



CONCEPT

Vergadering

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

Vergaderdatum

Donderdag 9 december 2010 van 9.00 tot 13.45 uur in zaal 0239 van het Stadhuis

Verslag vast te stellen op:

20 januari 2011

Voorzitter: de heer Jager

Portefeuillehouder: wethouder 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 Engels (TROTS), mevrouw Frijda (Red Amsterdam), de heer Hoek (GroenLinks), de heer Klatser (Red Amsterdam), de heer Manuel (D66), de heer Schimmelpennink (PvdA), 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 Blommers (CDA), de heer Flos (VVD), de heer Van Lammeren (PvdD), mevrouw Van der Velde (Trots), de heer Zuidema (Trots)

Overige aanwezigen: de heren Kempers, Ypma, Batelaan en Van der Krogt (DIVV), de heer Dijk (NZ-lijn), mevrouw Badoella (ass. Cie)

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 aan het eind van deze vergadering een besloten deel plaatsvindt. Er is een uitnodiging van de DIVV binnengekomen voor een bijeenkomst met de woordvoerders Verkeer van de stadsdelen en centrale stad. Op de vraag wanneer de commissieleden een dergelijke bijeenkomst willen plannen, blijkt dat de commissie vraagt om een toelichting op papier over de aard en het doel van de bijeenkomst.

Per mail wordt de adviesaanvraag over de bezuinigingsopgave voor de concessie Amsterdam 2012 aangeleverd voor de vergadering van 20 januari 2010. Op 17 november 2010 is een bewonersbrief Utrechtsestraat verzonden over de tijdelijke openstelling van de brug. Ook is een brief van het Dierencrematorium ontvangen over het opheffen van buslijn 92.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat men uit het conflict met de aannemer voor de kap van het Centraal Station is gekomen. Er wordt doorgewerkt aan de kap. De Utrechtsestraat is weer opengesteld voor auto's en vrachtverkeer en deze week ook voor scheepvaart, al is de brug te laag. Daarom zijn waarschuwingborden en hangende balken geplaatst. In de commissie op 20 januari 2011 komen de varianten voor de

Utrechtsestraat aan bod. De maatregelen voor economische stimulering zijn met het stadsdeel Centrum besproken. In de straten langs de Noord/Zuidlijn en Utrechtsestraat gaan de straatmanagers beter samenwerken, evenals de ondersteunende diensten. De precario- en reclamebelasting worden daar in 2011 nog wel geïnd, maar ingezet ten bate van economische activiteiten, en in 2012 niet meer, gedurende de bouwwerkzaamheden. Er wordt hard gewerkt aan deze maatregelen voor economische stimulering.

A.3.

Vaststelling agenda

De **VOORZITTER** deelt mee dat wordt geprobeerd de vergadering tot 12.30 uur te laten duren. De insprekers krijgen elk twee minuten de tijd, gezien het grote aantal.

De agenda is vastgesteld.

A.4.

Inspreekhalfuur publiek

De heer **MEIJER** spreekt in op persoonlijke titel om bezwaar aan te tekenen tegen het weghalen van de Ritterlantaarnpalen uit zijn buurt in de Pijp. Er is geen inspraak geweest. Het plan is destijds goedgekeurd door de gemeenteraad met een kleine aankondiging in het Parool. Het plan raakt kant noch wal. Er is geen bewijs voor de claims over de beheersbaarheid of milieuvoordelen. Er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld over het verwijderen van de palen. De gang van zaken getuigt van weinig democratisch besef bij de betrokken partijen.

De heer **MOLENAAR** vraagt waarom de inspreker vooraf geen contact heeft opgenomen. Dan had spreker zich kunnen voorbereiden op deze inspraak. Heeft inspreker zich ook bij het stadsdeel beklaagd? Steunt het stadsdeel het verzoek tot wijziging van het beleid bij de lantaarnpalen?

De heer **MEIJER** wil slechts duidelijk maken dat er geen communicatie heeft plaatsgevonden. Op de voorlichtingsavonden bleek hem dat de argumentatie niet deugt.

Mevrouw **BREKVELD** spreekt in op persoonlijke titel. Vijf jaar geleden heeft de gemeente het beleidsplan openbare verlichting aangenomen. Daarin werd bepaald welk model lantaarnpaal wordt geplaatst of gehandhaafd blijft. De Amsterdamse schoolgordel diende de Holbeinlantaarn uit 1924 te krijgen. In de Diamantbuurt stond altijd de Ritterlantaarn. Nu wordt gesuggereerd dat de Holbein bij de Amsterdamse school hoort, maar het huidige model is een replica van 1954. Een historisch correcte lantaarnpaal is de Ritter, die past bij de monumentale architectuur in Zuid. Spreekster pleit ervoor het voorstel aan te passen en het Amstelkanaal als grens te gebruiken, of de beslissing en werkzaamheden aan te houden en eerst inspraak te organiseren.

De heer **MOLENAAR** vraagt de wethouder te reageren op de inspraak.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat het beleid in de Raad is vastgesteld. In de stadsdeelraad was sprake van een motie om ervan af te wijken, maar die heeft het niet gehaald.

Mevrouw **BREKVELD** merkt op dat in de deelraad werd gezegd dat het een zaak voor de gemeenteraad is. Daarom spreekt zij nu in.

Wethouder **WIEBES** zal ernaar kijken. Momenteel zijn in Amsterdam vijfhonderd verschillende lantaarnpalen in gebruik en men wil terug naar vijftien. Als er binnen de randvoorwaarden en beheersmaatregelen mogelijkheden zijn, dan zal hij zijn best doen.

Mevrouw **BREKVELD** stelt voor het huidige model te handhaven.

Mevrouw **ALBERTS** stelt voor op te houden met het weghalen van de palen, totdat er duidelijkheid bestaat.

Wethouder **WIEBES** wijst erop dat hij binnen een dag helderheid kan hebben. Het mandaat om van het plan af te wijken ligt bij het stadsdeel.

De heer **VAN DROOGE** vraagt de insprekerster of er momenteel al Ritterlantaarns staan in de buurt.

Mevrouw **BREKVELD** beaamt dat de Diamantbuurt altijd Ritterlantaarnpalen had. Er is veel onrust in de buurten over de inrichting van de openbare ruimte, omdat deze paal architectonisch bij de buurt hoort.

Mevrouw **KOOL** spreekt in op persoonlijke titel als bewoonster. Vervanging van de lantaarnpalen heeft architectonisch gezien geen reden. De andere aangedragen afwegingen over de kosten en het milieu gaan ook niet op. Spreekster stelt voor het plan te wijzigen na inspraak, met een huis-aan-huisbrief met voldoende informatie.

Mevrouw **KLEYN** spreekt op persoonlijke titel over het weghalen van de Ritterlantaarn, waarvoor nieuwere Holbeins in de plaats komen. Iedereen met kennis van historie en esthetiek is daartegen. De beleidsnotitie van vijf jaar geleden is inconsequent. De Ritterpalen horen waar zij nu al staan, bijvoorbeeld bij de monumentale arbeiderswoningen in de Lutmastraat. In het verlengde daarvan komen Holbeinlantaarns. Ook in de P.L. Takbuurt komen twee soorten palen, terwijl deze buurt architectonisch als een geheel moet worden gezien. Men moet de waardevolle sfeerelementen in de openbare ruimte niet weghalen, ook niet in de Diamantbuurt.

De heer **MANUEL** vraagt zich af wat de gemeenteraad met dit onderwerp gaat doen.

De heer **VAN 'T WOUT** stelt voor dat de wethouder ernaar gaat kijken en zijn bevindingen meldt, zodat de Raad een voorstel kan agenderen.

De heer **VAN DROOGE** vindt dat ook de mogelijkheid moet worden onderzocht terug te komen op het besluit.

Wethouder **WIEBES** denkt de brief morgen klaar te hebben. Dan wordt duidelijk of de gemeenteraad er iets mee moet doen of niet.

De **VOORZITTER** lijkt het verstandig ook de insprekers daarover te informeren.

De heer **KLATSER** vraagt of de werkzaamheden van het stadsdeel worden uitgesteld.

Wethouder **WIEBES** lijkt het logisch dat er geen lantaarnpalen worden weggehaald, als blijkt dat een andere oplossing beter is.

Mevrouw **VAN ROSSUM** spreekt in op persoonlijke titel. Zij wijst erop dat de portefeuillehouder van stadsdeel Zuid sprak over het solistische optreden van de dienst DIVV. Veel buurten van voor de oorlog hebben de Ritterlantaarn, waaronder de Transvaalbuurt en delen van Noord. In die historische gordel in en rond het centrum past ook de Diamantbuurt. De gemeenteraad kan het besluit terugdraaien en DIVV tot de orde roepen. Spreekster wil de handtekeningen voor het handhaven van de Ritterlantaarn aanbieden aan de wethouder. (applaus)

Mevrouw **VOLLENBRONCK DE KOCK** spreekt in namens het Dierencrematorium Amsterdam D.U.C. over het verdwijnen van buslijn 92 van Connexion

op de Kadoelenweg in Noord. Dat heeft grote gevolgen voor het bedrijf en de klanten die minimaal 840 m moeten lopen naar de dichtstbijzijnde halte. Dat is onbegrijpelijk, ook omdat het bedrijf door de stadsregio niet is benaderd over deze ongevoelige maatregel. Spreekster vraagt de commissie het besluit ongedaan te maken en biedt handtekeningen van de klanten aan.

De **VOORZITTER** geeft aan dat de stadsregio op 14 december 2010 vergadert, waarbij men kan inspreken.

De heer **VAN DROOGE** vraagt om hoeveel bezoekers het bij het Dierencrematorium gaat. Heeft de stadsregio dat meegenomen?

Mevrouw **VOLLENBRONCK DE KOCK** heeft 262 handtekeningen van bezoekers opgehaald, de afgelopen vier weken. Soms zijn mensen te verdrietig over hun overleden huisdier om ze te benaderen voor een handtekening.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of inspreker ook bij stadsregio is geweest. Wat was daar de reactie?

