



CONCEPT

Vergadering

Openbare vergadering van de Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief Noord/Zuidlijn en Luchtkwaliteit)

Vergaderdatum

Donderdag 23 september 2010 van 10.00 tot 12.35 uur in zaal 0239 van het Stadhuis

Verslag vast te stellen op:

14 oktober 2010

Voorzitter: de heer Verburg

Portefeuillehouder: de heer Wiebes

Commissiegriffier: mevrouw Coppen

Verslaglegging: de heer Bollinger (Notuleerservice Nederland)

Aanwezige commissieleden: mevrouw Bergervoet (PvdA), de heer Boomsma (CDA), de heer Donker (TON), mevrouw Frijda (Red Amsterdam), de heer Hoek (GroenLinks), de heer Ivens (SP), de heer Molenaar (GroenLinks), de heer Piek (VVD), de heer Sancisi (D66), de heer Uittenbogaard (Red Amsterdam), de heer Zuidema (TON)

Afwezige commissieleden: mevrouw Alberts (SP), de heer Blommers (CDA), de heer Flos (VVD), de heer Limmen (CDA), de heer Van Lammeren (PvdD), de heer Manuel (D66), de heer Schimmelpennink (PvdA), mevrouw Van der Velde (Trots op Nederland), de heer Van 't Wout (VVD)

Overige aanwezigen: de heren Seel en Meijer en mevrouw Kosse (DIVV), de heer Holla (teamchef VOV), de heren Van der Meulen en Odijk (NZ-lijn), de heer Sarlemijn (Oostlijn)

Algemeen

A.1.

Opening

De **VOORZITTER** opent het openbare deel van de vergadering om 10.00 uur en heet de aanwezigen welkom.

A.2.

Mededelingen

De **VOORZITTER** deelt mee dat de heer Boomsma namens het CDA in de commissie deelneemt in plaats van de heer Limmen. Op 5 oktober 2010 vindt een werkbezoek aan DIVV plaats en de voorzitter inventariseert wie er mee gaat. Er is voldoende belangstelling voor het bezoek, zo constateert hij. Het presidium heeft ermee ingestemd dat over de kwartaalrapportages Noord/Zuidlijn een second opinion van Policy Research wordt ingewonnen. Aansluitend op deze commissievergadering vindt een werkbezoek aan de Noord/Zuidlijn plaats.

De heer **SANCISI** kan er zelf niet bij zijn, wel wil hij de presentatie ontvangen.

De **VOORZITTER** zal het verzoek doorgeven.

Wethouder **WIEBES** had een brief over de nadeelcompensatie beloofd, maar het is opnieuw niet gelukt vanwege organisatorische omstandigheden. Het zoeken naar

geschikte regelingen is niet eenvoudig, ook door de bijkomende problematiek zoals dreigende leegstand. Ook de ombudsman heeft heldere uitspraken gedaan. Het is lastig financieel door te rekenen wat men legalistisch kan bedenken.

Mevrouw **BERGERVOET** is ontstemd, omdat een toezegging nu tot twee keer toe niet is nagekomen en de ondernemers en winkeliers moeite hebben het hoofd boven water te houden. De volgende keer moet er wel een helder stuk liggen.

De heer **PIEK** sluit zich daarbij aan.

Wethouder **WIEBES** is het daarmee eens. De brief over de vertrouwelijkheid van de stukken over Noord/Zuidlijn is rondgedeeld, maar spreker zal proberen voortaan dergelijke brieven eerder aan de commissie te doen toekomen. Voor het onderzoek naar de dienst DIVV is het expertteam inmiddels bijeen geweest. Het externe bureau wordt deze week geselecteerd. Het beloofde overzicht van projecten boven de miljoen euro is volgende maand al beschikbaar. Over de overkapping van het busstation aan de IJzijde van het Centraal Station is men tot een bevredigend akkoord gekomen met de aannemer. De bouw start in 2011, terwijl de bussen blijven rijden. Dat alles blijft binnen het budget. Men streeft naar 2014, maar alle projecten rond het Stationseiland worden nog onder de loep genomen voor de beste afstemming. Bij de Utrechtsestraat worden de beloofde data gehaald. Op 29 september 2010 is fase 1 af. Dan moet men over de brug Herengracht kunnen rijden. Spreker zal de aannemer kort houden op de gemaakte afspraken en controleren of aan de toezeggingen wordt voldaan.

De heer **PIEK** vraagt in het kader van de feestdagen of de planning goed verloopt.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat. Er is met de ondernemersvereniging een regime afgesproken. In december 2010 wordt niet gewerkt en de toegankelijkheid van de straat zal dan maximaal zijn.

