



DEFINITIEF

Vergadering

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

Vergaderdatum

Donderdag 14 oktober 2010 van 9.00 tot 12.30 uur in zaal 0239 van het Stadhuis

Verslag vastgesteld op:

11 november 2010

Voorzitter: de heer Verburg

Portefeuillehouder: de heer Wiebes

Commissiegriffier: mevrouw Coppen

Verslaglegging: de heer Bollinger (Notuleerservice Nederland)

Aanwezige commissieleden: mevrouw Alberts (SP), mevrouw Bergervoet (PvdA), de heer Boomsma (CDA), de heer Donker (Trots), de heer Van Drooge (CDA), de heer Flos (VVD), mevrouw Frijda (Red Amsterdam), de heer Hoek (GroenLinks), de heer Manuel (D66), de heer Molenaar (GroenLinks), de heer Piek (VVD), de heer Sancisi (D66), de heer Schimmelpennink (PvdA), de heer Uittenbogaard (Red Amsterdam)

Afwezige commissieleden: de heer Ivens (SP), de heer Van Lammeren (PvdD), mevrouw Van der Velde (Trots), de heer Van 't Wout (VVD), de heer Zuidema (TON)

Overige aanwezigen: de heren Verheijdt en Garritsen en mevrouw Barendrecht (DIVV), de heer De Ridder (Rekenkamer)

Algemeen

A.1.

Opening

De **VOORZITTER** opent de vergadering om 9.00 uur en heet de aanwezigen welkom.

Allereerst vraagt hij aandacht voor het probleem van de late aanlevering van stukken. Ook ongebruikelijk is dat daarna een inhoudelijk agendapunt wordt besproken, voorafgaand aan de reguliere agenda, namelijk het initiatiefvoorstel van de heer Flos, omdat deze eerder weg moet vanwege andere verplichtingen.

Aanlevering stukken:

De **VOORZITTER** vindt tijdige aanlevering van de vergaderstukken essentieel. Als dat niet lukt, moet duidelijk worden gemaakt waardoor de vertraging is ontstaan.

Mevrouw **ALBERTS** vindt dat strengheid in de aanlevering van stukken is geboden. Te laat is te laat. Er dient vooraf te worden gemeld dat de aanlevering niet tijdig lukt. Als dat niet gebeurt, mag het stuk niet worden geagendeerd en besproken.

De heer **SANCISI** vindt het belangrijk dat stukken met grote urgentie anders kunnen worden behandeld, maar in dit geval betreft het geen urgente informatie. Hij werkt alleen nog met digitale bestanden, zodat versplinterde aanlevering niet handig is.

Mevrouw **BERGERVOET** vindt dat de aanlevering anders en beter moet. De stukken moeten op tijd worden aangeleverd, ook voor de insprekers en het democratisch proces. Nazendingen moeten worden beargumenteerd, zodat de commissie kan

beoordelen of behandeling opportuun is.

De heer **MOLENAAR** sluit zich daarbij aan. Als een nazending nodig is, wil hij die ontvangen op de vrijdag voorafgaand aan de commissievergadering om het te lezen en in de fractie te kunnen bespreken.

Wethouder **WIEBES** is het ermee eens dat de democratie gebaat is bij tijdige aanlevering van stukken, al zijn er verklaringen te geven waarom bepaalde stukken te laat zijn. Hij sluit zich aan bij de conclusies van de commissieleden.

A.12.

Initiatiefvoorstel VVD getiteld: Amsterdam Veiligste Openbaar Vervoer

V.15.

Reactie initiatiefvoorstel de heer Flos

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat hij het preadvies pas eergisteren heeft ontvangen, zodat hij het niet heeft kunnen bespreken met zijn fractie. Wil de heer Flos het vandaag bespreken?

Mevrouw **ALBERTS** heeft zich al duidelijk uitgesproken tegen behandeling vanwege te late aanlevering.

Mevrouw **BERGERVOET** kan vandaag nog niet ingaan op het preadvies.

De heer **FLOS** begrijpt de gevoelens van de commissie, maar wijst erop dat hij over drie weken niet aanwezig kan zijn. Hij vraagt om coulance van de commissie om het toch vandaag te behandelen, of hem de gelegenheid te geven een eerste reactie op het preadvies te geven namens de VVD.

De heer **DONKER** lijkt het vreemd te discussiëren over een nog ongelezen stuk.

De heer **MOLENAAR** wil wel reageren op het stuk van de heer Flos, maar niet op de reactie van het College.

Mevrouw **BERGERVOET** is het daarmee eens.

Mevrouw **ALBERTS** vindt drie keer bespreken overdreven veel, naast het feit dat zij zelf ook een notitie heeft opgesteld. Kan het College ook daarnaar kijken?

De **VOORZITTER** concludeert dat vandaag wordt ingegaan op het initiatiefvoorstel van de heer Flos met korte reacties van de fracties, maar nog niet op de reactie van het College. De volgende keer komt dan ook de notitie van mevrouw Alberts aan bod.

De heer **FLOS** vindt dat het openbaar vervoer veiliger dient te zijn dan men zich op straat voelt en met minder incidenten. Hij heeft een werkbezoek aan het veiligheidsteam gebracht, evenals aan het ov-zorgteam voor de handhaving van de bedrijfsorde. Er zijn verbeteringen aangebracht, al valt de samenwerking hem tegen. Spreker heeft zeven voorstellen ter verbetering opgesteld en gaat kort in op de reactie van het College. Het is positief dat een meldpunt wordt ingesteld, maar daarvoor is telefoonnummer 112 niet voldoende. Een sms-spoedmelding moet mogelijk worden gemaakt. Kan de wethouder daarop reageren over drie weken? De campagne met prijslijsten tegen vandalisme wil de wethouder bekijken, naast aandacht voor het verhalen van de kosten van vandalisme. Het reisverbod wordt momenteel slechts voor zakkenrollen toegepast en het is goed dat de wethouder welwillend staat tegenover een uitbreiding naar overlastgevers en vandalisme. Een wapenstok is volgens de medewerkers zelf onvoldoende. Pepperspray zou beter werken, volgens hen. Helaas is de BOA's de wapenstok ontnomen door het ministerie van Justitie. De gemeente probeert die weer

terug te krijgen, naast een toezegging voor een onderzoek naar de wettelijke eisen van pepperspray. Ook de betere regionale samenwerking is een streven van het College. Is de wethouder bereid de expliciete doelstelling op te nemen, dat het openbaar vervoer gemiddeld veiliger moet zijn dan de openbare ruimte in de stad? 18% van de mensen mijdt het openbaar vervoer vanwege vermeende onveiligheid. Dat is onacceptabel. Het percentage moet naar beneden worden bijgesteld.

De heer **MOLENAAR** vindt het goed dat er meer aandacht is voor onveiligheid in het openbaar vervoer. Vier voorstellen van de VVD kan spreker onderschrijven. Het melden met sms en Twitter is een goed idee, evenals structurele overlastgevers een reisverbod geven. Beter afspraken onderling zijn noodzakelijk en ook de inzetbaarheid buiten de grenzen van Amsterdam is goed. Aan het veiligste openbaar vervoer hangt een prijskaart, terwijl de gemeente behoorlijk gaat bezuinigen. Die doelstelling zal daarom lastig worden. De afweging moet bij de begroting worden gemaakt. Pepperspray behoort niet tot de uitrusting en het is de vraag of het wenselijk is. Wat vindt het College ervan? Wordt er een onderzoek naar ingesteld? Het is de vraag of prijslijsten voor boetes een afschrikwekkend effect hebben. GroenLinks is tegen preventief fouilleren in het hele openbaar vervoer.

Mevrouw **BERGERVOET** vindt dat de VVD goede voorstellen doet. Veiligheid in het openbaar vervoer is zeer belangrijk. De voorstellen 1, 2 en 3 zijn goed. Het gaat te ver het hele openbaar vervoergebied aan te wijzen voor preventief fouilleren. De PvdA is op voorhand niet tegen het gebruik van pepperspray, maar belangrijker is dat de VOV-mensen weer hun wapenstok terugkrijgen. Dat middel mag alleen worden gebruikt als men een wapen mag bezitten. Voorstellen 6 en 7 zijn goed. Voorstel 8 behoeft de nodige aangescherpte indicatoren, naast voldoende geld om het na te leven. Spreekster zal het preadvies nog met de fractie bespreken.+

De heer **UITTENBOGAARD** gaat, los van de positieve zaken, in op drie zaken die hem niet bevallen. Hoe wil men handhaven, als een persoon drie keer in de fout is gegaan? Pepperspray is geen goede oplossing.

De heer **FLOS** lijkt handhaving goed mogelijk. Als men drie keer een incident heeft veroorzaakt, is een openbaarvervoersverbod op te leggen. Dan pleegt men een misdrijf en kan justitie worden ingeschakeld.

De heer **UITTENBOGAARD** denkt dat het onzinnig is het hele openbaar vervoer aan te wijzen als veiligheidsrisicogebied. Men kan beter een bepaald deel aanwijzen.

De heer **VAN DROOGE** is blij met het voorstel van de heer Flos. Het veiligheidsrisicogebied wordt in het najaar in de commissie Financiën besproken, zo staat in de reactie van het College, terwijl de criteria al in de commissie zijn besproken. Waarom is de reactie zo laat verstuurd?

De heer **MANUEL** sluit zich aan bij de inbreng van GroenLinks en de PvdA.

Mevrouw **ALBERTS** gaat de volgende keer inhoudelijk in op de stukken. Wat daarin nog ontbreekt is de uitbreiding van het menselijk toezicht. Daarover gaat haar notitie.

De heer **DONKER** sluit zich aan bij de voorstellen van de heer Flos.

De **VOORZITTER** dankt de heer Flos. Dit punt zal voor de volgende vergadering geagendeerd worden. Hij gaat over op het vervolg van de reguliere agenda.

A.2.
Mededelingen

De **VOORZITTER** verwelkomt de heer Van Drooge van het CDA als lid van de commissie. De heer Van Lammeren is vandaag afwezig.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het stuk over de nadeelcompensatie laat is aangeleverd, omdat hij tot het uiterste heeft geprobeerd de ondernemers meer tegemoet te komen. De motie van mevrouw Bergervoet is daarmee volgens hem naar de letter uitgevoerd, maar blijkbaar niet helemaal naar de geest. Er is overeenstemming bereikt over een uitbreiding van de tegemoetkomingsregeling voor winkeliers die geen recht hebben op nadeelcompensatie. Hij zal de afspraken op papier zetten en aan de commissie toesturen. Een toezegging betrof het resultaat van het onderzoek bij DIVV en het overzicht van projecten in tijd en geld aan de commissie te doen toekomen. Het stuk was gereed, maar de expertgroep en consultant wilden er nog naar kijken. Spreker zal de planning van het project met hen bekijken en de volgende keer aan de commissie melden. De experts hebben aangegeven dat de diagnose pas in maart 2011 in plaats van december 2010 klaar zal zijn. Spreker probeert zoveel mogelijk materiaal tussendoor aan de commissie te doen toekomen.

De heer Molenaar vroeg eerder om een brief over OV-SAAL, waarop een toezegging is gedaan. De wethouder geeft echter aan dat hij noch de Raad over OV-SAAL gaan. Hij heeft een ander voorstel. OV-SAAL gaat over de verbinding naar Almere, maar ook over nieuwe technieken die in de rail zullen worden toegepast, waardoor men meer treinen op de bestaande infrastructuur kan laten rijden. Spreker stelt een informatiesessie voor raadsleden uit Amsterdam, Almere, Flevoland en Noord-Holland voor, waarvoor hij de commissieleden wil uitnodigen.

De heer **MOLENAAR** vraagt daarvoor ook de regionaalsleden uit te nodigen.

Wethouder **WIEBES** zal dat doen.

De heer **VAN DROOGE** begrijpt de redenering niet. OV-SAAL heeft ook betrekking op de gemeente Amsterdam.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de specifieke vraag van de heer Molenaar ging over het middenlangetermijn spoorstuk bij Almere. Uiteraard is OV-SAAL belangrijk voor Amsterdam.

De heer **HOEK** stelt voor het resultaat van het onderzoek bij DIVV in één keer te presenteren en niet in delen, liefst vroeger dan maart 2011. Als dat niet lukt, moet eerst een voorstel worden gedaan hoe de wethouder het onderwerp in delen wil behandelen.

Wethouder **WIEBES** zal dat doen. Hij heeft al twee delen toegezegd, namelijk het deel over de afgelopen tien jaar en een scan van drie projecten waar iets is misgegaan. Hij zal proberen de resultaten niet te versnipperen. Spreker gaat in op de consequenties van het coalitieakkoord voor Amsterdam en verkeer, vervoer en luchtkwaliteit. Er is het landelijke infrafonds met 8 miljard euro, waaruit naast rijksinfrastructuur ook lokale projecten met bovenregionale uitstraling worden gesubsidieerd, zoals OV-SAAL, Amstelveenlijn en A9. Het coalitieakkoord doet daar 500 miljoen euro bij. Uit de nationale capaciteitsanalyse is een lijst knelpunten in het land opgesteld, waarvan de regio Amsterdam onderdeel is. Dat betekent een groeiend aandeel van een groeiende pot geld. De tweede pot geld betreft de brede doelluitkering, BDU van 1,8 miljard euro. De stadsregio ontvangt meer dan een kwart daarvan, maar de taakstelling is ambitieus terwijl het budget krimpt. Daar gaat de stad veel van merken, bijvoorbeeld in de GVB-concessie, het lijnennetwerk en kwaliteitsverbetering, het nachtnet, spitsverbreding en wellicht de tarieven. Dat is een pijnlijk proces maar wel begrijpelijk, gezien de relatief hoge subsidies voor openbaar vervoer in Amsterdam vanuit het Rijk. Jaarlijks ontvangt een gezin in de stad een subsidie van 1.000 euro van het Rijk voor openbaar vervoer. Amsterdam wordt gedwongen tot een openbare aanbesteding van het openbaar vervoer en dat komt de stad slecht uit, vooral omdat inbesteding net is gerealiseerd, met jaarlijks 28 miljoen euro