Mevrouw **VOLLENBRONCK DE COCK** is er niet zelf geweest, wel een verontruste bewoner, de heer Zahradnik.

De heer **ZAHRADNIK** spreekt in namens 538 bewoners van de Kadoelenweg, Buiksloterdijk en omgeving over het verdwijnen van buslijn 92. Er komt geen andere bus voor in de plaats en de bewoners maken er massaal bezwaar tegen. De stadsregio verwijst hen naar haltes die soms op 1 km afstand liggen, door een park zonder sociale controle heen en soms ook geen stoep zodat men op de rijweg moet lopen. Ook spreker overhandigt handtekeningen uit protest.

Mevrouw **BERGERVOET** begrijpt dat het aantal passagiers seizoensgebonden kan zijn. Betreft het ook een scholierenroute?

De heer **ZAHRADNIK** beaamt dat. Vooral in de winter staan er veel scholieren op de halte. Soms rijdt de bus door, omdat deze te vol is.

Mevrouw **BOERLAGE** spreekt op persoonlijke titel over het openbaar vervoer en de luchtkwaliteit. Het is goed dat de Rekenkamer nu de effectiviteit van Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) onderzoekt. Ook de scheiding in beleid tussen klimaat en luchtkwaliteit is verstandig. Luchtkwaliteit hangt nauw samen met goed openbaar vervoer en minder auto's uit de regio in de stad. Uitbreiding van verkeer veroorzaakt meer ongezonde mensen en ziekteverzuim en de Raad moet er maatregelen tegen nemen. De wethouder moet in Den Haag opkomen voor de Amsterdamse gezondheidszorg.

Mevrouw **DISSELHOFF** spreekt in namens wijkopbouwcentrum Buitenveldert over het openbaar vervoer bij het VU Medisch Centrum en de kruising Buitenveldertselaan. Daar wordt onder andere gewerkt aan de bouw van een school, VU en Noord/Zuidlijn. Als de Amstelveenlijn metro wordt, verdwijnen lijnen 5 en 51. In 2013 zou met de bouw kunnen worden begonnen. Deskundigen hebben zich tegen het doortrekken van de lijn gekeerd. De verwachte groei van het aantal reizigers is niet aantoonbaar, noch aannemelijk te maken en de kosten wegen niet op tegen de baten. De Noord/Zuidlijn is pas in 2018 klaar en de kosten lopen alleen maar op, naast vele andere nadelen van een verlengde metrolijn zoals verkeerschaos. Die moet er niet komen.

A.5.

Actualiteiten

Mevrouw **ALBERTS** vraagt naar aanleiding van de aangekondigde bezuinigingen op het Amsterdamse openbaar vervoer wat de wethouder gaat doen in de richting van de

minister. Meer autoverkeer zorgt voor een slechte luchtkwaliteit. Hoe wordt de gemeenteraad betrokken bij de bezuinigingen, ook nu de minister denkt over het openbaar aanbesteden van het openbaar vervoer?

Wethouder **WIEBES** is al vaak in Den Haag geweest om over dit probleem te praten en heeft de minister laten zien wat er gebeurt als het voorstel wordt doorgevoerd. Dat is voor Amsterdam onmogelijk. Ook de minister is daar inmiddels van overtuigd. Naast de bezuinigingen voor de concessie Amsterdam speelt mogelijk ook een aanbesteding, waardoor het onmogelijk wordt de inbestedingswinst van 28 miljoen euro te realiseren. Dan begint Amsterdam de bezuinigingsperiode met een achterstand van drie keer 28 miljoen euro. De problemen versterken elkaar en ook daarvan is de minister overtuigd. Daarom is een gezamenlijk team opgericht om opties uit te werken aan de hand van berekeningen. Dat zal tot februari 2011 duren.

De concessieperiode duurt van 2012 t/m 2017, terwijl vóór 1 december 2010 de consequenties voor het GVB duidelijk moesten zijn. Dat lukt niet, wel zijn de budgettaire hoofdlijnen aangegeven. Advies over het bezuinigingspakket 2012 wordt aan de Raad op 20 januari gevraagd en eind januari 2011 in de Raad besproken. Voor de periode 2013 tot 2017 is meer tijd. Op 15 maart 2011 wordt een voorstel in de stadsregio besproken, waarvoor ook een advies van de gemeenteraad wordt gevraagd. Hopelijk is er voor 15 maart 2011 sprake van een doorbraak in het overleg tussen stadsregio en Den Haag.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt over de ambtelijke werkgroep met het ministerie of Amsterdam en de stadsregio samen optrekken met Rotterdam en Den Haag. Bij het advies van de Raad over wijzigingen in het lijnennet dient een inspraaktraject te worden gekoppeld.

De heer **MOLENAAR** begrijpt dat de werkgroep tot februari zaken berekent, en op 20 januari 2011 wordt al advies van de Raad gevraagd. Hoe kan dat?

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat het in januari 2011 gaat om het pakket van 2012. De berekeningen gaan over de periode daarna. De contouren van het lijnennet 2012 moeten duidelijk zijn op 20 januari 2011, als informatievoorziening aan de Raad. De minister heeft gezegd dat zij de bezuinigingen niet zal terugtrekken. Ook zal zij de plicht tot aanbesteden handhaven. Daarover is spreker met de minister in gesprek. Mocht het niet lukken de minister op andere gedachten te brengen, dan is significant uitstel van de aanbestedingsplicht geboden. Wat van Amsterdam wordt verlangd is niet mogelijk, ook omdat de problemen elkaar financieel versterken. Wat dat betekent voor de politieke besluitvorming is nu niet met zekerheid te zeggen. De drie steden zitten niet helemaal in dezelfde positie, maar trekken wel samen op in de werkgroep voor een oplossing op hoofdlijnen. Een inspraakprocedure over het programma van eisen 2013-2017 wordt georganiseerd. Die ruimte is er voor de lijnvoering 2012 helaas niet.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt zich af waarom niet. In Haaglanden kan het blijkbaar wel. Zij komt er in regioraad op terug.

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat de nieuwe concessie op 1 januari 2012 in gaat. Wat betekent dat voor 2012 en 2013, als er een nieuw programma van eisen moet worden opgesteld en pas in 2014 een nieuwe concessie kan worden verleend? Gaat de huidige concessie door tot 2014?

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat de wijzigingen al aan het GVB doorgegeven hadden moeten zijn. Strikt genomen is de gemeente gehouden de aanbesteding per 1 januari 2012 te hebben gerealiseerd. Mocht men gedwongen worden de concessie per 2014 aan te besteden, dan zit er niets anders op dan in de tussenliggende periode te zorgen voor een overbruggende concessie met het GVB, met een bij het budget passend lijnennet.

Mevrouw **ALBERTS** pleit ervoor raadsbreed de minister ervan te overtuigen dat

het openbaar vervoer bij de gemeente in goede handen is.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de minister een positieve houding heeft. Het is een liberale minister die begrijpt dat de economische groei moet komen van de drie snelst groeiende kerngebieden, waaronder Amsterdam. Daar moet worden geïnvesteerd in bereikbaarheid en goed openbaar vervoer, terwijl de luchtkwaliteit er sterk onder druk staat. Zij streeft niet naar het schrappen van een kwart van het Amsterdamse lijnennet. Er zijn in het gezamenlijke team veel mensen bezig met het uitrekenen van de opties en slimme alternatieven.

A.6.

Conceptverslag van de openbare vergadering van de Raadscommissie VVL van 11 november 2010

Akkoord.

A.7.

Openstaande toezeggingen

De **VOORZITTER** geeft aan dat de toezegging Audits Rijkswaterstaat Noord/Zuidlijn is afgedaan met de bespreking op 11 november 2010.

A.8.

Termijnagenda

De heer **MOLENAAR** wil het antwoord op zijn vragen over de effectiviteit van de milieuzone voor vrachtverkeer agenderen in de commissie, gevoegd met de eigen notitie van de wethouder. De Q3 Noord/Zuidlijn, Verordening mobiliteitsfonds en het plan van aanpak verkeersveiligheid staan ondanks toezegging niet op de agenda. Kan de wethouder er bij de dienst op aandringen de termijnen te halen? Over het brommerbeleid is een jaar geleden een motie aangenomen en dat wordt nu doorgeschoven naar het derde kwartaal 2011. Twee jaar voor het uitvoeren van een motie is te lang.

Wethouder **WIEBES** zal de termijnagenda voortaan scherper aansturen.

A.9.

Openstaande schriftelijke vragen

Er zijn geen vragen.

A.10.

Rondvraag / TKN-lijst

De heer **MANUEL** geeft aan dat betalingen in de parkeergarages per uur en niet per minuut plaatsvinden. De Raad heeft er een motie over aangenomen, maar het College wilde de motie-Flos niet uitvoeren. Nu is een motie van de PvdA in de Tweede Kamer aangenomen om het per minuut betalen verplicht te stellen. Wat gaat de wethouder eraan doen?

Wethouder **WIEBES** heeft in een brief aan de Raad aangegeven dat de motie moet worden uitgevoerd, maar dat hij er in dit jaar geen middelen voor kan vinden. Hij hoopt er de komende jaren wel geld voor te vinden.

De heer **MANUEL** constateert dat de wethouder 3,2 miljoen euro weghaalt bij de burgers en bezoekers van de stad. Er ligt ook een motie van de Tweede Kamer.

Wethouder **WIEBES** stelt vast dat het budgetrecht bij de gemeenteraad ligt en niet bij de Tweede Kamer.

De heer **BOOMSMA** constateerde onlangs dat er in het openbaar vervoer reclame voor flitskrediet wordt gemaakt. Dat is woeker en creëert problemen. Kan de gemeente de reclame laten verwijderen?

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat een maas in de wet betekent dat het is toegestaan. Het is niet aan de gemeente welke reclame het GVB in de tram wel of niet moet toestaan.

