wordt gewerkt aan een crowd management monitoringssysteem dat het mogelijk maakt om grip te krijgen op de bezoekersstromen bij evenementen.

Als aanvulling op de presentatie zegt portefeuillehouder Reneman dat de ontwikkelingen in de ICT grote invloed gaan hebben op verkeers- en vervoerssystemen. Het is echter helemaal nog niet duidelijk wat die impact precies is, of wat het begin en het einde van deze ontwikkeling is. Het is vooral van belang dat de initiatieven kunnen landen in de organisatie en dat er voldoende financiële middelen zijn om ontwikkelingen mogelijk te maken.

VERSLAG VOORSESSIE REGIORAAD 17 OKTOBER

- Het fietsvervoer levert ook problemen op. Het aantal zwaargewonden bij eenzijdige fietsongevallen neemt sterk toe. Het is op dit moment nog helemaal niet te overzien hoe fietsen veiliger gemaakt kan worden.
- Het DB verzoekt de Regioraad om de ontwikkelingen de tijd te geven.

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) ziet een samenhang tussen de presentatie en haar vraag bij agendapunt A-3 over de bestedingsreserve. Bij de begrotingsbehandeling in december 2017 kan wellicht een aanvullende paragraaf over de langetermijn investeringen worden gecomponeerd.

Portefeuillehouder Reneman voorziet dat in de programmabegroting een investeringsprogramma voor Smart Mobility zal worden opgenomen, net zoals voor OV en verkeersveiligheid.

Mevrouw Mulder (GroenLinks Haarlemmermeer) vraagt of dat al op 12 december 2017 kan worden besproken.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat dat niet mogelijk is, maar wel zo snel mogelijk.

De voorzitter sluit het agendapunt hiermee af.

C-3 Beantwoording toezeggingen aangaande Jaarrapportage Railveiligheid 2016

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

C-4 Brief aan Regioraad over faciliteren elektrisch fietsgebruik

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

C-5 Onderwerpen extra voor sessie 26 september 2017

a. Concessievoorwaarden GVB Amsterdam

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking. In de plenaire vergadering zal door spreker een motie worden ingediend.

b. Metrolijnvoering per maart 2019

De voorzitter constateert dat geen behoefte is aan bespreking.

D. Rondvraag

De voorzitter constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 20.10 uur.