

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

datum vergadering: 16 oktober 2018, 18.30-21.42 uur

aanwezig:

Regioraadsleden en
gemeenteraadsleden:

Dhr. E. Abbenhues (VVD Aalsmeer)
Dhr. J. Adolfs (PvdA Purmerend)
Dhr. P. Adriaans (SP Amstelveen)
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)
Mw. A.M. Bosman (D66 Amsterdam)
Dhr. D.F. Boutkan (PvdA Amsterdam)
Mw. C. Brocken-Swart (GroenLinks Purmerend)
Mw. R.M. Dral (VVD Oostzaan)
Dhr. D. Egberts (VVD Uithoorn)
Dhr. B. van Elden (VVD Purmerend)
Dhr. Z.D. Ernsting (GroenLinks Amsterdam)
Dhr. A. Gerritsen (VVD Amstelveen)
Dhr. J.P. Haasen (PVV Zaanstad)
Dhr. E.J. Hartog (SP Zaanstad)
Dhr. F. Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn)
Mw. E. Hotaman (DENK Zaanstad)
Dhr. A. de Jong (CDA Edam-Volendam)
Dhr. T. de Jong (Purmerend)
Dhr. E.A.M. Karregat (VVD Edam-Volendam)
Mw. S.E.M. van Keep (D66 Ouder Amstel)
Dhr. K.M. Kreuger (Forum voor Democratie-Amsterdam)
Dhr. L. de Looze (GroenLinks Amstelveen)
Mw. R.R. Mathkor-van Bennekom (GroenLinks Zaanstad)
Dhr. J. Oranje (GroenLinks Waterland)
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. J.M. Schalkwijk (CDA Wormerland)
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. P.C. de Waal (D66 Amstelveen)
Dhr. E. van der Waal (D66 Amstelveen)

Voorzitter: Mw. D. de Jong

Leden DB: Mw. S.A.M. Dijkzma, dhr. D.D. Reneman, dhr. G. Slegers

Ambtelijke ondersteuning: Dhr. N. van Paridon (Adjunct-directeur Vervoerregio)
Dhr. G. Hellburg (Programmamanager Zero Emissie Mobiliteit)

Insprekers: Dhr. C. Roof
Mw. M. Wijn

Bijlagen:

1. Opening voorsessie regioraad

De voorzitter opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. De berichten van verhindering worden genoemd. Er zijn acht moties aangekondigd. Deze worden behandeld bij agendapunt 7.

De heer Klijn heeft een dubbele longtransplantatie ondergaan en heeft de operatie goed doorstaan. Hij richt zich de komende maanden op herstel.

2. Vaststellen agenda voorsessie en regioraad

De agenda wordt vastgesteld.

3. Mededelingen voorsessie regioraad

De voorzitter meldt dat nieuwe leden zijn aangesteld van de regioraad. De raad van de gemeente Beemster heeft op 25 september jl. Peter de Waal benoemd als lid van de regioraad als vervanger van de heer Dings. De gemeenteraad van de gemeente Purmerend heeft op 27 september jl. Tom de Jong benoemd als lid van de regioraad. Hij volgt de heer Van Meekeren op.

4. Inspraak

Er zijn twee insprekers:

De heer Roof (Wijkplatform Westwijk Amstelveen) merkt op dat de Westwijk de meest zuidwestelijke wijk van Amstelveen is en circa een vijfde van de bewoners van Amstelveen telt. Een groot deel van de wijk wordt bewoond door ouderen. Zij hebben veel gezondheidszorg nodig en daartoe is een goede OV-verbinding met het Gezondheidscentrum Duizendblad en het Ziekenhuis Amstelland noodzakelijk. Er is geen buslijn 199 meer tussen de wijk en het gezondheidscentrum en er is bezwaar aangetekend bij de Vervoerregio. De portefeuillehouder zou toen alles in het werk stellen om de verbinding terug te krijgen. Dat is echter niet gelukt. De andere zuidelijke woonwijken hebben wel een vervangende OV-verbinding met het ziekenhuis gekregen met de komst van buslijn 174. De ouderen in Westwijk zijn blijkbaar door iedereen vergeten. De ouderen moeten nu omreizen via busstation Amstelveen, met een overstap. Het Wijkplatform wil pleiten voor een extra lus in de route van buslijn 174 via de Westwijk met haltes op de burgemeester Wiegelweg ter hoogte van het verpleegcentrum Zonnehuis en het Gezondheidscentrum Duizendblad, zodat de ouderen weer een volwaardige verbinding krijgen. Het onderwerp is reeds onder de aandacht bij de eigen wethouder die 25 oktober a.s. een gesprek heeft geregeld met de senioren van de Dignahoeve op het Westwijkplein. Verder wordt gevraagd deze problematiek mee te nemen in de evaluatie van het OV.

De heer Gerritsen (VVD Amstelveen) vraagt hoe het Dagelijks Bestuur denkt over dit voorstel.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat ze niet op het voorstel kan ingaan. Destijds is uitgebreid gesproken over vervangend vervoer ten tijde van de opbouw van de lijn. In overleg met de gemeente Amstelveen is destijds gekozen voor de huidige route tot de Sacharovlaan. Zij zegt toe om het onderwerp mee te nemen in de evaluatie.

Mevrouw Wijn (Wijk 10, Geuzenveld-West) heeft begrepen dat een nieuw programma van eisen wordt opgesteld voor de concessie Amsterdam. Bij het programma van eisen 2012 is het nodige misgegaan met als gevolg dat wijk 10 zonder OV is komen te zitten. De buurt kent veel ouderen, schoolgaande kinderen en mensen die met het OV naar hun werk gaan. Ook het sportpark is niet meer bereikbaar. Het is ooit erkend dat het verdwijnen van de bus nooit had gemoeten, maar dat onrecht is tot op heden niet rechtgezet. In het programma van eisen van destijds waren buurtcombinaties opgesomd en dat was fout. De Stadsregio weigerde dat recht te zetten, want buslijn 21 was in het programma van eisen een hele belangrijke lijn geworden, namelijk een hoofdinfrastructuur OV. Dan zou een loopafstand mogelijk zijn van 800 meter. Feitelijk klopte dat ook niet, want de lijn van de hoofdinfrastructuur liep helemaal niet tot de wijk. Het verzoek aan de regioraad is om te denken aan de belangen van de reizigers uit die wijk. Er zijn geen vragen.

5. Vaststellen notulen voorsessie 10 juli 2018

De notulen van de voorsessie d.d. 10 juli 2018 worden ongewijzigd vastgesteld.

6. Behandeling vragen, ingekomen stukken en toezeggingen

De heer Bakker (SP Amsterdam) vraagt aandacht voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en het overstapgedrag. Tegelijk is de drukte op de buslijn 21 enorm geworden. Die is tjokvol en die wordt alleen maar voller als het slecht weer is. Dit wordt een groot probleem. Ook zijn er grote problemen bij het busstation Noord. Er dient een klanttevredenheidsonderzoek richting Waterland te worden verricht, omdat hierover veel klachten binnenkomen.

