

Aan: de directie van GVB

per e-mail verzonden aan: c.nugteren@gvb.nl

cc:

het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam

per e-mail verzonden aan: Bestuurszaken@Vervoerregio.nl

Datum	27 maart 2023	Onderwerp	Vervoerplan 2023-2024 GVB
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	20230227 RAR advies Vervoerplan 2023-2024 GVB	Bijlage	20230327 Brief aan DB Vervoerregio Concept VP 2023-2024 GVB

Geachte directie van het GVB,

Graag geeft de Reizigers Advies Raad (RAR) een reactie op het Vervoerplan 2023-2024 van GVB. Een aantal aspecten wordt door ons ook onder de aandacht van de Vervoerregio gebracht. De punten die wij aan de Vervoerregio meegeven zijn in de bijlage bij dit advies opgenomen. Bij de algemene opmerkingen gaan we daar ook op in. De RAR gaat er vanuit dat GVB eerst op de reacties op het concept-vervoerplan reageert en dat de RAR nog een formeel advies kan en zal uitbrengen op het definitieve voorstel van GVB over het Vervoerplan 2024 aan het DB van de Vervoerregio.

Algemene opmerkingen over het jaarplan als geheel:

De RAR wijst ingrijpende wijzigingen in dit stadium af:

U geeft aan dat de uitgangspunten, die de Vervoerregio heeft meegegeven, voor u leidraad zijn voor het Jaarplan 2024. De RAR vraagt zich af of de invulling die GVB hieraan geeft ook door de Vervoerregio is ingegeven. Uw voorstellen zijn gericht op het nu doorvoeren van bezuinigen en niet op een grotere rol van het OV in de stad en wat daarvoor nodig is. U geeft bovendien aan dat u de wijzigingen in het netwerk voor een aantal jaren wilt handhaven.

Wij missen een doorkijk naar de jaren na 2025. Het voorstel mist bovendien informatie over reizigersstromen in de stad. Als ergens een lijn zomaar vervangen wordt door een andere lijn – als al van vervanging sprake is – met uw argument dat er dan toch nog steeds OV is, dan zegt dat niets over de reispatronen en de gevolgen van veel vaker moeten overstappen. Naar de mening van de RAR moeten we echt oppassen niet in een vicieuze cirkel terecht te komen, waarbij de ombuigingen leiden tot een verdere verschraling en achteruitgang in het gebruik van het openbaar vervoer.

Een discussie over wijzigingen van het lijnnet dient onderdeel te zijn van het overleg met de RAR en anderen over het Programma van Eisen voor de concessie Amsterdam met ingang van 2025.

Ingrijpende wijzigingen nu, die vooral ook bepaalde lijnen en buurten treffen, en mogelijke binnenkort

voorstellen voor weer andere wijzigingen bij de nieuwe concessie, frustreren allereerst de reizigers, maar ook het overleg over de concessie. Dit overleg dient in het teken te staan van de consequenties van het beleid voor een autoluwe stad waarin fiets en OV een grotere rol in de mobiliteit moeten vervullen, de forse groei van de stad in aantallen inwoners, arbeidsplaatsen, onderwijsinstellingen etc. Dit alles nog eens gevoegd bij het voorgenomen 30 km beleid van Amsterdam.

Inzet richten op aantrekken van meer reizigers:

De eerste prioriteit ligt voor de RAR bij de vraag hoe u de reizigers gaat terugwinnen. Hoe komt u weer op en boven het niveau van voor Corona? Wij lezen daar helaas niets over. Niet in de doorwerking van uw voorstellen voor lijnwijzigingen, maar ook niet hoe u met tarieven en een nieuwe aanpak voor abonnementen inspeelt op de nieuwe behoeften van de reiziger.

Volgens uw recente cijfers was begin dit jaar het OV-gebruik 85% vergeleken met 2019. GVB heeft het aanbod reeds eerder afgeschaald tot 82%. De nachtbus is nog veel meer gekortwiekend en u kunt zelfs die inzet van 82% niet bieden door personeelsgebrek. De indruk bestaat bij de RAR dat metro, tram en bus druk bezet zijn, ook in het weekend. De volle trams en bussen vragen eerder om een groter aanbod.