De heer **HOEK** heeft de suggestie van een pilot in de Utrechtsestraat gedaan.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat die suggestie is opgepakt, flankerend aan de toezegging over de nadeelcompensatie. Voorkomen is beter dan compenseren. Ook zo'n pilot is een complexe onderneming, al liggen er concrete ideeën voor de Utrechtsestraat die ook direct elders kunnen worden toegepast. Een presentabel voorstel is er echter nog niet. Daaraan wordt hard gewerkt in samenwerking met de stadsdelen Centrum en Zuid. Spreker kan niet voorspellen wanneer een definitief voorstel klaar is, maar wel kan de volgende keer overleg met de commissie plaatsvinden.

De **VOORZITTER** denkt dat het wellicht mondeling zal plaatsvinden.

Mevrouw **BERGERVOET** vindt dat hierbij haast is geboden.

Wethouder **WIEBES** begrijpt dat. Hij deelt het verlangen liefst vandaag met regelingen te starten.

De heer **IVENS** vervangt mevrouw Alberts vandaag.

De heer **DONKER** meldt dat mevrouw Van der Velde niet aanwezig is.

A.3. Vaststelling agenda

De **VOORZITTER** deelt mee dat agendapunt 12 over de Noord/Zuidlijn als laatste wordt behandeld in verband met de vertrouwelijkheid van onderdelen ervan.

De agenda is vastgesteld.

A.4.

Inspreekhalffuur publiek

Er zijn geen insprekers.

A.5.

Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten aangemeld.

A.6.

Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie VVL van 2 september 2010

Met de schriftelijke wijzigingen van de heer Molenaar en mevrouw Bergervoet is het verslag vastgesteld.

N.A.V.:

Wethouder **WIEBES** gaat in op de vraag van mevrouw Alberts over de minima die minder makkelijk een fiets kunnen kopen bij de AFAC, en voor een hoger bedrag dan studenten. In december 2010 wordt gemeld of en hoe de wens het recht te trekken zal lukken.

De heer **IVENS** stelt voor deze toezegging op te nemen in de toezeggingenlijst.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat bij de parkeerautomaten vooral problemen zijn met de draaischijf en door braak. Er zijn dit jaar al 850 automaten vervangen door een gebruiksvriendelijke en muntloze automaat en dat is ook aan de stadsdelen geadviseerd. In november 2010 is er meer nieuws te melden.

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat in Betondorp geen enkele automaat meer schijnt te werken. Worden die vervangen door draaischijven of betere automaten?

De heer **PIEK** merkt op dat in de brief van 17 september 2010 staat dat de cijfers vanuit de stadsdelen grote verschillen met die van Cition aangeven. Hoe zit dat?

De heer **IVENS** merkt op dat het beleid met Cition steeds gecentraliseerder wordt, maar bijvoorbeeld de afstand tot een parkeerautomaat blijft een stadsdeelbevoegdheid. Kan ook dat worden geüniformeerd? Kan men standaard criteria vaststellen voor de hele stad over hoe snel de automaten dienen te worden gerepareerd?

Wethouder **WIEBES** zal het verschil in meting uitzoeken. De defecte automaten worden niet vervangen met draaischijven. Er zijn servicelevels met Cition afgesproken over de vervangingstermijn, ook in geval van kraak.

De heer **IVENS** pleit voor het centraliseren van de criteria voor parkeerautomaten.

Wethouder **WIEBES** zal later op het onderwerp terugkomen. Het touringcarbeleid komt inderdaad pas in het vierde kwartaal 2011, zo heeft de wethouder uitgezocht. Over de liften bij de Oostlijn is een lijst rondgedeeld. Er is nog één lift met problemen vanwege vernieling.

A.7.

Openstaande toezeggingen

De **VOORZITTER** geeft aan dat de actuele lijst niet is verzonden in verband met een technische storing. Daarom is deze rondgedeeld.

De heer **MOLENAAR** mist de langetermijnplanning. Wanneer komt die?

De **VOORZITTER** antwoordt dat die er de volgende keer zal zijn.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt naar de stand van zaken bij het 'ontkabinetten'.

De **VOORZITTER** verwijst daarvoor naar het uitgedeelde memo over de informatievoorziening en agendapunt 12, de kwartaalrapportage Noord/Zuidlijn.

Mevrouw **BERGERVOET** gaat in op de toezegging over het automatisch rijden in het metronet. Die dateert van mei 2009 en nu schuift die weer een kwartaal op. Hoe kan dat?

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat mevrouw Bergervoet het antwoord tegoed houdt.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt naar de audits Noord/Zuidlijn.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat beide audits klaarliggen voor verzending naar de commissie.

De **VOORZITTER** verwacht dat het onderwerp in de commissievergadering na de volgende aan de orde zal komen.

A.8.

Openstaande schriftelijke vragen

Er zijn geen vragen.

A.9.

Rondvraag

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt of de onderhandse concessieverlening aan het GVB in strijd is met de wetgeving. Bestaat de kans dat de inbesteding nietig wordt verklaard, waarna de stadsregio alsnog een openbare inschrijving moet uitschrijven?

Wethouder **WIEBES** beaamt dat. De stad heeft altijd ingezet op inbesteding en spreker zal zich daarvoor blijven inzetten. Hoe hij dat doet, is niet geschikt voor een openbare vergadering. Uitgebreide berekeningen hebben plaatsgevonden om de marktconformiteit vast te stellen, met 28 miljoen euro inbestedingswinst tot gevolg. De experts hebben vastgesteld dat dat marktconform zou zijn, al weet men het nooit zeker. Het is echter de beste en meest onderbouwde vorm van wat marktconform is.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt hoe de Raad dat kan beoordelen.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het niet ter beoordeling aan de Raad, maar aan de stadsregio is. Hij zal de vraag nog uitzoeken.

De heer **SANCISI** wijst erop dat de ombudsman vraagt om structureel beleid voor risico's die buiten het ondernemerschap vallen. D66 stelt voor het voorstel in breder verband uit te werken.

Wethouder **WIEBES** kan het belang ervan onderstrepen, zo heeft hij al eerder toegezegd. Er komt een stuk over de nadeelcompensatie, breder dan de Noord/Zuidlijn en Utrechtsestraat alleen.

De heer **MOLENAAR** vraagt in het kader van het touringcarbeleid om helderheid over het Centraal Station en de rode looper. Naar aanleiding van terkennamestuk 1 vraagt spreker hoe de wethouder in het dossier staat. Kan het in de openbaarheid worden besproken?

Wethouder **WIEBES** zal op de tijdslijn rode looper en touringcarbeleid terugkomen. Hij stelt voor het onderwerp AMSYS te agenderen.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt om agendering van terkennamestuk 1. Ook het rapport van de ombudsman wil zij bespreken, in combinatie met de commissie EZ.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat de samenhang sterk is. Hij zal met een voorstel komen.

De heer **MOLENAAR** heeft vanuit het College begrepen dat het in november 2010 in de commissievergadering EZ aan de orde zal komen.

De heer **IVENS** wijst erop dat het veiligheidscertificaat bij werk langs het spoor te makkelijk wordt uitgegeven, ook bij de metro. Wordt dat in Amsterdam goed in kaart gebracht? Het tekort aan materieel van de sneltram zou zijn opgelost. Is dat zo? Spreker vraagt naar de selectiecriteria voor het onafhankelijk bureau in het kader van het onderzoek bij DIVV.

Wethouder **WIEBES** kan het in kaart brengen van de veiligheidscertificaten toezeggen en zal het tekort in de spits bij tram 51 nagaan. Bij de selectie van het bureau zijn de criteria opgesteld en spreker zal de commissie er inzicht in geven.

Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

V.10.

Beschikbaar stellen van aanvullend voorbereidingskrediet busstation Buikslotermeerplein

Commissie:

Mevrouw **BERGERVOET** wijst erop dat het krediet een half miljoen euro is, maar het totale bedrag voor het busstation is 34,6 miljoen euro. De stadsregio heeft ambtelijk toegezegd dat 90% uit BDU-gelden wordt gefinancierd. Op BDU wordt bezuinigd, wellicht voor 20%. Hoe groot is het risico dat de financiering gaat sneuvelen? 4,3 miljoen euro moet door de gemeente zelf worden bekostigd, waarvan slechts 1,9 miljoen euro is gedekt in het mobiliteitsfonds. Rest nog 2,4 miljoen euro, die moet worden betrokken bij de actualisatie van de meerjaren investeringsplanning van DIVV. De financiering is dus nog niet rond. Er was al sprake van scopewijzigingen en nu verandert nog een aantal zaken, zoals de perronoverkapping die vervalt, er komen geen private parkeerplaatsen en het vastgoed wordt niet tegelijkertijd met het busstation gerealiseerd. In welke orde van grootte zal sprake zijn van tegenvallers? Wat betekent het wegvallen van de perronoverkapping voor het comfort voor de reizigers? Is de fietsenstalling op het maaiveld niet overdekt? Waar kan men de auto parkeren voor het overstappen op openbaar vervoer?

De heer **MOLENAAR** had begrepen dat de overbouwning niet doorgaat en de overkapping wel. Is dat zo? Wat is de relatie tussen het schrappen van de parkeervoorziening en de aanleg van P&R? De kredietaanvraag is in het stuk slecht onderbouwd. Kost het meer omdat het sneller moet? Waarom is een half miljoen euro extra krediet nodig?

De heer **PIEK** vraagt over het schrappen van de parkeerplaatsen wat het alternatief is.

De heer **DONKER** vindt de P&R belangrijk vanwege het fileprobleem rond Amsterdam. Wordt daarnaar nog goed gekeken?

De heer **BOOMSMA** is ook bezorgd over het schrappen van de parkeerplaatsen. Er was nog geen besluit over de locatie voor P&R genomen en dit is een ideale plek, onder de oksel van de Nieuwe Leeuwardenweg. Is de wethouder niet bang dat er te weinig parkeerplaatsen komen?

De heer **UITTENBOGAARD** heeft dezelfde vragen. Is er onderzoek naar de behoefte aan parkeerplaatsen gedaan? Dezelfde vraag stelt spreker over de fietsen.

De heer **SANCISI** vraagt ook aandacht voor de fietsen en het parkeren.

Beantwoording

Mevrouw **KOSSE** (DIVV) gaat in op de financiën. De raming van de kosten is 34,6 miljoen euro, waarbij de stadsregio ambtelijk heeft toegezegd 30,9 miljoen euro te betalen. Die afspraak wordt in november 2010 in het dagelijks bestuur van de stadsregio besproken. Dat alles is goed afgestemd. Amsterdam draagt geld bij uit het mobiliteitsfonds. In december 2010 staat de heroverweging in de Raad geagendeerd. Dan zijn de kosten gedekt. Er zijn vanuit stedenbouwkundige hoek opmerkingen gemaakt over de noodzaak van de buskap, maar er zijn ook de belangen voor het comfort van de reiziger. Dat besluit is nog niet genomen. Het is wel opgenomen in de projectkosten en de stadsregio wil het met BDU betalen. Het plan was twee lagen voor parkeren onder het busstation. Dat bleek echter erg duur, zodat eind 2009 is besloten een P&R-voorziening in de oren van de Nieuwe Leeuwardenweg te bouwen en geen dure private garage onder het station. Dat alles wordt nu op haalbaarheid onderzocht. Het aantal fietsers is door Ecorys onderzocht, al tien jaar geleden. Toen bleken 1000 tot 1300 plekken voldoende.

Tweede termijn:

De heer **MOLENAAR** vraagt naar de onderbouwing van de kredietaanvraag.

Mevrouw **BERGERVOET** uit haar zorgen over de bouw van de perronkap. Die zou nadelig voor de luchtkwaliteit in het gebied zijn, met gevolgen voor de juridische besluitvorming. Dat klinkt niet best. Hoe aantrekkelijk is het alternatief voor de reizigers?

Mevrouw **FRIJDA** vraagt naar de BDU-subsidie die al uitgeleend zou zijn ten behoeve van de Noord/Zuidlijn.

De heer **BOOMSMA** vraagt wanneer wordt besloten de P&R-voorziening te bouwen.

De heer **SANCISI** vraagt de toezegging van de wethouder om de twee bouwwerken te combineren, busstation en P&R.

Beantwoording

Mevrouw **KOSSE** (DIVV) geeft aan dat de buskap een grote overkapping betekent. Zij laat tekeningen van het ontwerp zien. Eerst werd gedacht aan een overkapping tot over de perrons, maar dat schept problemen met de luchtkwaliteit. Nu wordt gedacht aan enkel een overkapping van de perrons. Deabri's geven minder beschutting. Het definitief ontwerp moet nog worden vastgesteld.

De heer **MOLENAAR** stelt voor de tekst van de kredietaanvraag aan te passen.

Mevrouw **KOSSE** zal dat doen. De 500.000 euro is niet extra. De 16% VAT betreft

het voorontwerp, een voorbereidingskrediet binnen de geraamde kosten. BDU staat voor de gebundelde doeluitkering. Eerst zou het busstation worden betaald vanuit BonR-subsidie, maar die is vervallen omdat men eind 2010 niet gereed kon zijn. De BonR-subsidie is toen naar de Noord/Zuidlijn gegaan. Daarvoor in de plaats komt de BDU-subsidie. Over de P&R is al besloten deze in de oren van de Nieuwe Leeuwardenweg te realiseren, vlakbij het busstation.

Wethouder **WIEBES** zal het nog nagaan.

De heer **SANCISI** vraagt of de bouwtekeningen digitaal beschikbaar kunnen worden gesteld aan de raadsleden. Dat geldt voor alle dossiers.

Wethouder **WIEBES** zal bekijken of het realiseerbaar is.

De **VOORZITTER** stelt vast dat een positief advies door de commissie aan de Raad wordt afgegeven.

Hij schorst de vergadering kort.

V.11.

Monitor Sociale veiligheid Openbaar Vervoer, procesevaluatie VOV en actieplan VOV

Commissie:

De heer **PIEK** wil de bespreking van de monitor combineren met het voorstel van de heer Flos over de veiligheid in het openbaar vervoer, dat nog een reactie van de wethouder zal krijgen. VOV is een complexe organisatievorm. De mensen zijn moeilijk herkenbaar in het openbaar vervoer. Dat moet meer worden gestroomlijnd.

De heer **ZUIDEMA** leest dat ongeveer 150 mensen beschikbaar moeten zijn, maar nu zijn het er ongeveer 143. Hoe wil men met die afname de herkenbaarheid in het openbaar vervoer vergroten? Ook vraagt spreker naar de inzet van uren in de vroege ochtend en late avond.

De heer **IVENS** gaat in op het actieplan dat er stoer uitziet, maar uit evenwicht lijkt. Men wil maandelijks preventief gaan fouilleren, terwijl nog moet worden geëvalueerd of dat het beste middel is, ook in verband met het gebrek aan politiecapaciteit. 65% van de aangiftes blijft liggen. Wanneer komen er toezichthouders in de metrostellen of op de perrons? Hoeveel zou dat kosten? Kan men de hokjes op het perron bemensen? De verhalen van de medewerkers van het veiligheidsteam zijn minder rooskleurig dan wat in de monitor staat.

Mevrouw **BERGERVOET** vindt veiligheid in het openbaar vervoer zeer belangrijk. Het is goed dat er een veiligheidsteam is, al komt het nog niet echt uit de verf gekomen. Dat baart haar zorgen. Het voorstel van de VVD moet snel een reactie van de wethouder krijgen, zodat de commissie het kan behandelen. In de kleine uren is het VOV afwezig, terwijl dan juist de vervelendste zaken plaatsvinden. Menselijk toezicht in de metro geeft een veiliger gevoel aan de reizigers.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat de subjectieve veiligheid lijkt te verbeteren, maar toch voelt een op de drie passagiers zich soms onveilig. Welk effect heeft het team op de veiligheidsbeleving? Feitelijk is 4% slachtoffer en op straat ligt dat niet anders. Het beeld in 2009 is wisselend. Bepaalde vormen van criminaliteit nemen af, maar andere dalen nog onvoldoende, zoals straatroof of vernieling. Dat baart hem zorgen. Over het preventief fouilleren moet eerst in de commissie AZ een discussie worden gevoerd. GroenLinks heeft er veel bezwaren tegen. De kosten bedragen 7 miljoen euro structureel. Hoeveel is dat in de nieuwe concessie?

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het voorstel van de heer Flos momenteel wordt uitgezocht. Een aantal suggesties uit de commissie wil de wethouder in het beleid opnemen. Meer nieuws volgt binnenkort. Het preventief fouilleren is een zaak voor de driehoek en de burgemeester. Het openbaar vervoer is onderdeel van een gebied waar preventief gefouilleerd mag worden. Het VOV gaat niet over het per deelgebied aanwijzen van preventief fouilleren.

De heer **IVENS** vraagt of het maandelijks preventief fouilleren voorlopig uit het actieplan wordt gehaald.

Wethouder **WIEBES** merkt op dat de burgemeester in het verleden of in de toekomst bepaalde gebieden aanwijst en daarbinnen wordt risicogericht een keuze gemaakt.

De heer **DONKER** vindt fouilleren een onderdeel van de veiligheid.

De heer **PIEK** vindt het goed dat er een ambitie wordt neergelegd in het stuk.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het preventief fouilleren begint met een aanwijzing van gebieden, waar het instrument op een proportionele manier wordt ingezet. Het voornemen van maandelijks fouilleren is een weerslag van die proportionaliteit. Het is een uitkomst van een discussie.

De heer **MOLENAAR** vraagt of het preventief fouilleren in het openbaar vervoer noodzakelijk is in een bepaald gebied.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat de betrokken deskundigen aangeven dat het maandelijks preventief fouilleren proportioneel is. Het is niet aan hem ertoe te besluiten. VOV-middelen bevinden zich voor een gedeelte binnen de concessie. Die zijn onaangetast gebleven. Een ander deel is terug te vinden in de begroting van Amsterdam en komt aan de orde bij de begrotingsbehandelingen.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat vanaf 2012 sprake is van een nieuwe concessie. In het programma van eisen staan ook de voorwaarden voor de veiligheid. Dan moeten de kosten voor de stadsregio omhoog en die voor de gemeente omlaag. Deelt de wethouder die mening?

Wethouder **WIEBES** stelt vast dat de concessie gegund is, maar hij zal de afspraken nog uitzoeken en aan de commissie laten weten.

De heer **HOLLA** (teamchef VOV) legt uit dat er steeds 75 politiemensen en 75 mensen van Stadstoezicht aan het werk moeten zijn, al kan het zijn dat men soms onder dat aantal zit. Het betreft een actieplan voor 2010, dat uitgaat van een informatiegestuurde aanpak. Vanaf 4 oktober 2010 gaat men tot 1.00 uur in de metro werken. Vanaf 5.30 uur is een aantal mensen in dienst, maar de cijfers geven niet aan dat men dan massaal aanwezig dient te zijn. Er zijn twee soorten inzet: plekken waar men altijd aanwezig moet zijn, zoals Centraal Station en metrobus, naast de aanpak op onderwerp, zoals straatroof en jeugd in West of Oost. Men zet in op die momenten en plekken waar het het hardst nodig is op basis van aangiftecijfers, informatie van Rover en alle vervoerders. De cijfers over straatroof in 2010 wijzen niet op bepaalde gebieden. Het gaat meestal om scholieren onderling. Hetzelfde geldt voor de 80 meldingen van mishandeling. Vernieling blijft een zorgpunt dat extra aandacht vraagt. In 2010 is al een daling zichtbaar. Spreker nodigt de commissieleden uit voor gesprekken met medewerkers.

De heer **MEIJER** (DIVV) legt uit dat het besluit in 2006 is genomen, waarbij een

scheiding is aangebracht tussen de veiligheid van de bedrijfsvoering en een openbare taak voor de overheid. Dat was de start van VOV. Wat Amsterdam betaalt, blijft gehandhaafd. De bemensing in de metro is een zaak voor de concessie. De openbare orde is een zaak voor de driehoek. Die splitsing werkt goed, evenals het informatiegestuurde werken.

De heer **IVENS** heeft geen probleem met stoere actieplannen, wel moet men eerlijk zijn waarop de plannen zijn gebaseerd. Als het beter gaat met de veiligheid, zijn meer middelen voor preventief fouilleren niet geloofwaardig. Spreker pleit voor toezichthouders in de metro of op stations, in de hokjes. Kan de wethouder de voor- en nadelen ervan in kaart brengen?

De heer **MOLENAAR** vraagt om het in kaart brengen van de kosten voor de gemeente, met name in het licht van de verdeling tussen de bedrijfsveiligheid en het gemeentelijke aandeel.

Wethouder **WIEBES** neigt ertoe bevestigend te antwoorden op de vraag van de heer Molenaar. De hokjes moet men nu niet doen. Het informatiegestuurde werken is een goede zaak.

De heer **IVENS** geeft aan dat menselijk toezicht goed kan uitwerken. Hij overweegt er een initiatiefvoorstel over in te dienen.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat een en ander vooral bij de burgemeester, de concessie en de gemeentebegroting ligt. In de reactie op het voorstel van de heer Flos staat een aantal voorstellen waar de stad veiliger zal worden.

V.13.

Renovatie Metro Oostlijn - projectbesluit Stationsrenovaties

Commissie:

De heer **IVENS** gaat in op de planning en de relatie tussen de vertraagde werkzaamheden deze zomer in de metrotunnel en dit plan. Is de renovatie nu ook vertraagd en wat zijn de gevolgen voor de fysieke veiligheid? Het veiligheidsbesef is onvoldoende doorgedrongen bij het GVB en gemeente, zo blijkt. Hoe gaat men daarmee om in dit projectbesluit? Wat doet men aan de vluchtwegen en blustoestellen? Het safe-havenprincipe blijkt hier niet te werken, omdat de voertuigen niet wachten tot de metrobus leeg is. Kan dat worden meegenomen?

De heer **MOLENAAR** vindt het een uitstekend plan dat echter financieel onzeker is. De bijdrage van de stadsregio staat onder druk. Waarom? Als de gemeentelijke bijdrage uit het mobiliteitsfonds daalt, zal de stadsregio ook minder bijdragen. Wat betekent dat voor het hele programma? Er wordt rekening gehouden met 10,6 miljoen euro VAT-kosten, maar GroenLinks denkt dat men hier aan 10% voldoende heeft. Dat is een besparing van 3 miljoen euro.

Mevrouw **BERGERVOET** geeft aan dat de financiering onder druk komt te staan. Dat baart haar zorgen, ook gezien de bezuiniging op de BDU-subsidie. Is het safe-havenprincipe niet volledig van toepassing op de Oostlijn?

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt of het budget nog toereikend is.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat er geen vertraging is als gevolg van de mislukte tunnelwerkzaamheden deze zomer. Die laatste moeten wel op een slimme manier worden ingepast. De vraag over het mobiliteitsfonds hoort thuis bij de

begrotingsbesprekingen. Mocht sprake zijn van versoering van de plannen, dan wordt dat in de begroting verwerkt. Het overzicht ontbreekt nog. Mevrouw Bergervoet wil de metro met een motie fraaier en sociaal veiliger maken. Dat geld is er vooralsnog niet, al is het idee sympathiek. Het huidige plan past binnen het budget.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt of men de aansprakelijkheid van de aannemer nog kan aanscherpen.

Wethouder **WIEBES** kan niet ingaan op specifieke contractvoorwaarden met aannemers, maar de gedachte is helder. De VAT-kosten bedragen 16%, zo blijkt uit de praktijk bij soortgelijke projecten. 10% is niet haalbaar.

De heer **SARLEMIJN** (DIVV) legt uit dat er drie projectdelen rond de brandveiligheid zijn. Het tunnelwerk in 2008 was voor de vluchtwegen en verlichting. Het grote werk had afgelopen zomer moeten plaatsvinden en de rest betreft werk in de hallen, zoals brandmelders en sprinklers in de winkels. Dat laatste wordt tijdens de stationsrestauratie uitgevoerd. Het restant is in 2014 klaar. Het safe-havenprincipe houdt geen verband met stationsrenovaties, wel met vluchtwegmaatregelen. Nu brengt men de infrastructuurmaatregelen aan, zoals de rook-warmtesystemen, naast een plan om het safe-havenprincipe beter te kunnen ondersteunen, door middel van regelmaatbeheersing in de tunnel.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of het principe van safe haven nu wel of niet geldt.

De heer **SARLEMIJN** antwoordt dat het bij de Noord/Zuidlijn wordt opgenomen in het seinstelsel en voor de Oostlijn geldt dat niet. Daar creëert men een regelmaat om de safe haven voldoende te kunnen bereiken als er iets aan de hand is.

De heer **IVENS** stelt vast dat ook hier het safe-havenprincipe geldt volgens de Amsterdamse leidraad. Eerst moet het principe goed worden vormgegeven, voordat men de buis gaat aanpakken. Het ongeluk liet zien dat een trein mag vertrekken, ondanks het safe-havenprincipe in de tunnel.

De heer **SARLEMIJN** geeft aan dat over de tunnelveiligheid een positief advies is afgegeven. Daarin zijn de te nemen infrastructurele maatregelen opgenomen, evenals de aanvullende organisatorische maatregelen. Die laatste zijn momenteel in ontwikkeling en worden opgenomen in de gebruiksmelding. De maatregelen voor de infrastructuur om het principe te faciliteren waren voor deze zomer gepland, maar dat vindt later plaats. De hogere ambitie kost ongeveer 30 miljoen euro, met een toezegging van de stadsregio over BDU. De eigen bijdrage van de gemeente staat onder druk.

Wethouder **WIEBES** wijst erop dat ook deze discussie terugkomt bij de begrotingsbespreking.

De heer **MOLENAAR** vraagt wat het uitgebreide overleg met de stadsregio heeft opgeleverd.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat het afhangt van de eigen bijdrage van de gemeente zelf. Als die niet kan worden gevonden, dan ontstaat een probleem. Dat komt terug bij de begrotingsbespreking.

Mevrouw **BERGERVOET** merkt op dat haar motie is ingediend in december 2008. Zij kan begrijpen dat de uitvoering nu veel soberder zal zijn dan eerst, maar met de basisprincipes schoon, heel en veilig komt men al een heel eind, naast het menselijk toezicht.

Wethouder **WIEBES** kan zich daarin vinden.

12.

Rapportage Eerste kwartaal Noord/Zuidlijn

De **VOORZITTER** geeft aan dat ook de uitgedeelde brief van de wethouder over de informatievoorziening Noord/Zuidlijn bij de bespreking kan worden betrokken. Er vindt vanmiddag nog een besloten bespreking na afloop plaats.

Commissie:

De heer **UITTENBOGAARD** begrijpt dat een scan is uitgevoerd om te bekijken of er voldoende ruimte is om de metro veilig te maken. Wat is het resultaat ervan? Op pagina 18 wordt gesproken over een veilige onbemande metro met perrondeuren. Slaat dat op deuren als de glazen perronwand? Wat zijn er de consequenties van, financieel en qua planning? Worden in de safety case ook de brandveiligheid en vluchtroutes opnieuw getoetst? De stilstaande roltrappen vormen voor zijn fractie een heikel punt. Zijn de externe audits klaar en beschikbaar?

De heer **IVENS** vraagt wanneer inzicht wordt gegeven in de globale dienstregeling, ook aan het reizigerspubliek. Over de werkzaamheden bij de Vijzelgracht vraagt spreker meer inzicht.

De heer **ZUIDEMA** sluit zich aan bij de vragen van de heer Uittenbogaard.