Portefeuillehouder Dijkzma geeft aan dat de Noord/Zuidlijn tot dusver bijna probleemloos rijdt. Op buslijnen die sindsdien te vol zitten is extra capaciteit ingezet en dat wordt gemonitord. Via de OV-chipcard wordt dit in de gaten gehouden. Bij overstaphaltes worden nieuwe reizigers en overstappers in kaart gebracht. Er komt hoe dan ook een evaluatie in samenspraak met de concessiehouder. Indien er problemen voordoen dan dient daaraan met acties een oplossing worden geboden.

De heer Bakker (SP Amsterdam) wenst ook een onderzoek naar de aard van de reiziger.

Portefeuillehouder Dijkzma zegt dit toe voor zover de privacyregelgeving dit toestaat. Het OV is overigens voor iedereen, ongeacht waar je vandaan komt.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vraagt hoe het zit met de betrouwbaarheid van de metro. Bij een mail die hij eerder kreeg zat een verkeerde PDF.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat ze de mailinhoud zal herstellen. De uitval van de metro wordt besproken met de directie van het GVB. Tot dusver wordt zoveel mogelijk getracht uitval te voorkomen en te handelen in het belang van de reizigers.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) merkt op dat Haarlem graag deel wil uitmaken van de Vervoerregio. De vraag is of concreet stappen worden gezet om Haarlem in te lijven.

Mevrouw Dijkzma antwoordt dat het niet aan de Vervoerregio is om hierin te opereren. Het rijk en de provincie hebben daar een beslissende stem c.q. opvatting in.

VOORBEREIDING BESLUITVORMING REGIORAAD

7a. Programmabegroting 2019-2022

De voorzitter leest het advies van de Rekeningcommissie voor: 'In de Rekeningcommissie is eerst gesproken of de middelen tot en met 2022 toereikend zijn om de lopende projecten te kunnen financieren. Dit is door de portefeuillehouder bevestigd. Het spaarsaldo is tot aan dat jaar toereikend. De huidige begroting biedt geen goed inzicht in het gedeelte van het budget dat structureel vastligt en het gedeelte dat beschikbaar is voor financiering van nieuwe projecten. Afgesproken is dat in de vergadering van december 2018 inzicht zal worden gegeven op welke termijn de begroting dit inzicht kan bieden. De

portefeuillehouder begrijpt de wenselijkheid van dit inzicht bij de discussie van volgend jaar over de ambities van de Vervoerregio in relatie tot het beschikbare budget. Met inachtneming van deze kanttekeningen adviseert de Rekeningcommissie om de programmabegroting 2019-2022 vast te stellen overeenkomstig het voorstel.'

De heer Gerritsen (VVD Amstelveen) stelt dat de inhoud van de programmabegroting akkoord is. Hij heeft wel bedenkingen over het proces bij de totstandkoming van de programmabegroting en vooral het besluitvormingstraject. Dat is niet optimaal verlopen. De gemeente Amstelveen heeft ook een zienswijze ingediend. De definitieve versie is nooit in de gemeenteraden besproken. Hij vraagt erkenning en herkenning voor de problematiek en verzoekt verbeteringen door te voeren. Het is verder vreemd dat bij de stukken een niet ingediende zienswijze is gevoegd van de gemeente Amsterdam. Dat is volstrekt irrelevant.

De heer Bakker (SP Amsterdam) stelt dat in de huidige programmabegroting staat dat de Vervoerregio activa GVB terugkeert naar een bijdrage in de kapitaallasten. Dat houdt bijvoorbeeld bij de metro in dat deze niet alleen kan worden gefinancierd uit de VVR. Dat begrijpt hij niet.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) meent dat sommige gemeenten rondom Amsterdam een vrij pittige zienswijze hebben ingediend die als een tik op de vingers van het Dagelijks Bestuur kan worden beschouwd. Dat verbaast hem. Degenen met de meest pittige zienswijze zijn immers vertegenwoordigd in het Dagelijks Bestuur. In de plenaire raad wordt verder een motie ingediend omdat het in de toekomst beter moet. Verder constateert hij een verdubbeling van de kosten voor het personeel in vier jaar tijd. Dit wenst hij onderbouwd te krijgen. Wordt het niet tijd dat het Dagelijks Bestuur een plan neerlegt inzake welke rol het voor zichzelf ziet en welke organisatie daarbij hoort?

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat hij de tik op de vingers niet als zodanig heeft ervaren. Toen het Dagelijks Bestuur aantrad was het zelf ook kritisch over de programmabegroting. Toen is besloten om snel in te grijpen en een gewijzigde programmabegroting vast te stellen na de zomer, waarin reeds een aantal zaken is doorgevoerd en wordt aangesloten op de zienswijzen. Dat was reden voor Amsterdam om de zienswijze in te trekken. In de toekomst wordt inhoudelijk meer tijd gestoken in het opstellen van de programmabegroting. De financiële afdelingen van de omringende gemeenten worden erbij betrokken. In het verleden werden uit de 'geldzak' rechtstreeks activa betaald en nu wordt geactiveerd doordat een andere partij geld leent en die heeft kapitaallasten en dat wordt gefinancierd. De hoeveelheid projecten neemt toe en de complexiteit is erg groot. Dat brengt meer personeelskosten met zich mee. Meer details kunnen worden gespecificeerd in een volgende P&C-cyclus. De ingediende zienswijze van Amsterdam is weliswaar ingetrokken, maar het leek niet adequaat om niet duidelijk te maken wat aanvankelijk de kritische zienswijze van Amsterdam in eerste instantie was.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vindt het vreemd dat voor het zomerreces de eerste conceptversie nog is goedgekeurd door het Dagelijks Bestuur.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat bijvoorbeeld in Haarlemmermeer veel projecten werden uitgevoerd. Daarop bleek dat al dat benodigde geld ontoereikend was om aan alle ambities te voldoen. Het Dagelijks Bestuur constateerde dat het schip onvoldoende draaide en daarop is ingegrepen.

Motie 2

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) dient de volgende motie in, gesteund door de fracties van GroenLinks, VVD, PvdA, SP en Denk:

"De regioraad, in vergadering bijeen op 16 oktober 2018, besprekend de begroting van de Vervoerregio 2019-2022;

constaterende dat:

- de metro op dit moment stopt in Amsterdam-Noord;
- Amsterdam van plan is om in de komende jaren 40.000 tot 70.000 woningen te bouwen in Haven-Stad;
- Zaanstad 20.000 woningen wil bouwen waaronder 1000 op het Heembrugterrein;

- Zaanstad de aan Amsterdam grenzende Achtersluispolder gaat ontwikkelen;
- veel Amsterdammers uit Amsterdam vertrekken wegens de nijpende woningsituatie en onder andere hun toevlucht zoeken in Zaanstad;
- daardoor het woon-werkverkeer van Zaanstad naar Amsterdam drastisch zal groeien;
- de spoorlijn Amsterdam-Uitgeest nu al uit haar voegen barst;
- de raad duurzaamheid hoog in zijn vaandel heeft staan en;
- daarom het openbaar vervoer wil bevorderen om zo de uitstoot van CO₂ te verminderen;

overwegende dat:

- een aantal bestuurders waaronder de burgemeester van Zaanstad, de heer Hamming, en de waarnemend burgemeester van Amsterdam, de heer Van Aartsen, zich in recente tijd hebben uitgesproken over de noodzaak van een metroverbinding naar Zaandam;
- ook het GVB een toekomstige metroverbinding als een kans voor de hele regio ziet;

besluit:

- zo spoedig mogelijk een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een metroverbinding naar Zaanstad, inclusief een tijdpad en een kostenplaatje;
- dit uiterlijk voor de eerstvolgende kadernota terug te koppelen aan de regioraad tezamen met de daaruit voortvloeiende opties;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Vroege (D66 Amsterdam) noemt verbindingen naar het noorden toch heel wat anders dan een verbinding naar Zaanstad. Het noorden is veel groter met Purmerend en Waterland. Verder kan mevrouw Mathkor ervan uitgaan dat met de groeiplannen ook goede verbindingen worden gerealiseerd

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) zegt dat laatste nog niet te hebben gemerkt. Het klopt dat het noorden groter is dan alleen Zaanstad. Het is in het belang van de regio dat verder wordt gekeken dan het noorden van Amsterdam. Er wordt een enorme groei verwacht van het aantal inwoners van Zaanstad. Ze heeft niet de verwachting dat in Purmerend die groei zo groot is. Zij pleiten in de eerste plaats voor het belang van Zaanstad, maar er moet worden gekeken naar het gehele gebied.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vraagt of betaalbaarheid onderdeel is van het onderzoek.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) neemt aan dat in zo'n onderzoek ook de financiën worden meegenomen.

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat vrij recent al een onderzoek heeft plaatsgevonden. Twee jaar geleden is onderzoek gedaan naar de vervoerswaarden van de bewuste lijn naar het noorden. De komende tijd krijgt de regio een aantal verbeterde buslijnen in die richting. Een onderzoek overdoen lijkt niet verstandig, zeker niet als spaarzaam met de middelen moet worden omgegaan. Verder wordt gekeken naar de Airport Sprinter en een dossier als ENTER [NL]. Het lijkt niet verstandig te doen wat de motie oproept. De motie wordt ontraden.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) is zich ervan bewust dat eerder een onderzoek is verricht. Door de huizenproblematiek is er een veel grotere verkeersstroom van Amsterdam naar Zaandam. Dat is een nieuwe urgente ontwikkeling. In de pauze gaat ze bekijken wat te doen met de motie.

Motie 4

Mevrouw Draai (VVD Oostzaan) dient de volgende motie in:

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;

constaterende dat:

- het onderdeel 'milieu' ontbreekt als een van de bestuurlijke speerpunten;
- de Vervoerregio Amsterdam zich richt op directe resultaten voor de deelnemende gemeenten in de vorm van verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid;

- de Vervoerregio subsidieert, verbindt zich aan en begeleidt diverse projecten voor de aanleg en het verbeteren van de stedelijke, regionale en lokale infrastructuur;
- de Vervoerregio tot op heden geen expliciete opdracht heeft om het milieu te verbeteren;
- de Nederlandse Staat de CO₂-uitstoot eind 2020 moet reduceren ten opzichte van 1990 (zie onder meer de rechtelijke uitspraak van de rechter in de zaak Urgenda versus de Nederlandse Staat waarin van 25% reductie sprake is);

voorts overwegende dat:

- de Vervoerregio Amsterdam een bestuurlijk samenwerkingsverband van 15 gemeenten in de regio Amsterdam is;
- de Vervoerregio de samenwerking tussen de gemeenten onderling bevordert en de belangen bij andere overheden, zoals het rijk en de provincie, behartigt;
- de mobiliteitsopgaven in de Amsterdamse regio de komende jaren ingrijpend veranderen gezien de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om een vijfde bestuurlijk speerpunt 'Milieu' toe te voegen;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn) vraagt wat precies onder milieu wordt verstaan omdat in de begroting wel degelijk een speerpunt inzake duurzaamheid is opgenomen.

Mevrouw Dral (VVD Oostzaan) antwoordt dat de motie afkomstig is van de gemeenteraad van Oostzaan. Dit is een kleine gemeente omringd door grote steden waarin zij te maken krijgt met de fijnstofproblematiek. Daarom moet extra aandacht aan het milieu worden gevraagd.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) weet dat in 2010 een motie is aangenomen om duurzaamheid bij diverse zaken te betrekken. Het college heeft dat toen toegezegd, maar dat is gefaseerd behandeld. Hoe ziet het Dagelijks Bestuur dit?

De heer Vroege (D66 Amsterdam) is het niet duidelijk wat mevrouw Dral nu eigenlijk wil. Wordt onder 'milieu' structureel een heel ander beleid opgetuigd of gaat het uitsluitend om dat ene woordje milieu?

Mevrouw Dral (VVD Oostzaan) wil uitsluitend een punt toevoegen met de nadruk op het milieu in de eigen leefomgeving.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat duurzaamheid al in de bestuurlijke speerpunten is opgenomen. Het Dagelijks Bestuur wil toe naar een centraal mobiliteitssysteem. De zorg voor een kleine gemeente bij de aanleg van infrastructuur zit in dat bestuurlijke speerpunt. Het is niet verstandig derhalve om dat speerpunt toe te voegen. De motie wordt ontraden.

Motie 5

De heer Vroege (D66 Amsterdam) dient de volgende motie in, gesteund door D66 Amstelveen:

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;
gehoord de beraadslagingen over de Programmabegroting 2019-2022;

constaterende dat:

- de concessie Amsterdam tot op heden altijd onderhands is aanbesteed;
- deze praktijk leidt tot een korting op de exploitatiesubsidie vanuit het rijk;
- de VRA veel ervaring heeft opgebouwd met het openbaar aanbesteden van OV-concessies;

overwegende dat:

- de VRA komende jaren stappen wil zetten om van een modaliteitsconcessie naar een mobiliteitsconcessie te komen;

- het Amsterdam tramnetwerk dermate veel specifieke kennis vereist dat aanbesteden aan een andere partij dan het GVB eigenlijk niet mogelijk is;
- dit niet geldt voor bijvoorbeeld de metro en het busnetwerk;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio:

- te onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is om na afloop van de huidige concessieperiode te komen tot meerdere aanbieders op diverse deelconcessies binnen de huidige concessie Amsterdam;
- voor 1 juli 2019 de regio de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Boutkan (PvdA Amsterdam) is benieuwd waarom het zo verstandig is om het netwerk op te delen in deelconcessies.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) wil alleen maar weten of dit juridisch mogelijk is. Misschien heeft het wel voordelen of nadelen. Dat weet hij zelf ook niet. Zijn oproep is om het te onderzoeken, waarna men later de inhoud in kan gaan.

