

Aan:
de directie van GVB

cc:
het dagelijks bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Datum 29 april 2024
Uw kenmerk
Ons kenmerk 20240429/RAR/VPGVB2025

Onderwerp Advies Vervoerplan GVB 2025

Geachte directie van GVB,

De Reizigers Advies Raad (RAR) dankt u voor de verstrekte informatie over het Vervoerplan 2025. Het plan is gebaseerd op het feit dat nog niet bekend is wat de nieuwe concessie als voorwaarden gaat bevatten en welke eisen van de nieuwe concessie reeds met de ingang van de dienstregeling 2025 geïmplementeerd moeten worden. De RAR adviseert zowel GVB als de Vervoerregio Amsterdam om het hoge ambitieniveau van het ontwerp-PvE voor de nieuwe concessie leidend te laten zijn voor het productieniveau en aan de Vervoerregio om daarvoor de nodige middelen beschikbaar te stellen. Derhalve gaat de RAR er in dit advies vanuit dat het voorstel voor het Vervoerplan 2025 voorlopig is en nog aangevuld gaat worden, zodra meer bekend is over de nieuwe concessie.

Productieniveau

- Het huidige productieniveau is een tijdelijke afschaling als gevolg van personeelstekorten. De RAR adviseert allereerst om het productieniveau op te schalen in de dienstregeling 2025 en niet de tijdelijk afgeschaalde dienstregeling als referentie te nemen.
- Uit informatie van GVB begrijpt de RAR dat de instroom van metrobestuurders goed loopt en dat ook de instroom van trambestuurders nu beter gaat. Als personeelsgebrek nog een rol speelt, om desnoods opschaling tussentijds te doen en niet te wachten met opschalen tot het Vervoerplan 2026.
- Daar komt nog een hogere ambitie bij vanuit de nieuwe concessie ingaande 2025. De RAR adviseert allereerst om de in frequentie verlaagde lijnen weer een hogere frequentie te geven en ingekorte lijnen waar mogelijk weer te herstellen, wel met een vooruitblik op de nieuwe concessie. Het is niet wenselijk om elk jaar grote wijzigingen in het lijnennet aan te brengen. De RAR legt de prioriteit bij een fijnmazig netwerk, zeker ook in de binnenstad. Loopafstanden tot haltes en bestemmingen spelen een belangrijke rol voor veel reizigers en zijn ook van belang zijn als vereiste voor inclusiviteit.
- De RAR acht frequenties voor de tram lager dan 10 minuten overdag en eventueel 15 minuten 's avonds en delen van het weekend een minimum en adviseert tevens om bij de bus geen frequenties overdag van minder dan 15 minuten te hanteren en ook 's avonds zoveel mogelijk een 15 minutendienst als minimum aan te houden voor buslijnen op reguliere lijnen die woonwijken onderling verbinden.

- De RAR mist ook een voorstel om nieuwe woonwijken die inmiddels al volop in aanbouw zijn beter te gaan bedienen, zoals het gebied rond de Weespertrekvaart, de voormalige Bijlmerbajes en Amstelkwartier alsmede de delen van Amstel III die verder van de metro afliggen.

Metro

De RAR kan zich vinden in het voorstel.

Tram

Lijn 25

De RAR waardeert de opvatting van GVB dat doorrijden van lijn 25 voorbij station Zuid wenselijk is. De RAR betreurt nog steeds dat deze lijn, die mede een R-Netbuslijn vanuit Uithoorn naar Leidseplein vervangt, bij indienststelling in juli 2024 niet meteen doorrijdt naar Leidseplein en verder. De RAR heeft echter begrip voor uw redenering dat een doortrekking robuust moet zijn en dat die kans nu niet aanwezig is, zolang er geen nieuwe concessie is, maar vraagt zich wel af hoe lang we nog op deze doortrekking moeten wachten.

Overige lijnen

- Aangezien er weer trambestuurders instromen, adviseert de RAR om lijn 24 weer de volledige route te laten rijden naar het CS via de Vijzelstraat. De ontsluiting van het kernwinkelapparaat – met Kalvestraat, Bloemenmarkt, Reguliersbreestraat - met een halte bij de Munt vindt de RAR van groot belang. Bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn was afgesproken dat twee tramlijnen de route via de Vijzelstraat zouden blijven bedienen.
- Frequenties op een aantal tramlijnen, waar die lager zijn dan 10 minuten overdag en 15 minuten 's avonds, vindt de RAR te laag. Tevens adviseert de RAR de bezettingsgraad op de drukke tramlijnen al in 2024 goed te monitoren om een frequentie aan te bieden die past bij de vervoersvraag en de kwaliteitseisen waaronder comfort die vanuit de reiziger gesteld worden. Oftewel, dat mensen niet in overvolle trams moeten worden vervoerd of dat reizigers zelfs de tram gaan mijden door capaciteitsgebrek.
- Verder adviseert de RAR om de gevolgen van omleidingen, zoals bij de Oranje Loper, beter in beeld te brengen en mogelijk langere rijtijden niet te vertalen in lagere frequenties. Juist om de reizigers die al last hebben van omrijden goed te bedienen is frequentieverlaging niet acceptabel. De RAR verwacht en adviseert dat de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een financiële compensatie bieden voor extra kosten als gevolg van omrijden. Ook vraagt de RAR meer aandacht voor de opvang van tijdelijk extra drukte op andere lijnen, bijvoorbeeld de buslijnen 18 en 21, als tram of buslijnen moeten omrijden.

