

Vergaderdatum	Regioraad (12-12-2017)
Agendapunt	12
Onderwerp	Bijstelling Investeringsagenda OV tot 2025
Portefeuillehouder	Openbaar Vervoer

Van de Regioraad wordt gevraagd:

1. Kennis te nemen van de nieuwe doelstellingen voor de actualisatie van het programma Investeringsagenda OV (IA OV);
2. Kennis te nemen van de oprichting van het subprogramma Investeringsagenda Metro (IA-M);
3. Kennis te nemen van de opgaven voor de Investeringsagenda OV Stad voor de periode tot 2025;
4. Kennis te nemen van de opgaven Investeringsagenda Regionaal OV (IA ROV) voor de periode tot 2025;
5. Kennis te nemen van de opgaven Investeringsagenda Metro voor de periode tot 2025;
6. Kennis te nemen van het voornemen om in 2018 een subprogramma Investeringsagenda Zero Emissie Mobiliteit (IA ZEM) op te richten;
7. In te stemmen met de vervolgaanpak om de opgaven samen met de partners van Vervoerregio door te vertalen naar initiatieven dan wel concrete projecten, met als doel uiterlijk eind 2018 het programma van de Investeringsagenda OV bij te stellen voor de periode tot 2025.

Samenvatting

De Amsterdamse regio groeit, en het aantal reizigers en hun verplaatsingen groeien mee. Na vaststelling van de Investeringsagenda OV in 2013 is de eerste tranche (periode 2013-2018) van start gegaan en inmiddels vordert de uitvoering. Gezien de ruimtelijke economische ontwikkelingen en het belang van het openbaar vervoer hierin is het van belang te besluiten over een tweede en tevens laatste tranche voor de duur van het programma (periode 2018-2025). Het metronetwerk is snel en betrouwbaar, maar omdat de metro als backbone van het ov-netwerk steeds grotere stromen reizigers moet vervoeren, zijn investeringen nodig om deze kwaliteiten te behouden. Daarom wordt voorgesteld om onder de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio een IA Metro op te stellen. De besluitvorming over de nieuwe bus en tramopgaven in stad en regio en de IA Metro vindt getraptd plaats. Met deze voordracht aan DB en Regioraad vindt de vaststelling van de nieuwe opgaven tot 2025 plaats. Het jaar 2018 staat vervolgens in het teken van het maken van definitieve afspraken over de opgaven die door vertaald worden naar een initiatief dan wel een project. Hierbij wordt ook afstemming gezocht met de andere programma's van de Vervoerregio. Eind 2018 wordt aan DB en Regioraad een besluit voorgelegd over de bijstelling van het IA OV programma met daarin een definitief voorstel over de programmering van de opgaven en de bijbehorende financiën.

Daarnaast bestaat het voornemen om in 2018 een Investeringsagenda op te richten om de opgaven voor het bereiken van de doelstellingen op het gebied van zero emissie mobiliteit onder te brengen. Een voorstel daarvoor wordt in 2018 aan DB en Regioraad voorgelegd.

Meegezonden stukken

- 1 Eindrapportage IA OV tweede tranche Investeringsagenda OV Stad
 - 2 Geprioriteerde opgavenlijst Investeringsagenda Regio OV door RHDHV
 - 3 IA OV Metro opgaven tot 2025
-

Inleiding

Voorgeschiedenis

Op 10 december 2013 heeft de Regioraad de 'Investeringsagenda OV, investeren in een bereikbare regio (november 2013)' vastgesteld voor de periode tot 2025. De optimalisatie van het bus- en tramnetwerk werd als belangrijkste opgave voor de Investeringsagenda OV gezien. Het bus en tramnetwerk was in die periode uitermate traag en onbetrouwbaar. De Investeringsagenda OV (IA OV) kent 2 subprogramma's: de eerste is IA OV Stad, waarin de Vervoerregio samen met gemeente Amsterdam en GVB een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten voor de uitvoering van IA OV projecten op het Amsterdamse OV netwerk. De tweede is de IA Regio OV (IA ROV, voorheen 'streek') die bestaat uit projecten op het R-net, waaronder het AROV-programma van het ministerie van IenM uit 2009. Bekende projecten zijn ZaanIJtangent, Westtangent en HOV A9.

Wat is er aan de hand?