De heer **BOOMSMA** wijst erop dat de gemeente eigenaar van het GVB is. Vaak nemen mensen die in de schulden zitten hun toevlucht tot dit soort kredieten. Kan de wethouder het GVB vragen de reclame te verwijderen?

Wethouder **WIEBES** merkt op dat men reclame maakt voor tal van schadelijke zaken. Dat is aan de wetgever, of men kan als concessieverlener bepaalde zaken verlangen. Dit voorval past daarin niet.

Mevrouw **ALBERTS** wil TKN-stukken 3 en 4 agenderen. Stuk 1 moet worden betrokken bij de bespreking van het openbaar vervoer in Buitenveldert en Rivierenbuurt. Kan de wethouder meer vertellen over het onderzoek naar de DIVV?

Wethouder **WIEBES** heeft de vorige keer al gemeld dat het onderzoek goed verloopt. Er is voldoende ruimte voor waarheidsvinding door de onafhankelijke expert. In het eerste kwartaal 2011 volgt een eerste rapportage.

De heer **MOLENAAR** heeft bij TKN-stuk 2 over de autovrije dag gevraagd om inzage in de autovrije zones bij evenementen, die de wethouder per evenement wil laten bekijken. Wat betekent dat voor 2011, 2012, 2013 en 2014? Spreker wil een overzicht ontvangen per evenement vanaf 2011. Twee jaar geleden is een scooter- en bakfietsparkeerplaats voor het Centraal Station aangelegd. Daar staan nu vooral fietsen geparkeerd. Kan er meer toezicht en handhaving voor deze bestemming plaatsvinden?

Wethouder **WIEBES** zal de lijst evenementen aan de commissie opsturen. De burgemeester bepaalt hoe men omgaat met de autoluwe omgeving. Over de parkeerplek voor scooters en bakfietsen zal de wethouder met het stadsdeel gaan overleggen.

Mevrouw **BERGERVOET** wil TKN-stuk 6 agenderen, het arrangement sociale veiligheid openbaar vervoer. De inrichting van het Stationseiland is momenteel erg rommelig en daarover wil spreekster tijdens de volgende commissievergadering doorpraten.

Financiën

11.

Begroting 2011

De **VOORZITTER** geeft aan dat vandaag de tweede termijn plaatsvindt met de preadviezen en het al dan niet intrekken van moties en amendementen.

Insprekers

De heer **PAPPOT** spreekt in namens de kunsthandelaars van het Spiegelkwartier over het grote nut van Stop+Go. Naast de Utrechtsestraat, Noordermarkt en de negen straatjes is ook zijn winkelstraat lastig te bereiken met openbaar vervoer, behalve met deze bus. De communicatie over de lijn is de afgelopen jaren knullig aangepakt, zodat maar weinig mensen er mee bekend zijn. Spreker hoopt dat daaraan de nodige aandacht wordt geschonken, als de buslijn wordt gehandhaafd.

Mevrouw **GERACI** pleit op persoonlijke titel tegen het opheffen van Stop+Go. In zes dagen tijd heeft zij meer dan 1600 handtekeningen opgehaald. De reacties waren overweldigend positief over de buslijn. Voor veel mensen is Stop+Go onmisbaar: van studenten aan het conservatorium tot mensen die moeilijk ter been zijn en naar het ziekenhuis moeten. In de bus heerst een vriendelijke sfeer. Een waar stukje poëzie, waar gebeurt dat nog in het Amsterdamse openbaar vervoer?

De heer **KLATSER** vraagt in dit verband naar de gevolgen van het niet rijden van lijn 4 in de Utrechtsestraat.

Mevrouw **GERACI** is zelf goed ter been, maar andere bewoners niet en die ondervinden veel nadeel, omdat zij in hun mobiliteit beperkt worden nu lijn 4 niet rijdt.

Mevrouw **BLANES** gaat op persoonlijke titel in op het belang van Stop+Go. De bus is het enige vervoersmiddel van Noordermarkt naar de Stopera en passeert alle dwarslijnen in de stad. Zonder bus zal men de auto pakken en lang naar een parkeerplek moeten zoeken. Dat maakt de stad niet autoluw. De kleinschaligheid van de bus bevordert de vriendelijkheid. Nadeel zijn de late begin- en vroege eindtijd van de bus. Eerder is gesuggereerd de cirkel van de stad vol te maken, maar dat idee is helaas nooit uitgevoerd. Ook reclame is niet doorgevoerd.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt naar de consequenties voor haar, als de bus niet meer rijdt.

Mevrouw **BLANES** zou de auto moeten gebruiken. Vroeger werden ook kinderen in de bus naar school gebracht, maar daarvoor moeten de bustijden worden uitgebreid. Vanaf de start van de Opstapper heeft men geprobeerd hem te saboteren.

Mevrouw **VAN ES** spreekt in op persoonlijke titel. Zij woont op de Prinsengracht en maakt veel gebruik van Stop+Go na een ongeval met de fiets, zodat de bus uitkomst bracht voor bezoeken aan de arts. Ander openbaar vervoer is er niet. Veel toeristen van cruiseschepen willen naar het museum en kunnen goed gebruikmaken van deze aantrekkelijke buslijn. Waarom wordt daarvoor niet meer reclame gemaakt?

De heer **BIJLSMA** spreekt in op persoonlijke titel over de Opstapper. Hij heeft zelf een amendement opgesteld en uitgedeeld om de bus beter in de markt te zetten. De Opstapper staat in het verkiezingsprogramma van de PvdA, GroenLinks, SP en D66. Vanmiddag wordt een onderzoek van O&S toegestuurd over het gebruik van de bus, waaruit blijkt dat één op de tien Amsterdammers er gebruik van maakt. Onder mensen van buiten de stad laat de bekendheid te wensen over. Daar ligt een groot potentieel, maar daarvoor is tijd nodig. Het GVB heeft onvoldoende aan een goede exploitatie van Stop+Go gedaan. Stadsmobiel is daartoe wel bereid. Spreker stelt voor dit jaar de buslijn te financieren, waarna Stadsmobiel over een half jaar betere cijfers kan laten zien en een uitgebreid plan voor de komende jaren kan worden voorgelegd bij de volgende begrotingsbesprekingen. Spreker hoopt op voldoende steun voor het amendement.

De heer **MOLENAAR** geeft aan dat het preadvies op het amendement van mevrouw Frijda spreekt van 900.000 per jaar en niet 750.000 euro. Waarom vraagt het GVB dat bedrag?

De heer **BIJLSMA** wijst erop dat het contract drie jaar geleden is afgesloten en het GVB niet heeft geprobeerd extra inkomsten te genereren. Het afgelopen jaar konden alle mensen met een vervoersabonnement gratis meerijden. Die zijn niet geregistreerd, zodat het feitelijke gebruik hoger ligt. Met 750.000 euro kan men komend jaar bewijzen dat de bus meerwaarde heeft en een betere kostendekkendheid mogelijk is.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt of Stadsmobiel beter is toegerust voor de exploitatie van Stop+Go.

De heer **BIJLSMA** heeft het achtpuntenplan opgesteld na intensief overleg met Stadsmobiel. Het is gebaseerd op de mogelijkheden die zij zien.

De heer **KLATSER** vraagt per wanneer Stadsmobiel de bus wil gaan bedienen.

De heer **BIJLSMA** wijst erop dat mensen van Stadsmobiel de bus nu al besturen. Het contract met het GVB loopt per 1 januari 2011 af, maar als de Raad het een jaar blijft financieren, kan Stadsmobiel de exploitatie overnemen. Vrijwilligers zijn geen optie, ook omdat de verzekeringen dat niet toestaan.

Mevrouw **VAN DER LELY** spreekt namens de winkeliersvereniging Negen Straatjes over het verdwijnen van Stop+Go. De bus genereert veel bezoek. Er is geen openbaar vervoer in de buurt die bekend staat voor het service bieden aan het publiek. Stop+Go hoort daar bij. Spreekster pleit voor de uitbreiding van de cirkel, met verbinding naar Geldersekafe en openbare bibliotheek.

Mevrouw **BROUWER** spreekt op persoonlijke titel en pleit voor de unieke bus Stop+Go. Daarvan wordt met veel plezier gebruikgemaakt, vooral door de oudere reizigers. De verbinding naar de bibliotheek is nuttig. Het is onbegrijpelijk dat veel geld gaat naar een metrolijn die de komende vijf jaar nog niet in gebruik is, terwijl de Opstapper slechts 900.000 euro kost.

De heer **MOLENAAR** vraagt of de stadsdeelraad een bijdrage aan de exploitatie wil leveren.

Mevrouw **BROUWER** ontkent dat. De stadsdeelvoorzitter verwees naar de gemeenteraad, terwijl het stadsdeel in spreeksters ogen best een bijdrage moet kunnen leveren.

De **VOORZITTER** schorst de vergadering van 10.55 tot 11.00 uur.

Tweede termijn

Mevrouw **BERGERVOET** heeft kennisgenomen van de preadviezen op de moties. Motie 657 kreeg een positief preadvies en ging over de verkeersveiligheid en educatie van middelbare scholieren. De stadsregio doet al het een en ander op dat gebied en wellicht kan de gemeente daarbij aansluiten. De schoolverkeerspleinen zijn bedoeld voor lagere scholen. De motie 677 over de Opstapper wil spreekster handhaven, omdat de PvdA hecht aan dit soort fijnmazig openbaar vervoer, waar ook in de stad. In de vorige periode is een initiatief ingediend voor fijnmazig openbaar vervoer in de wijken. Die staat op de termijnagenda, maar er is voorlopig geen geld voor. Er moet voor pijnlijke ingrepen worden gekozen. De komende bezuinigingen op BDU zullen ervoor zorgen dat in alle delen van de stad lijnen worden opgeheven en die mensen zullen bij de Raad gaan aankloppen. Die willen dan ook graag een Opstapper. Toch wil de PvdA de bus redden.

De heer **KLATSER** vraagt of er genoeg gekwalificeerde vrijwilligers te vinden zijn en of het in die vorm mogelijk is.

Mevrouw **BERGERVOET** wijst op een buurtbus in Nootdorp bij Zoetermeer, die met vrijwilligers rijdt. Daarvoor moet men examen doen. Dat kan op korte termijn. Men moet de Opstapper continueren als pilot voor een vrijwilligersinitiatief dat ook elders in de stad kan worden ingezet. Daarom vraagt spreekster waarom deze goedkope variant toch nog 300.000 euro moet kosten. Over de 65 miljoen euro voor het onder luchtdruk ontgraven van Vijzelgracht heeft spreekster goede uitleg van ambtenaren gekregen, wel is de vraag waarom een risicoreservering van 17,9 miljoen euro nodig is. Kan dat bedrag nader worden onderbouwd?

De heer **SCHIMMELPENNINK** heeft een andere mening over de Opstapper. Waarom heeft de commissie het genoemde onderzoek van DIVV uit 2010 niet ontvangen? Spreker begrijpt dat er moet worden bezuinigd op het openbaar vervoer in de stad. Er zijn zware lijnen met hoge bezettingsgraad en zwakkere lijnen met een lage bezetting. Alleen op zware lijnen kan het openbaar vervoer niet draaien. Spreker wil de Opstapper gebruiken als een pilot met een dekking van onder de 400.000 euro, door een verlaging van de frequentie en voldoende steun te zoeken bij bedrijven. Dat model kan ook in andere wijken zijn waarde bewijzen, waar men een verbinding moet missen, zoals nu op de Kadoelendijk. Het voorstel van de heer Bijlsma moet worden aangepast, wil hij er zijn steun aan kunnen geven.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt of de heer Schimmelpennink een minderheidsstandpunt inneemt binnen zijn fractie. Wat vindt hij van motie 676?

De heer **SCHIMMELPENNINK** beaamt dat hij een ander standpunt dan de PvdA-fractie heeft. Hij heeft geen antwoord op de tweede vraag.

De heer **KLATSER** vraagt of het gaat om een motie van de PvdA of de heer Schimmelpennink. Hij stelt voor samen met de heer Schimmelpennink een amendement of motie in te dienen.

Mevrouw **BERGERVOET** heeft het fractiestandpunt van de PvdA uitgesproken.

De heer **VAN 'T WOUT** sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Bergervoet over deze tijd van bezuinigingen en keuzes maken. De VVD is voorstander van het parkeren per minuut en begrijpt dat veel mensen gehecht zijn aan de Opstapper. Hoezeer wethouder Wiebes in Den Haag zijn best ook zal doen, bezuinigingen zullen in enige vorm toch moeten worden doorgevoerd. De Raad moet rekening houden met precedentwerking door het oneens te zijn met elk te schrappen punt in de begroting. Mensen in Zuid-Oost en West hebben net zoveel recht op goed openbaar vervoer als in de grachtengordel.

De heer **KLATSER** merkt op dat de Opstapper naar een andere opzet en een ander innovatief model kan overschakelen. Die mogelijkheden moeten worden onderzocht.

De heer **VAN 'T WOUT** is alleen geïnteresseerd in voorstellen die geen geld kosten, omdat hij zelf ook dekking voor zijn moties nodig heeft, bijvoorbeeld voor het voorstel over het wegslepen van voertuigen.

Mevrouw **FRIJDA** denkt de bus praktisch kostendekkend te kunnen maken. Men wil de gelegenheid krijgen.

De heer **VAN 'T WOUT** stelt vast dat daarvoor geen geld in de begroting is te vinden. Hij kan de preadviezen in het algemeen volgen. De strekking van de moties van GroenLinks en CDA over de kostendekkendheid van vergunningen voor taxi's is sympathiek, maar spreker vraagt zich af wat er dan nog bijkomt. Wordt deze vergunning net als iedere andere vergunning behandeld? Gaan de goeden niet onder de kwaden lijden? Motie 673 gaat over het wegslepen van voertuigen en het College vraagt om een dekking, maar staat wel open voor mogelijkheden langer in de nacht. Om wat voor bedragen gaat het dan?

De heer **MOLENAAR** dankt voor de antwoorden op de gestelde vragen. De ambitie bij de verkeersslachtoffers mag omhoog. Spreker stelt voor dat te betrekken bij een motie van de coalitie over de doelen van het programakkoord. Met betrekking tot de Weesperstraat is hij blij met het integrale schetsontwerp van het masterplan Wibautas. Ook is spreker tevreden over het preadvies over voorhand over de Utrechtsestraat en herziening uitvoering 2011 van 2,57 miljoen euro. Die investering moet eerst in de Raad worden besproken en de wethouder onderschrijft dat. De voorstellen 661 en 662 worden

betrokken bij het gezamenlijke voorstel van de coalitie, met accenten erbij. Bij motie 636 over de automatische fietsenstalling mist spreker de reactie van de wethouder op het overleg met de stadsdelen. Centrum wil de locatie Rokin onderzoeken en stadsdeel Zuid wil een locatie rond de Ferdinand Bolstraat onderzoeken. De motie is in die zin aangepast. Motie 664 gaat over de garage annex fietsenstalling onder het Centraal Station. Er is in 2004 een quick scan gehouden. Daarin staat dat de haalbaarheid kan worden bepaald als de diepwanden gereed zijn. Komend jaar is dus een goed moment om de haalbaarheid te bepalen, al zal de ontsluiting een waagstuk worden. Maar ook voor NS-Prorail zal ontsluiting nodig zijn. Daarom moeten de mogelijkheden worden besproken in de commissie. Als de wethouder bereid is een voorstel op te stellen, dan kan GroenLinks de motie intrekken. Het preadvies over belanghebbendenparkeren is onbevredigend, omdat sprake zou zijn van een gedoogsituatie in Buitenveldert, al is het niet toegestaan. Het belanghebbendenparkeren is een van de maatregelen in het plan voor de autoluwe stad. Motie 665 wordt gehandhaafd.

Motie 666 gaat over het beheerniveau van de openbare ruimte en krijgt steun van de Kamer van Koophandel. Mocht er in de Raad voldoende steun voor deze motie bestaan, dan is GroenLinks bereid er de dekking van 400.000 euro voor te vinden in de vorm van een amendement. Motie 667 over P&R is aangepast, waarbij wel wordt vastgehouden aan differentiatie en de A10 niet de grens vormt en ter beoordeling van de wethouder is. Hoe dichter naar het centrum, hoe duurder P&R moet zijn. Motie 647 van de heer Van Drooge en motie 668 hebben dezelfde strekking en kunnen worden samengevoegd. Motie 669 gaat over de IJtram. Die blijkt duurder vanwege tunnelveiligheid, maar de twee moties moeten worden uitgevoerd. Kan de wethouder daaraan tegemoetkomen? Als het te veel kost, kan de Raad er een amendement voor aannemen. Amendement 670 richt zich op het Leidseplein, waar vier nieuwe theaters nog eens vijf jaar zouden moeten wachten op herinrichting. De aanpak van de Leidsebrug moet worden versneld en de rest kan men ook eerder aanpakken. GroenLinks handhaaft het voorstel. Bij Stop+Go is het voorstel van Red Amsterdam sympathiek, omdat men ook de frequentie en kosten wil gaan doen. Als een derde van de kosten uit de centrale stad kan komen, een derde uit meer eigen inkomsten en een derde van het stadsdeel, is spreker bereid het voorstel te steunen.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of ook voor andere stadsdelen dergelijke buslijnen kunnen worden gerealiseerd. Waar moet het geld vandaan komen?

De heer **MOLENAAR** weet van de afspraken over de buurtbus in het programakkoord en vindt het een goed plan van de PvdA. Reguliere lijnen vervangen door buurtbussen is geen goed plan, maar het model Stop+Go kan ook in andere stadsdelen zeker succes hebben. Stadsmobiel moet naast het GVB een offerte uitbrengen en een kans krijgen de bus te exploiteren.

Mevrouw **BERGERVOET** concludeert dat GroenLinks hetzelfde wil, maar er geen geld voor heeft gevonden.

De heer **MOLENAAR** beaamt dat, maar naast de frequentie en tarieven is een bijdrage van stadsdeel Centrum nodig.

De heer **HOEK** sluit niet op voorhand uit dat zijn fractie een deel van de 65 miljoen euro bij de Noord/Zuidlijn als dekking wil gebruiken voor andere wensen. Dat komt bij het volgende agendapunt aan de orde. Het gaat dan over de risicoreservering voor het ontgraven van de Vijzelgracht.

De heer **MANUEL** merkt op dat het College helaas alle moties van D66 heeft ontraden. Motie 656 gaat over P&R en de verkeersaantrekkende werking ervan. Het College geeft aan dat er nog over zal worden gesproken, zodat hij die motie zal intrekken. De argumentatie van het College over de motie over informatiepalen bij het openbaar vervoer wijst erop dat 95% door de stadsregio wordt betaald, maar de motie betekent een mogelijke bezuiniging voor Amsterdam van 200.000 euro. D66 pleit ervoor nieuwe vormen

van informatievoorziening in te zetten, ook niet als een groot deel ervan wordt gefinancierd door de stadsregio. Motie 658 gaat over de boombrug voor de eekhoorns en het College erkent het belang maar heeft er geen geld voor over. Het kost niet veel en er is voldoende geld in het mobiliteitsfonds. Hopelijk wordt de motie door andere partijen gesteund. Motie 659 over een fietsenstalling bij het Rietlandpark wordt ontraden, omdat het stadsdeel er al iets aan zou gaan doen. Ook vorig jaar is dezelfde argumentatie gebruikt. Wordt de stalling in 2011 wel gerealiseerd? Motie 660 pleit voor een compact en dynamisch openbaar vervoer, waarbij een model als Stop+go of Opstapper vanuit de markt ondersteund mogelijk moet worden gemaakt met een overbruggingssubsidie. D66 steunt de moties 644, 647, 662, 663, 664, 666, 668, 669 en 675. Over andere moties wordt nog doorgesproken.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat het belanghebbendenparkeren onderdeel is van het D66-programma. Waarom steunt D66 de motie niet?

