

CONCEPT-VERSLAG VERGADERING REIZIGERS ADVIES RAAD VAN DE VERVOERREGIO AMSTERDAM

Datum : 14 maart 2019

Opgesteld door : J. van den Heuvel – Allround Office Management BV

Aanwezig: M. van Engelshoven-Huls (Rover, voorzitter), San Kloosterman (secretaris); **RO-VER**: T. Kuhlman, M. Waalewijn, F. de Roode; **Vereniging Stadsvervoerbelang (SV)**: R. Visser, T. Tollenaar, R. de Vrieze; **Cliëntenbelang Amsterdam (CB)**: L. Hendriksen, C. Schmit; **Fietsersbond (FB)**: R. Ambags, J. Rikveld; **Ouderenorganisatie**: A. Wiertz; **Burgerplatform Zaanstad (BPZ)**: A. Goudsmit; **LVB/ASVA**: I. Boudrie, G. Bleumer.

Voor agendapunt 2: J. Duivis (CXX)

Voor agendapunt 3: regiораadsleden Vervoersregio Amsterdam: dhr J. Adolf (PvdA), H. Aslander (Stadspartij), P. de Waal (PvdA/GroenLinks), C. Brocken-Swart (GroenLinks) en P. Le Gras (VRA)

Voor agendapunt 4: C. Schermerhorn, D. Wiering (GVB)

Afwezig: H. Miedema

1. Opening

De voorzitter, dhr van Engelshoven-Huls, opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom. Hij vangt dhr Schoonveld die afwezig is vanwege een heupoperatie. Een beterschapskaartje gaat rond. In het bijzonder worden welkom geheten de regiораadsleden Adolf, Aslander, De Waal en Brocken-Swart.

De voorzitter introduceert de nieuwe secretaris San Kloosterman, zij volgt Nadya Ensing op die een nieuwe baan in Haarlem heeft aangenomen.

De RAR is voornemens de vergadering vaker op locatie plaats te laten vinden. Vandaag is voor Purmerend gekozen in verband met de aanstaande samenvoeging van de concessies Zaanstreek en Waterland.

De presentielijst gaat rond. Er zijn geen afmeldingen.

Mededelingen

Omdat de stukken dit keer verzonden zijn met Post.nl zijn ze in een doos bezorgd, een envelop zou eerder beschadigen of zoekraken. De RAR geeft echter de voorkeur aan een envelop door de brievenbus.

Vaststellen van de agenda

De agenda wordt verder ongewijzigd vastgesteld.

Concessiegebied Zaanstreek

2. Consumentenplatform

Aan de orde kwamen de Hop-on/Hop-off-bussen, de klantenmonitor, het niet goed functioneren van de rolstoelplank, het ontbreken van haltekaarten en de gevolgen voor het OV van werkzaamheden in Oostzaan en aan de sluizen in Zaandam.

Concessiegebied Zaanstreek / Waterland

3. Samenvoeging concessies en klankbordgroep

Vanwege het toekomstige samengaan van de twee concessies zijn ook de werkgroepen al samengevoegd. Op dit moment wordt het PvE ontwikkeld en vooruitlopend worden vandaag een aantal punten met de regiораadsleden besproken.

De voorzitter van de werkgroep geeft een inleiding. In een aantal gemeenten worden bewonersavonden georganiseerd ter voorbereiding van de nieuwe concessie. In Purmerend/Beemster is in aanwezigheid van regiораadsleden discussie gevoerd aan de hand van stellingen over thema's als bereikbaarheid en comfort. Over het algemeen zijn bewoners tevreden over het busvervoer van Purmerend naar Amsterdam. Voor De Beemster geldt dat meer gelet zou moeten worden op de aansluiting van het grensoverschrijdende vervoer en op dat er niet alleen een bus moet stoppen in het grootste dorp.

De werkgroep van de RAR zit in de klankbordgroep van de VRA voor het PvE. Door middel van kaartjes (Serious Game) konden deelnemers aangeven het eens of oneens te zijn met opties, aan elke keuze was een prijskaartje gekoppeld.

