

Verschillende soorten ov in de binnenstad

Doelen waaraan verschillende soorten of in de binnenstad bijdraagt

Aantrekkelijk ov-systeem

- Het ov-systeem sluit aan bij de verschillende behoeften van reizigers: met zowel snelle lijnen die vaak en van vroeg tot laat rijden (HOV-lijnen) en die een alternatief zijn voor de auto, en lijnen met een halte in de buurt voor reizigers die hiervan afhankelijk zijn (ontsluitende lijnen).

Inclusief ov-systeem

- Een ov-systeem dat rekening houdt met behoeften van verschillende doelgroepen zoals forenzen of reizigers met een mobiliteitsbeperking.
- Een ov-systeem dat, naast een economische functie, ook een maatschappelijke functie heeft.

Ov-systeem passend bij haar omgeving

- In de drukke binnenstad is er ruimte voor lopen, fietsen en ov; waarbij er verschil kan zijn tussen straten, afhankelijk van de beschikbare ruimte.

Context

De binnenstad van Amsterdam wordt steeds drukker, ook in de toekomst. Het aantal reizigers, bezoekers en inwoners groeit. Dat betekent we slim moeten omgaan met de beperkte ruimte, zodat het een prettige plek blijft. Goed omgaan met de stad, zodat wandelaars en fietsers genoeg ruimte krijgen (het zogeheten STOMP-principe) is een doel van het beleidskader van de Vervoerregio en in het beleid van gemeente Amsterdam.

Veel reizigers die nu door de binnenstad reizen hoeven daar niet te zijn. Ze reizen van en naar Amsterdam Centraal en stappen daar over om verder te reizen. Die reizigers willen graag een snelle, vaak rijdende ov-verbinding (verbindende of HOV-lijn). Er zijn een aantal straten heel geschikt voor deze HOV-lijnen, zoals de Rozengracht en Raadhuisstraat, en onder de grond de Noord-Zuidlijn en de metrolijnen tussen CS en Amstel. Die snelle en betrouwbare lijnen vormen een alternatief voor reizen met de auto. Maar er zijn ook straten in de binnenstad die niet geschikt zijn voor zulke lijnen:

- In de Leidsestraat en de Utrechtse straat kunnen de trams niet snel rijden omdat er op die plekken enkel spoor ligt en trams dus bij het passeren vaak op elkaar moeten wachten.
- De Vijzelstraat en het Damrak liggen parallel aan de Noord-Zuidlijn. Als daar een HOV-lijn rijdt, is dat dubbelop en kunnen de trams en het personeel niet op andere plekken ingezet worden.

In het Programma van Eisen (PvE) is daarom opgenomen dat deze straten alleen geschikt zijn voor ontsluitende lijnen. Er zijn namelijk ook reizigers die wel in de binnenstad moeten zijn en zo dichtbij als mogelijk bij hun bestemming willen in- en uitstappen. Die reizigers kunnen dan reizen met de ontsluitende ov-lijnen die op veel haltes in de binnenstad stoppen. Beide soorten ov (HOV/verbindend en ontsluitend) blijven dus aanwezig in de binnenstad, alleen ze rijden niet altijd meer op dezelfde plekken. Door verschillende soorten ov op verschillende plekken in de binnenstad te laten rijden, spreiden de reizigers zich over het ov-netwerk en over de binnenstad. En is er meer ruimte voor wandelen en fietsen in de binnenstad.

Zienswijzen/adviezen en reactie Vervoerregio.

RAR, Ondernemingsraad GVB, Rover: dit PvE zorgt voor minder openbaar vervoer in de binnenstad

RAR, Actieve Ouderen, Cliëntenbelang, Rover: dit PvE zorgt voor meer overstappen

RAR: Het PvE zorgt voor inkomstenderving (en daardoor minder ov elders in het netwerk)

Standpunt Vervoerregio

Er blijft altijd voldoende ov rijden in de binnenstad en mensen die in de binnenstad of op Amsterdam CS willen zijn, kunnen gewoon met het ov blijven reizen. Wel zien we dat op dit moment veel bussen en trams reizigers door de binnenstad vervoeren naar Amsterdam CS die daar helemaal niet hoeven te zijn, omdat ze bijvoorbeeld op doorreis zijn. Als we die mensen via een andere route op hun bestemming kunnen krijgen, scheelt dat een hoop onnodig verkeer in de binnenstad, waardoor er meer ruimte overblijft voor mensen die willen fietsen of lopen. Dat is prettig voor alle inwoners, reizigers en bezoekers en past bij de beleidsdoelen van de Vervoerregio en Gemeente Amsterdam. En daarmee maken we ruimte voor de verwachte groei van reizigers die wel op Amsterdam CS of in de binnenstad moeten zijn. Door alleen ontsluitende lijnen door bepaalde straten te laten rijden, verdwijnt er geen ov maar wordt het ov anders ingedeeld.

Het aanwijzen van een aantal straten in de binnenstad waar alleen ontsluitende lijnen mogen rijden zorgt niet voor minder inkomsten, want toeristen checken sinds de komst van OVpay in 2022 in met hun creditcard en pinpas. Ze kopen daarom minder losse kaartjes waar GVB voorheen goed aan verdiende. Ook in de nieuwe concessie kunnen reizigers inchecken met pinpas en creditcard.

GVB beslist uiteindelijk welke routes de lijnen rijden en dus waar reizigers kunnen of moeten overstappen. Omdat we een toegankelijk ov-systeem belangrijk vinden hebben we een definitie voor een 'comfortabele overstap' voor belangrijke overstaplocaties gemaakt. Een uitleg hierover is te vinden in de informatiesheet "comfortabel overstappen".

Het anders indelen van het ov in de binnenstad past bij de verschillende behoeften van verschillende doelgroepen. En hoe beter het ov past bij de behoeften van alle doelgroepen, hoe inclusiever het ov is en hoe beter het ov zijn maatschappelijke functie vervult.

De eis uit het PvE om alleen ontsluitende lijnen te laten rijden in de Leidsestraat, Utrechtse straat, Vijzelgracht en het Damrak wordt daarom niet aangepast.

Bijlage 1: overzichtskaart met in het groen de straten waar in de nieuwe concessie alleen ontsluitende lijnen mogen rijden.

Waar welke bussen, metro's en trams uiteindelijk gaan rijden is nog niet bekend. Die indeling maakt GVB, want zij zijn daar expert in.