Perspectief voor het OV:

het recent genomen collegebesluit om de auto verder terug te dringen uit de stad leidt tot extra noodzaak voor goed openbaar vervoer. Wij verwachten dat GVB de gemeente en de Vervoerregio daar op aanspreekt om GVB in staat te stellen een passend aanbod te doen. Ook dat dient bij het vervoerplan en het toekomstbeeld te worden meegenomen. Nu wijzigen en volgend jaar weer, is naar de reiziger toe niet goed en daarmee verliest het openbaar vervoer aan vertrouwen. Wij zullen ook bij de Vervoerregio navraag doen wat thans van GVB gevraagd wordt en hoe deze als opdrachtgever de relatie met de nieuwe concessie ziet.

De doorkijk zal zich naar ons idee ook dienen te richten op de nieuwe woongebieden. Zoals ook in ons overleg op 9 maart is aangegeven, zien wij daarom graag in het Vervoerplan een lijst opgenomen van nieuwe woonwijken en hoe u voorneemt deze in de komende jaren, meebewegend met de bouwontwikkeling, te ontsluiten. Wij denken bijvoorbeeld aan het Amstelkwartier, Hamerkwartier, Schinkel, Havenstad, Diemen, Amstel III/Ouder-Amstel, Weesp en de inbreiding in Nieuw West. Wel ziet de RAR de voordelen in van het doortrekken van de trams uit Westwijk en straks Uithoorn verder de stad in, mede om station Zuid en de Zuidas beter beter te ontsluiten vanuit verschillende stadsdelen.

Inclusiviteit:

In het vervoerplan mist de RAR volledig de gevolgen die de voorstellen hebben voor mensen met een beperking. Dit ook vanuit de feit dat nu pas slechts 27% van de haltes toegankelijk is; de overstap voor mensen met een beperking ten minste tweemaal zo veel tijd in beslag neemt dan voor iemand anders. Dit terwijl haltes bij kruispunten steeds vaker verder uit elkaar worden gelegd. De voorstellen verhouden zich absoluut niet tot het uitgangspunt van de gemeente Amsterdam om het gebruik van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te laten toenemen. Juist het toenemend aantal overstappen dat met de voorstellen nodig wordt, staat hier volledig haaks op. Hoe gaat het GVB de problemen voor mensen met een beperking opvangen en komt er bij drukke overstappunten begeleiding? Kunt u toezeggen om in het definitieve plan een paragraaf op te nemen waarin u aangeeft hoe de reisbehoeften van de reiziger met een beperking worden opgevangen?

Infrastructuur:

Het vervoerplan verbaast ons, vanwege het niet meer benutten van infrastructuur die recentelijk met hoge maatschappelijke kosten en forse bijdragen van de VRA is vernieuwd (bijvoorbeeld de Ferdinand Bolstraat, Vijzelstraat, Bullebakbrug/Marnixstraat /Zoutkeetsgracht). Wij zullen de Vervoerregio

bevragen, of dit zo maar kan en hoe met de verlieskosten van de investeringen wordt omgegaan. Worden deze mogelijk aan GVB en de wegbeheerder doorberekend? Ook stelt gedwongen overstap hogere eisen aan de aanwezigheid van goede overstaphaltes, zonder lange loopafstanden. Ten slotte willen wij u onze zorg meegeven over de gevolgen voor het openbaar vervoer van de dertig kilometer per uur die stadsbreed doorgevoerd gaat worden. Het verbaast de RAR dat u daar in uw Vervoerplan niets over opmerkt, temeer daar de recente voorstellen van de gemeente slechts in 54% van de behoefte aan betere doorstroming voorzien, nog afgezien van de vraag of de voorstellen daadwerkelijk ingevoerd zullen worden en bijtijds. GVB en ook de gemeente Amsterdam gaven eerder aan dat de kosten voor de exploitatie van het openbaar vervoer substantieel toenemen wanneer er geen compenserende maatregelen komen. Hoe verhouden de voorstellen die u doet en het totaal van de exploitatielasten die u inschat zich tot de dertig kilometer voornemens? We komen daardoor toch niet in 2025 opnieuw voor bezuinigingen te staan? Wij zullen dit punt ook bij de Vervoerregio onder de aandacht brengen.

