



Schriftelijke vragen

Jaar 2018
Volgnummer 348
Datum indiening 30 november

Onderwerp

Schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker inzake openbaar vervoer en mobility as a service.

Aan het college van burgemeester en wethouders

Toelichting door vragensteller:

Vorige week organiseerde de gemeente Amsterdam een bijeenkomst voor deelnemers van de zogeheten 'reisproef' in Pakhuis de Zwijger. De reisproef bestaat voor deelnemers uit het inleveren van hun auto in ruil voor de mogelijkheid gebruik te maken van diverse commerciële vervoersaanbieders. Tegen een gereduceerd tarief vervoeren deze bedrijven de deelnemers naar het dichtstbijzijnde OV-knooppunt. Deze proef valt onder het zogeheten 'Mobility as a Service', wat de verschraling van het OV-netwerk, als gevolg van Rijksbezuinigingen, moet compenseren en onnodig autogebruik moet tegengaan.

De lijst van deelnemende bedrijven bestaat o.a. uit aanbieders van deelauto's en –fietsen. Opmerkelijk is dat gemeente ook taxibedrijf Uber laat deelnemen aan deze proef, als een van de vervoersalternatieven voor deelnemers. Eerder dit jaar uitten SP en PvdA al grote twijfels over de samenwerking tussen de gemeente en Uber in de Amsterdam Economic Board. Het taxibedrijf heeft een zeer twijfelachtige reputatie als het gaat om zich houden aan wet- en regelgeving en goed werkgeverschap. Dit heeft o.a. gezorgd voor veel onrust op de taximarkt. De SP snapt dan ook totaal niet waarom Amsterdam het bedrijf andermaal laat deelnemen aan een gemeentelijk initiatief.

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van de SP, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:

1. Waarom kiest de gemeente bij het oplossen van problemen in de stad voor een bedrijf dat zelf een belangrijke (mede-)veroorzaker is van een van problemen waar we als stad mee te maken hebben?
2. Is het college bereid om de samenwerking met Uber te stoppen?
3. De Rijksbezuinigingen zorgen voor een flinke verschraling in het OV-aanbod in de stad. Hoeveel procent van deze verschraling moet, volgens het college,

opgevangen gaan worden door 'Mobility as a Service'? Hoe gaat het college sturen op het sluitend maken van het Amsterdamse vervoersaanbod?

4. Vindt het college het ook niet erg wrang, dat er aan de ene kant door het Rijk wordt bezuinigd op OV, en dat we als gemeente dit probleem proberen op te lossen met commerciële partijen? Deelt u de mening van de SP, deze gang van zaken veel lijkt op privatisering?
5. Indien vraag 4 is beantwoord met Ja: Is het college ook van mening dat de voorkeur daarom uitgaat naar extra investeringsruimte vanuit het Rijk voor het verbeteren van de fijnmazigheid van het OV in de Amsterdamse buurten? Graag een toelichting.

De leden van de gemeenteraad,

N.T. Bakker

Jaar	2019
Afdeling	1
Nummer	1440
Datum indiening	30 november 2018
Datum akkoord	9 september 2019
Publicatiedatum	10 september 2019

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van het lid N.T. Bakker inzake openbaar vervoer en mobility as a service

Aan de gemeenteraad

Toelichting door vragensteller:

In de week van 23 november 2018 organiseerde de gemeente Amsterdam een bijeenkomst voor deelnemers van de zogeheten 'reisproef' in Pakhuis de Zwijger. De reisproef bestaat voor deelnemers uit het inleveren van hun auto in ruil voor de mogelijkheid gebruik te maken van diverse commerciële vervoersaanbieders. Tegen een gereduceerd tarief vervoeren deze bedrijven de deelnemers naar het dichtstbijzijnde openbaar vervoer-knooppunt (OV-knooppunt). Deze proef valt onder het zogeheten 'Mobility as a Service', wat de verschraving van het OV-netwerk, als gevolg van Rijksbezuinigingen, moet compenseren en onnodig autogebruik moet tegengaan.