- De wensen van de VRA blijken te gaan over versnelling van het R-net en het minder aandoen van haltes. De RAR-werkgroep vraagt zich daarbij af wat de nettowinst is als voor reizigers de loopafstand groter wordt, voor de bus zal het overslaan van haltes slechts een paar minuten tijdswinst opleveren. Versnellen kan wel een hogere frequentie betekenen. SV denkt dat reizigers meer belang hechten aan een kortere totale reistijd van deur tot deur en heeft daarom voorkeur voor meer haltes of een betere verdeling. Het OV zal daarmee meer reizigers trekken. De gemeente zou de infrastructuur kunnen verbeteren zodat er minder opstoppingen zijn. De FB stelt dat van gemiddelden moeten worden uitgegaan, ook bij loopafstanden. Rover constateert dat ook in AML de halteafstanden groter zijn geworden, soms meer dan een kilometer, door uitbreiding van R-netlijnen. Sommige haltes worden overgeslagen waardoor het op andere haltes erg druk wordt, wat de reistijdswinst tenietdoet. Binnen de bebouwde kom zouden meer haltes moeten zijn, daar wonen meer mensen en de bus rijdt er minder hard. Juist op plaatsen waar naast R-netlijnen geen andere bussen rijden is een korte loopafstand (400m) noodzakelijk. Tijdbesparing kan worden bewerkstelligd door het midden van de bus als ingang te gebruiken. Er moet ook rekening gehouden worden met vergrijzing, steeds meer mensen raken slecht ter been. Dhr De Waal stelt voor behalve R-net andere ontsluitende bussen aan te bieden door de wijken heen waarvoor de haltering optimaal is, wellicht dat dan wel vaker overgestapt moet worden. Volgens de voorzitter van de werkgroep is de bottleneck van een ontsluitend net nu juist dat het naadloos moet aansluiten op het R-net, met name in de daluren betekent het al gauw een kwartier wachten wanneer je de bus hebt gemist. Beter is te investeren in behoud van de bestaande haltes.
- De werkgroep wil dat alle wijken en dorpen een verbinding hebben met CS en Noord. Nu gaat ongeveer 45% reizigers naar CS en de rest naar Noord, in het weekend is het andersom. Een keuze kan zijn alle R-netbussen, ook vanuit de Zaanstreek, naar Noord te laten rijden. De daarmee bespaarde tijd kan worden ingezet voor hogere frequentie van de andere bussen.
- Daarnaast is er de wens binnen Purmerend/Beemster meer interne verbindingen te hebben, naar het ziekenhuis en de binnenstad. Dat zou echter ten koste gaan van de verbindingen naar Amsterdam. Tenzij alle bussen rechtstreeks naar Noord en niet meer naar CS gaan, dat zou capaciteit opleveren voor zowel Zaanstreek als Waterland. Mw Aslander weet van het GVB dat Station Noord een capaciteitsprobleem heeft ten aanzien van het aantal bussen en dat de metro nog niet de gewenste frequentie haalt (12x per uur). Dit wordt op langere termijn opgelost en zal over 12 jaar niet meer spelen. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met grootschalige woningbouw in dit gebied en de reizigersgroei die daarmee gepaard gaat. Mw Brocken brengt in dat rechtstreekse bussen naar CS zouden moeten blijven rijden om storingen bij de metro eenvoudig te kunnen opvangen. Verder vindt ze dat meningen moeten worden meegenomen die uit de enquêtes van de gemeente Purmerend en de VRA naar voren komen. CB denkt dat het onontkoombaar is dat de metro als de ruggengraad van het OV-stelsel gezien wordt, ook qua kosten, om vanuit Noord de capaciteit in te zetten voor goede ontsluitende lijnen.
- Een aantal ontsluitende lijnen zijn nu op belangrijke plaatsen (Tramplein, Ziekenhuis, Centrum, NS-station, Weidevenne) slecht te bereiken. Volgens de werkgroep moet de loopafstand voor het ontsluitende netwerk klein gehouden worden, het is belangrijker om overal te kunnen komen. Binnen Purmerend worden de meeste plaatsen aangedaan, wel is er de wens dat lijn 101 in 2 richtingen gaat rijden in plaats van 1 en dat de samenhang van de ontsluitende lijnen sterker wordt. Rover ziet dat de wijken Purmer-Noord en Purmer-Zuid geen verbinding hebben met het centrum tenzij met een overstap.
- In de klankbordgroep bleek geen behoefte te zijn aan een busverbinding tussen Purmerend en Zaandam, de treinverbinding is goed genoeg. Wel is voor te stellen dat rond De Beemster, waar 306 niet verder gaat dan De Rijp, lijnen verstevigd worden. Dhr De Waal ziet dat lijn 316 vanuit Beemster niet meer door Purmerend-Overwhere rijdt. Mensen gaan nu richting Amsterdam en pakken daar de trein naar Zaandam. Inmiddels is dit probleem deels hersteld met leerlingenvervoer en een R-netbus langs Overwhere. Hij vraagt ook aandacht voor de problemen die de afstemming van grensoverschrijdend OV kunnen geven bij twee verschillende vervoerders (EBS en CXX). De voorzitter vult aan dat in de concessievoorwaarden is opgenomen dat de vervoerder moet aangeven hoe wordt omgegaan met

concessie-overschrijdende lijnen. Provincie en de VRA zullen hier waakzaam op moeten zijn bij de financiering.

- Aan bod kwam ook de eventuele vervanging in kleine dorpskernen van de buurtbus (vaste rijtijden, bestuurd door vrijwilligers) door een flexbus (op aanvraag op bepaalde halte). De ervaringen met flexvervoer in Amsterdam-Noord zijn niet goed. Ook in AML wordt gewerkt met flexbussen, de bezettingsgraad is laag, wat het voor de vervoerder niet aantrekkelijk maakt. De OV-vraag is dezelfde als voorheen toen in AML nog volgens een reguliere dienstregeling met kleine busjes werd gereden. In Zaanstreek-Waterland zou het gaan om afgelegen gebieden als Katwoude en Durgerdam. De bezettingsgraad in de buurtbus voldoet aan de minimale norm. Wel wordt het steeds moeilijker om vrijwilligers te vinden. In De Beemster is er volgens dhr De Waal geen behoefte aan een flexbus maar juist aan een bus die volgens dienstregeling rijdt. Ook is de suggestie gedaan voor een combinatie tussen een buurtbus en WMO, een andere financieringsvorm.
- Met betrekking tot ZE-bussen is gesproken over het tempo waarop die moeten worden ingevoerd. Rover vertelt over elektrische bussen in AML. Hoewel die geruisloos en comfortabel zijn is elektrisch rijden duur en is de actieradius heel beperkt, 72 km, wat ertoe geleid heeft dat in het vervoerplan voor 2021 de lijnen waarschijnlijk moeten worden opgeknipt en mensen vaker moeten overstappen. De RAR is hierover in gesprek met CXX. Aan de regionaalsleden wordt gevraagd deze problemen in hun overwegingen mee te nemen en tevens de vraag te stellen of reizigers bereid zijn meer te betalen voor ZE-bussen.
- Verder stelt de werkgroep voor de halte Zaanse Schans te verbinden met het treinstation. Nu gaan toeristen vaak met de trein terwijl ze vervolgens nog een flink stuk moeten lopen naar de molens. Bovendien scheelt het opbrengsten voor de buslijn waarvan ook reguliere reizigers gebruik maken. Dhr Adolf wijst op een van de voordelen van het samenvoegen van de concessies, een toeristenlijn tussen Waterland en de Zaanstreek. Die samenwerking vindt 's zomers al plaats.
- Een vraag die werd opgeworpen was of OV in nieuwe wijken voor of na bewoning van de wijk moet worden aangelegd. Volgens Rover zou 10% capaciteit van het totaal aantal toekomstige bewoners een tussenoplossing kunnen zijn.
- Voorgesteld werd ook om de tarieven te verhogen, bijvoorbeeld ten behoeve van een betere dienstregeling.
- BPZ vraagt aandacht voor toegankelijkheid, perrons sluiten in de Zaanstreek nog onvoldoende aan op de bussen. Het gebruik van planken gaat niet zonder hindernissen. Bij nieuwe bussen met mechanische planken gaat het beter. Ook ruimte voor rolstoelen in de bus is een belangrijk aspect. De voorzitter raadt aan de eisen voor toegankelijkheid goed op te schrijven in het advies voor het PvE.
- Volgens CB moeten in het PvE de meest maximale eisen aan duurzaamheid worden opgenomen, niet alleen ten aanzien van energie maar ook van herbruikbaarheid in de economische kringloop van materiaal. Nu worden vaak bussen besteld voor de duur van de concessie waarna ze naar de schroothoop gaan. Ook moet worden ingezet op maximaal elektrisch rijden. Rover brengt in dat nu de concessie voor 10 jaar wordt gegund.