Hieronder gaan wij op een aantal specifieke onderdelen in.

Metro

Wij wijzen de ontvlechting bij de metro af en horen graag uw toelichting op onderstaande punten. Het voorstel om de metrolijnen te ontvlechten, leidt tot een absolute vervoersachteruitgang. De rechtstreekse verbinding, die al bestaat vanaf 1977 tussen Gaasperplas en Centraal Station vervalt. De ook destijds bewust gekozen lijnvoering voor de ringlijn, met van af het begin hoge vervoeraantallen, vervalt eveneens. Te meer daar door u eerder is aangegeven dat u ook hier het voorzieningenniveau op pijl wilt houden. Vervoerkundig is er geen enkele reden de lijnvoering die zich heeft bewezen te wijzigen. Uw voorstel leidt tot enorme aantallen overstappers. Het metrogebruik zal door de gedwongen overstappen mogelijk ernstig afnemen. De afgelopen periode is de RAR voorgehouden dat de metrolijnvoering op orde zou komen nadat het nieuwe beveiligingssysteem volledig operationeel zou zijn. Kunt u ons aangeven of dat het geval is, of dat deze voorstellen louter door de technische problemen zijn ingegeven? Is er een garantie dat dan de technische problemen voorbij zijn, of dat bij aanhoudende problemen het bestaande metronet dan weer hersteld wordt? Bovendien blijft er met lijn 51 ook in de nieuwe situatie sprake van vervlochten rijden, samen met de lijnen 50 en 54. Uw voorstel om de frequentie van lijn 54 te verdubbelen levert ook geen extra aanbod, vanweg het wegvallen van de lijnen 50 tussen Van der Madeweg en Gein en het voorstel om lijn 53 op te heffen.

Wij signaleren ook een aantal praktische zaken:

- U biedt geen garantie op Van der Madeweg gedurende de hele dag voor een gelijktijdige overstap, cross platform en zonder wachttijden (lijn 50 heeft in uw voorstel bovendien een lagere frequentie dan lijn 54). Wij adviseren dan ook om op beide takken binnen Zuidoost de frequentie gelijk te houden. En hoe vangt u het aanbod op de route tussen Spaklerweg en Centraal Station op, met verschil in intervallen tussen de lijnen 54 en 51?
- U gaf in het verleden aan dat de storingen met het beveiligingssysteem mede kwamen door de inzet van verschillende materieeltypen. Maar de treinen van BN en CAF worden toch op redelijk korte termijn vervangen door de (gekoppelde) M7?
- Met uw voorstel om overdag met losse M7 stellen te rijden, kunnen wij niet instemmen. De vervoervraag is daar te hoog voor. Dat blijkt al uit de drukte op veel tijdstippen, ook buiten de spits, in de gekoppelde CAF en BN-stellen die hier nu vaak met 4 bakken rijden, terwijl 6 bakken de afspraak in het PvE is. Die bieden altijd nog een hogere capaciteit dan een losse M7 metro. Bovendien ontgaat ons de besparingsgedachte die u aanvoert voor de losse M7 metro's overdag. Hier is toch even veel personeel voor nodig dan wanneer u gekoppeld blijft rijden?

Tram

Lijnen 1 en 7:

Met het voorstel om lijn 1 naar het Azartplein te laten rijden in plaats van lijn 7 nu kunnen wij instemmen, als dit een structurele maatregel is en niet over een jaar hier weer de situatie wijzigt.

Met het voorstel om lijn 7 naar Diemen te laten rijden in plaats van lijn 19 kunnen wij instemmen, alhoewel wij ook graag onze suggestie hier boven voor herstel van de route van de oude lijn 9 in combinatie met lijn 14 onderzocht willen zien. In dat geval kan lijn 7 in Oost in combinatie met lijn 6 een betere ontsluiting bieden en kunnen de exploitatiekosten van de kortere route van lijn 7 gebruikt worden voor de wat langere route voor lijn 14.

Amstelveenlijnen 5, 6 en spitslijn 25:

Wij juichen u voornemen om de Amstelveense tramlijnen door te laten rijden de stad in enorm toe. Dit neemt de keerproblemen bij station Zuid weg en biedt de reiziger die een bestemming voorbij Zuid heeft de mogelijkheid met de tram door te reizen. Dit in plaats van de tijdrovende overstap te moeten doen naar de metro met de lange loopafstand die er helaas nog vele jaren blijft. Ook voor mindervalide reizigers is dit ten opzichte van de huidige situatie een absolute verbetering.

Het rijden met enkele in plaats van gekoppelde trams kan worden onderschreven, onder de voorwaarde dat de frequentie verhoogd wordt. Zowel in de spits als in de daluren. Anders zal het niet lukken de vervoervraag op te vangen. De frequentie naar Uithoorn zal ook overdag die van het R-net moeten zijn. Minimaal gelijk aan wat nu buslijnen 347/348 bieden volgens het huidige PvE. Bovendien zal de R-net bundel uit Aalsmeer een goede aansluiting moeten bieden op de tram in Westwijk. Ook dat vereist eenzelfde R-netfrequentie voor de tram met goede aansluiting.

Ofwel: u dient hier wat de RAR betreft te voldoen aan de geldende R-net frequentiecriteria.

Zie verder ook de opmerkingen hierna over specifieke lijnvoering bij de lijnen 5, en 24 en de verbinding met Zoutkeetsgracht/ Sloterdijk.

Lijnen 2, 5 en 24:

Wij begrijpen op zich uw afweging om de route vanaf het Museumkwartier lijn 2 te versterken richting CS. Maar de consequenties van uw voorstel zijn behoorlijk ingrijpend. Voor Oud Zuid en de omgeving Minervaplein vervalt hier de enige verbinding die er nu is met de binnenstad. Dit voor een omvangrijk woongebied. Lijn 24 heeft net als lijn 12 een lagere frequentie dan de lijnen 2 en 5. De lijnen 2 en 5 hebben een vergelijkbare frequentie. De westtak van lijn 5 voorbij het Leidseplein kent een wat zwakkere bezetting dan het traject tussen Zuid en Leidseplein. Dit roept de vraag op of overwogen kan worden om lijn 5 vanaf het Leidseplein naar het CS te laten rijden en lijn 24 vanaf het Leidseplein naar de Westergasfabriek.

Wij stellen voor om de bestaande route van lijn 24 te handhaven tot het Roelof Hartplein. Een optie is om vanaf daar via de route van lijn 5 naar het Leidseplein te rijden, dan wel om lijn 24 de route via de Ferdinand Bolstraat tot het Weteringcircuit te laten behouden en vanaf daar via de binnenring naar Leidseplein te laten rijden (indien eindpunt Westergasfabriek). Dit vraagt wel om een halte bij het Weteringcircuit.

Voor het vervallen van de tramroute tussen de Pijp en het Muntplein zien wij in uw voorstel geen alternatief. Juist hier is recent tram infrastructuur vernieuwd en vervangen. Voor de Ferdinand Bolstraat doen wij een suggestie voor lijn 24, vanaf het Weteringcircuit naar Leidseplein. Wellicht kan anders nog een oplossing gevonden worden door lijn 12 via de Ferdinand Bolstraat te laten rijden en via het Weteringcircuit en het Leidseplein te laten rijden. Dit betekent dan wel dat een halte op de hoek Ceintuurbaan gerealiseerd dient te worden. Dit was voor u zoals u aangaf reden om dit alternatief

uiteindelijk te laten vallen. Wij stellen echter voor om in dat geval met de Vervoerregio over deze halte het gesprek te voeren.

Het vervallen van de route Vijzelstraat is natuurlijk echt een zichtbare achteruitgang in het tramnet, terwijl de indruk bestaat dat lijn 24 hier goed bezet is. Het klopt dat de noord-Zuidlijn hier een alternatief biedt, maar niet voor de halte bij de Munt. Daar dienen dan de lijnen 4 en 14 weer een halte te krijgen ter compensatie van lijn 24.