De heer **HOEK** kan zich voorstellen dat de toegankelijkheid van de teksten in de rapportage wordt verbeterd. Kan de wethouder de algemene vragen vanuit de commissie in de langetermijnagenda opnemen? Spreker gaat in op de opdracht van AMSYS, die helder moet worden gedefinieerd en besproken. Informatie over risico's die er nu niet meer zijn, moet financieel worden vertaald. Ook de verrichtingen van het schadebureau moeten in de kwartaalrapportage worden genoemd. In het kabinetstuk was helaas geen informatie over de post onvoorziën opgenomen. Bij de Vijzelgracht gaat men onder druk ontgraven, al weet men nog niet precies hoe. Kan daarover op korte termijn meer worden verteld, ook over de inschatting van de risico's daar? In het kader van de geheimhouding en het voorzichtigheidsprincipe wil spreker de risico's liefst in het openbaar bespreken, behalve een paar vertrouwelijke zaken in verband met het belang van de gemeente.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of op de Vijzelgracht wordt ontgraven onder hoge luchtdruk. Wat betekent dat voor de planning? Valt er tijdswinst te realiseren en wat zijn de extra kosten? De perrondeuren bij automatisch rijden in de metro zullen grote consequenties hebben voor het budget en de planning, zo staat te lezen. Nu is het rapport daarover weer uitgesteld, terwijl belangrijk is dat de commissie er snel inzicht in krijgt.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt hoe men de extra kosten voor de ontgraving wil gaan dekken.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** zal op de vragen over automatisch rijden nog terug komen, evenals op het verschuiven van een kwartaal. De audits komen zo snel mogelijk naar de commissie. Op de Vijzelgracht wordt het laatste deel onder druk ontgraven. Men kijkt naar de beste manier om te veel vertraging te voorkomen, met verschillende varianten in de studie. In december 2010 kan de commissie erover praten, inclusief consequenties voor tijd en financiën. Mogelijk is een extra reservering nodig. Dat zal blijken bij de begroting 2011. De toegankelijkheid van de rapportage is een aandachtspunt.

De heer **HOEK** wil zich een oordeel kunnen vormen of de gemeente voldoende doet aan nadeelcompensatie. Dat hangt samen met de rol van het schadebureau en het maatschappelijk draagvlak voor het bouwproces van de Noord/Zuidlijn.

Wethouder **WIEBES** zal over de beste vorm van nadeelrapportage nadenken. Het is duidelijk dat het een belangrijk aspect is bij de aanleg van dit project.

De heer **VAN DER MEULEN** (NZ-lijn) licht toe dat de scan inmiddels is uitgevoerd en een positief resultaat laat zien. De safety case heeft ook betrekking op de vluchtroutes. Zij zijn bij de risico's opgenomen om er blijvend aandacht aan te geven en het goed te regelen. Informatie over de audits komt na de volgende commissievergadering.

De heer **ODIJK** (NZ-lijn) geeft over AMSYS aan dat de financiering door de stadsregio plaats zal moeten vinden. Over de risico's wordt gerapporteerd in de kwartaalrapportages Noord/Zuidlijn.

Wethouder **WIEBES** beantwoordt de vraag van de heer Ivens over de gevolgen voor de dienstregeling. De Noord/Zuidlijn moet worden bekeken als een verrijking van het netwerk, maar momenteel is het niet zinvol te filosoferen over de dienstregeling tot 2018.

De heer **IVENS** vindt goede en heldere communicatie over wat de mensen eraan hebben zeer belangrijk.

Wethouder **WIEBES** kan zich daarin vinden. Hij beaamt dat als risico's verdwijnen, zij ook uit de prognose einde werk verdwijnen. Dat levert een beter beeld op naarmate meer risico's zich niet realiseren.

De heer **ODIJK** licht toe dat een overzicht van de te schrappen risico's in de vertrouwelijke bijlage staat.

De heer **HOEK** vraagt zich af wat wel of niet vertrouwelijk is. Als een risico achter de rug is, kan men die toch openbaar maken?

Wethouder **WIEBES** verwijst daarvoor naar informatie tijdens het werkbezoek, na deze commissievergadering.

De heer **UITTENBOGAARD** merkt op dat het verwijzen naar de begrotingsbesprekingen voor informatie over extra kosten geen oplossing is.

Wethouder **WIEBES** is het daarmee eens, maar zodra de informatie er is, wordt de commissie op de hoogte gesteld. De dekking hoort thuis bij de besprekingen over de begroting.

De **VOORZITTER** gaat over op het besloten deel. Hij dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering om 12.35 uur.

De commissie heeft kennisgenomen van het volgende stuk:

LIJST TER KENNISNEMING

Verkeer, vervoer en infrastructuur
TKN 1 kabinet