De heer Bakker (SP Amsterdam) wil toch graag weten waarom de heer Vroege graag ijvert voor deelconcessies.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) antwoordt dat hij niet vaak uitspraken doet als hij gespeend is van de nodige kennis. Die feitelijke kennis ontbreekt nu. Vandaar dat het is opgeroepen in een motie om dit te achterhalen met een onderzoek.

Portefeuillehouder Dijksma merkt op dat de heer Vroege thans te vroeg piekt met zijn motie. Het Dagelijks Bestuur heeft voor ogen dat de concessie volgend jaar op twee momenten wordt besproken. De huidige concessie kan worden verlengd in de eerste helft van volgend jaar en in de tweede helft van volgend jaar komt de vervolgdiscussie over de aanbestedingsprocedure. Op alle aspecten komt ze volgend jaar terug. De motie is overbodig.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) trekt motie 5 in.

Motie 6

De heer Vroege (D66 Amsterdam) dient motie 6 in:

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;
gehoord de beraadslagingen over de Programmabegroting 2019-2022;

constaterende dat:

- doelgroepenverkeer en regulier openbaar vervoer steeds meer geïntegreerd zullen raken, mede door technologische mogelijkheden (MaaS);
- de Vervoerregio Amsterdam als vervoersautoriteit beschikt over veel specifieke kennis en ervaring;
- in veel gemeenten deze specifieke kennis ontbreekt;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio:

- te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor de Vervoerregio om gemeenten te ondersteunen bij de ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Bakker (SP Amsterdam) vraagt of de heer Vroege voorstander is van een verder voortschrijdende PPS-constructie met een grotere vermenging van publieke en private taken.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) antwoordt dat hij voorstander is van maximaal vervoer. Je wilt geen discussie over privaat of publiek. Het moet goed worden georganiseerd voor alle doelgroepen.

De heer Boutkan (PvdA Amsterdam) noemt het een sympathieke motie, maar uitvoering van deze motie vergt wel extra capaciteit.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) antwoordt dat de Vervoerregio als geen ander verstand heeft van OV. De kennis en kunde is daar al aanwezig. Ook voor de overige gemeenten vindt een besparing plaats op ambtelijke capaciteiten.

Portefeuillehouder Dijkzma vond de motie zo goed dat de Vervoerregio alvast begonnen is met de uitvoering van deze motie. Momenteel worden alle lopende activiteiten in kaart gebracht die te maken hebben met het regulier en doelgroepenvervoer. De motie wordt overgelaten aan het oordeel van de regioraad.

Motie 7

De heer Vroege (D66 Amsterdam) dient de volgende motie in, ondersteund door de heer Van der Waal.

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;
gehoord de beraadslagingen over de Programmabegroting 2019-2022;

constaterende dat:

- de ambities voor uitstootvrije mobiliteit groot zijn;
- er binnen de VRA al wel veel laadpalen zijn, maar nog zeer weinig snelladers voor particulier gebruik;
- er al diverse initiatieven zijn die snelladers voor particulier gebruik aanbieden, zoals Fastned en Nuon;

overwegende dat:

- enige coördinatie voor een goed regionaal dekkend netwerk van snelladers nodig is;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio:

- de regiorol voor de ontwikkeling van een regionaal netwerk van snelladers actief op te pakken;
- dit te doen in afstemming met stakeholders zoals gemeenten, provincies en marktpartijen;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) vraagt of de Vervoerregio hiertoe gemachtigd is.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) denkt dat een regierol altijd is toegestaan. Wie moet het anders doen?

De heer Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn) meent dat de gemeenten dat zelf ook kunnen uitvoeren.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) is het een grote zorg dat veel plekken niet regionaal gedekt worden. Op sommige plekken zijn vaak te veel palen en anderen ontberen die plekken.

Portefeuillehouder Slegers ontraadt de motie omdat de Vervoerregio het reeds heeft opgepakt. Naar aanleiding van een verkenning en een motie van Provinciale Staten heeft de provincie Noord-Holland onlangs beleid opgesteld voor het stimuleren van een regionale dekking van snelladers.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) merkt op dat het D66 niet kan worden ontzegd dat ze er snel bij is. Als gevolg van de toezegging van het Dagelijks Bestuur wordt de motie ingetrokken

Motie 8

De heer Vroege (D66 Amsterdam) dient, mede ondersteund door de heren Ernsting en Bakker, de volgende motie in:

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;
gehoord de beraadslagingen over de Programmabegroting 2019-2022;

constaterende dat:

- er diverse kritische en negatieve zienswijzen zijn binnengekomen vanuit diverse gemeenten op de oorspronkelijke conceptprogrammabegroting 2019-2022;
- het Dagelijks Bestuur naar aanleiding daarvan aanpassingen heeft gedaan op de conceptbegroting;
- in de aangepaste conceptbegroting voor 2019 nu tegemoetgekomen is aan de geuite zorgen en dat de VRA tevens voor latere jaren aangeeft dat zij 'gezamenlijk met gemeenten moeten gaan kijken naar ons ambtenarenniveau in relatie tot de beschikbare middelen';

spreekt uit:

- de zorgen in de diverse zienswijzen ten aanzien van de oorspronkelijke conceptprogrammabegroting 2019-2022 te onderschrijven;

verzoekt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio:

- te bevorderen dat de VRA op korte termijn start met een traject om toekomstige ambities en de daarvoor beschikbare middelen op elkaar af te stemmen;
- te bevorderen dat toekomstige begrotingen daadwerkelijk sluitend, beter inzichtelijk en voldoende tijdig worden opgesteld;
- de regioraad over de voortgang hierover te rapporteren;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer De Jong (CDA Edam-Volendam) maakt deel uit van de Rekeningcommissie en vanuit die omstandigheden kan worden gemeld dat deze commissie de vinger aan de pols houdt. Hopelijk heeft de heer Vroege ook vertrouwen in de Rekeningcommissie.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) merkt op kandidaat te zijn voor de Rekeningcommissie.

Portefeuillehouder Reneman is van mening dat de regioraad deze motie moet aannemen. Die markeert de veranderingen en de financiële richting die het opgaat.

7b. Bestuursrapportage 2018-2

De voorzitter leest het advies voor van de Rekeningcommissie: "Het exploitatieresultaat komt naar verwachting uit op € 82,3 miljoen negatief. De Begroting 2018 voorzag een negatief resultaat van € 83,9 miljoen. De bestuursrapportage 2018-1 voorzag een negatief resultaat van € 109 miljoen. De verschillen zijn goed toegelicht. De Rekeningcommissie adviseert om de bestuursrapportage 2018-2 vast te stellen overeenkomstig het voorstel."