Lijn 3 en tramroutes naar Zoutkeetsgracht en Sloterdijk:

Moeite hebben wij met u voorstel om delen van de route bediend door lijn 3 te schrappen. Wij begrijpen uiteraard dat u binnen de beschikbare exploitatiemiddelen en noodzakelijke ombuigingen iets moet doen om met name de tram aan de randen van de stad te verbeteren. Maar delen van lijn 3 schrappen kan wat de RAR betreft alleen als voor de gevolgen die dit heeft een oplossing gevonden is. Het is voor ouderen en mindervaliden onacceptabel als een belangrijke voorziening als een groot stedelijk ziekenhuis niet meer fijnmazig ontsloten is. Wij zien dat in uw voorstel het OLVG Oost met tramlijn 6 via de oude route van lijn 3 en met bus 41 worden bediend. Echter voor lijn 41 zal dan wel een halte vlakbij het ziekenhuis gecreeerd moeten worden.

Moeilijker ligt het bedienen van het gedeelte de Clercqstraat /Haarlemmerplein /Zoutkeetsgracht. U geeft aan dat bus 18 hier een alternatief is, maar dit is slechts voor een beperkt deel van deze route het geval, die bus komt niet bij de kruising met de Bilderdijkstraat/ De Clercqstraat. Wij vinden het schrappen van de tram hier naar de reiziger toe niet acceptabel en een volkomen verkeerd signaal als het gaat om een stedelijk dekkend openbaar vervoersysteem. De tram op het westelijk deel van lijn 3 dient naar onze volle overtuiging gehandhaafd te worden. Ook gelet op de toekomstige bediening van nieuwe uitbreidingen in dit deel van de stad met de voorstellen van de gemeente om de tram te zijner tijd door te trekken richting Havenstad.

Lijnen 9 en 14:

De RAR kan zich vinden in uw voornemen om lijn 14 vanaf het Muiderpoort Station te laten rijden in plaats van Flevopark. Zoals ook al eerder bij u kenbaar gemaakt, stellen wij voor om tot het moment dat de infrastructuur hier gereed is, een rondje voor lijn 14 door Oost te rijden.

De RAR wil u in dit verband een mogelijke oplossing aanreiken. Wanneer de oude route van lijn 9 zou worden hersteld tussen Diemen en het Centraal Station (in plaats van de huidige lijn 19), hoeft lijn 14 geen verbinding meer te geven tussen Oost, Artis en het Centraal Station. Is het een idee om lijn 14 dan over de Dam heen via de Rozengracht naar de Zoutkeetsgracht te laten rijden of Sloterdijk (zie hierna), dan wel recht te trekken de Staatsliedenbuurt in naar de Westergasfabriek en lijn 5 of 24 op de Zoutkeetsgracht te laten eindigen? Wij realiseren ons uiteraard dat dit voorstel betekent dat bij het kruispunt Rozengracht /Marnixstraat een rechtsafboog ingelegd dient te worden. Een alternatieve optie is om lijn 12 de westtak van lijn 3 te laten overnemen en lijn 14 naar Sloterdijk te laten rijden op de tak van lijn 19. Hier is geen nieuwe infrastructuur voor nodig.

Bus

Bus 38 noord:

Voor Noord zijn geen wijzigingen voorzien, behoudens een wat de RAR betreft onlogisch eindpunt voor lijn 38, nabij de garage Noord. Reizigers zullen met deze bus ook de overstap naar de Noord-Zuidlijn willen kunnen maken. De RAR dringt er op aan om de bus de resterende ruim 800 meter naar Station Noorderpark te laten doorrijden.

Lijnen 40 en 41:

De RAR juicht toe dat lijn 41 met een route via het Amstelstation goed op het overig openbaar vervoer wordt aangesloten. Echter de gevolgen die uw voorstellen hebben voor de bediening van het Sciencepark en de Indische buurt Zuid geven de RAR grote zorg. Voor de relaties vanaf het Sciencepark naar het Centraal Station of het Muiderpoort station is de trein vanaf het station Sciencepark geen alternatief. Dit geldt al helemaal voor mensen met een beperking. In ons overleg heeft u aangegeven dat u dit begrijpt. Daarom dringen wij er op aan om met bijvoorbeeld de route van bus 40 hier een oplossing te vinden en deze langs het Muiderpoortstation te leiden alvorens de lus door het Sciencepark te rijden. Hoe dan ook, zou Sciencepark zowel een verbinding met het Amstelstation als met het Muiderpoortstation moeten behouden.

Bus 62:

Met u voorstel om de route van lijn 62 te schrappen tussen station Zuid en Lelylaan kunnen wij gelet op de feitelijke bezetting die de bus hier kent en het aanbod aan andere lijnen, instemmen. Dit echter onder de conditie dat lijn 63 bij het Hoofddorpplein een goede haltevoorziening krijgt voor reizigers die vanaf bijvoorbeeld station Zuid lijn 15 nemen en verder willen reizen naar het Aalsmeerplein en de Vlaardingenlaan. In de huidige situatie is er met lijn 62 immers een directe verbinding.

Voorts ziet de RAR zoals ook al in eerdere reacties aangegeven graag dat lijn 62 via de Rijnstraat gaat (blijft) rijden in plaats van de huidige route via de Waalstraat. Dit wordt nog versterkt door de herinrichting die voor de Waalstraat nu wordt uitgevoerd als 30 km/uur straat met drempels. Wij dringen er op aan dat u als GVB zich bij de Vervoerregio er sterk voor maakt om bij het kruispunt Rijnstraat /President Kennedylaan, de noodzakelijke doorstroomvoorzieningen voor de bus te realiseren. Overigens hebben wij niet de indruk dat lijn 62 hier nu, met de tijdelijke omleiding route, problemen ondervindt.

Lijn 65:

Met het opheffen van lijn 65 heeft de RAR grote moeite. Indien voor Oost met de route lijn 40 een goede compensatie geboden wordt, kunnen wij hier voor het Oostdeel mogelijk mee instemmen, maar het routedeel tussen Amstelstation en Station Zuid geeft grote problemen. In het verleden gaf het GVB aan dat deze verbinding juist steeds drukker gaat worden en meer aanbod vereist.

Met name ook omdat hierdoor de Scheldestraat en het Scheldeplein niet meer bediend wordt. De RAR vraagt u hier nog eens goed naar te kijken. Wij dringen er op aan om lijn 40 vanaf het Amstelstation via de route lijn 65 door te laten rijden. Wij horen hierop graag uw reactie.

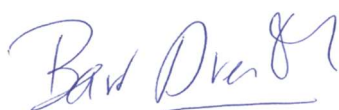
Nachtnet

Zoals door ons in het overleg van 9 maart aangegeven, vinden wij een nachtnet dat zeven dagen per week rijdt, voor een stad als Amsterdam een noodzakelijke en logische voorziening. U geeft aan dat hiervoor de middelen ontbreken, ondanks het hogere nachttarief. De RAR vindt dit verbazingwekkend. Wij komen op dit punt zeker terug bij de eisen voor de nieuwe concessie. Voor het huidige jaarplan dringt de RAR er op aan om in ieder geval nog enige compensatie te bieden door vooral in de avond langer door te rijden. Iemand die naar bijvoorbeeld het theater is geweest, dient zijn of haar terugreis per openbaar vervoer te kunnen afmaken. Dat kan nu veelal niet, omdat vooral de ontsluitende bus of tramlijn dan niet meer rijdt. Wij zien graag dat u hier voorstellen voor in uw exploitatieplan opneemt. De huidige avond situatie leidt er toe dat reizigers zich van het openbaar vervoer afkeren.

Wij hopen dat u aan voornoemde punten uw aandacht kunt geven en een antwoord kunt bieden op de vragen die de RAR heeft. Wij geven aan niet in te stemmen met een ingrijpende wijziging in het lijnnet vlak voor de ingang van de nieuwe concessie doorgevoerd moet worden. Dat vereist meer informatie en discussie. Zonder doorkijk naar de toekomst en zonder uw inzicht hoe u de verloren reiziger gaat terugwinnen, is dit voor ons zoals aangegeven lastig. Wel zijn we bereid om met u op onderdelen ook nu al verbeteringen tot stand te brengen.

Uw reactie tegemoet ziende,

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

A handwritten signature in blue ink that reads "Bart Drenth". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath the name.

Bart Drenth
Voorzitter