

VERSLAG VERGADERING REIZIGERS ADVIES RAAD VAN DE VERVOERREGIO AMSTERDAM

Datum: 7 november 2024

Locatie: Kantoor Vervoerregio Amsterdam, Termini 179, 1025 XM Amsterdam

Opgesteld door: Jennifer van den Heuvel – Allround Officemanagement

Aanwezig: Bart Drenth (voorzitter), Lex Hendriksen (CB, vicevoorzitter); **VRA**: Ramon Smit, San Kloosterman (secretarissen); **ROVER**: Marinus de Jong, Jan Heemstra, Fred de Roode en Marcel Versteeg; **ASVA**: Maarten van Dorp, Lily George en Quinten van Dam; **Fietzersbond** (FB): Peter Visser, Theo van den Brandt; **Vereniging Stadsvervoerbelang** (SVB): Roland Visser, Rik de Vrieze; **Cliëntenbelang** (CB): Petra Huidink; **MKB Amsterdam**: Guido Frankfurter; **Ouderenadviesraden** (OAR): Ab Rienstra; **Kwaliteitszetels**: Romkje Mathkor, Ruben Schiphorst en Jasper Jonkers

Gasten: **VRA**: Britta Burger, Gerard Helburg, Judith Pambo, Jorian Oorburg, Peter van Leeuwen, Feike-Jan Nauta

Afwezig: Tom Kuhlman en Maikel van Leeuwen

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

a. Opening

De voorzitter, Bart Drenth, opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom, in het bijzonder de drie nieuwe leden in de RAR: Lily George en Quinten van Dam namens de ASVA en Petra Huidink namens Cliëntenbelang. Hun benoeming wordt op 28 november voorgelegd aan het DB en ze zijn met terugwerkende kracht vanaf 1 november officieel lid van de RAR.

b. Mededelingen

- Tom Kuhlman en Maikel van Leeuwe hebben zich afgemeld.
- Jennifer van den Heuvel zal in december voor het laatst het verslag schrijven voor de RAR, er is een vervanger beschikbaar vanaf 2025. Bart Drenth zegt samen met het secretariaat te zullen kijken naar andere, eventueel technische, mogelijkheden voor de verslaglegging.

c. Vaststellen agenda

De agenda wordt onveranderd vastgesteld.

d. Ingekomen stukken

- Er zijn geen ingekomen stukken.

2. Rondvraag/signalen uit de samenleving

- Peter Visser koppelt terug uit de vergadering van het LOCOV dat er behoefte is aan uitwisseling van ervaringen met OV-Pay. Het gevoel heerst dat het voor individuele reizigers voordelen biedt maar dat de reguliere reiziger het nog niet heeft ontdekt. Ook ten aanzien van BDU-gelden is behoefte aan uitwisseling en gezamenlijk optrekken.
- Romkje Mathkor vraagt of EBS nog voortgangsrapportages stuurt naar de RAR. San Kloosterman wijst op de nazending van rapportages tot en met oktober die ook aan de Regioraad zijn gestuurd.
- Lex Hendriksen noemt een paar besluiten op van het kabinet: Nedersaksenlijn geschrapt, Lelylijn geschrapt, €110mln bezuinigingen terwijl het ministerie miljoenen overhoudt op de begroting omdat ze er op dat moment niets mee kunnen doen.

- Maarten van Dorp merkt dat de RAR regelmatig geconfronteerd wordt met bezuinigingen en wel kan adviseren maar niet zelf met geld kan schuiven. Hij denkt dat het goed is als de RAR wat vaker naar buiten treedt en gewicht probeert te leggen op de politieke weegschaal. De RAR is dan wel geen grote speler maar af en toe in Het Parool de onvrede kenbaar maken kan geen kwaad.

Bart Drenth wijst erop dat beslissingen over bezuinigingen buiten de VRA worden genomen. Ook hij vindt dat de RAR meer geluid zou moeten laten horen, voor de hand ligt om dit in LOCOV-verband te doen. De VRA voert inmiddels een sterke lobby en hij stelt voor dat in eerste instantie te volgen, de RAR moet zeker van zich laten horen maar pas op een moment dat je zeker weet dat het effect heeft.