De lijst van deelnemende bedrijven bestaat o.a. uit aanbieders van deelauto's en -fietsen. Opmerkelijk is dat gemeente ook taxibedrijf Uber laat deelnemen aan deze proef, als een van de vervoersalternatieven voor deelnemers. Eerder in 2018 uitten de fracties van de SP en PvdA al grote twijfels over de samenwerking tussen de gemeente en Uber in de Amsterdam Economic Board. Het taxibedrijf heeft een zeer twijfelachtige reputatie als het gaat om zich houden aan wet- en regelgeving en goed werkgeverschap. Dit heeft o.a. gezorgd voor veel onrust op de taximarkt. De fractie van de SP snapt dan ook totaal niet waarom Amsterdam het bedrijf andermaal laat deelnemen aan een gemeentelijk initiatief.

Gezien het vorenstaande heeft het lid N.T. Bakker, namens de fractie van de SP, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

1. Waarom kiest de gemeente bij het oplossen van problemen in de stad voor een bedrijf dat zelf een belangrijke (mede-)veroorzaker is van een van problemen waar we als stad mee te maken hebben?

Antwoord:

Zoals bekend heeft het college op 8 juli 2019 met Uber een social charter getekend. Doel van het charter is dat Uber aanspreekbaar is en verantwoordelijkheid neemt als het problemen veroorzaakt. Het charter staat 12 september 2019 op de agenda van de raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid.

Voor het project Mobility as a Service uit het actieprogramma Smart Mobility wordt ingezet op het verleiden van 3 verschillende doelgroepen (werknemers, bewoners en publieke professionals) om op een andere manier te reizen dan via de privéauto. Voor de bewoners heeft er twee keer een reisproef plaatsgevonden in

de periode oktober–december 2018 en maart–mei 2019 voor een periode van 2 maanden gestart met drie doelstellingen:

- Amsterdammers (deelnemers van de reisproef) bewust maken van hun eigen reisgedrag en het verleiden tot het gebruik van alternatieven voor de eigen auto;
- Inzicht krijgen in mobiliteitsgedrag en onderzoeken onder welke voorwaarden Amsterdammers bereid zijn gebruik te maken van alternatieven voor de eigen auto;
- Leren over de huidige deelmarkt voor mobiliteit in Amsterdam en of deze op dit moment bijdraagt aan de transitie van individueel bezit naar gebruik van voertuigen.

Uber heeft net als andere bedrijven zoals TCA, Viavan, OV, Felyx meegedaan aan de reisproef als alternatief (deel) vervoer voor het gebruik van de eigen auto. Uber is net als de andere partijen die hebben meegedaan bereid te experimenteren om bewoners kennis te laten maken met alternatieven voor de privéauto en zijn daarom onderdeel van de Reisproef.

2. Is het college bereid om de samenwerking met Uber te stoppen?

Antwoord:

Nee, zie het antwoord op vraag 1.

3. De Rijksbezuinigingen zorgen voor een flinke verschraving in het OV-aanbod in de stad. Hoeveel procent van deze verschraving moet, volgens het college, opgevangen gaan worden door 'Mobility as a Service'? Hoe gaat het college sturen op het sluitend maken van het Amsterdamse vervoersaanbod?

Antwoord:

De combinatie van groeiend aantal reizigers en minder budget voor exploitatie van OV, zorgt ervoor dat er efficiënter met de beschikbare middelen moet worden omgegaan. De uitdaging daarbij is om de kwaliteit van het OV-aanbod minimaal hetzelfde te houden of zelfs te verbeteren.

In Amsterdam is ervoor gekozen om het schrappen van lijnen waar mogelijk te voorkomen. In plaats daarvan wordt de betaalbaarheid van de exploitatie van het OV verbeterd onder andere door investeringen in de doorstroming: sneller openbaar vervoer is beter voor de reiziger én zorgt voor een efficiënte exploitatie, binnen de voorwaarden van de concessie.

Het college heeft op 1 november 2018 onder meer aangekondigd: "Om bewoners en bezoekers aan te zetten om de auto vaker te laten staan, wordt er de komende jaren daarnaast nog eens € 400 mln. geïnvesteerd in nieuwe trams, metro's, zero emissiebusen en OV-infrastructuur". De genomen maatregelen hebben over het geheel genomen een positief effect voor de reizigers.

Mobility as a Service (MaaS) is een toegevoegde dienstverlening, waar ook het openbaar vervoer onderdeel van uit maakt. Denk aan apps waarbij je een reis kunt plannen en betalen in één handeling. MaaS heeft de potentie om mobiliteit voor iedereen slimmer te organiseren. We onderzoeken welke plekken en welke doelgroepen met MaaS-concepten nog beter bediend kunnen worden.

Het college stuurt samen met het ministerie van I&W en de VRA op de ontwikkelingen van MaaS door te investeren in een MaaS-dienst met als doel om slimme mobiliteit voor iedereen mogelijk te maken. Daarnaast investeert dit college in diverse experimenten om te leren over gedrag en alternatieven.

In 2019 is gestart met een buurtgerichte aanpak van smart mobility onder de naam eBuurthubs. Samen met bewoners van de (o.a.) de Indische buurt West, de Buiksloterham, Frans Halsbuurt en de Weesperzijde onderzoeken en realiseren we de lokale behoefte voor anders reizen. Samen met GVB worden zogenoemde "witte vlekken" in kaart gebracht in Noord en Nieuw-West om ook daar indien wenselijk een MaaS-achtig project te starten. (Met financiering vanuit Slim en Duurzaam MIRT realiseren we MaaS-achtige oplossingen dicht bij de Amsterdammers).

Het college verwijst voor andere projecten naar de derde voortgangsrapportage van het actieprogramma Smart Mobility 2016–2018 van 20 november 2018 en een uitleg over deze projecten. In de raadsvergadering van 11 juli 2019 heeft u het programma smart mobility 2019–2025 vastgesteld, met daarin meer informatie over het project eBuurthubs.

4. Vindt het college het ook niet erg wrang, dat er aan de ene kant door het Rijk wordt bezuinigd op OV, en dat we als gemeente dit probleem proberen op te lossen met commerciële partijen? Deelt het college de mening van de fractie van de SP, deze gang van zaken veel lijkt op privatisering?

Antwoord:

Voor de gemeente staat voorop dat we de stad voor iedereen bereikbaar willen houden. Die uitdaging is niet alleen aan de gemeente, maar doen we samen waar nodig en mogelijk met private partijen en kennisinstellingen. Het organiseren van openbaar vervoer en faciliteren van slim gebruik van de openbare ruimte blijven overheidstaken. De exploitatie van openbaar vervoer wordt uitgevoerd door bedrijven. Dit heeft dus niets te maken met privatisering. Door samen te werken, experimenteren en de markt uit te dagen en heldere afspraken te maken houden we gezamenlijk Amsterdam bereikbaar en leefbaar.

5. Indien vraag 4 bevestigend beantwoord wordt, is het college ook van mening dat de voorkeur daarom uitgaat naar extra investeringsruimte vanuit het Rijk voor het verbeteren van de fijnmazigheid van het OV in de Amsterdamse buurten? Graag een toelichting.

Antwoord:

De gemeente is voor extra investeringsruimte vanuit het Rijk. In het kader van het MIRT hebben we voor Amsterdam en de regio veel middelen zeker gesteld. Daarover bent u geïnformeerd. Gezien de toekomstige woon- en mobiliteitsopgave is dat echter onvoldoende. Daarom blijven we in gesprek met het Rijk over nieuwe HOV- en fietsverbindingen. Tevens streven we naar een autoluwe stad, waarbij OV, naast fiets en voetganger, een belangrijke rol heeft.

Het OV moet voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. We kijken daarom samen met GVB en Vervoerregio goed naar de effecten van de maatregelen, zoals de invoering van het nieuwe lijnennet en aanpassingen van haltes. Daar waar we constateren dat er (onverwacht) 'gaten' in het netwerk zitten, kijken we hoe we dat kunnen repareren.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Femke Halsema, burgemeester

Peter Teesink, secretaris