Bus

Lijn 21

- De RAR waardeert het dat GVB de Eendracht weer wil bedienen. De RAR begrijpt niet dat de gemeente Amsterdam, die hier zelf voor heeft gepleit, de oude route voor een buslijn in de Eendracht fysiek onmogelijk of zeer onaantrekkelijk maakt met drempels en niet voor de bus toegankelijke wegen. De RAR adviseert de Vervoerregio om hier actie op te ondernemen, opdat een buslijn op een voor de passagiers en voor de exploitant acceptabele wijze de wijk kan bedienen. De bewoners van de Eendracht pleiten al jaren voor herstel van een busverbinding. Het verdient aanbeveling om over de inpassing van de voorgestelde route ook goede communicatie met het stadsdeel en de bewoners van de wijk te voeren.

- Gezien de huidige situatie kan de RAR meegaan in de optie van GVB om de huidige lijn 21 te splitsen in Geuzenveld met 2 eindpunten. Wel vraagt de RAR mede vanwege de sportparken en recreatie in de Tuinen van West om het beoogde keerpunt van de bus in de Eendracht zo westelijk mogelijk te leggen, met daar uiteraard ook een halte.

Lijn 41

- De inkorting van lijn 41 heeft tot daling van het aantal passagiers geleid. Tegelijk is de bediening van het Amstelstation als knooppunt wel interessant, zeker als lijn 12 weer gaat rijden. De RAR adviseert om lijn 41 vanaf het Amstelstation door te laten rijden naar het Muiderpoortstation. De RAR geeft daarbij in overweging om dan lijn 41 de route van lijn 37 te laten volgen tot Muiderpoortstation en lijn 37 tussen Amstelstation en Muiderpoortstation via de Kamerlingh Onneslaan en Linnaeusstraat te laten rijden.

Lijn 345

- De RAR adviseert om de instelling van lijn 345 niet te koppelen aan frequentieverlaging op andere lijnen om bussen uit te sparen. De passagiers elders in de stad hebben helemaal niets met lijn 345 te maken en moeten daar niet de dupe van worden. Als de Vervoerregio deze buslijn nu al wil, dan zullen hier ook middelen voor beschikbaar moeten worden gesteld, in ieder geval voor de eerstkomende jaren als er nog onvoldoende huizen op IJburg-2 zijn opgeleverd.
- Tevens acht de RAR een lijn 345 met zo weinig haltes niet kansrijk en adviseert om de lijn meer haltes te geven in IJburg, zoals op de kruising Pampuslaan-S114 (vooral bewoners Haveneiland West), en op de halte van lijn 66 bij de brug 2030 (voor Haveneiland oost). Verder zou deze buslijn in Zuidoost meer haltes moeten krijgen dan alleen metrostation Gaasperplas. De RAR adviseert om de route niet via metrostation Gaasperplas, maar via metrostation Kraaiennest te leiden, gelet op de komst van de grote bibliotheek daar en vandaar via de Karspeldreef, met een halte bij het winkelgebied Amsterdamse Poort en bij Hogevecht. Dan ontstaat daar een aantrekkelijke overstapmogelijkheid op lijn 41 naar Bijlmer Noord of het AMC.
- Eerder pleitte de RAR al voor meer samenwerking tussen vervoerders in de buitenwijken en het afstemmen van het lijnennet, ook om exploitatiekosten uit te sparen. De RAR stelt voor om lijn 345 door te koppelen aan een buslijn naar Amstelveen (vanaf Amsterdam Bijmer-Arena).

Overige lijnen

- Gezien de nieuwbouw in Weesp Noord en ook de te verwachten vervoervraag uit de oudere bebouwing is een busroute via de Leeuwendeldseweg en Hogeweyselaan wenselijk.
- Om exploitatiekosten uit te sparen is wellicht een doorkoppeling van de lijnen 62 en 63 mogelijk (wel via station Lelylaan, maar dan als tussenhalte), tevens om daarmee de onderlinge wijkontsluiting in Nieuw-West te verbeteren.
- Zoals hiervoor reeds opgemerkt wil de RAR niet dat andere lijnen frequentieverlagingen krijgen om lijn 345 mogelijk te maken of andere kosten, zoals bij omleidingen, op te vangen.

Zomerdienst

De RAR acht de frequenties in de zomer op tramlijnen lager dan 15 minuten niet wenselijk. Dat geldt eveneens voor busdiensten om het half uur, ook in de rest van het jaar, dus zeker ook voor de zomerdienst.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter