

CONCEPTNOTULEN VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE REGIORAAD OP 9 MEI 2023

Voorzitter: P.C. de Waal

Secretaris: R. Salden

Aanwezig:	
W. Advokaat	(Ons Diemen-Diemen)
J. Albers	(Gemeentebelangen-Purmerend)
F. Asruf	(PvdA-Amsterdam)
A. Bakker	(PvdD-Amsterdam)
Y. Ben Idder	(D66-Amstelveen)
E. Bobeldijk	(SP-Amsterdam)
P.J. Boerman	(GroenLinks-Haarlemmermeer)
A. van den Bosch	(PvdA-Amstelveen)
O.E.M. Brautigam	(DUS!-Uithoorn)
C. Brocken-Swart	(GroenLinks-Purmerend)
Z.D. Ernsting	(GroenLinks-Amsterdam)
H. Grader	(Ouderenpartij AOV-Purmerend)
M. Greunsven	(GroenLinks-Landsmeer)
F. van Groeningen	(Burgerbelangen-Amstelveen)
P. van Haasen	(PVV-Zaanstad)
F. Hoedemaeker	(D66-Zaanstad)
M. Hogervorst	(FORZA!-Haarlemmermeer)
M. van der Horst	(Lid DB D66-Amsterdam)
E. Ijmker	(GroenLinks-Amsterdam)
J.A. Jägers	(VVD-Diemen)
E.A.M. Karregat	(VVD-Edam-Volendam)
J. Kerkhoven	(DZ-Zaanstad)
B. Klein Haneveld	(GroenLinks-Waterland)
W.T.J.M. Koster	(Absoluut Aalsmeer-Aalsmeer)
S. Koyuncu	(DENK-Amsterdam)
K.M. Kreuger	(JA21-Amsterdam)
P.E.M. van Leeuwen	(Gemeentebelangen-Uithoorn)
M. van Leeuwen	(VVD-Amstelveen)
F. Lopes	(VVD-Zaanstad)
M.A. Mattens	(PvdD-Zaanstad)
T. van der Meer	(CDA-Aalsmeer)
E. Moeskops	(D66-Amsterdam)
J.M.B. Molenaar	(Volendam80-Edam-Volendam)
M.H. Ruigrok	(Lid DB VVD-Haarlemmermeer)
A Salhi	(HAP-Haarlemmermeer)
E. Schmit	(D66-Amsterdam)
G. Slegers	(Lid DB CDA-Zaanstad)
N. Stroo	(GroenLinks-Zaanstad)
D. Wijnants	(VVD-Amsterdam)

W. Zeekant	(Stadspartij-BPP-Purmerend)
Afwezig:	
R.M. Dral	(VVD-Oostzaan)
B. Minderhoud	(PvdA-Amsterdam)
E.J. van der Peet	(CDA-Haarlemmermeer)
N. Rodrigues Pereira	(Goed voor Amstelveen-Amstelveen)
J. Schalkwijk	(CDA-Wormerland)
C.R. Smand	(D66-Haarlemmermeer)
R. Smit-Lotterman	(Natuurlijk Belang-Ouder-Amstel)
H.P. Spijker	(EEN Haarlemmermeer-Haarlemmermeer)
A. Verhoef	(VVD-Landsmeer)

1. OPENING REGIORAAD

De **VOORZITTER** opent de openbare vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Berichten van verhindering zijn ontvangen van mevrouw Smand, mevrouw Verhoef, de heer Minderhoud, mevrouw Dral, de heer Van der Peet en de heer Spijker. De heren Asruf en Schmit sluiten later aan. Het Reglement van Orde wordt toegelicht.

2. VASTSTELLEN AGENDA

De **VOORZITTER** meldt het indienen van drie moties. De heer **KREUGER** wenst motie 3 niet meer te ondersteunen.
De agenda wordt vastgesteld.

3. MEDEDELINGEN

De **VOORZITTER** meldt een extra regioraadsvergadering op 6 juni a.s. (aanvang 18.30 uur). Het belangrijkste onderwerp is de concessie Amsterdam. Op 11 juli a.s. is de reguliere regioraadsvergadering en die begint om 19.00 uur.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** merkt op dat in de regioraad van 7 maart jl. is gesproken over tijdige en heldere communicatie over de dienstregeling in verband met de personeelstekorten. Er was een terugkoppeling toegezegd. In de gesprekken met de vervoerders is aandacht gevraagd voor afdoende communicatie met de reizigers bij wijzigingen. Het belang hiervan is onderschreven door de vervoerders.

4. INSPRAAK

Er zijn drie insprekers.

Mevrouw **BOERLAGE**, namens de bewoners van de Akropolistoren, gaat nader in op de bereikbaarheid van het OV voor mensen die slecht ter been zijn. Ze wijst op het ontbreken van

een bushalte aan de noordkant van het Zeeburgereiland. Deze bushalte was destijds bij de realisatie van de Akropolistoren toegezegd, maar nog steeds zijn de bewoners gedwongen om een lange wandeling te maken. Er is ruimte voor een bushalte en dat zou prioriteit moeten hebben. Buslijn 37 kan daarvoor worden gebruikt.

De heer **ALKEMADE**, secretaris van de Stichting Luchttunnel, gaat nader in op de brug over het IJ. Hij gaat eerst nader in op de historie van allerlei bruggen en tunnels in Amsterdam. Welk rijtje hij ook maakt, het eindigt volgens hem altijd met sint-juttemis. Het bestuur van de Stichting Luchttunnel heeft besloten om ermee te stoppen, want er is weinig fiducia dat er een brug gaat komen. Mocht het zover komen dat de regioraad er toch over gaat praten, legt hij voor dat er wellicht ook een brug bij het CS moet komen.