De heer Vroege (D66 Amsterdam) heeft drie vragen. Afspraken over de BORI worden verdiept. Wat houdt dat in? Waarom staat de Investeringsagenda op oranje en niet op groen? Connexxion heeft een flinke boete gehad. Wat wordt met dit geld gedaan? Er is een budget vrijgemaakt voor fietsroutes, in deze regio de Sportas-fietsroute. Het is totaal niet duidelijk wie hierover heeft besloten en of er draagvlak voor is.

De heer Bakker (SP Amsterdam) meldt dat de bewoners zelf een initiatief heeft voor de fietsroute. Dit moet meer vanuit de buurt worden georganiseerd.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt ten aanzien van de verdiepingsslag van BORI dat de convenantenafspraken niet altijd leiden tot eensluidende oordelen hoe je de zaak moet interpreteren. Dat wordt bedoeld met de verdiepingsslag. De Investeringsagenda staat op oranje vanwege extra kosten en vertragingen vanwege de vondst van een teflonachtig materiaal. De boete van Connexxion gaat naar de algemene middelen. De Sportasroute voldoet in zijn opzet voor wat het Rijk en de gemeente beogen om mensen met een fiets te verplaatsen. Het is vastgesteld in de Fietsrouteagenda en onderdeel van het netwerk. Uiteindelijk beslist de wegbeheerder over wat wordt aangelegd. De gemeente kan de investering van het rijk heel goed gebruiken voor het regionale netwerk. Op tal van plekken is het mogelijk om no-regretmaatregelen te nemen. Overige vragen worden schriftelijk beantwoord.

De heer Bakker (SP Amsterdam) deelt de zorgen van de heer Vroege wel. De zaak loopt al lang en er zijn uitspraken over geweest door de Raad van State. Daarom is het vreemd dat het nu terugkeert in dit financieringsmodel, terwijl ook de bewoners aan zet zouden kunnen zijn.

Portefeuillehouder Reneman kent niet precies de details over de Sportas, maar hij weet dat bepaalde onderdelen van de Sportas in uitvoering zijn in het Amsterdamse gedeelte, waarvan de meeste uitvoeringselementen niet ter discussie staan.

De heer Ernsting denkt wel dat in de besluitvorming enig overzicht mist en van daaruit de verwarring voortkomt. Over het tracé is nooit een besluit geweest.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat het fietsnetwerk wordt uitgebouwd conform de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Om een fietsverbinding te krijgen moet overlappend te werk worden gegaan door meerdere gemeenten. De heren Bakker en Vroege krijgen nadere details over de ontwikkelingen van de Sportas en voor welk doel de subsidie is aangevraagd.

7c. Bekrachtiging Beleidskader Mobiliteit

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) concludeert dat het beleidskader qua verdieping nog wel aangescherpt had kunnen worden ten opzichte van de strategische visie. In vervolgstappen wordt dit nog te berde gebracht.

Motie 3

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) dient, ondersteund door de fracties van GroenLinks Amsterdam en GroenLinks Haarlemmermeer motie 3 in:

"De regioraad, in vergadering bijeen op 16 oktober 2018;
besprekend de bekrachtiging van het Beleidskader Mobiliteit;

constaterende dat:

- in het beleidskader Mobiliteit de strategische opgave nummer 2 is om in te zetten op een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem;
- in de strategische visie van het beleidskader staat te lezen:
bij stedelijk woon- en werkgebied: 'De auto blijft belangrijk op lange afstanden'
bij landelijk wonen en recreëren: 'De auto is dominant en belangrijk voor lange afstanden'
bij Mainports en Greenport: 'Voor de haven en greenport blijft het gebruik van de auto dominant boven dat van OV en fiets';

vaststellende dat:

- op 9 oktober jl. in de door Urgenda ingestelde rechtszaak het Hof zich ondubbelzinnig heeft uitgesproken dat Nederland sterker moet inzetten op het klimaatbeleid om de minimale eis van 25% CO₂-reductie in 2020 te halen;
- op 8 oktober jl. het Klimaatbureau van de Verenigde Naties opnieuw gewaarschuwd heeft dat de wereld echt in actie moet komen om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5%;

overwegende dat:

- in het licht van het bovenstaande het wenselijk is dat de ambities van de Vervoerregio bijgesteld worden om tot een nog hogere CO₂-reductie te komen;
- dit mogelijk kan zijn door in de hierboven genoemde gebieden nog meer in te zetten op openbaar vervoer, snelle fietsroutes en deelauto's;

besluit:

- in de strategische uitwerking van het Beleidskader in alle gebieden ingezet wordt op een hogere CO₂-reductie en;
- dit terug te laten komen naar de regioraad in de strategische uitgangspunten van de Kadernota 2020-2030;

en gaat over tot de orde van de dag."

Portefeuillehouder Dijksma antwoordt dat dit beleidskader bewust politiek neutraal is geformuleerd. Dat is helder gemaakt in de besprekingen. Er is echter wel behoefte om in de vervolgstappen richting te geven op een aantal onderwerpen die dominanter kunnen worden, zoals het bevorderen van de CO₂-reductie. Het probleem dat ze heeft met de motie is dat het voor een deel richting aangeeft maar ook onduidelijkheid laat bestaan, zoals de hoogte van de reductie. Er is verder reeds een ambitieus plan voor de bus, om deze op elektra te laten rijden. Europees loopt de regio hierbij voorop. Dat vergt een grote laadinfrastructuur en dat is een van de projecten waarmee de Vervoerregio zich gaat bemoeien. Er komt nog een aantal momenten waaronder de kadernota waarin straks preciezer wordt geformeerd wat ze willen doen. Dat moment wil ze aangrijpen om inzichtelijk te krijgen wat reeds wordt gedaan aan CO₂-winst. In de tweede helft van volgend jaar kan het terugkeren op de agenda met een meer omvattende nota. Haar verzoek is deze motie niet in stemming te brengen maar de gelegenheid te baat nemen om er later op terug te komen.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) noemt de beantwoording positief. Het busproject is al een goede stap, maar in het landelijke gebied zou de dekking beter moeten worden geregeld zodat mensen niet terugvallen op de auto. De kadernota wordt straks kritisch bekeken op ambitieniveau. Ze trekt de motie in.

7d. Coöperatieve Vereniging NDOV/DOVA

Het voorstel wordt doorgeleid naar de vergadering van de regioraad.

7e. Benoeming lid commissie voor de Bezwaarschriften

Het voorstel wordt doorgeleid naar de vergadering van de regioraad.

