

Aan:

**De directie van GVB
en het dagelijks bestuur van
de Vervoerregio Amsterdam**

Datum 27-11-2023
Uw kenmerk
Ons kenmerk 20231127/RAR/VP-GVB-2024-2

Onderwerp Advies van de RAR op Vervoerplan
GVB 2024 deel 2

Geachte directie van GVB, geachte leden van het DB van de Vervoerregio Amsterdam,

Dit is het advies van de Reizigers Advies Raad (RAR) op het Vervoerplan GVB 2024 deel 2. Het advies gaat in op:

1) de opening van de tramlijn naar Uithoorn, 2) het belang om lijn 25 vanaf station Zuid verder door te trekken de stad in, 3) overige wijzigingen en 4) personeelsgebrek.

1. De opening van de tramlijn naar Uithoorn

De RAR vindt het essentieel dat de opening van de tramlijn naar Uithoorn wordt aangegrepen voor een daadwerkelijke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, in het bijzonder voor de reizigers van en naar Uithoorn en het zuiden van Amstelveen. Deze tram vervangt een R-net bundel van 2 buslijnen, waarvan de veruit drukste buslijn naar het Leidseplein en Elandsgracht in Amsterdam rijdt. De RAR adviseert uit te gaan van het belang van de reizigers en niet op voorhand beperkingen aan GVB op te leggen, die leiden tot onnodig extra overstappen of tot het niet mogen realiseren van een route met het meeste reizigerspotentieel. De tram bedient bovendien een dichtbebouwde woonwijk aan de noordkant van Uithoorn niet, waar nu nog elke 7,5 minuut een R-netbuslijn rijdt, waardoor veel reizigers gedwongen worden twee maal over te stappen als zij verder naar Amsterdam willen reizen dan station Zuid in plaats van de huidige directe en frequente busverbinding.

Voor de exploitatie van de concessie AML heeft de VRA exploitatiesubsidie beschikbaar gesteld. Door het opheffen van de hoogfrequente R-netbundel naar Uithoorn vermindert de productie in de AML-concessie en vallen middelen vrij. Slechts een beperkt deel is nodig voor een nieuw buslijn van Amstelveen Poortwachter naar station Zuid, die veel minder kilometers rijdt en met een lagere frequentie dan de R-netbundel. Tegelijk moet GVB meer diensten leveren buiten het bestaande concessiegebied Amsterdam.

2. De urgentie om Lijn 25 door te trekken de stad in

De RAR is verheugd dat u in het vervoerplan sterk overweegt om lijn 25 vanaf station Zuid door te trekken de stad in. Dit is voor de RAR een essentieel onderdeel en is door ons ook al in de reactie op het vervoersplan 2024 deel 1 benoemd. Dit vanwege de volgende redenen:

- Doe het gelijktijdig met de in gebruik name van de lijn naar Uithoorn. Pluk het moment om voor de reiziger in één keer een nieuwe en doorgaande verbinding in de markt te zetten. Wij hebben

begrepen dat u overweegt dit mogelijk pas in een later stadium te doen en dus niet gelijktijdig met de opening Uithoornlijn. Dit zou naar ons idee echt een onbegrijpelijke keuze zijn en een gemiste kans naar de nieuwe reizigers uit Uithoorn, die nu een rechtstreekse busverbinding hebben.

- Echter, ook los van de in gebruik name van de lijn naar Uithoorn acht de RAR het doortrekken van lijn 25 de stad in urgent. Dit vanwege de volgende redenen: het huidige eindpunt met kopmaken bij station Zuid is uiterst storing gevoelig; de loopafstand van tram naar de metro is onacceptabel lang en was ooit bedoeld als tijdelijk. Maar vanwege het uitblijven van de reconstructie station Zuid dreigt 'tijdelijk' nu een periode van rond vijftien jaar te worden. De kostbare maatregelen voor de Amstelveenlijn met rijtijdwinst voor de reiziger, worden door de lange overstap volledig te niet gedaan. Zeker voor mensen met een lichamelijke beperking is de bestaande situatie in feite onacceptabel. De RAR verwacht dat een meer directe aansluiting van lijn 25 op de Noord-Zuidlijn bij bijvoorbeeld de Pijp, ook een toename aan reizigers voor de NZ lijn gaat geven.
- Daar komt bij dat het aantal treinreizigers op station Zuid en het aantal arbeidsplaatsen op de Zuidas steeds verder groeit, waardoor meer verbindingen met tram en bus binnen Amsterdam naar station Zuid nodig zijn.

2.1 de RAR adviseert om de tramlijn vanuit Uithoorn in ieder geval verder Amsterdam in te laten rijden dan Station Zuid.

De optie om de tram vanuit Uithoorn naar het Amstelstation te laten rijden voldoet wel aan de wens van de RAR om verder te rijden dan station Zuid, maar biedt geen logische verbinding voor inwoners van Amstelveen en Zuid om via de Pijp met een omweg naar het Amstelstation te rijden. Daardoor biedt dit voorstel onvoldoende compensatie voor het tijdelijk vervallen van buslijn 65, terwijl als directe route naar het Amstelstation lijn 51 beschikbaar is. Het vereist bovendien dat de Berlagebrug uiterlijk 21 juli weer berijdbaar is voor de tram.

Het doorrijden van lijn 25 naast lijn 5 de stad in voorbij station Zuid in richting de Pijp en vandaar verder biedt naar de mening van de RAR zeer kansrijke perspectieven om zowel de reizigers uit Amstelveen of Uithoorn meer te bieden dan nu het geval is en tevens ook station Zuid beter te ontsluiten vanuit het oostelijk deel van de stad.

2.2 De RAR adviseert om lijn 25 uit Amstelveen vanaf station Zuid via het Roelof Hartplein naar metrostation De Pijp door te laten rijden en vanaf daar via de huidige route van lijn 3 naar Flevopark, dan wel vanaf De Pijp tot het Frederiksplein (beter zou een eindpunt bij Weesperplein zijn, als OV-knooppunt en nabij grote onderwijsconcentraties van UvA en HVA, maar dat vereist dan een keermogelijkheid aldaar).

Hoewel de RAR nog steeds niet vermag in te zien waarom gekoppelde trams niet verder de stad in zouden kunnen rijden, gezien de praktijksituatie van lange trams in het buitenland (45 meter) of gekoppelde trams (totaal 60 meter), ook in oude binnensteden en 19^e eeuwse wijken, maakt GVB aannemelijk dat inzet op lijn 25 van enkele trams mogelijk is, met toevoeging van een spitslijn Westwijk – station Zuid, mits niet beide tramlijnen moeten keren op de krappe voorziening op de Strawinskylaan.

2.3 De RAR adviseert om lijn 25 voldoende capaciteit en frequentie te geven om de reizigers comfortabel te kunnen vervoeren. Afhankelijk van de reizigersontwikkeling kan dat een spits tram Westwijk – Zuid zijn of een hogere spitsfrequentie van lijn 25.

De RAR geeft nog in overweging om deze spitslijn telkens net voor een aankomende lijn 25 richting Amsterdam te laten vertrekken en dan als expres-tram een aantal haltes te laten overslaan tussen

Poortwachter en de A.J. Ernststraat/VU om zo reistijd te besparen en mogelijk ook materieel en personeel.

3. Overige wijzigingen

In de inleiding geeft GVB aan dat de aanleiding voor maatregelen personeelstekort is en in mindere mate de invoering van 30 km/h. Dat laatste wordt echter niet uitgewerkt. De RAR heeft al eerder geadviseerd om bij voorkeur per 8 december 2023 mitigerende maatregelen te treffen voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer en zolang dat niet het geval is de extra exploitatiekosten van GVB financieel te compenseren. De RAR constateert dat die maatregelen niet of nauwelijks worden getroffen per 8 december. Dat vraagt dus om uitvoering van het advies voor compensatie. Dat moet er toe dienen dat gedurende de looptijd van vervoerplan deel 1 en deel 2 weer opgeschaald kan worden, zodra personeel beschikbaar is.

- 3.1 De RAR herhaalt het advies om met spoed mitigerende maatregelen voor het OV door te voeren per 8 december 2023 bij invoering van het 30 km-beleid en zolang die maatregelen niet afdoende zijn getroffen om GVB financieel te compenseren voor de exploitatielasten, zodat bij instroom van nieuw personeel de OV-diensten verder kunnen worden opgeschaald.

Bij doortrekking van de tramlijnen uit Amstelveen kunnen wel lijnwijzigingen aan de orde zijn, zolang het net nog steeds bediend wordt. Een routewijziging van lijnen behoort wel tot de mogelijkheden, mits die voor een aantal jaren wordt vastgelegd, om te veel wijzigingen kort achter elkaar te vermijden. Verdere ontwikkelingen komen dan bij de ontwikkelplannen van GVB aan de orde in het kader van de nieuwe concessie Amsterdam.

- 3.2 De RAR adviseert om geen bestaande trajecten van tramlijnen binnen Amsterdam op te heffen. Dit geldt in het bijzonder delen van de routes van de lijnen 3, 12 en 24.

Traject Roelof Hartplein – Leidseplein - CS

Tramlijn 2 is zwaar overbelast op het traject Centraal Station – Museumplein. Lijn 2 zou een hogere frequentie kunnen krijgen, maar die is waarschijnlijk op het gedeelte verder richting Nieuw Sloten niet nodig. Daarom is tenminste een tweede tramlijn nodig om het aantal reizigers te kunnen vervoeren, Thans is lijn 12 die tweede lijn met een frequentie, die in feite is afgestemd op de reizigersaantallen tussen CS en Museumplein, maar niet zo hoog hoeft te zijn voor het deel van de route in de Rivierenbuurt. Het voorstel van GVB om lijn 24 via Leidseplein naar CS te laten rijden kan lijn 2 ondersteunen, maar introduceert tegelijk hetzelfde dilemma als bij lijn 12, namelijk een relatief hoge frequentie verderop in Zuid. Vanuit optimale inzet van trammaterieel is het dan logischer om lijn 5 of lijn 25 vanaf het Roelof Hartplein de route via Leidseplein naar CS te laten rijden, omdat deze beide lijnen uit zichzelf al een hogere frequentie moeten rijden voor de bediening van Buitenveldert, Amstelveen en Uithoorn. Echter die frequentie is waarschijnlijk aan de hoge kant voor het traject Leidseplein – Westergasfabriek.

- 3.3 RAR adviseert te bezien of lijn 5 of lijn 25 door kunnen rijden via Leidseplein en Leidsestraat naar CS in plaats van lijn 12 of 24.

Traject De Pijp – Ferdinand Bolstraat – Vijzelstraat - CS

Lijn 24 is in vervoerplan GVB 2024 deel 1 tijdelijk ingekort vanaf Zuid tot het Weteringcircuit en rijdt vandaar bij gebrek aan een keermogelijkheid door naar het Frederiksplein. Dit is nadrukkelijk beargumenteerd door GVB uit oogpunt van personeelsgebrek, omdat het aantal reizigers via de route door de Vijzelstraat substantieel is en die inkorting niet rechtvaardigt. De RAR heeft zich daar schoorvoetend bij neergelegd om verdergaande tijdelijke beperkingen elders in het lijnennet tegen te gaan en omdat de metro ten dele een alternatief biedt. Ten dele, want de Noord-Zuidlijn bedient een

andere markt en daar is bij de aanleg ook bewust voor gekozen met grote afstanden tussen de stations. Het voorstel van GVB om lijn 24 door de Leidsestraat te voeren biedt weliswaar het voordeel van een rechtstreekse verbinding met het kernwinkelapparaat in het Centrum, maar heeft als groot risico dat het tot een permanente wijziging leidt. De RAR mist voorstellen om zodra er meer personeel beschikbaar is weer een tramlijn door de Vijzelstraat te laten rijden. Een route die bovendien recent van nieuwe sporen en haltes is voorzien, vanuit de gedachte dat een tramlijn hier in andere en substantiële vervoerbehoefden voorziet, die onvoldoende door de NZ-lijn worden geboden.

- 3.4 De RAR adviseert derhalve om zodra er weer meer personeel beschikbaar is wederom een tramlijn door de Vijzelstraat te laten rijden. Dit perspectief ontbreekt in het voorstel van GVB, en daarom adviseert de RAR om lijn 24 niet via het Leidseplein naar CS te laten rijden, zolang er geen zich is op een lijn door de Vijzelstraat, hetzij te bieden door lijn 24 of een andere zinvolle tramverbinding.

De RAR waardeert de voorgestelde hogere frequenties van de metrolijnen. Belangrijk is daarbij dat op de lijnen 50, 51, 53 en 54 metrotreinen van grote lengte worden ingezet en daar voldoende (oud) materieel voor beschikbaar te houden en zo snel mogelijk de serie M7 gekoppeld te laten rijden.

De hogere frequenties van de lijnen 26 en 37 zijn noodzakelijk om de vele onderwijsvolgenden naar Zeeburg te kunnen vervoeren, alsmede de nieuw inwoners bij de voortschrijdende woningbouw.

- 3.5 De RAR adviseert om lijn 26 robuuster in dienstuitvoering te maken, met indien nodig keerfaciliteiten op Zeeburg, zonder bij calamiteiten de gehele lijn stil te leggen. De RAR adviseert tevens om de Amsterdamse brug autoluw of autovrij te maken om de doorstroming van lijn 37 te kunnen garanderen.

4. Personeelsgebrek

Vervoerplan 2024 deel 1 is voornamelijk ingegeven door personeelsgebrek. Tegelijk wijst de RAR er op dat NS in het eerste kwartaal 2024 voldoende instroom van nieuw personeel verwacht om de diensten weer uit te kunnen breiden, tijdens de loop van een vervoerplan. De RAR mist voorstellen van GVB om zo nodig tussentijds in zowel vervoerplan deel 1 als in deel 2 de geschrapte of ingekorte diensten alsnog weer aan te bieden en met welke prioriteitsvolgorde.

Verder is in deel 1 bij de tijdelijke opheffing van buslijn 65 tussen Amstelstation en station Zuid gewezen op de aanwezigheid van buslijn 62. Echter die krijgt een lagere frequentie in vervoerplan 2024 deel 2. Wellicht kan overwogen worden om op lijn 62 tussenritten in te stellen op het deel van de route waar deze niet parallel loopt met andere lijnen.

- 4.1. Eerder gaf de RAR als advies om te bezien of tijdelijk ingekorte lijnen bij de eindpunten verknoopt kunnen worden met andere lijnen als besparing op omlooptijden en personeel. Dit zou in de ogen van de RAR ook een optie zijn om ritten van lijn 41 vanaf het Amstelstation in te zetten als versterkingsritten op lijn 37 tot Zeeburg.

- 4.2 De RAR adviseert om gedurende de looptijd van vervoerplan GVB 2024 deel 1 en deel 2 het mogelijk te maken om tussentijds weer op te schalen, zodra er voldoende personeel beschikbaar is en hiermee niet te wachten tot vervoerplan 2025.

De uitdunning van de zomerdienst gaat volgens de RAR op een aantal punten te ver. Het afschalen van tramfrequenties tot 20 minutendienst baart niet alleen zorgen over de drukte in de tram, maar ook over het afstoten van reizigers. Ook is het geen goede start van lijn 25 naar Uithoorn om dan meteen een laagfrequente zomerdienst aan te bieden. Als lijn 25 doorgetrokken wordt de stad in via routes van

andere tramlijnen, dan zijn die lagere frequenties daar niet mogelijk, evenmin op lijn 24 in het voorstel van GVB met routing via de Leidsestraat.

4.3 De RAR adviseert om voor tramlijnen in de zomerdienst overdag geen lagere frequentie dan 15 minuten in te voeren. Tevens het advies aan GVB en de Vervoerregio om nader te analyseren en goed te monitoren of de lagere frequenties nog toereikend zijn om het aantal reizigers comfortabel te vervoeren.

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

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bart Drenth', with a horizontal line underneath the name.

Bart Drenth
Voorzitter