De heer **MANUEL** zoekt het nog op.

Mevrouw **ALBERTS** zal een motie indienen over de preventie van fietsendiefstal en het graveren. Dat is succesvol en moet men niet afschaffen, al hoort het eigenlijk bij openbare orde en veiligheid. Besparing van het fietsdepot moet niet ten koste gaan van het preventiebeleid tegen fietsdiefstal. Er is de 65 miljoen euro verhoging van het risico bij de Noord/Zuidlijn, direct ingevuld vanwege het ontgraven van de Vijzelgracht. De nattevingerberekening van de commissie-Veerman wordt een jaar later al aangepast. De SP stelt voor de berekeningen opnieuw uit te voeren en een nieuwe begroting in het voorjaar met betrekking tot dit onderwerp in de Raad te bespreken. Spreekster wil de kwartaalrapportages Noord/Zuidlijn eerder ontvangen, omdat telkens sprake is van achterhaalde informatievoorziening aan de Raad. In de derde rapportage 2010 zal sprake zijn van een latere einddatum, wat weer extra kosten met zich zal meebrengen. De SP pleit ervoor niet verder te gaan met nieuwe projecten, zoals het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen en het plan voor de ICT. Zaken als de Opstapper komen in de knel als er te veel geld naar grote projecten moet gaan.

De heer **VAN DROOGE** vraagt of men de ICT niet wil doen, terwijl daarbij juist kan worden bezuinigd en er nu te veel geld voor wordt uitgegeven.

Mevrouw **ALBERTS** vindt het een complex onderwerp dat men eerst goed moet doorberekenen.

De heer **VAN DROOGE** wijst erop dat de heer Ivens een ander standpunt had.

Mevrouw **ALBERTS** begrijpt dat, maar het ging haar om de denktrant die achter haar kritiek zit. Zij is het eens met de heer Ivens.

De heer **VAN DROOGE** merkt op dat de zwaarste klappen van de begroting in het ruimtelijk beheer vallen, terwijl de infrastructuur toch een kerntaak van de gemeente is. De Verordening van het mobiliteitsfonds moet worden aangepast. Dat wil zeggen dat 10 miljoen euro in de begroting ondeugdelijk is, zolang die aanpassing niet is doorgevoerd. Er is sprake van een ondeugdelijke begroting. Bij de motie over de graffiti zoekt spreker naar een andere dekking. Hij steunt de motie van D66 over de eekhoorns. Motie 645 wordt aangepast naar aanleiding van opmerkingen van het College en motie 649 zal het CDA intrekken. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer vereist blijvende aandacht. Motie 646 over het wegenonderhoud zal spreker intrekken. Bij motie 647 over de taxi's zal het CDA samen met D66 een voorstel opstellen. Motie 648 gaat in op het parkeren in Buitenveldert en Slotervaart. Die wordt aangepast om in de regelgeving op te leggen aan de stadsdelen dat er een draagvlakmeting plaatsvindt. Spreker zal zijn motie 650 over de pottenbakkei handhaven.

De heer **DONKER** heeft geen moties ingediend, wel kan hij de motie van Red

Amsterdam over de Opstapper steunen. De vorige raadsvergadering heeft hij een vraag gesteld over de niet-betaalde geleden voor het VOV-team. De vrijval van twee keer 500.000 euro zou in het voorzieningenniveau worden opgenomen, zodat er geld over is voor andere zaken. Is dat zo? Daarmee kan de Opstapper worden gered.

Mevrouw **FRIJDA** is verbijsterd over het voornemen van wethouder Wiebes en het GVB om per januari 2011 over te gaan tot opheffen van Stop+Go. Er worden al voorbarige folders van die strekking gedrukt en verspreid. Voor de wethouder levert de opheffing een dankbare metafoor om de Amsterdammers uit te leggen wat bezuinigen betekent. De 750.000 euro staat in geen verhouding tot de opeenstapeling van kleine risico's met grote gevolgen elders in de stad. De aangekondigde opheffing is een klap in het gezicht van de Raad die nog moet beslissen over een tijdelijke voortzetting van de exploitatie. Dan kunnen alle alternatieve scenario's worden bekeken en doorgerekend. Het GVB heeft niets gedaan om de lijn tot een succes te maken. Er zijn voldoende mogelijkheden om de inkomsten te verhogen, met behulp van een publiciteitscampagne voor Amsterdammers en toeristen, uitbreiding van de cirkellijn, een andere exploitant en verhoging van de ritprijs. Spreekster rekent op een raadsbrede steun voor het behoud van de Opstapper.

Mevrouw **BERGERVOET** vraagt of mevrouw ook rekening houdt met mensen in Noord op de Kadoelendijk.

Mevrouw **FRIJDA** was van plan er op bezoek te gaan en te vragen hoe de problemen daar kunnen worden opgelost.

De heer **KLATSER** geeft aan dat bij de Utrechtsestraat geen duidelijkheid over de 2,57 miljoen euro is gegeven. Kan de wethouder daarop antwoorden? Spreker zal het amendement van de heer Molenaar steunen.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** bemerkt in de commissie een negatieve sfeer over de bezuinigingen op het openbaar vervoer en de houding van Den Haag. Het is waar dat de begroting onder vuur ligt en met de minister hard moet worden onderhandeld over de uitkleding van het lijnennet. Maar er is ook een ander beeld: er wordt bewonderenswaardig veel gepresteerd in de regio Amsterdam met betrekking tot de bereikbaarheid, zoals de Noord/Zuidlijn, de investering van 130 miljoen euro in de renovatie Oostlijn en een half miljard euro voor AMSYS.

Mevrouw **ALBERTS** vraagt of de wethouder vist naar een compliment.

Wethouder **WIEBES** wil ook de aandacht vestigen op de investeringen voor het Stationseiland, een langzaamverkeerpassage, autotunnel, busterminal met overkapping, een nieuw tramplan en de rode loper. Dat betreft honderden miljoenen euro's. In de stad komen 20.000 inpandige fietsenstallingen, naast investeringen in het hoofdnet fiets, de verkeerseducatie en het oplossen van de blackspots. Ook rond Amsterdam wordt flink gewerkt aan betere bereikbaarheid op de A1, A2, A4 en A10, waar voor miljarden euro's wordt geïnvesteerd, naast de spoorlijn tussen Schiphol en Lelystad.

De heer **MANUEL** vraagt naar de bedoeling van dit betoog.

Wethouder **WIEBES** begrijpt de somberheid van de commissie, maar de investeringen voor verkeer en vervoer in de regio staan niet stil.

De heer **VAN DROOGE** begrijpt dat, maar hij wijst op de enorme ombuigingen in de begroting. Verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening worden extra hard getroffen, terwijl sociale veiligheid in de publieke ruimte de kerntaak van de gemeente is. Het College maakt geen principiële keuze voor de hoofdtaken.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat de kerntaken worden uitgevoerd. Hij zoekt oplossingen voor het maximale effect per euro, met soms vervelende gevolgen, bijvoorbeeld om de auto niet meer in de nacht te kunnen ophalen als deze is weggesleept. Binnen elk terrein zoekt hij naar de minst effectieve euro en naar het profijtbeginsel, bijvoorbeeld bij de taxivergunningen.

De heer **VAN DROOGE** herinnert het College eraan dat hij anderhalf jaar geleden al wilde discussiëren over de gemeentelijke nullijn. Een principiële discussie was en is nodig.

Wethouder **WIEBES** gaat in op motie 677 van de PvdA over de vrijwilligersbus, waarvan de kosten 40.000 euro per jaar zijn. Het gaat om zes of zeven bussen, naast de kosten voor vrijwilligers, verzekeringen en begeleiding van 7.500 euro per jaar per bus. Samen is dat ongeveer 300.000 euro per jaar. De 17,9 miljoen euro risicoreservering komt ter sprake bij het volgende agendapunt. De VVD-motie over de taxibranche hangt samen met het profijtbeginsel, waarvan juist de goede taxi's zullen profiteren. Het doorberekenen van de kosten voor het opzetten van een branchevereniging gebeurt wel vaker. Voor de langere openstelling van het depot voor auto's gaat het om jaarkosten van 20.000 euro per extra uur. Er zijn drie locaties in de schacht langs de rode loper. De Munt wordt zoals al is toegezegd onderzocht door stadsdeel Centrum. De schacht op het Rokin is geconserveerd voor toekomstig gebruik en die op de Ferdinand Bolstraat is bedoeld voor nooduitgangen en niet beschikbaar voor andere toepassingen. Daarom adviseert spreker de heer Molenaar zich te richten op de Munt. Motie 664 gaat over de stalling onder het Centraal Station. De inventiviteit van de heer Molenaar bij het aandragen van alternatieven is toe te juichen, maar een stalling daar is al eerder onderzocht door de dienst. Nu de diepwanden er zijn, is er meer dan vroeger een risico voor de voortgang. De kosten, baten en gebruiksmogelijkheden staan niet in verhouding tot elkaar. Het sympathieke idee is volgens professionals onuitvoerbaar.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat sprake is van een nieuw argument, namelijk de voortgang van de Noord/Zuidlijn. Kan de wethouder schriftelijk ingaan op zijn verzoek? Dan kan spreker zijn motie intrekken.

Wethouder **WIEBES** vindt de formulering in het preadvies bij motie 664 voldoende. Hij beschouwt de differentiatie in P&R als een van de instrumenten, als er voldoende aanleiding voor bestaat. Er nu al toe besluiten is prematuur. Over de fietsen in de IJtram is het preadvies negatief, gezien het feit dat er geen dekking voor is aangegeven. Wel wil de wethouder nog eens bekijken hoe ver men komt met het huidige budget en volgend jaar opnieuw een afweging maken. Hij zal proberen zover mogelijk te komen bij de uitvoering van de motie.