7f. Garantstelling externe financiering activa GVB

De heer De Jong (CDA Edam-Volendam) spreekt van een bancaire financiering voor de activa van de GVB. Dat betekent dat de Vervoerregio garant gaat staan en dat betekent een potentieel risico. Hij wenst meer inzicht in de risico's.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat het risico niet zo hoog is. Zolang de subsidie in stand is, is er de mogelijkheid om af te lossen van de kapitaallasten en de rentelasten. Hij heeft ervaring met garantiestellingen bij de gemeente Haarlemmermeer en het is wel verstandig dat het Dagelijks Bestuur en de regioraad worden meegenomen in de garantiestellingen en welke beheersarrangementen hierop worden gezet.

7g. Voorgenomen moties vreemd aan de orde

Motie 1

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) dient motie 1 in:

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;
spreekt de zorg uit over de stijgende kosten van het openbaar vervoer;

constaterende dat:

- het vaststellen van de tarieven voor het openbaar vervoer in en rondom Amsterdam voor 2019 een forse uitdaging is;
- naar verwachting de OV-tarieven stijgen met 5,75%, meer dan de nu voorziene inflatie voor 2019;
- door de vervoerders zelfs voorgesteld wordt om de LTI aan te passen met 7,4%;
- hierdoor een verwachte afname is in reizigersaantallen in het openbaar vervoer;
- het kostenvoordeel tussen het openbaar vervoer en de auto verwaarloosbaar is, waardoor de druk op het wegennet nog meer zal toenemen;

in overweging nemende dat:

- het een doel is om zoveel mogelijk mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer;

- we de ambitie hebben om door meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer we een significante bijdrage kunnen leveren aan de duurzaamheidsdoelstelling;
- we het openbaar vervoer bereikbaar willen houden voor iedereen;
- door kwaliteitsverbetering en het openbaar vervoer betaalbaar te houden we de druk op het wegennet willen verminderen;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- zich in te zetten om de kosten van het openbaar vervoer zo min mogelijk te laten stijgen en dit doen zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer;

en gaat over tot de orde van de dag."

Hij voegt eraan toe dat de gemeente Oostzaan de motie mede ondersteunt.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vraagt wie de extra kosten moet betalen als de reiziger dit niet doet. Of wordt het netwerk uitgekleeft?

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) wil er al het mogelijke aan doen om de kosten niet te laten stijgen met behoud van kwaliteit van het OV.

De heer Bakker (SP Amsterdam) vraagt waarom de heer Raymakers het niet gewoon zegt in de motie als hij de kosten niet wil laten stijgen.

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) antwoordt dat hij al het mogelijke wil doen om geen stijging te laten plaatsvinden van de tarieven. De gemeente Landsmeer wil uitsluitend dit signaal neerleggen bij het Dagelijks Bestuur.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) denkt dat stijgingen die boven het inflatiecijfer vallen aan de regioraad moeten worden voorgelegd. Zij heeft als oplossing dat al het geld dat wordt opgehaald bij het niet correct uitchecken als compensatie kan worden gebruikt om tarieven niet te laten stijgen.

Mevrouw Brocken (GroenLinks Purmerend) vraagt of is overwogen om andere kostenbesparende maatregelen te treffen.

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) antwoordt dat hij dat niet heeft overwogen.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vraagt of alle kosten of alleen de kosten van de reiziger worden bedoeld.

De heer Raymakers (VVD Landsmeer) wenst de kosten voor de reizigers niet te laten stijgen.

Portefeuillehouder Dijkzma stelt dat mevrouw Mathkor in wezen gelijk heeft over het inflatiecijfer. Zij heeft al veel overleggen gevoerd over de tariefstijgingen. Na jaren van beperkte stijgingen maar pure indexatie lag er nu een omvangrijk voorstel voor. Daar komt bij de btw-verhoging, die reizigers mede kan ontmoedigen om gebruik te maken van het OV. Via de tariefstijgingen moest ook vraaguital van lijnen worden betaald. Ze heeft er min of meer afstand van genomen, aangezien die stijgingen kunnen leiden tot nog meer vraaguital. De motie staat een aanmoediging voor om het gevecht te blijven voeren. Ze vindt het fijn dat de regioraad dat instrument wil gebruiken. In het overleg is inmiddels de exorbitante tariefstijging teruggebracht naar indexatie in combinatie met verrekening van de btw. In het overleg met het kabinet is gemeld dat de Vervoerregio dit een hele vervelende ontwikkeling vindt en dat het niet past met hoe over modelshifts wordt gebrainstormd ten aanzien van duurzaam vervoer. Het is evenmin een positieve prikkel. Dat geluid is helder gemaakt bij het ministerie. De motie wordt gezien als ondersteuning van het bestaande beleid, maar het kan niet zo zijn dat de regio zelf geld gaat stoppen in het opvangen van de kosten die de tariefstijging betekent. Er wordt politiek ingezet op het naar beneden brengen van de tariefstelling.

Motie 9

De heer Bakker (SP Amsterdam) dient motie 9 in.

"De regioraad, in vergadering bijeen d.d. 16 oktober 2018;

constaterende dat:

- uiterlijk in november 2018 nieuwe tarieven voor het openbaar vervoer in 2019 vastgesteld moeten worden;
- het btw-tarief op openbaar vervoer in 2019 door het kabinet verhoogd wordt van 6 naar 9%;
- de Landelijke Tarieven Index wordt gesteld op 7,4%;
- de verwachte prijsstijging voor een OV-kaartje met 5,75% meer is dan de verwachte inflatie van 2019;

overwegende dat:

- de verhoging van de LTI naar 7,4% eerder door het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad van de hand is gewezen;
- het openbaar vervoer voor eenieder toegankelijk moet blijven;
- prijsstijgingen in het openbaar vervoer onwenselijk zijn;
- de Vervoerregio de verwachte prijsstijgingen ongedaan kan maken door te compenseren;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- de tarieven voor het openbaar vervoer in 2019 niet te laten stijgen;

en gaat over tot de orde van de dag."

Hij wenst vervoerrechtvaardigheid en geen stijging van de tarieven. De uitleg bij motie 1 wordt van harte ondersteund. Er wordt gevraagd om compensatie van de prijsstijgingen wat op voorhand niet op steun kan rekenen, zo begrijpt hij. Hij vraagt of de motie zonder deze overweging kan rekenen op de steun van het Dagelijks Bestuur.

Portefeuillehouder Dijkzma antwoordt dat de motie van de heer Bakker nog altijd niet voldoet. Niet alleen de overwegingen maar ook het dictum kloppen niet ten aanzien van de prijsstijgingen. Immers, er moet sowieso rekening worden gehouden met een indexatie. Daar zit het verschil met motie 1 dat meer een inspanningsverrichting vergt. Motie 9 vraagt om een resultaatsverplichting en dat kan ze onmogelijk leveren. Motie 9 wordt ontraden.

MENINGSVORMEND EN TER KENNISNAME

8a. Stimuleringsregeling Deelfiets

De heer Bakker (SP Amsterdam) vraagt hoe de regeling werkt bij een bus en een fiets. Werkt dat in één concessie? Liever tuigt hij niet voor de deelfietsen een apart aanbestedingscircuit op.

De heer Hartog (SP Zaanstad) hoopt niet dat het wiel weer opnieuw wordt uitgevonden. Er zijn in Europa al goedlopende deelfietsplannen, zoals in Oslo.

De heer Van der Waal (D66 Amstelveen) heeft vragen over de wijze waarop het wordt aangeboden. Vaak is de fiets er niet meer bij terugkomst wanneer wordt gewerkt volgens het principe van ad random. Er zijn daarnaast meerdere aanbieders en een aanbod van scooters en e-bikes. Verder dient het parkeren van de fietsen te worden geregeld met in elk geval de naamgeving van de aanbieder erin gegraveerd. Verder vraagt hij of er een monitor plaatsvindt.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) vermoedt dat dit een beperkte stimuleringsmaatregel is. Dat hoeft elkaar met meerdere aanbieders niet te bijten.

De heer Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn) is benieuwd naar de wijze van ophalen van de fietsen. Gebeurt dit duurzaam?

De heer Boutkan (PvdA Amsterdam) kan zich vinden in de besluitpunten voor wat betreft de stimuleringsbijdrage.

Portefeuillehouder Slegers denkt dat het in een concessie kan worden meegenomen, maar het kan ook op basis van deelgebieden of per gemeente. Dan hoeft het niet per se in een concessie te zitten maar kunnen ook bedrijven het uitvoeren.

De heer Bakker (SP Amsterdam) was bevreesd voor een groot aanbestedingscircuit.

Portefeuillehouder Slegers denkt niet dat op deze manier wordt aanbesteed. Er wordt vooral gestimuleerd om dit soort zaken te regelen in de vrije markt. De verantwoordelijkheid voor de zorg dat de fiets niet is verdwenen op het moment dat een gebruiker terugkeert, ligt bij de exploitant. Er wordt zeker gekeken of de aanbieder voldoende fietsen tot zijn beschikking heeft.

De heer Hoekstra (Gemeentebelangen Uithoorn) vraagt waarom niet wordt gekeken naar het principe van de NS. Het voordeel daarvan is dat je overal een vast bedrag betaalt. Het ophalen van de fietsen dient op een duurzame wijze plaats te vinden, of van hotspot naar hotspot.

Portefeuillehouder Slegers antwoordt dat de NS een bepaald verdienmodel heeft en zo heeft ieder bedrijf een eigen verdienmodel. Als iedereen dat model kopieert, dan hoeft je ook geen concurrentie meer te hebben. Hoe de debatten vorm krijgen, wordt nauwlettend naar gekeken. Mogelijk kan de Vervoerregio een faciliterende rol erin krijgen. Het is niet de bedoeling dat de fietsen worden opgehaald met een busje dat rijdt op diesel om naar een andere hotspot te worden gebracht. Op dit moment loopt een aantal pilots op basis van hotspots. Die pilots worden geëvalueerd.

De heer Verlaan (CDA Aalsmeer) noemt het initiatief zeer interessant ware het niet dat de enige hotspot in Aalsmeer het Hortensia plein is. Dan heeft hij er niets aan. Hooguit is het een optie om drie of vier hotspots aan te wijzen.

Portefeuillehouder Slegers is het ermee eens dat er blinde vlekken zijn waar hotspots gesitueerd zouden moeten zijn. Ze hebben het echter niet in de hand als een particulier bedrijf dit soort regelingen gaat treffen. Er moet wel een verdienmodel in zitten. De Vervoerregio kan het uitsluitend stimuleren en bewerkstelligen dat ook in afgelegen gebieden een hotspot wordt gerealiseerd. Hij gaat onderzoeken of voor de wat afgelegen plekken een stimuleringsregeling kan worden getroffen.

De heer Bakker (SP Amsterdam) heeft vrees bij dit project dat het een chaos gaat worden. Er ligt € 15.000,00 klaar, maar er wordt geen plafond genoemd.

Portefeuillehouder Slegers komt er later op terug. Hij heeft de inschatting dat het niet boven de €15.000,00 gaat uitstijgen.

De heer Van der Waal (D66 Amstelveen) vraagt wat de aanvraag inhoudt.

Portefeuillehouder Slegers antwoordt dat het bedrag ad. € 15.000,00 het plafond is en daarop kunnen aanvragen worden ingediend. Alle overige vragen worden schriftelijk beantwoord.

8b. Conceptactualisatie Investeringsagenda OV tot 2025

De heer Bakker (SP Amsterdam) vraagt wat met buslijn 15 gaat gebeuren.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) vraagt wanneer projecten op de Investeringsagenda belanden en wat de criteria zijn voor opname op de Investeringsagenda. Hoe vindt de besluitvorming hieromtrent plaats en hoe wordt de regio raad er verder bij betrokken?

De heer Vroege (D66 Amsterdam) vraagt of het hierbij ook om de metro-ingang gaat. Verder wordt gevraagd wat met het Weesperplein gebeurt. De kruising bij de Stadhouderskade zorgt voor onveilige situaties tussen trams en autoverkeer. Wellicht kan daar een ongelijkvloerse oplossing worden gerealiseerd.

Portefeuillehouder Reneman beantwoordt de vragen van de heer Vroege schriftelijk. Bij Lijn 15 wordt bekeken of deze kan worden geoptimaliseerd. De werking van de Investeringsagenda wordt in een volgende bijeenkomst nader uitgelegd. Via het afwegingskader worden de projecten getoetst en uiteindelijk wordt aan de regioraad verantwoord welke projecten wel en niet worden voorgesteld.

8c. Investeringsagenda Smart Mobility

De heer Bakker (SP Amsterdam) leest over een aantal projecten. Voor 2019 wordt zo'n € 2 miljoen uitgetrokken voor mogelijk projecten. Het is niet duidelijk waarom dit initiatief worden genomen en waartoe het leidt. Voor de Zuidas is een project voorgesteld, maar wanneer worden nu eens projecten aangewezen die echt nodig zijn?

De heer Vroege (D66 Amsterdam) leest op internet de conceptversie. Hij heeft het idee dat niet de juiste stukken online staan. (Na een interne checkt blijken de juiste stukken online te staan, maar het is nog een concept. In de volgende vergadering staat het stuk op de agenda.)

Portefeuillehouder Slegers antwoordt dat twee pilotprojecten bekend zijn en er volgen er meerdere in de toekomst. Er is gekozen voor een project op de Zuidas, juist omdat daar zoveel gebeurt qua herontwikkeling.

