

CONCEPTNOTULEN VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE REGIORAAD OP 11 JULI 2023

Voorzitter: P.C. de Waal
Secretaris: P. Laurs (plv.)

Aanwezig:	
W. Advokaat	(Ons Diemen-Diemen)
J. Albers	(Gemeentebelangen-Purmerend)
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)
R.M. Dral	(VVD-Oostzaan)
Z.D. Ernsting	(GroenLinks-Amsterdam)
H. Grader	(Ouderenpartij AOV-Purmerend)
F. van Groeningen	(Burgerbelangen-Amstelveen)
P. van Haasen	(PVV-Zaanstad)
F. Hoedemaeker	(D66-Zaanstad)
M.R. 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)
P.E.M. van Leeuwen	(Gemeentebelangen-Uithoorn)
M. van Leeuwen	(VVD-Amstelveen)
F. Lopes	(VVD-Zaanstad)
M.A. Mattens	(PvdD-Zaanstad)
B. Minderhoud	(PvdA-Amsterdam)
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)
R. Smit-Lotterman	(Natuurlijk Belang-Ouder-Amstel)
H.P. Spijker	(EEN Haarlemmermeer-Haarlemmermeer)
G. Slegers	(Lid DB-CDA Zaanstad)
N. Stroo	(GroenLinks-Zaanstad)
A. Verhoef	(VVD-Landsmeer)
R.F.T. van Wanrooij	(VVD-Wormerland)

Afwezig:	
F. Asruf	(PvdA-Amsterdam)
W.T.J.M. Koster	(Absoluut Aalsmeer-Aalsmeer)
S. Koyuncu	(DENK-Amsterdam)
K.M. Kreuger	(JA21-Amsterdam)
T. van der Meer	(CDA-Aalsmeer)
E.J. van der Peet	(CDA-Haarlemmermeer)
N. Rodrigues Pereira	(Goed voor Amstelveen-Amstelveen)
C.R. Smand	(D66-Haarlemmermeer)
D. Wijnants	(VVD-Amsterdam)
W. Zeekant	(Stadspartij-BPP Purmerend)

1. OPENING REGIORAAD

De **VOORZITTER** opent de openbare vergadering om 19.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Berichten van verhindering zijn ontvangen van de heer Salden (secretaris-directeur van Vervoerregio Amsterdam), mevrouw Van der Meer, de heer Wijnants, de heer Kreuger, de heer Koyuncu, de heer Rodrigues Pereira, mevrouw Smand, de heer Asruf en de heer Zeekant. Mevrouw Laurs is vervanger van de heer Salden. De heren Salhi en Van den Bosch arriveren later. Het Reglement van Orde wordt toegelicht.

2. VASTSTELLEN AGENDA

De **VOORZITTER** meldt dat de tekst bij agendapunt 11 na een tip van de heer Karregat is aangepast. 'Instemmen met' wordt vervangen door de tekst 'Kennis nemen van de Ontwerpbegroting 2024-2027 en het Conceptuitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024-2032'. Er zijn drie moties ingediend. Een aantal hiervan is op het laatste moment ingediend. Hoewel dit is toegestaan, wordt verzocht moties tijdiger aan te leveren. Motie 1 wordt behandeld bij agendapunt 3, mededelingen. Motie 2 wordt behandeld bij agendapunt 11, Ontwerpbegroting 2024-2027 en het Conceptuitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024-2032. Motie 3 wordt behandeld bij agendapunt 12, Kaders metrosysteem Amsterdam. De agenda wordt vastgesteld.

3. MEDEDELINGEN

De **VOORZITTER** meldt dat de starttijden van de vergaderingen van de regioraad zijn besproken in de commissie 'Werkwijze en Algemene Zaken'. Er zijn geen zwaarwegende redenen om te komen tot een structurele aanpassing van de aanvangstijden van de vergaderingen. Een later begin van de vergaderingen leidt immers ook tot een latere eindtijd.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** merkt ten aanzien van het Vervoerplan 2024 op dat het financiële probleem is opgelost, maar men kampt nu met een personeelstekort. Er wordt getracht met alle partijen in gesprek te zijn.

De **VOORZITTER** verzoekt motie 1 in behandeling te nemen.

Mevrouw **VAN LEEUWEN**, mede gesteund door de heer **BRAUTIGAM**, dient de volgende motie in:

Motie 1 – Vervoerplan GVB 2024 voor de Uithoornlijn (Lijn 5 en 25) niet meer te wijzigen

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 11 juli 2023; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- het Conceptvervoerplan 2024 door het GVB is opgesteld;
- de motie 'Vervoerplan GVB 2024 niet afschalen' is ingediend op 6-6-2023 inzake het verzoek om het lijnennet van GVB niet af te schalen;
- de gemeente Uithoorn deze motie ondersteunt;
- de Uithoornlijn vanaf de zomer van 2024 gaat rijden en onderdeel is van het Vervoerplan GVB 2024;
- in het huidige Vervoerplan GVB 2024 de Uithoornlijn gunstige rijtijden, frequenties en trammaterialisatie voor de gemeente Uithoorn heeft;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- om in het verlengde van de motie 'Vervoerplan GVB 2024 niet afschalen' in gesprek te gaan met het GVB en het Conceptvervoerplan GVB 2024 voor de Uithoornlijn (lijn 5 en 25) niet meer te wijzigen. De gemeente Uithoorn verzoekt om de huidige rijtijden, frequenties en trammaterialisatie van de Uithoornlijn in stand te houden.

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **VAN DEN BOSCH** wijst erop dat er ook een lijn 6 bestaat en hij vraagt zich af wat daar dan mee gebeurt. De ombouw van de Amstelveenlijn was om langere tramstellen tot stand te brengen. Hij vraagt of de enkele tram voor de Uithoornlijn voldoende capaciteit heeft.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** weet niet wat de gevolgen zijn voor lijn 6. In de spitsuren blijft lijn 25 volgens het Conceptvervoerplan wel rijden en dan is de gekoppelde tram vanuit Uithoorn of Amstelveen-Westwijk nog wel nodig. Ze gaat ervan uit dat de aanpassing voor niets is.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** heeft begrip voor de motie maar zal deze niet positief adviseren. Ze wil zich niet vastpinnen op individuele lijnen, voordat men over het totale lijnennet in gesprek is, want ze kan zich nog wel andere wensen voorstellen. Tijdens de technische discussie over alle lijnen kan het wel aan de orde worden gesteld.

De heer **ERNSTING** begrijpt de wens, maar hij heeft er ook begrip voor dat het DB zegt dat de focus uiteindelijk moet liggen op het gehele systeem.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** wil dat in het kader van de efficiency toch gekeken wordt naar de

mogelijkheid om de Uithoornlijn door te laten rijden naar Amsterdam-Centrum. Dat moet geen gevolgen hebben voor andere reizigers in en rond Amsterdam.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** vindt het iets te voorbarig om thans de specifieke lijn eruit te lichten. Uiteraard wordt ernaar gekeken en is richting gegeven, maar ze wil er nog geen definitieve uitspraken over doen.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** vraagt of het een toezegging is van de portefeuillehouder dat ze het gaat meenemen in de gesprekken met het GVB.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat dit al zo was. Het is evident dat de Uithoornlijn zo goed mogelijk wordt gebruikt. Een definitieve uitspraak kan ze echter niet doen.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** kan leven met het antwoord van het DB en trekt motie 1 in.

De heer **BEN IDDER** vraagt wanneer er wel gelegenheid is binnen het proces bij te kunnen sturen.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het rond de zomer gaat spelen. Ze vindt het thans onverstandig om over individuele lijnen moties te gaan indienen.

De heer **BEN IDDER** begrijpt dat de motie voorbarig is, maar verwacht wel dat het DB de regioraad meeneemt in het proces en dat bekend wordt gemaakt wanneer er wel op kan worden gereageerd of dat sturing mogelijk is.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat er eerst een technische sessie is. Daarna is er portefeuillehoudersoverleg en vervolgens is er een regioraad op 31 oktober a.s. Na de zomer ligt er een concept en daarop kan iedereen reageren. Dat is ook het logische moment dat inzage wordt gegeven in de afwegingen en het geheel in ogenschouw wordt genomen.

Portefeuillehouder **RUIGROK** merkt op dat er geen inzicht is verkregen in het interne rapport inzake het GVB, maar er zijn wel maatregelen genomen - na het medewerkerstevredenheidsonderzoek - om de werkdruk te verminderen.

4. INSPRAAK

Er zijn twee insprekers.

De heer **BRANDJES**, namens Hart voor de K-buurt, spreekt in naar aanleiding van de berichtgevingen over de metrolijnvoeringen. Hij heeft eerder actiegevoerd tegen de knip van lijn 53 bij de Van der Madeweg. De knip is voorkomen, waardoor de bereikbaarheid niet is ingestort. Voor het gebied heeft het veel uitgemaakt. Afgelopen week stond in de appgroep van de K-buurt dat men er 45 minuten over heeft gedaan om uit de wijk Amsterdam-Zuidoost te komen. Er was een metro uitgevallen en andere metro's kampten met veel vertraging. Wat hem stoort is dat in Amsterdam-Noord om de vijf minuten een metro rijdt

en in Zuidoost om het kwartier. Er wordt met twee maten gemeten. Er wordt gepleit voor een betere bereikbaarheid van de randen van de stad. Hij gaat ervan uit dat de regioraad een plan van eisen gaat maken en hij hoopt op de realisatie van een hoogfrequent netwerk, uitbreiding van de nachtbussen en zelfs een nachtmetro.

De heer **BOBELDIJK** vraagt hoe de inspreker denkt over een meer frequente lijnverbinding, maar dat deze niet altijd per definitie direct naar de plek van bestemming rijdt.

De heer **BRANDJES** antwoordt dat dit ook aan de orde is geweest bij de discussie over de concessies. Hij wil een hoogfrequent netwerk. Alles wat de frequentie kan opvoeren, zonder dat over de gevolgen nagedacht hoeft te worden, zou fantastisch zijn.

De heer **ERNSTING** vraagt wat de inspreker vindt van het feit dat dit kan leiden tot meer overstappen.

De heer **BRANDJES** antwoordt dat dit niet geeft, zolang je sneller op de plek van bestemming bent. Het belangrijkste is een directe verbinding en dat is niet altijd het centrum van de stad.

De heer **SALAMPESSY** voert op persoonlijke titel het woord inzake het belang van metro 53 en de eindstand van de petitie. Een lijst met 7.002 handtekeningen wordt overhandigd aan portefeuillehouder Van der Horst om een directe verbinding tussen Gaasperplas en Amsterdam-Centraal te realiseren.

De heer **ERNSTING** snapt de intentie van de actie. Hij vraagt wat inspreker ervan vindt om frequentere verbindingen te hebben, maar dat er vaker moet worden overgestapt.

De heer **SALAMPESSY** denkt dat het niet alleen draait om frequentie. Het gaat ook om leefbaarheid en aantrekkelijkheid voor de hele stad en de toegankelijkheid van het OV.

De heer **BOBELDIJK** vraagt of er ook andere negatieve reacties zijn ontvangen bij het ophalen van de handtekeningen.

De heer **SALAMPESSY** antwoordt dat er ook enkele afwijkende reacties waren. De meeste mensen opteerden voor het behoud van een directe verbinding.

5. NOTULEN REGIORAAD d.d. 6 JUNI 2023

De notulen van de regioraad d.d. 6 juni 2023 worden ongewijzigd vastgesteld.

6. BRIEVEN VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

6.1 MEMO GRIP OP DE BEGROTING

Portefeuillehouder **SLEGERS** zegt de aangenomen motie van mevrouw Moeskops inzake de kleinere financiële programma's te hebben besproken met de Rekeningcommissie. Die geeft een positief beeld om in gezamenlijkheid in gesprek te gaan over het realiseren van kleinere

financiële programma's. Dat gesprek volgt na het zomerreces, binnen of buiten de regioraad. Overigens kan de Rekeningcommissie nog wat leden gebruiken.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Mevrouw **MOESKOPS** vindt het een goede stap om over de intentie van haar motie door te praten over de herindeling van de programma's. Ze denkt dat dit gesprek moet plaatsvinden in een aparte sessie met geïnteresseerden.

De heer **ADVOKAAT** ondersteunt de oproep van de portefeuillehouder om zich aan te sluiten bij de Rekeningcommissie. In de memo wordt het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) genoemd. Dat bestaat uit een commissie die uniforme regels opstelt voor de deelnemende gemeenten.

De heer **VAN DEN BOSCH** meldt dat hij op het onderwerp terugkeert bij het onderwerp ontwerpbegroting.

6.2 BRIEF AMSTERDAM AAN STAATSSECRETARIS I&W OVER EUROSTAR

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** zegt gelijk te hebben gehandeld na het aannemen van een motie over dit onderwerp. Er wordt een ultieme poging gewaagd om de Eurostar toch te laten vertrekken vanuit Amsterdam. Wanneer er ontwikkelingen zijn, wordt de regioraad op de hoogte gebracht.

De heer **VAN HAASEN** vraagt zich af waarom een brief wordt gestuurd naar de staatssecretaris op briefpapier van de gemeente Amsterdam, terwijl het een aangenomen motie betrof van de Vervoerregio Amsterdam. Hij complimenteert het DB overigens met de snelle reactie.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het een gezamenlijke brief betreft. Ook in de gemeenteraad van Amsterdam is er aandacht voor gevraagd en toen is geopperd om beide oproepen te bundelen. Er is ondertekend als voorzitter namens de Vervoerregio Amsterdam en er moest snel worden gehandeld. Ze zal er voortaan beter op letten welke logo wordt gebruikt.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.3 MOTIE TWEEDE KAMER: CONCRETE MAATREGELEN OM DE BEREIKBAARHEID VAN DE REGIO TE BEHOUDEN EN TE VERBETEREN

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het technisch haalbaar is om een stop van de nachttrein in Weesp toe te laten voegen. Er zitten wel kosten aan verbonden, enkele tienduizenden euro's. Vooralsnog lijkt het er nog niet op dat de stop wordt toegevoegd.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.4 BRIEF DB AAN EBS INZAKE ZORGEN OVER IMPLEMENTATIE CONCESSIE ZAA NSTREEK-WATERLAND

Mevrouw **VERHOEF** vraagt waarom een zomerdienstregeling wordt gereden, zelfs als de scholen nog zijn geopend en mensen nog geen vakantie hebben in de regio. Als EBS het nu al niet aan kan, dan houdt ze haar hart vast voor 2024.

De heer **KLEIN HANEVELD** vindt het fijn dat het DB zo strak zit op de implementatie. Gevraagd wordt het overzicht van de planning aan te leveren. Verder wil hij weten wat de stand van zaken is.

De heer **HOEDEMAEKER** vraagt om een update omdat de termijn is verstreken. Hij vraagt of EBS een eventuele boete kan doorspelen naar de leverancier van de bussen.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat de intentie van de brief aan EBS goed is overgekomen. Er stond stevige taal in inzake de opleverdata en de boetes die daaraan vast zitten. Begin juni is vernomen dat de bussen niet allemaal konden worden geleverd. Op 13 juli a.s. is een gesprek gepland met de heer Van der Leegte van VDL om te vragen waarom de levering van de bussen is vertraagd en wat hiervan de gevolgen zijn. Alles wordt in het werk gesteld om het energiesysteem op 10 december a.s. te hebben gerealiseerd. EBS voert hierover met de onderaannemers wekelijks gesprekken. Hij neemt aan dat er ook boeteclausules van toepassing zijn voor de leveranciers van de bussen. Dat zal worden nagevraagd. EBS zal in september a.s. een noodscenario presenteren aan de VRA. Verder let het DB goed op dat alle toezeggingen van EBS worden waargemaakt. De zomerregeling is inderdaad al van kracht, maar de schoolritten zijn gegarandeerd.

De heer **VAN DEN BOSCH** is blij te horen dat de portefeuillehouder er bovenop zit. Hij vraagt wat het principiële verschil is tussen de busleverancier en het voeren van gesprekken met werknemers of vertegenwoordigers van de vervoerders.

De heer **KLEIN HANEVELD** wil graag een verslag van het gesprek van volgende week.

De heer **VAN HAASEN** vindt het mooi dat de portefeuillehouder EBS achter de broek zit. Als EBS echter de laadinfrastructuur niet op orde heeft in Purmerend en Zaanstad, dan hebben verdere gesprekken ook geen zin.

De heer **BOBELDIJK** heeft een vraag over de aanbesteding. Er zijn thans kinderziektes en hij vraagt of hier lering uit wordt getrokken.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat er een relatie bestaat met EBS en niet met leverancier VDL. Toch heeft het DB het goed gevonden om te achterhalen wat er bij VDL aan de hand is ten aanzien van de late levering van de bussen. Dit is om zekerheid te krijgen of het een incident is of dat het in de toekomst vaker zal voorkomen. Hij zegt een verslag toe van het gesprek. Het opladen van de bussen via de laadinfrastructuur komt niet in gevaar. Ten aanzien van de vraag van de heer Bobeldijk wordt inderdaad lering getrokken uit deze situatie om te bekijken hoe het in de toekomst beter kan om zero emissie toe te passen.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.5 DB - BRIEF INZAKE OVERDRACHT DOSSIER SIGNALLING & CONTROL

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.6 DB - BRIEF INDEXERING TARIEVEN OV 2024

De heer **MINDERHOUD** maakt zich zorgen over de voorgenomen verhoging van 11,7% van de LTI. Dat is een zeer forse verhoging die reizigers hard in de portemonnee raakt. De afgelopen jaren zijn de tarieven al fors gestegen. Hij verzoekt het OV betaalbaar en bereikbaar te houden. Mogelijk kan een goedkoop abonnement of een klimaatabonnement worden ingevoerd. Gevraagd wordt wat het DB nog meer voor maatregelen heeft om de kosten van het OV te verlagen en hoe de provincie en het rijk erbij worden betrokken.

De heer **KARREGAT** heeft een vraag over de zin: 'Vanwege de meerjarig zeer geringe vrije ruimte en onzekerheden die de komende tijd spelen, adviseert het DB de regioraad om de resterende vrije ruimte niet te bestemmen.' Compensatie van tarieven door de Vervoerregio zal derhalve ten koste moeten gaan van bestaand beleid en/of voorgenomen investeringen en projecten. Dat is geen goed idee. De Vervoerregio is geen subsidiemachine voor OV-tarieven. De BDU-gelden zijn daar niet voor bedoeld. Er is al eens incidenteel bijgesprongen, maar dat kan niet zo blijven. Compensatie is een rijkstaak. Mocht dit niet lukken, dan zou het STOMP-principe wellicht kunnen worden nagestreefd. Er wordt grote terughoudendheid geadviseerd.

De heer **BOBELDIJK** vindt het een rijkstaak, maar het lijkt wel alsof het rijk een kruistocht houdt tegen het OV, terwijl dit juist zou moeten worden gestimuleerd, zeker met het oog op het milieu.

De heer **ALBERS** maakt zich grote zorgen over een stijging van 11,7% van de tarieven. Dat komt op het slechtst denkbare moment, juist nu het streven erop is gericht om meer mensen gebruik te laten maken van het OV. De auto blijft hierdoor een aantrekkelijk alternatief. Er moet gekozen worden voor een structurele oplossing. Hij vraagt hoe andere invloeden, zoals klimaat, afleiden van de kerntaak om de bereikbaarheid te bevorderen.

De heer **VAN LEEUWEN** zegt dat het doel van STOMP is om mensen zoveel mogelijk uit het OV te krijgen en van de fiets gebruik te laten maken of te wandelen. Het duurder maken van het OV is vanuit het STOMP-principe ondenkbaar. Er wordt daarnaast een monopolie gegeven aan het GVB voor de komende tien jaar, maar elke keer gaat het ook over het compenseren van de OV-tarieven. Als het STOMP-principe wordt nagestreefd voor de auto, dan moet dat ook gelden voor het OV.

De heer **VAN DEN BOSCH** wijst erop dat marktconforme afspraken worden gemaakt met het GVB en het is per definitie onmogelijk dat er veel te halen valt als de concessie wordt aanbesteed.

De heer **VAN LEEUWEN** is het niet eens met de stelling dat het OV niet goedkoper kan. Hij wijst op een motie van de heer Van den Bosch waarin staat dat het budget voor nieuwe initiatieven wordt bevroren om de toegenomen stijgende kosten voor het OV te kunnen bekostigen. Dat betekent dus dat geen nieuwe initiatieven kunnen worden ontwikkeld. Hij zou willen voorstellen dat het STOMP-principe ook voor het OV wordt toegepast.

De heer **VAN DEN BOSCH** vraagt de motie van hem nog eens te lezen.

De heer **BOBELDIJK** hoort steeds het STOMP-principe langskomen. Betekent dit betoog dat geld voor de auto wordt gebruikt voor investeringen in het OV?

De heer **VAN LEEUWEN** gaat de motie van de heer Van den Bosch nog een keer lezen. Bij STOMP moet men consequent zijn. Bij autogebruik wordt altijd gezegd van de fiets gebruik te maken, maar dat wordt nooit gezegd van het OV. Bij het OV wordt immers altijd gepleit voor juist meer geld.

De heer **JÄGERS** ondersteunt het betoog van de heer Karregat. Het OV moet niet ongebreideld worden gesteund. De armoedebestrijding hoort overigens niet in de regio raad thuis, maar bij de gemeenten.

De heer **BOERMAN** vraagt wat het gevolg is als de tarieven met 11,7% stijgen. Hij vraagt of hierbij onderzoek is verricht.

De heer **ERNSTING** deelt de zorgen over de forse tarievenstijging. Hij heeft gelezen dat de decentrale OV-autoriteiten hebben samengewerkt om te kijken naar een oplossing maar dat er niets is uitgekomen. Het verbaast hem dat de OV-autoriteiten daarna alsnog hebben besloten dat de tarievenstijging billijk was. Hij vraagt welke regionale maatregelen in andere OV-gebieden worden toegepast ter compensatie.

Mevrouw **VERHOEF** valt de heer Karregat bij. Het verbaast haar dat niet duidelijk is waarom de mensen minder gebruik maken van het OV. Zolang dat niet duidelijk is, is er geen reden om te compenseren.