De heer **WEGGEMAN**, namens Cliëntenbelang Amsterdam, gaat nader in op de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het OV voor mensen met een beperking. De aangekondigde plannen voor het OV heeft Cliëntenbelang Amsterdam onaangenaam verrast. De voorstellen zijn bijna net zo ingrijpend als bij de invoering van de Noord/Zuidlijn. Toen is een zwart-witboek aangeboden inzake OV voor mensen met een beperking. Er zijn nog altijd veel problemen met het OV, zoals liften die niet werken, problemen met het instappen en het opheffen van haltes. Voor mensen met een beperking geeft dit veel onrust want alternatieven zijn er vaak niet of er staan veel obstakels. Hij wenst graag een gesprek voordat de regioraad over de voorstellen een besluit neemt.

De heer **ERNSTING** vraagt of ook gesprekken worden gevoerd met de landelijke politieke partijen.

De heer **WEGGEMAN** antwoordt dat de landelijke koepel optrekt richting de landelijke politiek met dezelfde boodschap.

5. NOTULEN REGIORAAD d.d. 7 MAART 2023

De notulen van de regioraad d.d. 7 maart 2023 worden ongewijzigd vastgesteld.

6. BRIEVEN VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

6.1 STAND VAN ZAKEN TARIEFACTIE 2023

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** meldt dat de actie op 8 mei jl. is gestart. Er is een communicatietraject gaande. Momenteel zijn 600.000 kaartjes aangevraagd. De gemeente heeft een toolkit gekregen met informatie en campagneplaatjes om er zelf ook over te communiceren. De doelgroep is al eerder actief benaderd. Er zijn kaartjes achter de hand gehouden voor mensen uit de Blijf van mijn Lijf-huizen. De Voedselbank is er ook bij betrokken.

De heer **VAN HAASEN** heeft de actie gevolgd en het loopt als een speer. Er wordt evenwel geen toetsing gedaan naar inkomen en dus kunnen ook miljonairs een kaartje aanschaffen. Dat is vreemd.

De heer **WIJNANTS** heeft dezelfde zorgen als de heer Haasen. De controle is kennelijk niet goed gegaan. Hij vraagt of er een meetmoment komt om te checken of de kaarten bij de juiste doelgroep zijn aangekomen.

Mevrouw **BROCKEN** haakt in op de opmerking van de portefeuillehouder dat een aantal kaartjes achter de hand is gehouden. Ze vraagt hoe die kaarten worden verstrekt aan de Blijf van mijn Lijf-huizen.

De heer **VAN DEN BOSCH** reageert op de eerste twee sprekers. Het is uitgebreid besproken en er is mee ingestemd dat er geen strikte controles zouden zijn om bureaucratie tegen te gaan. Hij wil dit geweldige plan gewoon uitgevoerd gezien.

De heer **WIJNANTS** verbaast zich over de opmerking van de heer Van den Bosch. Hij is namelijk altijd voorstander geweest van een doelmatige besteding van de publieke middelen. Wanneer kaartjes terechtkomen in handen van miljonairs, dan is dat geen goede besteding van publieke middelen.

De heer **VAN DEN BOSCH** antwoordt dat een bijdrage van hem in de vorige vergadering niet nodig was omdat het DB het voorstel goed had toegelicht.

De heer **ASRUF** wijst erop dat de heer Van den Bosch met een motie kwam om de kaarten te verspreiden via de Voedselbank. Toen is door het DB besloten om het via die kanalen te distribueren.

De heer **VAN HAASEN** heeft zich hard gemaakt voor een brede spreiding van de kaarten over alle deelnemende gemeenten. Als hij dan berichten krijgt dat iedereen het kan aanvragen, dan vraagt hij zich af of er geen geld over de balk wordt gegooid.

Mevrouw **STROO** heeft geen aantallen kaarten gehoord die aan de Voedselbank zijn verstrekt.

De heer **KREUGER** denkt dat veel mensen zich erin hebben vergist hoe snel die kaarten zijn gevonden. Verder is iedereen erbij geweest toen besloten werd om geen controle door te voeren. Het ging om een relatief kleine actie waarbij geen bureaucratische rompslomp was gewenst. Wie nu kritiek heeft, had dat in de vorige vergadering moeten spuien.

De heer **VAN HAASEN** heeft begrepen dat € 500.000,00 is gebruikt voor marketing. Dat bedrag had beter kunnen worden besteed aan meer controle.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat is uitgegaan van het vertrouwen in de aanvragers dat zij ook daadwerkelijk behoren tot de doelgroep. De regioraad heeft destijds ingestemd met de voorwaarden dat er niet gecontroleerd zou worden. Bovenal is het nog altijd een zeer goed idee gebleken om kaartjes te verstrekken. Dat niet iedereen onder de doelgroep valt, daar kan ze mee leven. Er is in elk geval veel bureaucratie vermeden en er hoefde geen ingewikkeld controlemechanisme in werking te worden gesteld. Wat de gemeente nog wel heeft gedaan is de organisaties die de doelgroepen kennen een week van

tevoren in te lichten, zodat men zich kon voorbereiden. De actie is een groot succes, mede doordat dit zonder al te veel overhead tot stand is gekomen. Achteraf kan geen check worden uitgevoerd op waar de kaartjes terecht zijn gekomen. Wel wordt de organisaties gevraagd wat zij hebben gedaan om de mensen te wijzen op het bestaan van de actie. Verder worden verhalen opgehaald van mensen die een kaartje hebben bemachtigd. Voor veel mensen kon een verschil worden gemaakt en velen waren er blij mee. Er zijn 12.500 kaarten achter de hand gehouden voor kwetsbare doelgroepen.

De heer **ASRUF** vraagt of ongedocumenteerde mensen ook een kaartje konden aanvragen. Zij beschikken immers niet over een vast woonadres. Gevraagd wordt of ze onder de doelgroep vallen.