Gezien de ruimtelijke economische ontwikkelingen en het belang van het openbaar vervoer hierin, is het noodzakelijk het programma bij te stellen voor bus, tram én metro projecten. De besluitvorming hierover vindt getrapd plaats, omdat draagvlak voorop staat. Zonder medewerking van de partners van de Vervoerregio is de uitvoering van de Investeringsagenda OV onmogelijk. Het jaar 2017 stond in het teken van het samen met de partners van de Vervoerregio bereiken van overeenstemming over de opgaven en in 2018 vindt samen met de partners een doorvertaling plaats naar initiatieven dan wel concrete projecten.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Een geactualiseerde Investeringsagenda OV waarin onze Vervoerregio partners in eerste instantie (2017) zich herkennen in de opgaven en vervolgens (2018) zich bereid verklaren om samen met de Vervoerregio projecten uit te voeren die erop gericht zijn het openbaar vervoer voor 2025 te verbeteren.

Argumentatie

Ad. 1 en 2 Doelstellingen resp. introductie Investeringsagenda Metro (IA-M)

De Investeringsagenda OV moet geactualiseerd worden om in de pas te blijven lopen met de nieuwe mobiliteitsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam. De nieuwe opgaven zijn in de Strategische Visie Mobiliteit (2016) vastgesteld en worden op dit moment vertaald voor de Vervoerregio in het Beleidskader Mobiliteit. De vaststelling van de Investeringsagenda OV in 2013 vond in een andere context plaats dan de huidige. In 2013 was het adagium 'meer voor minder' als gevolg van de bezuinigingsopgave die een bedreiging voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Vervoerregio. Dit resulteerde in scherpe doelstellingen voor het sneller en betrouwbaarder maken van het plusnet voor bus en tram. Maar in 2017 is dat niet voldoende; er zullen tevens doelen geformuleerd worden om de druk op de stedelijke centra te beheersen, de woningbouwprogramma's te kunnen versnellen, te kunnen verduurzamen en om te kunnen aansluiten op andere modaliteiten voor een soepele verplaatsing van deur tot deur.

Het metronetwerk was geen onderdeel van de IA OV Stad. De metro was nu eenmaal snel en betrouwbaar. Bovendien lag de prioriteit op de renovatie Oostlijn en de bouw van de Noord-Zuidlijn, waardoor nieuwe projecten voor de metro niet aan de orde waren. Vandaag weten we dat nieuwe investeringen nodig zijn om de kwaliteit van het metrosysteem te garanderen en daarom wordt voorgesteld om het subprogramma Metro toe te voegen bij de IA OV Stad.

De gehanteerde doelen van de IA-M zijn:

- Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd.
- Het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering.
- Het vergroten van de exploitatie efficiency.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de metrostations.

De eerste drie doelen zijn congruent met die van de IA OV Stad. Het vierde doel is toegevoegd omdat al snel duidelijk werd dat de metro (vergeleken met bus en tram) een krachtigere motor voor stedelijke ontwikkelingen kan zijn. Het station als focuspunt voor de ruimtelijke ordening komt in de IA-M expliciet in de opgaven terug. Het gaat hier om opgaven die de bereikbaarheid naar, van en op het station vanuit de nabije omgeving en vanaf het netwerk verbeteren. Veelal zijn deze opgaven gekoppeld aan voorziene ruimtelijke plannen (Koers 2025), maar de relatie kan ook omgedraaid worden door te kijken naar de ruimtelijke potentie vanuit de mogelijkheden die het huidige metronetwerk bieden, ofwel 'Transport Oriented Development' (TOD).

Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de doelstellingen per sub programma:

Subprogramma	Doelstellingen
IA OV Stad 2013 – 2018	Snelheid, betrouwbaarheid
IA OV Stad 2018 – 2025	Snelheid, betrouwbaarheid, ontsluiting nieuwbouw
IA Regionaal OV, R-net/AROV-projecten	Snelheid, betrouwbaarheid
IA Regionaal OV, 2018 - 2025	Snelheid, betrouwbaarheid, comfort, aantrekkelijkheid

IA OV Metro	Snelheid, betrouwbaarheid, exploitatie, bereikbaarheid
-------------	--

Het DB is akkoord gegaan om de Investeringsagenda OV uit te breiden met de nieuwe doelstellingen en het nieuwe subprogramma IA OV Metro.

Ad.3 Opgaven IA OV Stad tot 2025

Het rapport in bijlage 1 is het resultaat van een proces van stads-breed onderzoek, inventarisatie en selectie van nieuwe opgaven voor het Amsterdamse openbaar vervoer in de komende jaren. Het rapport geeft antwoord op de 'wat-vraag': een selectie van opgaven die op grond van inhoudelijke analyse noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van het plusnet ov. Op het rapport is een onafhankelijke toets verricht door bureau Infram. Het rapport is getoetst op de criteria begrijpelijkheid, onderbouwing, logica, deugdelijkheid en compleetheid.

Vanwege enerzijds de continuïteit van het programma en anderzijds het inspelen op de urgente problematiek van de ov-bereikbaarheid als gevolg van de woningbouwplannen van programma Koers 2025 is het tijd voor het agenderen van de volgende groep opgaven. Hiervoor is in de periode september 2016 tot en met maart 2017 een zoek- en selectieproces doorlopen. Dat proces heeft geleid tot het voorliggende onderzoeksrapport met de eindselectie van nieuwe opgaven tot 2025, verdeeld in vier categorieën:

- Infra-opgaven voor de Amsterdamse Koers 2025-gebieden
- Infra-opgaven om knelpunten in het bestaande plusnetwerk op te lossen
- Opgaven om de toegankelijkheid van ov-knooppunten te verbeteren
- Generieke, technisch gedreven maatregelen.

Het selectieproces van de opgaven voor de Koers 2025-gebieden is in samenwerking met Amsterdamse gebiedsontwikkelingsprojecten zoals Haven Stad, Zeeburgereiland/IJburg, Schinkelkwartier en Team Ruimte voor de Stad tot stand gekomen. De openbaar vervoeropgaven in deze categorie zijn voorwaardelijk voor de stedenbouwkundige plannen. Deze uitbreiding met Koers 2025-categorie geeft een nieuwe dimensie aan de IA OV, die als programma voor het optimaliseren voor het gehele plusnetwerk van tram en bus het logische 'loket' is voor het agenderen van deze opgaven. Voor de overige drie categorieën is een vergelijkbaar selectieproces als in de eerste tranche doorlopen.

Tegelijkertijd moeten knelpunten op het bestaande netwerk worden aangepakt. Deze knelpunten zullen met de groei van het netwerk anders alleen maar groter worden. Voor de Koers 2025 OV-infraopgaven is een schatting van de kosten gemaakt die neer komt op een investering van 300 á 400 miljoen euro. De overige drie categorieën opgaven zijn in karakter en financiële omvang vergelijkbaar met de eerste tranche projecten. De indicatieve schatting is 50 á 70 miljoen euro aan investeringen.

Ad.4 Opgaven Investeringsagenda Regio-ov tot 2025

De IA ROV bestaat momenteel uit projecten op de R-net corridors, inclusief het AROV-programma van het ministerie van IenM. Het Rijk heeft geen intentie uitgesproken om het AROV-programma voort te zetten.

Zonder betrokkenheid van het Rijk gaat de Vervoerregio verder met het vullen van de Investeringsagenda Regionaal Openbaar Vervoer. Samen met de partners en binnen de context van het nog vast te stellen Beleidskader Mobiliteit is vastgesteld dat de Investeringsagenda Regionaal Openbaar Vervoer zich vooral

moet richten op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande regionale OV-netwerk (R-net). Verbindingen blijven de kern van het regionale netwerk. Daar vindt versterking plaats, en verknoping van OV met andere modaliteiten. Aanvullend is er aandacht voor vraagafhankelijk vervoer, duurzaamheid en innovatie. Om tot invulling van de agenda voor een nieuwe periode te komen, is het van belang dat Vervoerregio en gemeenten afspraken maken over een adaptieve reeks maatregelen die bestaande knelpunten in het netwerk oplossen. Gestreefd wordt om wat voor de IA OV Stad succesvol lijkt te werken, namelijk een intensieve samenwerking en programmasturing met aan het begin stevige afspraken over de uit te voeren projecten, zoveel mogelijk ook toe te passen bij de IA Regionaal OV. In 2016 en 2017 heeft de Vervoerregio werksessies georganiseerd met de Vervoerregio-gemeenten en overige partners en belanghebbenden. Daarin hebben de partijen in onderlinge afstemming en op basis van de doelstellingen in het nieuwe Beleidskader Mobiliteit doelstellingen geformuleerd om de opgaven voor de Investeringsagenda Regionaal Openbaar Vervoer te benoemen en te prioriteren.

Het adviesbureau Royal HaskoningDHV heeft in opdracht van de Vervoerregio alle benoemde opgaven vertaald naar een "geprioriteerde opgavenlijst". Deze lijst helpt de Vervoerregio en haar partners te definiëren welke nieuwe reeks opgaven in de Investeringsagenda Regionaal Openbaar Vervoer opgenomen kunnen worden voor de periode 2020 – 2025. De 129 ingediende opgaven zijn door twee filters gehaald:

1. Bijdrage aan doelstellingen van de Vervoerregio: reistijdwinst, betrouwbaarheid, comfort (kwaliteit van voorzieningen) en aantrekkelijkheid (beleving, vormgeving), en uitvoerbaarheid voor 2025.
2. Met het tweede filter zijn opgaven die reeds in uitvoering zijn, onderdeel vormen van een ander project of zich in de gemeente Amsterdam bevinden, uit de opgavenlijst gefilterd:

Plan van aanpak – 1^e filter



Plan van aanpak – 2^e filter



Na deze prioritering zijn er 36 opgaven overgebleven (zie bijlage 2). Voor alle geprioriteerde opgaven is een informatieblad gemaakt. Deze initiatieven zijn vervolgens beoordeeld op de mate waarin zij bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio. Dat heeft geleid tot bijgevoegde geprioriteerde opgavenlijst. Deze lijst vormt nu de basis voor gesprekken met wegbeheerders over mogelijke maatregelen en haalbaarheid. Die gesprekken leiden nu al tot bijstellingen in de opgaven, zowel in de kostenraming als in de prioritering. Het doel is om rond de zomer van 2018 overeenstemming te hebben bereikt met de wegbeheerders en eventueel andere stakeholders over de projecten voor de periode tot 2025. De partijen leggen de afspraken vast in een vorm die past bij de omvang van de opgave(n).

Ad. 5 opgaven Investeringsagenda Metro tot 2025

Net als de IA OV Stad gaat de IA-M bestaan uit een programma en een afsprakenkader.

Programma

Het projectteam (GVB, R&D, MET, Vervoerregio) heeft een inventarisatie en selectieprocedure toegepast voor opgaven die in het subprogramma IA-M worden opgenomen. Daarbij zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Optimaliseren en beter benutten van het bestaande net (geen netuitbreidingen);
- Infrastructuuropgaven, geen exploitatie;
- Realisatie voor 2025 (de werkingsperiode van de IA OV Stad);
- Nieuwe, nog niet elders geagendeerde opgaven;
- Passend in de doelen van de IA-M.

Naast specifieke locatie/station gebonden opgaven worden generieke opgaven onderscheiden. Ook wordt een onderscheid gemaakt tussen onderzoeks- en realisatie opgaven. De diversiteit van de shortlist opgaven is groot. Ze variëren van een extra toegang van het station, aanbrengen overkappingen en stijgpunten, locatie van de chipkaartpoortjes, fiets-parkeerplekken bij het station, aantrekkelijkheid en rechtstreekse looproutes naar de stations, maatregelen en studies gericht op het verhogen van de snelheid en betrouwbaarheid van het metrosysteem (kruiswissels, overloopsporen, calamiteitenvoorzieningen, studie automatisch rijden).

Op dit moment zijn 33 opgaven geselecteerd (zie bijlage 3). De eerste inschatting van de investeringskosten komt uit op een bedrag van 180 mln. Naast de kosten zijn ook de baten bepaald en zijn de projectideeën geordend naar Baten/Kostenverhouding.

Afsprakenkader

Via gesprekken met stakeholders en het doornemen van documenten wordt getracht zicht te krijgen op de werkwijzen en knelpunten voor het realiseren van verbeterprojecten aan het metronetwerk. Hier hebben veel partijen (GVB, Vervoerregio, MET, R&D, G&O) een rol. Gebleken is dat niet alle afspraken goed worden/zijn vastgelegd en dat er soms onduidelijkheid is over verantwoordelijkheden. Een inventarisatie van verbeterpunten gericht op snelle en efficiënte implementatie van de opgaven wordt meegenomen bij het op te stellen afsprakenkader.

Ad.6 Zero Emissie Mobiliteit

De Vervoerregio werkt reeds in alle vier de concessies aan de inzet van zero emissiebusen; in Amstelland-Meerlanden rijden vanaf het voorjaar van 2018 honderd bussen elektrisch; GVB zet in op de vervanging van 28 dieselbussen in zero emissiebusen eind 2019; zowel Zaanstreek als Waterland onderzoeken de inzet van vijf zero emissiebusen ieder; en Waterland onderzoekt de mogelijkheden voor een e-hub voor het laden van bussen en auto's op Edam (Waterland 3.0).

Om de transitie regio-breed vorm te geven vanuit een totaalvisie, wordt momenteel een transitieplan zero emissie mobiliteit uitgewerkt. Daarbij staat een regio-dekkend laadinfrastructuur systeem voor bussen centraal. Dit heeft gevolgen voor het uitgavenpatroon binnen de Investeringsagenda OV. Het ontbreekt nog aan een goede raming voor de investeringskosten in een regionaal bus-laadsysteem. De eerste, globale ramingen liggen in de range van €85-140 miljoen, afhankelijk van benodigde extra stroomvoorzieningen (extra aan te leggen stroomnetwerk). De uitkomsten van het transitieplan worden vertaald in een nog nieuw op te richten Investeringsagenda waarin de opgaven voor Zero Emissie Mobiliteit ondergebracht kunnen worden. Meer informatie over de programmering is te vinden in de Staf OV voordracht 'Kennismaken Programma Zero Emissie Mobiliteit Vervoerregio', geagendeerd voor 9 oktober 2017.

Ad.7 Vervolgaanpak

De successen van de Investeringsagenda OV Stad en Regio worden als leidraad gebruikt in de vervolgaanpak voor de bijstelling van de IA OV in 2018. Deze bijstelling is onderdeel van de integrale bijstelling van alle programma's van de Vervoerregio.

Daarin zal duidelijk worden welke opgaven vertaald zijn naar initiatieven dan wel concrete projecten.

Welke successen van de Investeringsagenda OV Stad gebruiken we in de vervolgaanpak?

De gestage uitvoering van de Investeringsagenda OV Stad wordt grotendeels bepaald doordat er aan het begin veel aandacht is besteed aan het maken van stevige afspraken in een samenwerkingsovereenkomst tussen Amsterdam, Vervoerregio en GVB over het starten van een aantal projecten onder het label van de IA OV. De kracht van deze afspraken is dat deze breed worden gedragen in organisaties. Bestuurders, management en directie, ambtelijk opdrachtgevers, beleidsadviseurs, vervoerskundigen, projectmanagers, beheerders zijn gehoord of hebben bijgedragen tot de selectie van de projecten. Aan deze projecten wordt nog steeds gewerkt. Hiermee kwam een einde aan een turbulente tijd waarin elke partij zijn eigen opgaven en ideeën aandroeg, waardoor er discussie ontstond over de nut- en noodzaak van lopende projecten, met vertraging tot gevolg. Focus op een zeker aantal projecten geeft rust en zekerheid tussen de samenwerkende partijen en zorgt ervoor dat de vaart erin blijft. Met de invoering van het deurbeleid werd het mogelijk om tussentijds aanpassingen aan te brengen om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen of het benutten van kansen om werk met werk te maken.

Welke successen van de Investeringsagenda OV Regio gebruiken we in de vervolgaanpak?

Bij het AROV-programma hielden de motto's '1e paal voor 2012' en 'einddatum 2020' de druk hoog waardoor projecten relatief snel tot uitvoering komen.

Het programmteam wil deze successen benutten voor het vervolg van de subprogramma's. Het programmteam heeft hier al op geanticipeerd door de afgelopen maanden veel energie te steken in het samen met de partners ophalen van de opgaven. Dit moet leiden tot (h)erkenning van de opgaven bij de

Vervoerregio gemeenten. Het jaar 2018 wordt benut om deze opgaven fijn te slijpen en om te zetten in concrete samenwerkingsafspraken over geld, capaciteit en scope voor het starten van projecten met de partners van de Vervoerregio. Ongetwijfeld vallen er dan een aantal opgaven af of komen er nieuwe bij. Bijvoorbeeld door nieuwe prioriteiten van de nieuwe colleges als gevolg van de uitkomsten van de gemeenteraadsverkiezingen. De definitieve bijstelling van de Investeringsagenda OV vindt daarom ook plaats eind 2018.

Hoe gaan we dit doen?

Zie Ad.7 vervolg aanpak.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

De doelstellingen uit de Investeringsagenda OV komen overeen met het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) en de in december 2017 vast te stellen Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio. De Investeringsagenda OV wordt via deze voordracht geactualiseerd om in de pas te blijven lopen met de nieuwe mobiliteitsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam (zie Ad.1 en 2).

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

Op basis van de huidige inzichten is met de nieuwe opgaven tot 2025 een bedrag gemoeid van 650 miljoen euro. Het jaar 2018 wordt gebruikt om met de Vervoerregio partners in gesprek te gaan om commitment te krijgen wat betreft het reserveren van budget voor studie en financiële inbreng voor de uitvoering. De extra financiële claim zal daarom worden aangemeld voor de kadernota 2020. In de kadernota 2020 vindt, samen met de claims van de andere Investeringsagenda's, een integrale afweging plaats en wordt bepaald of de claim gehonoreerd kan worden in verband met de verwachte toekomstige inkomsten.

Juridische gevolgen

n.v.t.

Maatschappelijke gevolgen

n.v.t.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

De Vervoerregio, de wegbeheerders binnen de Vervoerregio, GVB en mogelijke andere partners (te denken valt aan Rijkswaterstaat, Prorail, Schiphol) afhankelijk van de opgave(n).

Hoe gaan we communiceren?

Het eindrapport van de tweede tranche zal gepubliceerd worden op de website van de Vervoerregio en een plek krijgen in de digitale nieuwsbrief van november. Tevens zal op de site ruimte gemaakt worden voor de Investeringsagenda Metro.

Tekstvoorstel Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Het Dagelijks Bestuur heeft ingestemd met de bijstelling van de Investeringsagenda Openbaar Vervoer. Na vaststelling van de Investeringsagenda OV in 2013 is de eerste tranche (periode 2013-2018) van start gegaan en inmiddels vordert de uitvoering. Gezien de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in stad en het belang van het openbaar vervoer hierin is het van belang te besluiten over een tweede tranche voor het programma (periode 2018-2025). De nieuwe opgaven zijn geïnventariseerd. Doel is om deze na verdere uitwerking definitief vast te stellen in 2018.

IA Metro

Het metronetwerk is snel en betrouwbaar, maar omdat de metro als backbone van het ov-netwerk steeds grotere stromen reizigers moet vervoeren, zijn investeringen nodig om deze kwaliteiten te behouden. Daarom heeft het DB ingestemd met de oprichting van een Investeringsagenda Metro. Deze investeringsagenda richt zich op opgaven die de bereikbaarheid van, naar en op het station, vanuit de nabije omgeving en vanaf het netwerk verbeteren.

Besluitvormingsproces

Deze voordracht is op 16 november geagendeerd in het DB.

Voorafgaand is de voordracht besproken op 9 oktober in de Staf OV, op 24 okt in de Werkgroep V&V, en op 2 nov in PHO.

Besluit

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam

Gelezen het voorstel B-2 van het Dagelijks Bestuur van 16 november 2017;

Gelet op het advies van de Commissie Werkwijze van 14 november 2017;

Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio Amsterdam;

besluit:

1. Kennis te nemen van de nieuwe doelstellingen voor de actualisatie van het programma Investeringsagenda OV (IA OV);
2. Kennis te nemen van de oprichting van het subprogramma Investeringsagenda Metro (IA-M);
3. Kennis te nemen van de opgaven voor de Investeringsagenda OV Stad voor de periode tot 2025;
4. Kennis te nemen van de opgaven Investeringsagenda Regionaal OV (IA ROV) voor de periode tot 2025;
5. Kennis te nemen van de opgaven Investeringsagenda Metro voor de periode tot 2025;
6. Kennis te nemen van het voornemen om in 2018 een subprogramma Investeringsagenda Zero Emissie Mobiliteit (IA ZEM) op te richten;
7. In te stemmen met de vervolgaanpak om de opgaven samen met de partners van Vervoerregio door te vertalen naar initiatieven dan wel concrete projecten, met als doel uiterlijk eind 2018 het programma van de Investeringsagenda OV bij te stellen voor de periode tot 2025.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 12 december 2017.

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

plaatsvervangend,
mr. D. Bijl