

CONCEPTNOTULEN VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE REGIORAAD OP 5 MAART 2024

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)
H. van Berkum	(PvdA-Waterland)
E. Bobeldijk	(SP-Amsterdam)
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)
E.A.M. Karregat	(VVD-Edam-Volendam)
J. Kerkhoven	(DZ-Zaanstad)
S. Koyuncu	(DENK-Amsterdam)
K.M. Kreuger	(JA21-Amsterdam)
F. Lopes	(VVD-Zaanstad)
M.A. Mattens	(PvdD-Zaanstad)
T. van der Meer	(CDA-Aalsmeer)
B. Minderhoud	(PvdA-Amsterdam)
E. Moeskops	(D66-Amsterdam)
D. Offenbach	(bbA-Amstelveen)
G. Rijken	(PvdA-Zaanstad)
N. Rodrigues Pereira	(Goed voor Amstelveen-Amstelveen)
M.H. Ruigrok	(Lid DB VVD-Haarlemmermeer)
E. Schmit	(D66-Amsterdam)
C.R. Smand	(D66-Haarlemmermeer)
R. Smit-Lotterman	(Natuurlijk Belang-Ouder-Amstel)
G. Slegers	(Lid DB-CDA Zaanstad)
N. Stroo	(GroenLinks-Zaanstad)
K. van der Veen	(GroenLinks-Amsterdam)
A. Verhoef	(VVD-Landsmeer)
D. Wijnants	(VVD-Amsterdam)
W. Zeekant	(Stadspartij-BPP Purmerend)
Afwezig:	

P.J. Boerman	(GroenLinks-Haarlemmermeer)
O.E.M. Brautigam	(DUS!-Uithoorn)
W.T.J.M. Koster	(Absoluut Aalsmeer-Aalsmeer)
P.E.M. van Leeuwen	(Gemeentebelangen-Uithoorn)
M. van Leeuwen	(VVD-Amstelveen)
J.M.B. Molenaar	(Volendam80-Edam-Volendam)
E.J. van der Peet	(CDA-Haarlemmermeer)
A. Salhi	(HAP-Haarlemmermeer)
J.J. Schaap	(Forza! Haarlemmermeer)
J. Schalkwijk	(CDA - Wormerland)
H.P. Spijker	(EEN Haarlemmermeer-Haarlemmermeer)

1. ALGEMEEN

1.1 OPENING REGIORAAD

De **VOORZITTER** opent de openbare vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. De samenstelling van de regioraad heeft veranderingen ondergaan. De heer Van der Veen is nieuw als regioraadslid en hij vervangt de heer Ernsting. Staande de vergadering wordt op gepaste wijze afscheid genomen van de heer Ernsting. Berichten van verhindering zijn ontvangen van de heer Boerman, de heer Salhi en de heer Van der Peet en mevrouw Van Leeuwen. Het Reglement van Orde wordt toegelicht.

1.2 VASTSTELLEN AGENDA

Voorgesteld wordt om agendapunt 4.2 te betrekken bij agendapunt 3.1.
De agenda wordt vastgesteld.

1.3 MEDEDELINGEN

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** neemt het woord met betrekking tot het afscheid van regioraadslid de heer Ernsting. Zij bedankt hem voor zijn inzet.

De **VOORZITTER** meldt dat vanwege het afscheid van de heer Ernsting een vervanging wordt gezocht voor de commissie Algemene Zaken en Werkwijze. De heer Van der Veen neemt zijn plek in. Ook wordt vervanging van de heer Ernsting gezocht in de Rekeningcommissie. Mevrouw Ijmker en mevrouw Brocken nemen zijn plek in.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** geeft aan dat zij de geregelde uitval van ritten in het openbaar vervoer heel vervelend vindt. Er wordt keihard gewerkt om dit op te schalen, maar gemakkelijk is dat niet. Het personeelsvraagstuk en het ziekteverzuim blijven aandacht vragen. De VRA legt zich er niet bij neer. De problemen worden besproken in het rijk en regio, en ook met de vervoerders. Het goede nieuws is dat er landelijke afspraken zijn gemaakt om de wachtlijsten korter te maken. Verder wordt met de drie vervoerders gewerkt aan een imagocampagne en is een wervingsactie gestart om nieuw personeel binnen te halen. Er

wordt op dit gebied kennis gedeeld met de regio's Den Haag en Rotterdam. Tot slot zal het GVB een analyse maken van de arbeidsmarkt. Voor de langere termijn wordt een actieplan opgesteld. Rond de zomer wordt dit afgerond. Voor de regioraad en het bestuur wordt een middag ingepland om hen kennis te laten maken met chauffeurs, planners en technisch personeel, om eenieder mee te kunnen nemen in de problemen die iedereen dagelijks ervaart.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** merkt op dat eerder een motie is aangenomen inzake lijn 41. Er vindt een monitoring plaats met de vervoerder. De druk op het buspersoneel blijft evenwel onveranderd hoog. Er is nog geen mogelijkheid om thans op te schalen. De resultaten van de monitoring worden periodiek besproken met het GVB en op termijn wordt beter nieuws verwacht.

Portefeuillehouder **RUIGROK** merkt op dat inzake de BO MIRT volop wordt ingezet op de lobby om het mobiliteitsfonds structureel te verhogen en vol in te zetten op de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, de doorfietsroutes (en verkeersveiligheid) en de normering van fiscale maatregelen voor een betere benutting van het openbaar vervoer. Verder zal werk met werk worden gemaakt bij bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden.

De **VOORZITTER** wijst op de online technische sessie Risicobeheersing bij grote projecten op woensdag 13 maart a.s. om 18.30 uur.

1.4 INSPRAAK

De heer K. Goede en mevrouw S. Meiland zijn niet aanwezig. Hun bijdrage wordt bij het verslag gevoegd.

De heer **VAN OFFERDEN**, voorzitter van de Ondernemingsraad van GVB, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam. Hij heeft een signaal van aandacht en zorg. Het ontwerp spreekt erg aan, maar het is geen goed plan om goed openbaar vervoer in de buitenwijken ten koste te laten gaan voor het OV in de binnenstad. Er moet voor de gehele gemeente Amsterdam een goed en bereikbaar OV-netwerk zijn. Ook zijn er zorgen over een gelijke dienstregeling voor de zomer en de winter. Het GVB-personeel heeft recht op vakantie. Dat betekent in de zomerdienstregeling minder kwantiteiten. De trams hebben een vaste conducteur welke een bewezen concept is gebleken op de aspecten veiligheid, representativiteit en reductie van het zwartrijden. Toch wordt deze positie ter discussie gesteld. Er wordt gesproken over een serviceconcept, maar dit mag niet ten koste gaan van de vaste bezetting van de conducteur op de tram. Binnen het PvE wordt gekozen voor het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privéauto). Veel keuzes zijn arbitrair maar de 'o' van OV plaatsen op 3 kan hij niet volgen. Het centrum openbaarvervoerluw maken, terwijl zich daar de meeste reizigers bevinden, is niet de reizigers op 1 plaatsen. Het doet ook iets met de betaalbaarheid en doorstroming van het OV-systeem. Tot slot wordt opgeroepen niet verder te bezuinigen op de kosten, want dat gaat ten koste van het personeel en de reiziger.

Mevrouw **IJMKER** wijst erop dat ook het beleidskader Sociale veiligheid heden op de agenda staat. Ze vraagt of de OR hierover nog een mening heeft.

De heer **VAN OFFERDEN** antwoordt dat het beleidskader lijkt terug te komen in het PvE. Het GVB moet een plan opleveren dat de controledruk moet verhogen. Het beleidskader spreekt van OV-hotspots en hottimes. Dat zijn incidentgestuurde momenten, terwijl voor de OR geldt dat de sociale veiligheid 24 uur per dag moet zijn gegarandeerd. Met de komst van de conducteur is teruggedrongen dat het openbaar vervoer een vrijplaats werd voor mensen die rotzooi schoppen in de voertuigen.

De heer **BOBELDIJK** vraagt of in de huidige concessie afspraken zijn gemaakt die ten koste gaan van de belangen van het personeel.

De heer **VAN OFFERDEN** antwoordt ontkennend.

De heer **VAN DEN BOSCH** wijst op het personeelsgebrek binnen de GVB en vraagt wat de VRA zou moeten doen om dat personeelsgebrek te verkleinen.

De heer **VAN OFFERDEN** antwoordt dat het GVB vooral moet doen waar ze goed in is en dat is mensen vervoeren. Het PvE lijkt vooral te sturen op kosten en dat betekent dat het elders moet worden gehaald om de reiziger niet de dupe te laten zijn. Laat de GVB zich vooral concentreren op zijn eigen ontwikkelvrijheid en personeelsbeleid en ga er niet met een vinger in roeren.