2.a Terugkoppeling Regioraad

Ramon Smit raadt aan de raadsessie – die ook altijd live te volgen is - terug te kijken op de website. Hij noemt een aantal aandachtspunten van de afgelopen vergadering:

- De concept tariefvoorstellen 2025 zijn ter kennisgeving aan de Regioraad voorgelegd, daarbij waren ook de adviezen gevoegd van de RAR.
- Met betrekking tot de tariefvoorstellen was een voorgenomen motie gedaan over de staffelkorting van CXX, het DB werd opgeroepen effecten van het verhoogde kilometertarief, waarmee korte ritten duurder worden dan lange, mee te nemen in de evaluatie en de behandeling van de tarieven voor 2026. Het DB heeft die toezegging gedaan en de indiener heeft de motie ingetrokken.
- Er is ingesproken over buslijn 41 en de portefeuillehouder is daarop ingegaan. Het probleem met deze lijn is de concurrentie met andere lijnen die onder druk staan.
- Over het personeelstekort is opgemerkt dat het GVB een parttime opleiding biedt en CXX en EBS niet en dat GVB buschauffeurs eerst een jaar inhuurt via een uitzendbureau en de andere vervoerders ze direct in dienst nemen.
- Aan de orde was ook de evaluatie van EBS, zodra het verslag er is zal het secretariaat dat aan de vergaderstukken van de RAR toevoegen.

3. Punten ter bespreking

3.1 Presentatie Annemieke Goudsmit oorkonde voor toegankelijkheid ov

Peter Visser licht de notitie toe. Hij heeft geprobeerd niet te veel criteria te stellen aan de prijs, er zal altijd een inschatting gedaan moeten worden. Allereerst is belangrijk te bespreken hoe de prijs vorm te geven: hoeveel genomineerden, wie beslist, jaarlijks of tweejaarlijks en wat moet de uit te reiken prijs zijn?

Romkje Mathkor kwam de partner van Annemieke tegen en heeft gezegd dat hij hoe dan ook bij de eerste prijsuitreiking betrokken wordt. Verder vraagt ze zich af of er veel kandidaten zullen en ze vindt het belangrijk dat de RAR controleert of het allemaal klopt. Ze heeft voorkeur voor een tweejaarlijkse uitreiking en kiest voor een oorkonde en geen wisselbeker.

Lily George is het eens met een tweejaarlijkse prijsuitreiking en stelt voor om er iets over te schrijven zodat de organisatie die de oorkonde krijgt een positieve pers krijgt. Waar het gaat over een boete vraagt ze af wat het bedrag dan moet zijn.

Ramon Smit raadt aan na te denken over de voordrachtprocedure en of het natuurlijke personen of organisaties moeten zijn. Hij stelt een voorselectie buiten de vergadering voor, eventueel met een comité. Peter Visser wijst erop dat het voortraject plaatsvindt bij de werkgroep Toegankelijkheid.

Maarten van Dorp oppert het idee om de gemeente erbij te betrekken en dat die ergens een Annemieke Goudsmitperkje aanleggen waar bloemen geplukt kunnen worden om aan de winnaar te geven. Op die manier is het een duurzamer en wat groter initiatief.

Ab Rienstra geeft in overweging mee om samen te werken met Cliëntenbelang, zij zitten al op dit spoor en komen al jarenlang op voor toegankelijkheid van het ov. Dat maakt het breder dan alleen voor Amsterdam.

Lex Hendriksen waarschuwt ervoor om het niet te groot te maken. Het is goed om als adviesorgaan een pluim te geven aan iemand die iets goeds doet voor toegankelijkheid en dat een prijs vernoemd wordt naar
Verslag RAR-vergadering 7 november 2024

Annemieke Goudsmit ter herinnering aan haar, maar met criteria, straffen en presentaties wordt het veel te groot. Een artikeltje in de krant is voldoende.

Petra Huitink voelt niets voor een boete. Verder weet ze niet of CB er een stem in moet hebben, Annemieke was niet van CB maar lid van een platform in Zaandam. Ze vindt dat het klein gehouden moet worden en bij de RAR moet blijven. Als niet genoeg aanmeldingen komen wil ze nog wel kijken of ze iets aan kan dragen. Eerst moet goed gekeken worden naar het soort projecten, hoe groot en waar die aan moeten voldoen. Ze vindt het lastig te bedenken wie in aanmerking moeten komen.

Peter Visser constateert dat het nu groter wordt gemaakt dan in de notitie staat, CB is al betrokken door vertegenwoordiging in de werkgroep Toegankelijkheid. Over boetes gaat de RAR niet en dat zal hij schrappen. Verder neemt hij alle suggesties mee, van bloemen is hij geen voorstander maar een oorkonde vindt hij een goed idee. Zelf dacht hij ook al aan tweejaarlijks en pleit hij voor een groeimodel.

3.2 Evaluatie aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland

Peter van Leeuwen en zijn collega's Judith Pambo, Jorian Oorburg zijn aanwezig om de schriftelijke vragen van de RAR te beantwoorden over de evaluatie van EBS.

Romkje Mathkor merkt op dat het eigenlijk niet alleen om EBS gaat maar om het hele aanbestedingsproces, ook voor de andere gebieden.

Peter van Leeuwen zegt om te beginnen dat EBS de afgelopen maanden een slechte prestatie heeft geleverd. Rituitval en reizigersinformatie vormen het grootste probleem en hoewel het eigenlijk de verantwoordelijkheid is van de vervoerder is de VRA op de stoel van EBS gaan zitten om het aan te sturen. EBS heeft de ambitie om 91% te gaan rijden en vervolgens nog meer op te schalen, de VRA heeft de rem erop gezet. Een betrouwbare dienstregeling met de juiste reisinformatie is nu veel belangrijker dan meer bussen laten rijden die vervolgens niet komen opdagen en daarmee spookbussen worden. De norm is 0,5% uitval en de VRA wil dat het eerst onder de 2% komt, pas als het stabiel is kan weer gepraat worden over opschaling.

Deze maatregel is per 20 oktober ingegaan en sindsdien is er minder rituitval en daardoor ook betere reisinformatie. EBS maakte gebruik van een uitvallijst en omdat die niet te corrigeren is in de reisinformatie heeft de VRA dat verboden. Alleen oude dieselbussen – die eigenlijk al door ZE vervangen hadden moeten zijn – zijn nog niet uitgerust met goede reisinformatie. Als het goed is komen in december de laatste ZE-bussen binnen en is ook dat probleem opgelost, tevens voor de app. Peter van Leeuwen kijkt in januari naar de continuïteit en of opschaling mogelijk is. Hij benadrukt dat niet vergeten moet worden dat het bod van EBS 125% was ten opzichte van 2019, op dit moment rijden ze 87% en dat is 112% in vergelijking met 2019. Ook EBS heeft net als andere vervoerders te maken met personeelsproblemen.

Vragen en opmerkingen

Romkje Mathkor vindt het fijn een update te krijgen maar wil vooral weten hoe in de toekomst te voorkomen dat het zo mis kan gaan en of VRA bij de aanbesteding een verkeerde beoordeling heeft gemaakt. Ook vraagt ze of VRA meer in handen heeft dan boetes geven aan EBS.

Jasper Jonkers merkt op dat EBS tot aan de aanvang van de concessie nog communiceerde alles te kunnen gaan rijden en met de ambitie van 91% nu nog steeds een optimistisch beeld heeft. Hij vraagt hoe het kan dat ze zo'n misrekening kunnen maken en of in de aanbesteding misschien een prikkel zit om steeds met een te hoge niet realistisch inschatting te komen.

Peter Visser heeft begrepen dat als spookbussen gekoppeld blijven aan het nummer van een bus, de ritten op papier als gereden gelden. Hij wil weten of VRA hierop heeft gelet. Verder merkt hij op dat boetes opleggen een goed corrigerend middel is. Hij heeft een artikel rondgestuurd van de goede financiële situatie van het moederbedrijf van EBS en is ervan overtuigd dat 'money talks'.

San Kloosterman vraagt of mensen een taxi mogen nemen als bijvoorbeeld in Oostzaan anderhalf uur geen bus rijdt en er verder geen ov is. In de Regioraad is in dat verband gesproken over de laatste rit.

Marinus de Jong wil weten hoe grip verkregen kan worden op de situatie en of er enig zicht is op wanneer EBS weer op 100% uitkomt en of daar afspraken over gemaakt zijn. Verder vraagt hij zich af wat het nut is van advisering door de RAR op de concessieverlening als een heel ander product wordt geleverd.

Ruben Schiphorst is benieuwd of VRA heeft nagedacht over oplossingen in het geval EBS het percentage rituitval niet onder 2% heeft kunnen brengen en tevens niet afschaalt.

Lex Hendriksen vraagt of in DOVA-verband over de manier van aanbesteden wordt gesproken. De analyse kan zijn dat de geordende marktwerking in deze tijd mogelijk zijn langste tijd heeft gehad.