Aanbestedingsprocedure

Dhr Le Gras is projectleider aanbesteding en geeft een presentatie over procedure en beleidskaders voor de concessie Zaanstreek Waterland. Alles is terug te vinden op de *website van de VRA onder OV aanbesteding Zaanstreek-Waterland*. Belangrijk aandachtspunt is de laadinfrastructuur voor elektrische bussen, ook voor de wegbeheerder, de vervoerder krijgt daarvoor 1,5 jaar. Het beleidskader is vastgesteld en de bij het kaartspel in de klankbordgroep besproken opties worden meegewogen. De planning is als volgt: in mei 2019 moet de aanbestedingsstrategie op hoofdlijnen klaar zijn en op 29 mei het concept PvE, daarna start de inspraakperiode en na de zomer volgt een nota van reactie.

Daarnaast loopt er een burgerparticipatieproces met een representatief panel, een enquête voor bewoners en reizigers (wijnemenjemee.nl) en een digitale versie van Serious Game. De enquête is door iedereen in te vullen, ook door mensen uit Amsterdam. Voor de representatieve enquête is Amsterdam buiten beschouwing gelaten. De gemeente Amsterdam is net als Hoorn en Alkmaar wel benaderd als wegbeheer-

der. Verder hebben Zaanstad en Purmerend een eigen enquête georganiseerd, Waterland en Edam-Volendam niet. In juni krijgen de 8 gemeenteraden een toelichting op het PvE. Het advies van de RAR wordt verwacht vóór 15 juli, stukken worden verzonden na 29 mei.

Mw Brocken wijst erop dat in 2025 geen bussen meer mogen worden aangeschaft die niet elektrisch zijn en het streven is om in 2030 geheel elektrisch te rijden. Dhr Le Gras beaamt dat dit in de uitgangspunten staat maar de (financiële) haalbaarheid wordt nog onderzocht. CB benadrukt dat inschrijvers uitgedaagd dienen te worden om de combinatie van duurzaamheid en een optimale fijnmazige frequentie aan te bieden. Dat het in AML niet gelukt is heeft te maken met dat in die concessie veel langere afstanden bediend moeten worden dan in Zaanstreek-Waterland. Rover merkt op dat in het buitengebied harder wordt gereden dan in de stad waardoor meer energie wordt verbruikt en de accu's sneller leeg zijn. Het is een kwetsbaar systeem en er staan regelmatig bussen stil. Bij een strenge winter loopt de accucapaciteit sneller terug, ook omdat de bus verwarmd moet worden. Rover pleit voor fasering, een goede overweging van welke routes wel en niet en waakzaamheid met betrekking tot de kosten en het risico dat straks minder bussen kunnen rijden. Mw Brocken weet uit de resultaten van de pilot met bus 316 dat de afstanden binnen de marges vallen. Dhr Le Gras vult aan dat de accu's ieder jaar verbeteren.

Rover vindt dat de RAR nogmaals om advies moet worden gevraagd over het definitieve PvE na de burgerparticipatie. Dhr Le Gras zegt dat de burgerparticipatie plaatsvindt voordat het DB op 29 mei een besluit neemt en daarna binnen de inspraak en de advisering, bovendien neemt de klankbordgroep kennis van de resultaten van de enquêtes. De voorzitter wijst erop dat niet alle in de RAR vertegenwoordigde doelgroepen in de klankbordgroep zitten en dat de samenhang met andere concessies in de gaten gehouden moet worden. De RAR dient daarom het ophalen van informatie en deelname aan de klankbordgroep en het feitelijke advies geven goed af te bakenen en goede termijnen af te spreken. De 2 werkgroepen moeten het onderwerp voorbereiden en het moet terugkomen op de agenda. De secretaris raadt aan ook informatie op te vragen bij gemeentebesturen.

Concessiegebied Amsterdam

4. Concept vervoerplan GVB 2020

De FB kan zich in grote lijnen vinden in het plan, ook in het thema 'vraag en aanbod en evenwicht'. De plek waar de extra halte voor bus 37 op Zeeburgereiland gesitueerd gaat worden moet worden aangegeven. Voor een betere bereikbaarheid van het Cruquiusgebied heeft optie 3 de voorkeur en er moet snel een noodbrug gerealiseerd worden, anders moet de lijnvoering worden aangepast (lijn 41). De FB is geen voorstander van spitslijnen bij Minervahaven en Houthavens maar wel van een lijn die de hele dag door gebruikt kan worden. Het GVB stelt voor om vanuit Sloterdijk een spitslijn te laten rijden terwijl $\frac{3}{4}$ van de reizigers van de andere kant komt. Beter is met buslijnen 22 en 48 een grotere markt te bedienen. Omdat Muiderpoort van klein belang is voor Sciencepark stelt de FB voor in te zetten op een lijn tussen Amstel en Muiderpoort en de lijn tussen Amstel en Sciencepark korter en frequenter te laten rijden. Rover wijst op de frequentiewijzigingen voor lijn 231 van 15 naar 30 minuten ten behoeve van een bus voor lijn 66. De lijn wordt dan minder aantrekkelijker. Ook voor de lijnen 11 en 16 worden frequenties verlaagd waardoor aansluitingen lastiger worden. Er moet een oplossing komen voor de ongelukkige overstap voor lijnen 14 en 19 bij Alexanderplein. Bij de haltes Koningsplein, Spuistraat en Singel vraagt Rover zich af hoe mensen daar tussen het verkeer door moeten komen. De ASVA is positief over de nieuwe nachtnet naar Zuidoost maar is niet blij met de frequentieverlaging op het nachtnet naar Noord, zeker nu daar veel wordt gebouwd en er steeds meer te doen is voor studenten. De Ouderenorganisatie noemt ook de moeizame overstap, met name voor ouderen, bij Alexanderplein. Als de halte naar het Tropenmuseum wordt verplaatst is dat weer een paar honderd meter verder. Verder wordt geconstateerd dat op lijn 21, waarvan de frequentie is verhoogd, behalve in avond en ochtend weinig mensen in de bus zitten. Dat terwijl de boog in dat gebied niet meer wordt bediend. SV stelt voor haltes voor de lijnen 14 en 19 om te draaien en de oude route van lijn 9 te herstellen. Verder ontbreekt aandacht voor lijn 5 in het vervoerplan. De lijn zit mudvol in de spits en daarbuiten, voorgesteld wordt om extra wagens toe te voegen of te halteren bij Uilenstede zodat reizigers ook kunnen kiezen voor lijn 55. Ook CB ziet een groot probleem op lijn 5, de trams puilen dagelijks uit en mensen en bestuurders raken geïrriteerd, de frequentie moet omhoog en wellicht kan een extra tram worden ingezet die kort keert bij station Zuid. Het GVB zegt dat lijn 5 geen aandacht heeft gekregen in het Vervoerplan 2020 omdat het gaat om de huidige situatie en daarop moet zo snel mogelijk worden gereageerd, de signalen zijn bekend. De frequentie kan niet verder omhoog omdat de maximale capaciteit al is ingezet. Wellicht moet lijn 5 opgeknipt worden zodat in Amstelveen frequenter gereden kan worden. De situatie wordt door het GVB nauwlettend in de gaten gehouden.