De heer **DE JONG**, voorzitter Rover, afdeling Regio Amsterdam, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam. Hij heeft tien aanbevelingen. Het GVB dient een groei-doelstelling te krijgen in het PvE van ten minste 40%, conform de Omgevingsvisie Amsterdam. Het vervoer naar de binnenstad en CS blijft belangrijk en dient geaccommodeerd te worden en met zo min mogelijk overstappen. De VRA moet meer lijnen en haltes als verplicht te bedienen definiëren. Het OV zou ruimte en snelle vrije banen moeten krijgen om een autoluwe stad mogelijk te maken. Loopafstanden van 800 meter zijn voor veel reizigers te lang. Er dient te worden uitgegaan van 400 meter. Toegankelijkheid moet centraal staan in het PvE, zoals met liften en roltrappen. Ontvlecht het metronet niet. Stimuleer samenwerking tussen de vervoerders over de concessiegrenzen heen. Behoud de conducteur op de tram. Ontsluit alle clusters van 250 woningen met het openbaar vervoer.

De heer **VAN DEN BOSCH** hoort niets over het verhogen van de frequentie van de grote lijnen.

De heer **DE JONG** antwoordt dat hij dit een goede zaak vindt, maar dit moet niet worden beperkt tot de HOV-lijnen. Alleen de metro en de tram naar IJburg en station Zuid en de bus naar Schiphol lijken hier overigens aan te voldoen. Dit zou minder rigide moeten worden toegepast. Hij pleit tevens voor langere tramstellen.

Mevrouw **GOUDSMIT**, namens Burgerplatform Zaanstad, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam. Wanneer zij met het openbaar vervoer reist in haar rolstoel, dan zijn er veel onzekerheden. Ze noemt een aantal beperkingen, zoals de aanwezigheid van een uitschuifplank, of er voldoende overstaptijd is, of de lift werkt en of zij vastgezet moet wor-

den in tram en bus. Dit bezorgt haar en andere rolstoelgebruikers veel stress en kost energie. Dat kan worden voorkomen door de toegankelijkheid in het OV in het PvE te borgen.

De heer **BOBELDIJK** waardeert de woorden van mevrouw Goudsmit die haar beleving in het openbaar vervoer beschrijft. Velen staan hier niet bij stil. Hij vraagt of de overstap als een beperking wordt ervaren.

Mevrouw **GOUDSMIT** beaamt dit. Dat is een extra hindernis. Velen twijfelen of ze daarom gebruik maken van het openbaar vervoer. Een overstap brengt meer risico met zich mee, niet alleen qua tijd maar ook qua veiligheid. Het is niet altijd toegankelijk.

Mevrouw **BROCKEN** vraagt meer specifiek of er kansen zijn tot verbetering en of inspreker hierover wenst mee te praten.

Mevrouw **GOUDSMIT** zou graag willen meepraten. Er zijn veel kansen om de toegankelijkheid aan te scherpen. Er valt veel winst te behalen. Ook het opleiden van chauffeurs of conducteurs inzake de toegankelijkheid zou hierbij helpen.

De heer **BEN IDDER** hoort dat diverse obstakels zijn genoemd, zoals het rijgedrag van de chauffeurs. Hij vraagt of dit is gemeld bij het vervoersbedrijf.

Mevrouw **GOUDSMIT** antwoordt dat tijdens de concessie met Connexxion in Zaanstad vaak contact is gezocht. Het is vaak aangegeven. De chauffeur tilde haar soms het voertuig in, maar haar voertuig klapte wel eens dubbel. Dat leverde dramatische momenten op. Lang ging het daarna goed, maar sinds EBS er rijdt, zijn de omstandigheden flink verslechterd.

De heer **RODRIGUES PEREIRA** weet van dichtbij hoe het is. Hij kan zich voorstellen dat het vechten tegen de bierkaai is. Een halte moet toegankelijk zijn en geen vraagteken. Hij vraagt wat het doet met de bereidheid van mensen met een handicap om van het openbaar vervoer gebruik te maken als de omstandigheden verslechteren.

Mevrouw **GOUDSMIT** antwoordt dat bij haar een enorme weerstand heerst om met het OV te reizen. Ze gaat minder op pad; het geeft stress en het kost te veel energie. Ze weet niet waar ze op kan rekenen.

De heer **WEGGEMAN**, Cliëntenbelang Amsterdam, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam. Cliëntenbelang Amsterdam wil dat iedereen, met beperking of niet, op dezelfde manier van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Het is niet altijd goed geborgd. Doet de uitschuifplank het? Helpt de chauffeur? Dat soort dingen voelen mensen met een beperking. Te vaak ook zijn liften en roltrappen stuk. De betrouwbaarheid van het OV zou niet in het PvE geregeld kunnen worden, maar hij vraagt zich af waarom dit niet mogelijk is. Ook wordt geageerd tegen een loopafstand van 800 meter naar de halte. Dit moet 400 meter zijn. Met voorrang moeten haltes meer toegankelijk te worden gemaakt, ook voor ziekenhuizen en zorginstellingen. Onder basismobiliteit staat dat collectief vraagafhankelijk vervoer mag worden aangeboden. Dat vraagt aansluiting en samenhang met het Wmo-vervoer en onder regie. Dit moet verder worden uitgewerkt.

Mevrouw **IJMKER** begrijpt dat een van de consequenties van de nieuwe concessie is meer overstappen. In de Amsterdamse raad is hierover een motie aangenomen over wat een comfortabele overstap is. Ze vraagt naar een definitie van een comfortabele overstap.

De heer **WEGGEMAN** antwoordt dat het helpt om op dezelfde halte te kunnen blijven staan als de overstap moet worden gemaakt van tram naar bus. Maak het compact en overzichtelijk. Geen obstakels op de stoep is ook een pré.

De heer **ASRUF** wijst erop dat liften en roltrappen vaak stuk zijn. Dit past niet in het PvE. Hij vraagt hoe dit in het contract terug moet komen.

De heer **WEGGEMAN** antwoordt dat als een lift niet functioneert, mensen met een handicap het station niet binnenkomen en dan kan de overstap niet worden gemaakt. Snel repareren moet een prioriteit krijgen. Ook moet worden gekeken naar strategisch voorraadbeheer.

De heer **BRANTJES**, namens Hart voor de K-buurt, Coalitie Buurtplatformen Amsterdam en Actiegroep De Verbonden Stad, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam. Hij wil dat een tweejarige termijn wordt gehonoreerd om betere keuzes te kunnen maken, mede met het behoud van metro 53 in gedachten. Focus daarbij op het uit de tunnel halen van lijn 51 en leg die naar Gaasperplas. Daarmee wordt daadwerkelijk de Verbonden Stad nagestreefd. Dan ontstaat een netwerkvariant die eigenlijk een soort ontvlechting is. Die eerder genoemde twee jaar moet worden gebruikt om dat te onderzoeken. Verder wordt de storingsgevoeligheid minder. Zorg voorts voor een station voor metrolijn 53 bij station Duivendrecht. Eerder heeft de Coalitie Buurtplatformen Amsterdam meegepraat tijdens overleggen in 2017. Toen is beloofd dat ze stakeholder zouden zijn bij toekomstige plannen. Daar is niets meer van vernomen. Gevraagd wordt de Coalitie Buurtplatformen Amsterdam te erkennen en structureel mee te nemen in het proces.

De heer **BOBELDIJK** vraagt of de variant van lijn 51 pas interessant wordt als de ring wordt gesloten tussen Isolatorweg en het Centraal Station.

De heer **BRANTJES** zegt een analyse te hebben verricht met een route vanuit Nieuw-West naar Centraal Station. Dat lijkt heel mooi op het kaartje, maar de realiteit leert anders. Mensen steken liever de stad door met de tram.

De heer **RODRIGUES PEREIRA** stelt dat inwoners van Amstelveen graag gebruik maken van lijn 51. Die zien het plan van de heer Brantjes vast niet zitten. Gevraagd wordt welk alternatief inspreker heeft voor Amstelveen.

De heer **BRANTJES** antwoordt dat die inwoners de Noord/Zuidlijn hebben.