Beantwoording VRA

Over de aanbesteding is een evaluatie geweest, dat rapport ligt er. VRA neemt alle aanbevelingen daaruit over en gebruikt die bij de eerstvolgende aanbesteding in 2032. Het enige sturingsmiddel van VRA is EBS een boete geven. Verder is relatiebeheer en proberen samen te werken ook een manier om een oplossing voor elkaar te krijgen. De vraag over de aanbesteding zal ook aan de orde komen in het overleg met VRA-directeur Salden en de RAR.

De Regioraad heeft gesproken over eventueel intrekken van de concessie – de reactie erop kan naar de RAR worden gestuurd. Het kan wel maar dan moet gedurende het proces een andere vervoerder gaan rijden en dat betekent ook weer twee jaar chaos, de VRA zit op dit moment niet op die lijn en heeft nog steeds de verwachting dat het goed gaat komen. In de maandrapportage is bovendien te zien dat het personeelsbestand bij EBS blijft groeien.

In het contract zitten geen prikkels voor EBS voor een te hoge inschatting, alleen zijn ze enorm ambitieus – willen eerder over- dan onderpresteren - en moeten daarin getemperd worden omdat ze hun eigen verwachtingen steeds niet waarmaken. Eerst moet de basis goed zijn voordat ze kunnen opschalen.

Voor spookritten wordt EBS niet betaald, alles wat niet gereden is wordt ingehouden. VRA kijkt dagelijks in de systemen van EBS en er wordt een correctie gemaakt op niet gereden ritten.

Reizigers krijgen alleen een taxi vergoed als de nachtbus niet op komt dagen, als binnen een half uur geen overstap meer gegarandeerd is op de laatste rit. EBS heeft een 24/7-regeling en dat houdt in dat ze nacht-bussen inzetten naar de regio en het is niet de bedoeling dat mensen bij uitval op straat komen staan, onder voorwaarden mag dan een taxi worden gebeld. *De RAR krijgt die voorwaarden toegestuurd.*

Door de ingreep die nu is gedaan verwacht VRA dat EBS in 2025 het gevraagde percentage rituitval gaat halen. Of ze dan ook het volledige bod gaan rijden is niet te garanderen, vooral omdat niemand kan weten hoeveel chauffeurs er zullen zijn in april of juni en daar hebben alle vervoerders last van. VRA zit in een overleg met alle DO's van Nederland (decentrale overheden) en overal speelt hetzelfde probleem, met uitzondering van slechts een paar regio's. Peter van Leeuwe zegt zich er persoonlijk verantwoordelijk voor te voelen dat bij EBS niet nog een jaar 10% rituitval is.

Afgesproken wordt dat de RAR nog een schriftelijke beantwoording ontvangt van de VRA en dat de RAR op een ander moment de fundamentele vragen bespreekt rond aanbesteding en inbesteding.

3.3 Klimaatneutraal ov

Peter Visser licht de voorbereidende notitie toe. Naast elektrische voertuigen is meer nodig om CO₂-uitstoot omlaag te krijgen, er dient tevens gekeken te worden naar hoe onder andere batterijen worden gemaakt en stroom opgewekt wordt. De ambities van de VRA zijn breed en hebben consequenties voor het vervoer in algemene zin. Het plaatje voor 2025 is nog niet helemaal duidelijk en uitgangspunten van STOMP en de modal shift worden opgepakt maar door de VRA niet als primaire taak gezien.

Gerard Helburg werkt samen met zijn collega Feike-Jan Nauta aan het programma Schoon en Duurzaam. Hij beschrijft het beleidsproces tot nu toe. In 2016 was bij de voorbereiding op de aanbesteding voor de concessie AML het idee opgevat om een deel daarvan elektrisch uit te vragen - zonder zeker te weten of dat realistisch was maar wel met voorkennis – om te beginnen bij 50% van het Schipholnet. Het resultaat in 2018 was niet 50% maar 100% elektrische bussen op dat traject, op dat moment de grootste elektrische vloot in Europa. De markt was veel verder dan de VRA dacht.