Mevrouw **HOGERVORST** maakt veel gebruik van het OV en wat haar opvalt is dat het gewoon steeds duurder wordt en de aansluitingen beroerder. Als andere reizigers dit ook ervaren, dan komen er vanzelf minder reizigers. Het is een hele klus om het OV weer op orde te krijgen en betaalbaar te houden voor alle portemonnees.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat ze alle tariefstijgingen in het OV behoorlijk vervelend vindt. De tarieven worden landelijk vastgesteld. Er zijn pittige gesprekken hierover met het ministerie. Compenseren van die verhogingen kost structureel heel veel geld. Op een gegeven moment is er te weinig geld over om de exploitatie te kunnen draaien. Het is niet realistisch om het budget te compenseren. Dit moet echt van het rijk komen. Verder wordt een lobby gevoerd om de btw eraf te halen. Een klimatabonnement kost overigens ook geld. Vorig jaar was er een actie voor de minima en dat zou dit jaar weer kunnen worden toegepast. Het STOMP-principe wordt omarmd bij de

voorliggende afwegingen; het OV blijft evenwel een grote rol spelen binnen het vervoerssysteem. Er is een motie ingediend in de Tweede Kamer om meer geld vrij te maken voor het OV. Overigens neemt de laatste tijd het reizigersaantal weer toe in het OV en dus is er niet automatisch een koppeling met de betaalbaarheid. Dat is positief voor het OV. Ten aanzien van de vraag van de heer Ernsting kan men niet anders dan de tariefstijging door te laten gaan, want anders moeten de gemeenten het zelf financieel opvangen. De gesprekken inzake de betaalbaarheid worden overigens wel indringend gevoerd met de staatssecretaris. De lobby richting het ministerie van IenW is verbreed naar de rest van het kabinet en de verschillende departementen. Ze concludeert dat de boodschap van de regioraad uiteenlopend is en ze merkt dat niet iedereen er hetzelfde over denkt.

De heer **KARREGAT** hoort dat er pittige gesprekken zijn met het ministerie en dat door de Tweede Kamer een motie is aangenomen. Dat biedt verwachtingen en perspectief. Als moties binnen de regioraad worden ingediend over een betere beloning van het personeel en arbeidsomstandigheden, dan moet het niet verrassend zijn dat de tarieven omhooggaan of dat tekorten op een andere manier worden gecompenseerd.

De heer **ERNSTING** voelt zich aangesproken m.b.t. moties die door de regioraad worden ingediend. Het is juist veroorzaakt door landelijke cijfers.

De heer **KARREGAT** antwoordt dat de regioraad diverse keren moties heeft ingediend die het DB dwingen om bij vervoerders vooral aan te dringen op betere beloningen en betere omstandigheden. Men moet dan niet verbaasd zijn dat dit consequenties heeft.

De heer **BOBELDIJK** stelt per interruptie dat de uitval van personeel mogelijk nog groter gaat worden wanneer het personeel niet afdoende wordt beloond.

De heer **KARREGAT** heeft ooit het vertrouwen geschonken aan het DB dat de arbeidsvoorwaarden en de beloning op een evenwichtige manier met de vervoerder bespreekt.

De heer **BOERMAN** begrijpt dat als de tarieven met 11,7% stijgen, de uitval 2% is. Mogelijk kan op die 2% specifieke actie worden ondernomen. Hij gaat nader in op het STOMP-principe en hoe dit kan worden getoetst.

De heer **VAN DEN BOSCH** hoort dat er terughoudendheid is om de gevolgen van de prijsstijgingen te verzachten. Hij weerspreekt die behoefte namens de PvdA. Hij pleit ervoor dat het DB alles in het werk stelt om maatregelen te treffen om de tariefstijgingen te verzachten. Er is lef voor nodig om het maximale te doen zodat reizigers op hun plek van bestemming kunnen komen.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat continu creatief moet worden nagedacht om het OV betaalbaar te houden en te zorgen dat de reizigers op de plek van bestemming komen. In september is een evaluatie van de vorige actie om minima te compenseren. Bekeken wordt of dit een vervolg kan krijgen, onder het voorbehoud dat de kosten niet de pan uitrijzen.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.7 DB - BRIEF PLANNING CONCESSIEVERLENING AMSTERDAM 2025

6.8 DB - BRIEF DEFINITIEVE CONCESSIEVERLENINGSSTRATEGIE AMSTERDAM 2025

Mevrouw **VAN LEEUWEN** wijst erop dat maatregelen worden genoemd zoals het invoeren van de maximale snelheidsstandaard van 30 km/u en om de stad autoluw te maken. Ze maakt zich zorgen over het invoeren van de maximumsnelheid van 30 km/u. Het belang van de verkeersveiligheid wordt onderschreven maar de maatregel zal een negatieve invloed hebben op het OV. De reiziger is langer onderweg en er is extra personeel nodig om dezelfde dienstregeling te kunnen uitvoeren. Verder heeft Connexxion aangekondigd om lijn 348 niet meer naar Station Zuid te laten rijden maar naar busstation Amstelveen. Het zuidelijke OV-knooppunt van de regio is hierdoor minder goed bereikbaar.

De heer **ERNSTING** steunt de inhoud van de brief om meer tijd te nemen. Hij zag het Programma van Eisen van het DB dat kaderstellend is en vraagt of dit geen raadsbesluit zou moeten zijn.

Mevrouw **BAKKER** leest dat er minder OV-lijnen door de binnenstad gaan lopen om de kern van de stad autoluw te maken, maar dat er meer HOV-lijnen komen die op de binnenring worden ontsloten. Ze verwacht geen goed effect van de maatregel. Het gebruik van primaire grondstoffen wordt verminderd en er wordt meer hergebruikt. Ze mist echter de beleidslijn. Op pagina 27 staat een post opgenomen over bonusuitbetaling van € 1 miljoen. Waar wordt dit aan besteed? Tot slot is het goed te lezen dat er aandacht is voor haltes, maar ze schrok van de doelstellingen om slechts 63% van de haltes rolstoeltoegankelijk te maken. Die doelstelling is te laag.

De heer **MINDERHOUD** stelt dat het autoluw maken van een stad niet moet leiden tot verminderd aanbod van het OV.

Mevrouw **SMIT** is het eens met de gemeente Uithoorn dat het zorgelijk is wanneer het OV gekort zou worden om de binnenstad autoluw te maken.

Mevrouw **MOESKOPS** meldt namens de klankbordgroep dat deze op 4 juli jl. bijeen is geweest en er is gesproken over de manier waarop de moties zijn verwerkt in de concessieverleningsstrategie. Ook de planning en de financiën (risico's en kansen) kwamen aan de orde.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** geeft aan dat de vaststelling weliswaar in het DB plaatsvindt maar het proces is zodanig ingericht dat de regioraad maximaal zijn invloed kan aanwenden om erover te besluiten. De komende tijd wil het DB meer OV promoten. De verwachting is dat het gebruik van het OV zal verdubbelen. Dat vergt een inpassingsopgave, naast toepassing van het STOMP-principe. De koppeling met circulair wordt als suggestie meegenomen. De bonusregeling is voor de KPI's. Er kan een keuze worden gemaakt om dit geld te herinvesteren en het gaat naar de aandeelhouder, maar het gaat niet per definitie

naar de directie. Het is een prikkel om maximaal te presteren. Er is gekozen voor 100% toegankelijkheid van de OV-voorzieningen, maar sommige aanpassingen kunnen mogelijk meer tijd vergen.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

6.9 DB - BRIEF REGIONAAL DEELVERVOER

Mevrouw **MOESKOPS** mist deelvervoer als onderdeel van een concessie.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt dat het deelvervoer is meegenomen in het onderzoek. Ze kan het paginanummer evenwel niet noemen.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7. INGEKOMEN STUKKEN

7.1 BRIEVEN VAN DERDEN/RAADSADRESSEN

7.1.a RAR ADVIES 30KM-BELEID EN OV

De heer **BEN IDDER** wijst op de eventuele inkorting van de lijn 348 Uithoorn naar Amstelveen en vraagt hier duidelijkheid over.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat naar mitigerende maatregelen is gekeken om het effect op het OV te dempen. Maar het gaat niet meer uitsluitend om financiën maar ook over de personeelstekorten. Dat is moeilijk te compenseren. Ze zal vanuit het DB de zorgen uitspreken richting de gemeente Amsterdam. Het is overigens niet zo dat een groot gebied niet meer bereikbaar is.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** denkt dat het inkorten van de lijn 348 inderdaad het gevolg is van personeelstekorten, maar ze heeft begrepen dat het tekort ook is veroorzaakt omdat er 30 km/u in de stad wordt gereden. Het is niet fair dat reizigers en de overige omringende gemeenten hiervan de dupe kunnen worden.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** zegt te antwoorden vanuit haar functie als portefeuillehouder namens het DB van de Vervoerregio en niet namens de gemeente Amsterdam. Het is goed dat uit elkaar te houden. De zorgen worden meegegeven. Vanuit de Vervoerregio is verkeersveiligheid overigens zeer belangrijk. Dan snapt zij het dat Amsterdam deze keuze maakt, omdat het steeds drukker wordt in de stad. 30 km/u en de mitigerende maatregelen kunnen uiteindelijk ook zorgen voor een betere doorstroming. Het vervelende nu is dat het over personeelstekorten gaat. Voor sommige lijnen zijn mogelijk problemen te voorzien.

De heer **VAN LEEUWEN** heeft eerder vragen gesteld over een autoluwe situatie, een knip en 30km-gebieden. Hij vraagt zich af waarom het zolang duurt voordat er antwoord op komt. Hij wil weten wat de effecten hiervan zijn en welk effect dit bijvoorbeeld kan hebben op de hulpdiensten. Er moet meer vaart mee worden gemaakt. Hij vindt het ook bijzonder dat de

voorzitter van de regioraad ook de functie bekleedt van wethouder van de gemeente Amsterdam en ondertussen meldt dat die twee zaken los van elkaar moeten worden gezien. Het kan niet zo zijn dat een rol wordt geambieerd van een hele regio en vervolgens diezelfde persoon in de rol van de wethouder dingen doet waar de andere gemeenten in de regio last van hebben.

De heer **BRAUTIGAM** schetst een situatie van vroeger. Heden stopt lijn 348 niet alleen bij het Haarlemmermeerstation, maar gaat nog verder de stad uit en wel bij het busstation van Amstelveen. Dat is een verslechtering van de dienstverlening. 30 km/u is niet zo snel en zal problemen opleveren, maar het is heel wat waard als mensen in de bus kunnen blijven zitten en niet hoeven over te stappen en hopen dat er een bus komt. Het is een enorme verslechtering.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat ze het niet bijzonder vindt dat ze een dubbele functie bekleedt. Ze weet die petten goed te scheiden. Ze begrijpt ook dat het vervelend kan zijn wanneer een 30km-regime wordt ingevoerd. De effecten daarvan zijn in de overgangsfase niet fijn. Als het onderwerp echter discutabel is, dan is het wellicht goed dat een van de collega's uit het DB dan het woord voert op dit onderwerp. Het lijkt immers dat het uitsluitend haar standpunt is maar het is een gezamenlijk standpunt.

De heer **VAN LEEUWEN** begrijpt wat de portefeuillehouder zegt, maar hij kan zich de pitch van portefeuillehouder Van der Horst nog herinneren toen zei zij dat ze het regiobelang wilde dienen. Waar het hem om gaat is het vraagstuk hoe het regiobelang kan worden gediend en gelijktijdig met een andere pet op het regiobelang worden geschaad. Daar heeft hij fundamenteel moeite mee.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** vindt het nogal een uitspraak dat zij het regiobelang zou schaden. De belangenafweging is breder. Ze hoopt op een breder perspectief.

De heer **VAN LEEUWEN** hoopt zelf ook dat het de laatste keer is. Hij heeft het over feitelijke dingen, zoals het feit dat Amsterdammers allemaal gratis parkeren in Amstelveen-Noord en een knip ervoor zorgt dat de doorstroming naar Amstelveen schade ondervindt en ambulances misschien niet op tijd hun aanrijroute hebben. Bewoners zijn daar bezorgd over.

Mevrouw **MOESKOPS** stelt dat iedereen een dubbele pet op heeft. Wat de heer Van Leeuwen doet is pleiten voor het eigen belang van Amstelveen en niet het dienen van het regiobelang. De gemeente Amsterdam zorgt ervoor dat de luchtkwaliteit in de hele regio omhooggaat, dat er minder autovervoer in de regio is en dat het klimaat van de hele wereld een beetje beter is. Er is geen groter algemeen belang. De heer Van Leeuwen spreekt namens zijn gemeente en dat is oké, maar het gaat te ver om te zeggen dat die twee dingen haaks op elkaar staan. Regionale en gemeentelijke belangen kunnen prima samengaan. Er kan alleen een meningsverschil ontstaan over wat dat belang is.

De heer **BOBELDIJK** vraagt de voorzitter om de huidige politieke discussie van interruptie op interruptie zoveel mogelijk te beperken.

De heer **BOERMAN** is het hiermee eens. Een discussie over verkeersveiligheid en een autoluwe stad kan later een keer plaatsvinden.

De heer **BRAUTIGAM** zou het chique vinden van portefeuillehouder Van der Horst om de schijn tegen te gaan en het dossier aan een ander lid van het DB over te laten.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** wil ook een verkeersveilige binnenstad van Amsterdam. Ze is ook niet tegen autoluw, maar pleit ook voor bereikbaarheid vanuit de hele regio rondom Amsterdam. Dat moet niet ten koste gaan van een maatregel in Amsterdam. Het ene moet het andere niet uitsluiten.

De heer **ERNSTING** vindt het debat een curieuze wending nemen. Hij stelt dat het ook een rijkswens is om 30 km/u in de bebouwde kom toe te passen. Hij vraagt wanneer er zicht is op de landelijke uitvoering hiervan.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat ze het lastig vindt dat het debat deze wending neemt. Het is volgens haar volslagen helder dat ze die twee zaken uiteen weet te houden. Ze parkeert de discussie, maar veroordeelt de toon van het debat. Het is inderdaad een rijkswens om 30 km/u toe te passen. Het is de nieuwe werkelijkheid in de grotere steden. In de tussentijd is het nu lastig omdat er sprake is van personeelstekort. Hopelijk is dit snel verholpen. Ook de vervoerders zijn keihard aan de slag om geschikt personeel te vinden.

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.1.b RAR HOOFDPUNTEN ADVIES METROKADER

Wordt behandeld onder agendapunt 12.

7.1.c RAR – ACTUALISATIE LANDELIJKE TARIEVENINDEX (LTI)

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. VOORGENOMEN MOTIES REGIORAAD 11 JULI 2023

Er zijn drie moties aangekondigd, waarvan motie 1 is ingetrokken.

Motie 1 – Vervoerplan GVB 2024 voor de Uithoornlijn (lijn 5 en 25) niet meer te wijzigen

Motie 2 – Minder verplichtingen aangaan in onzekere tijden.

Motie 3 – Behoud de Bijlmerlijnen.

9. JAARSTUKKEN 2022/VOORTGANG BELEIDSKADER EN UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT 2022

De heer **ADVOKAAT** (Rekeningcommissie) meldt dat de cijfers een getrouwe weergave zijn. De accountant heeft een akkoordverklaring afgegeven. Er is voorts voor de tweede keer op rij een rechtmatigheidscontrole uitgevoerd. Dit werd altijd gecontroleerd door de accountant en akkoord bevonden. De regioraad wordt geadviseerd om de Jaarstukken 2022 vast te stellen. Daarnaast is een bestemmingsreserve boetegelden ingesteld. Deze reserve is ingezet voor de projecten omtrent de OV-coach. In 2020 is deze reserve volledig besteed aan het door de raad gestelde doel. De Rekeningcommissie adviseert deze bestemmingsreserve op te heffen.

Mevrouw **BAKKER** heeft vragen over de uitstoot van het mobiliteitssysteem, als een van de strategische opgaven. Wanneer wordt de regioraad hierover geïnformeerd? Bij het busvervoer valt het op dat de CO₂-uitstoot vorig jaar in Amsterdam en Waterland ongeveer dezelfde omvang heeft. Wat gebeurt er met de oude bussen?

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat de Vervoerregio bezig is met de derde fase van de CO₂-prestatieladder. De ambitie is om naar 'vijf' te gaan. Dat er nauwelijks verschil zit tussen Amsterdam en Waterland heeft te maken onder meer minder vervoerbewegingen vanwege het coronaeffect. Ten aanzien van de oude bussen van Connexxion: die worden door de busmaatschappij zelf hergebruikt. De eigen bussen van de GVB worden verkocht. Er volgt nog een schriftelijke toelichting.

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

10. EERSTE BESTUURSRAPPORTAGE 2023

De heer **ADVOKAAT** (Rekeningcommissie) merkt op dat de eerste Berap transparant is opgesteld en de wijzigingen blijven binnen de aanvaardbare normen. Het weerstandsvermogen is net voldoende. De regioraad wordt geadviseerd om de eerste Bestuursrapportage 2023, inclusief begrotingswijzigingen, vast te stellen. Er zijn prettige constructieve gesprekken over toekomstige projecten.

Mevrouw **BAKKER** leest dat er begrotingswijzigingen zijn, waaronder het naar voren halen van € 0,75 miljoen ten behoeve van de doortrekking van de metrolijn naar Schiphol. De PvdD heeft grote moeite met dit project. De metro naar Schiphol moet het treinverkeer wat meer ontlasten. Het is onbekend of dit zoden aan de dijk zet. Ondertussen gaat Schiphol grotere vliegtuigen inzetten wat leidt tot meer vliegpassagiers. Het vele geld voor die metrolijn had beter kunnen worden besteed aan de brug over het IJ. Ze is benieuwd naar de effecten die de metrolijn richting Schiphol met zich mee zal brengen.

De heer **MATTENS** heeft vorige week vragen gesteld over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en het afbouwen van het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Hoe wordt omgegaan met exploitatietekorten bij een eventuele krimp?

De heer **BOERMAN** beschouwt de totale onderbesteding als een zorgpunt, mede doordat projecten worden overgeheveld. Dat maakt het begroten lastig en niet realistisch. Mogelijk

kan een evenwichtige begroting tot stand worden gebracht.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat bij het doortrekken van de metrolijn naar Schiphol ook een woningbouwopgave hoort. De vragen over de voordelen worden schriftelijk beantwoord. Dat mevrouw Bakker er niet blij mee is, daar kan hij niets aan doen. Ze zitten nu in een verkenningsfase en alle gegevens worden vergaard. Er heeft inmiddels ook een Bestuurlijk Overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. Ten aanzien van de heer Boerman antwoordt hij dat er inderdaad begrotingsverschillen zijn. Het probleem is dat geen reserves kunnen worden aangelegd. De projecten worden doorgezet tot het moment dat een bepaalde gemeente de stekker eruit trekt. Hij zegt een overzichtelijker beeld toe in de komende jaren, ook in de bestedingslijn en de projecten die lopen. Ook krimpscenario's worden in die verkenningsfase meegenomen. De verkenningsfase duurt tot 2025 en wordt in tussenrapportages teruggekoppeld aan de regioraad.

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

11. ONTWERPBEGROTING 2024-2027 EN CONCEPTUITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT 2024-2032

De heer **ADVOKAAT** (Rekeningcommissie) merkt op dat wordt gezocht naar een goede verhouding risicoafdekking binnen de begroting. Daarover is de discussie nog gaande. Dit jaar komt de Rekeningcommissie nog erop terug.

De heer **VAN DEN BOSCH** dient de volgende motie in:

Motie 2 – Minder verplichtingen aangaan in onzekere tijden

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 11 juli 2023; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- in de ontwerpbegroting 2024-2027 voor de jaren 2025 en verder een bedrag van € 118.919.000,00 per jaar voor de Investeringsagenda Mobiliteit is opgenomen;
- de voorbereiding van projecten op de Investeringsagenda Mobiliteit vele jaren vergt en daarom ten behoeve van die projecten vaak lang van tevoren verplichtingen worden aangegaan;
- door de nasleep van corona de ontwikkelingen in de vraag naar Openbaar Vervoer en daarmee de nog onzeker zijn voor de komende jaren;
- tegelijkertijd de inflatie zich nog steeds op recordhoogte bevindt waardoor de kosten van de Vervoerregio fors stijgen en de koopkracht van reizigers onder druk staat;
- OV-prijzen veelal meestijgen met de inflatie, waardoor reizigers die afhankelijk zijn van het OV in de problemen kunnen komen;
- het opvangen van de gevolgen van deze ontwikkelingen flexibiliteit vereist in de wijze waarop de Vervoerregio met haar financiën omgaat;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- tenminste voor de duur van één jaar geen nieuwe verplichtingen aan te gaan voor de jaren 2025 e.v. die ertoe zouden leiden dat een bedrag van meer dan € 110.000.000,00 wordt uitgegeven vanuit het budget Investeringsagenda Mobiliteit, waardoor voor die jaren voorsnog een bedrag van (maximaal) € 8.919.000,00 beschikbaar blijft voor (later te besluiten) maatregelen om gevolgen van hoge inflatie op te vangen;
- dit uitgangspunt te vermelden in de definitieve begroting en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit,

en gaat over tot de orde van de dag."

De heer **ADVOKAAT** begrijpt dat de motie oproept om geen nieuwe verplichtingen aan te gaan voor 2025. Hij is tegen de motie omdat het altijd beter is de economie te stimuleren en te zorgen dat de inflatie en andere prijsstijgingen stabiliseren. Het effect van de motie is averechts. Het zal de inflatie juist aanwakkeren.

De heer **ERNSTING** heeft het gevoel dat de heer Van den Bosch denkt dat te weinig kan worden gestuurd op investeringen in projecten, maar daarvoor zijn beleidskaders vastgesteld. Hij vraagt waar het aan ontbreekt of wil de heer Van den Bosch dat een grotere spaarpot wordt aangelegd?

De heer **KARREGAT** merkt op dat de bestuursrapportage is vastgesteld waarin staat dat de resterende vrije ruimte niet wordt bestemd. Hij vraagt wat de motie toevoegt.

De heer **VAN DEN BOSCH** volgt het verwijt over de inflatie niet helemaal. Ten aanzien van de heer Ernsting merkt hij op dat de regioraad een tijdje voorzichtiger moet zijn met uitgaven voor de latere jaren. Dat kan worden uitgelegd als een spaarpot. De regioraad moet geen verplichtingen aangaan waarmee de regioraad zich alweer vastzet voor latere jaren.

De heer **BEN IDDER** stelt dat de onzekerheden er altijd al zijn geweest.

De heer **VAN DEN BOSCH** antwoordt dat de onzekerheden thans een graadje heftiger zijn dan pakweg tien jaar geleden.

Mevrouw **VAN LEEUWEN** vraagt welke verplichtingen voorlopig niet moeten worden aangegaan.

De heer **VAN DEN BOSCH** zegt niet dat het aangaan van verplichtingen moet worden gestopt, maar de Vervoerregio moet zich beperken tot verplichtingen met een iets lager bedrag dan begroot.

Eerste termijn

De heer **KLEIN HANEVELD** memoreert aan het coalitieakkoord voor de provincie Noord-Holland met de onderdoorgang bij Broek in Waterland. De provinciale coalitie spreekt haar voorkeur uit voor de bewonersvariant, voor zover er zicht is op de financiering. De variant van de bewoners is cruciaal voor de leefbaarheid van het dorp. In het voorliggende Conceptuitvoeringsprogramma Mobiliteit staat de onderdoorgang in Broek in Waterland

genoemd. Er staan nog steeds dezelfde bedragen genoemd als twee jaar geleden. Het is nu zoeken naar de financiering. Het DB wordt gevraagd of de variant zoals die door de bewoners is ingediend, wordt gesteund. Hij vraagt ook of met de betrokken stakeholders gezamenlijk wordt gezocht naar een financieringsbron.

Mevrouw **BROCKEN** meent dat maar een kleine paragraaf is gewijd aan inclusieve mobiliteit. Ze vraagt het beleidskader Inclusieve Mobiliteit toe te voegen als addendum bij het aanbieden van het uitvoeringsprogramma. Ze vraagt hoe het aanvullend OV gestalte krijgt en tot slot vraagt ze aandacht voor voldoende communicatie over toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking.

De heer **KARREGAT** kijkt naar de overwegingen van de motie en hem bekruipt het gevoel dat ruimte wordt gehouden voor de compensatie van de OV-prijzen. Hij steunt de motie niet. Inzake de ontwerpbegroting zijn de personeelslasten met 25% gestegen en dat is veel. Kan hiervoor een verklaring worden gegeven? De tunnel in Broek in Waterland en het coalitieakkoord in de provincie bieden een behoorlijk perspectief.

De heer **MINDERHOUD** is blij dat geld wordt vrijgemaakt voor het herstelbudget van concessiehouders. Hiermee blijft het OV op peil. Een zorgpunt zijn de gestegen kosten voor personeel. Hij wil graag weten hoe dat geld wordt ingezet. Ten aanzien van het wensenprogramma is de behoefte aan een spoortunnel tussen Weesp en Amsterdam nog niet meegenomen. Hieraan is wel behoefte. Is hierover contact geweest met de gemeente?

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt.

- De motie heeft verstrekkende gevolgen. Hij snapt de zorgen over de stijgende inflatie en onzekerheden op het gebied van control. De Vervoerregio kan een stootje verdragen. De motie is te ingrijpend en moet worden beschouwd als een verplichtingenstop en dat is ten aanzien van de actuele begroting niet nodig. De meeste inflatiestijgingen worden afgedekt door een indexatie door IenW. Verder wordt meerjarig gekeken naar het uitvoeringsprogramma en van daaruit kunnen de uitgaven worden gecontroleerd. Vier keer per jaar wordt de financiële impact van de voorstellen getoetst. Er wordt een bovengrens van 15% toegepast op de bovenprogrammering. Dat is niet ongebruikelijk binnen de overheidsinstanties. Op basis van kasritmes kan er worden gestuurd en projecten worden verschoven. Verder heeft men het instrument van herprioritering achter de hand. De motie wordt ontraden, want het zet bestaande systemen klem.
- Er zijn kaders voor om ervoor te zorgen dat men niet door het weerstandsvermogen zakt.
- De personeelslasten zijn gestegen omdat er in 2024 meer inhuur nodig is. Daarvan zijn vaste fte gemaakt.
- Met de provincie gaat men binnenkort in gesprek over de onderdoorgang in Broek in Waterland.
- Het beleidskader Inclusieve Mobiliteit wordt bij de stukken gevoegd als bijlage.
- Voor mensen met een beperking volgt afdoende voorlichting.
- Een tunnel voor Weesp zit nog niet in het programma, maar hierover is de VRA wel met de gemeente Amsterdam in gesprek. Hij kan niet melden hoe wordt gedacht over de

bewonersvariant. Hij belooft dat na het zomerreces een gesprek volgt met de provincie waarin alle varianten worden afgewogen.

- Het OV van deur tot deur, zoals de buurtbus, wordt er zeker in meegenomen. Verder zijn er particuliere initiatieven en dat wordt in het onderzoek meegenomen.
- De vraag over het werven van personeel zal technisch worden beantwoord.

De heer **VAN DEN BOSCH** heeft de motie ook geschreven om te kunnen schuiven tussen programma's. Bij het ene programma kan sprake zijn van een tekort, terwijl in een ander programma wel weerstandsruijnte kan zitten.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat zijns inziens geen afspraken zijn gemaakt om te kunnen schuiven tussen de programma's. Wanneer er moverende redenen zijn, dan kan het voorkomen dat een begrotingswijziging wordt doorgevoerd, geaccordeerd door de regioraad. Er is echter geen aanleiding voor het schuiven tussen programma's.

De heer **VAN DEN BOSCH** houdt de motie aan om hierop terug te komen bij de definitieve begroting.

De heer **KARREGAT** blijft zich zorgen maken over de totale personeelskosten. Dat stijgt met 25%. Verder vindt hij het benoemen van een zero-emissiezone heel lastig, voor inwoners en het bedrijfsleven, als de laadcapaciteit niet wordt gegarandeerd. In een vorige vergadering hoorde hij geruststellende woorden dat er gesprekken zijn met Liander en dat het goed zal komen, maar onlangs nog bestelde de gemeente Amsterdam 37 nieuwe dieselvulniswagens, omdat de laadinfrastructuur niet op orde was. Ondernemers staan voor een groot dilemma over wat te doen met het wagenpark. Zij kunnen geen kant op. Ze kunnen weliswaar elektrische wagens aanschaffen, maar als vervolgens blijkt dat het elektriciteitsnetwerk vol zit, dan snijden ze zich in de eigen hand. De theorie moet goed op de praktijk worden afgestemd en het moet realiseerbaar zijn. Hij vraagt om een goede communicatie richting inwoners en bedrijven.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat zero-emissiezones een verplichting worden. Hiervoor zijn financiën beschikbaar vanuit het rijk. De laadinfrastructuur is een behoorlijk vraagstuk. De komende jaren wordt hier een stevig gesprek over gevoerd, tot op het hoogste niveau. Men zit in een lopend proces en het resultaat wordt teruggekoppeld. Voor wat betreft de communicatie neemt de VRA contact op met de betreffende gemeenten.

12. KADERS METROSYSTEEM AMSTERDAM (MSA)

De heer **BOBELDIJK**, mede gesteund door mevrouw **SMIT**, dient de volgende motie in

Motie 3 – Behoud de Bijlmerlijnen

"De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam, in vergadering bijeen op 11 juli 2023; gehoord de beraadslaging;

overwegende dat:

- de Reizigers Advies Raad (RAR) voor de Vervoerregio Amsterdam adviseert om de eisen voor rechtstreekse verbinding in het metrokader aan te vullen met:
 - Gaasperplas-Amstelstation-CS;
 - Westelijke Ringlijn – Zuid – Bijlmer Arena – Holendrecht;
 - Zuid – Amstelstation- Weesperplein;
 - Lelylaan – Sloterdijk – CS – Amstel (na sluiten van de metroring) en tot die tijd Lelylaan – Zuid – Amstel – Weesperplein;
- de RAR terecht stelt dat reizigerswensen niet ondergeschikt gemaakt dienen te worden aan exploitatiekosten;
- problemen met het beveiligingsstelsel volgens de RAR dienen te worden opgelost en niet moeten worden afgewenteld op reizigers;
- de RAR opmerkt dat techniek en budget niet op voorhand het kader moeten vormen;
- er in het metrokader volgens de RAR niet moet worden voorgesorteerd op ontvlechting;

verzoekt het Dagelijks Bestuur:

- bovenstaande punten uit het RAR-advies over te nemen in het Metrokader;
- bij de vervoerder aan te sturen op behoud van de drie huidige metrolijnen in Amsterdam-Zuidoost;

en gaat over tot de orde van de dag."

Mevrouw **SMIT** merkt op dat voorkomen moet worden dat de nieuwe concessie op voorhand wordt begrensd. Het gaat vooral om de lijnvoering van de metro, de frequenties en de bedieningstijden. Deze punten moeten worden opgehouden voor de nieuwe concessies. Verder moet de stellingname ten opzichte van de metro worden geherformuleerd. De bus moet ook worden erkend als ruggengraat van het OV-systeem. Ze geeft dit mede namens de gemeente Ouder-Amstel aan. Verder wordt geadviseerd concrete voorstellen op te nemen over de opening van station Sixhaven en de forcering van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.

De heer **ERNSTING** becroop een gevoel alsof er een begrenzing zit bij de discussies over de concessie. Dat is waarschijnlijk niet bewust gedaan, maar het document is te veel gefocust op de kernwaarden 'frequentie, beleving, omgeving' et cetera. Hij mist binnen de klantwenspiramide de sociaal-culturele component als onderdeel van die kernwaarden. Hij roept op om daar ook rekening mee te houden.

Mevrouw **BROCKEN** mist in de reactie de urgentie om kapotte liften en roltrappen te repareren.

De heer **MINDERHOUD** kan zich vinden in de reactie van de RAR. Verder is het belangrijk dat stations bereikbaar zijn. Kapotte liften en roltrappen zijn niet acceptabel. Hij vraagt wat de gevolgen zijn als de norm niet wordt gehaald. Ongelijk investeren in gelijke kansen ziet hij evenmin terug in het kader. De focus moet juist komen te liggen op kwaliteit en minder op kwantiteit. Alle lijnen moeten evenveel rijden. De PvdA wenst voorts schone metro's en vindt dat aandacht moet worden besteed aan het veiligheidsgevoel op de stations.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt.

- De kaders zijn mede bedoeld om te zorgen dat de VRA haar rol pakt als systeemverantwoordelijke voor de metro. De metro is een belangrijke ruggengraat binnen het OV. De toepisen kunnen sturing geven aan nadere afspraken in contracten, zoals het Programma van Eisen van de nieuwe concessies of afspraken binnen het AMRI. Dat kan een geweldige impuls geven voor het metrosysteem.
- De bus en tram kunnen aan de ruggengraat worden toegevoegd.
- De kaders gaan niet over een nieuwe metro, maar betreffen alleen de kwaliteitseisen. Het geeft richting aan de studies daaromtrent.
- De klantwenspiramide zou ongetwijfeld kunnen worden uitgebreid en de voorwaarde van sociaal-cultureel component zou kunnen worden meegenomen, maar daar gaat vooral de gemeente over.
- De omgeving van de stations wordt in de kaders vermeld.
- De reparatie van liften en roltrappen verdient prioriteit en wordt aangescherpt.
- Het wensenlijstje van de heer Minderhoud moet bij de concessiehouder worden neergelegd.
- De vervoerder gaat over de lijnen en de kwaliteit van de lijnen moet een impuls krijgen.
- Pleidooien om bepaalde lijnen te behouden kunnen niet worden beantwoord.
- De motie wordt ontraden.

De heer **ERNSTING** vindt het belangrijk dat de sociaal-culturele context onderdeel wordt gemaakt van de afwegingen. Hij snapt dat de lijnvoering thans te vroeg komt.

De heer **BOBELDIJK** handhaaft de motie.

Het raadsvoorstel wordt in stemming gebracht.

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

Motie 3 wordt in stemming gebracht.

Besluit: Met 17 stemmen voor en 27 stemmen tegen wordt motie 3 verworpen.

13. VASTSTELLEN BELEIDSLIJN CIRCULAIR MOBILITEITSSYSTEEM 2050

Mevrouw **BAKKER** is blij met het document. De aarde wordt uitgeput en het is belangrijk dat grondstoffen en materialen langer worden gebruikt en hergebruikt. De verschillende waardeketens waren zeer interessant. Ze vraagt waarom bij Europese aanbestedingen en inkoopcontracten vanaf € 50.000,00 gunningscriteria van kracht worden. Waarom is dat niet voor alle aanbesteding het geval? Wat betekenen de percentages circulaire inkoop?

De heer **HOEDEMAEKER** sloeg aan op kanttekening 3.1. Daar staat dat het behalen van de doelen en mijlpalen lastig te meten is. Gerefereerd wordt aan het Zaans Klimaatakkoord waarmee effectrapportages worden uitgevoerd. Dit kan worden gebruikt als handvat. Hij vraagt wat er gebeurt met oud materieel wanneer het wordt afgedankt.

De heer **VAN DEN BOSCH** noemt het een uitstekend plan. Het draagt bij aan belangrijke doelen. Het is wel vreemd dat geen apart budget is vrijgemaakt. Hij vraagt of alle projecten

of concessies duurder worden en met hoeveel.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt.

- Er is in het verleden te weinig aandacht geweest voor hergebruik van grondstoffen en materieel in het mobiliteitssysteem. Thans is een goede start gemaakt om een bijdrage te leveren. Deze beleidslijn markeert de start van een bewustwordingscampagne.
- Projecten onder de € 50.000,00 hebben nauwelijks een materiële component. Daarom is die lijn op dat bedrag bepaald.
- De vraag over de percentages circulaire inloop wordt schriftelijk beantwoord.
- Dit plan gaat meer sturen op de impact door minder grondstoffen, verlenging van de levensduur en minder ecologische impact te kunnen creëren.
- In het vervolgonderzoek moet duidelijk worden gemaakt of er meerkosten zijn. Dat is thans nog niet bekend.

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

14. BESTUURSRAPPORTAGE AMSTELTRAM

De heer **BEN IDDER** stelt dat er best wat kinderziektes waren in de beginperiode dat de Amsteltram reed. Hij vraagt of die problemen zijn opgelost.

Portefeuillehouder **SLEGERS** antwoordt dat de problemen met de Amsteltram zijn opgelost. De Uithoornlijn heeft daar zeker van geleerd. De storm van 5 juli jl. heeft bepaalde delen van het tracé van de Amsteltram beschadigd. Onder meer knapten bomen en takken en die kwamen terecht op de bovenleiding van de tram- en busbaan. De kern van de Uithoornlijn ligt op schema. De exploitatie ligt binnen het budget. Hij complimenteert het begeleidende team. Er zijn beheersmaatregelen opgenomen voor onderkende risico's en er is voldoende buffer ten aanzien van de planning. De datum van 2024 staat nog steeds als een huis. Er volgt een uitgebreide testperiode en daarna zal een langere oefenperiode worden toegepast door het GVB. Reguliere risico's zijn er niet. Het materieel wordt goed getest en het personeel krijgt voldoende tijd om het traject goed te verkennen.

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

15. TERUGKOPPELING BO LEEFOMGEVING EN VOORUITBLIK BO MIRT

De heer **BOERMAN** vraagt of de vertraging effect heeft op de begroting van de regioraad.

Portefeuillehouder **RUIGROK** antwoordt ontkennend.

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

16. BENOEMING LID COMMISSIE WERKWIJZE EN ALGEMENE ZAKEN

Besluit: De heer Ernsting wordt met algemene stemmen benoemd tot lid van de commissie Werkwijze en Algemene Zaken.

17. RONDVRAAG EN SLUITING

De heer **ERNSTING** is benaderd door een organisatie die zich zorgen maakt over het betalen met een bankpas en dat de OV-chipkaart op den duur mogelijk zal verdwijnen. In het kader van de inclusiviteit van het OV wordt gevraagd om de OV-chipkaart of cash geld te behouden.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat het thans al niet meer mogelijk is met cash geld te betalen. Ze komt schriftelijk terug op de vragen van de heer Ernsting.

Mevrouw **SMIT** heeft tijdens de vergadering de discussie aangehoord over autoluwe gebieden en een verdubbeling van het OV-gebruik. Ze hoopt dat het OV voor iedereen bereikbaar blijft.

Portefeuillehouder **VAN DER HORST** antwoordt dat de Vervoerregio vooral toe wenst te gaan naar meer OV.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de **VOORZITTER** de vergadering om 23.20 uur.