winst. Een aanbesteding lukt niet voor januari 2012, zo zal de wethouder Den Haag ook laten weten om uitstel te bedingen. In het kader van experimenten rond beprijzing op de weg deelt hij mee dat de kilometerbeprijzing van de baan is. Amsterdam gaat bekijken welke prikkels kunnen worden ingezet om de files te bestrijden op plaatsen waar geen infrastructuur kan worden toegevoegd. Ook daarover vinden gesprekken in Den Haag plaats.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of de 500 miljoen euro erbij om railinfrastructuur gaat. Bij de BDU is een korting van 120 miljoen voor de grote steden ingeboekt. Welk deel daarvan is voor Amsterdam? Bij opnieuw aanbesteden zal sprake zijn van grote ontwrichting van het Amsterdamse openbaar vervoer en dat kan niet de bedoeling zijn. Elk kabinet zal daarvoor begrip hebben.

De heer **MOLENAAR** begrijpt dat het zwaar weer wordt in Amsterdam. De in- of aanbesteding van het openbaar vervoer moest marktconform plaatsvinden, terwijl nu wordt beweerd dat Amsterdam veel meer subsidie ontvangt dan elders. Is het marktconforme openbaar vervoer vanaf 2012 mislukt? Met welke voorstellen komt de wethouder in het kader van de beprijzing en op welke termijn?

De heer **PIEK** denkt dat de uitbreiding van het infrafonds positief kan uitwerken voor Amsterdam. Hij vraagt de commissie op de hoogte te houden van de gesprekken over de beprijzing. Aan welke varianten wordt gedacht?

Mevrouw **ALBERTS** merkt op dat het inbesteden van het GVB 28 miljoen euro besparing heeft opgeleverd. Amsterdam doet het op dat gebied beter dan de andere grote steden. Als er meer geld voor infrastructuur komt, dan moet men dat vooral voor bestaande projecten zoals de Noord/Zuidlijn gebruiken en geen nieuwe aangaan, zoals de Amstelveenlijn.

De heer **VAN DROOGE** wijst erop dat de inbesteding net achter de rug is, terwijl bij geheime aanbesteding één van de partijen in een negatieve positie komt te zitten, omdat al een openbaar bod door het GVB is gedaan. Dat is een onmogelijkheid.

De heer **UITTENBOGAARD** begrijpt dat de wethouder het geheel van het openbaar vervoer moet gaan heroverwegen. Wordt een prioriteitenlijst opgesteld?

De heer **MANUEL** wijst erop dat een Amsterdamse gezin ruimhartig wordt gesubsidieerd op het openbaar vervoer. De wethouder lijkt er begrip voor te hebben dat het Rijk daarnaar zal kijken. Komt er tariefverhoging of lijnverschraling? Of is de wethouder bereid om te proberen de gure wind uit Den Haag te keren?

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat 500 miljoen euro niet alleen geldt voor railinfrastructuur. De bestaande initiatieven van 4,5 miljard euro voor het spoor kan men wel doorzetten, waarin onder andere OV-SAAL en nieuwe technieken. Ten opzichte van de rest van Nederland kent Amsterdam een zeer fijn netwerk en de laagste tarieven. Dat maakt de subsidie automatisch hoog. De heroverweging zal veel voor de stad betekenen. Het kan op termijn 60 of 70 miljoen euro per jaar schelen, een enorm bedrag. Spreker denkt te beginnen met de minst pijnlijke maatregelen, waarbij met een nieuwe bril moet worden gekeken naar kwaliteitsverhogende maatregelen, naar de dunste lijnen of uren. Er moet fundamenteel opnieuw naar het netwerk worden gekeken. Zodra men daarin verder is gevorderd, moeten er keuzes worden gemaakt. Nu is het daarvoor te vroeg. Er is meer tijd nodig voor een aanbesteding dan de nu aangegeven termijn. Over prijsprikkels op de weg denkt de wethouder na. Geld erbij voor de Noord/Zuidlijn is afhankelijk van voldoende steun in Den Haag, ook van de SP-fractie.

Mevrouw **ALBERTS** begrijpt dat, maar de Amstelveenlijn is een nieuw project. Eerst moet men de Noord/Zuidlijn afbouwen.

Wethouder **WIEBES** wijst erop dat de Amstelveenlijn ook van belang is voor reizigers van de Noord/Zuidlijn. Het zal de exploitatie van die lijn gunstiger maken en wordt gefinancierd vanuit de stadsregio en het Rijk, en niet vanuit Amsterdam. Meer nieuws over de beprijzing is er nog niet. Veel hangt af van de grenzen van het regeerakkoord. Spreker ambieert voor Amsterdam een voortrekkerspositie in het kader van het beprijzen of prikkelen voor het spreiden van verkeersstromen op de weg om files te voorkomen.

De **VOORZITTER** stelt voor om de volgende keer terug te komen op de termijn waarop de wethouder de commissie kan inlichten over plannen.

De heer **HOEK** zou meer informatie over de ruimhartige subsidie voor het Amsterdamse openbaar vervoer, in vergelijking met andere steden, op prijs stellen.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat prioritering samenhangt met waar de minste pijn wordt gevoeld, bijvoorbeeld in rustige uren of lijnen, in kwaliteitsverbeteringen die in het verleden zijn doorgevoerd maar die de reiziger minder merkt, zoals de punctualiteit van 2 naar 1 minuut interval. Naar dat soort zaken zal hij het eerst kijken. Nu verkeert het in de studiefase, ook omdat de exacte bedragen nog niet bekend zijn. Het is de vraag of men verantwoordigd moet zijn over deze bezuinigingen in relatie tot andere bezuinigingen van het Rijk. Het stedelijke openbaar vervoer concurreert in belangrijke mate met de fiets, al geldt dat niet voor iedere groep. Met andere besparingen was de wethouder nog minder blij geweest.

A.3.

Vaststelling agenda

De **VOORZITTER** deelt mee dat na afloop van deze vergadering nog een besloten deel volgt.

De agenda is vastgesteld.

A.4.

