

Aan:

**Het Dagelijks Bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam**

Per e-mail verzonden aan:

Bestuurszaken@vervoerregio.nl

Datum	24-10-2023	Onderwerp	Advies Opdracht Vervoerplan GVB 2024 deel2/ 2025
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	20231024/RAR/VPGBV2024-2		

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur van de VRA,

Graag maakt de Reizigers Advies Raad (RAR) gebruik van de gelegenheid advies uit te brengen over de opdracht van de Vervoerregio Amsterdam aan GVB over het op te stellen Vervoerplan GVB 2024 deel 2/ 2025.

De opdracht stelt: *“Zoals aangegeven is er een dringende opgave om het Amsterdamse OV te versterken en mee te liften op Amsterdam maakt ruimte. Daarvoor moet een plan worden gemaakt om te kunnen afwegen of we daadwerkelijk al maatregelen in 2025 gaan doorvoeren. Het plan moet perspectief bieden op welke momenten voor december 2025 welke verdere stappen in de ontwikkeling van het net gezet kunnen worden en wat daarvoor nodig is.”*

Het valt de RAR daarbij op dat in de opdracht geen ambities worden uitgesproken over wat concreet verwacht wordt van GVB wat betreft de groei van het aantal reizigers, de rol in het kader van autoluw beleid (zoals verschuiving in modal shift van auto naar OV, tegengaan vervoerarmoede) en groei van de stad qua aantal inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen.

De RAR adviseert allereerst om van een ambitieniveau uit te gaan voor groei van het aantal reizigers en het goed bedienen van de bestaande en nieuwe stadswijken en hoe verder opgeschaald gaat worden bij het inlopen van het personeelstekort. Het voorzieningenniveau was al afgeschaald door Corona en is nog steeds minder dan wat in het verleden gevraagd werd. Dit zou verder vertaald moeten worden in concrete wensen waaraan het vervoerplan dient te voldoen. De RAR ziet graag concrete stappen hoe weer opgeschaald kan en moet worden. De RAR komt daarvoor met de hiernavolgende adviespunten.

Het advies richt zich daarbij op de 2 aanleidingen in de opdracht:

1. Opening Uithoornlijn
2. Vervoerplan tot 2025

Opening Uithoornlijn

De RAR wijst op het eerder uitgebrachte advies over het kader voor de Uithoornlijn. Essentieel is dat de opening van de Amsteltram (Uithoornlijn) wordt aangegrepen voor een duidelijke kwaliteitssprong voor het OV in dit gebied. De RAR adviseert daarbij om het vervoerplan GVB 2024 deel 2 goed af te stemmen met het vervoerplan AML 2024 deel 2 van Connexxion en omgekeerd. Kernpunten hierbij zijn:

1. De tram moet tenminste een volwaardige vervanging bieden voor de R-Netbundel naar Uithoorn voor wat betreft ontsluiting, frequentie en lijnvoering en de opening van deze tramlijn dient aangegrepen te worden voor een verbetering van het OV.
2. De wijken in Uithoorn die niet meer door frequent rijdende R-Netbuslijnen zullen worden bediend dienen door een frequente busdienst te worden bediend, die goed aansluit op de tramhaltes in Uithoorn.
3. De tram dient de frequenties te krijgen die horen bij het programma van eisen voor R-Net en die thans ook gelden voor de R-Netbundel naar Uithoorn en Aalsmeer. De RAR verwijst hiervoor naar de eisen die vastgesteld zijn voor deze R-netbundels.
4. De tram dient op de halte Sacharovlaan in Amstelveen een perfecte aansluiting te krijgen op de R-Netbundel van/naar Aalsmeer, dus met dezelfde frequenties en zo kort mogelijke loopafstanden tussen tram- en bushaltes.
5. De tram dient verder de stad in te rijden dan station Zuid. De tramlijn vervangt de R-Netlijn naar Museumkwartier, Leidseplein en Elandsgracht en dient een gelijkwaardige dienst te leveren.

De RAR adviseert om de Amsteltram (in het stuk van de Vervoerregio de Uithoornlijn genoemd) juist wel langs het Leidseplein te laten rijden. Tevens om de andere tramlijn uit Amstelveen eveneens een route in de stad te geven. Dat kan zoals voorgesteld naar het Amstelstation of een andere bestemming aan de oostkant van de stad. Nadere vervoerkundige overwegingen moeten de doorslag geven (aantal reizigers en kwaliteitsverbetering op netwerkniveau). Daarbij dienen niet, zoals ooit in een oud concept-vervoerplan werd voorgesteld, delen van andere tramroutes opgeheven te worden, waardoor er tramroutes in Amsterdam niet meer bediend worden. Dat staat los van de lijnvoering.

Tevens heeft de RAR eerder geadviseerd om zo mogelijk ook met gekoppelde trams verder Amsterdam in te rijden dan de Strawinskyaan.

Om van begin af een frequente dienst op de tramlijn naar Uithoorn aan te bieden adviseert de RAR een aanloopsubsidie aan GVB te verstrekken voor de Amsteltram voor enkele jaren om mogelijke aanloopverliezen op te vangen.

Vervoerplan tot 2025

Uitgangspunten

2025 is voorzien als het eerste jaar van de nieuwe concessie GVB. Daar hoort een duidelijke ambitie bij voor de rol van het OV in de mobiliteit en leefbaarheid in de stad en de regio, voor wat betreft de rol van GVB met concrete doelen en prioriteiten. De voorliggende opdracht biedt nauwelijks concrete beoordelingspunten om voorstellen van GVB te kunnen beoordelen.

Personeelsgebrek

Uit de presentatie van de Vervoerregio Amsterdam over het Vervoerplan 2024 deel 1 heeft de RAR begrepen dat financiële middelen nu niet de bottleneck vormen om de dienstverlening weer uit te breiden, maar personeelstekort. De RAR adviseert allereerst om de toegezegde financiële middelen van de VRA en Amsterdam ook in te zetten voor versnelde werving van extra personeel. Tevens adviseert de RAR om de opschaling van de dienstregeling zo snel als mogelijk ter hand te nemen en niet te bevriezen voor de looptijd van het vervoerplan voor 2024 deel 2 en mogelijk 2025.

Ten derde wijst de RAR er op dat door werkzaamheden op en rond CS EBS alle buslijnen die nu nog door de IJtunnel rijden gaat inkorten tot de beide metrostations in Noord. Dat is voor een duur van 5 jaar. Dat spaart dus personeel en bussen uit. De RAR adviseert een nadere uitwerking in de opdracht aan GVB voor afstemming tussen GVB en EBS. Daarbij kunnen enkele buslijnen van EBS vanaf de beide metrostations in Noord verder Amsterdam Noord in rijden ter versterking van bestaande GVB lijnen of ter vervanging van bepaalde lijngedeelten, waarbij GVB het daarmee uit te sparen personeel en materieel kan inzetten op de opschaling van de overige GVB lijnen in Noord.

Tevens heeft de RAR eerder voorgesteld om relatief korte buslijnen exploitatief aan elkaar te koppelen om een effectievere inzet van personeel en materieel te bewerkstelligen. Een concreet voorstel is om buslijn 63 van GVB in de Aker te koppelen aan Connexxionlijn 194 naar Schiphol-Noord, waardoor ook een zinnigere verbinding ontstaat. Dit soort prikkels worden in de opdracht gemist.

Opschaling

In de afgelopen jaren is het voorzieningen niveau afgeschaald, eerst door Corona, later door personeelstekorten. Daarbij heeft de RAR geadviseerd om de volgende prioriteitsvolgorde te hanteren als afschalen onvermijdelijk is: 1) paralleliteit kan redan zijn om lijnen of diensten te verminderen, 2) frequentieverlaging, 3) niet bedienen van bepaalde lijngedeelten of niet bedienen op bepaalde tijden van de dag. De RAR adviseert om zo snel als mogelijk weer op te schalen en daarbij deze prioriteiten in omgekeerde volgorde te hanteren: 1) herstel van gedeeltelijk afgeschafte lijnen, 2) frequentieverhoging, 3) paralleliteit toestaan waar veel reizigers verwacht worden. De RAR heeft ook commentaar geleverd op GVB-Vervoerplan 2024 deel 1. We weten niet wat met ons commentaar gebeurd is en hoe het plan er uit gaat zien. Van de in deel 1 specifiek genoemde afschaling, zoals de lijnen 24 en 65, hoopt de RAR dat deze weer hersteld kunnen worden bij aanvang van of gedurende deel 2.

Tevens adviseert de RAR om bij de VRA-opdracht aan te geven: 1) wat oorspronkelijk de eisen van de VR aan het voorzieningenniveau waren voor GVB (voor de afschaling), 2) wat thans aangeboden wordt en 3) wat de VRA in dit kader voor het vervoerplan 2024 deel 2 en 2025 als eis stelt voor het te bieden voorzieningenniveau.

Reactie op enkele voorstellen in de opdracht van de Vervoerregio

De RAR heeft moeite met de passage *“Te denken valt aan het bundelen van radiale verbindingen, het doorontwikkelen van de netwerken Oost en Noord, het ruimte bieden voor een R-Net buslijn IJburg, het deels anders inrichten van het metronet et cetera.”*

De RAR adviseert om radiale verbindingen niet verder te bundelen. Dat is in het verleden al veel gebeurd en heeft tot een vermindering van het vervoeraanbod in buurten en wijken geleid, die niet spoort met het doel om het OV een grotere rol te geven in de autoluwe stad. Juist van de nieuwe concessie, dus al in 2025, wordt verwacht dat het OV een goed alternatief biedt voor de auto, vervoerarmoede tegengaat en inclusiviteit als principe hanteert (met consequenties voor loopafstanden tot haltes).

Wat wordt bedoeld met het doorontwikkelen van de netwerken in Oost en Noord? In Noord is het netwerk de afgelopen jaren alleen maar verschaald en eenzijdig op de metro georiënteerd met voor verschillende buurten langere reistijden, hetgeen bij de evaluatie van de NZ-lijn al tot veel klachten heeft geleid.

Worden met een R-Net buslijn IJburg de verbindingen met Bijlmer-Arena en Weesp bedoeld? En wat voor voorziening moet dan geboden worden, vooral ook buiten IJburg, waar de nieuwbouwwijk in Weesp tot nu toe niet met het OV ontsloten is. Krijgt die lijn daar ook een functie? In Oost zal ook rekening gehouden moeten worden met een betere ontsluiting van Zeeburgereiland waar niet alleen 5000 woningen in aanbouw zijn, maar waar in 2024 ook een hogeschoolvestiging opent. Het kader dient daar duidelijk over te zien. De RAR zal daar bij het vervoerplan op terugkomen, maar denkt aan het opschalen van lijn 26, meer inzet op lijn 37, met tevens een extra halte in Zeeburg op de Zuiderzeeweg.

De RAR adviseert met klem om het metronet niet anders in te richten en wijst op de adviezen van de RAR over het metrokader en het kwaliteitsplan GVB 2022-2024. De reiziger dient centraal te staan en niet gedwongen onnodig ook nog eens over te stappen binnen het metrosysteem, waar diezelfde

reiziger vaak ook al geacht wordt over te stappen vanuit bus of tram op de metro en van de metro weer op tram op bus.

Nieuwbouwwijken

De woningbouw in Amsterdam vindt volop plaats. De RAR adviseert om de opdracht aan te vullen met eisen voor het tijdig ontsluiten van nieuwbouwwijken. Het OV-aanbod dient te worden vergroot op plaatsen waar veel woningen in aanbouw of recent gerealiseerd zijn.

Bij het vervoerplan zal de RAR daar nog op terugkomen, maar om dit advies toe te lichten, noemt de RAR alvast enkele voorbeelden. Zo kunnen vanaf Bijlmer-Arena enkele daar eindigende GVB-lijnen verder doorrijden naar de nieuwbouw in Amstel III. Buslijn 49 kan in Weesp voorbij het station doorrijden naar Weespersluis. Buslijn 63 kan vanaf station Lelylaan verder door rijden ter ontsluiting van de woonwijk bij het Fashion Center. In Amsterdam Noord zou buslijn 38 niet langer moeten eindigen bij de busgarage Noord, maar doorrijden naar metrostation Noorderpark en mogelijk naar het Oostveer om de nieuwbouw beter met het metrostation te verbinden.

Doorstroming OV

De gemeenteraad van Amsterdam heeft bij het besluit tot invoering van het 30 km-beleid tevens besloten dat mitigerende maatregelen nodig zijn voor het OV.

De RAR wijst op het eerder uitgebrachte advies hierover. Het liefst ziet de RAR dat de Vervoerregio samen met de gemeente Amsterdam snel mitigerende maatregelen treft om de doorstroming van het OV te verbeteren. Dit is niet alleen gunstig voor de exploitatiekosten, maar trekt ook extra reizigers. Zolang die maatregelen nog niet zijn genomen heeft de RAR geadviseerd om van de gemeente Amsterdam een vergoeding voor de extra exploitatiekosten te vragen, zodat de diensten niet afgeschaald maar juist opgeschaald kunnen worden. De RAR ontvangt graag meer inzicht in de impact van de invoering van het 30 km-beleid op de mogelijkheden en het exploitatiebudget voor het OV.

Flexibiliteit van de infrastructuur

De komende jaren zijn nog vele herprofileringen in Amsterdam gepland. Die gaan vaak gepaard met ingrijpende en langdurige omleidingen van bus- en tramlijnen. De RAR adviseert de Vervoerregio om met name voor het tramnet de flexibiliteit van de infrastructuur als eis mee te nemen, zoals het behoud van bestaande en aanleggen van nieuwe wisselverbindingen, waardoor omleidingen, ook bij calamiteiten, beter mogelijk zijn.

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

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter