

CONCEPTNOTULEN VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE REGIORAAD OP 14 MEI 2024

Voorzitter: M. van der Horst

Secretaris: R. Salden

Aanwezig:	
W. Advokaat	(Ons Diemen-Diemen)
J. Albers	(Gemeentebelangen-Purmerend)
F. Asruf	(PvdA-Amsterdam)
Y. Ben Idder	(D66-Amstelveen)
E. Bobeldijk	(SP-Amsterdam)
P.J. Boerman	(GroenLinks-Haarlemmermeer)
A. van den Bosch	(PvdA-Amstelveen)
C. Brocken-Swart	(GroenLinks-Purmerend)
R.M. Dral	(VVD-Oostzaan)
H. Grader	(Ouderenpartij AOV-Purmerend)
F. Hoedemaeker	(D66-Zaanstad)
M. van der Horst	(Lid DB, D66-Amsterdam)
E. Ijmker	(GroenLinks-Amsterdam)
J.A. Jägers	(VVD-Diemen)
J. Kerkhoven	(DZ-Zaanstad)
S. Koyuncu	(DENK-Amsterdam)
P.E.M. van Leeuwen	(Gemeentebelangen-Uithoorn)
F. Lopes	(VVD-Zaanstad)
M.A. Mattens	(PvdD-Zaanstad)
B. Minderhoud	(PvdA-Amsterdam)
E. Moeskops	(D66-Amsterdam)
J.M.B. Molenaar	(Volendam80-Edam-Volendam)
E.J. van der Peet	(CDA-Haarlemmermeer)
M.H. Ruigrok	(Lid DB VVD-Haarlemmermeer)
A. Salhi	(HAP-Haarlemmermeer)
J.J. Schaap	(Forza! Haarlemmermeer)
A. Schelling	(D66-Landsmeer)
C.R. Smand	(D66-Haarlemmermeer)
R. Smit-Lotterman	(Natuurlijk Belang-Ouder-Amstel)
G. Slegers	(Lid DB-CDA Zaanstad)
N. Stroo	(GroenLinks-Zaanstad)
Afwezig:	
A. Bakker	(PvdD-Amsterdam)
H. van Berkum	(PvdA-Waterland)
O.E.M. Brautigam	(DUS!-Uithoorn)
E.A.M. Karregat	(VVD-Edam-Volendam)
W.T.J.M. Koster	(Absoluut Aalsmeer-Aalsmeer)
K.M. Kreuger	(JA21-Amsterdam)

M. van Leeuwen	(VVD-Amstelveen)
T. van der Meer	(CDA-Aalsmeer)
D. Offenbach	(bbA-Amstelveen)
N. Rodrigues Pereira	(Goed voor Amstelveen-Amstelveen)
G. Rijken	(PvdA-Zaanstad)
J. Schalkwijk	(CDA-Wormerland)
E. Schmit	(D66-Amsterdam)
H.P. Spijker	(Eén Haarlemmermeer-Haarlemmermeer)
K. van der Veen	(GroenLinks-Amsterdam)
D. Wijnants	(VVD-Amsterdam)
W. Zeekant	(Stadspartij-BPP Purmerend)

1. ALGEMEEN

1.1 OPENING REGIORAAD

De **VOORZITTER** opent de openbare vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Berichten van verhindering zijn ontvangen van de heren Wijnants, Offenbach, Rijken, Van Leeuwen, Brautigam, Schmit en Zeekant en mevrouw Van der Meer. De dames Smand en Van Leeuwen voegen zich later bij de vergadering. Mevrouw Verhoef wordt vervangen door mevrouw Schelling. Het Reglement van Orde wordt toegelicht.

1.2 VASTSTELLEN AGENDA

Mevrouw **BROCKEN** heeft een punt van orde. Op het laatste moment zijn tal van moties toegevoegd aan de agenda en die heeft ze niet onderling kunnen bespreken. Ze pleit ervoor om de moties tijdiger in te dienen.

Motie 8 wordt behandeld tussen moties 2 en 3.

De agenda wordt vastgesteld.

1.3 MEDEDELINGEN

Portefeuillehouder **SLEGERS** geeft een update over EBS. Er is sinds de vorige vergadering veel gebeurd in de concessie Zaanstreek-Waterland. De dienstregeling is nog altijd niet perfect, maar gezien de instroom van nieuwe bussen en het verminderde uitvalpercentage is er verbetering zichtbaar. Eerder is de regioraad geïnformeerd over het opleggen van een boete aan EBS een boete voor de tekortkomingen tijdens de eerste maanden van de concessie in Zaanstreek-Waterland. EBS heeft hierop schriftelijk gereageerd. Na een zorgvuldig proces is besloten om EBS een boete op te leggen van € 2,2 miljoen. Die bestaat uit € 1,7 miljoen voor de tekortkomingen bij het begin van de concessie in december. De beloofde zero-emissiebussen en de stallingen met bijbehorende laadinfrastructuur waren er niet en ook de reizigersinformatie deugde niet. De tweede boete van € 500.000 is voor de rituitval tijdens de eerste maand van de concessie. Tot 21 mei a.s. kan beroep worden aangetekend. Er is een werkbezoek georganiseerd op 26 april jl. met regioraadsleden en

raadsleden bij EBS in Purmerend waar de nieuwe stalling kon worden bekeken en een rit is gemaakt met een elektrische bus.

De heer **BOBELDIJK** kon niet opmaken uit de stukken of ook ten aanzien van het rijden van de zomerdienstregeling een boete is opgelegd.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat dit geen onderdeel is van de boeteclausule. De ritten die zij niet rijden worden niet betaald.

De heer **HOEDEMAEKER** wil de garantie hebben dat de elektrische bussen pas in de Zaanstreek gaan rijden als het laadstation gereed is.

Portefeuillehouder **SLEGERS** heeft vernomen dat men niet afhankelijk is van het laadstation van Achtersluispolder. Vanuit het laadstation kan men ook de ritten rijden voor de Zaanstreek. De stroomvoorziening is bijna gereed (eind mei).

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** geeft een nadere toelichting ten aanzien van de personeelstekorten. Uiterlijk 15 mei a.s. kunnen regioraadsleden zich melden voor een overleg c.q. bezoek.

1.4 INSPRAAK

Er zijn elf insprekers.

De heer **DE JONG**, voorzitter Rover, afdeling Regio Amsterdam, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam (agendapunt 4.1). Hij vraagt aandacht voor de bediening van de binnenstad met het openbaar vervoer. Het betreft een aantal straten met drukke OV-lijnen met haltes dicht bij de winkels. Ook de verbouwing van het Centraal Station is erop gericht om 35% meer mensen te laten uitstappen op CS. Als in de toekomst vervoerbehoefte veranderen, dan vormen de voorgestelde ontwikkelplannen de ideale momenten om daar verder over te praten. Hij is het ermee eens dat er meer openbaar vervoer in de buitenwijken moet komen, maar de bewoners daar willen ook naar de oude wijken en de binnenstad. Het is vreemd dat iemand uit Oud-Zuid wel een rechtstreekse tramverbinding behoudt, maar bewoners van Overtoomse Veld, Nieuw Sloten en Buitenveldert dat straks ontberen. De passage in het PvE dat de Leidsestraat, Vijzelstraat, Utrechtsestraat en het Damrak uitsluitend door ontsluitende lijnen mogen worden bediend moet worden geschrapt. Hij begrijpt ook niet waarom nu al wordt gezegd dat de frequentie van de metro omhoog moet. Daarover moet eerst overleg zijn en dan moet de verhoging van de drukke tram- en buslijnen er ook bij worden betrokken.

Er zijn geen vragen.

Mevrouw **VAN DER VEER**, namens Belangenvereniging Nieuw Kempering, spreekt in over de voorgenomen ontvlechting van de metro in de Bijlmer-Oost. Ontvlechten van het metronetwerk is wat haar betreft heel onwenselijk. Ze woont bij station Kraaiennest. Dat is ver van de centrale stad. Metrolijn 53 is de enige lijn die ze kan gebruiken voor een

rechtstreekse verbinding en het zou voor haar en vele anderen een ramp zijn als die lijn verdwijnt. Ze is zelf beperkt in haar mobiliteit. Als ze over moet stappen naar lijn 54, dan kan ze, waarschijnlijk met velen, niet meer gebruik maken van het openbaar vervoer, terwijl dit wel een voorwaarde is om volwaardig mee te kunnen doen. Ontvlechting betekent uitsluiting van veel bewoners in de woonwijken langs lijn 53. Er is volgens haar een beter plan en dat is de Verbonden Stad. Ze pleit voor kruisbestuiving tussen de verschillende wijken.

De heer **BOBELDIJK** vraagt hoe het voelt dat voor een derde keer wordt voorgesteld om lijn 53 op te heffen.

Mevrouw **VAN DER VEER** wilde het beschaafd houden, maar ze moet eerlijk zeggen dat ze niet had verwacht om achter de kathedraal te moeten staan. Ze hoopt niet dat ze er straks voor een vierde keer moet staan. Zuidoost hoort bij Amsterdam. Het is geen blindedarm die erbij hangt. De wijk groeit enorm: hij is groter dan Nijmegen en heeft straks slechts één pendeldienst. Er is alleen aandacht voor de zijde van de Johan Cruijff ArenA maar de bewoners worden vergeten.

Mevrouw **BLOM**, namens de groep teleurgestelde en verontruste passagiers en ondertekenaars van de petitie, spreekt in over de route van buslijn 41 naar het Amstelstation in plaats van naar het Muiderpoortstation. Op rijm ageert ze tegen het inkorten van de buslijn 41.

De heer **BOBELDIJK** geeft douze points aan het betoog van mevrouw Blom.

De heer **GERSEN**, namens de Stichting Vrienden van Duivendrecht, spreekt in over de route van buslijn 41, met als thema 'Een strategische kijk op het gedoe'. De wethouder van Ouder-Amstel heeft onlangs overleg gehad met het GVB om vanaf het jaar 2026 na te denken over buslijn 41. Dat noemt hij een intentie zonder enige betekenis. Het is volgens hem strooizand van het GVB. De opdrachtgever en de gebruikers, en ook een motie van de raad, worden genegeerd. Hij wil graag lijn 41 door laten rijden naar Muiderpoort en invoering van het metrostelsel conform de voorstellen van de Verbonden Stad. Ook moet het GVB tot de orde worden geroepen.

Er zijn geen vragen.

Mevrouw **KUIP**, een betrokken bewoner van de buurt Bullewijk in Zuidoost, spreekt in over het behoud van het openbaar vervoer binnen stadsdeel Zuidoost. Ze is fervent gebruiker van het openbaar vervoer. Het is een verbinding van haar leven. Ze ziet drie bottlenecks ontstaan in Zuidoost. Het OV wordt minder, waaronder het inkorten van buslijn 41. Als ook nog een metrolijn verdwijnt, ontstaat nog meer druk. Evenementen in Zuidoost, waaronder in de Ziggo Dome, Johan Cruijff ArenA en AFAS Live, zorgen voor veel drukte in het openbaar vervoer, wat ten koste gaat van de reguliere reizigers. Zij maakt zich ook zorgen over de groei van het aantal inwoners van Zuidoost naar 180.000 personen.

Er zijn geen vragen.

De heer **MARINO** uit Nieuw-West, namens de Verbonden Stad, spreekt in over een directe metroverbinding naar de Johan Cruijff ArenA. Hij maakt zich zorgen over de herziening van het metroplan, want dan is de directe verbinding weg naar het Ziggo Dome, de Johan Cruijff ArenA en AMC. Er moet een goede verbinding blijven.

Er zijn geen vragen.

De heer **STOFFEL**, namens Kraaiennest Promoteam, spreekt in over het belang van bereikbaar openbaar vervoer. Hij is vijftien jaar oud en woont bij het Kraaiennest. Hij is afhankelijk van het openbaar vervoer. Het is beter dat er twee metrolijnen blijven en hij wil niet dat de rechtstreekse metrolijn 53 naar de binnenstad gaat verdwijnen.

Er zijn geen vragen.

De heer **NABIBAKS**, namens Buurtplatform Hart voor de K-buurt, spreekt in over "draagvlak voor de Verbonden Stad". Hij wil duidelijk maken dat de Verbonden Stad leeft in de samenleving. Hij zoekt hiervoor steun. Hij noemt diverse organisaties op uit stadsdeel Zuidoost die dit belang ondersteunen.

De **VOORZITTER** verzoekt hem de lijst met namen te deponeren bij het secretariaat.

De heer **BRANTJES** spreekt in namens de Coalitie van Buurtplatformen Zuidoost over het ongelijk investeren voor gelijke kansen en de relatie met Zuidoost. Hij maakt zich grote zorgen. Om de zoveel jaar worden voorstellen geopperd om de metroverbindingen te schrappen. Zo ook nu, terwijl de ziel van Zuidoost in de metrolijnen ligt. Dat is bij het begin van de Bijlmer erin gepompt. Het zijn de bloedaderen. Hij wil dat de verbindingen van het OV aldaar goed zijn, ook voor de gehele stad.

De heer **ASRUF** dankt de insprekers. Dat geeft aan dat het belang van het onderwerp groot is. Het is noodzakelijk dat de tijd wordt genomen om tot een goed besluit te nemen. Hiertoe is een participatieproces van twee jaar uitgetekend. Hij vraagt hoe de inspreker betrokken wil worden bij de besluitvorming.

De heer **BRANTJES** heeft zes jaar geleden iets dergelijks meegemaakt, toen de Coalitie van Buurtplatformen stakeholder werd van de Vervoerregio en het GVB. Hij heeft er daarna nooit meer iets van gehoord. Hij wil graag op de hoogte worden gehouden en de Coalitie van Buurtplatformen zou partner moeten worden van deze ontwikkeling.

De heer **BOBELDIJK** vindt het geweldig dat er wordt ingesproken. Hij vraagt hoe vaak het GVB overleg heeft gevoerd met de Coalitie van Buurtplatformen.

De heer **BRANTJES** antwoordt dat dit nooit heeft plaatsgevonden. Hij nodigt iedereen graag uit voor een buurtbezoek.

Mevrouw **SMIT** is enige weken geleden op bezoek geweest bij Zuidoost en was diep onder de indruk. Ze roept iedereen op om deze buurt te bezoeken.

Mevrouw **GUDS** heeft al twee keer eerder achter de kathedr gestaan en begrijpt niet dat een derde keer nodig is. Ze spreekt namens de nazaten van het Nederlands slavernijverleden. Een slavernijmuseum is in de maak, maar komt waarschijnlijk dicht bij het Centraal Station en niet elders in de wijken van Amsterdam. Ook aan de kant van het Kraaiennest willen de mensen snel bij het Centraal Station kunnen zijn. Ze stelt voor om de metro door te zetten naar Driemond en te zorgen voor een snelle veerverbinding tussen Driemond en het Centraal Station. Zij vindt dat buslijn 41 moet terugkomen. Verder moet naar voorbeeld in Miami een Jitney worden geïntroduceerd in Amsterdam. Ze pleit voor een seminar over het openbaar vervoer in Amsterdam.