Drie jaar lang is in AML rituitval bijgehouden van zowel de elektrische als de dieselvloot op vergelijkbare routes. Uit analyses (2021) blijkt dat de betrouwbaarheid van het elektrisch bussysteem hoger is dan van diesel. Op basis daarvan is besloten ermee door te gaan. Verder zijn reizigersonderzoeken gedaan met

dataloggers die onder meer temperatuur en trilling meten en interviews met passagiers in de bus. Ook hier kwam uit dat elektrische bussen beter scoorden dan de dieselvloot: mensen vonden de bussen vooral stiller en comfortabeler, de veiligheid was hetzelfde en de beleving werd hoger gewaardeerd.

In tegenstelling tot AML en ZaWa, waar bij de aanbesteding is gekozen voor een grote switch, kiest VRA in de concessie Amsterdam voor batches: op het moment dat de levensduur voor een serie bussen voorbij is worden die sinds 2019 vervangen door elektrische. Voor verduurzaming is behalve voertuigen ook stroom nodig, bij voorkeur groene stroom, en daartoe is het programma ZE-mobiliteit opgezet om daarmee alle uitstoot van productie in de vervoerregio op 0 te brengen. ZE-bussen zijn daar onderdeel van en daarnaast werkt de VRA samen met de MRA rond het realiseren van laadpalen en worden gemeenten geholpen bij het verduurzamen van hun wagenpark.

Alleen CO₂ verminderen is niet voldoende, daarom is in 2020 een onderzoek gestart naar wat onder een duurzaam mobiliteitssysteem wordt verstaan en wat daarvoor gedaan moet worden. Uiteindelijk is besloten naar vier pijlers te kijken, niet alleen naar CO₂-productie maar ook naar circulair en klimaatbestendig maken van het mobiliteitssysteem en behoud van biodiversiteit. Bij alle activiteiten met energieverbruik wordt gekeken naar hoe die zo schoon mogelijk kan worden opgewekt en naar hoe ook andere partijen daar gebruik van kunnen maken. Gisteren is de Regioraad geïnformeerd over deze beleidslijn.

Vragen en opmerkingen

Ab Rienstra vraagt of VRA zijn licht heeft opgestoken bij NS, die is al heel lang bezig met een klimaatneutraliteitsbeleid en heeft al veel op de rails gezet.

Jasper Jonkers weet dat in deze vervoersregio bussen rijden van VDL en dat in andere delen van het land met andere minder betrouwbare fabrikanten wordt gewerkt. Hij vraagt of die betrouwbaarheidsfactor wordt meegenomen bij een volgende vervangingsronde. Ook is niet overal de productie even duurzaam, zeker als het gaat om lithiumbatterijen.

Lily George wil weten of VRA contact met andere landen heeft over hoe om te gaan met extreme hitte en kou, bijvoorbeeld Zweden.

Marinus de Jong stelt dat de klimaatimpact van het ov in het niet valt bij dat van het autoverkeer, het vorige kabinet stelde dat 6,5mld autokilometers in de spits moesten verdwijnen en dat er een forse taakstelling voor het ov bij zou moeten komen. Hij mist in het verhaal de modal shift. Ten aanzien van inzet op elektrische bussen vindt hij dat als je een reeks automobilisten met één dieselbus kunt laten reizen, de klimaatbijdrage veel groter is omdat nu automobilisten nauwelijks overstappen op een elektrische bus. Als het over hittestress gaat zijn er landen die op bepaalde dagen auto's met even of oneven nummerborden verbieden zodat mensen gedwongen worden het ov te nemen. Bij biodiversiteit noemt Marinus de Jong het in beslag nemen van ruimte voor auto-infrastructuur, Amsterdam wil door minder autoverkeer vrijgekomen ruimte omzetten in meer groen maar dat zal wel weer consequenties hebben voor het ov.

De analyse van Lex Hendriksen als het gaat om de elektrificatie van de busvloot is dat de combinatie van overheid en bedrijfsleven heel goed heeft gewerkt, ze hebben elkaar versterkt, en de marktwerking heeft - in tegenstelling tot bij het vorige onderwerp - hier wel goed gewerkt. Het duurzaamheidsprogramma van VRA vindt hij goed ontwikkeld. Aandachtspunt is hoe circulariteit nog verder naar voren gebracht kan worden, nu is het vooral gericht op de busvloot terwijl de meeste activiteiten infrastructuur gerelateerd zijn. Hij wil weten hoe duurzaamheidscriteria worden vertaald in subsidievoorwaarden voor infrastructuurprojecten.

Maarten van Dorp vindt dat lithium weliswaar schadelijk is voor het milieu, maar dat een elektrische bus netto altijd schoner is dan een dieselbus. Een knelpunt dat hij wil benoemen is het elektriciteitsnet, dat zit aan de grens van wat het aankan en hij vraagt hoe het daarmee gesteld is voor de regio Amsterdam.

Beantwoording

VRA heeft met NS contact over twee van de vier pijlers: klimaatbestendigheid en circulariteit. NS is op dat laatste gebied heel ver, treinstellen zijn 96% circulair. VRA heeft nu wel in het beleid vastgelegd waar bij materieelbestellingen aan gedacht moet worden als het gaat om circulariteit. Op het gebied van klimaatadaptatie hanteert het Rijk de KCI-strategie (Klimaatneutrale circulaire infrastructuur) voor het hoofdrailnet (ProRail) en VRA en MRA kijken nu hoe dat toe te passen op het lokale spoor, waarvan overigens meer reizigers gebruik maken dan van het treinspoor.

In deze regio rijdt een mix van bussen van VDL en Ebusco, metingen zijn op beide typen gedaan. De bevindingen worden gedeeld met andere landsdelen, dat elektrisch beter presteert dan diesel wordt overal verkondigd – nationaal en internationaal. Er is gemeten op basis van openbare data waarvan iedereen gebruik kan maken. Metingen zijn niet gekoppeld aan defecten van het materieel, een vervolgstap zou kunnen zijn te zien of rituitval wel of niet heeft gelegen aan bijvoorbeeld een kapotte deur.

Bij nieuwe bestellingen wordt zeker op duurzaamheid gelet. VRA is nu bezig met formuleren van strategische eisen voor G17-trams over drie jaar op basis van de vier pijlers uitstootreductie, circulariteit, klimaatbestendigheid en biodiversiteit uit het duurzaamheidsbeleid. De bussen zijn echter net allemaal besteld, het beleid was er toen nog niet dus kan VRA daarop geen invloed meer uitoefenen.

In principe laat VRA zich inspireren door internationale voorbeelden als het gaat om extreme weersomstandigheden, hoewel situaties in bijvoorbeeld Zwitserland of Londen anders zijn en daarom om andere ontwerpeisen vragen. Op 28 november is er een *Railforumsessie met vervoerders* waar precies deze vragen worden gesteld - ook *RAR-leden kunnen zich aanmelden voor workshops via railforum.nl* – bijvoorbeeld wat te doen bij vier weken code rood en welk materieel in dat geval moet worden ingezet. Het gaat niet alleen over het technische verhaal van klimaatbestendigheid maar ook over het reizigersverhaal.

Voor hittestress wordt niet alleen gekeken naar hoe bij 40° mensen vervoerd kunnen worden maar ook bij 45°, de kans dat dat gaat gebeuren in de toekomst neemt toe. Daarom wordt ook gekeken naar internationale ontwikkelingen.

Ov is inderdaad al duurzamer dan de auto, ook al is het een dieselbus, maar elektrisch is nog duurzamer en helemaal als de bus circulair is geproduceerd en kan rijden bij extreem weer. Het programma is niet alleen bedoeld om automobilisten in het ov te krijgen maar ook om een toekomstbestendig mobiliteitssysteem te maken.

Het zou mooi zijn om in het kader van biodiversiteit ruimte te vergroenen waar nu de auto domineert. Alleen vergroenen – bijvoorbeeld met helmgras – is niet voldoende. De Wageningen Universiteit raadt aan na te denken over planten die in Zuid-Frankrijk goed gedijen. VRA weet nog niet of dat de koers moet zijn, over alles wordt gesproken.

Circulariteit en duurzaamheid worden meegenomen in de subsidieverlening. Bij de afweging pakt de VRA steeds de vier pijlers erbij om te zien op welke manier eraan wordt bijgedragen aan duurzaamheidsdoelen, dat geldt zowel voor materieel, infrastructuurprojecten als intern bij de VRA (vegetarisch is de standaard en ook over bloemen is discussie).

In batterijen zitten veel kritieke grondstoffen, zoals lithium, die in onwenselijke omstandigheden worden gewonnen en schadelijke effecten hebben op het milieu. Circulariteit gaat uit van niet gebruiken van die stoffen en als het toch nodig is moet het zo min mogelijk schade aanbrengen. Een lichtpuntje is dat batterijen steeds minder kritieke materialen nodig hebben en het raffineren van grondstoffen gaat ook steeds beter (kringloopfabrieken in Europa).

