

## **Reactienota - Zienswijzen gemeenten op Programmabegroting 2019-2022**

*Definitieve Reactienota tbv Regioraad van 16 oktober 2018- Versie 12/10/2018*

In de periode tot 12 oktober 2018 hebben gemeenten een inhoudelijke (concept) zienswijze gegeven over de programmabegroting 2019-2022 welke in juli 2018 ter zienswijze werd aangeboden. De reactienota omvat zowel enkele bijkomende vragen op de begroting alsook enkele aanbevelingen. In de reactie zijn de vragen zo duidelijk mogelijk geprobeerd te beantwoorden en met betrekking tot de aanbevelingen geven wij aan hoe hiermee omgegaan zal worden. Het onderstaande overzicht geeft per gemeente aan of er (a) een (concept) zienswijze is ontvangen en (b) de samengevatte inhoud van de zienswijze opgesplitst in vragen en aanbevelingen.

*De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben gezamenlijk geconcludeerd dat de opmerkingen uit concept een zienswijze van de Amsterdam inmiddels afdoende zijn verwerkt in de voorliggende concept programmabegroting. De gemeenteraad zag op 11 oktober 2018 dan ook af van het indienen van een definitieve zienswijze, gezien de aanpassing van de concept begroting 2019 van de Vervoerregio naar aanleiding van de voorlopige negatieve zienswijze van het college.*

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente   | Reactie Vervoerregio  |
|-----|----------------------|--|---|
| 1   | Aalsmeer             |  |   |
| 2.1 | Amstelveen           | <b>(A)</b> Het valt ons op, dat in de tekst op pagina 14 over de OV-Concessie Amstelland-Meerlanden alleen ingegaan wordt op de positieve punten van de concessie en dan vooral de verduurzaming van de bussenvloot. Wij zien zeker veel winstpunten, tegelijkertijd zien wij ook een aantal voor ons nog openstaande belangrijke verbeterpunten. Om deze reden zien wij graag in de Programmabegroting opgenomen, dat eind 2018 een evaluatie van de OV-Concessie plaatsvindt. Deze actuele ontwikkeling behoeft wat ons betreft een vermelding in de Programmabegroting waarbij wij erop vertrouwen, dat de evaluatie gaat leiden tot het doorvoeren van verbeterpunten in het Vervoerplan 2020 van de OV-Concessie. | Het evalueren en aanpassen van de concessie Amstelland-Meerlanden wordt niet expliciet in de begroting opgenomen. Uitgangspunt is dat dergelijke wijzigingen binnen de financiële kaders van de concessie passen. In de Regioraad van 10 juli is uitgebreid gesproken over de concessie Amstelland-Meerlanden. Conform de aangenomen motie namens de raadsleden uit Haarlemmermeer zal de route van lijn 341 door Floriande nogmaals gekeken worden of de huidige situatie optimaal is. Dit wordt bekeken vanuit de brede evaluatie van R-net en de meest recente reizigersaantallen. Voor de aandachtspunten van de gemeente Amstelveen is aangegeven dat de situatie nogmaals bekeken is en er wijzigingen zijn doorgevoerd of per december 2018 worden doorgevoerd. Op basis daarvan heeft Goudappel Coffeng geconcludeerd dat de huidige situatie het meest optimaal is. Een motie namens de raadsleden uit Amstelveen om een en ander nogmaals te heroverwegen is in de Regioraad verworpen. |
| 2.2 | Amstelveen           | <b>(A)</b> In relatie tot de evaluatie van de AML-concessie zouden wij graag aangepast zien dat in de  | De financiële middelen die beschikbaar zijn voor de concessie Amstelland-Meerlanden zijn in de programmabegroting beschreven. Uitgangspunt is   |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente   | Reactie Vervoerregio   |
|-----|----------------------|--|--|
|     |                      | programmabegroting wordt gemeld dat de financiële flexibiliteit in de concessie, gericht op maatwerkoplossingen per gemeente, in de begroting zal worden toegepast.  | dat eventuele wijzigingen binnen de financiële kaders van de concessie passen. Voor maatwerkoplossingen per gemeente zal gezamenlijk met Connexxion gekeken moeten worden naar de financiële haalbaarheid.   |
| 2.3 | <b>Amstelveen</b>    | <b>(V)</b> Wij onderschrijven het belang van het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en de Zuidas, tegelijkertijd missen wij het benoemen van de kwetsbaarheid in de bereikbaarheid van Amsterdam vanuit de zuidkant van de MRA: het feit dat alle ontwikkelingen aan de zuidkant van Amsterdam grote bereikbaarheidsconsequenties hebben voor Amstelveen met een nog grotere zuid-noord pendel en ook een verwachte toenemende parkeervraag tot gevolg. | De Vervoerregio herkent het belang van een goede bereikbaarheid op de corridor tussen Amsterdam en Amstelveen. Een van de bereikbaarheidsstrategieën bestaat uit het investeren in een uitstekende fietsverbinding op deze relatie. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio heeft bijvoorbeeld op 20 september 2018 besloten om het project 'Fietsroute Sportas' aan te melden voor een rijkssubsidiebijdrage waarmee deze route verder kan worden verbeterd. De gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen ook vanuit de andere richtingen en ook rondom grootschalige gebiedsontwikkelingsprojecten in Amsterdam zelf. Het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid gaat hier specifiek op in. Dat sluit ook aan op de in de inleiding beschreven stevige uitdaging op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. |
| 2.4 | <b>Amstelveen</b>    | <b>(V)</b> Wij missen in de Programmabegroting de grote bereikbaarheidsprojecten in de zuidelijke MRA-regio waaronder bijvoorbeeld de verbreding van de A9 in Amstelveen   | De grote bereikbaarheidsprojecten en -opgaven zijn opgenomen in de <a href="#">investeringsagenda Verkeer en Vervoer (vastgesteld 10 juli 2018)</a> . Specifiek de verbreding van de A9 in Amstelveen is een rijksproject zonder financiële bijdrage van de Vervoerregio. De Vervoerregio draagt wel bij aan projecten op het netwerk rondom de A9 en met invloed op de A9, zoals de verbinding met de N201 en de afstemming rondom de tijdelijke maatregelen van dit grote project in Amsterdam Bereikbaar.   |
| 2.5 | <b>Amstelveen</b>    | <b>(A)</b> In het kader van duurzaamheid zouden wij graag opgenomen zien dat de Vervoerregio met het GVB afspraken uitwerkt om zo snel mogelijk in deze begrotingsperiode te komen tot verdere   | De Vervoerregio is bezig met het uitwerken van strategische opgave 2 van het beleidskader Mobiliteit: "een CO <sub>2</sub> neutraal mobiliteitsstelsel in 2050". Voorafgaand aan deze opgave ligt de ambitie om in uiterlijk 2030 een CO <sub>2</sub> neutraal openbaar vervoersstelsel te hebben, waarbij geldt dat; na 2025 er geen nieuwe dieselbussen meer mogen instromen; gebruikte stroom   |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente   | Reactie Vervoerregio   |
|-----|----------------------|--|--|
|     |                      | verduurzaming van het openbaar vervoer onder meer met elektrische bussen.  | <p>voor het OV volledig groen moet zijn en na 2030 er geen dieselbussen meer mogen rondrijden. Deze ambitie is afgeleid van het nationaal bestuursakkoord voor Zero Emissie regionaal busvervoer, een akkoord wat zorgt voor een landelijke ambitie. In het Programma Zero Emissie Mobiliteit (ZEM) is deze ambitie overgenomen.</p> <p>Het programma ZEM, wat o.a. zorgt voor de transitie naar Zero Emissie OV per bus, is in de regioraad van oktober geagendeerd. Dan wordt de regioraad geïnformeerd over de visie en ambitie, de keuzes die voor liggen en wordt aangegeven wat het bestuurlijke proces is. De Vervoerregio werkt aan de transitie van het gehele OV-net in de Vervoerregio, er wordt ook samen met de gemeente Amsterdam en GVB gewerkt aan deelplannen per vervoergebied</p> |
| 3.1 | <b>Amsterdam</b>     | De gemeenteraad zag op 11 oktober 2018 af van het indienen van een definitieve zienswijze, gezien de aanpassing van de concept begroting 2019 van de Vervoerregio naar aanleiding van de voorlopige negatieve zienswijze van het college. De raad onderschrijft middels een motie wel de zorgen zoals geformuleerd in de concept zienswijze. | <p>Dank voor reactie.</p> <p>We delen de constatering dat de vrije ruimte zich slecht verhoudt tot alle ambities en opgaven die er nog aan gaan komen. Zeker gezien alle ruimtelijk economische ontwikkelingen op dit moment in de regio Amsterdam, zoals die onder meer worden opgepakt in het kader Ruimte voor de Stad. Dit betekent een gezamenlijk aandachtspunt om te komen tot maximale afstemming in de programma's.</p>   |
| 3.2 | <b>Amsterdam</b>     | (A) Bevorder dat op korte termijn een traject start om toekomstige ambities en de daarvoor beschikbare middelen op elkaar af te stemmen.   | <p>Gezamenlijk gaan we met gemeenten kijken naar ons ambitieniveau in relatie tot beschikbare middelen en dat bestuurlijke prioriteitsstelling zal moeten plaats vinden. De producten uit de P&amp;C cyclus zijn daarbij het middel. Aanvullende analyses zijn nodig richting het volgende P&amp;C product: de Kadernota 2020-2023 (voorjaar 2019). Diverse oplossingsrichtingen voor de financierbaarheid van onze ambities zullen hierbij in kaart worden gebracht. De verkenning van het temporiseren van de programmering, het vergroten van de inkomsten en het benutten van andere vormen van financiering behoren hierbij tot de mogelijkheden.</p>   |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio   |
|-----|----------------------|---|--|
| 3.3 | <b>Amsterdam</b>     | (A) Bevorder dat toekomstige concept begrotingen daadwerkelijk sluitend, beter inzichtelijk en voldoende tijdig worden opgesteld.   | De lering van afgelopen maanden is dat de Vervoerregio in 2019, voorafgaand aan verzending aan de gemeenten, veel meer energie moet steken in het ambtelijk voorbereiden van de stukken, zodat de inhoud en proces goed meegemaakt kan worden door de gemeenten.   |
| 4   | <b>Beemster</b>      | De gemeenteraad van Beemster heeft op 25 september 2018 ingestemd met de betreffende programmabegroting zonder commentaar.  | Dank voor reactie.   |
| 5   | <b>Diemen</b>        | De Raad nam op 27 september kennis van de Programmabegroting 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam en maakt geen gebruik te maken van de mogelijkheid om hier een zienswijze op in te dienen.   | Dank voor reactie  |
| 6.1 | <b>Edam-Volendam</b> | De gemeente Edam-Volendam staat positief tegenover de programmabegroting 2019-2022 (Besluit Raad 21 september 2018).  | Dank voor reactie  |
| 6.2 | <b>Edam-Volendam</b> | <b>(V)</b> Op pagina 8 van de programmabegroting staat: "De lasten zijn, in relatie tot de baten, zodanig in evenwicht gebracht dat het liquiditeitssaldo in de meerjarenraming positief blijft." Dit wekt de schijn dat er voor de begroting 2019 gezocht is naar een creatieve manier om binnen een positief liquiditeitssaldo te blijven door te temporiseren en te kapitaliseren. En dat terwijl er op pagina 3 wordt geschreven dat nog nader onderzoek moet plaatsvinden naar de effecten van deze beleidswijziging die zijn beslag nog moet krijgen in | Gelet op een mogelijk liquiditeitstekort van ca. 245 miljoen euro voor de periode 2019 tot 2022 zijn inderdaad ook maatregelen getroffen (zie ook reactie zienswijze Amsterdam).<br>Aanleiding voor de noodzakelijke maatregelen waren een toenemende druk op de BDU middelen. Deze druk blijft bestaan, ook in het meerjarenperspectief.<br>Diverse ontwikkelingen die wij voorzien zijn nog niet opgenomen in de begroting omdat de Raad (of het Dagelijks Bestuur) daar nog geen besluit over heeft genomen. Dit kunnen ontwikkelingen zijn die extra uitgaven met zich mee brengen, als ook ontwikkelingen die besparingen ten opzichte van de ramingen opleveren. |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente   | Reactie Vervoerregio   |
|-----|----------------------|--|--|
|     |                      | de Kadernota 2020-2023. Wordt hier niet op de zaken vooruitgelopen?  | In het meerjarenbeeld zijn verder nog niet de ambities opgenomen van initiatieven en projecten die nog in studiefases zitten. Dit vraagt dat we gezamenlijk met gemeenten moeten gaan kijken naar ons ambitieniveau in relatie tot beschikbare middelen. Daarom worden nog aanvullende analyses gedaan richting de Kadernota 2020-2023 (voorjaar 2019).  |
| 7.1 | Haarlemmermeer       | Wij zijn verheugd dat er veel projecten op stapel staan en dat er stevig wordt geïnvesteerd in de infrastructuur en mobiliteit van de regio. Op het financiële vlak hebben wij wel vier zorgpunten verwoord in de zienswijze.  | Dank voor reactie  |
| 7.2 | Haarlemmermeer       | <b>(V)</b> In de programmabegroting staat dat er een 'spanning is tussen de ambities en de beschikbare middelen' en dat er 'financiële maatregelen zijn verwerkt om de lasten in evenwicht te brengen met de baten'. In ambtelijk overleg is verduidelijkt dat in de begroting een sluitpost is opgenomen van € 245 miljoen over de periode 2018 tot en met 2022. Hoe deze sluitpost wordt ingevuld is niet in de programmabegroting vermeld. Pas als die uitwerking beschikbaar is voor alle gemeenten wordt in onze ogen een begrotingsevenwicht bereikt. Wij weten niet wat de financiële consequenties en risico's voor de deelnemende gemeenten zullen zijn. Een mogelijk risico is dat wij zelf projecten moeten (voor)financieren of dat ambities moeten worden bijgesteld. Wij worden graag betrokken bij de invulling van de sluitpost. Daarnaast vragen wij om meer transparantie in de begroting. Het feit dat deze | De begroting was op onderdelen onvoldoende concreet en inzichtelijk. Mede n.a.v. uw zienswijze is de begroting aangevuld met een verdere toelichting op de cijfers en eventuele financiële maatregelen opgenomen. Op verzoek van de gemeenten is een meerjarig beeld toegevoegd (zie bijlage C van de programmabegroting), inclusief een geschreven toelichting, zodat ook de situatie na 2022 zichtbaar is.<br><br>Gelet op een mogelijk liquiditeitstekort van ca. 245 miljoen euro voor de periode 2019 tot 2022 zijn maatregelen getroffen. De programmabegroting is sluitend opgeleverd door de verwerking van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een actualisatie van de investeringsagenda's (5 miljoen euro)</li> <li>- De Begrotingswijziging uit BURAP 2 (25 miljoen euro) (DB besluit 20/9, voordracht Regioraad 16/10)</li> </ul> En een aantal financiële maatregelen, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systeemwijziging van directe financiering naar vergoeding kapitaallasten (oude systematiek) (ca. 96 miljoen euro)</li> <li>- Temporisering van BORI/MVP (127 miljoen euro verschoven naar de periode 2022)</li> </ul> |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio  |
|-----|----------------------|---|---|
|     |                      | financiële maatregel (niet ingevulde sluitpost) in deze begroting is verwerkt blijkt naar onze mening onvoldoende duidelijk uit deze programmabegroting. Bovendien is de omvang van de sluitpost is nergens vermeld.  |   |
| 7.3 | Haarlemmermeer       | <b>(A)</b> De risicoparagraaf is opgesteld aan de hand van het weerstandsvermogen. Wij missen daarbij een uitgebreidere analyse inzake deze risico's, bijvoorbeeld een kans*impact-ratio. Wij verzoeken deze voortaan toe te voegen vanaf de volgende programmabegroting.   | De Vervoerregio neemt kennis van de opmerking van de gemeente en deelt deze mening. Dit is ook reeds in de Rekeningcommissie toegezegd. De programmabegroting is nog aangevuld met een ruimere kwalitatieve risicoparagraaf. Het kwantificeren van risico's ligt niet in de mogelijkheden van de Vervoerregio om dit te verwerken in de huidige programmabegroting maar dit wordt meegenomen in de komende kadernota. |
| 7.4 | Haarlemmermeer       | <b>(V)</b> De overheadkosten stijgen van € 4,2 miljoen in 2015 naar € 6,6 miljoen in 2017 en naar € 8,4 miljoen in 2019. Een onderbouwing van de stijging van deze overheadkosten ontbreekt. Wij vragen om separaat een onderbouwing hiervan te geven, en dit <b>(A)</b> voortaan toe te voegen vanaf de volgende programmabegroting. | Er zijn verschillende redenen waarom deze ontwikkeling zich voordoet en waarom cijfers niet helemaal vergelijkbaar zijn. Onder meer doordat de nieuwe organisaties opzet een gevolg heeft voor de presentatie van de overheadkosten.<br>De Vervoerregio maakt in de komende kadernota en de daaruit volgende P&C documenten de kosten voor (de groei van) overhead (incl. weergave van FTE) beter inzichtelijk,       |
| 7.5 | Haarlemmermeer       | <b>(A)</b> Wij om periodiek een financieel overleg te organiseren met de deelnemende gemeenten. Tot op heden heeft geen financieel overleg plaatsgevonden en is dit ook niet gepland voor de toekomst. Wij zouden middels dit overleg in het vervolg graag beter betrokken worden bij de totstandkoming van de programmabegroting.    | Wij nemen notie van het advies van de gemeente Haarlemmermeer. Op 18 september vond een eerste overleg plaats tussen de Vervoerregio en enkele gemeenten (waaronder Haarlemmermeer). Het volgende overleg is gepland op 2 oktober 2018. Dit overleg zal als doel hebben om betere afstemming te krijgen tussen de Vervoerregio en de deelnemende gemeenten op het gebied van P&C documenten.                          |

| NR  | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio  |
|-----|----------------------|---|---|
| 8.1 | Landsmeer            | De Raad stemde op 27 september 2018 in met de (Concept) Programmabegroting 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam;   | Dank voor reactie.  |
| 8.2 | Landsmeer            | <p><b>(A)</b> De gemeenteraad constateert dat de Programmabegroting is 'dichtgetimmerd'. Hierdoor lijkt geen ruimte te worden gelaten voor de Regioraad om 'extra' geld voor bepaalde beleidsterreinen vrij te maken. Dit bevreemdt ons. Wij adviseren dan ook aan de Vervoerregio om in de toekomst ruimte op te nemen voor de Regioraad om invulling te geven aan specifieke beleidswensen.</p> | <p>Gedurende het jaar worden in bestuursrapportages in het licht van de actualiteiten en de stand van zaken bezien welke ruimte er nog is. Diverse ontwikkelingen die wij voorzien zijn nog niet opgenomen in de begroting omdat de Raad (of het Dagelijks Bestuur) daar nog geen besluit over heeft genomen. Dit kunnen ontwikkelingen zijn die extra uitgaven met zich mee brengen, als ook ontwikkelingen die besparingen ten opzichte van de ramingen opleveren. Verder leert de ervaring dat de realisatie van uitgaven kunnen achterblijven bij de prognose. Voor al deze ontwikkelingen (positief en negatief) geldt dat daarover bestuurlijke prioriteitsstelling zal moeten plaats vinden.</p> <p>De ramingen voor de bedragen opgenomen in de investeringsagenda Verkeer &amp; Vervoer komen voort uit de eigen projecten en de aanvragen ontvangen van gemeenten waarbij de Vervoerregio - op basis van de geldende spelregels – de bijdrage (nog) vaststelt. Voor fiets en Verkeersveiligheid wordt uitgegaan van een investeringsbedrag van respectievelijk 20mln (2019) en 6,25 mln (2019). Ook is er rekening gehouden in de begroting met een kostenpost voor studies in de verkenningen en planstudiefase van 3,1 mln.</p> <p>In het meerjarenbeeld zijn niet de ambities opgenomen van initiatieven en projecten die nog in studiefases zitten. Vanaf 2022 (tot en met 2028) wordt uitgegaan van een investeringsagenda van 80 miljoen euro per jaar op basis van voortschrijdende inzichten. Dit vraagt dat we gezamenlijk met</p> |



| NR   | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente   | Reactie Vervoerregio  |
|------|----------------------|--|---|
|      |                      |  | gemeenten moeten gaan kijken naar ons ambitieniveau in relatie tot beschikbare middelen.  |
| 9.1  | <b>Oostzaan</b>      | De Raad stemde op 1 oktober 2018 in met de (Concept) Programmabegroting 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam;   | Dank voor reactie   |
| 9.2  | <b>Oostzaan</b>      | De Raad nam op 1 oktober 2018 een motie aan met het verzoek aan het dagelijks bestuur om een 5 <sup>e</sup> bestuurlijk speerpunt "Milieu" toe te voegen.<br><br>De gemeente Oostzaan verzoekt het bestuur van de Vervoerregio meer verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van de gevolgen en effecten voor het milieu binnen de programma's van de MRA-partijen en het Rijk. | Om richting te geven aan de activiteiten van de Vervoerregio in de komende jaren hebben we een Beleidskader Mobiliteit opgesteld, met daarin de strategische opgaven "Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid". In het verlengde van deze opgaven is in de Programmabegroting 2019-2022 het bestuurlijk speerpunt Duurzaam en Slim genoemd met daarin concrete activiteiten o.a. rond Zero Emissie Mobiliteit, Zero Emissie Busvervoer en de voorbereidingen voor de aanbesteding Zaanstreek-Waterland. |
| 10.1 | <b>Ouder-Amstel</b>  | Het college van burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel ziet geen aanleiding voor een zienswijze op de begroting. De eventuele opmerkingen uit de gemeenteraad van 11 oktober worden meegegeven aan de regioraadsleden van Ouder-Amstel.   | Dank voor reactie   |
| 11.1 | <b>Purmerend</b>     | De Raad stemde op 4 september 2018 in met de (Concept) Programmabegroting 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam;   | Dank voor reactie   |
| 12.1 | <b>Uithoorn</b>      | De raad van Uithoorn heeft op 27 september 2018 beslist om geen zienswijze af te geven op de programmabegroting 2019-2022  | Dank voor reactie   |
| 13.1 | <b>Waterland</b>     | Ne behandeling op 13 en 20 september stemt de gemeente Waterland in met de   | Dank voor reactie   |

| NR   | Zienschijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio  |
|------|-----------------------|---|---|
|      |                       | programmabegroting, onder vermelding van een aantal zienschijzen.   |   |
| 13.2 | <b>Waterland</b>      | <b>(V)</b> Wij missen bij het onderdeel “Inspelen op nieuwe technologie” in de tekst de samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam-Elektrisch (MRA-E), waar naar het schijnt dat MRA-E ook nog een bijdrage van de Vervoerregio voor ontvangt. Wij willen meegeven dat met name voor de kleinere gemeenten en zeker voor de gemeente Waterland de uitrol van elektrisch vervoer en laadpalen niet van zelf sprekend is. De rol die de MRA-E hierin vervult is voor ons onmisbaar. | De Vervoerregio neemt deel aan de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en heeft een actieve rol bij de uitvoering van acties van het Platform Mobiliteit.” Een overzicht van de activiteiten van het MRA Platform Mobiliteit is opgenomen in het MRA werkplan, waaronder ook het project MRA-Elektrisch. De vervoerregio levert hier een financiële bijdrage aan in 2019.   |
| 13.3 | <b>Waterland</b>      | <b>(A)</b> Wij vragen aandacht voor de mogelijke infrastructurele gevolgen (aanleg trafostations, laadpunten en wellicht bovenleidingen) die de verdere uitrol van elektrische openbaar vervoer teweegbrengt.   | De Vervoerregio vindt dit ook belangrijk en heeft hier aandacht voor binnen het programma Zero Emissie Mobiliteit.  |
| 13.4 | <b>Waterland</b>      | <b>(A)</b> Wij vinden het belangrijk dat de Vervoerregio zich inzet voor en bijdraagt aan de onderdoorgang Broek in Waterland. Aangezien de onderdoorgang bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen vanuit de vervoerregio zijnde: veiligheid, doorstroming openbaar vervoer en een goede scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Wij zien het benodigd budget hiervoor dan ook graag opgenomen in de meerjarenbegroting.                              | De verbetering van doorstroming en veiligheid voor auto, openbaar vervoer en fiets door Broek in Waterland is onderdeel van het project Bereikbaarheid Waterland. Dit project is reeds in het planuitwerkingsprogramma van de Vervoerregio opgenomen. Wij zien dan ook geen aanleiding om de programmabegroting op dit punt te wijzigen. Door de provincie Noord-Holland is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en consequenties van een onderdoorgang door Broek in Waterland. Een eventuele bijdrage en de hoogte daarvan wordt afgewogen op basis van de geldende regels afgewogen. Naast een bijdrage aan het Beleidskader Mobiliteit gaat het dan kosteneffectiviteit en belangen van andere partijen |

| NR   | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio  |
|------|----------------------|---|---|
| 14.1 | <b>Wormerland</b>    | De gemeenteraad is positief over de programmabegroting. Wij vragen aandacht voor een betere timing bij het aanleveren van de begroting en waarbij een zienswijze gedurende het zomerreces wordt vermeden.   | <p>Dank voor reactie.</p> <p>De Vervoerregio streeft ernaar om de P&amp;C producten (waaronder de ontwerpbegroting, programmabegroting, kadernota, etc..) tijdig voor te leggen aan de gemeenten, rekening houdend met vakantieperiodes.</p> <p>De lering van afgelopen maanden is dat de Vervoerregio in 2019, voorafgaand aan verzending aan de gemeenten, veel meer energie moet steken in het ambtelijk voorbereiden van de stukken, zodat de inhoud en proces goed meegemaakt kan worden door de gemeenten.</p> <p>In overleg met gemeenten wordt de termijn van de zienswijzeprocedure besproken en afgestemd.</p>  |
| 14.2 | <b>Wormerland</b>    | <b>(A)</b> Er zijn veel ambitieuze plannen, vooral rond Amsterdam en Schiphol. Daar profiteren wij ook van, maar er zijn opvallend weinig projecten richting Uitgeest en de Noord-vleugel. Wij attenderen u op het belang van goed openbaar vervoer en omarmen een snel tempo naar extra voorzieningen en vragen bijvoorbeeld aandacht voor de geconstateerde overbelasting in/rond Zaandam (NS-Zaanlijn Uitgeest-Zaandam). | <p>De begroting beschrijft slechts enkele projecten die in studie of uitvoering zijn. Voor een totaal overzicht van projecten verwijzen we naar de investeringsagenda Verkeer en Vervoer (vastgesteld 10 juli 2018).</p> <p>Er loopt een MIRT verkenning voor de corridor Amsterdam Hoorn. In het bereikbaarheidspakket zitten in hoofdzaak maatregelen voor wegnnet, maar ook maatregelen voor mobiliteitsmanagement, fiets en ontwikkelingen rondom OV knooppunten in Purmerend en Zaanstad. In het BO MIRT wil de regio samen met het rijk een principebesluit nemen over realiseren van een bereikbaarheidspakket op deze corridor</p> <p>Het kader van het programma PHS (Hoogfrequent Spoor) voorziet in het geschikt maken van de Zaanlijn voor extra treinen (6 IC's maar ook 6 Sprinters). Daar kan Wormerland, via de stop in Wormerveer, profijt van hebben.</p> |
| 14.3 | <b>Wormerland</b>    | <b>(V)</b> Lokaal is er aandacht gevraagd voor het beleid rond bushaltes (Buslijn 89) en meer specifiek over in- en/of uitstaphalte. Het is onduidelijk of de   | Lijn 89 komt niet voor binnen de concessie Zaanstreek. Wellicht wordt lijn 67 halte Noordweg bedoeld. De gemeente is samen met de Vervoerregio een studie aan het uitvoeren naar een nieuwe halte Noordweg.   |

| NR   | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio   |
|------|----------------------|---|--|
|      |                      | Vervoersregio hier een aandeel in heeft (gehad); daar komen wij later op terug.   |  |
| 14.4 | <b>Wormerland</b>    | <b>(A)</b> Positief is de aandacht voor fietsvoorzieningen en de fietsveiligheid. Er lijkt spanning te staan op ambities en geld/financiering in de vervoersregio. Vooral rond de aanleg en aansluiting van fietspaden in de plattelandsgemeenten (Wormerland, Oostzaan, Waterland en Landsmeer) vraagt extra aandacht. | Het verbeteren en verkeersveiliger maken van de fietsvoorzieningen is een van belangrijke doelen van de Vervoerregio. Daarvoor zijn vanuit de BDU van de Vervoerregio gelden beschikbaar en kunnen gemeenten projectvoorstellen indienen, daarbij wordt geen onderscheid tussen de gemeenten gemaakt. De ambitie voor de fiets is hoog, en de Vervoerregio probeert het budget hiermee zo goed mogelijk in evenwicht te brengen. Daarbij wordt ook gekeken naar het aanboren van beschikbare budgetten bij het rijk, bijvoorbeeld vanuit het MIRT en de rijk-regio programma's.  |
| 14.5 | <b>Wormerland</b>    | <b>(A)</b> Het samenvoegen van de OV-concessie Waterland en Zaanstreek wordt nauwlettend gevolgd. Hierbij vragen wij vooraf reeds aandacht voor de sociale argumenten om buslijnen te handhaven (zoals alhier de lijn Wormerveer-Purmerend over de dorpen Jisp en Neck).  | In december 2021 lopen de concessie Zaanstreek (Connexxion) en Waterland (EBS) gelijktijdig af. Op dat moment gaat de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland in. Vanwege de voorziene implementatie van ZE-bussen, is het de bedoeling om deze concessie in juni 2020 te gunnen. Dit betekent dat het jaar 2019 zal worden gebruikt voor het schrijven van het Programma van Eisen. Daar zit een intensief traject aan vast met participatie van vele partijen, waaronder leden van de gemeenteraden en regioraad.<br>Twee weken geleden hebben wij ambtelijk het project opgestart. We horen op dit moment al dat er vragen bij gemeenteraadsleden leven, wanneer en op welke wijze zij betrokken worden. Deze signalen kunnen ook in de regioraad terecht komen. In de Regioraad van 11 december zal er een planning voorliggen, waarin ook een voorstel staat over op welke wijze partijen betrokken worden. Uiteraard zal dit voorstel vooraf met u besproken worden via de gebruikelijke overleggen en via het dagelijks bestuur aan de regioraad worden voorgelegd. |
| 14.6 | <b>Wormerland</b>    | <b>(A)</b> Er wordt geschreven over een forse groei aan arbeidsplaatsen en steeds meer toeristen. In de   | Het Beleidskader Mobiliteit gaat over alle vervoerwijzen: lopen, fietsen, OV en auto, zowel personen als goederen. Bij de vaststelling in december is  |

| NR   | Zienswijze gemeenten | Vraag (V)/Aanbeveling (A) Gemeente  | Reactie Vervoerregio  |
|------|----------------------|---|---|
|      |                      | <p>huidige stukken lijkt er onvoldoende aandacht te zijn voor de 'loopstromen'. Burgers die lopend gebruik maken van de fysieke leefomgeving. Daarnaast mensen die te maken hebben met fysieke beperkingen. Wij vragen voldoende, zo nodig extra, aandacht daarvoor.</p>  | <p>hier nog expliciet aandacht voor gevraagd en is deze nogmaals toegezegd. Omdat de voetganger niet eerder zo nadrukkelijk onderdeel was van ons beleid is hierover nog niet veel in onze programma's terug te vinden (behalve waar het looproutes naar het OV betreft). Hierover vinden momenteel nadere uitwerkingen plaats.</p> <p>In het Beleidskader Mobiliteit is een toegankelijk systeem, ook voor mensen met een fysieke handicap, als een van de elementen benoemd. Hoe dit zijn weerslag krijgt op de verschillende vervoerswijzen is nog niet volledig uitgewerkt, maar de voetganger wordt hierbij zeker betrokken.</p> |
| 15.1 | <b>Zaanstad</b>      | <p><b>(V)</b> De concept-programmabegroting 2019-2022 last de opgaven van de Vervoerregio zien. In verschillende onderdelen van de begroting is aan Zaanstad een belangrijke rol toebedeeld. Een aantal projecten uit de Investeringsagenda Verkeer en Vervoer is reeds in uitvoering genomen, zoals de fietsbrug De Buiging en de bouw van een nieuwe stationsfietsenstalling Zaandam-West.</p>  | <p>Deze projecten zijn inderdaad in uitvoering genomen. Voor een totaal overzicht van projecten verwijzen we naar de <a href="#">investeringsagenda Verkeer en Vervoer (vastgesteld 10 juli 2018)</a>.</p>  |
| 15.2 | <b>Zaanstad</b>      | <p><b>(V)</b> Voor het Programmaonderdeel Onderzoek Studie en Samenwerking vestigen wij uw aandacht op de noodzaak Haven-Stad aan de zuidzijde van het IJ en de Achtersluispolder aan de noordzijde van het IJ te verbinden, omdat het geheel van een doorgaande openbaarvervoerverbinding meer is dan de som der delen. Zaanstad gaat ervan uit dat een onderzoek naar deze verbinding in 2019 deel uitmaakt van de algemene beschrijving in uw begroting en dat dit belangrijke onderdeel in uitvoering wordt gebracht.</p> | <p>De verbinding tussen Havenstad en Zaanstad is inderdaad punt van onderzoek.</p>  |