Mevrouw **BALLOUT**, namens Amsterdam BIJ1 en BDS NL, spreekt in over het Ontwerp-PvE Concessie Amsterdam 2025. Ze wijst op bescherming van de mensenrechten. Zij wil voorkomen dat bij het inkoopbeleid contracten worden afgesloten met partijen die mensenrechten schenden. De realiteit wijst uit dat het GVB trams en metro's aanschaft van het Spaans-

Baskische bedrijf CAF. CAF heeft de leiding over de uitbreiding van de Jerusalem Light Rail. Die light rail bedient en verbindt illegale Israëlische nederzettingen in en rond bezet Oost-Jeruzalem. Hiervoor is Palestijns land onteigend en zijn woningen verwoest en is de Palestijnse bevolking verdreven. De bussen van het GVB komen van het Brabantse VDL en daarin zitten batterijen van het Chinese bedrijf CHTL. Die worden geproduceerd met dwangarbeid van Oeigoeren. VDL verkoopt ook bussen aan Egged Group, het moederbedrijf van EBS, dat illegale Israëlische kolonisten vervoert in bezet Palestijns gebied. Het delven van de grondstoffen die nodig zijn voor de batterijen in de elektrische bussen gaat gepaard met grove schendingen van mensenrechten in Zuid-Amerikaanse landen en Kongo. BIJ1 heeft gevraagd een hoofdstuk toe te voegen aan het PvE met betrekking tot dit onderwerp.

Er zijn geen vragen.

Mevrouw **SASTRO**, namens Platform Gehandicapten Zuidoost, spreekt in over Metro 53 en het belang van een directe verbinding tussen Zuidoost en Amsterdam CS. Amsterdam is nog helemaal niet toegankelijk voor mensen met een beperking. Zij worden er dagelijks mee geconfronteerd. Inspreker verhaalt over haar ervaringen en het belang van minder overstappen tussen Zuidoost en Amsterdam CS.

Er zijn geen vragen.

Mevrouw **GEORGE**, voorzitter van ASVA - de Amsterdamse Studentenvakbond, spreekt in over Metro 53. Behalve dat ze inspeekt namens de ASVA, is ze persoonlijk afhankelijk van het openbaar vervoer. De plannen om metro 53 te verwijderen en de route van lijn 50 te veranderen heeft verschrikkelijke gevolgen voor veel studenten. Alle studenten in west worden gedupeerd en het maakt hen onmogelijk om naar de meest gebruikte tentamenlocaties bij het AMC te komen. Een gedwongen overstap kan leiden tot het missen van tentamens. Ze mag persoonlijk niet fietsen en het is een reële angst voor haar dat ze niet altijd op tijd zal zijn met het openbaar vervoer in de nieuwe opzet. De veranderingen kunnen leiden tot minder reizigers en dit heeft invloed op het openbaar vervoer in Amsterdam in zijn geheel. Het is belangrijk dat studenten makkelijk bij een onderwijsinstelling kunnen komen. Onlangs is een motie behandeld met die strekking in de gemeenteraad van Amsterdam, dus die ziet het belang van metro 53 in.

Er zijn geen vragen.

De heer **FABER** van Kraaiennest Promoteam spreekt in over Metro 53. De stedelijke voorziening OBA NEXT komt naar Kraaiennest, mede vanwege de goede bereikbaarheid. Echter, nu horen ze dat metro 53 verdwijnt. Hij vraagt lijn 51 uit de tunnel te halen en naar de Gaasperplas te leggen zodat lijn 53 kan worden behouden als directe verbinding naar de centrale stad en lijn 51 voor de verbinding met Zuidas en Nieuw-West. Ook voor West, Nieuw-West en Zuid is dit goed, want die worden extra verbonden met het Kraaiennest en de OBA Next.

De heer **BEN IDDER** legt voor dat keuzes moeten worden gemaakt. Op deze manier worden de problemen niet opgelost maar verplaatst.

Mevrouw **MOESKOPS** vraagt wat inspreker ervan vindt als de frequentie van metro 53 wordt opgeschroefd.

De heer **FABER** heeft gehoord dat de metrolijn zou verdwijnen. De frequentie omhoog brengen zou zeker helpen, maar hij wil er nu nog niet over uitweiden.

Mevrouw **VAN DER HORST**, vanuit het belang om de directe lijn M53 naar de stad/CS te behouden voor de gebruikers van halte Gaasperplas. Als bewoner van de wijk Nellestein aan het eindpunt van lijn 53 vraagt ze met klem de directe verbinding van lijn 53 met Amsterdam CS te behouden. De wijk telt een groeiend aantal ouderen en die krijgen straks moeite met de overstap. Het is een reden om van de rit af te zien en geen toegang meer te hebben tot cultuur, voorzieningen en bepaalde winkels. Buslijn 41 rijdt al niet meer tot Gaasperplas. Een directe verbinding met de centrale stad was voor velen een reden om te wonen in Nellestein. Ook de bereikbaarheid van het Amstelstation en de verbinding naar het zuiden wordt met de overstap verbroken. Verder worden bezoekers aan Gaasperplas, veel bedrijven, een manege, een congrescentrum, de tennis- en padelclub en hotels gedupeerd.

De heer **ASRUF** vraagt wat de gevolgen van het veranderen van buslijn 41 heeft betekend voor de inwoners van Nellestein.

Mevrouw **VAN DER HORST** antwoordt dat veel bewoners straks onder meer niet meer naar de markt kunnen gaan.

Mevrouw **HEERING**, voorzitter Stichting Vrienden van Duivendrecht, spreekt in over bus 41. Ze wil het hebben over de arbeidsvoorwaarden van het personeel van het GVB. Die passen niet meer bij deze tijd van arbeidskrapte. Ze heeft zelf de proef op de som genomen en zich aangemeld bij uitzendbureau Olympia en er is nog altijd geen contact opgenomen. Ze vraagt zich af hoe het personeelstekort dan wordt opgelost als het uitzendbureau al zo passief reageert. Ten tweede wordt bij de lijnenkeuze onvoldoende rekening gehouden met specifieke en bestaande sociale functies. Haar oproep is dat het DB een hybride PvE opstelt, zowel functioneel als specifiek. Bijna 3000 mensen hebben inmiddels een petitie ondertekend over het verdwijnen van buslijn 41 en ze hoopt dat deze weer op route wordt gebracht.

Er zijn geen vragen.

Mevrouw **BLOM**, namens de passagiers en de ondertekenaars van de petitie 'Red bus 41' spreekt in over Bus 41. Ze houdt op vurige toon een pleidooi voor behoud van buslijn 41. Het personeelsgebrek is geen reden om te bezuinigen op de buslijn. De routewijziging heeft veel inwoners in de greep en ze hoopt op een herbestemming van de buslijn.

De heer **ASRUF** heeft ook gereden op buslijn 41 en de chauffeur zei dat het een stuk rustiger is op de bus. Hij vraagt naar de ervaringen van mevrouw Blom.

Mevrouw **BLOM** antwoordt dat het inderdaad rustiger is geworden. De verontwaardiging is erg groot dat ze er drie kwartier over moet doen naar de Dappermarkt. Het is ontzettend

veel lopen en daarom haken mensen af. De lijn is de levensader van Zuidoost naar het Muiderpoortstation. Mensen zijn ook in verwarring omdat er geen goede aansluitingen zijn.

Mevrouw **VAN DER VEER**, namens het Rijk van de Keizer, spreekt in over ontsluiting Tuinen van West en uitbreiding buslijn 21 en/of 61. De Tuinen van West is het gebied aansluitend aan de wijk Geuzenveld dat grenst tot aan Halfweg, de Osdorperweg en Haarlemmerweg. In dit gebied ontbreekt elke vorm van openbaar vervoer, terwijl de bezoekersaantallen in het gebied juist stijgen vanwege allerlei evenementen. Ondernemers lopen economische schade op. Er is een schreeuw om een goede OV-verbinding. Wel komen in dit gebied veel parkeerplekken erbij en dat is een gemiste kans ten aanzien van een duurzame samenleving.

De heer **KREUGER** heeft begrepen dat bij de lus nabij de Eendracht toch een vervoersverbinding komt.

Mevrouw **VAN DER VEER** heeft daar ook van gehoord en het zal veel schelen, maar er zitten veel ondernemers in de Tuinen van West en daarvoor is de afstand te groot. Die locatie is alleen bereikbaar per auto.

De heer **BENJAMINS** spreekt in over zijn zorgen over de nieuwe busvervoerder EBS. Hij heeft een eigen klachtenlijn opgericht. De klachten over EBS blijven binnenkomen. Hij zit inmiddels op ruim 3000 klachten. Dat klachten alleen via MeerPlus kunnen worden ingebracht leidt tot verwarring. Rolstoelplanken werken niet, er staan Duitse teksten in de bus, deuren gaan tijdens het rijden open, hulpmiddelen zijn niet aanwezig, chauffeurs weten de weg niet en de reisinformatie is nog altijd niet up-to-date.