Presentatie GVB hoofdlijnen Vervoerplan 2020

Lijn 248 bij de Houthavens en Minervahaven heeft op dit moment de maximale capaciteit bereikt, sinds 2019 is het reizigersaantal gestegen. Onderzoek wijst uit dat ¼ vanuit Sloterdijk komt, via CS betekent voor hen een langere reistijd. Door het aanbod naar de Houthavens vanuit Sloterdijk kan de huidige frequentie vanuit CS in stand blijven. Op termijn zullen meer mensen in het gebied komen wonen. Naar Sciencepark ondersteunt lijn 240 lijn 40 en lijn 65 in de ochtend- en middagspits. Nadelen zijn dat lijn 240 daardoor een langzamere route rijdt en dat de drukste haltes van lijn 65 (Javaplein en Valentijnkade) niet worden aangedaan. Om studenten een snellere optie te bieden naar Sciencepark wordt voorgesteld lijn 240 vanaf Amstel te laten rijden zonder te stoppen en vervolgens door te laten gaan naar Muiderpoort zodat lijn 265 (nummer onder voorbehoud) in de ochtendspits lijn 65 kan ondersteunen die dan wel de drukste haltes kan meepakken. In de middag is het andersom. De lijnen 285 en 287 naar Zuidoost zijn veruit de beste nachtlijnen op dit moment en komen daarmee over de bezettingsgraad heen. Van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag is het totale aanbod 4 keer per uur. Om de lijnen te ontlasten maar ook om een nieuwe markt te creëren wordt een nieuwe snelbus vanaf het Leidseplein naar Zuidoost voorgesteld (is een RAR-voorstel). De frequentieverlaging op de lijnen 281, 291 en 293 heeft te maken met de lage bezetting en daarmee gepaard gaande hoge kosten, in het drukste uur 68%. Noord heeft met de veerpont een alternatief. Over de overstapproblemen op het Alexanderplein vinden gesprekken plaats met de gemeente, vooralsnog moet het GVB het doen met de huidige infrastructuur. Uit reizigersdata blijkt dat bij de start van de NZ-lijn veel reizigers nog overstapten van lijn 19 op 14. Steeds meer mensen ontdekken echter de metro bij Weesperplein of Vijzelgracht, omgooien van de lijnen heeft dan weer gevolgen. Het GVB staat open voor suggesties in het RAR-advies.

De voorzitter stelt vast dat de werkgroep het mandaat krijgt om het advies verder af te ronden. Daaraan wordt tevens de wens opgenomen om samen met het GVB Drisspanelen op haltes te beoordelen.

5. GVB Vervoerplan 2019 addendum 2

Er zijn geen opmerkingen. De werkgroep brengt tevens advies uit op het addendum.

Concessiegebied Amstelland-Meerlanden

6. Contouren vervoerplan 2020

Voor 21 maart moet de RAR een advies uitbrengen op de contouren van het Vervoerplan 2020. Ook hier ligt de vraag op tafel over wel of niet elektrisch rijden. De werkgroep stelt voor een brief te schrijven met daarin een pleidooi om met elektrisch rijden te stoppen totdat de techniek is verbeterd en de accucapaciteit groter is zodat voorkomen wordt dat de hele lijn 300 wordt opgeknipt en passagiers verloren gaan. Daarnaast is er kritiek op de R-netformule, op grote delen van het traject rijden 2 lijnen vlak achter elkaar in beide richtingen waardoor het aanbod nog maar 4 keer per uur is in plaats van 8 keer. De voorzitter constateert bovendien dat de frequentie in de avonduren is teruggeschoefd, waarschijnlijk ook vanwege de accucapaciteit. De werkgroep krijgt het mandaat om de brief te schrijven.

Overige onderwerpen

7. Werkgroepen, updates

Werkgroep Nachtnet: de voorzitter raadt aan het nachtnet met CXX te bespreken en er, in verband met het PvE Zaanstreek-Waterland goed naar te kijken. Er moet een opvolger komen voor Guus Bleumer.

Werkgroep concessie Amsterdam: in een recent overleg met GVB kwamen aan de orde de inbreng voor het Vervoerplan 2020, de dienstregeling van de metro, capaciteitsproblemen op de Leidsestraat en de Driss-problematiek waarover GVB en RAR van mening verschillen.

Werkgroep Toekomst: bevindingen staan op papier en worden voor volgende keer geagendeerd.

Werkgroep Infrastructuur: een verslag zou voor vandaag op de agenda staan maar dat is door de wisseling van secretarissen niet gebeurd. Het stuk wordt geactualiseerd en opnieuw gestuurd. De werkgroep komt binnenkort weer bij elkaar. De voorzitter stelt voor dat de werkgroepen Amsterdam, Waterland, Zaanstreek en AML input doorgeven aan de voorzitter van de werkgroep Infrastructuur.

Werkgroep Amstelveenlijn: in het overleg met GVB zijn aan de orde geweest de bestuurderswissel onderweg op de lijnen 5 en 55 bij de VU en de werkzaamheden bij station Zuid. Afsproken is volgende keer projectleiders van de Amstelveen- en de Uithoornlijn uit te nodigen bij de werkgroep.

De secretaris maakt een actuele lijst van de werkgroepen.

8. Concept verslag 24 januari 2019

Er zijn geen opmerkingen. Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

9. Rondvraag en sluiting

- Dhr Tollenaar zegt het prettig gevonden te hebben dat de regiораadsleden aanwezig waren bij de RAR-vergadering. Verder merkt hij op dat vervoersbedrijven voornemens zijn lijnen te laten rijden in nieuwe wijken voor dezelfde kosten, bijvoorbeeld in de Houthavens. Volgens de voorzitter heeft het GVB erkent dat uitbreiding niet ten koste gaat van andere lijnen. Bovendien groeit het aantal reizigers nog steeds. Wellicht kan hierover een opmerking worden gemaakt in het advies.
- Dhr Bleumer kondigt aan dat hij de RAR gaat verlaten omdat hij gestopt is bij de ASVA. Hij bedankt iedereen voor de samenwerking, met name de leden van de werkgroep Nachtnet. Naar een vervanger vanuit de ASVA wordt nog gezocht. De voorzitter bedankt hem voor zijn inzet en wijst op het succes van de extra lijn in het nachtnet.
- Dhr Hendriksen stelt voor als werkgroep Amstelveen een brief te sturen aan het GVB waarin nogmaals het appel wordt gedaan de situatie van lijn 5 op te lossen. Omdat dit om de huidige situatie gaat en niet om de toekomstige Amstelveenlijn kan dit volgens de voorzitter beter gedaan worden namens de werkgroep concessie Amsterdam met input van de werkgroep Amstelveenlijn.
- Dhr Ambags wil graag een schouw doen op station Zuid, vooral omdat de werkzaamheden aanstaande zijn. Volgens de voorzitter zou dat een coproductie moeten zijn van de werkgroepen GVB, AML en Zuidasdok. Dhr Hendriksen neemt het initiatief voor de organisatie.
- De voorzitter bedankt de heren Kuhlman en Rikveld voor het regelen van deze eerste RAR-vergadering op locatie en vraagt of het voor herhaling vatbaar is. De leden geven aan dat het alleen meerwaarde heeft wanneer gekoppeld aan een actuele situatie of activiteit. Een aantal leden vond het zinvol om eens gebruik te moeten maken van de lijnen naar Purmerend.
- De voorzitter wijst op de nieuwe website die nog niet helemaal op orde is omdat de bouwer failliet is. Voorbereidend werk is daardoor waarschijnlijk verloren gegaan. Aan de VRA zal gevraagd worden iemand te regelen die deze taak over zal nemen van de secretaris.

De voorzitter bedankt iedereen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 19.00 uur.