De heer **HOEK** stelt voor daarbij ook uit te leggen hoe de tunnelveiligheid roet in het eten kan gooien.

Wethouder **WIEBES** is die kritische opmerking uit het hart gegrepen. Het is denkbaar dat de tunnelveiligheidseisen te ver zijn doorgeschoten.

De heer **KLATSER** vraagt om verduidelijking.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat de gemeente het soms niet eens is met de landelijke werkgroep tunnelveiligheid.

Mevrouw **ALBERTS** merkt op dat de gemeente ook niet voldoet aan de huidige eisen op het gebied van veiligheid.

Wethouder **WIEBES** beaamt dat de gemeente er momenteel nog niet aan voldoet. Aanzienlijke investeringen zijn de komende jaren nodig. Spreker wil het

Leidseplein zo snel mogelijk af hebben, maar dat is onhaalbaar, zo beweren de professionals. Een realistische timing is nodig. Het kan niet in 2013 of 2014 klaar zijn.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat de motie vraagt om het uiterste te doen voor een versnelling. Als daarvoor extra geld nodig is, kan de Raad ertoe besluiten. Voor het Leidseplein is nog geen integrale planning gemaakt, zodat het preadvies prematuur is. Kan de wethouder de motie nog eens bekijken en adviseren hoe deze kan worden geformuleerd voor een positief preadvies?

Wethouder **WIEBES** heeft andere signalen van de ambtelijke organisatie ontvangen. Er is serieus gekeken naar de planning. Het is geen geldkwestie maar wel van volgorde van werkzaamheden, waarvan de Leidsebrug er één is. Veel fracties zijn voor de Opstapper en kiezen voor aanbesteding van dit openbaar vervoer, terwijl men het GVB voor de gemeente wil behouden. Het College wil de bus niet gebruiken als voorbeeld voor bezuinigingsdrift. Blijkbaar leeft het onderwerp ook onder de bevolking en Raad sterk. Een gewone rit in het openbaar vervoer ontvangt een bijdrage van €1, terwijl dat voor Stop+Go €6 is. De afgelopen tijd is een betere exploitatie en reclame uitgebreid bekeken en verbeterd, maar dat heeft geen positieve gevolgen voor de exploitatie gehad.

Mevrouw **FRIJDA** vraagt wie dat heeft gedaan. Het GVB was tegen het busje.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat het ook door de DIVV is gebeurd, naast het GVB.

De heer **SCHIMMELPENNINK** wijst erop dat de Hermitage reclame op de Opstapper is geweigerd door het GVB.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het GVB uitvoert wat de Raad en College aangeven. Niet het GVB bepaalt of exploitatie mogelijk is, maar de wethouder concludeert dat het in deze vorm niet lukt.

De heer **UITTENBOGAARD** wil een en ander laten doorrekenen en onderzoeken.

Wethouder **WIEBES** merkt op dat allerlei zaken al zijn onderzocht, zoals meer reclame, aangepaste frequentie en verhoging van de ritprijs. Het exploitatietekort van de bus is niet significant terug te dringen. Dat is jammer. De informatiepanelen bij het openbaar vervoer zijn volgens D66 ouderwets, maar veel mensen hebben behoefte aan goede informatievoorziening op de halte in deze vorm. De fietsdiefstalpreventie wordt niet gestopt, wel de graveeracties in de stad, evenals de controle van de handel.

Mevrouw **ALBERTS** geeft aan dat de daling van fietsdiefstal is geslaagd, juist door het handhaven en controleren. Als men dat weghaalt, gaat dat resultaat helaas verloren. Kan het samen met geld uit de openbare orde plaatsvinden?

Wethouder **WIEBES** stelt vast dat deze bezuiniging geen onomkeerbare maatregel is. Er is nu geen dekking voor.

Mevrouw **ALBERTS** wijst op de mogelijkheid van het fietsdepot zelf, naast de suggestie over OOV.

Wethouder **WIEBES** merkt op dat OOV zich eerder juist om financiële redenen heeft teruggetrokken uit het project. Dezelfde taken uitvoeren met minder geld is geen optie. Het project van het doortrekken van de Amstelveenlijn wordt mogelijkerwijs door de stadsregio en het Rijk betaald, maar dat is nog in berekening van kosten, baten en vervoerswaarde.

Mevrouw **ALBERTS** wijst erop dat het onderzoek 17 miljoen euro kost.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat dat bedrag niet in de Amsterdamse begroting staat. Het onderzoek is nuttig. De besluitvorming vindt later plaats op basis van de nodige cijfers. De Verordening mobiliteitsfonds komt in het eerste kwartaal 2011 aan de orde in de Raad. Eerder hoeft niet.

De heer **VAN DROOGE** vindt het niet mogelijk nu al 10 miljoen euro te reserveren voor een besluit dat nog niet is genomen.

Wethouder **WIEBES** ziet niet in waarom dat niet zou kunnen. Het oordeel is aan de accountant. Bij het parkeren in Buitenveldert blijkt dat het stadsdeel zich heeft bedacht en het preadvies is daaraan aangepast. Het stadsdeel gaat over de inspraak voor bewoners.

De heer **VAN DROOGE** stelt in zijn motie voor de centrale verordening erop aan te passen.

Wethouder **WIEBES** neemt er kennis van. Hij heeft over de motie in het kader van de pottenbakklei een negatief oordeel. De vrijval van 1 miljoen euro is al benut om de begroting rond te krijgen. De Raad neemt de besluiten, ook over Stop+Go waarover inderdaad nog niets is besloten. Wel lijkt het spreker onvermijdelijk te stoppen met de buslijn. Over de Utrechtsestraat komt nog een brief met antwoorden op de vragen over de 2,57 miljoen euro.

De **VOORZITTER** stelt voor door te vergaderen tot 13.30 uur. Een aantal agendapunten wordt doorgeschoven naar de volgende keer.

Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

V.12.

Gevolgen ontgraven station Vijzelgracht onder verhoogde luchtdruk

Inspreker

De heer **VAN LAMOEN** spreekt in namens vereniging De Bovengrondse. De meerkosten voor het ontgraven van station Vijzelgracht bedragen 68,3 miljoen euro, ten laste te brengen van de voorziening voor de kleine kans grote gevolgen (KKG). Uit een rapport van Deltaris van tien jaar geleden blijkt dat de stations Vijzelgracht en Ceintuurbaan onder hoge druk dienden te worden ontgraven. De kosten van het onder druk ontgraven moeten deel uitmaken van de projectkosten Noord/Zuidlijn en de prognose einde werk moet worden verhoogd met die meerkosten van 68,3 miljoen euro. De voorziening KKG bedroeg 110 miljoen, zodat slechts 42 miljoen euro resteert voor alle andere risico's in deze categorie. Welke omvang moet de voorziening KKG hebben? Spreker roept op een onafhankelijk instituut in te schakelen voor een second opinion op de risicoanalyse en –inventarisatie, inclusief de 17,9 miljoen euro risicoreservering voor het ontgraven van de Vijzelgracht.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt waarom een second opinion nodig is.

De heer **VAN LAMOEN** verwijst daarvoor naar de raadsenquête over de Noord/Zuidlijn, waaruit blijkt dat de Raad bij herhaling onjuist of onvolledig is geïnformeerd door het College. Vanaf nu moet de Raad haar controlerende functie serieus nemen en de prognoses ook extern laten toetsen.

De **VOORZITTER** geeft aan dat de heer Dijk een korte toelichting zal geven.

De heer **DIJK** (Noord/Zuidlijn) geeft een toelichting op de werkzaamheden en het risico van het onder verhoogde luchtdruk ontgraven op de Vijzelgracht. Die werkwijze is ook bij de Ceintuurbaan al toegepast. De waterdruk onder in de put wordt tegengehouden

door het gewicht van de grond. Die wordt echter weggegraven, wat het risico van het opbarsten van de put met zich meebrengt. Oorspronkelijk zat de werkwijze in de systematiek van de Noord/Zuidlijn, maar later zag men mogelijkheden het zonder verhoogde luchtdruk te doen, onder bepaalde voorwaarden zoals pompproeven. Daaruit blijkt dat de laatste meters grond onder verhoogde druk moeten worden ontgraven om het risico te voorkomen. Dat zeggen de mensen van het projectbureau, externe adviseurs, de aannemer en het technische lid van het commissariaat Noord/Zuidlijn. Afgelopen zomer is dat bekendgemaakt, waarna de gevolgen in kaart zijn gebracht voor de verdere planning. Daartoe is een taskforce samengesteld en het nu voorliggende stuk opgesteld.

Commissie

De heer **HOEK** heeft vertrouwen na het gesprek met de professionals, afgelopen week. Een nadere onderbouwing vraagt spreker over het gat tussen de rapportages en de brief over de 68 miljoen euro voor het onder druk ontgraven van het station op de Vijzelgracht. Het krediet kan pas worden afgegeven als de commissie erover is geïnformeerd en heeft gesproken. Het gaat hem vooral om het deel voor een risicoreservering voor zaken waarvan men niet weet of zij zullen plaatsvinden. Een deel van de 65 miljoen euro kan wellicht worden gebruikt voor dekking van andere belangrijke prioriteiten in de stad. Daarom moet de risicoreservering nader worden onderbouwd. Wat gaat gebeuren met de KKG's? Voor deze KKG's bestaat nog geen reservering, terwijl nu blijkt dat meer dan de helft van het ingeschatte bedrag al direct wordt uitgegeven aan de Vijzelgracht. Eerst is meer informatie nodig, waarna kan worden besloten tot een eventuele second opinion.

De heer **VAN DROOGE** vraagt naar de consequenties voor de begroting.

De heer **HOEK** geeft aan dat de consequentie zou kunnen zijn dat een deel van de 65 miljoen euro wordt gebruikt als dekking voor andere doeleinden, wellicht voor een paar miljoen euro. Het gaat om de afweging tussen de risico's en de acute noden in de stad.

Mevrouw **BERGERVOET** vindt het een schitterend toeval dat het ontgraven 65 miljoen euro blijkt te kosten, terwijl de vorige keer hetzelfde bedrag werd ingeschat. Zij heeft afgelopen dinsdag een goede ambtelijke toelichting gehad. Het onder verhoogde luchtdruk ontgraven is verstandig, gezien het risico van het opbarsten van de bodem. De PvdA vraagt waarom er extra 17,9 miljoen euro KKG-risico bijkomt. Waar houdt het op? Zal de nog niet gereserveerde 110 miljoen euro voor KKG's straks onvoldoende blijken te zijn? Spreekster heeft geen behoefte aan een second opinion over het ontgraven.

Mevrouw **ALBERTS** lijkt een nieuwe doorberekening verstandig. Het lijkt erop dat de andere commissieleden hetzelfde willen.

De heer **HOEK** heeft een andere vraag aan de wethouder gesteld, namelijk een nadere toelichting op de berekeningen.

Mevrouw **ALBERTS** merkt ook bij andere commissieleden de nodige twijfels over de 17 miljoen, de onderbouwing van de 68 miljoen euro en de omgang met KKG's. Ook spreekster is benieuwd of de 110 miljoen euro wel voldoende zal zijn. De derde kwartaalrapportage 2010 wordt te laat aangeleverd, omdat spreekster verwacht dat daarin zal worden gemeld dat men de einddatum niet zal redden. Dat wordt dan pas in januari of februari 2011 openbaar gemaakt. Dan blijkt dat er weer meer geld bij moet. Het onder druk ontgraven is destijds bewust uit de begroting gehouden, terwijl het nu wel wordt opgenomen. Een transparante opsomming van de getallen is noodzakelijk. De wethouder moet eerlijk zijn.

De heer **HOEK** vindt niet dat kan worden gesteld dat de wethouder niet eerlijk tegenover de commissie is.

Mevrouw **ALBERTS** denkt dat de wethouder wacht met het geven van informatie op het juiste moment.

De heer **UITTENBOGAARD** beaamt dat het erop lijkt dat de lijn moet worden afgebouwd, ongeacht of de Raad instemt of niet.

De heer **VAN DROOGE** vindt het verstandig het ontgraven te doen. Het is geen kleine kans groot gevolg, omdat men wist dat het ging gebeuren. Nu is het verstandig geen risico's te nemen bij het onder hoge druk ontgraven op de Vijzelgracht. Als het risico niet plaatsvindt, vloeit dan de risicoreservering weer terug naar de 110 miljoen euro?

De heer **VAN 'T WOUT** bemerkt in de commissie de behoefte aan een nieuwe manier om informatie in zich op te nemen. Het verschil tussen een brief en de verdiepingsslag is soms te groot. Dat is deels een zaak voor de wethouder, deels voor de commissieleden zelf. Spreker verzet zich tegen de manier waarop de SP de zaken voorstelt, alsof de wethouder bepaalde informatie achterhoudt of pas verstrekt als dat politiek goed uitkomt. Er is al eerder melding gemaakt van het risico en de vorige keer kondigde de wethouder al aan, dat hij de kosten van het ontgraven precies zou gaan uitrekenen. Daarom heeft de VVD geen behoefte aan extra berekeningen. Hoe verhoudt deze overschrijding zich tot de 110 miljoen euro? Is dat bedrag voldoende? Het op deze manier ontgraven is verstandig, evenals de reservering van een substantieel bedrag in 2011.

Mevrouw **ALBERTS** gaat in op de volgorde. Eerst was er een nog niet ingevulde reservering, waarna de invulling plaatsvindt. De wethouder wist de richting daarvan al.

De heer **VAN 'T WOUT** vindt dat dit soort opmerkingen insinueert dat de wethouder informatie achterhoudt. Dat is niet zo. De wethouder heeft de vorige keer aangekondigd dat hij nog een onderbouwing van de 65 miljoen euro zou geven. Hij was daar toen aan bezig.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat het bedrag van de vorige keer, namelijk de 65 miljoen, een stap in de richting van de 110 miljoen euro was. De tweede vraag gaat over de juistheid van het bedrag van 68 miljoen euro en de derde vraag is uit welke pot geld de dekking moet komen. De 65 miljoen euro was toentertijd gebaseerd op de inschatting van het College de 110 miljoen euro in tranches te gaan dekken, terwijl nog onduidelijk was hoeveel het ontgraven op de Vijzelgracht zou gaan kosten. Een drukkamer bouwen zou 15 miljoen euro kosten, zoveel was duidelijk. Men kon op dat moment 65 miljoen euro beschikbaar maken en later zou er minder begrotingsruimte zijn om uiteindelijk te komen tot 110 miljoen euro. Begin september 2010 was er dus geen notie van de daadwerkelijke omvang van het bedrag. Nu blijkt dat het getal er niet ver vanaf ligt, namelijk 68 miljoen euro, maar dat is geen vooropgezet plan. Het bedrag hangt samen met berekeningen door de deskundigen van het contract diepe stations, met extern advies aan het adviesbureau als second opinion, ook van Deltaris, de heer Veerman en een afgevaardigde uit de technische adviesraad. Dat staat niet in de brief. De wethouder stelt een toegankelijke en technische sessie voor met een aantal van de deskundigen, waarbij de commissieleden kunnen worden geïnformeerd over de onderbouwing van de 68 miljoen euro. Het nieuwe risico van 17,9 miljoen euro hangt samen met dit complexe werk, waar met risico's rekening moet worden gehouden, zoals het onder druk ontgraven van de grond. Dat is niet willekeurig, maar het is verstandig de risico's te benoemen en kwantificeren, qua kans en qua effect. De raadsenquêtecommissie gaf aan dat met alle risico's rekening dient te worden gehouden op eenzelfde manier, ook met behulp van een dekking. Dat is transparant, al is het niet leuk. De 17 miljoen is net zo reëel als de 51 miljoen euro.

Mevrouw **ALBERTS** vroeg om een doorrekening op papier. Kan de kwartaalrapportage naar voren worden gehaald?

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat in elke kwartaalrapportage een doorrekening plaatsvindt, systematisch met een overzicht van nieuwe, oude of gematerialiseerde risico's.

Mevrouw **ALBERTS** denkt dat over drie maanden blijkt, dat men langer moet doorwerken aan de aanleg, namelijk door de mededeling over 65% of 80% haalbaarheid einde werktijd. Dat gaat extra geld kosten.

Wethouder **WIEBES** merkt op dat het niet in de Q3 2010 staat, maar wel in het voorliggende stuk. Dat gaat inderdaad over de consequenties in tijd en geld, die ook in latere kwartaalrapportages zullen verschijnen. Nieuwe consequenties van het ontgraven op de Vijzelgracht zijn niet meer te verwachten.

De heer **UITTENBOGAARD** vraagt om het openbaar maken van de financiële prognose per 1 januari 2011.

Wethouder **WIEBES** antwoordt dat hij die nog niet voorhanden heeft. De Q3 2010 had deze week naar het College moeten gaan, maar door zijn slechte conditie heeft spreker dat niet gered. Dat gebeurt zo snel mogelijk.

De heer **HOEK** wijst op het gat tussen de vele rapporten en de nogal procesmatige brief van de wethouder. Het voorstel voor een sessie met deskundigen is goed maar niet voldoende. Een specificatie op papier van het benodigde bedrag, ook voor de risico's, is nodig voor de controlerende functie van de Raad. Het geld kan nog niet worden uitgegeven, voordat de Raad erover heeft gesproken en geoordeeld. Deze risico's moeten worden afgewogen tegenover andere noden in de stad.

Wethouder **WIEBES** stelt voor een samenvatting van alle technische onderzoeken aan de commissie te doen toekomen, als deze daaraan behoefte heeft. Dat kan nog voor de kerst.

De heer **VAN 'T WOUT** vraagt naar de eindconclusie van GroenLinks. Kan de begroting 2011 worden vastgesteld?

De heer **HOEK** heeft al antwoord gegeven: dat hij begrijpt dat er vele tientallen miljoenen euro's nodig zijn voor het onder druk ontgraven. Hij zet vraagtekens bij de laatste paar miljoen euro. Het gaat om risico's, terwijl tegelijkertijd wordt besloten een aantal zaken niet meer te doen die wel belangrijk zijn. Wellicht wil GroenLinks een deel van het geld als alternatieve dekking voor andere doelen gebruiken.

De **VOORZITTER** constateert dat het stuk naar de Raad kan.

De agendapunten 13 en 14 zijn gevoegd behandeld.

V.13.

Fietstaxi

V.14.

Initiatiefvoorstel SP getiteld: regulering fietstaxi's in Amsterdam

Inspreker

De heer **SLINGERLAND** spreekt in namens Jan's Fietstaxi als vergunninghouder en chauffeur. In de zomer 2009 is een vrijgave van vergunningen geweest, waarna zich problemen hebben voorgedaan. Onderzoek daarover zou klaar zijn. De verstrekking van nieuwe vergunningen is opgeschort en spreker raadt de commissie aan het komende

rapport goed te lezen. De DIVV stelde eerder dat er geen problemen bij de openbare orde en politie zouden zijn gesignaleerd. Dat is niet waar. Veel politiemensen ergeren zich aan het feit dat de fietstaxi's op straat staan, schrijven boetes uit en sturen mensen weg van wachtplaatsen. Overleg tussen gemeente en politie is noodzakelijk, zeker met de bureaus Warmoesstraat en Leidseplein.

Mevrouw **ALBERTS** vraagt of inspreker pleit voor het beperken van het aantal fietstaxi's.

De heer **SLINGERLAND** beaamt dat er te veel fietstaxi's rijden. Een deel van de problemen komt voort uit het feit dat er te veel taxi's staan te wachten. Of men moet de voorwaarden voor een vergunning wijzigen, of men moet de markt afsluiten voor nieuwe taxi's omdat er te weinig plek in de openbare ruimte is.

