



DEFINITIEF

Vergadering

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

Vergaderdatum

Donderdag 11 november 2010 van 9.00 tot 15.25 uur in zaal 0239 van het Stadhuis

Verslag vastgesteld op:

9 december 2010

Voorzitter: de heer Jager

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), mevrouw Frijda (Red Amsterdam), de heer Hoek (GroenLinks), de heer Klatser (Red Amsterdam), de heer Manuel (D66), de heer Schimmelpennink (PvdA), mevrouw Van der Velde (Trots), de heer Van 't Wout (VVD), de heer Molenaar (GroenLinks), de heer Piek (VVD), de heer Sancisi (D66), de heer Uittenbogaard (Red Amsterdam)

Afwezige commissieleden: de heer Flos (VVD), de heer Van Lammeren (PvdD), de heer Zuidema (Trots)

Overige aanwezigen: de heren Kempers, Ypma, Kuné, Suk en Verheijdt (DIVV), de heer Waitz (Utrechtsestraat), de heren Dijk en Van Velsen (NZ-lijn)

Algemeen

A.1.

Opening

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

A.2.

Mededelingen

De **VOORZITTER** deelt mee dat hij de nieuwe voorzitter van de commissie is. Hij hoopt op een goede samenwerking.

Mevrouw **ALBERTS** moet om half 2 weg.

De heer **KLATSER** deelt mee dat het agenderen van een agendapunt is misgelopen. Het gaat hem om de Utrechtsestraat en de brief van de aannemer, waarover de actualiteit gaat.

De **VOORZITTER** deelt mee dat een uitnodiging voor een bijeenkomst over SAAL is ontvangen. Het gaat om 22 november 2010 in de avond, maar dat is onhandig. Er wordt een andere datum gezocht. De brief van de wethouder over het behoud van de bouwschacht Noord/Zuidlijn voor een fietsenstalling is verzonden, evenals de reactie van de Rekenkamer op vragen vanuit de commissie in het kader van het onderzoek naar luchtkwaliteit.

Wethouder **WIEBES** gaat in op de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn rond het Scheldeplein en het boorstartpunt. De hoofdrioolleiding is instabiel geworden, zodat nu tijdelijk is gestopt met de werkzaamheden. Gisteren bleek het riool verder is gedestabiliseerd. De oplossing op korte termijn is een oud reserveriool in gebruik te nemen. Over tweeënhalve week gaat een bovengronds riool in werking bij het Scheldeplein, op een hoogte van 4 of 5 m, tot en met 2012. Er is intensief contact met de ondernemers en bewoners, ook middels een brief. Het gevaar van destabilisering is geweken.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of sprake kan zijn van geuroverlast door het riool. Wordt nu iets extra's voor de ondernemers gedaan, los van de nadeelcompensatie?

Mevrouw **ALBERTS** haalt een opzichter aan die beweerde dat men vaker in de buurt van een rioolbuis graaft, maar dat als er veel gebeurt men niet alles kan voorzien. Is hier sprake van een kleine kans met groot gevolg, of andersom? Bij de Noord/Zuidlijn gebeurt er immers veel in de grond.

De heer **HOEK** vraagt een toezegging om de informatie op papier aan de commissie te doen toekomen, binnen een week.

Mevrouw **VAN DER VELDE** vraagt hoe groot de kans is dat de bovengrondse buis gaat springen, als men doorgaat met boren.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat geuroverlast niet zal plaatsvinden. De buis wordt aangekleed als een soort ereboog. Men wil er iets aardigs van maken, ook in overleg met de ondernemers en bewoners. Ook vinden commerciële acties en verkeersmaatregelen plaats. De bovengrondse buis staat los van de boorwerkzaamheden. Spreker zal een en ander op papier zetten. De kwestie is lastig voor de ondernemers, maar behoort niet tot een kans met groot gevolg. De financiële gevolgen zijn nog onbekend. Er zijn er wel extra kosten maar niet in de categorie van groot gevolg.

A.3.

Vaststelling agenda

De **VOORZITTER** deelt mee dat de agendapunten 24 en 25 gevoegd naar voren worden gehaald en direct na de begrotingsbehandeling worden besproken.

De heer **HOEK** wil tijdens een besloten deel van de commissievergadering kort ingaan op een document ter inzage en de risicoreserve Noord/Zuidlijn.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de opmerking in het openbaar kan worden gemaakt. Men kan het stuk als niet vertrouwelijk beschouwen.

De **VOORZITTER** constateert dat een besloten deel vandaag niet nodig is.

De agenda is vastgesteld.

A.4.

Inspreekhalftuur publiek

Er zijn geen insprekers.

A.5.

Actualiteiten

Wethouder **WIEBES** gaat in op de voortgang van de werkzaamheden in de Utrechtsestraat en de brug Herengracht. Er zijn twijfels of de aangelegde brug sterk

genoeg is, waarna bij de aannemer is aangedrongen zijn berekeningen in te leveren. Dat is niet gelukt. Inhoudelijk kan de wethouder niet in het openbaar op het conflict met de aannemer ingaan, al begrijpt hij de wens naar openheid.

De heer **WAITZ** (projectleider) is sinds kort aan het werk en is begonnen de gegevens op te sporen, maar de hoofdaannemer en onderaannemers wilden die niet afgeven. Daarom is een onafhankelijk adviesbureau gevraagd een rapport op te stellen op basis van de voorradige informatie en een inspectie. Dat is bijna klaar en wordt besproken met het stadsdeel. Dan kan men bekijken hoe de brug tijdelijk kan worden opengesteld voor verkeer. Ook wordt bekeken of de brug de komende 75 jaar aan de eisen voldoet. Na de eindrapportage kan een proces-verbaal worden opgenomen en kan men overgaan tot de openstelling. De nodige technische input hangt samen met sterkteberekeningen en duurzaamheid, de materialisatie en bewapening in het beton van het brugdek.

De heer **KLATSER** merkt op dat er nogal wat licht zit tussen beide lezingen. Hij bezit een verklaring van de aannemer dat behalve een contra-expertise alle informatie wel aanwezig is. Op welke termijn kan het verkeer over en onder de brug door?

Wethouder **WIEBES** denkt dat het bovengronds verkeer over een week duidelijk zal worden. De tijdelijkheid van het openstellen is helaas een zeer rekbaar begrip in deze fase. De brug is 6 cm lager dan bedoeld en daarmee ging de dienst Binnenwater niet akkoord. Ook daar worden maatregelen bekeken, waarmee men toch kan leven. Dat zal niet voor volgende week duidelijk zijn. Hopelijk is een tijdelijke openstelling mogelijk. Hoe het verder moet, hangt af van deze brug. Er zijn verschillende opties denkbaar, zoals het doorgaan met de renovatie van de andere twee bruggen met een andere aannemer, even een rustperiode voor de ondernemers tot de aanleg van de Rode Loper of tot na die aanleg, in verband met de omleiding van de trams. Ook is er de kwestie van de levensduur van de andere bruggen. Eind januari 2011 zal duidelijk zijn welk scenario realistisch is.

Er wordt gewerkt aan mogelijkheden voor nadeelcompensatie voor de ondernemers in een stadsbrede regeling en los daarvan zijn er privaatrechtelijke arrangementen voor onredelijke schade. Daarom wordt een tijdelijk loket geopend voor advies en begeleiding. Er zijn al claims van ondernemers in behandeling.

De heer **MOLENAAR** begrijpt dat de tijdelijkheid van de maatregelen ook twintig jaar kan gaan duren. Hij vraagt of de inzet van de wethouder bij het gesprek met het stadsdeel over het inspectierapport positief is, of deze nog in gesprek is met aannemer, waarom het stuk van de heer Klatser vandaag niet is geagendeerd, waarom een nieuwe projectmanager is aangesteld, naast een toelichting op de falende directie en toezicht op dit project.

De heer **PIEK** vindt het goed dat er lichtpunten zijn, zoals het overleg en het tijdelijke loket. Zijn er mogelijkheden om de compensatie te verhalen op de aannemer?

Mevrouw **BERGERVOET** sluit zich daarbij aan. Zij pleit opnieuw voor coulance en ruimhartigheid voor de ondernemers en tegen te lange procedures en te veel papierwerk voor compensatie.

De heer **KLATSER** vraagt naar de bezwaren van DWA. De brug is 6 cm lager en dat moet voor het gros van de doorvaart geen probleem vormen. Er zal extra krediet nodig zijn en spreker vraagt daarover uitleg. De kredietverhoging is namelijk al voor de problemen ontstaan vanwege een scopewijziging van de railverbinding, zo vertelde de projectleider hem. Wat zijn de consequenties voor lijn 4, in kosten en bij de bovenleiding?

Wethouder **WIEBES** is het eens met mevrouw Bergervoet over rechtmatige claims van ondernemers die schade ondervinden; wel moet altijd verantwoording worden afgelegd over de uitgave van belastinggeld. Hij deelt de zorgen. De brief van de aannemer is niet geagendeerd, omdat inhoudelijke behandeling schade kan doen aan de

gemeente en er sprake is van een privaatrechtelijk conflict met aannemer. Dat is onverstandig.

De heer **KLATSER** merkt op dat daarvoor besloten commissievergaderingen zijn bedoeld.

Wethouder **WIEBES** wil graag verantwoording afleggen, maar het tussentijds betrekken van de Raad bij de onderhandelingen met een aannemer is onverstandig. Hij kan niet ingaan op vragen over scopewijzigingen. Hij zal achteraf verantwoording afleggen. Tramlijn 4 is van belang, omdat die terug moet keren in de Utrechtsestraat. Ook over de aanstelling van een nieuwe projectmanager kan de wethouder geen mededelingen doen, wel is afgesproken met de ondernemers en omwonenden een frisse start te maken, met een nieuwe medewerker om verstoorde verhoudingen te repareren.

De heer **MANUEL** kan zich voorstellen dat de wethouder niets wil zeggen over de onderhandelingen. Maar dat deze ook niet kabinet wil ingaan op het hele proces, is vreemd. De Raad heeft recht op de informatie.

Wethouder **WIEBES** is bereid achteraf verantwoording af te leggen, tenzij dat de belangen van één van de partijen zou schaden. Hij zal nadenken over het informeren over de feiten, maar het conflict met de aannemer heeft betrekking op de processtappen tot nu toe. Dat moet plaatsvinden zonder de gemeente schade te doen.

De heer **MOLENAAR** vraagt of de wethouder met een positief inspectierapport naar het stadsdeel gaat. Kan de wethouder ook over de directie en het toezicht rapporteren?

Wethouder **WIEBES** heeft een somber gevoel over de brug en is gematigd optimistisch over het verkeer eroverheen, tijdelijk. Dat is prematuur. Detailvragen komen terug in het feitenrelaas, ook die over het eventueel verhalen van de schade op de aannemer.

A.6.

Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie VVL van 14 oktober 2010

De heer **KLATSER** staat als afwezige vermeld, maar dat is onnodig omdat hij geen vast lid van de commissie is.

Mevrouw **BERGERVOET** heeft op pagina 3 een opmerking over pepperspray gemaakt. Dat middel mag alleen worden gebruikt als men een wapen mag bezitten. Dat moet in het verslag worden verbeterd. Op pagina 9 vroeg zij onderwerpen te agenderen, zoals het raadsinitiatief over fijnmazig openbaar vervoer. De genoemde onderwerpen moeten op de termijnagenda worden geplaatst.

Mevrouw **VAN DER VELDE** stelt voor de naam van haar partij af te korten als Trots.

Met deze wijzigingen is het verslag vastgesteld.

N.A.V.:

De heer **SANCISI** stelt voor de presentatie over het touringcarbeleid op de termijnagenda te plaatsen.

A.7.

Openstaande toezeggingen

De heer **SANCISI** gaat in op de toezegging over de ov-chipkaart en het opladen in de tram. Hij vraagt om een pilot.

Wethouder **WIEBES** licht toe dat met ophaalapparatuur een proef is gedaan met gemengd succes. Er is nog geen sprake van besluitvorming. De vraag over oplaadapparatuur zal spreker nog nazoeken.

De heer **VAN DROOGE** vindt de toezegging over de halteplaatsen voor touringcars op het Rokin niet afdoende. Het punt is niet afgehandeld en moet op de lijst blijven staan.

Wethouder **WIEBES** gaat in op de vraag over de scooters op de pont, die met de motor aan op- en afrijden. Dat is niet de bedoeling, al is het niet verboden de motor aan te zetten en weg te rijden. Tijdens de vaartocht moet de motor worden uitgezet. Men gaat kijken hoe dat kan worden teruggedrongen, de komende weken.

A.8.

Termijnagenda

De heer **MOLENAAR** is blij met de doorkijk naar heel 2011, maar de notitie over het fietsparkeerprobleem staat er niet op. Komt dat aan de orde bij het plan van aanpak?

Wethouder **WIEBES** beaamt dat. Het fietsparkeren wordt meegenomen bij het meerjarenplan fiets.

A.9.

Openstaande schriftelijke vragen

Er zijn geen vragen.

A.10.

Rondvraag / TKN-lijst

Mevrouw **ALBERTS** wil TKN-stuk 9 agenderen, omdat zij het niet eens is met de beantwoording op de motie. Zij gaat in op de route van buslijn 300 over de Zuidtangent, die verandert op 12 december 2010. Met het KPMG-kantoor is toentertijd een contract opgesteld over de halte Oranjebaan, maar nu doet de bus de nabijgelegen school niet meer aan. Dat bevreemdt haar. Kan de wethouder de stadsregio erop wijzen dat veel scholieren uit Zuid-Oost en andere reizigers worden gedupeerd door de omlegging? Mocht blijken dat de aanpassing niet kan worden teruggedraaid, dan moeten de reizigers in ieder geval voor 12 december 2010 worden geïnformeerd.

De heer **MOLENAAR** wijst op de brief over het dichtgooien van een schacht op het Rokin. Kan de wethouder daarover meer vertellen? In het kader van TKN-stuk 4 is spreker blij dat er een reactie over het fietsexamen is. Vindt in 2011 terugkoppeling over de resultaten ervan plaats? Hoeveel scholen doen mee?

De heer **DONKER** heeft gehoord dat de nachtwagen van het VOV-team uit het rooster is gehaald en hij vraagt naar de reden. Heeft het GVB geen recht op veiligheid in de nachtdienst?

De heer **MANUEL** geeft aan dat de commissie de vorige keer benieuwd was naar een automatische fietsenstalling in de schacht op het Rokin. Er zou onderzoek naar worden gedaan, maar nu is de schacht dichtgegooid. Wanneer wist de wethouder ervan? Waarom moest het zo snel gebeuren? Deze maatregel tast het budgetrecht van de Raad aan om een snel onderzoek te houden en een stalling daar te realiseren. Dat is nu onmogelijk geworden.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt naar het bestuurlijke overleg Noord en wanneer de besluitvorming over de projecten voor de bereikbaarheid plaatsvindt.

De heer **SANCISI** wil punt 11 agenderen over de parkeerautomaten om de oplossingen uit te breiden. Hij wijst op de profilering van de IJburglaan en de toegankelijkheid in verband met de files. Er moet snel iets aan worden gedaan. Ook voor de voetgangers is de situatie lastig, evenals voor de winkeliers op IJburg.

Wethouder **WIEBES** zegt toe bus 300 bij de collega's van de stadsregio onder de aandacht zullen brengen. Over de schacht Rokin is door de commissie gevraagd om een quickscan voor een automatische fietsenstalling. Vooralsnog behoort die niet tot de mogelijkheden. Ook zou spreker onderzoeken de schacht voor de toekomst te conserveren. Die oplossing is gevonden, waarop hij heeft besloten dat uit te voeren, na de commissievergadering. Het precieze stortschema was hem niet bekend, tot de heer Molenaar hem belde. Wel heeft hij zelf besloten deze manier van conserveren toe te passen.

De heer **MANUEL** vraagt waarom het storten afgelopen maandag moest beginnen en waarom niet de commissie is afgewacht.

Wethouder **WIEBES** wilde dit deel van het Rokin leegruimen voor de kerst. De ondernemers hebben het moeilijk in verband met de bereikbaarheid door de werkzaamheden, het zand en de machines.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat de mogelijkheid van een deksel zou worden onderzocht.

Wethouder **WIEBES** heeft uitgezocht wat de beste en goedkoopste manier was om de put te conserveren. Daaruit is deze oplossing gekomen. Die is in lijn met de wens van de commissie. Bij het fietsexamen en de deelname eraan is terugkoppeling een goed idee. Spreker zal naar de nachtwagen van het VOV-team kijken. Op de IJburglaan wordt gewerkt aan een vrije busbaan en de tweede ontsluiting. Hij zal de stand van zaken bij de westelijke ontsluiting en bereikbaarheid van IJburg navragen. Het bestuurlijke overleg Noord heeft plaatsgevonden, ook over de grote projecten voor Amsterdam, zoals OV-SAAL en Amstelveenlijn.

De heer **DONKER** vraagt of de wethouder de nachtwagen zal herstellen.

Wethouder **WIEBES** zal het eerst navragen.

Mevrouw **ALBERTS** vraagt wat de stadsregio gaat doen met de omlegging op de Zuidtangent. Komt het antwoord schriftelijk?

Wethouder **WIEBES** zal bij het bestuur van de stadsregio aandringen op een antwoord.

De agendapunten 11 en V.12 zijn gevoegd behandeld.

Financiën

11.

Begroting 2011

Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

V.12.

Meerjarenvoorstel Mobiliteitsfonds

Insprekers

Mevrouw **BOERLAGE** wijst erop dat het programma Voorrang voor een Gezonde

Stad (VGS) is opgezet in verband met het verbeteren van de luchtkwaliteit. Die doelstelling is echter zoekgeraakt. Het gaat nu vooral om het tijdig voldoen aan de Europese normen. Men gaat aansluiten bij de landelijke rekenmethode voor fijnstof en stikstofdioxide, maar het is de vraag of die betrouwbaar genoeg is om de bewonersprotesten te ontcrachten. De taak van de GGD voor het meten wordt wegbezuinigd en dat moet worden heroverwogen. De Raad is akkoord gegaan met het onderzoek door de Rekenkamer over P&R. De besluitvorming vindt waarschijnlijk in het voorjaar 2011 plaats en hopelijk blijkt na het onderzoek duidelijk dat P&R geen positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Gratis openbaar vervoer voor ouderen heeft wel een positief effect. Spreekster raadt de commissie aan niet akkoord te gaan met de verhoging van het dagtarief van P&R, omdat het geen aanmoediging is voor gebruikers om dichterbij de woning over te stappen op het openbaar vervoer. Men moet het dagtarief meer kostendekkend maken, wil het effectief zijn voor de luchtkwaliteit.

De heer **MOLENAAR** vraagt of de P&R-tarieven nog meer moeten worden verhoogd dan nu wordt voorgesteld.

Mevrouw **BOERLAGE** vindt € 2 verhoging een lachertje. Om kostendekkend te zijn, moet men het tarief flink verhogen.

De heer **SANCISI** wijst erop dat uit onderzoek blijkt dat P&R-terreinen ertoe leiden dat mensen uit het openbaar vervoer stappen en een auto gaan gebruiken. Wat vindt de inspreker daarvan?

Mevrouw **BOERLAGE** beaamt dat effect. Het is het paard achter de wagen spannen. De gemeente geeft veel geld aan P&R, terwijl de gebruikers er geld genoeg voor hebben en de oudere bewoners van de stad gratis openbaar vervoer nodig hebben, zeker in verband met de luchtkwaliteit.

De heer **BIJLSMA** spreekt in op persoonlijke titel over de Opstapper, die niet in de begroting staat vermeld. Pas begin deze week bleek die in het mobiliteitsfonds te staan. De bus is de hoogst gewaardeerde vorm van openbaar vervoer door de reizigers. Het aantal reizigers neemt geleidelijk toe. Het GVB heeft echter vrijwel niets gedaan om de bus goed in de markt te zetten. Zo is er geen vermelding op de lijnenkaart van het GVB, ook niet digitaal. De bus moet ook naar de Hortus en Artis rijden en er moet meer reclame voor worden gemaakt. Met de horeca en musea moeten afspraken over een gereduceerd tarief worden gemaakt. Spreker hoopt dat de Raad bij de begroting toch geld vindt voor het laten doorrijden van de bus en maatregelen neemt om die beter in de markt te zetten.

De heer **KLATSER** vraagt of een andere exploitant beter en goedkoper kan werken.

De heer **BIJLSMA** beaamt dat het GVB niet zijn best heeft gedaan om Stop/Go beter in de markt te zetten. Het openbaar vervoer is 38% kostendekkend en de Opstapper 17%. Of het geld voor openbaar vervoer nu van het Rijk of gemeente komt, maakt niet uit. Het gaat om een publieke openbaarvervoervoorziening.

De heer **MANUEL** wijst erop dat het onderwerp in de Raad telkens weer terugkomt, omdat het met het GVB niet lukt. Is een andere exploitant niet geschikter?

De heer **BIJLSMA** vindt het niet uitmaken, zolang de bus maar rijdt, zeker nu de grachtengordel als werelderfgoed is aangemerkt. Al vijf jaar geleden heeft spreker erop aangedrongen de bus bij het Centraal Station en hotels beter onder de aandacht te brengen.

De **VOORZITTER** geeft aan dat vandaag de eerste termijn van de begrotingsbehandeling plaatsvindt met indiening van de moties, en op 9 december 2010

de tweede termijn en preadviezen.

Commissie:

Mevrouw **BERGERVOET** kan op hoofdlijnen instemmen met de begroting verkeer en vervoer, al doen de bezuinigingen zeer. Er wordt 65 miljoen euro toegevoegd aan de Noord/Zuidlijn, terwijl wordt bezuinigd bij kleine culturele en maatschappelijke instellingen. Waarvoor is dit bedrag bedoeld? Betreft het het ontgraven van de Vijzelgracht? De reconstructie van de Weesperstraat wordt sober uitgevoerd, in de hoop op betere tijden. De historische sluisbrug wordt in oude glorie hersteld. Wat wordt bedoeld met een proactieve aanpak bij de verkeersveiligheid? Welke maatregelen neemt men om te voorkomen dat er blackspots bijkomen? Waarom komen er blackspots bij? Over de eigen bijdrage voor de ombouw van de Amstelveenlijn vraagt spreekster zich af, waarom die als urgent wordt opgevoerd. Voor het tramsporenplan Centraal Station zijn tekortkomingen in het masterplan geconstateerd. Zijn er fouten gemaakt? Het toegankelijk maken van de tramhaltes is een wettelijke verplichting. Het faseren daarvan is wellicht te billijken, maar bij ziekenhuizen en voorzieningen moet men de haltes wel aanpassen. Voor de aansluiting A6-A9 zijn de kosten onbekend, maar zij worden wel al gereserveerd. Waarom? Hoe zeker is de bijdrage van de convenantpartners? Er is een ambtelijke toezegging gedaan over een eigen bijdrage aan het busstation Buikslotermeerplein. Is dat ook bestuurlijk bekrachtigd?

Over de exploitatie van Stop/Go is de PvdA teleurgesteld. Het kost te veel geld, omdat er te weinig gebruik van wordt gemaakt ondanks alle ondernomen acties. Er is een motie opgesteld om een voorstel te doen voor een vrijwilligersinitiatief voor Stop/Go, zodat de bus dan de OBA en Noordermarkt wel kan blijven aandoen. De verkeersveiligheid is belangrijk, maar er wordt alleen educatie voor de lagere school aangeboden, terwijl middelbare scholieren ook les nodig hebben, met name brugklassers. Daarvoor zijn landelijke producten beschikbaar. Kan Amsterdam ook zoiets aanbieden? De PvdA vraagt in een motie om verkeersschoolpleinen toe te voegen aan het beleid. De aanleg van een tweerichtingenfietspad op het Oosteinde lijkt onverstandig in verband met de verkeersveiligheid. Over ondergrondse fietsenstallingen vraagt spreekster wat wordt verstaan onder groot en duur. De PvdA dient twee moties in.

De heer **VAN 'T WOUT** begrijpt dat er fors wordt bezuinigd. Dat doet pijn. Hij maakt zijn complimenten voor de wethouder, omdat er toch nieuwe initiatieven worden genomen op het gebied van taxi's en verkeersveiligheid. De visie op P&R zou in het najaar 2010 klaar zijn. Is dat zo? Naar aanleiding van het schrappen van de registercontrole bij het fietsendiefstalprogramma vraagt spreker hoeveel geld er overblijft voor het preventiebeleid. Het pleidooi van de PvdA voor een vrijwilligersinitiatief bij Stop/Go past goed bij de betogen van allerlei partijen in de Raad. Er is ook sprake van vervelende zaken, zoals het in de nacht sluiten van het depot voor weggesleepte auto's, zeker voor mensen van buiten de stad. Dat levert slechts 160.000 euro op, en een motie van de VVD wil dat terugdraaien. Spreker vraagt weer werk te maken van het verkrijgen van meer reclame-inkomsten uit gemeentelijke parkeergarages, bijvoorbeeld door reclame op tickets.

De heer **PIEK** gaat in op de openbare ruimte en uit zijn zorgen over het stopzetten van het verwijderen van graffiti. Dat betekent dat de verloedering toeneemt en het vergroot het gevoel van onveiligheid. Het gaat om een bezuiniging van 1,1 miljoen in 2011 en 2,3 miljoen euro in 2012. Kan de gemeente in het kader van de arbeidsparticipatie er Wajong'ers voor inzetten? Het beheer en onderhoud worden sober uitgevoerd, maar soms kan men beter even wachten dan te kiezen voor een matige kwaliteit. Het investeringsfonds voor de luchtkwaliteit en duurzaamheid moet gelijke tred houden in het kader van de normen voor stikstofdioxide en de bouwproductie. Een mogelijkheid voor meer efficiency betreft een fusie tussen het projectbureau ARC en het Bureau Klimaat en Energie, waarover een motie is opgesteld. De VVD dient in totaal drie moties in.

De heer **MOLENAAR** geeft aan dat vorig jaar moties zijn ingediend, waarover nog

steeds niets is teruggehoord. Dat is teleurstellend, bijvoorbeeld in het kader van het dubbellaags fietsparkeren op alle NS-stations en het nieuwe brommerbeleid. GroenLinks dient een eigen initiatief over dat laatste in. Over een half jaar volgt de rapportage over de praktijk bij het fietsexamen. Over het algemeen vallen de bezuinigingen mee, maar er is al gesproken over bezuinigingen in het openbaar vervoer en de rijksbezuinigingen zullen niet meevallen. Een kaalslag valt in de lijnvoering en dienstverlening in de nieuwe concessie te verwachten. Amsterdam heeft bewust voor een laag kilometertarief gekozen en dat houdt de tram betaalbaar. Spreker is blij dat de wethouder in Den Haag zal pleiten voor het ongedaan maken van de bezuinigingen en het inbesteden voor de komende periode. Meetbare begrotingsdoelstellingen zijn goed, maar een aantal ervan ontbreekt, zoals de autoluwe stad, fietsstad, het elektrisch vervoer en meer ruimte voor langzaam verkeer, naast de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Waar zijn de ambities? Wanneer kan de stad een autovrije dag met een ruime autovrije zone tegemoet zien? Al tien jaar wordt gesproken over de aanleg van ondergrondse fietsenstallingen, maar er gebeurt te weinig. Een stalling op het Leidseplein pas na 2015 is een slecht signaal. GroenLinks dient een amendement in voor versnelling. Is de stalling op het Beursplein nog in onderzoek en waar liggen de kansen bij het Centraal Station, ook voor een plek bovenop de Noord/Zuidlijn? Daarover volgt een motie.

Bij het mobiliteitsfonds is sprake van een paar pijnpunten. Zo lopen de kosten voor het taxidossier op tot 2,5 miljoen euro structureel. De vergunningen moeten maximaal kostendekkend worden gemaakt. De herijking VGS is een goede zaak, maar de bestedingsvoorstellen moeten volgend jaar bij de begroting worden gevoegd om een integrale afweging te kunnen maken. Kan de wethouder dat toezeggen? De verlaging van de Gooiseweg gaat op de lange baan, maar staat wel in de structuurvisie. Wat is de visie van de wethouder daarop? Over de fiets in de IJburgtram zijn al twee moties aangenomen. Nu worden slechts twee plekken gereserveerd en GroenLinks dient opnieuw een motie in voor drie fietsen in de tram voor 2012. Spreker heeft nog geen standpunt over de Opstapper ingenomen. Alle alternatieven moeten worden onderzocht om de bus meer kostendekkend te maken, maar de voorstellen van andere fracties vormen een aanmoediging de kwestie nog eens te bekijken. De versmalling van de Weesperstraat is in de begroting opgenomen. Staat het werk inmiddels in de steigers? GroenLinks maakt een voorbehoud bij de versobering in de Weesperstraat voor de rest van de periode. Voor de Utrechtsestraat is 2,5 miljoen euro extra uitgetrokken, maar dat geld moet uit de routinematige investeringen worden gehaald omdat er nog een nieuw voorstel komt. Dat kan de Raad in januari 2011 bespreken. Door led-technologie en minder verlichting in de nacht is 2 tot 3 miljoen euro te besparen. Welke kansen ziet de wethouder? Spreker somt de moties op. Over de doelstellingen zijn er twee moties, een over de fietsenstallingen op de Rode Loper en een onder het Centraal Station. Men moet het vergunninghoudersparkeren meenemen bij de maatregelen voor de autoluwe stad, voor het verzorgde niveau moet de gemeente zogenaamde visitekaartjes in stand houden in samenwerking met de stadsdelen, een motie gaat over de differentiatie van de P&R-tarieven, een over de taxibranche, een over de IJburgtram en een amendement vraagt om een fietsenstalling op het Leidseplein. In totaal zijn dat negen moties en een amendement.

Mevrouw **ALBERTS** vraagt over de fietsen in de IJtram en de zit- en staanplaatsen hoe GroenLinks aankijkt tegen een metro die meer capaciteit heeft.

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat het veel geld gaat kosten. Waarom wordt de aangenomen motie niet uitgevoerd?

De heer **HOEK** gaat in op de 65 miljoen euro voor een risico bij de Noord/Zuidlijn. Dat is onduidelijk aangegeven. De commissie-Veerman identificeerde kleine-kans-groot-gevolgrisiko's van 110 miljoen euro, maar daarvoor werd toen geen reservering getroffen. Nu wordt er toch 65 miljoen euro voor uitgetrokken. Dat vraagt om een toelichting. Heeft het te maken met de extra kosten voor de bouw van station Vijzelgracht? De onderbouwing is echter onvoldoende, zeker omdat er andere zaken zijn die ook grote urgentie hebben. GroenLinks denkt dat er ruimhartig uit dit bedrag kan worden geput voor

andere noden in de stad.

De heer **MANUEL** dient vijf moties en amendementen in. Een amendement gaat over het P&R-programma, waarbij de mensen gebruik maken van de auto in plaats van het openbaar vervoer. Dat is een ongewenst effect en moet worden onderzocht. Het kan een bezuiniging opleveren van 2 miljoen euro. Een ander amendement gaat over de informatiepalen op de haltes bij het openbaar vervoer, waarvan 5% door de gemeente moet worden betaald, terwijl het oude technologie betreft en ook mobiele telefoons kunnen worden gebruikt. Dat is 400.000 euro waarvan de helft kan vrijvallen. Een motie gaat over de rode eekhoorn in het Amstelpark en Amsterdamse Bos, door de tussenverbinding Gijsbrecht van Aemstelpark met een aantal boombruggen over de wegen heen aan te leggen, te betalen uit het mobiliteitsfonds. Een andere motie gaat over IJburg en de fiets, waarvoor een stalling op het Rietlandpark moet worden aangelegd. Dat moet worden onderzocht en gerapporteerd aan de Raad. Stop/Go verdient een andere constructie of exploitant, of in een andere vorm, bijvoorbeeld door flexibeler te opereren zoals de TukTuk, en gevraagd wordt een voorstel aan de Raad te presenteren.

Mevrouw **ALBERTS** vraagt naar de 65 miljoen euro risicogeld voor de Noord/Zuidlijn. Waarop is die gebaseerd? De wethouder rekent erop dat de stadsdelen Oost en West overgaan tot het ophogen van de tarieven van de parkeervergunningen naar het hoogste niveau, en dat andere stadsdelen overgaan op betaald parkeren of op uitbreiding ervan. Hoe zeker is dat alles? Een verhoging van de P&R-gelden is voor de SP niet bezwaarlijk. Op pagina 149 moet men de getallen niet vermenigvuldigen met 1000. Een campagne voor de fietsverlichting wordt aangekondigd, maar de politie gaat het niet controleren vanwege andere prioriteiten. Naast het betalen van een bon kan het publiek de mogelijkheid worden aangeboden fietslampjes aan te schaffen. Voor het veiligheidsteam openbaar vervoer gaat het bedrag naar beneden. Is dat wel verstandig? Wanneer komt de visie op P&R? Het is jammer dat het ophogen van de tramhaltes wordt getemporeerd. Zijn er andere prioriteiten te stellen in dat opzicht? Bij de Amstelveenlijn staan alle opties nog open, maar op pagina 147 staat dat men er een metro van zal maken. Zijn er nog keuzemogelijkheden? Het budget vanuit de stadsregio is verhoogd naar 17 miljoen euro. Is het verstandig daarop door te zetten?

Bij AMSYS is er geen dekking voor het signaleringssysteem en toch moet een besluit worden genomen. Dat is lastig, omdat het op luchtflitsers lijkt. Op pagina 154 staat een lagere opbrengst meerjarenontwikkeling parkeergebouwen als gevolg van Cirque du Soleil aangegeven van 435.000 euro. Dat is opmerkelijk, omdat het lijkt op subsidieverstrekking. Valt het graveren onder de fietsendiefstalpreventie en registercontrole? In het mobiliteitsfonds loopt het bedrag op naar 3 miljoen euro over vier jaar, terwijl een bedrag van 1.980.000 euro in de begroting staat. Ook heeft spreekster moeite met de 4,5 miljoen euro voor de Spaarndammertunnel, terwijl deze niet doorgaat gezien de eisen voor verkeersveiligheid. Wanneer volgt een voorstel?

De heer **VAN DROOGE** geeft aan dat de parkeerinkomsten worden ingezet voor vervoer, bereikbaarheid en mobiliteit. Daarom is hij verbaasd dat 10 miljoen euro uit het mobiliteitsfonds naar de algemene middelen wordt verschoven. Waarom? Spreker is ook verbaasd over de verhoging van de parkeerinkomsten omdat het schrik-effect weg zou zijn, terwijl het beleid toch is gericht op minder parkeren. Kan daarover een toelichting worden gegeven? Waarom zijn de inkomsten van de parkeergarages gedaald? Is er iets aan te doen? Fiscaal parkeren in Slotervaart en Buitenveldert wordt ingevoerd, maar betaald parkeren dient alleen te worden ingevoerd als de bewoners dat willen en alleen in het kader van een beheerbeleid. De stadsdelen zijn geen wingewest. Daarom moet de wenselijkheid eerst worden onderzocht, zo vraagt een motie van het CDA. Het toezicht op de taxistandplaatsen moet de gemeente verhalen op de kosten voor de vergunningen. Ook daarover volgt een motie. Jammer is dat er geen principiële kerntakendiscussie wordt gevoerd, zoals over voldoende veiligheid in de openbare ruimte en vervoer. De VVD maakt zich terecht zorgen over de graffiti en onvoldoende onderhoud van de wegen. Eenvijfde van de wegen krijgt onvoldoende kwaliteit, wat een voorstel van het CDA rechtvaardigt.

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt naar voorstellen met dekking.

De heer **VAN DROOGE** heeft dat in de moties aangegeven. Op het openbaar vervoer komen bezuinigingen van het Rijk en de stadsregio, waarop de gemeente voorbereid moet zijn. Men moet kijken naar dubbele verbindingen, maar niet bezuinigen op de conducteurs. Daarover volgt een motie van het CDA. Bij de Noord/Zuidlijn vraagt spreker om aandacht voor de naamgeving van stations in verband met sponsoring. Het CDA dient een motie in om met de klei van onder het Centraal Station potten te bakken en als souvenirs te verkopen. Er zijn zeven moties van het CDA.

De heer **DONKER** heeft zijn vragen ook op papier gezet. Men wil de taxihandhaving en het standplaatsbudget betalen uit het budget voor de veiligheid openbaar vervoer. Dat is onverstandig en moet nader worden bekeken. Er zijn 600.000 fietsen in de stad en dat geeft een enorme puinhoop. Men moet de fietsers voor de overlast laten betalen, zeker nu men de parkeerlasten voor de auto wil verhogen. Met de 435.000 euro gemiste inkomsten door Cirque du Soleil had de gemeente heel goed andere nuttige zaken kunnen doen. Is er budget gereserveerd om financiële blunders tegen te gaan?

Mevrouw **VAN DER VELDE** vraagt of de door de wethouder vorige week gemelde verregaande bezuinigingen bij DIVV consequenties voor het GVB zullen hebben en wanneer deze aan de Raad worden voorgelegd. Zij staan niet in de begroting. Zijn de bezuinigingen al een voorbereiding op een externe aanbesteding? Bij de tram naar IJburg kan men de vrachtttram voor het fietsvervoer inzetten.

Mevrouw **FRIJDA** maakt bezwaar tegen het schrappen van Stop/Go vanwege de lage kostendekkingsgraad van 17% en de relatieve beperkte vervoerskundige betekenis, zo staat aangegeven. De waarde van de bus is echter niet in geld of getallen uit te drukken voor de oudere bewoners, voor hun mobiliteit en sociale cohesie. De busverbinding is een levensader. Het betreft een betrekkelijk goedkope voorziening die de stad toegankelijk maakt, naar de openbare bibliotheek, Noordermarkt of het conservatorium. Er is een stijgende trend in het aantal reizigers, nadat in mei dit jaar is overgegaan op de betaling van € 1. Met betrokkenen en personeel moet worden meegedacht hoe de lijn rendabeler kan worden gemaakt. In de nieuwe constellatie is de lijn wel levensvatbaar en wellicht ook kostendekkend te maken. Een motie vraagt om de bereidheid daaraan mee te werken, in ieder geval in 2011.

De heer **UITTENBOGAARD** gaat in op de aanbesteding voor de verlengde Noord/Zuidlijn, de Amstelveenlijn, al is de financiering daarvan nog niet rond. Over een week is de marktconsultatie, terwijl de beslissing voor de ombouw nog niet eens is genomen. Dat is een slechte zaak, zeker in het licht van het debacle bij de Noord/Zuidlijn. Er is immers geen kostenraming en geen toezegging van het Rijk over het bedrag van tussen de 400 en 600 miljoen euro. Is de stadsregio bevoegd aan te besteden zonder aanlegbesluit? Moeten niet eerst Amsterdam en Amstelveen worden geconsulteerd over de bereidheid het risico te dragen? Wat zijn de kosten van de aanbestedingsprocedure? Wordt bij de contracten rekening gehouden met een ontbindende voorwaarde over de bijdrage van het Rijk? Welke financiële consequenties zijn er als men de aanleg niet realiseert? De portefeuillehouder van de stadsregio moet tot de orde worden geroepen om de overhaaste aanbesteding onmiddellijk te stoppen. Indien nodig zal spreker een motie indienen in de Raad en regioraad.

De heer **KLATSER** vraagt over de 2,57 miljoen euro extra krediet voor de Utrechtsestraat om een specificatie van de DIVV.

De **VOORZITTER** schorst de vergadering van 11.45 tot 11.56 uur.

De **VOORZITTER** gaat in op de orde van vergadering, omdat sommige leden

wegmoeten om 13.30 uur. Kunnen agendapunten worden gepiept of doorgeschoven?

De heer **MOLENAAR** heeft rekening gehouden met een commissievergadering tot 17.00 uur.

Mevrouw **ALBERTS** heeft één dagdeel ingepland, maar nu komt er een tweede dagdeel bij. Dat komt haar slecht uit. De agendapunten over de fietstaxi's, 15 en 16, piept zij direct door naar de Raad.

De heer **HOEK** heeft rekening met de middagvergadering gehouden.

De heer **MANUEL** wil het middagdeel niet schrappen, wel is deze volle agenda naast de begrotingsbehandeling in de commissie niet handig.

De **VOORZITTER** begrijpt dat en zal dat voortaan anders doen.

Mevrouw **BERGERVOET** merkt op dat de fracties met twee woordvoerders kunnen werken.

De **VOORZITTER** volgt het afgesproken vergaderschema.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** gaat eerst in op onderwerpen die door fracties veel zijn besproken, zoals de Opstapper, een pijnlijke bezuiniging op een sympathiek product. De waarde is onomstreden, ook gezien de 1600 opgehaalde handtekeningen. Per rit moet er € 6 bij, ondanks alle acties voor verbetering. Hij zou een particulier initiatief toejuichen in een andere vorm dan nu. De huidige lijnvoering lijkt niet haalbaar. Een dekking in de begroting is niet te vinden.

De heer **MOLENAAR** wijst op de suggestie de prijs van € 1 naar € 2 te verhogen om de kostendekkendheid naar 34% op te krikken.

Mevrouw **FRIJDA** is bezig met allerlei initiatieven. Het hele openbaar vervoer draait met verlies. De bus heeft tijd nodig.

Mevrouw **BERGERVOET** wijst erop dat twee gebieden niet goed worden bediend, de OBA en Noordermarkt.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat die niet binnen de 400 m liggen. Men kan discussiëren over de gewenste dekkingsgraad, maar de overheid draagt hier te veel bij.

De heer **UITTENBOGAARD** wijst erop dat de fracties raadsbreed voor de Opstapper zijn.

Wethouder **WIEBES** constateert een brede steun voor het product, maar er zijn geen dekkingsvoorstellen. Er zijn andere prioriteiten.

De heer **MANUEL** begrijpt dat het opheffen een bezuiniging van 700.000 euro betekent. Kan er minder worden bezuinigd?

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de inkomsten en uitgaven gelijk moeten zijn voor een sluitende begroting.

Mevrouw **FRIJDA** vraagt of de wethouder kan instemmen als de kostendekkendheid net zo groot is als bij de tram.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat het dan in de bandbreedte van een redelijke

vervoersoplossing terecht komt, maar dan nog blijft de dekking de vraag. Naarmate het bedrag lager wordt, is het makkelijker een dekking te vinden. Hij gaat in op het weerstandsvermogen en de kleine kans met groot gevolg, namelijk de 65 miljoen euro voor de Noord/Zuidlijn. Die is inderdaad beperkt toegelicht en dat wekte wrevel vanuit de commissie. 110 miljoen euro is nog niet gedekt, maar de kleine kans is nu gematerialiseerd zodat er nieuwe inzichten zijn. Daarom is deze dekking opgevoerd, al is nog niet vastgesteld wat de kosten op de Vijzelgracht zullen zijn. Wel is men wakker geschud. Het bedrag is niet specifiek voor de Vijzelgracht bedoeld. Het is verstandig 110 miljoen toch toe te voegen, deze toevoeging van 65 miljoen euro nu te doen en voor 15 december 2010 volgt meer informatie.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt waarom voor 65 miljoen euro is gekozen.

De heer **HOEK** is verbaasd over de uitleg van de wethouder. Het gaat om de identificatie van de risico's en hun onderlinge samenhang. De omvang wordt bepaald door simulatie en overschrijdingskansen, zo staat vermeld. Waarom stapt de wethouder van de redenering in de begroting af. Is de 65 miljoen euro een slag in de lucht?

Wethouder **WIEBES** heeft niet gezegd dat de 110 miljoen euro wordt ingevuld aan de hand van concrete zaken die zich voordoen. Vooralsnog was het bedrag onvoldoende onderbouwd, maar als zich reële risico's zouden voordoen is dekking nodig. Dat gebeurt nu. Er wordt stapsgewijs toegewerkt naar de 110 miljoen, waarvan de 65 miljoen euro een onderdeel is.

Mevrouw **ALBERTS** wijst op de 500 miljoen euro van de commissie-Veerman, waartegen in de Raad veel weerstand bestond. Wel wordt nu toegewerkt naar de 110 miljoen euro voor een kleine kans met grote gevolgen.

De heer **MANUEL** merkt op dat eerst sprake was van 500 miljoen, toen 110 miljoen euro. Dat hoefde niet, maar nu toch weer wel. De stap naar 65 miljoen euro is niet onderbouwd.

Wethouder **WIEBES** licht toe dat de kleine kansen met groot gevolg niet in de verzekeringen zitten. Er zijn buffers nodig. De onderbouwing heeft zich aangediend met het onder druk ontgraven van de Vijzelgracht door het besef dat deze risico's dekking behoeven. Spreker raadt aan de informatie in december 2010 af te wachten en dan pas met voorstellen voor een ander bedrag te komen.

Mevrouw **ALBERTS** wijst erop dat de wethouder alvast naar de 110 miljoen euro toe werkt.

Wethouder **WIEBES** wil geld reserveren voor risico's. De afweging is aan de Raad, nadat meer kennis aanwezig is over het risico op de Vijzelgracht.

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt of de wethouder naar de volledige 110 miljoen euro wil. Op welke termijn is dat nodig? De Raad moet de mogelijkheid krijgen met moties te komen en preadviezen te krijgen, ook na het moment van indiening.

Wethouder **WIEBES** wil het liefst een hek plaatsen om de 65 miljoen euro. Om te komen tot 110 miljoen euro moeten College en Raad op zoek naar waar er ruimte over is in de begroting.

De heer **HOEK** wil naast de toezegging over een inschatting van de kosten Vijzelgracht ook horen of er geld moet worden gereserveerd voor kleine kansen met grote gevolgen. Waarom is nu de 110 miljoen euro wel nodig?

Wethouder **WIEBES** merkt op dat het voorstel niet gaat over 110 miljoen, wel 65 miljoen euro. Dat wordt onderbouwd, nog voor de besluitvorming in de Raad.

De **VOORZITTER** schorst de vergadering van 12.35 tot 13.30 uur.

De **VOORZITTER** stelt voor na de begrotingsbehandelingen de agendapunten 24 en 25 eerst te behandelen, omdat mevrouw Alberts eerder wegmoet. De punten 15 en 16 zijn al gepiept door haar.

De heer **MOLENAAR** is het daar niet mee eens. Eerst is een gedachtewisseling in de commissie nodig.

De heer **VAN 'T WOUT** heeft ook moeite met directe agendering in de Raad. Punten 15 en 16 moeten in de volgende commissievergadering worden behandeld.

Mevrouw **BERGERVOET** is het daarmee eens.

De **VOORZITTER** vraagt of de 65 miljoen euro nu voldoende is behandeld.

De heer **MANUEL** trekt de conclusie dat een onderbouwing door de wethouder nodig is.

De **VOORZITTER** stelt vast dat meer informatie over de Vijzelgracht is beloofd.

Wethouder **WIEBES** vervolgt over de begroting, waarbij wordt gepoogd het voorzieningenniveau zoveel mogelijk overeind te houden en vooral te letten op effectiviteit en vaak ook het profijtbeginsel. Bij de fiets spelen onderwerpen als de IJtram, fietsendiefstal, verlichting, educatie verkeersveiligheid en blackspots. Er komt een meerjarenplan fiets in het derde kwartaal 2010, naast een plan voor de verkeersveiligheid. Er zijn elf trams naar IJburg, waarvan er al een is omgebouwd. Er is nog budget voor zeven om te bouwen trams. Het kost 16.000 euro per tram, het GVB maakt er bezwaar tegen, evenals de wethouder zelf in verband met de capaciteitsbeperking en zaken als de tunnelveiligheid. Voor drie trams is er geen budget. Als de Raad het wil, kan volledige financiering voor drie plekken in de tram lukken, maar dan moet men de fietsparkeerplekken Rietlandpark niet willen uitbreiden. Spreker is daar toe bereid, zij het met tegenzin.

Bij de fietsendiefstalpreventie is 150.000 euro gereserveerd voor een registercontroleur en de graveeracties in de stad. Die laatste zouden met de bezuinigingen sneuvelen. De ondergrondse stalling Beursplein is al geschrapt door de vorige Raad. Gevraagd wordt die op het Leidseplein te versnellen, terwijl deze naar 2015 is verschoven door de vertraging in de besluitvorming in het stadsdeel en de renovatie van de Leidsebrug. Daarna kan een stalling worden gebouwd.

De heer **MOLENAAR** denkt dat met de planning kan worden geschoven. De vier theaters moeten niet wachten op een fietsenstalling tot het plein is heringericht. Het College moet er alles aan doen en erop terugkomen in het preadvies.

Wethouder **WIEBES** zal dat laatste doen. Boven de buis van de Noord/Zuidlijn bij het Centraal Station zit een ruimte, waar tachtig auto's in zouden passen of een fietsenstalling, tien meter onder de grond. Dat plan is niet kansrijk, wel komen er 10.000 stallingplaatsen bij het Centraal Station.

De heer **MOLENAAR** vraagt de optie eerst goed te onderzoeken en dan met een preadvies te komen. Er is voldoende plek onder het hele station.

Wethouder **WIEBES** belooft dat. Voor de verlichting op de fiets voert men campagnes. Het gaat erom de mensen te prikkelen de fietsverlichting aan te doen. Naast de bekeuring kan men ook lampjes verkopen als experiment, maar dat is geen permanente oplossing. De moties en amendementen over de fiets krijgen een preadvies en de vragen worden nog beantwoord. Bij de graffiti is het voorstel in het eerste jaar

1,1 miljoen en daarna 2,3 miljoen te bezuinigen. Er is geen andere mogelijkheid. In de zoektocht naar dekking geeft spreker de bedragen voor graffiti alleen: tussen de 300.000 en 500.000 euro, exclusief de huizen. Als men de gezichtbepalende delen in de stad wil ontzien, betekent dat ongeveer 50% van dat bedrag.

De heer **MOLENAAR** pleit voor visitekaartjes in de stad, zoals de stations en beeldbepalende plekken die worden gevrijwaard van graffiti.

Wethouder **WIEBES** vindt dat een sympathiek verzoek. De handhaving bij de taxi's wil men kostendekkend te maken, maar dat is wettelijk niet mogelijk. Alle administratieve zaken kan de gemeente wel kostendekkend maken, zo wordt ook in Den Haag uitdrukkelijk bepleit door de gemeente. Bij P&R is twijfel over de effectiviteit voor luchtkwaliteit. Uit de statistiek blijkt dat 37% van gebruikers een deel met de auto aflegt, terwijl 59% volledig met auto gaat. Er worden minder autokilometers binnen de ring gemaakt, en meer buiten de ring. Dat is in lijn met de doelstellingen voor de luchtkwaliteit. De betere bereikbaarheid leidt echter ook tot meer bedrijvigheid in de stad. De visie op P&R komt in de eerste helft van 2011, waarbij ook gedifferentieerde tarieven worden meegenomen. De zorgen over de veiligheid in het openbaar vervoer zijn terecht, zeker in het kader van een principiële kerntakendiscussie. Er is geen voorstel te bezuinigen op het veiligheidsteam, wel om de ongebruikte 1 miljoen euro in te leveren en te bezuinigen op conducteurs, namelijk 2 van de 3 miljoen euro, terwijl de stadsregio er 30 miljoen euro aan besteedt. Op de rustige uren zijn de conducteururen niet erg effectief.

De heer **VAN DROOGE** is beducht voor de rustige uren in het openbaar vervoer. Dan is juist menselijk toezicht nodig.

Wethouder **WIEBES** heeft dat niet kunnen vaststellen. Hij heeft de minst effectieve euro opgezocht en bezuinigd. Weggesleepte auto's, ook van toeristen, kunnen niet meer tussen 23.00 en 7.00 uur worden opgehaald. Dat is inderdaad soms schrijnend. De openstelling kost de gemeente daadwerkelijk € 250 per auto, terwijl men slechts een bewaartarief van € 58 betaalt. Dat is het dilemma. Voor de doelstellingen bij de autoluwe stad zal de wethouder eerst een plan opstellen.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat het precies is wat hij beoogt.

Wethouder **WIEBES** begrijpt dat. Het herijken van VSG zal worden gelijkgeschakeld met de reguliere begroting, vanaf 2012, zo is het streven. Voor de Weesperstraat is een soberder variant gekozen. Andere oplossingen ziet spreker nu nog niet.

De heer **MOLENAAR** pleit ervoor over een paar jaar de Weesperstraat toch op te kunnen plussen. Nu werkt men alleen tussen bandjes alles af en in de toekomst kan het werk van gevel tot gevel plaatsvinden. Bij motie is uitgegaan van het masterplan Wibautas en gevraagd wordt dat uitgangspunt te handhaven.

Wethouder **WIEBES** zal ernaar kijken en een eerlijk antwoord geven. Het led-plan voor de openbare verlichting kan niet vroegtijdig in werking worden gezet. Het gaat om een besparing van vier watt per lantaarn. Het voorstel van GroenLinks levert voor deze begroting geen geld op.

De heer **MOLENAAR** citeert uit het blad Binnenlands Bestuur, waaruit blijkt dat een besparing van 1 tot 2 miljoen euro per jaar in de stad kan worden gerealiseerd.

Wethouder **WIEBES** wijst op de verhouding tussen besparing en investering. Die is vooralsnog onaantrekkelijk, tenzij er nieuwe inzichten zijn. De Amstelveenlijn is voor de fractie van Red Amsterdam reden voor grote woorden, maar het budgetrecht van de Raad blijft uiteraard overeind. Deze aanbesteding kan varianten opleveren en er is nog geen keuze gemaakt voor de Amstelveenlijn in metrovorm. Een van de lessen van de

Noord/Zuidlijn is dat een degelijke afweging nodig is aan de hand van maatschappelijke kosten-batenanalyses. Daarna vindt besluitvorming plaats, in 2012. Minstens 95% van de kosten zitten dan bij het Rijk en de stadsregio. Als de aanbesteding nu niet plaatsvindt, is er in 2017 geen mogelijkheid tot ombouw van de lijn.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt hoe de urgentie zich verhoudt tot de Noord-verkenningen en een besluit over een jaar.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat de aanbesteding nodig is om tijdig met de bouw te kunnen starten en de Noord/Zuidlijn erop aan te sluiten. Het projectbureau presenteert sommige zaken als voldongen feit, maar dat is dit niet.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt naar de kosten van aanbestedingsprocedure.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat hij juist niet wil vooruitlopen op de besluitvorming. Die is namelijk afhankelijk van financiering door derden. Naar schatting gaat het om 225 miljoen van de stadsregio en 275 miljoen euro van het Rijk. Amsterdam draagt er niets aan bij. Er is geen zekerheid over de financiering, maar duidelijk is dat het project niet doorgaat als deze financiering niet doorgaat. Een paar procent van de onderzoekskosten zijn voor de gemeentes Amstelveen en Amsterdam.

De heer **MOLENAAR** geeft aan dat de gemeente 70 miljoen euro investeert in de herprofilering van de verlichting in de stad. Wat levert dat op aan duurzaamheid en terugverdienkosten?

Wethouder **WIEBES** zal schriftelijk antwoorden, ook over de Spaarndammertunnel. Inderdaad gaat 10 miljoen euro uit het mobiliteitsfonds naar de algemene middelen, zo was de opdracht van de Raad. Daarvoor moet de verordening worden gewijzigd.

De **VOORZITTER** stelt vast dat de antwoorden voor 9 december 2010 komen.

V.24.

Afdoening moties mevrouw Bergervoet over tegemoetkomingsregeling voor ondernemers

V.25.

Noord/Zuidlijn voortgang en aanvulling tegemoetkomingsregeling voor ondernemers

Mevrouw **BERGERVOET** is blij dat iets extra's voor de ondernemers wordt gedaan, al valt het bedrag in het niet bij de al besproken 65 miljoen euro voor de Noord/Zuidlijn. Voorkomen is beter dan genezen en een economisch stimuleringsplan voor de Vijzelgracht is nodig. Daar heeft zij al eerder om gevraagd en binnenkort moet een concreet voorstel mogelijk zijn. Daarbij moet ook een link worden gelegd met de Utrechtsestraat en het rapport van de ombudsman.

De heer **HOEK** sluit zich daarbij aan en voegt de noodzaak voor maatregelen om de economie te stimuleren toe. Het gaat om leefbaarheid en economie, en om de toekomst als de lijn klaar is. Spreker begrijpt de bedrijfsoverdrachtsschaderegeling niet, omdat wordt gezegd dat sprake kan zijn van dubbele compensatie. Het betekent dat de verkoper minder geld zou krijgen dan wanneer er geen lijn zou worden aangelegd. De vraag is wel aan wie men moet compenseren.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat een voorstel van een bureau voorligt, met dure mechanismen waarvoor geen dekking zal worden gevonden. Met de ondernemers is uitgebreid contact geweest en die willen vooral maatregelen die effectief zijn voor het opruimen van de troep, gebrekkige coördinatie en straten met hopen zand. Dat moet beter en is een wezenlijk onderdeel van het ondernemersklimaat. De meerwaarde in de

buurt door de metrobouw is 20% op termijn. Die waardestijging valt niet te incasseren door de gemeente, maar later wel door de ondernemers. Het plan moet worden aangekleed door de verschillende participanten, zoals de stadsdelen. De dubbele compensatie betreft een denkfout van de heer Hoek. De verkoopwaarde van het vastgoed wordt bepaald door de onderliggende cashflows. De daling van de waarde kan men compenseren, ook bij verkoop, maar de gemeente kan het maar één keer vergoeden. De koper heeft immers minder voor het pand hoeven te betalen, overeenkomstig de mindere cashflow in de toekomst.

Mevrouw **BERGERVOET** begrijpt dat de wethouder een economisch stimuleringsplan opstelt, maar ook de maatregelen op korte termijn neemt. Bij het verkopen van de panden heeft de PvdA zorgen over eventuele leegstand.

De agendapunten V.13 en V.14 zijn gevoegd behandeld.

V.13.

Dekking taxi 2010

V.14.

Presentatie Stavaza Taxi

Wethouder **WIEBES** licht toe dat sprake is van een overheveling van budget, ook in het kader van de nieuwe wet. De gemeente heeft momenteel weinig bevoegdheden, terwijl de marktwerking gebrekkig uitwerkt. Liberalisering werkt niet altijd. De wet biedt nu de mogelijkheid voor kwaliteitseisen voor de taxi, maar kan weinig doen tegen intimiderend gedrag en onrecht. Straks kan de gemeente de taxipas intrekken en groepsvorming afdwingen. Overleg met de politie is gaande, evenals met de branche en het Rijk. Zodra er keuzes te maken zijn, wordt de commissie op de hoogte gesteld. Marktwerking werkt vaak gunstige tarieven in de hand, maar de inzet is nu vooral gericht op groepsvorming, toezicht en kwaliteitsverbetering. Het doel is met minder gemeentelijk toezicht de markt beter te laten functioneren.

De heer **MOLENAAR** begrijpt dat de rijksbijdrage nog niet is vastgesteld. Wordt de bijdrage gecontinueerd?

Wethouder **WIEBES** is ermee bezig, maar de verwachtingen zijn gunstig.

De heer **DONKER** vraagt over de 500.000 euro uit het budget VOV of dit geormerkte gelden voor het openbaar vervoer waren. Er wordt al 2 miljoen euro bezuinigd op het openbaar vervoer, naast de 500.000 euro op vernielingen.

Wethouder **WIEBES** zal zorgen voor een antwoord op de schriftelijk ingediende vragen van de fractie van Trots.

De heer **SCHIMMELPENNINK** merkt op dat sprake is van veel voorzieningen voor de taxi. Om hoeveel ritten gaat het?

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat het bij het Centraal Station gaat om 800 ritten per dag, en bij het Leidseplein soms 700 per uur. De gemeente heeft niet de optie om er niet op toe te zien. Er is weinig keus, maar de markt moet effectiever worden ingericht. De nieuwe wet komt wellicht in de tweede helft van 2011. Daar is men van afhankelijk.

De **VOORZITTER** constateert dat de voordracht naar de Raad kan.

V.15.

Fietstaxi

V.16.

Initiatiefvoorstel SP getiteld Regulering fietstaxi's in Amsterdam

De stukken worden de volgende keer in de commissie besproken.

V.17.

Wijziging Wegsleepverordening Amsterdam 2001

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt hoe de volgorde is met betrekking tot de motie van de VVD en dit onderwerp. Dat vraagt om afstemming.

De **VOORZITTER** geeft aan dat het preadvies wordt behandeld tijdens de volgende commissievergadering en dat dit onderwerp voor de raadsvergadering van 15 december zal worden aangeleverd.

V.18.

Vaststellen van Verordening tot wijziging van de gewijzigde Parkeerverordening 2009

Akkoord.

V.19.

Verordening Parkeerbelastingen 2011 en Parkeerverordening 2011

De heer **MOLENAAR** begrijpt dat zijn technische vraag volgende week in de Raad wordt besproken, maar formeel moet de verordening bij de begroting worden vastgesteld.

De **VOORZITTER** zal het uitzoeken.

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt wat de wethouder vindt van deze systematiek. Het verhogen naar het hoogste niveau is een stadsdeelaangelegenheid, maar toch wordt de Raad gevraagd ermee in te stemmen.

Wethouder **WIEBES** stelt vast dat de parkeerbelastingen en vergunningtarieven een regulerende werking moeten hebben en niet in eerste instantie als inkomstenbron worden gezien, al is dat in de ogen van de bewoners wel zo. De lokale democratie adviseert en afstemming vindt in de gemeenteraad plaats.

De heer **MOLENAAR** geeft aan dat de begroting door de centrale stad wordt vastgesteld, evenals de leges.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat het de feitelijke situatie is, maar de heer Van 't Woud stelde de vraag wat de wethouder daarvan vindt.

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt wat de wethouder vindt van het feit dat West overgaat naar het hoogste tarief.

Wethouder **WIEBES** vindt dat een heffing een regulerende werking dient te hebben.

De heer **SCHIMMELPENNINK** vraagt of deze regulering terecht is.

De heer **DONKER** vindt dat de postzegelsystematiek in de westelijke tuinsteden veel overlast in het parkeerbeleid oplevert door de hoge tarieven. Er is helaas sprake van twee beslistafels. Waar kan de burger terecht met klachten?

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat een burger geen bezwaar kan maken tegen een algemene verandering van belasting, wel tegen een individuele aanslag. Als er bezwaren tegen de systematiek zijn, kan men dat aangeven op het stembiljet.

De heer **HOEK** merkt op dat de Raad haar zegen geeft aan een besluit van de stadsdeelraad. Daar kan de burger inspreken.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat.

De heer **MOLENAAR** vraagt een toelichting van de wethouder over zijn afspraken met de stadsdelen op dit punt. 8 miljoen wordt afgeroomd van een taakstelling van 10 miljoen euro van de stadsdelen, terwijl zij de vrijheid krijgen de vergunningen vast te stellen zonder afroming door de centrale stad. In dat licht is het misschien ook begrijpelijk waarom stadsdelen besluiten hun vergunningen te verhogen. Klopt dat?

Wethouder **WIEBES** ontkent dat. Op de inkomsten vanuit de meters en vergunningen vindt een afdracht plaats. Met de stadsdelen is afgesproken het systeem iets anders in te richten en zij onderzoeken of daar een andere invulling aan kan worden gegeven.

De **VOORZITTER** geeft aan dat het stuk naar de Raad kan. Uitgezocht wordt nog wanneer dat is.

V.20.

Planstudie HOV Zaancorridor

De heer **BOOMSMA** stelt voor de dubbele verzending van de stukken voortaan te vermijden.

De **VOORZITTER** beaamt dat het niet meer zal gebeuren.

De heer **BOOMSMA** vindt dat de ambitie hier ontbreekt, omdat slechts wordt gesproken over een goede of hoogwaardige busverbinding. Op termijn moet er een tram of metro worden aangelegd, maar nu moet de verbinding in ieder geval hoogwaardig zijn. Deelt de wethouder die opvatting? Is hier al rekening gehouden met tram- of metroaanleg?

De heer **MOLENAAR** ontvangt berichten dat twaalf bushaltes verdwijnen op de Buiksloterdijk en Kadoelenweg bij lijn 92. Dat betekent soms wel 900 m wandelen. Kan de wethouder de commissie daarover rapporteren aan de Raad?

Wethouder **WIEBES** is voor ambitie, maar men moet wel naar de effecten kijken. Een normale bus is minder aantrekkelijk dan een tram, maar een hoogwaardige bus is een veel snellere verbinding en dan is de meerwaarde van een tram beperkter. De bus van Purmerend doet slechts 25 minuten over de reis naar het Centraal Station in Amsterdam. Bereikbaarheid is voor de stad van groot belang en dat heeft niet veel te maken met het soort vervoer. Een tram is niet een beter voorportaal naar een metroverbinding dan een bus.

De heer **BOOMSMA** merkt op dat de tram herkenbaarder is dan een bus. De ambitie moet een hoogwaardige busverbinding zijn.

Wethouder **WIEBES** vindt herkenbaarheid een punt van aandacht. Men streeft ernaar een eenvormig soort Randstadnet te realiseren als markeringsconcept. De verbinding wordt hoogwaardig aangelegd en kan in de toekomst verder worden verbeterd. Over lijn 92 is een formeel bezwaar door stadsdeel Noord ingediend, al vindt de wethouder die gang van zaken onwenselijk in bestuurlijke verhoudingen. Hij zal met hen overleggen, maar de alternatieve routing trekt meer passagiers met een vergelijkbaar budget.

Voor kennisgeving aangenomen.

De agendapunten V.21, 22 en 23 zijn gevoegd behandeld.

V.21.

Initiatiefvoorstel VVD getiteld Amsterdam Veiligste Stedelijke Openbaar Vervoer

V.22.

Reactie initiatiefvoorstel Flos

V.23.

Initiatiefvoorstel SP getiteld Meer Toezicht bij de Metro

De heer **VAN 'T WOUT** dankt voor het preadvies en het overnemen van vrijwel alle punten. Het voorstel van de SP roept alleen maar nieuwe vragen op.

De heer **BOOMSMA** heeft complimenten voor de heer Flos. Het College moet ambitieus zijn en het veiligste openbaar vervoer van de grootste tien of vijftien steden willen realiseren. Kan dat? Kan men de spuugkit invoeren, met een wattenstaafje om de overtreder makkelijk te kunnen veroordelen, naast het afschrikwekkend effect? De NS is er onlangs mee begonnen.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat Amsterdam niet voor elk aspect de veiligste van de grootste steden is, wel scoort de stad gemiddeld goed. Het kan altijd beter. De spuugkit is een goede suggestie, maar vereist de nodige bestudering.

De heer **BOOMSMA** licht toe dat de spuugkit in Engeland wordt gebruikt, en de NS en Arriva zijn er ook mee bezig. Er gaat een afschrikwekkend effect van uit en ook is sprake van een koppeling aan databases. Het is een probleem waar iets aan moet worden gedaan.

Wethouder **WIEBES** zal het bij het GVB onder de aandacht brengen.

De **VOORZITTER** concludeert dat de stukken naar de Raad kunnen.

V.26.

Rapportage externe audit Projectbeheersing Noord/Zuidlijn

De heer **HOEK** wijst op de paniekerige reacties in de media en vraagt of de wethouder kan bevestigen dat paniek niet nodig is. Wel moet er een werkbaar vervoerssysteem komen. Waarom wordt in het stuk de rol van het College buiten beschouwing gelaten?

Wethouder **WIEBES** deelt de conclusie dat paniek niet nodig is. Het betreft een tussentijdse toets waar de organisatie zelf om heeft gevraagd. Daaruit zijn goede raadgevingen gekomen. De insteek is een werkend vervoerssysteem.

De heer **HOEK** vindt dat het rapport voorbijgaat aan de verantwoordelijkheden van het College en richt zich erg op directeuren van de diensten.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat het College ervoor verantwoordelijk is. Het betreft echter een ambtelijke exercitie.

Voor kennisgeving aangenomen.

V.27.

Rapportage Tweede kwartaal 2010 Noord/Zuidlijn

De heer **HOEK** vraagt naar aanleiding van het rapport van Policy Research meer informatie over de tweede keer van een toevalligheid in de kwartaalrapportage over de toename van de bouwkosten met 6,2 miljoen en afname van de kosten met hetzelfde bedrag. Wat is er de reden van? Is het een tactische zet om de Raad niet al te

optimistisch te maken en alvast voor te bereiden op mogelijke tegenvallers in de toekomst?

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de informatie in het openbare deel is terug te vinden. De eerste keer was een toeval. Deze tweede keer is geen toeval. Er zijn risico's weggevallen en bijgekomen. Eén van de bijkomende risico's is onvoldoende gekwantificeerd. Dat kan men PM verwerken of een bedrag opschrijven waarmee het totale bedrag wordt verhoogd of omlaag gaat. Hier is op basis van management judgement de prognose niet verhoogd of verlaagd, maar betreft het ruwweg het getal, maar is het niet richtinggevend. Uiteindelijk komt er een werkelijk getal. Vooruitlopend op de definitieve analyse is deze weg gekozen.

De heer **SCHIMMELPENNINK** is verbaasd over dit soort risico's. De dreigende verzakkingen zijn bij het boren uitgebleven. Hij kan zich niet voorstellen dat er geen reductie in de risico's heeft plaatsgevonden.

Wethouder **WIEBES** wijst op de eerdere mededeling die samenhangt met boren op het Scheldeplein.

De heer **DIJK** (Noord/Zuidlijn) licht toe dat bij het Centraal Station wordt gebaggerd. Dat staat los van het boren. Nu zijn twee tunnelbuizen geboord, maar er moeten er nog zes worden geboord. Bepaalde onderdelen van het risicoprofiel kan men afsluiten, maar er komen nieuwe risico's bij.

De heer **HOEK** vindt dat de wethouder de PM-post expliciet als PM moet vermelden. Dan is duidelijk dat er een bewuste keus is gemaakt en dat maakt de rapportage transparanter. Kabinet kan men de precieze getallen aangeven.

Wethouder **WIEBES** steunt dat streven.

Voor kennisgeving aangenomen.

De **VOORZITTER** constateert dat er geen behoefte is aan een geheim deel van de commissievergadering. TKN-stukken 9 en 11 zijn geagendeerd.

Hij dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit vergadering om 15.25 uur.

De commissie heeft kennisgenomen van de volgende stukken:

LIJST TER KENNISNEMING

Verkeer, vervoer en infrastructuur

TKN 1 AMSYS, Voorkeursbeleid Opstel terrein Metro Oostlijn & Ringlijn

TKN 2 Brief minister Verkeer en Waterstaat inzake Onderzoek Rijkswaterstaat naar implementatie aanbevelingen commissie-Veerman

TKN 3 Beantwoording moties Uitvoeringsbesluit Wibautstraat

TKN 4 Beantwoording motie fietspraktijkexamen

TKN 5 Moties - afdoening

TKN 6 AMSYS, Voortgangsrapportage Q1&2-2010

TKN 7 Betalen per minuut in gemeentelijke parkeergarages (RTP)

TKN 8 Veiligheid lichtaansluitingen BA

TKN 9 Bestuurlijke reactie motie Meijer inzake Plan Voorrang gezonde stad (ov-fiets)

Op verzoek van raadslid Alberts geagendeerd voor de vergadering van 9 december 2010

TKN 10 Aansluiting Amsterdams ov bij MRA-net

TKN 11 Aanpak huidige problemen rond parkeerautomaten

Op verzoek van duoraadslid Sancisi geagendeerd voor de vergadering van 9

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief Noord/Zuidlijn en Luchtkwaliteit)

Definitief Raadscommissieverslag, 11 november 2010

VVL

december 2010