8d. Programma Zero Emissie Mobiliteit

De heer Hellburg geeft als programmamanager een presentatie van Zero Emissie Mobiliteit. De presentatie wordt als bijlage bij het verslag gevoegd. In december a.s. wordt nog een overzicht gegeven van alle kosten en het tijdspad. In het voorjaar wordt de totstandkoming van de transitie, het programma van eisen op de agenda geplaatst. Eind volgend jaar komen de biedingen binnen en wordt gegund in de zomer van 2020. Eind 2021 is het einde van de concessie. De vervoerder krijgt anderhalf jaar de tijd voor implementatie.

8e. Vervoerregio als partner in de MRA-samenwerking

Portefeuillehouder Dijkzma vraagt of meer informatie nodig is.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) meldt dat zijn voorganger altoos kritisch was over de democratische legitimering van de Metropoolregio en daarmee ook de Vervoerregio. Hij vraagt hoe bij de MRA-samenwerking het democratisch gehalte is geregeld in het platform en in hoeverre de regioraad hierbij wordt betrokken. Hij wenst als regioraad niet voor voldongen feiten te worden geplaatst als er al afspraken in MRA-verband zijn gemaakt.

Mevrouw Mathkor (GroenLinks Zaanstad) kan dat laatste beamen. De regioraad dient nauw betrokken te worden in het voortraject van het besluitvormingsproces. Er wordt een klankbordgroep gevormd, maar het is nog best een ingewikkeld proces. Zij hoorde dat de regioraad een voorbereiding krijgt en ze gaat ervan uit dat in december een terugkoppeling wordt gepresenteerd.

Portefeuillehouder Reneman antwoordt dat het qua democratische legitimering van de Metropoolregio Amsterdam wel snor zit. Als raadslid zit je altijd aan de voorkant van het proces, hetzij via de gemeenteraad, hetzij via de regioraad. Er geldt een actieve en passieve informatieplicht. Hij noemt de functies op van het Dagelijks Bestuur in het Platform Mobiliteit. Daarnaast worden raadsledenbijeenkomsten georganiseerd om de zaken in de Metropoolregio te bespreken.

De heer Ernsting (GroenLinks Amsterdam) vraagt om een verbetering van de informatie-uitwisseling, want hij ervaart een informatieachterstand ten opzichte van andere gemeenteraden. Dat moet in MRA goed worden gefaciliteerd.

Portefeuillehouder Reneman kan dit beamen. Er ligt een taak wat dat betreft voor de samenwerkende colleges in de Metropoolregio Amsterdam. Er liggen lijnen om de raadsleden rechtstreeks op de juiste manier op de hoogte te brengen en er loopt een lijn van de Metropoolregio naar de samenwerkende

collegeleden via de platforms. Het is overigens best lastig om alle gemeenteraadsleden daarvoor te motiveren.

Portefeuillehouder Dijk sma meldt een BO MIRT op 22 november a.s. De agenda is nog niet helemaal bekend. Ten aanzien van het sporenoverleg nemen naast het ministerie van BZK, NS en ProRail deel aan het overleg. Onderwerpen die hoe dan ook worden besproken zijn het bereikbaarheidspakket Corridor Amsterdam-Hoorn, het vaststellen van de tranche voor het programma Slimme en Duurzame Mobiliteit en een goedkeuring van de ambities voor de fiets. Met de minister van BZK wordt verder het functioneren van de woningmarkt in relatie tot de bereikbaarheidsopgave besproken. Over dit geheel worden procesafspraken gemaakt in november over wat een samenhangend pakket kan zijn qua verstedelijking en bereikbaarheidsafspraken. Niet concreet alle projecten kunnen daarbij worden benoemd maar wel een werkwijze hoe de komende periode de kansen worden gepakt om de besluitvorming te versnellen. De bekostiging van de (pilot)-projecten is overigens een groot probleem.

9. Rondvraag

De heer De Jong (D66 Purmerend) heeft een vraag over de Noord/Zuidlijn. Op 11 oktober werd een tweet verzonden dat de Noord/Zuidlijn eruit lag tussen het Station Noord en het Centraal Station. Er zouden ter vervanging pendelbussen rijden. Hij stond op dat moment in Purmerend bij de halte van de 306 om naar Amsterdam te gaan. Drie lijnen 306 vielen uit. Bij hem kwam de gedachte op of die buslijnen werden gebruikt als pendelbus.

Portefeuillehouder Dijk sma gaat ervan uit dat die bussen niet worden gebruikt als pendelbussen. Er zijn immers afspraken gemaakt als lijnen echt uitvallen en er alternatieven nodig zijn. Ze gaat het navragen.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) heeft een vraag over de evaluatie inzake de concessie Amstelland-Meerlanden. In Amstelveen heeft men nog niets van de evaluatie gezien. Wat wordt de reikwijdte en in hoeverre wordt de regioraad bij de evaluatie betrokken?

Portefeuillehouder Dijk sma antwoordt dat de evaluatie aan het einde van het tweede kwartaal volgend jaar wordt behandeld en in de regioraad worden besproken.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) wijst op de verstoring van de Amstelveenlijn. Er wordt alles aan gedaan om uitval tegen te gaan. Hij heeft de indruk dat de storingen vaker voorkomen. Bij de laatste keren was geen vervangend busvervoer geregeld. Daarnaast vraagt hij hoe het Dagelijks Bestuur de betrouwbaarheid van de Amstellijn beoordeelt. Welke maatregelen worden getroffen om het aantal storingen te beperken? Welke maatregelen worden getroffen om de gevolgen voor de reizigers te beperken? Hij heeft de vragen ook per mail verzonden.

Portefeuillehouder Dijk sma antwoordt dat reeds een retourmail met antwoorden is verzonden. De verstoringen zijn overigens in beeld. De uitval is hoger geweest. Dankzij alle maatregelen neemt het aantal verstoringen af. Er is vervangend busvervoer op de plek van bestemming als de verstoringen zich voordoen. De betrouwbaarheid van de lijnen was inderdaad in het geding. Vandaar dat een gesprek heeft plaatsgevonden met de concessiehouder. Er blijkt veel achterstallig onderhoud. Het GVB tracht de problematiek versneld op te lossen.

De heer Van den Bosch (PvdA Amstelveen) wil graag op de hoogte worden gehouden van de stand van zaken.

Portefeuillehouder Dijk sma zegt dit toe en bovendien verzendt ze de antwoorden van de vragen schriftelijk.

De heer Vroege (D66 Amsterdam) stelt dat bij het afsluiten van een OV-abonnement nog altijd verplicht dient te worden gekozen tussen vrouw of man. Er is geen ruimte voor bijvoorbeeld transgenders om zelf te bepalen wat zij aankruisen. De wethouder wordt gevraagd of zij haar invloed wil aanwenden om dit bij Translink en NS te laten verwijderen. Het moet een vrijwillige keuze worden. Eerder heeft hij met succes gevraagd alle sekse-formulieren binnen de gemeente Amsterdam te verwijderen.

Portefeuillehouder Dijk sma zegt dit toe.

10. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 21.42 uur.