De heer **MATTENS** vraagt wat een Jitney is.

Mevrouw **GUDS** antwoordt dat dit een klein circulaire bus is, die meer locaties aandoet dan een reguliere bus. In Nederland heet dat ook wel een Opstapper.

De heer **ASRUF** wijst erop dat op zijn voorstel wordt gewerkt aan een dergelijk initiatief.

Mevrouw **STUGER**, namens de organisatie Women Make Southeast, spreekt in over de gebiedsontwikkeling in Amsterdam, in dit geval Zuidoost. Er is een tool ontwikkeld voor hoe de stad eruit moet zien op basis van twaalf waarden. Een van die aandachtspunten is metrolijn 53, die is getoetst op basis van de waarden welvaart, eerlijkheid, mobiliteit, veerkracht en identiteit. Er zijn tal van voorzieningen in de wijk Zuidoost en het zou een ramp zijn als lijn 53 vervalt. Dat is namelijk het stadshart van Amsterdam-Zuidoost.

Er zijn geen vragen.

1.5 NOTULEN REGIORAAD d.d. 5 MAART 2024

De notulen van de vergadering d.d. 5 maart 2024 worden ongewijzigd vastgesteld.

2. VOORGENOMEN MOTIES

Er zijn tien moties ingediend.

Bij agendapunt 4.1 Bespreking concept Reactienota Ontwerpprogramma van eisen Inbesteding concessie Amsterdam 2025:

- Motie 1 - Laat de trams doorrijden
- Motie 2 - Betrek gemeenten Amstelveen en Uithoorn
- Motie 3 - Gegarandeerde overstap op Van der Madeweg bij ontvlechting en hogere frequenties metro's
- Motie 4 - Nadere uitwerking 'sociaal en maatschappelijke' functie openbaar vervoer
- Motie 5 - Kader ontvlechting metronetwerk
- Motie 6 - Strengere eisen voor liften en roltrappen op stations en haltes
- Motie 8 - Alle opties op tafel bij ontvlechting en hogere frequenties metro's

- Motie 9 - Onafhankelijk onderzoek naar scenario's om niet te ontvlechten
- Motie 10 - Behoud de Bijmerlijnen

Bij agendapunt 4.2 Eerste uitwerking Motie Bikker:

- Motie 7 - Betrekken van deelnemende gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam bij besteding extra middelen motie Bikker.

3. BESLUITVORMEND

3.1 KADERNOTA 2025

De heer **ADVOKAAT** spreekt namens de Rekeningcommissie. Er ligt een duidelijke werkbare Kadernota 2025.

De heer **VAN DEN BOSCH** vindt het een prima kadernota. Hij is blij dat onderzocht wordt wat de gevolgen zijn als het budget voor het openbaar vervoer niet meer stapsgewijs afneemt. Hij kan inmiddels tot de conclusie komen dat er juist geld bij moet. De motie Bikker is hier exemplarisch voor. Hij is blij met de opmerking over grote nieuwbouwlocaties die een OV-verbinding nodig hebben. Hij wil weten wat de gevolgen zijn van de veiligheidsinvestering voor andere gemeenten waarbij bepaalde straten van 50 km per uur worden heringericht en het regime van 50 km per uur naar 30 km per uur gaat. Er komt een apart subprogramma Concessie Amsterdam en daar wordt het subprogramma Activa GVB bijgevoegd. Dat verbaast hem, want het heeft geen relatie.

De heer **HOEDEMAEKER** merkt op dat het niet alleen met meer geld lukt om het personeelstekort op te lossen. Hij is benieuwd naar de verdere uitwerking van voorstellen om het GVB een goede werkgever te laten zijn. Hij is blij dat de ZAANIJ-verbinding wordt genoemd, maar het is teleurstellend dat voor de noordverbinding nog geen geld wordt gereserveerd. Hij informeert hoe vormgegeven wordt aan flexvervoer, deelmobiliteit en corridor hubs.

Mevrouw **MOESKOPS** geeft complimenten aan de kadernota die beleidsrijker is dan in voorgaande jaren en de richting die wordt uitgesproken.

De heer **ASRUF** geeft steun aan de prioriteiten die worden genoemd in de kadernota zoals het bevorderen van de veiligheid. Wel mist hij de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Hij vindt het daarnaast vreemd dat conform het STOMP-principe verschillende mobiliteiten tegenover elkaar gezet en niet naast elkaar.

De heer **SCHAAP** waardeert het dat de verkeersveiligheid prioriteit krijgt. Er wordt een veiligheidsinvestering gedaan om de snelheid in bepaalde wijken terug te brengen van 50 km per uur naar 30 km per uur. Het toepassen van 30 km per uur kan een negatief effect hebben op de doorstroming, bereikbaarheid en de reistijd. Ook de aanrijdtijden van hulpdiensten kunnen erdoor worden belemmerd. Hij hoopt op een goed participatieproces waarbij burgers kunnen meepraten. Ook vraagt hij hoe de doelgroep van 18 tot 35 jaar meer kan worden onderwezen inzake verkeersrisico's.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** vraagt aandacht voor de afstanden tussen de OV-opstappunten sinds de introductie van de Uithoornlijn. De bewoners van Zijdelwaard en Legmeer in Uithoorn worden straks geconfronteerd met een buslijn die beduidend minder frequent gaat rijden. Voor mensen die slecht ter been zijn is de halteafstand behoorlijk.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt:

- De kadernota is niet beleidsarm. Er is extra aandacht voor zaken die ertoe doen zoals verkeersveiligheid. Mogelijk kan ook in de regiogemeenten hiervoor meer geld worden ingezet.
- Via de motie Bikker komen extra middelen vrij om het openbaar vervoer een impuls te kunnen geven en niet te laten versralen.
- Ten aanzien van het terugbrengen van 50km-wegen naar 30km-wegen is het de bedoeling dat de VRA de mogelijkheid gaat faciliteren en promoten om een actieplan te kunnen maken. Dat is altijd in overleg met de gemeenten. Ook de gevolgen voor hulpdiensten worden daarbij in kaart gebracht.
- De vragen over de subprogramma's worden beantwoord in een memo.
- De noordverbinding (ZaanIJ) verdient inderdaad aandacht.
- Ten aanzien van deelmobiliteit is een programma met varianten geschreven voor regionaal deelmobiliteit. Op 17 december a.s. wordt de concrete invulling in de regio raad besproken. Om alle gemeenten hierin te betrekken vindt een ronde plaats langs alle deelnemende gemeenteraden. Op 19 juni a.s. wordt een regionale sessie hiervoor belegd in Zaanstad.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer krijgt wel degelijk aandacht, zoals het nastreven van goed functionerende liften. Met het GVB wordt een actieplan opgesteld.
- Ten aanzien van het STOMP-principe: het DB ziet de contradictie minder tussen fietsverkeer en openbaar vervoer. Alle soorten van mobiliteit moeten elkaar juist versterken. Het een sluit het ander niet uit.
- Het streven is niet alleen gericht om 50km-wegen terug te brengen naar 30km-wegen. Het kan ook betekenen dat alleen investeringen plaatsvinden in 50km-wegen, zonder dat de snelheid wordt teruggebracht naar 30 km per uur. Dat laatste geldt met name voor 50km-wegen die doorgaande wegen zijn en juist de souplesse moeten hebben om het verkeer door te laten rijden. Er zijn andere middelen voor om daar de verkeersveiligheid naar een hoger niveau te krijgen.
- Het betrekken van de bewoners geldt als een voorwaarde. De bewoner weet als beste hoe een straat is ingericht en waar de risico's liggen.
- Met regionale en lokale campagnes en voorlichting kan de groep van 18- tot 35-jarigen worden bereikt.
- Ten aanzien van de halteafstanden in Uithoorn verwijst hij naar de concessie. Dit wordt nagevraagd.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met de Kadernota 2025.