Deze regio is redelijk vroeg met verduurzamen van het ov-systeem waardoor er nog geen problemen zijn met stroomvoorziening en wanneer die zich zouden voordoen is er voldoende kennis om te weten hoe het op te lossen. Via het Bestuursakkoord ZE Bus (BAZEB) leren decentrale vervoerautoriteiten van elkaar.

Peter Visser ziet vier voor de RAR belangrijke punten om vast te leggen: hoe van elkaar te leren, modal shift, infrastructuur vergroenen, duurzaamheid op projectniveau en zorgwekkende stoffen.

Lex Hendriksen constateert dat met bovenstaand verhaal de veronderstelling gelogenstraft wordt dat te veel fixatie op duurzaamheid effect zou hebben op frequentie van bussen, het doet zich niet meer voor en er kan dus volledig op verduurzaming worden ingezet. Wel dient pragmatisch te worden omgegaan met de inzet van dieselbussen, beter reizigers in een bus dan geen bus laten rijden. Gerard Helburg voegt toe dat tijdens de aanbesteding van concessie ZaWa al was geconstateerd dat rijden met ZE-bussen financieel aantrekkelijker is dan met dieselbussen. Hij vindt het fijn dat ook de RAR tot de conclusie komt dat duurzaam niet meer geld kost.

De werkgroep Toekomst zal verder nadenken over hoe de punten te borgen en aan de VRA mee te geven.

4. Punten ter kennisgeving

- 4.1 Regioraadsbrief Update Vervoerplan 2025 Zaanstreek Waterland
- 4.2 Regioraadsbrief besluit op bezwaar EBS
- 4.3 Reactie EBS op marketingplan 2025
- 4.4 Reactie op RAR advies Bereikbaarheid CS tijdens PHS

5. RAR intern

5.1 Conceptverslagen en actielijst 10 oktober 2024

Redactionele opmerkingen kunnen gemaïld naar rar@vervoerregio.nl. Er zijn geen opmerkingen, het verslag is akkoord.

Naar aanleiding van:

Pagina 2, punt 2 Rondvraag: Lex Hendriksen vraagt waarom de RAR nooit is meegenomen in het proces rond wayfinding op stationsplein. Guido Frankfurter legt uit dat dit een project is geweest van zes jaar voor informatieborden op het plein en dat hij er vanuit Stichting Welkom Amsterdam bij betrokken was – vrijwilligers die bezoekers op het stationsplein de weg wijzen. Daarnaast is er een veel groter wayfinding-project voor het hele stationseiland, gecoördineerd door VRA, waarover eens in de twee maanden wordt vergaderd in het controlecentrum ten westen van CS met vertegenwoordigers van verschillende reizigersbelangenorganisaties als CB, Rover en ook Stichting Welkom Amsterdam. Het gaat niet over informatieborden maar over alles wat te maken heeft met bereikbaarheid van CS en het eiland.

Actielijst

De acties worden doorgelopen. Een suggestie voor de lange termijnagenda is het onderwerp aanbestedingen: hoe werkt het instrument en hoe kan de RAR dat maximaal benutten.

5.2 Vaststellen vergaderschema 2025

Het vergaderschema is in principe akkoord, vertegenwoordigers van ASVA moeten nog het eigen rooster checken en geven eventuele opmerkingen door aan het secretariaat.

5.3 Terugkoppeling RAR werkgroepen/ bemensing werkgroepen

Werkgroep concessie Amsterdam

Marinus de Jong zegt dat het GVB heeft gevraagd om een *aanvullend advies over de kaartautomaten*, samen met de werkgroep Tarieven zal hij dat op papier zetten. Verder is uitgebreid over de liften gesproken en *de projectmanager van GVB wil graag een keer fysiek in de RAR komen om nog meer uitleg te geven*. De overige RAR-leden stemmen daarmee in.

Bemensing

Lily George meldt zich aan voor de werkgroepen Toegankelijkheid en Concessie Amsterdam, Jasper Jonkers voor de werkgroep Concessie AML, Petra Huitink voor de werkgroep Toegankelijkheid en Quinten van Dam beraadt zich nog bij welke werkgroep hij zich wil aansluiten.

a. WVTTK

Er zijn geen onderwerpen voor WVTTK.

6. Sluiting

De voorzitter bedankt alle leden voor de inbreng, wenst iedereen een fijne avond en sluit de vergadering om 18.03 uur.