Commissie

Mevrouw **ALBERTS** geeft aan dat het onderzoek van DIVV nog loopt. Haar voorstel moet naast dat onderzoek worden gelegd om nieuwe voorstellen op te stellen. De gemeente moet zelf haar verantwoordelijkheid nemen en het niet aan de markt overlaten. Wanneer komt een voorstel? Het fietstaxiseizoen begint in maart.

De heer **SCHIMMELPENNINK** stelt voor het aantal fietstaxi's beperkt te houden, gezien de problemen met het stallen en de vele nevenactiviteiten van fietstaxichauffeurs die te weinig klanten hebben.

De heer **MOLENAAR** vraagt de wethouder of deze bereid is de vergunningstop te verlengen tot na de evaluatie van het seizoen 2010.

Wethouder **WIEBES** vindt die suggestie goed. Het zou vreemd zijn de vergunningstop af te breken, terwijl de evaluatie nog loopt. Begin maart 2011 kan die in de commissie worden besproken, waarbij ook de notitie van de SP wordt meegenomen, al denkt de wethouder er anders over.

V.15.

Aanpak huidige problemen rond parkeerautomaten

Uitgesteld tot de volgende commissievergadering.

V.16.

Bestuurlijke reactie motie Meijer inzake Plan Voorrang Gezonde Stad

Uitgesteld tot de volgende commissievergadering.

V.17.

Evaluatie afschaffen Wielklem

Uitgesteld tot de volgende commissievergadering.

V.18.

Vaststellen wijzigingen subsidieverordening elektrische auto's 2011

Commissie

De heer **MOLENAAR** vindt het stimuleren van elektrische auto's goed, maar het doel moet zijn vieze auto's te vervangen voor schone en niet om een tweede auto met subsidie te kunnen kopen en gratis te kunnen parkeren. Spreker maakt er bezwaar tegen dat naast vergunninghouders en mensen op de wachtlijst iedereen in aanmerking kan komen. Ook moet men de vieze auto inleveren. Anders moet weer een overgangsregeling

worden opgesteld om de mensen in 2012 te dwingen tot een keuze, waarbij veel mensen de tweede auto zullen willen houden. Bij de begroting 2010 is een motie aangenomen om voor de veelrijdende scooters een regeling te realiseren. Waarom is deze niet gebruikt om de elektrificering van brommers en scooters bij de subsidieregeling te betrekken?

De heer **SANCISI** ziet niet in waarom de subsidie wordt verlaagd tot net boven het punt, waarop het aantrekkelijk is een elektrische auto aan te schaffen. Men moet de subsidie met 2500 euro verhogen, zodat de afweging interessant wordt.

De heer **SCHIMMELPENNINK** vindt dat de gemeente niet moet gaan sleutelen aan de voorwaarden na invoering van de verordening, zoals de 70 km per uur of de eis van vier wielen. De witkar had drie wielen en reed 40 km/h. Die zou in deze regeling niet passen.

Beantwoording

Wethouder **WIEBES** begrijpt de kritiek van de heer Molenaar, maar die slaat niet op wat nu voorligt.

De heer **MOLENAAR** stelt vast dat nu een gewijzigde subsidieverordening voorligt. Waarom is niet over zijn opmerkingen nagedacht?

Wethouder **WIEBES** wijst erop dat de regeling is gericht op de elektrische auto. Later kan men minder genereus zijn en meer oud voor nieuw beleid uitvoeren. Dat komt nog. Dan zal ook een bedrag worden vastgesteld, als er voldoende partijen zijn in de markt. Over het einddoel is spreker het eens met de heer Molenaar. Ook een overgangsregeling voor twee auto's komt nog in de commissie ter sprake, maar een permanente stimuleringsregeling is ongewenst. Dit is een start. Voor het brommerbeleid had de wethouder soortgelijke voorstellen bedacht, maar die hebben onvoldoende rendement. Het brommerbestand is veel diffuser en stimulering van elektrificering zal daar minder effectief zijn. Wanneer een voorstel daarover naar de commissie komt is nog onduidelijk. Spreker houdt de commissie op de hoogte.

V.19.

Beschikbaar stellen krediet vervangingsonderhoud metro-infrastructuur 2010

Akkoord.

V.20.

Profilering IJburglaan (Westzijde en Midden)

Inspreker

De heer **BONTE** spreekt namens IJburg Mobiel over de Jan Hoekfile vanwege de te krappe ontsluiting van de Heeremabrug. Er wonen meer mensen met een auto dan destijds door de politiek was bedacht. Men had een groene en autoluwe wijk voor ogen, maar dat is later niet doorgepakt. Nu wonen er veel tweeverdieners met kinderen in IJburg. Het probleem is groot. Het is wachten op het eerste ongeval op de afrit A10, of dat een ambulance in de avond het eiland niet op kan komen. Bewoners hebben goed contact met het stadsdeel en DIVV voor kortetermijnoplossingen, zoals het afstellen van de stoplichten. Voor de lange termijn moet de infrastructuur worden aangepast.

De heer **VAN 'T WOUT** woont zelf op IJburg en kent het probleem. Hij vraagt wat de inspreker specifiek aan deze commissie en wethouder wil vragen.

De heer **BONTE** vraagt daadkracht om de file op te lossen. Kortetermijnoplossingen zijn onvoldoende. Fase 2 van IJburg komt eraan, met meer bewoners.

De heer **MOLENAAR** wijst erop dat de naam van de Jan Hoekfile niet wijst op enige bestuurlijke betrokkenheid van zijn fractiegenoot en ex-portefeuillehouder bij dit probleem.

De heer **BONTE** begrijpt dat. Hij heeft slechts op het probleem van de file willen wijzen, kort en bondig.

Wethouder **WIEBES** geeft aan dat vanaf september 2010 de verkeersinrichting is aangepakt. Er is een langere rechtsafstrook vanaf de A10 gepland en de stoplichten zijn anders ingesteld. Bij de kruising Oorthuiskade kan een aanzienlijke capaciteitsvergroting worden bereikt, evenals op het kruispunt Haringbuisdijk. Ook komt er een tijdelijke tweede oostelijke ontsluiting in het voorjaar 2011, en de definitieve met busbaan in 2013. Daarnaast zal de aanpassing van de A1 minder sluipverkeer aantrekken. Dat alles moet leiden tot een verbetering.

De heer **BONTE** pleit ook voor verbetering van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor meer fietsen in de tram.

Commissie

De heer **SANCISI** pleit voor oplossingen voor het probleem van de file en de profilering, maar ook het oversteken voor voetgangers en fietsers is problematisch door de brede trambaan. Er moeten meer veilige oversteekplekken op de IJburglaan komen en men moet geen voorrang geven aan de tram tijdens de spits, naast aanpassingen voor een tweerichtingen fietspad. Een extra westelijke ontsluiting naast de al geplande is nodig, omdat er nog woningen bijkomen. Dat is een zaak voor de centrale stad en moet worden besproken aan de hand van een voorstel van de wethouder.

De heer **VAN 'T WOUT** vindt IJburg een goede plek om te wonen, maar dit probleem is groot. Het oorspronkelijke plan van IJburg is niet toegerust voor de huidige bewoners. Het stadsdeel en DIVV nemen een aantal kortetermijnmaatregelen. Spreker vraagt de wethouder om een notitie met maatregelen en kosten voor de korte en langere termijn, zeker in het licht van fase 2.

De heer **MOLENAAR** merkt op dat tot nu toe is uitgegaan van het masterplan voor een autoluwe wijk. Als men de kaders gaat herdefiniëren, kan men verwachten dat deze problemen zich gaan voordoen.

De heer **SANCISI** vindt dat men de infrastructuur beschikbaar moet hebben op het moment dat men de wijk in gebruik neemt, liefst met een overdimensionering voor de toekomst.

Mevrouw **BERGERVOET** steunt het verzoek van de VVD. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van IJburg laat te wensen over, ook in het openbaar vervoer. Daarover moet de commissie doorpraten, ook in het kader van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Deze fouten moeten in de volgende fase van IJburg niet meer voorkomen.

De heer **VAN DROOGE** wijst erop dat vorig jaar een motie voor meer tramverbinding is ingediend. De PvdA, GroenLinks en D66 waren er toen niet voor en nu wellicht wel. Hij zal de motie opnieuw indienen en rekent op voldoende steun.

Mevrouw **BERGERVOET** staat open voor de suggestie.

Wethouder **WIEBES** zal een brief aan stadsdeel Oost sturen en deze in de commissie agenderen.

De heer **VAN 'T WOUT** verwacht een structurele visie op de toekomst van IJburg en de bereikbaarheid.

De **VOORZITTER** inventariseert of de commissie nog behoefte heeft aan een besloten deel en constateert dat deze er geen behoefte aan heeft. De daarin geagendeerde stukken worden zonder bespreking gehamerd.

De **VOORZITTER** dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit vergadering om 14.15 uur.

De commissie heeft kennisgenomen van de volgende stukken:

LIJST TER KENNISNEMING

Verkeer, vervoer en infrastructuur

TKN 1 Raadsadres inzake Openbaar Vervoer Rivierenbuurt en Buitenveldert

TKN 2 Autovrije dag – Feiten A4

TKN 3 Schaalvoordelen door integratie veerdiensten over het IJ (GVB Veren BV) en over het Noordzeekanaal (Connexion Water)

TKN 4 Renovatie Oostlijn: besluitvorming uitvoering vluchtwegmaatregelen

TKN 5 Beantwoording vragen Ontwerp Begroting 2011

Integraal Veiligheidsbeleid

TKN 6 Arrangement Sociale veiligheid openbaar vervoer 2010-2014

Klimaat en Energie

TKN 7 Rekenkameronderzoek naar luchtkwaliteit

TKN 8 Beroep Prorail tegen Bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart