

Aan:

Het Dagelijks Bestuur en de Regioraad
Van de Vervoerregio Amsterdam

Per e-mail verzonden aan:
Bestuurszaken@vervoerregio.nl

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

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

Datum	30-05-2023	Onderwerp	Metrokader Vervoerregio Amsterdam
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	RAR advies Metrokader VRA		

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur en de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam,

Dit is een advies van de Reizigers Advies Raad (RAR) over het metrokader van de Vervoerregio Amsterdam. De RAR vraagt zich allereerst af waarom dit metrokader nu ontwikkeld is en vastgesteld moet worden, aangezien het veel elementen bevat die naar de mening van de RAR thuishoren in de voorwaarden voor de komende concessie Amsterdam 2025. Naar de mening van de RAR horen in het metrokader geen zaken thuis, die bepalend zijn voor het exploitatieniveau van de metro en de rol van het OV in een steeds verder groeiende stad. Ook dient de rol van de metro niet afgezonderd te worden, maar in samenhang gezien te worden met de rol van tram, bus en overig openbaar vervoer in de Vervoerregio. Dit hoort onderdeel te zijn van de discussie en vaststelling van de concessie. De RAR stelt dan ook voor dit metrokader nu niet vast te stellen vooruitlopend op de beslissing over de concessie Amsterdam ingaande 2025.

De RAR richt het advies op de hoofdpunten, zoals genoemd in hoofdstuk 4 van het document van de VRA, maar wil allereerst enkele algemene punten noemen.

Algemene punten

1. Relatie met de concessie GVB 2025 en het ambitieniveau voor het OV

Een algemeen punt is dat het niet duidelijk is in hoe het metrokader zich verhoudt tot de concessie Amsterdam 2025. De indruk ontstaat dat het Programma van Eisen (PvE) van de concessie ingeperkt wordt door dit kader, in plaats van dat het kader de wensen voor de toekomstige ontwikkeling van het OV faciliteert. De RAR adviseert in algemene zin beter in te spelen op de gewenste en noodzakelijke groei van het OV in een stad en een regio die groeit met respectievelijk 150.000 en 240.400 woningen, vele duizenden arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat stelt eisen aan de verbindingen, de frequenties en de bedieningstijden, in samenhang met het netwerk van tram, bus en trein, geënt op de vervoersbehoefte van de (potentiele) reiziger. Dat vraagt ook om een proactief beleid, waarin de kost voor de baat uitgaat en niet de techniek en het budget op voorhand het kader vormt.

2. De keuze voor Snelle HOV/eisen

Het stuk stelt dat de meeste reizigers voor HOV/snelle lijnen kiezen. Dat suggereert dat er een keuze is. Die is er bij de wijziging van het netwerk na opening van de NZ-lijn en de latere bezuinigingen voor veel reizigers niet meer. In de concessie AML is dat zelfs tot het extreme doorgevoerd door het opheffen van veel ontsluitende buslijnen of door die op veel tijdstippen niet meer te exploiteren. Ook het aanbod en de frequenties van sommige buslijnen in Nieuw-West en Buitenveldert is 's avonds en in het weekend gering. Dan zitten uiteraard de meeste reizigers in de HOV-lijnen (wat de niet-reizigers er van vinden weten we dan niet, want die reizen niet (meer) met OV). De RAR adviseert dat de reistijd van deur tot deur het criterium zou moeten zijn. Dan helpt een snelle lijn uiteraard wel.

3. Metro als ruggengraat van het OV

De stelling in het stuk dat de metro de ruggengraat vormt van het OV wordt in veel delen van de stad en in randgemeenten niet waargemaakt, omdat daar geen metrolijn is en niet gepland is. Daar vormt een goed tram- en busnet de ruggengraat en dat dient op de eigen kwaliteiten te worden beoordeeld en niet als aanvoerlijn van de metro. De herziening van het lijnennet bij de opening van de NZ-lijn heeft naast voordelen ook voor veel bewoners en bezoekers van verschillende stadsdelen en wijken geen verbetering gebracht of zelfs een verslechtering door een te ver doorgevoerde gedachte dat overgestapt moet worden op de metro om een deel van de reis te kunnen maken. De RAR adviseert de zinsnede dat de metro de ruggengraat is van het OV te verbreden tot: De metro vormt met de belangrijkste tram- en buslijnen en spoorlijnen de ruggengraat van het OV-systeem in de stedelijke regio Amsterdam.

4. Kosteneffectiviteit

Het stuk spreekt over kosteneffectiviteit van de metro, maar de RAR mist een kader voor de kosten voor de reiziger van het gebruik van het OV. De omvorming van het tram- en busnetwerk, met voor veel reizigers een min of meer gedwongen overstap op de metro, ging in een aantal gevallen gepaard met een langere reisafstand, met daarbij de soms lange reisweg in de metro (denk aan Zuid – Amstel). Daardoor zijn veel reizigers meer geld kwijt dan in geval van een meer rechtstreekse verbinding die een kortere route volgt.

5. Kwaliteitseisen

De RAR adviseert om eisen aan frequenties, betrouwbaarheid, capaciteit, etc. die nu voor de metro worden geformuleerd, qualitate qua ook voor tram en bus te formuleren, vanuit een samenhangend OV-systeem.

Kernwaarden en topeisen

1. Beschikbaarheid

Het metrokader noemt 4 punten.

- Bedieningsperiode
- Frequentie
- Snelheid
- capaciteit

Bedieningsperiode:

- De RAR stelt voor om op de Bijlmerlijnen nachtvervoer in de weekenden mogelijk te maken.
- De begin en eindtijden van de dagelijkse exploitatie hoort in de concessie thuis, niet in dit metrokader en hangt samen met de vervoerbehoefden en het overig aanbod aan OV.
- De bedieningstijden van de metro op knooppunten waarop de reiziger moet overstappen van bus- of tram op de metro moeten garanties bieden op het halen van aansluitingen op de

reguliere dagritten van bus- en tram (voorbeeld: station Noord, Noorderpark, Centraal Station, Zuid, Lelylaan).

- Als de NZ-lijn naar Schiphol gaat met andere eisen voor bedieningstijden, dan dienen die eisen zich niet te beperken tot de NZ-lijn. Die reizigers stappen ook over vanuit andere metrolijnen, denk aan Nieuw-West of Zuidoost, op die NZ-lijn. De RAR stelt voor om die eis verder te vertalen dan alleen voor de NZ-lijn.

Reismogelijkheden:

- De RAR stelt voor de eisen aan rechtstreekse verbindingen aan te vullen met:
 - Gaasperplas – Amstelstation – CS,
 - Zuid – Amstelstation – Weesperplein,
 - Westelijke ringlijn - Zuid – Bijlmer-Arena - Holendrecht,
 - Lelylaan– Sloterdijk – CS – Amstel (na sluiten van de metroring) en tot die tijd: Lelylaan – Zuid – Amstel – Weesperplein

Frequenties:

- De frequenties van 8 x uur dienen ook te gelden op tijdstippen in de weekenden waarop regelmatig een groot aanbod aan reizigers is.

Capaciteit:

- De RAR stelt voor capaciteitseisen voor de inzet van het materieel op te nemen per lijn en dagdeel en die tevens in de concessie vast te leggen en daarop te handhaven. Een situatie als inzet met slechts 2 gekoppelde oude metrowagens of een enkele M7 wagen in de drukke uren moet dan niet mogelijk zijn. Drukke uren beperken zich zeker niet tot de spits of tot werkdagen, integendeel.
- De RAR stelt voor capaciteitseisen voor de metro-oostlijn en andere lijnen te schrappen. In het verleden konden de 3 metrolijnen daar een 7,5 minuten dienst rijden, dus 24 voertuigen per uur. De in het metrokader gestelde capaciteitseisen moeten geen eigen leven gaan leiden en toekomstige ontwikkelingen nodeloos belemmeren of voorsorteren op gedachten als ontvlechting.
- De RAR pleit voor nadere uitwerking van automatische metrobesturing, omdat dit de capaciteit kan vergroting tegen lagere exploitatielasten.

Snelheid:

- De eisen voor snelheid dienen aangevuld te worden met de gemiddelde snelheid voor een lijn. Dat betekent dat ook eisen aan halteringstijden en het in- en uitrijden van stations mogen worden gesteld. Vanwege het nieuwe beveiligingssysteem zijn die tijden verruimd, waardoor een rit van Isolatorweg naar Gein substantieel meer reistijd vergt dan vroeger en daardoor ook meer inzet van materieel en dus kosten. Dat kan efficiënter.

2. Betrouwbaarheid

- De RAR stelt voor eisen te stellen aan de betrouwbaarheid niet alleen per lijn, maar ook van het systeem.
- De informatie bij vertragingen en verstoringen dient actueel en feitelijk te zijn (wat betekent een rituitval? Geen verwijzing naar de App, maar feitelijk)
- Verder adviseert de RAR eisen op te nemen voor vervangend vervoer in geval van verstoringen.
- De RAR dringt tevens aan op afspraken tussen GVB, NS en VRA over gebruik van de trein op trajecten met GVB-vervoerbewijs waar deze deels de metro kan vervangen en omgekeerd (vervanging van trein door metro), in geval van werkzaamheden en calamiteiten. Zoals tussen

CS – Amstel – Duivendrecht – Bijlmer/Arena – Holendrecht, Zuid – RAI – Duivendrecht – Diemen-Zuid, Zuid – Bijlmer/Arena en Lelylaan - Sloterdijk.

3. Samenhang

- Juist als bij OV-verplaatsingen meer met de metro moet worden gereisd is een integraal tarief voor bus, tram en metro van belang, ook op VRA-schaal (denk aan overstap van streekbus op metro) en mogelijk trein (opstaptarief).
- Aan de 5 genoemde “poorten” van het OV dienen ook poorten te worden toegevoegd die belangrijke knooppunten vormen met het tram- en busnetwerk: station Noord, Lelylaan en Weesperplein.
- De RAR adviseert om kwaliteitseisen aan de aanwezigheid van en loopafstanden tot tram en bus bij metrostations te formuleren. Zo’n toets voor aansluiting binnen het OV is bijvoorbeeld voor station Zuid en Sloterdijk nodig, mede in het licht van de verstedelijking rond die knooppunten, waarbij korte loopafstanden voor overstappen van tram/bus op metro meegenomen moeten worden in de plannen en met prioriteit.
- P&R: liever parkeren bij OV-knooppunten aan de rand van de stad of nog beter dicht bij het herkomstpunt van de reis. De genoemde P&R terreinen dienen niet als absolute eis te worden opgenomen. De RAR stelt voor om Sloterdijk te schrappen, aangezien een P&R als Sloterdijk ook het weggennet binnen de VRA belast met veel autokilometers voor alleen nog een kort stuk met OV. Bovendien is bij sommige OV-knooppunten stedelijke verdichting gepland met veel extra woningen etc. Dan neemt zo'n P&R veel ruimte in beslag (zie Sloterdijk). In de opsomming mist overigens Gaasperplas, met dan wel de eis dat vandaar rechtstreeks naar het centrum kan worden gereisd.
- Kanttekeningen: Het stuk stelt eisen aan beschikbaarheid van deelsystemen en fietsparkeren bij een aantal metrostations. Dit dient enige aanvulling te krijgen, omdat het doel is om verplaatsingen met de particuliere auto tegen te gaan. Ondergrondse stallingen zijn heel duur en vereisen hoge exploitatiekosten. De reiziger die met tram of bus naar het metrostation gaat moet voor die rit betalen. In dit verband rijst de vraag waarom fietsenstallingen altijd gratis zijn moeten zijn.

4. Toegankelijkheid

- De RAR stelt voor eisen te stellen aan de aanwezigheid van liften en roltrappen. In geval van een station met meerdere ver van elkaar gelegen in-/uitgangen dient het aantal roltrappen en liften niet tot één beperkt te blijven. Dit mede om een alternatief te kunnen bieden bij storingen.
- Er dienen eisen te worden gesteld aan de tijdigheid van reparaties van roltrappen en in het bijzonder van liften.
- De wayfinding dient concreet te zijn: op elk metrostation vanaf het perron en in de hal een verwijzing naar bus en tramlijnen met lijnnummers en bedieningsrichting, inclusief streekvervoer en trein (belangrijke bestemmingen).
- Omgekeerd dienen vanaf bus- en tramhaltes, in geval dat niet meteen zichtbaar is, de looproute naar en ingangen van het metrostation te worden aangeven. Denk bijvoorbeeld aan de stations Heemstedestraat, Zuid, Wibautstraat of Sloterdijk.

5. Veiligheid

- De metro dient een vergelijkbaar veiligheidsmeldpunt te hebben als bij de trein (noodnummer). Dit meldpunt dient zo georganiseerd te worden dat een melding direct gevolgd wordt door een actie.
- De VRA dient met de betrokken gemeenten en politie afspraken te maken over inzet politie in geval de veiligheid van de reizigers in het geding is.

6. Beleving

- De RAR adviseert eisen op te nemen voor de beschikbaarheid van voldoende zitplaatsen op de stations/haltes.
- Eisen dienen te worden gesteld aan het schoon zijn van het interieur van de metrovoertuigen, het voorkomen in materiaalkeuze en reinigen van graffiti en beledigende opschriften op de voertuigen en in de stations.
- Eisen dienen te worden gesteld aan de verlichting en reinheid van de directe omgeving van metrostations en die van de overstaprelatie met ander OV.

7. Duurzaamheid

- De eisen voor duurzaamheid en energiebesparing mogen niet ten koste gaan van de reistijd in de metro en van de verlichting op de perrons en de hallen van de stations.

8. Kosteneffectiviteit

- De RAR adviseert om ook de kosten voor de reiziger op te nemen in dit kader. Die kosten beperken zich niet tot de metro, maar vereisen juist integratie met tram, bus en liefst ook trein (binnen de VRA), juist vanwege het gedwongen overstappen op de metro.
- De eis dat het systeem in 2030 10% kostenefficiënter moet zijn t.o.v. 2019 mag niet ten koste gaan van het voorzieningenniveau, comfort en beleving voor de reizigers. In het bijzonder mag dit niet ten koste gaan van het bieden van rechtstreekse metroverbindingen.
- Het tariefstelsel is op afgelegde afstand gebaseerd. Bij een grofmazig metronet moet soms een veel langere reisafstand worden afgelegd dan een mogelijk kortste route. Dus de totale ritprijs is dan hoger dan in het geval die rit met (opgeheven of gewijzigde) tram- of buslijn wordt of werd afgelegd. De RAR adviseert om eisen te ontwikkelen aan de kosten van deur tot deur bij een reis met het OV, en in dit geval de metro.
- Rentabiliteit is te absoluut geformuleerd. Juist bij fasering van aanleg van nieuwe lijnen zal het laatste of eerste stuk van de lijn wellicht op zichzelf niet rendabel zijn, maar wel als dit in de context van de hele lijn wordt geplaatst, waarbij de lijn als geheel wel rendabel is. Voorkomen moet ook worden dat bij nieuwbouwwijken de metro niet ver genoeg wordt doorgetrokken of nieuwe stations niet worden geopend. Concrete voorstellen van de RAR hiertoe:
 - Opening station Sixhaven
 - Fasering bij doortrekking NZ-lijn, bijvoorbeeld eerst tot Amstelveenseweg (belangrijk overstappunt op tram en bus), mogelijk tot Schinkelkwartier nabij de Huizingalaan en tot Schiphol-Noord, voordat de gehele verlenging gereed is. Deze stations kunnen knooppunten met stads- en streekvervoer vormen.
 - Doortrekken van de Ringlijn-West van Isolatorweg tot de Hemknoop. Mogelijk daarna tot Haarlemmerplein, en niet wachten tot het hele tracé tot Centraal Station gereed is.
- De RAR pleit voor nadere uitwerking van automatische metrobesturing, omdat dit de capaciteit kan vergroten tegen lagere exploitatielasten.

9. Flexibiliteit

- De flexibiliteit in het metronetwerk dient aan te sluiten bij de reispatronen van de reizigers en de belangrijkste reizigersstromen. Deze reizigerswensen dienen niet ondergeschikt te worden gemaakt aan exploitatiekosten. Problemen met het beveiligingssysteem dienen te worden opgelost en niet afgewenteld op de reizigers.

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, reading 'Bart Drenth' with a stylized flourish at the end.

Bart Drenth
Voorzitter