De heer **BOBELDIJK** was bij een vorige bijdrage van inspreker al geschrokken. Hij hoopte dat er een verbeterplan zou komen, maar hoort nu dat er wordt gereden met open deuren. Hij vraagt of de klachten toegankelijk zijn voor de regioraad.

De heer **BENJAMINS** wil de klachten best opsturen, maar hij wil rekening houden met de persoonsgegevens van mensen.

Mevrouw **DRAL** vraagt of de klachten afnemen.

De heer **BENJAMINS** antwoordt dat de klachtenstroom iets afneemt. De ene dag rijdt de vervoerder wel goed maar veel gaat nog steeds mis.

Mevrouw **VERHOEF** hoorde zeggen dat er nog steeds Duitse teksten in de bus te vinden. Uit rapportages die zij krijgt, blijkt dat dit inmiddels is verholpen.

De heer **BENJAMINS** antwoordt dat dit niet het geval is. De brandblussers, kaartcontrole, camera's en verbandtrommels zijn voorzien van een Duitse tekst.

De heer **MAAS**, namens Platform Buskruit, spreekt in over het onderzoek naar HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam' (BRT-studie) en de Beleidsnotitie Toekomst OV-lijnen in Haarlem – Perspectief op het Openbaar Vervoer ('Lijnennetstudie'). Na zes jaar dubbeldekkers

van lijn 346 door de Haarlemse binnenstad, wat gepaard ging met verkeersproblemen, gezondheidsklachten en trillingsoverlast, is het dringend tijd voor een effectiever bussysteem met een betere leefbaarheid. Dit vereist een fundamentele systeemwijziging in de stad. Hij wenst een verdunning van het aantal voertuigen en een andere routing. Voor de korte termijn vergt dit een herinvoering van lijn 244, waarna de dubbeldekkers om de binnenstad kunnen heenrijden. Voor de middellange termijn wenst hij een verdunning van de herroutering door de binnenstad. Een hub kan in die opzet meer het hoofdbusstation worden.

De heer **HIEMSTRA**, fractieondersteuner D66 Weesp, spreekt in over de nachtverbindingen tussen Weesp en Amsterdam, alsook de geplande overgang van Weesp naar de Vervoerregio Amsterdam. Hij wil het nachtvervoer bespreken en de soepele overgang naar de Vervoerregio Amsterdam. Als hij nog op tijd thuis in Weesp wil zijn, moet hij uiterlijk 00.18 uur vertrekken vanuit Amsterdam. Dit is verre van ideaal, zowel voor het uitgaansleven als wanneer er evenementen of concerten zijn. Er is een gebrek aan goede verbindingen in de nacht. Ten aanzien van de fusie met de Vervoerregio Amsterdam is het essentieel om een soepele overgang te realiseren. Hij hoopt op hoogwaardig openbaar vervoer in Weesp. Juist doordat het openbaar vervoer in Weesp nog niet optimaal is, is de invoering van een milieuzone nog niet ingevoerd.

De heer **BOBELDIJK** vraagt of inspreker spreekt namens D66 Weesp.

De heer **HIEMSTRA** is fractieondersteuner van D66 Weesp, maar is ook een bezorgde inwoner inzake mobiliteit.

1.5 NOTULEN REGIORAAD d.d. 19 DECEMBER 2023

De notulen van de regioraad d.d. 19 december 2023 worden ongewijzigd vastgesteld.

2. VOORGENOMEN MOTIES

Er zijn twee moties ingediend.

- Motie Bezinning aanbestedingsprocedure OV (wordt behandeld onder agendapunt 5.1a)
- Motie instructiefilm 'Toegankelijkheid OV voor mensen met een fysieke beperking' (wordt behandeld onder agendapunt 3.1)

3. BESLUITVORMEND

3.1 MAATREGEL TEGEMOETKOMING REIZIGERS

Agendapunt 4.2 wordt bij dit agendapunt betrokken.

De heer **VAN DEN BOSCH** is blij dat het voorstel er ligt en OV-kaartjes inmiddels worden verstrekt via de Voedselbank. Toch roept het stuk vragen op. Het is nog niet uitgewerkt. Gevraagd wordt hoeveel kaartjes per post en hoeveel via de Voedselbank worden verstrekt. Wie krijgen wel kaartjes en wie niet? Uit de shortlist blijkt dat er meer instrumenten zijn overwogen om te compenseren voor de tariefstijging. Bovendien ligt er een motie van die strekking. Het zijn verstandige en nuttige opties, maar die moeten wel in de context van de

begroting worden bekeken.

De heer **LOPES** vraagt of ook aan is gedacht om andere concessiegebieden, anders dan Amsterdam, beter te bedienen.

De heer **ASRUF** kan zich vinden in de maatregelen. Het is vooral belangrijk dat wordt toegevoerd naar een structurele bijdrage om het OV betaalbaarder te maken.

Mevrouw **VAN DER MEER** leest dat de VRA niet altijd beschikt over mogelijkheden om de doelgroep te bereiken via de adresgegevens. Ze wil hierover meer informatie van het DB.

De heer **KARREGAT** hoort veel regioraadsleden spreken over structurele maatregelen maar hij stoort zich daaraan. In het voorstel staat dat de betaalbaarheid van het leven onder druk staat en dat daarom OV-kaartjes worden verstrekt. Volgens hem hoort dat bij het minimabeleid van gemeenten en niet bij de besteding van gelden die bij de motie Bikker horen, waarbij het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt.

De heer **ASRUF** vraagt per interruptie welke maatregelen er zijn om het OV goedkoper te maken.

De heer **KARREGAT** antwoordt dat de motie Bikker juist was bedoeld om de tariefstijging te voorkomen. Dat is gebeurd en dat is voldoende. Het streven moet niet zijn om OV-geld bij minima te laten belanden, want dan wordt aan inkomenspolitiek gedaan.

Mevrouw **BROCKEN** vindt het een goed idee om het openbaar vervoer te stimuleren onder minima, maar het blijft een vorm van pleister plakken. Er moet worden gekeken naar structurele oplossingen. Gevraagd wordt of er meer manieren zijn om de OV-kaartjes bij de minima te laten belanden.

De heer **BOBELDIJK** is blij dat gekeken wordt naar mensen die minder te besteden hebben. Hij vraagt of er afspraken zijn inzake producten die binnen het openbaar vervoer worden aangeboden, zoals dagkaarten bij EBS.

De heer **VAN LEEUWEN** heeft elf sprekers gehoord, waarbij sprake was van grote tekortkomingen in het openbaar vervoer. In plaats van de zoveelste inkomenspolitiek is het wellicht verstandiger om eerst te investeren in de kwaliteit van de producten in plaats van OV-kaartjes goedkoper te maken.

De heer **VAN DEN BOSCH** stelt per interruptie dat het merendeel van de sprekers aandacht wilde voor het PvE en minder voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer.

De heer **VAN LEEUWEN** hoorde onlangs op de radio dat minima er 5% op vooruit zijn gegaan en werkenden min 1%. Hij heeft niet het gevoel dat er te weinig aandacht is voor mensen met een minimuminkomen. Als er geld over is, dan is het beter te zorgen dat de liften het doen en mensen met een beperking niet vol stress allerlei obstakels tegen komen.

Mevrouw **STROO** merkt op dat in Zaanstad de Stadspas bestaat en vraagt of er een mogelijkheid is om het OV-kaartje op de Stadspas te zetten. Ten tweede weet ze dat bij de vorige actie kaartjes zijn verstrekt aan de asielzoekerscentra en dat leest ze nu niet terug.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- De actie van vorig jaar met de OV-kaartjes was blijkens de evaluatie een groot succes. De leerpunten zijn verwerkt, zoals de distributie van de kaartjes. De norm was 130% van het minimuminkomen. Overigens hebben nog niet alle gemeenten aangegeven dat zij akkoord gaan met deze werkwijze. Zo niet, dan wordt teruggekeerd naar de manier van distribueren zoals vorig jaar. Een x-aantal kaarten wordt ook neergelegd bij de loketten van Sociale Zaken.
- Het gaat niet alleen om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor de minima, maar ook om deze groep kennis te laten maken met het openbaar vervoer.
- De motie Bikker is om landelijke tariefstijging tegen te gaan, maar daar gaat de voorliggende actie niet over.
- Een deel van de gelden gaat naar de betaalbaarheid van kaartjes, maar er kan ook zeker worden gesproken over structurele investeringen in producten, zoals het repareren van liften en bevorderen van de toegankelijkheid.
- Uit de evaluatie bleek een grote spreiding over de regio. Niet alleen inwoners van Amsterdam hebben ervan geprofiteerd. Iedereen wordt bediend en het is niet nodig om de Stadspas van Zaanstad erbij te gebruiken, zodat geen ongelijkheden ontstaan.
- Er is gekozen voor één soort OV-kaart en niet gedifferentieerde afgeleiden hiervan.
- Mits technisch mogelijk wordt bekeken of asielzoekerscentra, maar ook blijf-van-mijn-lijfhuizen kunnen worden bediend, alhoewel hier vaak sprake is van één adres.
- Ten aanzien van de shortlist van andere maatregelen: die kunnen wellicht worden behandeld bij de uitwerking van de motie Bikker. Ze zegt een globaal overzicht toe van mogelijke maatregelen.

De heer **KARREGAT** denkt dat het ook een goed idee is om gratis OV-kaartjes uit te delen aan automobilisten, zodat zij wellicht verleid worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat er veel voor nodig is om automobilisten uit hun voertuig te halen. Meer comfort in het openbaar vervoer en het opschroeven van de frequenties kan hierbij helpen en dat zou automobilisten eerder verleiden dan het verstrekken van gratis kaartjes. Daarbij zijn andere middelen nodig om mensen te verleiden.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met het voorstel ten aanzien van de maatregel Tegemoetkoming Reizigers.

Mevrouw **STROO**, mede gesteund door alle raadsfracties van de gemeente Zaanstad, dient de volgende motie in.

Motie 2 – Instructiefilm 'Toegankelijkheid OV voor mensen met een fysieke beperking'

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 5 maart 2024;

gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- inclusief vervoer een van de thema's is van het beleidsplan Mobiliteit;
- nog met enige regelmaat chauffeurs niet exact weten hoe zij moeten handelen;
- ook de RAR nadrukkelijk vraagt om meer aandacht voor het inclusieve vervoer;
- de kosten relatief laag zijn;
- de kosten voor de actie "Gratis OV-kaartjes" voor minimahuishoudens lager zullen uitvallen dan nu begroot;

verzoekt het Dagelijks Bestuur

- een instructiefilm voor chauffeurs over toegankelijkheid in OV voor reizigers met een fysieke beperking alsnog te laten maken, wanneer blijkt dat niet het gehele budget besteed is voor de gratis OV-kaartjes en er nog ruimte is voor de productie van een instructiefilm;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **VAN DEN BOSCH** vindt het een goed voorstel, maar hij hoort de portefeuillehouder zeggen dat een aantal maatregelen van de shortlist sowieso worden uitgevoerd en niet ten koste gaan van de tarievenactie. De stellers van de motie wordt aangeraden om de link naar de gratis OV-kaartjes eruit te halen.

De heer **ALBERS** is van mening dat een instructiefilm onderdeel hoort te zijn van de opleiding van buschauffeurs. Hij kan zich voorstellen dat de vervoerder trainingen aanbiedt. De VRA is geen opleidingsinstituut en derhalve stemt hij tegen de motie.

De heer **KARREGAT** leest in de motie dat de kosten van de OV-kaartjes lager uitvallen. Mochten de kosten toch hoger zijn, wordt de film dan nog wel gemaakt?

Mevrouw **IJMKER** gaat ervan uit dat er al een soort van instructie bestaat voor buschauffeurs in opleiding.

Mevrouw **STROO** antwoordt dat ze ten aanzien van de vraag van de heer Van den Bosch eerst het antwoord van het DB afwacht. De instructiefilm hoort eigenlijk inderdaad onderdeel te zijn van de opleiding, maar men moet niet vergeten dat veel chauffeurs veertig jaar geleden hun opleiding hebben genoten. Het kan ook worden gezien als een bijspijkerkursus.

Mevrouw **VAN DER MEER** vraagt of het geld voor de instructiefilm niet beter kan worden besteed aan het verbeteren van het materieel.

Mevrouw **STROO** wijst op het belang van de instructiefilm. Niet iedere chauffeur neemt direct het initiatief om uit te stappen en een persoon met een beperking te helpen bij het in- en uitstappen. Dat zou voor zichzelf moeten spreken, maar dat is het niet altijd. Een film kan hierbij helpen.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het een sympathieke motie is. Ze zou het maken van een instructiefilm meer willen zien in het licht van een soort samenwerking met de vervoerders. Het is nuttig om het op te pakken. Er is waardering voor het dekkingsvoorstel, maar gezien het lage bedrag kan de financiering van het realiseren van een instructiefilm worden opgelost binnen het reguliere budget. De motie wordt omarmd.

Mevrouw **STROO** is blij met de toezegging van de portefeuillehouder en trekt de motie in.

3.2. BELEIDSKADER SOCIALE VEILIGHEID IN HET OPENBAAR VERVOER 2024-2030

Mevrouw **MOESKOPS** vindt de intentie goed. Ze is benieuwd naar het onderzoek dat wordt opgestart voor specifieke doelgroepen en niet-reizigers. Zij kan zich voorstellen dat de veiligheidsbeleving op een metrohalte anders kan zijn dan op een bushalte. Gevraagd wordt naar de ervaringen.

Mevrouw **IJMKER** leest maatregelen die reactief lijken, maar uiteindelijk is het de bedoeling om preventief te werken om te zorgen dat het openbaar vervoer veilig is. Ze is blij met de uitvoering van aanvullend onderzoek. Conform de wens van de RAR wordt gevraagd de toegankelijkheid van voorzieningen specifiek mee te nemen in het aanvullend onderzoek.

De heer **BEN IDDER** vindt het goed dat metingen plaatsvinden. Het is echter op concessiegebied en hij vraagt of er ook op specifieke zaken kan worden ingezoomd.

Mevrouw **BROCKEN** vraagt of het voor het gehele openbaar vervoer mogelijk wordt om een alarmnummer in de WhatsApp mee te nemen in geval van een onveilige situatie, zoals reeds in het treinvervoer bestaat.

De heer **VAN LEEUWEN** geeft een groot compliment voor het voorstel. Hij denkt dat ook incidenteel geld moet kunnen worden gevonden voor maatregelen.

De heer **ALBERS** juicht het beleidskader toe, maar het richt zich te veel op de reiziger. Het OV-personeel mag niet ondersneeuwen. In het kader van personeelstekorten zou het terugdringen van agressieve uitingen richting OV-personeel een positieve werking kunnen hebben.

De heer **BOBELDIJK** wil breder kijken dan de veiligheid. Ook mensen met een beperking en OV-personeel verdienen aandacht.

De heer **ASRUF** ondersteunt de oproep van mevrouw Brocken voor een noodnummer. Er moet voldoende handhaving in het zicht staan van het openbaar vervoer. Hij wil voorts inzicht in de maatregelen die wel of niet helpen ten behoeve van een veiligere beleving in het OV.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt

- Het onderzoek naar niet-reizigers wordt meegenomen, alsmede de beleving per halte (dag/nachtsituatie).

- Preventief werken is inderdaad het uitgangspunt. Daartoe zijn data nodig en ook moet er een mogelijkheid zijn om in te zoomen op een specifieke situatie.
- Een onderzoek naar toegankelijkheid is geen onderdeel van het voorstel, maar er kunnen wel in het onderzoek personen met een beperking worden bevestigd.
- Aan een noodnummer wordt gewerkt. Op landelijk niveau wordt reeds deelgenomen aan de werkgroep Alert. Een plan van aanpak staat in de steigers en wordt waarschijnlijk behandeld in de volgende regiораadsvergadering. In Oost-Nederland vindt een pilot plaats en er zijn ook gesprekken gaande met NS.
- De belangen van het personeel mogen niet ondersneeuwen. De bejegening van het personeel laat in de verharde samenleving soms te wensen over. Een relatie met het personeelstekort kan hiervan onderdeel uitmaken. Het is sowieso aan te bevelen dat hier meer inzicht in komt en er meer wordt gemeld.
- De jaarlijkse actieplannen richting de regiораad worden in een volgende vergadering toegelicht.
- Er wordt datagericht gewerkt en daardoor komen ook specifieke zaken boven tafel en kunnen knelpunten in kaart worden gebracht.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met het beleidskader Sociale veiligheid in het openbaar vervoer 2024-2030.

3.3. WIJZIGING VERORDENING ADVIESCOMMISSIE OV-CONCESSIES

De heer **ASRUF** leest dat de gemeenten Diemen en Ouder-Amstel komen te vallen onder de adviescommissie Amsterdam. Hij vraagt hoe dit in de praktijk eruitziet. Naar welke gemeente wordt straks geluisterd, aangezien er ook tegenstrijdige belangen kunnen voorkomen? Hij opteert liever voor drie verschillende adviezen van drie afzonderlijke gemeenten. Hij vraagt om een evaluatiemoment.

De heer **ADVOKAAT** denkt positief over een samenwerking tussen de verschillende gemeenten. Het is een goede aanvulling op de gemeenschappelijke regeling en hij steunt het voorstel.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat is geprobeerd om het speelveld voor iedereen gelijk te maken. Waar niet alle gemeenteraden zijn betrokken, gebeurt dat nu wel. De afzonderlijke gemeenten dienen een zienswijze in en daarop dienen de portefeuillehouders in gezamenlijkheid een advies op te stellen. Ze heeft er alle vertrouwen in dat dit gaat lukken. Mochten er toch grieven zijn, dan stelt zij voor om dat in alle mogelijke transparantie met diverse perspectieven op te schrijven. Zij stemt in met een evaluatie.

Besluit: Zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met de wijziging Verordening Adviescommissie OV-concessies.

3.4 13e WIJZIGING GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING VERVOERREGIO AMSTERDAM

Besluit: Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming wordt unaniem ingestemd met de 13^e wijziging Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam.

4. TER KENNISNAME/INFORMEREND

4.1 ONTWERPPROGRAMMA VAN EISEN INBESTEDING CONCESSIE AMSTERDAM 2025

De heer **VAN DEN BOSCH** wijst op de connectie van het GVB met de Amstelveenlijn. Maar veel vervoersmogelijkheden binnen Amstelveen vallen onder andere vervoerders. Dat kan knellend zijn voor wat betreft het aanbod van voorzieningen. Het is goed dat de Uithoornlijn wordt doorgetrokken. Evenwel maken de bewoners van Uithoorn zich zorgen over hoe het uit gaat pakken. Ook kan er verwarring ontstaan door het aanbod van twee vervoerders aldaar. Eigenlijk zou dat naadloos als één systeem moeten functioneren. Verder wil hij laten kijken naar een logische concessiebegrenzing. Hij wil inzicht in het opvoeren van de frequentie van de HOV-verbinding (van zesmaal naar achtmaal per uur).

De heer **JÄGERS** denkt dat de ontvlechting van de metrolijnen consequenties heeft voor de verbinding tussen Gaasperplas en Amsterdam CS. De bewoners van Hollandpark hebben geen directe verbinding meer met het Centraal Station en dat weegt zwaar, omdat Hollandpark een autoluw gebied is en mensen bewust hebben gekozen om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Mocht het daadwerkelijk komen tot een ontvlechting van de metrolijnen, dan vraagt hij de frequentie van andere metrolijnen naar CS te verhogen. Hij vraagt of in plaats van een knip in metrolijn 53 is overwogen om de lijnen 50 en 54 te combineren. Voor Diemen is de nachtbus N87 van groot belang. Met het eventueel verdwijnen van de nachtbus ontstaat een groot probleem want er is geen alternatief. Overige aandachtspunten: de tramhalte Alexanderplein wordt als erg smal en kort ervaren. Die wordt als onveilig ervaren en de reisinformatie van het GVB is niet altijd voldoende toegankelijkheid.

De heer **BOBELDIJK** vindt het positief dat in de Eendracht een bus terugkeert, maar er zijn ook zorgpunten. Hij kan zich grotendeels vinden in de zorgen van Rover en Cliëntenbelang zoals de zorg over minder openbaar vervoer in de binnenstad, de loopafstanden naar een halte, de toegankelijkheid en betaalbaarheid van het OV en het eventueel verdwijnen van lijn 41 en metrolijn 53.

Mevrouw **MOESKOPS** wijst op een amendement van de gemeenteraad van Amsterdam waarin is afgesproken om bij de ontvlechting van de lijnen twee jaar de tijd te nemen om scenario's uit te werken. Ze stoort zich eraan dat anders is besloten.

De heer **BOBELDIJK** meent dat veel bewoners straks door de maatregelen in de steek worden gelaten en hij zal niet nalaten om voor hun belangen op te komen.

Mevrouw **MOESKOPS** wijst op de eerste regel van het amendement waarin de heer Bobeldijk schrijft dat ontvlechting noodzakelijk is.

De heer **BOBELDIJK** stelt dat ontvlechting niet automatisch moet betekenen dat metrolijn 53 gaat verdwijnen en dat mensen in Zuidoost in de kou worden gezet. Hij heeft alternatieven aangedragen.

Mevrouw **IJMKER** steunt het betoog van mevrouw Moeskops. Ze stoort zich aan het verhaal

van sommige partijen dat lijn 53 gaat verdwijnen. Dat is niet zo. Er is gevraagd door de raad om verschillende scenario's uit te werken. Het is niet netjes om de mensen verkeerd te informeren en met verkeerde beelden te strooien.

De heer **BOBELDIJK** wil aan de mensen meegeven dat wanneer er wordt ontvlochten, hij lijn 53 hoe dan ook wil behouden. Dat is ook de oproep die van verschillende kanten komt.

Mevrouw **IJMKER** verwijst naar de belangrijkste punten uit de brief van de gemeenteraad van Amsterdam. Er zijn zeven wijzingen voorgesteld en ze hoopt dat het DB dit meeneemt in de definitieve versie van het PvE. Ze is benieuwd naar het proces omtrent de ontwikkelplannen.

De heer **ASRUF** verwijst naar dezelfde brief van de gemeenteraad van Amsterdam. Hij noemt een aantal punten, zoals een meer sociale functie van het openbaar vervoer, sturen op de werkelijke loopafstanden en kwaliteit versus kwantiteit. Meer overstapmomenten van lijn 41 kan als minder wenselijk en gastvrij overkomen. Het ontvlechten van het metronetwerk is gevolgd door een oproep tot het uitwerken van meerdere scenario's. Het is goed dat deze stap is gekozen en tijd wordt genomen om gesprekken te voeren en alle opties op tafel te krijgen. Hij vraagt of eventueel rekening kan worden gehouden met een ontvlechting van lijn 51. Hetzelfde geldt voor de beveiligingseisen van de Oostbuistunnel. Hij vraagt of het DB bereid is tot een onderzoek om de tunnelcapaciteit te verhogen. Hij vraagt hoe ervoor wordt gezorgd dat mensen snel de overstap kunnen maken naar een andere lijn en niet te lang hoeven te wachten. Het belangrijkste punt is een actieplan met minimeisen voor het functioneren van liften en roltrappen.

Mevrouw **MOESKOPS** verwijst tevens naar de brief van de gemeenteraad van Amsterdam. Een aantal zaken moeten nog in de reactienota uitgewerkt worden. Er wordt niet alleen meer op punctualiteit gestuurd en dat lijkt een goed idee. Bij HOV lijkt sturen op frequentie veel logischer. Wat gaat dit betekenen voor chauffeurs die toch even wachten op de moeder met kinderwagen en wat zijn de gevolgen voor verbindende lijnen? Ook zij wil inzicht in de ontwikkelplannen. Verder wil ze dat niet rigide de verschillende stappen worden afgewacht. Als er geld en capaciteit is voor stap 2, dan moet niet eerst stap 1 worden afgewacht. Gevraagd wordt voorts naar de mogelijkheden van de toeristenkaart. Tijdens oud en nieuw moet de bereikbaarheid voor inwoners richting vuurwerkshows worden gegarandeerd.

De heer **KOYUNCU** merkt op dat het belang van duurzaamheid wordt benadrukt, zoals circulariteit, energieverbruik en het bevorderen van biodiversiteit. Duurzaamheid is niet alleen van belang voor het operationele aspect van het openbaar vervoer, maar ook bij de productie en levering van de voertuigen en onderdelen. Vanwege de vraag uit Nederland om producten mogen de mensenrechten in het buitenland niet worden geschonden. Het DB dient in het PvE ook het belang te benadrukken van duurzame en ethisch verantwoorde herkomst van het materiaal en productieprocessen. De RAR vraagt rekening te houden met een groei van knelpunten zoals op het IJburgereiland. Hij steunt de oproep om kwaliteitseisen te stellen.

De heer **KREUGER** is blij dat bus 21 weer door de Eendracht gaat rijden. Een bottleneck is dat

de Bok de Korverweg smaller lijkt te zijn geworden na een herinrichting. Er zijn bedenkingen over het afschalen van het OV in het centrum. Hij is benieuwd naar de betaalbaarheid van de maatregelen. Tot slot wil hij aandacht voor de loopafstanden.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt:

- Op vragen die niet kunnen worden beantwoord komt ze nog terug in het vervolgproces. Het navolgende betreft nog slechts een eerste reactie. Alle zienswijzen worden opgenomen en voorzien van een passend antwoord.
- Het OV staat onder druk, maar de ambities worden niet afgeschaald. Het is voor elf jaar en ze wil voorbereid zijn op een toekomstige groei van het OV. Er is specifiek opgenomen welke status sommige lijnen krijgen en hoe dit wordt geprioriteerd.
- Er zijn verschillende concessiegebieden en een goede afstemming hiertussen is belangrijk. Er wordt bekeken of dit kan worden verbeterd.
- Ze heeft begrip voor de onrust over de Uithoornlijn. Veel haltes blijven gehandhaafd.
- De frequentie van de HOV opvoeren naar acht keer per uur vergt meer personeel. Ze kan zich voorstellen dat dit meer opbrengt qua reizigersaantallen, alhoewel de PvE formeel niet gaat over een aanpak van de personeelstekorten. Over het algemeen leidt een verhoging van de frequentie tot meer plekken om te zitten en meer comfortgemak. Dat is ook gunstiger voor mensen met een fysieke beperking. Een hogere frequentie van voertuigen moet ook leiden tot een snellere afhandeling bij overstapmomenten. Ten aanzien van de situatie in Amstelveen is afgesproken dat er (voorlopig) niet nog een extra overstapmoment komt.
- Het is in de concessieperiode noodzakelijk dat wordt toegewerkt naar een ontvlechting vanwege het groeiend gebruik van het openbaar vervoer. Hoe dit inhoud krijgt, schrijft het PvE niet voor. Een combinatie van de lijnen 50 en 54 is ook een optie. Het GVB werkt een voorstel uit.
- Het DB heeft nog geen kennisgenomen van de brief vanuit de gemeenteraad van Amsterdam. Een discussie hierover is te vroeg in de tijd. Het DB reageert hier later op.
- Een onderzoek naar de tunnelbuis wijst uit dat er een maximum is aan wat hier mogelijk is, daarbij afgaande op het oordeel van de brandweer. Er kan niet zomaar worden gemarchandeerd met de veiligheidseisen. Een onderbouwing volgt in een volgende vergadering.
- Het nachtnet kent beperkingen, onder meer vanwege personeelstekorten. Meer lijnen in de nacht kan betekenen dat elders voorzieningen moet worden afgeschaald. Het onderwerp wordt besproken in een volgende vergadering.
- Het openbaar vervoer zal ook in de binnenstad groeien, vooral dankzij de metro, en behoudt een fijnmazig netwerk.
- Een toeristenticket bestaat niet meer en leverde extra geld op. Er wordt in de toekomst gekeken naar het leveren van verschillende tickets en tarieven, specifiek gericht op bepaalde doelgroepen. Dit zit overigens niet in het PvE.
- Loopafstanden en toegankelijkheid zijn aandachtspunten. Dit laatste wordt qua ambities aangescherpt. De loopafstanden worden gemonitord, in sommige gevallen zal niet kunnen worden voorkomen dat de afstanden hemelsbreed worden gemeten.
- Er is ruimte om mee te praten over de ontwikkelplannen. De regioraad heeft invloed door kaders mee te sturen. De adviescommissies hebben bij de kaderbrieven hierover een formele rol. De RAR kan tevens bij het proces worden betrokken bij de advisering.

- Het comfortabel en snel overstappen is belangrijk.
- Men is niet sturend geweest in het serviceconcept. Er wordt ook ruimte gegeven aan het GVB om zelf met voorstellen te komen.
- De tip over oud en nieuw wordt meegenomen.
- Het duurzame aspect wordt verwoord in het Corporate Reporting Sustainability Directive en dat geldt ook voor grote bedrijven als het GVB. Die moet hierover rapporteren in het jaarverslag.
- Ze is ervan op de hoogte dat het bij de Eendracht niet eenvoudig zal zijn om de bus daar weer te laten rijden, omdat er infrastructurele aanpassingen zijn geweest. Hier is aandacht voor. Er wordt bij het PvE ingezet voor het jaar 2025, maar de aanpak van de Eendracht wordt mogelijk naar voren getrokken.

Het Ontwerpprogramma van Eisen Inbesteding Concessie Amsterdam 2025 wordt voor kennisgeving aangenomen.

4.2 EVALUATIE TARIEFACTIE 2023

Dit agendapunt is behandeld bij agendapunt 3.1.

5. INGEKOMEN STUKKEN

5.1 BRIEVEN VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

5.1.a REGIORAADSBRIF STAND VAN ZAKEN CONCESSIE ZAA NSTREEK-WATERLAND

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

Motie 1 – bezinning aanbestedingsprocedure OV

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 5 maart 2024; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- de laatste aanbesteding van het OV in Zaanstreek-Waterland vooralsnog tot een onbevredigend resultaat heeft geleid, omdat de aanbieder niet voldoet aan de bij de aanbesteding afgesproken voorwaarden;
- de VRA naast het opleggen van boetes geen verdere instrumenten heeft voor bijsturing na een aanbesteding;
- marktwerking gebaat is met vrije concurrentie van aanbieders, in samenhang met vrije keuze van de eindafnemers, maar dat dit niet het geval is bij een aanbesteding van openbaar vervoer;
- andere vormen van het organiseren van OV binnen de Vervoerregio wellicht beter zouden kunnen werken voor de VRA en de reiziger;
- de concessie van het GVB in Amsterdam een voorbeeld is van inbesteding in plaats van aanbesteding;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- alternatieve scenario's te ontwikkelen voor de huidige aanbestedingsprocedure, waaronder in elk geval een inbestedingsprocedure;
- hierover regelmatig in contact te treden met de regioraad, bijvoorbeeld door het instellen van een klankbordgroep;
- deze alternatieve scenario's voor besluitvorming aan de regioraad voor te leggen, op tijd voor het aflopen van de eerstvolgende OV-concessie;

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ZEEKANT** vindt het een goed initiatief. De Europese regelgeving zou zich ertegen verzetten maar dat is geenszins waar. Er zijn mogelijkheden om binnen de wet in te besteden. Het gaat om betrouwbaar vervoer en daaraan is niet voldaan door EBS. De kwaliteit van het OV moet een hoger niveau krijgen.

De heer **BOBELDIJK** is blij met de motie. Er zijn grote zorgen over het functioneren van EBS en er wordt een debacle voorzien.

Mevrouw **VERHOEF** begrijpt het signaal, maar ze vraagt zich af of de oplossing moet worden gevonden in inbesteden. Bij de aanbesteding had al kunnen worden bedacht dat sommige vereisten niet zouden worden nagekomen. Het is ook maar de vraag bij welke partij men terecht komt bij inbesteding.

De heer **BOBELDIJK** noemt het openklappen van motorkappen en deuren zeer ernstig. De vervoerder heeft het niet op orde.

Mevrouw **VERHOEF** antwoordt dat dat niets te maken heeft met de aanbesteding. Dat waren vooraf gestelde eisen en dat had ook het GVB kunnen overkomen.

De heer **HOEDEMAEKER** stelt niet dat inbesteding het enige zaligmakende alternatief is, maar het is echt nodig om scenario's uit te werken. Dit vergt grondig onderzoek.

Mevrouw **SMAND** ondersteunt de motie van harte om alternatieven te onderzoeken. Er moet anders worden gekeken naar het OV en de motie zou hierbij enorm helpen.

De heer **KARREGAT** wil inzicht hebben in het kostenaspect van het onderzoek. Inbesteden lijkt heel lastig. Hij prefereert onderzoek naar alternatieven. Hij wil EBS overigens niet alleen boetes opleggen maar ook nauwgezet kunnen volgen en mocht dit nodig zijn, wil hij zelfs afscheid nemen van EBS.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat alleen de vier grote steden mogen inbesteden. Voor de rest van de concessiegebieden geldt dat niet. Ze zijn bezig met een evaluatie voor ZaWa, waarbij rekening is gehouden met een implementatietijd. Het voorstel is om eerst de wet- en regelgeving goed te bestuderen, voordat tot verdere stappen wordt overgegaan.

De heer **HOEDEMAEKER** is blij met de toezegging. De motie wordt aangehouden. Bij het evaluatiemoment van ZaWa komt hij erop terug.

5.1.b REGIORAADSBRIF VERBETERPLAN EBS

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.c REGIORAADSBRIF MOTIE BIKKER

De heer **KOYUNCU** refereert aan een betaalbare OV-actie in Duitsland. Dat blijkt zeer succesvol in het toegankelijk maken van het OV voor een breder publiek. Hij geeft mee om daarnaar te kijken.

De heer **VAN DEN BOSCH** roept het DB op om niet te veel waarde te hechten aan de verdubbelaar in de motie. Het is belangrijker naar de belangrijkste knelpunten te kijken. Bij het laatste uitgangspunt over OV-infrastructuur kan niet worden gevolgd hoe dit past in het kader van de motie Bikker. Het kost bovendien veel geld.

Mevrouw **VERHOEF** heeft zich gebogen over de besteding van de motie Bikker en middels een motie vreemd aan de orde van de dag aangeboden in de raad. Daarin zijn de wensen gedeponereerd voor de gemeente Landsmeer. De motie ligt inmiddels bij het DB. Het dictum van de motie wordt voorgelezen. De input van de gemeente Landsmeer bestaat uit drie voorgestelde maatregelen:

1. Herzien en waar mogelijk verbeteren van bushaltes en fietsstallingen, buiten de kernen, aan de linten om de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de bussen te verbeteren.
2. Herzien en waar mogelijk verbeteren van de haltes en de stoepen naar de haltes toe aan de seniorenroute om hiermee de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het OV te verhogen.
3. Structurele financiering van de pontverbindingen tussen Landsmeer en Waterland om de aansluiting en bereikbaarheid van het OV te borgen.

De heer **ASRUF** zag het woord 'betaalbaar' niet terugkomen in de uitkomsten van de uitgangspuntennotitie. Hij vraagt om structurele verbeteringen.

De heer **MATTENS** wil het DB horen over het proces als de gemeenteraden met meedenkvoorstellen komen.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** meldt dat het voorliggende de uitgangspunten betreffen en daarna komen er nog twee momenten om erover te spreken. Pas later wordt gekozen voor het definitieve pakket. Suggesties zijn van harte welkom. De verdubbelaar moet een criterium blijven, maar dat weegt niet altijd als het zwaarste. De uitgangspunten voor een OV-infrastructuur wil ze niet afschrijven, want er is toch behoefte aan. De motie van mevrouw Verhoef ziet ze met belangstelling tegemoet. Er is veel aandacht voor de betaalbaarheid en dit wordt ook beargumenteerd meegenomen.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.d REGIORAADSBRIF RAPPORTAGE EBS JANUARI 2024

De heer **BOBELDIJK** maakt zich grote zorgen als hij verhalen hoort dat spontaan motorkappen en autodeuren openklappen. De veiligheid is in het geding.

De heer **RIJKEN** stelt dat de regioraad de verbeteringen van het verbeterplan moeten kunnen monitoren. Hij is blij met de rapportage. Bij rituitval is de informatie nog onvoldoende, want alleen de verwijtbare rituitval wordt weergegeven. Het DB wordt opdracht gegeven om inzicht te geven in de totale uitval van de ingeschreven dienstregeling. In de informatieverstrekking moet duidelijk worden aangegeven wat verwijtbaar was en niet verwijtbaar. Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Portefeuillehouder **SEGERS** antwoordt dat aan veiligheid niet mag worden getornd. Het verbaast hem dat zomaar een deur opensprong. Dat voorval wordt onderzocht. Met de inspreker en EBS wordt contact opgenomen inzake de casus. In een vorige vergadering is gewezen op een Apk-keuring en er is een inspectiesessie geweest. Ten aanzien van de maandelijkse rapportage is een extra verdiepingsslag mogelijk. De regioraad krijgt een overzicht van de rituitval ten opzichte van de aangepaste dienstregeling. Hierin worden zowel de verwijtbare als niet-verwijtbare rituitval vermeld, alsmede het principe en in welke context het moet worden gezien. Hij houdt een slag om de arm ten aanzien van het verzoek om technisch te inventariseren wat er zou zijn gebeurd als de dienstregeling zonder problemen was verlopen. Overigens ziet hij dat in het verbeterplan van EBS dat stapjes worden gemaakt. Hij heeft vernomen dat EBS op zondag toch weer een extra dienst wil gaan rijden. Dat soort informatie komt ook aan de orde in de rapportage zodat de verbeterpunten zichtbaar worden gemaakt.

Hij heeft een punt van orde. Hij vindt het vreemd dat een groot deel van de raadzaal is leeggelopen.

Mevrouw **VERHOEF** wijst erop dat volgende week een nieuwe rapportage volgt. Zij vraagt of alvast actuele informatie kan worden verstrekt over de gestelde eisen aan de vervoerder en de stand van zaken. Ze heeft namelijk niet de indruk dat EBS er hard aan werkt om de boel op orde te krijgen. EBS lijkt ook niet erg onder de indruk van de opgelegde boetes.

De heer **KERKHOVEN** heeft de portefeuillehouder eerder erop aangesproken dat er grote bezorgdheid heerst over de communicatie van de VRA richting de bewoners van Zaanstreek-Waterland. De raad heeft aangegeven dat op zijn minst excuses zouden moeten worden aangeboden over de slechte service van EBS. Er zijn ruim 3000 klachten binnen.

Portefeuillehouder **SEGERS** antwoordt dat al meerdere malen excuses zijn aangeboden en de reizigers niet in de kou mogen komen te staan. Het verzoek om alle inwoners van het concessiegebied Zaanstreek-Waterland verontschuldigen aan te bieden wordt gehonoreerd. Een brief met de excuses wordt via de griffies aangeboden. Ten aanzien van de communicatie kunnen er digitale publicaties volgen op de website van de VRA en op de websites van de betreffende gemeenten.

Mevrouw **STROO** is bang dat bewoners de indruk krijgen met de aangeboden informatievoorziening dat het de schuld is van de gemeente Zaanstad als opdrachtgever. Het wordt Zaanstad erg aangerekend, maar het idee was om de inwoners te laten weten dat de gemeente Zaanstad geen schuld treft.

Portefeuillehouder **SEGERS** antwoordt dat het een bericht moet zijn dat vanuit de VRA wordt verstuurd. Het logo van de VRA is zichtbaar op het bericht, want die is verantwoordelijk als concessiehouder. Over de inhoud wordt nog overleg gevoerd. De kern van het verhaal is dat de inwoners goed worden geïnformeerd over de concessie en wat de voortgang is.

De heer **KERKHOVEN** stelt dat de gemiddelde inwoner van Zaanstad geen flauw benul heeft wat de Vervoerregio Amsterdam is en inhoudt. Eenieder verwijst naar de gemeente als schuldige. Er is trouwens ook een rol weggelegd voor het aanbieden van excuses door EBS.

Portefeuillehouder **SEGERS** antwoordt dat EBS zelf al excuses heeft aangeboden, onder meer via social media. In hoeverre dat voldoende is, is een andere vraag. Er volgt een gesprek met EBS waarin hen wordt verzocht nogmaals uiting te geven aan verontschuldigingen. De betrouwbaarheid van de buslijnen staat evenwel voorop.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.e REGIORAADSBRIF VERDERE UITWERKING MOTIE MOESKOPS

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.1.f REGIORAADSBRIF VOorgenomen BOETES EBS

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2 BRIEVEN VAN DERDEN / RAADSADRESSEN

5.2.a RAR ADVIES CONCEPT PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTERDAM

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2.b BRIEF GVB NAAR AANLEIDING VAN ARTIKEL AT5

Wordt behandeld in de volgende vergadering.

5.2.c RAR ADVIES ACTIEPLAN SOCIALE VEILIGHEID 2024 GVB

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.2.d RAR ADVIES ACTIEPLAN SOCIALE VEILIGHEID 2024 CONNEXION AMSTELLAND-MEERLANDEN

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

5.3 METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Het maandelijks MRA raads- en statenledenbericht wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. RONDVRAAG EN SLUITING

6.1 RONDVRAAG

Mevrouw **SMIT** merkt op dat een motie is ingediend ten behoeve van lijn 41. Ze vraagt zich af wat de waarde van die motie is, zeker tegen de achtergrond van de motie Bikker om de verschraling tegen te gaan. Lijn 41 is voor de gemeente Ouder-Amstel belangrijk en aanpassing van de dienstregeling zou een enorme verschraling betekenen. In de wandelgangen hoort ze het jaartal 2026 en dat lijkt nog ver weg.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat zij de motie heel serieus neemt. Ze probeert er opvolging aan te geven. Er zitten beperkingen op van wat wel of niet mogelijk is. Er is nooit beloofd dat de motie direct kan worden uitgevoerd. Er is evenwel onvoldoende personeel om lijn 41 te laten rijden. Wat ze wel kan doen is andere zaken regelen die in het voordeel uitvallen voor de reiziger.

6.2 SLUITING

Niets meer aan de orde zijnde sluit de **VOORZITTER** de vergadering om 22.38 uur.