De heer **WIJNANTS** spreekt dank uit aan het DB. De actie is breed uitgezet en de boodschap dat je gratis kon reizen is goed aangekomen. Het bereik was in sommige gevallen echter te groot en dus hebben ook mensen die niet in de doelgroep vallen, ervan gebruik kunnen maken. Dan is het logisch dat hij er kritisch over is. Welke performance-indicatoren zijn er als het DB wederom besluit tot een tweede actie om kaartjes uit te delen, terwijl het effect niet kan worden gemeten? Het gaat om schaarse publieke middelen die op de meest doelmatige manier moet worden besteed.

De heer **ERNSTING** stelt dat het geld niet kwijt is. Het zou sowieso aan de vervoerders worden gegeven en er is reclame gemaakt voor het openbaar vervoer. Hij acht de actie voor herhaling vatbaar en vraagt of een evaluatie wordt toegepast.

De heer **WIJNANTS** kan het ermee eens zijn dat het een soort verkapte subsidie is voor het GVB.

De heer **VAN HAASEN** vraagt of de kaartjes op naam worden verstrekt.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat er kennelijk een grote vraag is naar gratis OV-kaarten. Hieruit blijkt dat er een grote behoefte was en de actie was een groot succes. Een evaluatie wordt omarmd. Ze gaat kijken of de ongedocumenteerde mensen ook recht hebben op een kaartje. Overigens was het duurder worden van het OV aanleiding voor de regioraad om deze actie te starten. De reden was niet dat er incidenteel geld over was.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.2 CONCEPTVERVOERPLAN GVB 2023 EN 2024

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** meldt dat het DB heeft besloten om € 20 miljoen uit het herstellbudget ter beschikking te stellen aan het GVB om de financiële tekorten te dichten.

De heer **KREUGER** was benieuwd wat de wijzigingen in de bedrijfsvoering inhouden.

Mevrouw **MOESKOPS** begrijpt dat de Amsterdamse concessie in slecht weer verkeert omdat de exploitatiesubsidie is afgebouwd. Ze stelt dat het zeer solidair is dat dezelfde Vervoerre-

gio die heeft geprofiteerd van de concessie van Amsterdam nu zorgt dat het laatste jaar van de concessie wordt overbrugd. Dat is in het belang van de hele regio. De regio Amsterdam groeit en de vervoersbehoefte zal de huidige vele malen overschrijden. Door nu te investeren in het in stand houden van het netwerk, is de kans groot dat er eerder wordt verdiend aan het netwerk. Er is in het voorliggende vervoersplan geen informatie verkregen over de financiële onderbouwing. Gevraagd wordt of het verstandig is om op deze manier door te gaan.

De heer **BOBELDIJK** vindt dat de ondergrens nu al is bereikt qua OV. In het stuk van het bestuur staat dat men zich hard zal maken in 2024 voor het in stand houden van de voorzieningen, maar dat dient eigenlijk ook al in de huidige toestand te gebeuren.

De heer **BEN IDDER** leest dat lijn 5 wordt doorgetrokken naar de Westwijk in Amstelveen. Daar zijn ze blij mee. Betekent dit dat er meer trams gaan rijden? Er zijn zorgen over geluidsoverlast.

De heer **ASRUF** kan aansluiten bij de betogen van mevrouw Moeskops en de heer Bobeldijk. Hij vraagt aandacht voor het verdwijnen van parallelle lijnen als de grote lijnen onverhoopt wegvallen, zoals de storing bij de Noord/Zuid-lijn. Daardoor kunnen mensen niet van A naar B. Men zit aan de ondergrens. Dat moet worden bewaakt. Verder roept hij op tot verdere investeringen in de mobiliteit. Er is geen inzicht in de financiële onderbouwing en welke scenario's c.q. keuzes voorlagen.

De heer **KARREGAT** hoorde in de vorige vergadering dat nadrukkelijk werd gekeken naar betere benutting van de capaciteit en het in stand houden van parallelle lijnen. Dat gebeurt ook. Hij geeft hier complimenten voor.

De heer **ERNSTING** herinnert aan het advies dat morgen voorligt bij de Amsterdamse gemeenteraad ten aanzien van het GVB en dat is tamelijk kritisch. Wellicht moet er geld bij, want de bodem is in zicht en bovendien wordt overwogen een aantal lijnen af te schalen.

De heer **VAN DEN BOSCH** vindt dat het OV ook heel belangrijk is voor de regio. Als het GVB gaat afschalen, dan merken de regiogemeenten het als eerste dat het daar nog voller komt te staan met auto's. De voorgaande betogen worden ondersteund om het OV meer te ondersteunen.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** geeft mee dat de bewoners uit Uithoorn blij zijn dat de Amsteltram doorrijdt naar Amsterdam-Centrum. Als de Uithoornlijn in de spits meer gaat rijden, past het dan nog wel in het bestemmingsplan? En leidt het tot problemen bij de spoorwegovergang?

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- Het rijk moet bezuinigen en er lijkt geen extra geld beschikbaar te worden gesteld voor het OV. Dat maakt het ingewikkeld.
- De vraag over de spoorwegovergang wordt nagegaan.
- De vraag over geluidsoverlast wordt nagegaan.

- Bekeken wordt hoe het GVB de zienswijzen behandelt waarna een definitieve versie van het vervoerplan verschijnt.
- De wijzigingen in de bedrijfsvoering betreffen bedrijfsgevoelige informatie en daar kan ze zich niet over uitweiden.

De heer **ASRUF** vraagt om een financiële onderbouwing toe te voegen aan het voorliggende document.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat zoveel mogelijk beschikbare technische informatie wordt gegeven.

Mevrouw **MOESKOPS** heeft er begrip voor dat bedrijfsgevoelige informatie niet wordt verstrekt, maar ze wijst erop dat die informatie ook in besloten sessies kan worden behandeld. Het is lastig instemmen met een vervoerplan als niet bekend is welke cijfers zijn gebruikt en waarop keuzes zijn gebaseerd.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat ze zich goed kan voorstellen dat er behoefte is aan een financiële onderbouwing. Een besloten sessie houdt ze als optie achter de hand.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.3 KAMERBRIEF UITKOMSTEN GESPREKKEN OV-SECTOR N.A.V. NOVB-CONFERENTIE

Op 22 februari jl. is eenieder geïnformeerd over de uitkomsten van de NOVB-conferentie over urgente openbaarvervoervraagstukken. Op 19 april jl. is het gesprek met vervoerders en de staatssecretaris over de noodzaak om het openbaar vervoer op peil te houden vervolgd. Hoewel partijen het met elkaar eens zijn over de noodzaak, is duidelijk geworden dat hiervoor bij het rijk geen middelen beschikbaar zijn.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** vindt dat teleurstellend. De politieke fracties moeten zich in Den Haag er nog over buigen. Ieder wordt gevraagd om zijn of haar invloed aan te wenden.

De heer **KREUGER** leest dat het ieder jaar slechter wordt. Hij ziet niet zomaar voor elkaar komen dat de zaken in 2026 weer goed zullen gaan. Hij vraagt of het DB het weer op de rit krijgt. Of wellicht moet het serviceniveau worden verbeterd. Ten aanzien van het indexeren van lonen, meent hij dat er ook een taak is weggelegd voor de politieke partijen om het leven niet zo duur te maken.

De heer **ASRUF** noemt het teleurstellend dat het kabinet niet over de brug komt, terwijl er wel € 18 miljard wordt gereserveerd voor klimaatmaatregelen. Hij vraagt het DB of er toch meer geld kan worden gegenereerd. Verder wil hij meer informatie over het groenticket.

De heer **ERNSTING** stelt dat de heer Kreuger zich steeds meer ontpopt als linkse politicus. Hij leest in de brief van de minister dat er een uitdaging ligt bij de vervoerders om te komen tot

een optimale aanpassing aan de veranderde reispatronen. Klopt het dat de vervoerders zich volgens de minister moeten aanpassen aan een lagere vraag door minder aanbod te leveren? De tweede vraag behelst de aandacht in de provincies voor het OV, terwijl dat voor Amsterdam niet provinciaal is geregeld, maar via de Vervoerregio.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het rijk uitgaat van andere reizigerspatronen na corona en dat men zich hierop aanpast met veranderd aanbod. Dat is een andere houding dan die van het DB die uitgaat van groei van het OV. De afgelopen maanden waren er zelfs meer reizigers dan is voorspeld. De reizigers vinden de weg terug naar het OV en er zijn meer opbrengsten. Een discussie over meer betaalbaarheid of meer betrouwbaarheid van het netwerk is niet eenvoudig. Een groenticket wordt nader uitgewerkt, maar de inhoud hiervan is haar niet bekend, ofschoon ze erg benieuwd is. Toch lijkt er weinig budget om dit haalbaar te krijgen als het rijk niet meebetaalt. Ten aanzien van de indexering van de lonen wordt gesteld dat de gesprekken nog niet ten einde zijn. De afschaling zou overigens nog veel dramatischer zijn geweest als er ook niet veel inkomsten tegenover stonden en men heeft in het OV goed gedraaid. Het had dus nog veel erger gekund.

7. INGEKOMEN STUKKEN

7.1 BRIEVEN VAN DERDEN/RAADSADRESSEN

7.1.a EERSTE VRAGEN RAR BIJ NIEUWE BELEIDSKADER MOBILITEIT

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2.a MAANDELIJKE MRA RAADS- EN STATENLEDEN BERICHTEN

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2.b AANGEPASTE TERMIJNAGENDA MRA EN NOTA VAN BEANTWOORDING

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2.c MRA VOORTGANGSNOTA 2022

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. VOorgenomen MOTIES REGIORAAD 9 MEI 2023

Er zijn drie moties aangekondigd. Motie 1 – Kleinere financiële programma's, motie 2 – Prijzen OV en motie 3 – Onderzoek om budgettair te schuiven tussen programma's voor de exploitatie van het OV in 2024.

9. EERSTE BEGROTINGSWIJZIGING 2023 EN EERSTE WIJZIGING UITVOERINGS-PROGRAMMA MOBILITEIT 2023-2031

De heer **ADVOKAAT** (Rekeningcommissie) meldt dat in voorgaande behandelingen van de conceptbegrotingswijziging is gekozen voor een zienswijzenprocedure. De zienswijzen van de veertien gemeenten vertegenwoordigd in de Vervoerregio Amsterdam zijn verwerkt in de reactienota. De omvang van de begroting na de vaststelling van deze wijziging bedraagt € 516 miljoen aan lasten en € 460 miljoen aan baten. De risicobuffer wordt akkoord bevonden. De regioraad wordt geadviseerd om met de eerste begrotingswijziging 2023 akkoord te gaan. In de eerste wijziging van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit worden geen financiële kaders vastgesteld of gewijzigd. Deze beoordeling laat de Rekeningcommissie aan de regioraad over. Er is een motie ingediend.

De **VOORZITTER** meldt dat bij dit onderwerp geen motie wordt ingediend. Dit wordt gedaan bij de Kaderbrief 2024.

De heer **LOPES** vindt wat hij leest geen verrassing. Hij wijst op de kanttekeningen zoals de inflatie, die niet zijn meegenomen. Hij wil hiervan meer duiding krijgen.

De heer **BOERMAN** wijst op de meerjarendoorkijk en ziet dat het spaarsaldo van de BDU flink afneemt. De jaren erna neemt het flink toe. Hierdoor lijkt het alsof er geld op de plank blijft liggen. Hij wenst een toelichting.

Portefeuillehouder **SEGERS** dankt voor de bevindingen van de Rekeningcommissie. Er zijn veel inflatieontwikkelingen maar in de begroting wordt hier nog geen rekening mee gehouden. Er is sprake van een groot risicobuffer om het op termijn te kunnen opvangen en hij komt er later op terug. Ten aanzien van het spaarsaldo van de BDU wordt gemeld dat de meerjarenbegroting altijd een ruwe schatting betreft van de kosten. Hierin spelen een aantal onzekere factoren een rol. Risicofactoren zijn de loonstijgingen, materiaalkosten en rentestijgingen en projecten die soms stagneren. Toch gaat het DB niet stil staan en worden impulsen geactiveerd. De risicoreservering wordt op peil gehouden middels € 42 miljoen. De vrije ruimte in de saldo BDU is tot en met 2027 € 163 miljoen.

De heer **ADVOKAAT** wijst erop dat de Vervoerregio geen eigen vermogen heeft. Het enige eigen vermogen is het spaarsaldo. Dat is nodig als weerstandsvermogen bij het opvangen van tegenvallers.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming besluit de regioraad conform het voorstel.

10. KADERBRIEF 2024

De heer **ADVOKAAT** (Rekeningcommissie) merkt op dat de Kaderbrief 2024 geen financiële consequenties heeft. De geschetste financiële kaders komen overeen met de meerjarenbegroting, zoals opgenomen in de begrotingswijziging 2023. Het benodigde weerstandsvermogen bedraagt € 169 miljoen. Dit blijft beschikbaar onder de noemer saldo BDU en wordt niet ondergebracht in de reserves. Er ligt een deugdelijke kadernota en er wordt positief

geadviseerd richting de regioraad.

De heer **KARREGAT** leest dat in het landelijke gebied de auto een grotere rol inneemt en dat alternatieve vormen van vervoer beter moeten worden gefaciliteerd. Dat is een goede passage. Hij heeft een grafiek gezien van meerjarig perspectief in beeld en daarin lijkt het (oranje kolom) dat de concessies vanaf 2026 minder geld krijgen. Kennelijk gaat dat naar grotere projecten.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming besluit de regioraad conform het voorstel.

Mevrouw **MOESKOPS** dient, ondersteund door de regioraadsleden Schmit, Smand, Hoedemaeker, Ben Idder, Asruf, Wijnants, Koyuncu en Kreuger de volgende motie in:

Motie 1 - Kleinere financiële programma's

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 9 mei 2023; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- de regioraad het budgetrecht binnen de Vervoerregio Amsterdam heeft;
- het budgetrecht het middel is voor de regioraad om zijn sturende en controlerende rol uit te oefenen;

constaterende dat:

- de afgelopen jaren het Dagelijks bestuur eigenstandig grote financiële verschuivingen binnen programma's doorvoert;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- de begroting (2022-2025) in kleinere financiële programma's op te splitsen;
- voorafgaand aan de komende begroting met een voorstel voor deze opsplitsing te komen en dit voor te leggen aan de regioraad;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **VAN LEEUWEN** vindt het een uitstekend voorstel dat meer sturing en invloed geeft aan de regioraad.

De heer **ADVOKAAT** ziet veel kandidaten voor de Rekeningcommissie. De commissie wil graag meedenken. Hij vraagt wat de doelstelling is van de motie.

Mevrouw **MOESKOPS** antwoordt dat de regioraad het recht heeft om besluiten te nemen over wat met het geld gebeurt en dat dit vaker kan worden toegepast, ook bij kleine verschuivingen.

De heer **KARREGAT** noemt de motivatie van de motie niet erg duidelijk. Hij is wel voorstander van meer grip op de financiën en is blij dat het weerstandsvermogen kan worden ge-

oormerkt.

Mevrouw **GREUNSVEN** kan instemmen met de motie.

Portefeuillehouder **SEGERS** heeft begrip voor de behoefte van de raad. De regioraad heeft het budgetrecht. Het is geen gemakkelijke opgave om als regioraad invloed te hebben op de hoogte van de bestedingen. Hij wil er graag over in conclaaf gaan in de volgende vergadering. Kijkend naar de strekking van de motie is het goed om te onderzoeken waar het knelt en waar de vraag vandaan komt. Geïnterviewd moet worden hoe dit verder kan worden ondersteund en hoe nog meer duiding kan worden gegeven. Dit wordt onderzocht met de commissie Algemene Zaken en Werkwijze en de Rekeningcommissie. In gezamenlijkheid wordt gekeken naar een praktische oplossing.

Motie 1 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 8 stemmen tegen en 44 stemmen voor wordt motie 1 aangenomen.

De heer **ASRUF** dient de volgende motie in (M3):

Motie 3 – Onderzoek om budgettair te schuiven tussen programma's voor de exploitatie van het OV in 2024

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 9 mei 2023; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- het DB in haar eerste begrotingswijziging geld vrijmaakt voor het OV in de vorm van herstelbudget voor de drie concessies;
- dit herstelbudget niet voldoende lijkt om de tekorten voor de exploitatie van het OV in 2024 teniet te doen;
- het DB tot nu toe alleen binnen de programma's heeft gekeken naar financiële oplossingen;
- het de primaire taak van de Vervoerregio is om in te zetten op betaalbaar, kwalitatief hoogwaardig en fijnmazig OV voor de gehele regio;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om te onderzoeken in hoeverre er tussen programma's binnen de begroting budgettair geschoven kan worden zodat er meer geld vrijkomt voor de exploitatie van het OV in 2024.
- en hierover te rapporteren aan de Regioraad bij de eerstvolgende vergadering van 6 juni 2023;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **WIJNANTS** vraagt waar bij de heer Asruf de grens ligt. Veel van wat wordt gevraagd in de motie wordt volgens hem al uitgevoerd.

De heer **VAN LEEUWEN** stelt dat motie 3 geheel in contrast staat met motie 1 en het budgetrecht te grabbel gooit. Motie 3 is overbodig.

De heer **KARREGAT** stelt dat het DB al volgens de strekking van motie 3 werkt. De motie wordt niet gesteund.

De heer **BOERMAN** denkt dat deze motie juist uitstekend aansluit op de vorige motie. De regioraad geeft hiermee aan dat ze meer grip wenst te krijgen.

De heer **VAN DEN BOSCH** stelt dat het laten rijden van bussen en trams de corebusiness is van de Vervoerregio. Daar moet men zich op richten. Als er tekorten zijn moet er snel kunnen worden gehandeld. De motie is het steunen waard.

De heer **ASRUF** had gehoopt dat de strekking van de motie al door het DB was uitgevoerd, zoals het tussen de programma's door kijken. Het antwoord was nee. Er was alleen gekeken naar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dat is opmerkelijk. Het gaat om een urgente noodzaak om het OV op peil te houden voor 2024. Dat is ook de primaire taak van de Vervoerregio.

De heer **VAN LEEUWEN** denkt dat het aangeven van accenten altijd al mogelijk is voor de regioraad.

De heer **ASRUF** wijst erop dat de motie betrekking heeft op de exercitie voor 2024. Het is de vraag of in de verschillende potjes geld kan worden gevonden voor het OV in 2024.

Portefeuillehouder **SEGERS** stelt dat de heer Asruf in de basis gelijk heeft dat je iedere keer kunt kijken waaraan geld wordt gespendeerd. Dit houdt niet alleen het OV in maar ook andere mobiliteiten. Hij wil er best een notitie over schrijven, maar er wordt al veel gedaan om het OV te steunen. Als er aan de ene kant wordt geschoven met een pot geld, wees er dan van bewust dat aan de andere kant zaken niet kunnen worden uitgevoerd. Het is een feit dat aan de zaken die in het uitvoeringsprogramma staan vaak niet kan worden getornd. Er zijn ook andere onderwerpen, zoals duurzaamheid dat geld oplevert.

Motie 3 wordt niet in stemming gebracht in afwachting van de notitie van portefeuillehouder Slegers.

11. EERSTE LEZING NIEUW BELEIDSKADER MOBILITEIT

Mevrouw **GREUNSVEN** had een motie willen indienen (M2), maar deze wordt onvoldoende gesteund. Ze trekt de motie in.

De heer **BOERMAN** vroeg zich af of hij dan de motie zal indienen. Het stuk is in eerste instantie positief. Het geeft een goede richting aan. Een uitgangspunt is de menselijke inrichting. De visie is prachtig, maar het is nog wel een beetje vrijblijvend, zoals de zin dat deelmobiliteit 'kan' voorkomen dat mensen een tweede of derde auto aanschaffen. Hij wil de tekst liever wat strenger zien. Hij steunt de vragen die de RAR heeft gesteld over het toetsingska-

der. Verder geeft hij een compliment voor het inwonersonderzoek.

De heer **LOPES** is blij met deel A. Er wordt overigens nog een zienswijze ingediend. Hij leest verder dat wordt gesproken over hubs aan de rand van de wijk, waar bouwbusjes met dure inhoud worden geparkeerd. Hoe moet hij dat zien? De tabel op pagina 11 wordt vergezeld door het woord 'accepteren'. Hij vraagt wat dit inhoudt.

Mevrouw **BROCKEN** heeft twee aandachtspunten, waaronder inclusieve mobiliteit; ze vraagt of dit ten koste gaat van aanvullend openbaar vervoer. Het tweede punt is de samenwerking met het onderwijs. Ze mist daarin het creatief leren omgaan met het OV als alternatief voor het gebruik van de auto's.

De heer **ERNSTING** is opgetogen over de teneur van het document, als het gaat over het centraal stellen van de brede welvaart. Duurzaamheid, bereikbaarheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid vormen de brede blik op het ruimtelijke en sociale aspect. Hij vraagt wat dit betekent in de uitwerking. De indicatoren noemt hij daarin vaag en wat betekenen de keuzes budgettair? In Amsterdam wordt teruggesproken op de Omgevingsvisie en het autonetwerk en hij vraagt of dat hierin wordt betrokken. Tot slot wordt gevraagd hoe de bevolking erbij wordt betrokken.

De heer **ALBERS** komt veel zinnen tegen als 'we moeten de mens als uitgangspunt nemen'. Dat is logisch en vanzelfsprekend. In dat kader trekt hij deelmobiliteit eruit. Er is onderzoek gedaan onder autobezitters en een meerderheid steunt niet de stelling dat men per se een eigen auto wil. Veel mensen zitten niet te wachten op deelmobiliteit en dat kan wringen.

De heer **KARREGAT** wijst op het inwonersonderzoek. Het profiel van de respondenten roept vraagtekens op. Circa 66% is afkomstig van grote steden en 68% is ouder dan 55 jaar en 34% is met pensioen. Hij vraagt zich af of het resultaat van de uitslagen representatief is. Hoe groot is de input geweest op dit beleidskader? Dit stuk komt ter inzage maar de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) niet. Hij vraagt waarom dit zo is. Winkels moeten nog wel bevoorraad kunnen worden. Hij vraagt of er voldoende laadcapaciteit is. Ondernemers kunnen wel reageren op het onderwerp Mobiliteit in het document, maar niet op de RUAS.

Mevrouw **VAN DER MEER** vindt het een goed document. Er staat veel in over de hub en deelmobiliteit. Een hub is niet bereikbaar vanuit Uithoorn en Aalsmeer en dat lijkt niet logisch.

De heer **BEN IDDER** vindt het goed dat veel wordt geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Hij maakt zich zorgen over het aantal verkeersslachtoffers dat in bepaalde doelgroepen zelfs is gestegen. Hij vraagt naar een plan van aanpak en welke partijen hierbij worden betrokken.

Mevrouw **GREUNSVEN** dankt voor het uitgebreide stuk. Er staan veel mooie dingen in zoals het stimuleren van het fietsgebruik en deelmobiliteit. Ze hoopt dat dit populairder wordt. Ze vraagt waarom fiscale regels voor auto's en OV wordt gelijkgesteld door het rijk. In het beleidskader staat dat het gevoel van verkeersonveiligheid is toegenomen, maar dat vindt ze

zwak uitgedrukt. Ze vraagt of hier nog budget voor is. Ze vraagt of er nog geld over is van de investeringsimpuls voor Landsmeer.

De heer **SALHI** wijst erop dat er nog veel verkeersslachtoffers zijn te betreuren. Wellicht kan de handhaving wordt aangescherpt. De verkeershufters moeten worden aangepakt.

De heer **VAN LEEUWEN** wijst ook op de bereikbaarheid van Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen-Zuid richting Schiphol. Het is er erg druk en de ontsluiting is moeilijk. Een ander punt is dat er niet meer wordt geïnvesteerd in auto's. Niettemin blijft een auto in zijn ogen belangrijk en hij hoopt dat er budget overblijft. Mogelijk kan de zichtbaarheid van het verkeer op rotondes worden verbeterd.

De heer **VAN GROENINGEN** wil aansluiten bij de heer Karregat inzake de representativiteit van het onderzoek. Er worden immers belangrijke conclusies getrokken. Een tweede punt is het indienen van de zienswijze en de termijn hiervoor.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- Er is goed gekeken naar regionale verschillen. In sommige gebieden is het veel lastiger om goede aansluiting te hebben op het OV.
- Omdat het in de regio steeds drukker wordt, wordt ingezet op het STOMP-principe. Daarin zit ook een prioritering qua maatregelen en gebiedsafbakening.
- Er volgt een evaluatie van de rapportage.
- Het DB gaat niet over de keuze voor een derde auto. Wel kan er worden gestuurd middels een mobiliteitsprogramma en kunnen keuzes worden gemaakt voor wat betreft parkeren.
- Initiatieven als de hubs worden gestimuleerd. De bevoorrading en de logistiek ervan verdient nog wel aandacht. Door duidelijkheid te geven als overheid, weet iedereen wel waar hij aan toe is.
- Deelmobiliteit is geen vervanging van het OV. Het is een mooie aanvulling. Deelmobiliteit wordt niet afgedwongen; er is momenteel zelfs te weinig keuze.
- Er wordt al veel gedaan aan verkeersveiligheid, in samenwerking met de scholen. Met minister Harbers en VVN wordt het morgen besproken. Ze is geschrokken van de gestegen cijfers voor wat betreft verkeersslachtoffers.
- De indicatoren worden later nader uitgewerkt. Bekeken wordt of deze nog concreter kunnen worden gemaakt.
- De Omgevingsvisie Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam delen veel uitgangspunten met elkaar. Regionale afstemming is belangrijk.
- Brede inspraak is de bedoeling. Aan de voorkant is ook al gesproken met het bedrijfsleven.
- De onderzoekers hebben bepaalde methodes om effecten van onderzoeken met elkaar te vereffenen. Ze twijfelt daardoor niet aan de representativiteit van de uitkomsten van het bevolkingsonderzoek.
- In het fiscale stelsel is nog een wereld te winnen om de fiets en het OV boven de auto te verkiezen.
- De OV-hub Amstelveen krijgt aandacht.
- Er wordt door enkele regioraadsleden gevraagd om meer tijd voor een andere onderbouwing, maar omwille van de tijd is dit niet altijd mogelijk. Dan zal het concept als stan-

daard gelden.

- Innovaties op het gebied van verkeersveiligheid zijn altijd welkom.
- Of er voldoende laadcapaciteit is, is een gemeentekwestie. In gezamenlijkheid met het bedrijfsleven wordt gekeken naar innovatieve oplossingen.
- Er is getracht een correctie uit te voeren op de resultaten van het onderzoek, waardoor de representativiteit van het onderzoek meer in lijn is met de breed gedragen conclusies. Mochten bepaalde geluiden van leeftijdsgroepen evenwel nog niet adequaat zijn weergegeven dan kan de regioraad dit aangeven.
- Naar de tabel op pagina 11 wordt nog gekeken. Het woord 'accepteren' betekent dat de auto een rol heeft maar dat het niet actief wordt gestimuleerd.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt:

- Ten aanzien van handhaving van de fietsveiligheid voor snelfietsen heeft in Utrecht een pilot plaatsgevonden en die is afgerond. Het rijk zoekt vijf nieuwe gemeenten uit die een tweede pilot willen doen. Een van die gemeenten is Zaanstad. Dat draait tot juli a.s. De handhaving heeft meer bevoegdheden gekregen om te sanctioneren. De wens om meer gemeenten te laten participeren in die pilot komt in het gesprek met de minister aan de orde.
- De tweede tranche van de rijksimpuls is nog beschikbaar voor Landsmeer. Er komt ook nog een derde tranche van € 50 miljoen en die is specifiek voor innovatieve fietsverlichting.
- Er is een plan om te komen tot nul verkeersslachtoffers, maar het omgekeerde is momenteel het geval. Vooral onder fietsers vallen slachtoffers. Er wordt gedacht aan elektronische handhaving.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt:

- De bereikbaarheidsagenda voor de Zuidlob is ook nog onderdeel van alle plannen.

Besluit: De regioraad besluit dat het Ontwerpbeleidskader Mobiliteit ter inzage wordt gelegd.

12. REGIONALE UITVOERINGSAGENDA STADSLOGISTIEK (RUAS)

De heer **KARREGAT** stelt dat zeer concrete onderwerpen staan in de Regionale Uitvoeringsagenda, zoals zero-emissiezones. Als de laadinfrastructuur daar totaal niet op is ingericht, dan worden de ondernemers opgezadeld met enorme investeringen waarvan achteraf blijkt dat het minder haalbaar leek. Hij wil graag een disclaimer toevoegen in het geval deze ondernemers niet kunnen worden gefaciliteerd. Het was een pre geweest indien een bedrijvenonderzoek had plaatsgevonden, onder meer over dit onderwerp.

De heer **LOPES** kan de heer Karregat bijvallen in de ambitievraag over de hubs. Hij vraagt of het DB dit als realistisch ziet.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt:

- Er zijn congestieproblemen bij Liander. Dat is te merken in de concessies. Met de Vervoerregio wordt besproken hoe de duurzaamheidsvoorstellen kunnen worden toegepast.

Mogelijk kan hierin voorrang worden verleend.

- Met de ondernemers wordt een gesprek aangegaan om middels een gezamenlijke dialoog tot een oplossing te komen. Het jaar 2025 is ambitieus maar men gaat er wel voor. En altijd in samenspraak met de desbetreffende ondernemers. Dat geeft input over hoe de stand van zaken is en hoe het verder kan worden ingericht in samenspraak met het rijk. Er is budget voor gereserveerd, onder meer via het Rijksprogramma Veilig, Slim en Duurzaam.
- De hubs en busjes zijn bedoeld om van zwaar vervoer naar licht of elektrisch binnenstedelijk vervoer te gaan. Er zijn al wat pilots geweest.

De heer **KARREGAT** zal als Edam-Volendam zijnde een zienswijze geven op het RUAS, ook al wordt hier niet om gevraagd. Er is begrip voor dat er ambities zijn en moet worden gewerkt met een bepaald toekomstbeeld, maar dit moet wel werkbaar zijn voor de ondernemers.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** stelt dat wordt gesproken over logistieke hubs en daarin zijn Aalsmeer en Amsterdam genoemd. Gevraagd wordt of ten aanzien van Aalsmeer FloraHolland wordt bedoeld. Eigenlijk hoort Uithoorn daar ook bij.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt ten aanzien van dat laatste dat het nog wordt herbezien.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming besluit de regioraad conform het voorstel.

13. VERORDENING NADEELCOMPENSATIE

Besluit: Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming besluit de regioraad conform het voorstel.

14. VOORBEREIDING EN COORDINATIE BO LEEFOMGEVING/MIRT 2023

De heer **BOERMAN** heeft kennisgenomen van de voorbereidingen. Hij vraagt wanneer de gedane kaders worden teruggekoppeld aan de regioraad.

De heer **KARREGAT** merkt op dat een aantal projecten worden genoemd. Het is belangrijk te melden dat een tunnel in Broek in Waterland een belangrijk project is maar daar hoort hij weinig over.

De heer **ERNSTING** heeft gelezen dat in 2023 geen grote investeringsbesluiten meer worden genomen. Misschien is er wel ruimte voor wat kleinere zaken zoals de sprong over het IJ en de Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hij vraagt of hier aandacht voor komt.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt:

- Naar aanleiding van de motie is besloten vaker op dit onderwerp terug te komen. De tunnel bij Broek in Waterland staat niet op dat lijstje, want dat is meer regionaal.
- Het rijk heeft aangegeven dat er geen geld is voor nieuwe projecten. Er wordt ingezet op beheer en onderhoud. Wellicht zijn er in dat kader mogelijkheden om te kijken naar een

vrije busbaan of het maken van werk met werk.

- Er wordt gezorgd voor een terugkoppeling bij concrete acties.

15. RONDVRAAG

De heer **ERNSTING** is erachter gekomen dat FlixBus, die een hub heeft bij NS-station Sloterdijk, ook een halte heeft ingericht bij het Centraal Station. Deze halte betreft een lijndienst naar Groningen. De gemeente Amsterdam heeft volgens hem een beleid dat touringcars worden geweerd en er niet op fossiele brandstof wordt gereden. Hij vraagt om verduidelijking.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat een ontheffingsverzoek wordt getoetst. De ontheffing is verkregen voor Sloterdijk en niet bij het CS. Er is een bezwaar op gekomen en vervolgens moest conform het bezwaarschrift worden gehandeld. Het conflicteert niet met andere zaken. De intensiteit van het aantal bussen is wellicht ongewenst, maar het past.

De heer **ASRUF** hoorde dat de Noord/Zuidlijn een storing heeft en er donderdag ook geen metro rijdt tussen het CS en station Zuid. Hij vraagt wat er aan de hand is.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het GVB een defect heeft geconstateerd in het energiesysteem van de Noord/Zuidlijn. Dit geeft het risico van een aanzienlijke materiele schade. De situatie is geanalyseerd. De metro tussen CS en Zuid is nog uit de running tot de spits. Er is contact opgenomen met de leverancier om het probleem te verhelpen en er is vervangend vervoer.

Mevrouw **GREUNSVEN** heeft op televisie vernomen dat er ruimte is voor een kabelbaan over het IJ, naast de opties van een brug. Ze vraagt of dit klopt.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt dat dit een particulier initiatief betreft. De gemeente Amsterdam heeft overwegend positief geoordeeld. De Vervoerregio heeft evenwel nog altijd een budget gereserveerd om de Sprong over het IJ te maken.

16. SLUITING

Niets meer aan de orde zijnde sluit de **VOORZITTER** de vergadering om 22.04 uur.