3.2. VERVOERREGIO REACTIE – 80% VERSIE MRA AGENDA 2025-2028

De heer **BEN IDDER** wijst op de ambitie om 175.000 woningen te bouwen tot het jaar 2030. Dat is goed dat dit gebeurt, maar het openbaar vervoer moet dan wel goed zijn geregeld.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt dat na de MRA-agenda een Uitvoeringsprogramma volgt. Per platform wordt het nader uitgewerkt. Bij elk woningbouwplan wordt uitdrukkelijk gekeken naar de ontsluiting en verbindingen in het betreffende gebied.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met de Vervoerregio reactie – 80% versie MRA Agenda 2025-2028.

4. TER KENNISNAME/INFORMEREND

4.1 BESPREKING CONCEPT REACTIENOTA ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN INBESTEDING CONCESSIE AMSTERDAM

De heer **VAN DEN BOSCH** stelt dat het PvE veel vooruitgang heeft geboekt. Een aantal zaken vraagt nog aandacht: de conducteur op de trams conform een serviceconcept en halteafstanden (wordt betrokken bij de motie Bikker).

De heer **VAN DEN BOSCH**, mede ondersteund door de heer **BEN IDDER**, dient de volgende motie in.

Motie 1 – Laat de trams doorrijden

"De regio raad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- in het PvE is bepaald dat de Vijzelstraat, Utrechtsestraat, Damrak en, vanaf 2028, de Leidsestraat alleen met ontsluitende lijnen bediend mogen worden;
- dit tot gevolg heeft dat tramlijnen van buiten de Ring, zoals de Amsteltram (lijn 25), niet door kunnen rijden naar het centrum van Amsterdam;
- het centrum van Amsterdam voor veel mensen van binnen én van buiten de Ring een belangrijke bestemming is;
- overstappen op de metro niet voor iedereen een realistisch alternatief biedt, bijvoorbeeld vanwege lange loopafstanden of een lastige overstap van tram op metro op Zuid;
- het daarom wenselijk is de mogelijkheid open te houden om, na zorgvuldige afweging in het kader van ontwikkelplannen, alsnog verbindende- of HOV-lijnen door de genoemde straten in de binnenstad te laten rijden;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- artikel 9, lid 2 tot en met 5, die bepalen dat de Vijzelstraat, Utrechtsestraat, Damrak en, vanaf 2028, de Leidsestraat alleen met ontsluitende lijnen bediend mogen worden, te schrappen;
- zo nodig extra eisen in het PvE op te nemen om te borgen dat lijnen die door de genoemde straten rijden het gewenste kwaliteitsniveau bieden;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **VAN DEN BOSCH**, mede ondersteund door de heer **BEN IDDER**, dient de volgende motie in.

Motie 2 – Betrek gemeenten Amstelveen en Uithoorn

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- in het PvE voor Concessie Amsterdam 2025 de betrokkenheid van concessiegemeenten goed geregeld is, zo is onder meer bepaald dat de concessiehouder (het GVB) zijn ontwikkelrol samen met concessiegemeenten moet invullen en dat het Jaarplan Vervoer afgestemd moet worden met concessiegemeenten;
- de gemeenten Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel volgens de begrippenlijst horend bij het PvE concessiegemeenten zijn;
- de gemeenten Amstelveen en Uithoorn vanwege de Amsteltram (lijnen 5 en 25) een groot belang hebben bij concessie Amsterdam;
- uit de beantwoording van zienswijze 8 van Adviescommissie Amstelland-Meerlanden de bedoeling blijkt om ook Amstelveen goed te betrekken;
- de gemeenten Amstelveen en Uithoorn echter geen concessiegemeente zijn en de betrokkenheid van die gemeenten, anders dan algemene bepalingen over het betrekken van belanghebbenden, nergens in het PvE expliciet geregeld is;
- de gemeenten Amstelveen en Uithoorn formeel geen concessiegemeente kunnen worden aangezien die gemeenten al onder de concessie Amstelland-Meerlanden vallen;
- dit er niet aan in de weg staat die gemeenten te betrekken op een wijze die meer recht doet aan het belang dat concessie Amsterdam voor ze heeft;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- bij de verdere uitwerking van het PvE de gemeenten Amstelveen en Uithoorn, onder meer waar het gaat om de uitwerking van ontwikkelplannen en jaarplannen, bij zaken die de gemeenten Amstelveen en Uithoorn raken in een positie te brengen die, voor zover dit juridisch en praktisch mogelijk is, vergelijkbaar is met die van concessiegemeenten;

en gaat over tot de orde van de dag."

Mevrouw **IJMKER** is blij met de reactienota en met name de plannen voor verbetering van de overstaplocaties, de halteafstanden en roltrappen. Ten aanzien van het inkoopbeleid vraagt ze aandacht voor maatschappelijk inkopen. Materialen voor bijvoorbeeld elektrische bussen komen vaak uit gebieden in de wereld die niet altijd vooropstaan voor wat betreft de bescherming van mensenrechten, biodiversiteit of milieu. De VRA heeft zich niet gecommitteerd aan het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen en ze vraagt waarom dit niet is gebeurd. Verder wil ze dat met het GVB het gesprek wordt aangegaan over de implementatie van het aanleveren van een duurzaamheidsrapportage.

Mevrouw **IJMKER**, mede ondersteund door de heren **ASRUF** en **KOYUNCU**, dient de volgende motie in.

Motie 8 – Alle opties op tafel bij ontvlechting en hogere frequenties

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- in het PvE een optie tot ontvlechting van het metronetwerk is opgenomen;
- het PvE nu voorsorteert op ontvlechting van de metrolijnen naar Amsterdam-Zuidoost;
- de Amsterdamse Adviescommissie echter heeft gevraagd om verschillende scenario's voor ontvlechting uit te werken;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- in voorbereiding op het Vervoerplan 2026 verschillende scenario's voor ontvlechting uit te werken en deze voor te leggen aan de regioraad;
- hierbij duidelijk de afwegingen en voor- en nadelen voor reizigers te delen op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk;
- hierbij de Amsterdamse gemeenteraad, stadsdelen en bewoners actief te betrekken;
- hiervoor de nodige aanpassingen in het PvE door te voeren;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ASRUF**, mede ondersteund door de heer **KOYUNCU**, dient de volgende motie in.

Motie 3 – Gegarandeerde overstap op Van der Madeweg bij ontvlechting en hogere frequentie metro's

"De Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- in het Programma van Eisen nu staat dat er maximaal 3 minuten overstaptijd mag zijn op Van der Madeweg en dat in daluren dit een gelijktijdige cross-platform overstap moet zijn;

van mening dat:

- een ontvlechting van het metronetwerk dusdanig effect heeft op de reizigersbeleving van het openbaar vervoer en in het bijzonder voor metrogebruikers;
- een ontvlechting van het metronetwerk mogelijk tienduizenden reizigers per dag raakt;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om het Programma van Eisen aan te passen waarbij er bij een minimale frequentie-eis van 8 keer per uur een gegarandeerde gelijktijdige cross-overstap op Van der Madeweg

- wordt aangeboden door het GVB bij ontvlechting van het metronetwerk;
- om in het Programma van Eisen op te nemen dat de frequentie van het metronetwerk bij invoering van de ontvlechting naar minimaal 10x per uur in de spits verhoogd wordt.

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ASRUF**, mede ondersteund door de heren **VAN DEN BOSCH** en **KOYUNCU**, dient de volgende motie in.

Motie 4 – Nadere uitwerking 'sociale en maatschappelijke' functie openbaar vervoer

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

constaterende dat:

- het Programma van Eisen stelt dat de komende jaren er ook oog moet zijn voor de sociale en maatschappelijke functie van het openbaar vervoer;

van mening dat:

- hiermee een belangrijke shift wordt gemaakt van het rendementsdenken binnen het GVB naar een maatschappelijke functie voor het openbaar vervoer waarbij de klant/reiziger het belangrijkste uitgangspunt is voor het GVB en de VRA;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om in de kaderbrief aan GVB te vragen hoe zij denken hun 'sociale en maatschappelijke rol' verder in te vullen boven op de minimumeisen die zijn opgenomen in het PvE;
- hierbij met concrete acties te komen bij het eerstvolgende ontwikkelplan van het GVB;
- de regioraad na het biedingsproces te informeren over welke afwegingen er door GVB gemaakt zijn om te komen tot een meer sociale en maatschappelijke inrichting van het openbaar vervoer;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ASRUF**, mede ondersteund door de heer **KOYUNCU**, dient de volgende motie in.

Motie 5 – Kader ontvlechting metronetwerk

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

constaterende dat:

- in het Programma van Eisen een optie tot ontvlechting van het metronetwerk is opgenomen;
- in de Amsterdamse gemeenteraad een motie is aangenomen waarbij expliciet gevraagd wordt om draagvlak te creëren bij belanghebbenden;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om met een concreet plan te komen om draagvlak te creëren bij belanghebbenden;
- bij de uiteindelijke afweging voor het ontvlechten van het metronetwerk de opties te toetsen aan o.a. de volgende aspecten:
 - sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting;
 - het comfort voor de overstap;
 - de vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei;
 - het draagvlak voor de gekozen optie;
 - de aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ASRUF**, mede ondersteund door de heren **KOYUNCU**, **BOBELDIJK** en **VAN DEN BOSCH** en mevrouw **SMIT**, dient de volgende motie in.

Motie 6 – Strengere eisen voor liften en roltrappen op stations en haltes

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

constaterende dat:

- in het Programma van Eisen geen aparte eis is opgenomen over het onderhoud en reparatie van liften op stations;
- het GVB in het gewijzigde ontwerp-PvE nu wel gevraagd wordt om reizigers op de hoogte te brengen van defecte liften en roltrappen;
- onderhoudseisen opgenomen zijn in het onderhoudscontract met het GVB, het zogeheten AMRI-contract;
- in het huidige AMRI-contract is opgenomen dat gedurende het hele jaar minimaal 95% van de liften beschikbaar moet zijn;
- dit betekent dat liften gemiddeld 11 dagen per jaar defect mogen zijn;

overwegende dat:

- toegankelijkheid op stations bijdraagt aan een inclusief openbaar vervoerssysteem en dit de afgelopen jaren te wensen over heeft gelaten;
- liften en roltrappen op stations van eigendom kunnen verschillen en bijvoorbeeld van de gemeente, ProRail, de Vervoerregio Amsterdam of het GVB kunnen zijn;
- dat deze eisen in het AMRI-contract nu gaan over gemiddeldes en niet over absolute aantallen en dat er nu bij de reparatie geen rekening wordt gehouden met omstandigheden zoals geen alternatieve lift, de afstand tussen stations en de aanwezigheid van alternatief OV op de desbetreffende halte of station;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- in het AMRI-contract de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen te verhogen naar een gemiddelde van 97%, in plaats van de huidig geldende 95%;

- en daarbij een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station toe te voegen en een correctief actieplan van GVB te eisen als hiervan wordt afgeweken;
- bij het herstel van roltrappen en liften een prioriteitenladder te hanteren waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn als eerst gerepareerd worden;
- de aangekondigde pilot voor betere reisinformatie en vervangend vervoer bij defecte liften en roltrappen na positieve evaluatie vast in te voeren;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **BOBELDIJK** dient de volgende motie in.

Motie 9 – Onafhankelijk onderzoek naar scenario's om niet te ontvlechten

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- er technische oplossingen mogelijk zijn die ontvlechten niet nodig maken;
- deze opties ook besproken worden zoals, meer vluchtwegen in de Oostbuistunnel of extra infrastructuur bij Centraal Station om metro's de mogelijkheid te bieden om te keren;
- er nu vrij globaal wordt gesteld dat deze mogelijke aanpassingen veel tijd vragen en heel veel geld kosten;
- deze opties op basis van een vrij summiere onderbouwing als onrealistisch en onwenselijk worden gezien;

constaterende dat:

- ontvlechten van het metronetwerk zeer verstrekkende consequenties heeft;
- bij het ontvlechtingsscenario dat als 'ideaal wordt gezien', Amsterdam teruggaat van vijf naar vier metrolijnen;
- Zuidoost hierdoor een metrolijn kwijtraakt;

voorts overwegende dat:

- de consequenties van het ontvlechten van het metronetwerk dusdanig verstrekkend zijn dat alternatieve scenario's om niet te ontvlechten meer onderzoek en onderbouwing verdienen;
- in de voorliggende plannen er nog twee jaar de tijd is voordat daadwerkelijk wordt overgegaan tot ontvlechting;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten naar alternatieve scenario's voor ontvlechten, dus metro's wel vaker laten rijden zonder een metrolijn te schrappen;
- hierbij de kosten voor alternatieve scenario's in beeld te brengen;
- in deze alternatieve scenario's onder andere mee te nemen:

- aanpassingen in de Oostbuis, het maken van een keerpunt en het sluiten van de Ringlijn;
- een commissie van regiораadsleden te benoemen die dit onderzoek begeleidt;
- dit onderzoek binnen twee jaar te laten uitvoeren en vóór 2027 terug te koppelen aan de regiораad;

en gaat over tot de orde van de dag."

Mevrouw **IJMKER** merkt op dat de SP eerder een soortgelijke motie heeft ingediend in de gemeenteraad van Amsterdam, maar deze verschilt wezenlijk van deze motie. Zij vraagt of dit kan worden toegelicht.

De heer **BOBELDIJK** antwoordt dat ontvlechten noodzakelijk lijkt, maar het primaire doel is het aanbod van het openbaar vervoer. Het aanbod mag niet achteruitgaan voor de gebruikers van het openbaar vervoer zoals voor de inwoners van Zuidoost.

Mevrouw **MOESKOPS** stelt dat de SP het doet voorkomen dat ontvlechting per definitie leidt tot vermindering van de kwaliteit. Dat is niet waar. Juist om de capaciteit hoog te houden en meer OV te bieden zijn de maatregelen nodig om te ontvlechten.

De heer **BOBELDIJK** is het hier niet mee eens. Veel bewoners van Zuidoost zijn het hier ook niet mee eens. Het komt hooghartig over als mevrouw Moeskops doet alsof zij de wijsheid in pacht heeft.

Mevrouw **IJMKER** vindt het niet waardig dat de fractie van SP onwaarheden voorlegt.

De heer **BOBELDIJK** vraagt slechts om een onderzoek van iets wat nog niet is onderzocht. Het is een onwaarheid als dat als onwaarheid wordt betiteld.

De heer **BOBELDIJK** dient de volgende motie in.

Motie 10 – Behoud de Bijlmerlijnen

"De regiораad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- ondanks de heldere boodschap van de inwoners van Zuidoost, belangenorganisaties zoals Gehandicapten Platform Zuidoost tot het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost om niet te ontvlechten;
- er nu nog een plan voorligt om het metronetwerk te ontvlechten; waarbij het samenvoegen van de lijnen 50 (Gein-Isolatorweg) en 53 (Centraal Station-Gaasperplas) als meest ideale scenario wordt gezien;
- Zuidoost in dit scenario een metrolijn verliest;
- De Reiziger Advies Raad eerder in zijn adviezen van 2023 nadrukkelijk geadviseerd heeft om het metronetwerk niet te ontvlechten;
- Cliëntenbelang Amsterdam zich ook meermaals heeft uitgesproken tegen een extra

overstap op station Van der Madeweg, omdat dit het openbaar vervoer voor mensen met een beperking minder toegankelijk maakt;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- de huidige metrolijnen in de Amsterdamse Bijlmer te behouden, te weten: lijn 50 (Gein - Isolatorweg) lijn 53 (Gaasperplas – Centraal Station) en lijn 54 (Gein - Centraal Station);
- alternatieve scenario's waarbij de metro wel vaker kan gaan rijden, maar er geen metro geschrapt hoeft te worden door onafhankelijk bureau te laten onderzoeken;
- dit onderzoek terug te koppelen aan de regioraad;

en gaat over tot de orde van de dag."

Mevrouw **MOESKOPS** spreekt haar waardering uit voor de intensieve begeleiding die de regioraadsleden hebben gehad vanuit de ambtenarij. Ze mist in het PvE hoe het beleid wordt gewaarborgd. Er kan worden gestuurd op stiptheid, maar hoe wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van de klantvriendelijkheid? Ze blijft van mening dat ontvlechting nodig is om te kunnen groeien in het netwerk. Ze heeft moeite met een aantal moties. Metrolijn 51 ontvlechten qua vervoerswaarde zal het niet redden. Daar moet iedereen eerlijk over zijn.

De heer **ASRUF** vreest dat, ondanks dat de frequentie omhooggaat, grote groepen mensen straks moeten overstappen en dat heeft echt impact op de reizigers. Er zijn tal van voorbeelden dat dit elkaar bijt. Hij wil ook graag weten hoe de dialoog eruit gaat zien met de belangengroep. Hij meent dat ervoor gezorgd moet worden dat er draagvlak wordt gecreëerd voor deze plannen en dat het goed wordt uitgelegd.

Mevrouw **MOESKOPS** denkt dat het naast elkaar kan bestaan dat de frequentie omhooggaat en er ook meer overstapmomenten zijn. Ze wijst daarnaast op Zuid als toekomstige hotspot voor het (internationaal) openbaar vervoer dat het Centraal Station kan ontlasten. Er wordt al zoveel mogelijk met de mensen gesproken, maar het participatietraject kan altijd beter.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- Dank aan alle insprekers. Het onderwerp leeft bij veel mensen.
- De inzet van het PvE is meer, beter en toegankelijker openbaar vervoer voor iedereen, ook voor mensen in Zuidoost en vele andere (kwetsbare) doelgroepen en de buurgemeenten. Er is tijd genomen om de opties te bespreken en het is duidelijk dat moet worden gezorgd voor een goede toegankelijkheid, meer frequenties en goede overstapmogelijkheden. In de metro is al sprake van meer opschaling omdat de frequentie daar omhoog moet. Evenwel maken niet alle opties kans en er is ook een verantwoordelijkheid naar de rest van de regio. Ze spreekt ondanks alles van een goed voorstel waarmee het participatietraject kan worden opgestart.
- De motie van de heer Asruf is spannend, maar het is zaak om gelijk bij de ontvlechting al te beginnen met het nog meer verhogen van de frequentie en het aanbod wordt verbeterd. Het personeelstekort bij de metro is overigens kleiner dan voor de bus en de tram. Er is bovendien nog twee jaar de tijd om te werven.
- Het participatieproces wordt geïntensiveerd en het plan daartoe wordt voorgelegd aan de regioraad (toezegging). Er wordt onder meer contact gelegd met de insprekers om

- hen er nader bij te betrekken. Overigens wil het DB wel uitsluitend komen met een eerlijk verhaal.
- Ten aanzien van het serviceconcept wordt het GVB iets meer vrijheid gegund. De inzet van het servicepersoneel is thans ongelijk verdeeld. Bekeken wordt of dit effectiever kan worden gedaan met een flexibelere inzet.
 - Ten aanzien van de halteafstanden is niet helemaal duidelijk wat de heer Van den Bosch bedoelt met zijn motie.
 - De positie van Amstelveen is terecht.
 - Er is gesproken over het manifest. Dat kan worden onderzocht op de punten circulair, biodiversiteit en klimaatadaptie. Het DB komt nog nader terug op de meerwaarde hiervan.
 - Ze is gematigd negatief over motie 1. Juist in de buitenwijken kan meer openbaar vervoer worden aangeboden door de maatregelen, ook al is nog niet goed te definiëren wat het lijnennetwerk zal zijn.
 - Motie 2 wordt omarmd. In het PvE wordt toegevoegd dat de VRA-gemeenten van grensoverschrijdende verbindingen van de concessie moeten worden betrokken aan de ontwikkeltafel.
 - Motie 8 wordt ontraden. De Vervoerregio zich ook te verhouden tot andere gemeenten in de regio. Bovendien volgt nog een participatieproces.
 - Motie 3 en 4 worden omarmd.
 - Motie 5 wordt omarmd. Het participatieplan wordt aangepast aan de uitgangspunten van het PvE, op basis waarvan er kan worden getoetst. De uitval van ritten geldt bij een langere storing.
 - Motie 6 wordt omarmd. Het GVB hecht eraan dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer op alle fronten goed moet zijn. Hier is een actieplan uit voortgekomen en binnenkort wordt de regioraad van dit plan op de hoogte gebracht.
 - Motie 9 wordt ontraden. Dit station is men inmiddels gepasseerd. Het is wel nodig om te ontvlechten om te bereiken dat er een robuust systeem ontstaat voor iedereen.
 - Motie 10 wordt ontraden. Op een gegeven moment kan de frequentie niet worden verhoogd zonder te ontvlechten.

Motie 1 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 20 stemmen voor en 19 stemmen tegen wordt motie 1 aangenomen.

Motie 2 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 30 stemmen voor en 9 stemmen tegen wordt motie 2 aangenomen.

Motie 8 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 25 stemmen voor en 14 stemmen tegen wordt motie 8 aangenomen.

Motie 3 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 35 stemmen voor en 2 stemmen tegen wordt motie 3 aangenomen.

Motie 4 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met algemene stemmen wordt motie 4 aangenomen.

Motie 5 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met algemene stemmen wordt motie 5 aangenomen.

Motie 6 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 38 stemmen voor en 1 stem tegen wordt motie 6 aangenomen.

Motie 9 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 8 stemmen voor en 31 stemmen tegen wordt motie 9 verworpen.

Motie 10 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 10 stemmen voor en 29 stemmen tegen wordt motie 10 verworpen.

Het concept Reactienota Ontwerpprogramma van Eisen Inbesteding concessie Amsterdam wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.2 EERSTE UITWERKING MOTIE BIKKER

Mevrouw **SMAND**, mede ondersteund door de gezamenlijke fracties van de gemeente Haarlemmermeer, dient de volgende motie in.

Motie 7 – Betrekken van deelnemende gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam bij besteding extra middelen motie Bikker

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 14 mei 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- via de motie Bikker jaarlijks structureel € 85 miljoen is toegekend aan de Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor het tegengaan van de verschraving van het openbaar vervoer;
- de VRA een cruciale rol speelt in het verbeteren van het vervoersaanbod en de mobiliteit voor onze gemeente en de omliggende gebieden;
- het van groot belang is dat de besteding van deze extra middelen transparant en doelgericht plaatsvindt, met aandacht voor de specifieke behoeften en uitdagingen van de deelnemende gemeenten;
- het betrekken van de deelnemende gemeenten bij de besluitvorming over de besteding van deze middelen essentieel is voor een effectieve en breed gedragen aanpak;
- het indienen van zienswijzen door de deelnemende gemeenten een passend middel is

om hun stem te laten horen en bij te dragen aan de vorming van de plannen van de VRA;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- de deelnemende gemeenten in de VRA rechtstreeks te betrekken bij de plannen die worden gemaakt voor de besteding van de extra middelen uit de motie Bikker;
- de deelnemende gemeenten in de gelegenheid te stellen om zienswijzen in te dienen over de voorgestelde plannen, zodat hun input kan worden meegenomen in de definitieve besluitvorming;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ALBERS** begrijpt de motie niet goed, want de regioraad is volgens hem bij uitstek de plek om zienswijzen in te dienen namens een gemeente.

Mevrouw **SMAND** antwoordt dat dit klopt. Het is zeker niet de bedoeling dat de gemeente het werk van de regioraadsleden overdoet. Er zitten echter vertaalslagen in, vanaf het begin tot het eindproduct.

De heer **LOPES** vraagt wat concreet wordt voorgelegd, wat anders is dan hetgeen al gebeurt.

Mevrouw **SMAND** antwoordt dat het haar streven is om het eindproduct dat na 21 mei a.s. verschijnt in de vorm van een voorstel breder tegen de gemeenten aan te houden.

De heer **VAN DEN BOSCH** is blij met het pakket maatregelen. Het mag nog wel een tandje concreter. Er zou een gebalanceerd pakket komen. Hij mist hoe die maatregelen zich tot elkaar gaan verhouden, met name in financiële zin. Gevraagd wordt waar de bedragen naartoe gaan. De motie van mevrouw Smand zie hij als overbodig als hiermee wordt bedoeld dat het voorstel steeds weer wordt teruggekoppeld naar de gemeenten.

De heer **LOPES** vindt buslijn 67 van belang. Verder moet de bus ook weer gaan stoppen bij de halte van station Zaandijk. De buurtbus van Westzaan moet blijvend worden ondersteund en buslijn 69 moet langs het spoor op de provinciale weg blijven rijden. De motie van mevrouw Smand wordt niet gesteund.

Mevrouw **SCHELLING** merkt op dat de uitwerking overzichtelijk was. Het is goed te zien dat de input van Landsmeer is genoemd. De tariefverlaging wil ze liefst zien als een toezegging.

De heer **ALBERS** meent dat de juiste koers wordt ingeslagen. De inzet van de motie Bikker is het voorkomen van verschraling van het openbaar vervoer. Een deel van het geld wordt evenwel ook besteed aan marketingcampagnes. Purmerend heeft daar bedenkingen bij. Beter kan het geld worden ingezet op het op orde brengen van de dienstregeling en het toepassen van effectieve maatregelen.

Mevrouw **MOESKOPS** is zelf erg gecharmeerd van de verdubbelaar. Als geld wordt ontvangen moet het zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Verder wil ze aandacht besteden

aan het nachtnet.

De heer **VAN DER PEET** vindt dat het bedrag meetbaar moet zijn als het wordt ingezet. Hoe is het besteed en welke effecten heeft het gesorteerd?

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- Vaak is in de regio raad behandeld dat er tekorten waren in het openbaar vervoer en thans doet zich via de motie Bikker voor dat een bedrag vrijkomt om te investeren. De lobby vanuit de Vervoerregio heeft resultaat gesorteerd.
- Er is getracht in het proces zoveel mogelijk mensen te betrekken.
- Er volgt nog een concreet voorstel met concrete bedragen die in een juiste verhouding zullen staan.
- Er zijn overigens veel wensen voor specifieke lijnen. Die kunnen niet allemaal worden gehonoreerd. Er heerst nog altijd een personeelstekort en dat is niet gelijk verdwenen.
- De gebiedstoegankelijkheid is vaak genoemd en wordt als serieus aandachtspunt gezien.
- Nachtnet valt onder een van de pijlers waarvoor al acties worden uitgezet.
- Het is onontbeerlijk dat een positieve modus wordt verkregen over het openbaar vervoer en dan is marketing een noodzakelijk middel.
- De motie wordt niet ondersteund. Er was al afstemming met de wethouders in elke gemeente. Die input is reeds verwerkt. Het werken met zienswijzen zal relatief veel vertraging opleveren.

Mevrouw **SMAND** merkt op dat motie 7 niet in stemming wordt gebracht.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.3 VOORBEREIDING EN COORDINATIE BO LEEFOMGEVING/MIRT 2024

De heer **LOPES** wil bij het volgende BO MIRT extra aandacht voor de A8 en A9 rond Zaanstad.

De heer **MATTENS** bemerkt een flink gat in het Mobiliteitsfonds vanwege een herprioritering. De kans dat er extra miljarden worden uitgetrokken voor de aanvullende aandachtspunten met betrekking tot de verlenging van de metrolijn Amsterdam-Haarlemmermeer, is iets minder groot geworden. De kosten om dit project voor te bereiden zullen hierdoor oplopen. Er zijn zorgen over het onnodig uitgeven van geld dat beter in andere kansrijkere projecten kan worden gestoken.

De heer **ADVOKAAT** stelt dat door de formatiebesprekingen veel op losse schroeven staat. Die zorg deelt hij met eenieder. Hij wil weten welke risico's men loopt en in hoeverre het rijk dat risico wil overnemen als projecten onverhoopt niet doorgaan.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt:

- Men zit thans in de verkenningsfase. Dat wordt 100% gedekt door het ministerie.
- De uitkomsten van de formatie wordt afgewacht. Zij is vooralsnog positief gestemd.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.4 JAARVERSLAG BEZWAARSCHRIFTEN, KLACHTEN EN VERZOEKEN WET OPEN OVERHEID 2023

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5. INGEKOMEN STUKKEN

5.1 BRIEVEN VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

5.1.a REGIORAADSBRIEVEN RAPPORTAGE EBS FEBRUARI EN MAART 2024

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.b REGIORAADSBRIEF AANPAK FATBIKE-PROBLEMATIEK EN AANVULLENDE STANDPUNTEN

Mevrouw **STROO** heeft eerder haar zorgen gedeeld over de populariteit van de fatbikes op de jongeren en de toenemende fietsongelukken. Het DB deelt die zorgen en er zouden acties worden ondernomen. Ze ziet dat die acties nog weinig effect hebben gesorteerd. Het rijk zal meer inspanning moeten plegen om de urgentie ervan te benadrukken. Daadkracht lijkt te ontbreken. Het is zorgwekkend dat men in deze fase nog altijd zit in het stadium van lobbyen. Het is geen verwijt, maar meer een steunbetuiging aan het DB om die lobby stevig in te zitten in de hoop dat de minister het oppakt.

Mevrouw **IJMKER** sluit aan bij het betoog van mevrouw Stroo. Ze zag zes actielijnen die vooral gericht zijn op lobby en bewustwording. Zij wil graag hardere maatregelen en wil weten hoe de VRA gaat anticiperen.

De heer **SALHI** stelt dat de boa's extra bevoegdheden krijgen, maar hiervoor is onvoldoende capaciteit. Hij wil weten hoe de VRA de integrale samenwerking tegen het fenomeen fatbikes van toepassing wil laten zijn.

Mevrouw **MOESKOPS** deelt de zorgen maar ze maant tot voorzichtigheid, omdat het verschil wordt gemaakt door degene die bestuurder is van de fatbike. De ene vertoont wanstaltig gedrag en de ander fietst netjes op de fatbike.

Mevrouw **STROO** ondersteunt het betoog van mevrouw Moeskops. Het gaat voornamelijk om de populariteit voor fatbikes onder jongeren. Er zijn ook mensen die wel correct op de fatbike zitten, maar dat zijn meestal geen jongeren. De juiste doelgroepen moeten worden benoemd.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat er volop een lobby wordt gevoerd om de fatbikes te weren. Het gaat overigens niet alleen om de fatbike maar in zijn algemeenheid alle elektrische voertuigen die verkeersonveiligheid kunnen veroorzaken. De zorgen worden gedeeld en alles wordt gedaan om risico's terug te dringen. Voorstellen worden in overleg

met de minister besproken, evenwel loopt dit niet altijd vlot. Dat ligt ook aan het feit dat twee ministeries hierbij zijn betrokken (IenW en Justitie). Via de G4 en de koepelorganisatie alsmede de eigen partners vindt overleg plaats. De bevoegdheden voor de boa's zijn uitgebreid waarbij met name aandacht is voor het preventieve deel. Er komt een landelijk verbod op de opvoersetjes voor zowel fatbikes als elektrische fietsen. Tot slot komt er een nationale helmstrategie voor het vrijwillig gebruik van een fietshelm en een campagne gericht op de kwetsbaarheid bij het gebruik van fatbikes en elektrische fietsen. Een kentekenplicht zorgt er niet voor dat het fietsgebruik wordt verminderd. Voor de boa's is de VRA niet verantwoordelijk. Er kan alleen maar een stukje ondersteuning worden geboden. Het vizier wordt niet alleen gericht op de fatbikes maar alle elektrische fietsen worden erin meegenomen. De afstemming gebeurt regionaal met de politie, gemeente, VRA en de politie. Er wordt onderzocht of de hulpmiddelen die de fatbike kunnen opvoeren landelijk kunnen worden verboden.

Mevrouw **IJMKER** wil graag inzicht in hoe de campagne eruit gaat zien.

Portefeuillehouder **SLEGERS** zegt dit schriftelijk toe.

De heer **BEN IDDER** vraagt of de heer Slegers zelf een helm draagt als hij buiten gaat fietsen.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat hij amper gebruik maakt van een fiets.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** meent dat bij een fatbike de gebruiker niet hoeft te trappen en dan is het in wezen snorfiets. Voor een snorfiets geldt een kentekenplicht en een helm.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat een fatbike in zijn ogen hetzelfde is als een e-bike. Het is een fiets met trapondersteuning.

5.1.c REGIORAADSBRIF BESLUIT BOETES EBS

De heer **HOEDEMAEKER** heeft eerder deze week vragen gesteld en die zijn snel en naar tevredenheid beantwoord. Hij had nog één vraag: kan de regioraad inzage krijgen in het advies van de RAR over de besteding van de boetes? Dit is mogelijk en hij hoopt dat het DB die cijfers ter beschikking wil stellen.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt bevestigend.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.d REGIORAADSBRIF STAND VAN ZAKEN TARIEFACTIE 2024

Mevrouw **STROO** vraagt of er een mogelijkheid bestaat om de Stadspas hiervoor in te zetten. Dit was niet nodig omdat de doelgroep direct zou worden benaderd. Door privacywetgeving blijkt het niet mogelijk en worden de kaartjes via een openbare website verstrekt. Vooral mensen met een smalle beurs moeten hiervan profiteren en daarom moet deze doelgroep zoveel mogelijk worden bediend. Ze geeft in overweging om andermaal de Stadspas te

gebruiken. Ze blijft het jammer vinden dat de AVG een spelbreker is bij dit soort hulpinitiatieven.

De heer **VAN DEN BOSCH** vindt het jammer dat het niet is gelukt zoals gewenst met de tariefactie. Hij complimenteert het DB ermee dat er zo snel is teruggeschakeld. Het grootste deel van de kaartjes is volgens hem bij de doelgroep beland. Wel vraagt hij hoe te handelen in 2025.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat is onderzocht of er mogelijk andere manieren waren om de kaartjes te distribueren. Er is uiteindelijk toch gekozen voor een website. Dit levert een positief beeld op van het OV. In de toekomst wordt de doelgroep op de hoogte gesteld dat deze de kaartjes kan aanvragen via een brief waardoor de doelgroep een informatievoorsprong krijgt. Een toekomstscenario wordt nog uitgewerkt, in combinatie met de motie Bikker.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2 BRIEVEN VAN DERDEN / RAADSADRESSEN

5.2.a NIEUWSBERICHT OV-KLANTENBAROMETER 2023

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2.b BRIEF GVB NAAR AANLEIDING VAN ARTIKEL AT5

Wordt behandeld in de volgende vergadering.

5.2.c REACTIE ANWB OP 80% VERSIE MRA AGENDA 2025-2028

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3 METROPOOLREGIO AMSTERDAM

5.3a MAANDELIJKSE MRA RAADS- EN STATENLEDEN BERICHTEN

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3b EINDVERSLAG IMPLEMENTATIE SAMENWERKINGSAFSPRAKEN

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3c WENSEN EN OPVATTINGEN 80% VERSIE MRA AGENDA

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3d MRA TERMIJNAGENDA, JAARPLANNING EN ACTUALITEITENOVERZICHT

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. RONDVRAAG EN SLUITING

6.1 RONDVRAAG

De heer **ADVOKAAT** wil weten of de identiteit van de inspraakreactie 1.5F is gecontroleerd. Er is ondertekend met de naam R. van der Horst.

De **VOORZITTER** antwoordt dat het iemand is die heel toevallig dezelfde naam en voorletter hanteert als de portefeuillehouder.

Mevrouw **SMIT** heeft vragen over de aangenomen motie inzake lijn 41. De wethouder heeft het GVB gesproken en het was volgens het GVB totaal geen probleem dat lijn 41 over twee jaar weer gewoon naar het Muiderpoortstation gaat rijden. Er zijn dus twee soorten verklaringen. Ze vraagt hoe het DB in dezen gaat handelen.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat ten aanzien van het PvE minimumeisen zijn gesteld over wat er minimaal moet rijden. Het is niet zeker dat het GVB lijn 41 weer gaat herstellen. Het personeelsbestand wordt thans constant gemonitord. Opschaling van lijn 41 lukt thans nog niet.

6.2 SLUITING

Niets meer aan de orde zijnde sluit de **VOORZITTER** de vergadering om 22.25 uur.