

INSPRAAKREACTIE ROVER BIJ CIE. MOW 8 FEBRUARI 2024 OVER HET CONCEPT-PvE CONCESSIE AMSTERDAM

Marinus de Jong – voorzitter Rover afdeling regio Amsterdam (amsterdam@rover.nl)

1. Rover ziet openbaar vervoer als een middel om de stad te laten functioneren en leefbaar te houden. Forse inbreiding in de stad voor 20 procent meer inwoners met zuinig ruimtegebruik kan alleen als de autoluwe stad gelijk opgaat met uitbreiding van het OV. De Omgevingsvisie Amsterdam spreekt van een gewenste groei van het OV met 40%. Op die groei moet het PvE gericht zijn en zelfs nog meer. Het aantal auto's in de stad groeit nog.
2. Dan moet het OV de reizigers wel brengen naar waar ze naar toe willen. Het is niet toevallig dat de lijnen naar de binnenstad en de oude wijken de drukste lijnen zijn. Meer OV in de buitenwijken en tijdig OV in nieuwbouwwijken is uiteraard gewenst. Dat zijn geen reservaten met een hek er om heen. Die mensen willen ook naar de oude wijken en de binnenstad. De verbouwing van CS is gericht op 35% meer reizigers, 275.000 per dag. Dat is 3,5 keer zo veel als thans op station Zuid, waarvan de verbouwing pas in 2037 gereed is. Het GVB moet met drukke lijnen ook de inkomsten verdienen om de uitbreidingen te bekostigen.
3. Rover waardeert het hoge ambitieniveau en het werken met vierjaarlijkse ontwikkelplannen. Geef het GVB daarin dan wel de kans om de reizigers te bedienen en ga niet op voorhand eisen dat er geen doorgaande tramlijnen van buiten de A10 naar het centrum mogen rijden verder dan de binnenring (m.u.v. de Rozengracht), dat veel routes in de binnenstad niet meer bediend hoeven worden en dat in oude wijken de tram minder vaak moet gaan rijden. Natuurlijk moet er ruimte zijn voor lopen en fietsen. Maar veel mensen kunnen alleen ergens lopen als ze daar eerst met het OV naar toe zijn gebracht. Er zijn veel straten om te lopen en te fietsen, maar slechts enkele voor het OV.
4. Openbaar vervoer is het meest zuinige in het ruimtegebruik van alle vervoermiddelen en ook nog het meest veilige. Precies wat Amsterdam wil. Koester dat, en zorg juist voor goede doorstroming voor het OV om het aantrekkelijker te maken en ga bij ruimtegebrek eerst invulling geven aan autoluw in plaats van aan een OV-luwe stad, met steeds minder ruimte voor OV, steeds vaker overstappen en langere reistijden.
5. Een fijnmazig netwerk is nodig. Een loopafstand van 400 meter tot haltes is voor veel mensen de limiet; feitelijk en niet hemelsbreed. Wonderbaarlijk als iemand die moeilijk loopt ineens 800 meter zou kunnen lopen zodra die verblijdt wordt met HOV. Het Lourdes-effect van het PvE. Je kan er natuurlijk in geloven, maar in deze seculiere stad zullen velen dat niet doen.
6. Veel mensen zijn bij hun rit met de metro en bepaalde tramlijnen afhankelijk van liften. Functioneren die niet, dan is hun hele reis onmogelijk. Wij vinden dat een eis voor goed functionerende liften in het PvE thuishoort. Niet alleen voor de vervoerder. Rover wil dat de Vervoerregio een Actieplan opstelt en uitvoert voor toegankelijk OV. Dat betekent toegankelijke haltes op loopafstand met haltes op de plek waar veel mensen moeten zijn, korte afstanden tussen overstaphaltes en de aanwezigheid van liften. Bij metro- en tramstations met uitgangen aan beide einden van het perron zouden er 2 liften moeten zijn.
7. Eerder heeft Rover er al gewezen dat bij een ontvlochten metronet 16.000 reizigers extra moeten overstappen en dat een deel van Zuidoost de verbinding met het centrum verliest. De publiekssamenvatting van het PvE noemt juist weer die ontvlechting. Niet doen.
8. Tot slot vragen wij om soepel met de concessiegrenzen om te gaan en samenwerking tussen vervoerders te stimuleren. Er hoort geen Berlijnse muur rond Amsterdam. Wij vragen ons ook af of zo'n dik boekwerk met gedetailleerde eisen nodig is, als je toch al weet dat het GVB blijft rijden en juist ontwikkelplannen moet gaan maken.