Inspreekhalffuur publiek

De heer **FRANKFURTHER** spreekt in op persoonlijke titel en pleitte al eerder voor een quick scan over een automatische fietsenstalling op het Rokin, in de betonnen schacht van de Noord/Zuidlijn. In 2000 schreef spreker een notitie over het probleem bij fietsparkeren, voor een pilot met twee onbemande fietsstallingen. Dat idee is door de toenmalige Raad goedgekeurd. De automatische stalling in Noord is een succes, maar helaas is de automatische stalling in het centrum er nooit gekomen. Men kan 160 fietsen in de schacht op het Rokin kwijt, waarbij de kosten de helft minder zullen zijn dan bij totale nieuwbouw. Spreker is bereid een rol te spelen in de noodzakelijke quick scan. Binnen vier weken kan de scan klaar zijn, waarna kan worden besloten de schacht definitief onklaar te maken of een voorlopige maatregel te nemen en de openbare ruimte keurig op te leveren. In voorjaar 2011 kan dan alsnog worden besloten de stalling al dan niet aan te leggen.

De heer **MUSTERMAN** spreekt in namens Lo Minck Systemen over een automatische fietsenstalling op het Rokin. Het ontwerp betreft tien lagen in de boorschacht van de Noord/Zuidlijn, met elk 16 fietsen.

De heer **SANCISI** denkt dat het plan een goede kans heeft. Waarom is het geen plan van DIVV? Kan de quick scan van die dienst aan de commissie worden toegestuurd? Wat zijn de mogelijkheden van deze koker voor ander gebruik? Is de garage exploitabel?

De heer **MOLENAAR** vraagt naar de kosten voor het bouwen en de exploitatie van de fietsgarage.

De heer **SCHIMMELPENNINK** vindt de automatische stalling goed werken. De kosten per plaats zijn voor dit soort garages erg duur, namelijk 10.000 euro. Nu is dat slechts 2.000 euro per plaats. Is dat zo?

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt hoe lang het plaatsen en wegnemen van de fiets duurt. Is het interessant voor kort parkeren?

De heer **FRANKFURTHER** geeft aan dat er telkens weer een reden was om een fietsgarage niet door te laten gaan. Er zijn tussen 2001 en 2005 ongeveer tien locaties onderzocht voor de centrumstalling. Het is de bedoeling een netwerk van automatische stallingen te realiseren en dit kan daarvoor een mooie pilot zijn. DIVV heeft er de afgelopen maanden over nagedacht en de uitkomst was opnieuw niet positief. De Damschacht zal worden gebruikt voor warmte- en koudeopslag en men kan ook denken aan discoruimte in de kokers. De bouw moet men financieren door subsidies van overheden en ook voor de exploitatie zal extra geld nodig zijn, naast de abonnementen. De inbouwkosten worden duidelijk uit de quick scan, maar de betonnen ommanteling bestaat al. Op de Munt komt ook een dergelijke schacht, al is die dieper. Daar ligt dus ook een mogelijkheid, naast meer locaties in allerlei varianten. In Noord is de garage vooral een succes bij abonnementshouders. Dat zal op het Rokin niet anders zijn. Fietsers die even een boodschap doen, zullen hun fiets vooral op straat blijven zetten.

De heer **MUNSTERNAN** licht toe dat de garage op het Tolhuisplein vooral wordt gebruikt door abonnementhouders en chipknippers. Het duurt ongeveer 25 seconden om de fiets af te halen uit de garagelift.

Wethouder **WIEBES** vindt het een sympathiek idee. De koker op het Rokin is te gebruiken, maar nu is het moment misschien niet opportuun. De stalling is vooral gericht op vaste klanten, terwijl op die plek de fietsparkeerbehoefte is gericht op kortparkeren. De quick scan van de gemeente komt uit op een bedrag van ruim 4.000 euro per plek. Dat is boven de norm voor dit soort plekken. Budgettair is het een moeilijke tijd. Spreker stelt voor de lege plek te bewaren en er een deksel op te plaatsen. Dat is een optie voor de toekomst. Spreker zal uitzoeken hoeveel dat kost.

De heer **DONKER** vindt het idee sympathiek, omdat al veel geld in de ruimte is gestopt. Wellicht zijn er marktpartijen geïnteresseerd in de exploitatie.

De heer **MOLENAAR** is blij met de geste van de wethouder over het plaatsen van een deksel. Hij stelt voor de quick scan te laten uitvoeren en te leggen naast het kostenoverzicht van DIVV. Kan spreker ook het preadvies uit 2000 ontvangen? Hij pleit ervoor deze optie serieus te onderzoeken en later in de commissie te bespreken.

De heer **SCHIMMELPENNINK** denkt dat een plek in dit geval ongeveer 2.000 euro zal kosten, omdat het omhulsel al is gebouwd. Het aanbod van de wethouder om de ruimte te reserveren is verstandig.

De heer **SANCISI** wijst erop dat men het geld kan terugverdienen nu de put al is gebouwd. Hij sluit zich aan bij het voorstel van de heer Molenaar.

Wethouder **WIEBES** heeft een deksel voorgesteld, terwijl de heer Molenaar een quick scan wil.

De heer **MOLENAAR** vindt beide opties noodzakelijk. Over zes weken kan men beslissen wat nodig en te realiseren is.

De heer **PIEK** vindt een quick scan redelijk, al is het afhankelijk van de kosten ervan.

Mevrouw **BERGERVOET** pleit voor beide opties.

De heer **VAN DROOGE** is geen voorstander van een quick scan, wel van een onderzoek naar een deksel. Daarna kan de commissie de wethouder vragen naar een echt onderzoek en voorstel.

Mevrouw **ALBERTS** is verbaasd over de gang van zaken. Een bedrijf wil een project uitvoeren en de commissie laat zich inpakken. Het moet andersom: de Raad besluit en geeft een opdracht tot een project, na aanbesteding. In de begroting is geen geld ingeruimd voor ondergronds fietsparkeren.

De heer **FRANKFURTHER** geeft aan dat er geen aanleiding voor een quick scan is als er een deksel wordt geplaatst. Dan is een gedegen onderzoek van hem in samenwerking met de DIVV gewenst. Dat kan in het voorjaar 2011, als men de schacht behoudt.

De heer **MOLENAAR** is benieuwd naar de reactie van de wethouder.

Wethouder **WIEBES** zal het plaatsen van een deksel onderzoeken. Een fietsgarage is in deze tijd onvoldoende kansrijk. Een quick scan of gewone scan is niet aan te raden, ook gezien de huidige werkbelasting van het ambtelijk apparaat.

De heer **MOLENAAR** denkt dat de commissie een andere mening heeft. Hij zal wellicht een motie in de Raad indienen, volgende week.

Wethouder **WIEBES** wil het ambtelijk apparaat niet belasten met zaken die nu niet kansrijk zijn, ondanks het sympathieke idee. De Raad beslist, maar een toezegging kan de wethouder niet doen.

De heer **VERHOEVEN** spreekt in namens het Toeristenvervoer Binnenstad over de afdoening van de toezegging in de commissie inzake halteplekken voor touringcars. De werkgroep zou overeenstemming hebben bereikt over de alternatieven op het Damrak, maar dat is niet zo. De gemeente beschouwt de plek bij het Barbizonhotel als een passend alternatief, terwijl de ondernemers dat niet inzien. De branche heeft tekeningen voor hun alternatief laten maken, maar die betreffen beslist niet het Barbizonhotel.

De heer **MOLENAAR** vraagt of de branche wel een alternatief ziet bij gebouw Mercurius op de Prins Hendrikkade.

De heer **VERHOEVEN** antwoordt dat er een aantal alternatieve plekken zijn, zoals Barbizon, Mercurius en Prins Hendrikplantsoen om voldoende plekken te realiseren. Hij wil de tekeningen graag toelichten tijdens een korte presentatie, later. Als de plekken op het Damrak plaatsmaken voor de plek bij het Barbizonhotel zal dat leiden tot verkeerschaos, omdat de touringcars dan over de stadshartlus moeten gaan rijden. Ook voor de luchtkwaliteit is dat niet goed. Spreker zal de commissieleden nog informatie mailen.

De heer **SANCISI** vindt het moeilijk nu iets zinnigs te zeggen over het probleem, omdat de tekeningen nog niet voorhanden zijn. Is ook gedacht aan een plek in het busstation Centraal Station?

De heer **PIEK** wil graag meer informatie ontvangen.

De **VOORZITTER** constateert dat de commissie om meer informatie over dit onderwerp vraagt.

Hij schorst de vergadering van 10.48 tot 10.55 uur.

A.5.

Actualiteiten

Er zijn geen actualiteiten aangemeld.

A.6.

Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie VVL van 23 september 2010

Met de redactonele wijzigingen van de heren Sancisi, Boomsma en Molenaar is het verslag vastgesteld.

N.A.V.:

De heer **MOLENAAR** vraagt de voorzitter en de notulist voortaan beter te letten op de kwaliteit van de notulen.

A.7.

Openstaande toezeggingen

Akkoord.

A.8.

Termijnagenda

De heer **MOLENAAR** is blij met de termijnagenda, maar hij bedoelde met zijn vraag wanneer de verschillende aspecten bij de ambities voor verkeer en vervoer uit het programmakkoord naar de commissie komen.

Mevrouw **BERGERVOET** mist de toezeggingen over de modellen voor het fijnmazig openbaar vervoer, het lijnennet en lijn 25, in relatie met de rijksbezuinigingen.

Wethouder **WIEBES** zal de elementen uit het programmakkoord in termijnen markeren. Lijn 25 is in de regioraad geagendeerd.

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat het daar van de agenda is gehaald.

Mevrouw **BERGERVOET** merkt op dat zij eerst heeft aangegeven lijn 25 in beide gremia te willen bespreken. Dat bleek lastig te realiseren. Haar is vervolgens beloofd dat het onderwerp in de commissie zou worden besproken. Waarom staat het niet op de termijnagenda?

Wethouder **WIEBES** zal het nazoeken en de gedane toezeggingen nakomen. In de regioraad wordt een presentatie over het lijnennet gegeven, met speciale aandacht voor lijn 25.

Mevrouw **BERGERVOET** wil lijn 25 in de gemeenteraad bespreken. Zij zal de e-mailcorrespondentie met de toezegging aan de wethouder toesturen.

A.9.

Openstaande schriftelijke vragen

Akkoord.

A.10.

Rondvraag / TKN-lijst

De heer **SANCISI** vraagt de agenda op internet up-to-date te houden, inclusief nazendingen. Is dat mogelijk? DIVV bekijkt de mogelijkheid om grote bestanden met veel

plaatjes digitaal beschikbaar te stellen aan raadsleden. Voor de bestuursdienst is dat een punt van aandacht, omdat het ook gaat om andere diensten. Helaas is de pilot voor het opladen van de ov-chipkaart in de tram gestopt. Kan de wethouder het GVB aansporen er iets aan te doen? De heer Verdellen vertrekt als verbindingsman voor het bedrijfsleven en de Noord/Zuidlijn. Wie volgt hem op? Wat zijn de voorstellen voor het investeringsfonds voor verkeer en luchtkwaliteit en hoe gaat de wethouder de Raad erbij betrekken? Wat zijn de criteria voor dergelijke projecten? Een presentatie zoals de inspreker voorstelde moet worden betrokken bij de eerstvolgende bespreking over het touringcarbeleid. Vinden de wethouder en de commissie dat ook?

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt hoeveel geld de public relations voor de Noord/Zuidlijn kost, bijvoorbeeld de pijl op straat om de boor te volgen.

De heer **BOOMSMA** wil tkn-stuk 2 agenderen, de planstudie Zaancorridor.

Mevrouw **ALBERTS** geeft aan dat de scooters bij het verlaten van de pont veel overlast door uitstoot veroorzaken. Kan men daar gaan handhaven? Zij stelt voor stuk 3 over fietstaxi's, in combinatie met haar notitie en het raadsadres, te agenderen voor de volgende vergadering.

De heer **MOLENAAR** gaat in op de brug Martelaarsgracht-Centraal Station, waar fietsparkeren verboden is en fietsen werden verwijderd. Nu gebeurt dat laatste niet meer. Er zou een rechterlijke uitspraak liggen, die het verbiedt. Wel hangen er verbodsborden. Wat gaat de wethouder eraan doen?

Wethouder **WIEBES** zal het opladen van de ov-chipkaart in de tram uitzoeken. De functie van verbindingsregisseur wordt belegd bij verschillende andere functies in de organisatie. Het investeringsfonds bevat de luchtkwaliteit wel in naam, maar niet in inhoud. Het fonds wordt vooral ingezet voor duurzaamheid en klimaatdoeleinden, en is momenteel niet in het bijzonder gericht op de luchtkwaliteit. Daarvoor is VGS geschikt. De Raad bepaalt de eigen agenda, ook in het kader van de touringcars. De public relations voor de Noord/Zuidlijn hangt samen met het omgevingsmanagement. Spreker zal er een schatting van maken en aan de commissie doen toekomen. De vraag over de scooters op de pont zal de wethouder nog uitzoeken. De rechter oordeelde dat in een gebied dat aangewezen wordt om hinderlijke fietsen weg te knippen er voldoende stallingsmogelijkheden moeten zijn, zo luidt het antwoord op de vraag van de heer Molenaar. Aan de gestelde voorwaarden wordt nu wel voldaan. Het stadsdeel Centrum is daarom van plan het hele stationsgebied als zodanig aan te wijzen, waarna er weer gehandhaafd kan gaan worden. Wanneer dat is, weet spreker niet.

De **VOORZITTER** gaat in op de vraag over de digitale stukken en grotere bestanden. De kwestie hoort thuis in het presidium of wordt met de voorzitters besproken. Meer informatie daarover volgt in de volgende commissievergadering.

Klimaat en Energie

11.

Rekenkameronderzoek naar luchtkwaliteit

Presentatie

De heer **DE RIDDER** (Rekenkamer) gaat in op de onderzoeksopzet naar de luchtkwaliteit en de aanleiding ervan. Het onderwerp stond en staat hoog op de agenda en de Rekenkamer acht het tot één van haar taken om na te gaan of de plannen ook worden uitgevoerd. De samenwerking met de G4 is belangrijk, naast Europese en landelijke regelgeving. In hoeverre komen de plannen tot uitvoering en wat zijn de succes- en faalfactoren? Het onderzoek aan de hand van een aantal indicatoren wordt in alle steden op een vergelijkbare manier uitgevoerd. Uitvoering en effectiviteit van de

maatregelen worden daarnaast onderzocht door een paar concrete gevallen dieper te onderzoeken. Nu zijn er uit de elf knelpunten in Amsterdam twee uitgekozen, namelijk de Jan van Galenstraat en Stadhouderskade. Misschien kiest de commissie liever voor onderzoek naar andere knelpunten. Er is een serie maatregelen voorgesteld en ook die zijn op een rij gezet, bijvoorbeeld over schoon openbaar vervoer en het eigen wagenpark, naast het actieplan goederenvervoer en het pakket maatregelen in VGS. Van die laatste zijn er drie geselecteerd voor onderzoek. Als de commissie andere suggesties heeft, dan hoort spreker dat graag.

Inspreker:

Mevrouw **BOERLAGE** is blij met het voorstel. Het onderzoek kan van waarde zijn voor mensen in Amsterdam die last hebben van luchtvervuiling. Uit GGD-rapporten blijkt dat 2000 mensen eerder doodgaan vanwege vuile lucht. De Algemene Rekenkamer stelde in 2009 vast dat het niet goed gaat met de luchtkwaliteit. Ook door regelgeving vanuit Europa neemt het besef van de ernst van het probleem toe. Spreekster geeft de suggestie om naast P&R en parkeren ook onderzoek te doen naar het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, zoals het gratis openbaar vervoer voor ouderen.

Commissie:

De heer **PIEK** vraagt de heer De Ridder of het hem bekend is dat al onderzoek naar de effectiviteit wordt gedaan. Doorkruist dat het onderzoek van de Rekenkamer?

De heer **SCHIMMELPENNINK** vraagt bij het onderzoek naar de Stadhouderskade ook een relatie met het meetpunt te leggen en niet alleen met modellen te toetsen. De beïnvloeding van de modal split wordt niet berekend, bijvoorbeeld in het kader van de deeltijdauto. Dat is vreemd.

De heer **BOOMSMA** heeft dezelfde vraag over het doorkruisen van de twee onderzoeken. Bij VGS wil men de gedifferentieerde tarieven tussen 2007 en 2010 onderzoeken. Het CDA zou daarvoor niet kiezen, wel kan de Rekenkamer onderzoek toevoegen naar maatregelen voor elektrisch vervoer, naar de bloktijden parkeren en naar betaald parkeren op zondag.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt waarom het onderzoek zich beperkt tot slechts twee meetpunten. Er is blijkbaar minder van de plannen gerealiseerd dan gepland in 2008, 2009 en 2010. Waar is dat geld naartoe gegaan? Is er geld over?

De heer **SANCISI** vraagt een reactie van de wethouder op de vraag van de heer Piek. Het is goed dat de Rekenkamer een en ander gaat onderzoeken. Waarom wordt door hen niet daadwerkelijk gemeten? De Jan van Galenstraat is een goede onderzoeksplek.

De heer **VAN DROOGE** wijst erop dat de Raad de Rekenkamer aanstuurt, en niet de wethouder.

De heer **SANCISI** denkt dat het onderzoek ook voor de wethouder nuttig kan zijn.

De heer **VAN DROOGE** is in dit geval niet geïnteresseerd in de mening van de wethouder over het onderzoek van de Rekenkamer. Na het onderzoek kan de Raad de wethouder tot bepaalde maatregelen aansporen.

De heer **MOLENAAR** lijkt het niet zinnig maatregelen te onderzoeken die nooit zijn uitgevoerd.

Beantwoording

De heer **DE RIDDER** wijst erop dat de Rekenkamer een belangrijk instrument van de Raad is. Hij voert het onderzoek uit in nauw overleg met het ambtelijk apparaat, ook in dit geval. Een goede afstemming is noodzakelijk. Spreker zal de aangedragen suggesties en argumenten voor andere onderzoeken wegen en een reactie aan de commissie sturen, waarin wordt aangegeven welke onderzoeksgebieden de Rekenkamer kiest. Een goede onderzoekssuggestie was het stimuleren van openbaar vervoer of het elektrisch vervoer en het stimuleren van de fiets. De effectiviteit van het beleid wordt beoordeeld op basis van modellen, maar daarnaast moet ook aandacht zijn voor de beoordeling van de kwaliteit van de metingen. Dat vindt plaats in samenwerking met de GGD. De vraag over de niet uitgevoerde plannen wordt zeker ook betrokken in het onderzoek, evenals de financiële consequenties.

Wethouder **WIEBES** vindt het opvallend dat het onderzoek van de Rekenkamer geen nieuwe berekeningen betreft, terwijl de gemeente dat juist wel doet, zeker in het kader van het effect van elke maatregel. Beide onderzoeken sluiten in dat opzicht goed op elkaar aan.

De heer **PIEK** vraagt hoe men dubbel onderzoek zal voorkomen.

De heer **MOLENAAR** is niet voor onderzoek naar milieudifferentiatie bij parkeertarieven, omdat dat nooit is uitgevoerd. Valt de milieuzone voor vrachtwagens en bestelauto's onder het actieplan goederenvervoer?

De heer **UITTENBOGAARD** herhaalt zijn vraag waarom slechts twee meetpunten worden onderzocht en niet alle elf.

De heer **DE RIDDER** zal in intensief contact met de ambtenaren voorkomen dat er dubbel onderzoek wordt gedaan. De opmerking van de heer Molenaar over gedifferentieerde milieumaatregelen is een legitiem argument. De milieuzone valt inderdaad onder het actieplan goederenvervoer. De Rekenkamer probeert de gehele aanpak in Amsterdam in beeld te krijgen, maar wil ook gedetailleerd kijken naar specifieke gevallen om algemene conclusies te kunnen trekken.

De **VOORZITTER** stelt vast dat de commissie de resultaten van de Rekenkamer afwacht.

Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

V.13.

Stedenbouwkundig Programma van Eisen toegangsbouwen station Ceintuurbaan

Inspreker

De heer **DE WITH** (Fietzersbond) wijst erop dat de fietsenstalling bij het DeLaMartheater niet is gerealiseerd, zodat de fietsen op en rond het Leidseplein zullen worden gestald. Ook bij het station Ceintuurbaan zal sprake zijn van extra fietsen, op een plek waar het nu al erg druk is. Spreker is verbaasd dat in het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) de woorden fiets of stalling niet worden genoemd. Dat is teleurstellend. Wat gaan de commissie en wethouder eraan doen?

De heer **VAN DROOGE** wijst erop dat de opdracht voor het SPvE in Oud-Zuid is opgesteld. Heeft de inspreker daar ook ingesproken en wat was het antwoord?

De heer **SANCISI** vraagt wat er over fietsen moet worden opgenomen in het SPvE.

De heer **DE WITH** heeft in Oud-Zuid ambtelijk overlegd. Ook daar is men niet blij

met het feit dat de straat nu openligt en er straks een probleem met fietsparkeren zal zijn. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen te bedenken, zo blijkt ook uit de notitie van de heer Molenaar. In het SPvE staat helemaal niets vermeld over fietsen. Dat is onverstandig.

Commissie:

De heer **HOEK** merkt op dat het SPvE uitsluitend betrekking heeft op de bebouwing boven de stations. Deze commissie past daarom een marginale toetsing. Het besluit heeft in het stadsdeel plaatsgevonden. Spreker vindt het vreemd dat het woord fiets niet in de stukken voorkomt. Twee toegangen tot het station is te weinig op die plek. Vier zijn er nodig. Zeker aan de zijde van de Ceintuurbaan is de situatie krap en druk. Daarnaast moet men de fiets ergens kwijt kunnen. Het projectbureau en DIVV moeten daarover nadenken. De naam van het station is niet goed gekozen. De naam "De Pijp" is beter. Er wordt een nieuwe metrolijn aangelegd en men moet de kansen voor succes nu aangrijpen.

Mevrouw **FRIJDA** dacht dat men de fiets mag meenemen in de metro.

De heer **SANCISI** vindt het zinnig om in het SPvE de fiets ook mee te nemen, zeker omdat het hier gaat over ingangen naar openbaar vervoer.

Mevrouw **BERGERVOET** sluit zich daarbij aan. Het is goed dat de Fietsersbond de commissie erop attendeert.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** wijst erop dat het aantal uitgangen van het station al is geaccordeerd in het ontwerp in de jaren negentig, op basis van realistische reizigersaantallen. Voor vier ingangen moet men aanzienlijk meer huizen slopen en de sociale veiligheid zal erop achteruit gaan, naast de extra kosten. Een ondergrondse fietsenstalling kost 10.000 euro per fiets. Ontwerptechnisch bleek een inpandige stalling op het maaiveld niet haalbaar. Met stadsdeel Zuid en DIVV moet men komen tot bovengrondse oplossingen voor het fietsparkeren. Die opgave blijft onverminderd staan.

De heer **HOEK** vraagt over het fietsparkeren om een concretere toezegging van de wethouder. Spreker heeft zorgen over de toegang bij de Ferdinand Bolstraat/Ceintuurbaan. Hoe wil men op die beperkte openbare ruimte zoveel fietsen kwijt kunnen, naast de afwikkeling van reizigers die het station verlaten?

De heer **VAN DROOGE** vraagt de heer Hoek of voor dit voorstel actualisering nodig is.

De heer **HOEK** merkt op dat bij de twee ingangen ook geen inpandige fietsparkeermogelijkheid komt. Nu is de bebouwing boven de toegangen aan de orde. Dat laatste hoeft niet te worden aangepast, wel moet er aandacht zijn voor het fietsparkeerprobleem.

De heer **SANCISI** kan zich voorstellen dat er bij de maaiveldinrichting een oplossing komt voor de fiets, maar liever in het SPvE.

De **VOORZITTER** geeft de drie opties aan: het vaststellen van dit SPvE, een toezegging van de wethouder over fietsparkeren of een aangepast SPvE.

Wethouder **WIEBES** stelt vast dat dit PvE gaat over de bebouwing boven maaiveld. GroenLinks stelt vragen over het fietsparkeren. De stoep ter plekke is breed en het ontwerp is veilig bevonden. Het maaiveldontwerp komt over een paar jaar gereed en kan dan opnieuw worden beoordeeld. In 2011 zal meer duidelijk worden over oplossingen

voor het fietsparkeren in het algemeen en voor deze specifieke plek. De wethouder zal die toezegging nog preciseren.

De heer **HOEK** gaat akkoord met het SPvE en zal nadenken of het antwoord over fietsparkeren voldoende is.

De **VOORZITTER** geeft aan dat het aanpakplan fiets in het januari 2011 staat gepland. Het SPvE kan door naar de Raad.

V.14.

Afdoening moties mevrouw Bergervoet over tegemoetkomingsregeling voor ondernemers

Mevrouw **BERGERVOET** is teleurgesteld over het feit dat het lang duurt voordat de commissie de regeling inhoudelijk kan bespreken, ondanks de toezeggingen. Zij is blij dat de wethouder vandaag heeft gemeld dat een regeling tot stand is gekomen. Die kan over drie weken worden besproken, met hopelijk goed nieuws voor de ondernemers.

Uitgesteld tot 11 november 2010.

V.16.

Utrechtsestraat: ingebruikname fase 1

Commissie

De heer **MOLENAAR** citeert uit een krantenartikel en geeft aan dat de gemeente allang wist dat de brug anders zou worden gerealiseerd dan in het bestek was opgenomen. De aannemer beweert daarnaast dat de brug voldoet. Wat is de reactie van de wethouder? Over de directie en toezicht vraagt spreker wat er is misgegaan waardoor pas na afloop is ontdekt dat er fouten zijn gemaakt. Hoe moet het verder?

De heer **UITTENBOGAARD** heeft dezelfde vragen. Hoe kan het dat pas na oplevering blijkt dat er fouten zijn gemaakt? De dikte van de brug zegt niets over de draagkracht. Het gaat immers om de constructie. De doorvaarhoogte zou een probleem zijn. Die is 6 cm te laag. Wat is de hoogte ten opzichte van het gemiddelde NAP en wat is de hoogte van de bruggen Heren- en Keizersgracht? Hoe wordt fase 1 afgerond, door wie en wat is het plan voor fase 2 en 3? Krijgen de ondernemers een adempauze tot de feestdagen? Welke garanties zijn er om verdere vertraging te voorkomen? Kan men versneld tot uitvoering van verdere fases overgaan? Komt lijn 4 zo spoedig mogelijk weer terug, eventueel tijdelijk?

Mevrouw **BERGERVOET** leest in de brief dat het contract met de aannemer per direct is ontbonden, maar in de pers wordt beweerd dat de gemeente weer praat met de aannemer. Hoe zit dat? Er is al gesproken over een pilot om de ondernemers tegemoet te komen en de wethouder sprak over snelle tijdelijke maatregelen. Daarover staat nu niets aangegeven. Wanneer gebeurt dat wel?

De heer **VAN DROOGE** vindt dat sprake is van een drama in de Utrechtsestraat. Een adempauze is nodig. Spreker is niet erg onder de indruk van de brief. Valt de 3 cm in de marge van wat mag? Is er te weinig beton of staal gebruikt bij de bouw van de brug? Nu lijkt het op een ruzie waarbij beide partijen gelijk willen krijgen. Voor de ondernemers is een oplossing belangrijker, eventueel een tijdelijke waarbij fase 2 en 3 worden uitgesteld.

De heer **SANCISI** vraagt naar de stand van zaken. Kan de brug volledig worden gebruikt?

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** beaamt dat het contract met de aannemer is ontbonden. Er is geen sprake van gesprekken over doorwerken, wel over andere zaken. Er is een scopewijziging goedgekeurd over het al dan niet gebruiken van prefab-elementen. Dat heeft niets van doen met de huidige problemen. Het bestek geeft aan dat het leidingwerk door de aannemer zelf moet worden ontworpen. Het toezicht is vrij kort na het begin van het werk verstevigd, zoals de commissie wenste. De aannemers zijn ISO-gecertificeerd en ruim voor het afkomen van het werk is geconstateerd dat men niet aan het bestek voldeed, qua cm. De hoogte van de brug is door de dienst Binnenwaterbeheer afgekeurd. Of de brug voldoende draagkracht heeft, moet worden gecontroleerd op basis van sterkteberekeningen van de constructie. De plicht daarvan ligt bij de aannemer. De gemeente bezit na gesprekken met de aannemer die gegevens nog niet. De situatie is meer dan onplezierig en begint hoogst vervelend te worden, zeker voor omwonenden en ondernemers in de straat. Een adempauze tot en met de feestdagen is noodzakelijk. De eerste optie betreft het doorgaan met de verbouwing met een nieuwe aannemer na de adempauze, de tweede optie betreft een adempauze van twee of meer jaren, waarbij de tram wel weer gaat rijden. Dat alles wordt nog uitgezocht en besproken met GVB, bewoners en ondernemers, ook financieel. Daarnaast is het plan voor economische stimulering in voorbereiding, met goede afstemming met de twee betrokken stadsdelen. Dan gaat het om maatregelen op het gebied van meer lucht geven aan ondernemers in het kader van werving van klanten, een andere handhaving dan normaal en een tegemoetkoming bij reclamerechten en precario. Zodra daarover meer nieuws is, zal de wethouder dat aan de commissie melden.

Tweede termijn

De heer **VAN DROOGE** begrijpt dat de dienst Binnenwaterbeheer bezwaar maakt. In de brief staat echter dat er door hen geen problemen zijn geconstateerd.

De heer **MOLENAAR** is blij te horen dat er geen besteksaanpassingen zijn geweest, ook niet vastgelegd in bouwverslagen. De gemeente zal daardoor bij de rechter sterk staan. Een adempauze tot januari 2011 is nodig, waarna de straat zo snel mogelijk moet worden afgemaakt. Uitstel met een paar jaar is onverstandig.

De heer **PIEK** stemt in met een adempauze tot na de feestdagen. De wethouder moet de wensen van de omwonenden en ondernemers honoreren en kijken naar economische stimulering.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt om een langere adempauze. Kan een quick scan voor het doorrijden van de tram worden opgesteld? Is de brug te gebruiken?

Mevrouw **BERGERVOET** is blij dat wordt gesproken met bewoners en ondernemers over de verschillende varianten. De PvdA pleit voor een adempauze tot na de feestdagen.

De heer **MOLENAAR** vraagt waarom niet eerder duidelijk is geworden dat de zaak niet is opgeleverd zoals in het bestek staat.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** voert intensieve gesprekken met de ondernemersvereniging. Die stelt prijs op een aantal jaren uitstel, waarbij de tram wel moet rijden en het wegdek moet worden gefatsoeneerd. Dat wordt uitgezocht. Zodra daarover duidelijkheid bestaat, kan worden beslist over de adempauze. Informatie van de aannemer is noodzakelijk om de constructie van de brug goed te kunnen beoordelen. Wat over Binnenwaterbeheer in de brief staat is niet correct. Daar is de wethouder gisteren achtergekomen.

Mevrouw **BARENDRECHT** (DIVV) licht toe dat de directie en toezicht het werk intensief hebben gecontroleerd. De aannemer heeft een ISO-certificaat en is verantwoordelijk voor de maatvoering. De eerder door de aannemer aangegeven maatvoering bleek echter niet te kloppen. In de brief staat 3 cm doorvaarthoogteverschil, gebaseerd op de berekeningen van de aannemer. Nu blijkt het verschil niet 3 maar 6 cm, waardoor de doorvaarthoogte 1.77 m is, en niet de benodigde 1.83 m boven NAP. Spreekster hoorde dat een paar dagen voordat het in de krant stond. Toen is direct de brief verstuurd. Parallel eraan bleek de brug nog eens 3 cm lager.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt hoe dat kan.

Mevrouw **BARENDRECHT** antwoordt dat door de aannemer is afgeweken van de constructie in het bestek. Nu wordt onderzocht of dat van invloed is op de sterkte van de brug. Daarnaast is afgeweken van de doorvaarthoogte.

De heer **VAN DROOGE** vindt het vervelend dat de brief van de wethouder geen datum heeft. Ook had erin moeten staan dat de brug te laag is afgeleverd door de aannemer en niet door de gemeente.

Wethouder **WIEBES** kan geen datum voor meer zekerheid over de volgende fase noemen. Daarvoor is hij afhankelijk van de aannemer.

De **VOORZITTER** gaat over op het besloten deel. Hij dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de openbare commissievergadering om 12.30 uur.

De commissie heeft kennisgenomen van de volgende stukken:

LIJST TER KENNISNEMING

Verkeer, vervoer en infrastructuur

TKN 1 Afhandeling raadsadres van dhr. Van der Vlis van 30-7-2010 inzake zeggenschap decentrale overheden over NS-treinen met regionaal belang

TKN 2 Planstudie HOV Zaancorridor

[Op verzoek van Boomsma agenderen](#)

TKN 3 Fietstaxi

[Op verzoek van Alberts agenderen en dat zij haar initiatiefvoorstel \(fietstaxi regulering\) hierbij wil betrekken](#)

TKN 4 Stand van zaken onderzoek opdrachtgeverschap dienst IVV

TKN 5 Termijnagenda portefeuille VVL

TKN 6 Rapport gemeentelijke Ombudsman, Nadeelcompensatie en ondernemersrisico op de schop

TKN 7 Afdoening toezeggingen wethouder Wiebes