

CONCEPT-VERSLAG VERGADERING REIZIGERS ADVIES RAAD VAN DE VERVOERREGIO AMSTERDAM

Datum : 6 juni 2019

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

Aanwezig: R. Schoonveld (voorzitter), J. Kouwets (secretaris); **ROVER**: M. van Engelshoven-Huls, M. Waalewijn; **Vereniging Stadsvervoerbelang (SV)**: R. Visser, T. Tollenaar, R. de Vrieze, H. Miedema; **Cliëntenbelang Amsterdam (CB)**: L. Hendriksen; **Fietzersbond (FB)**: R. Ambags, J. Rikveld; **Ouderenorganisatie**: A. Wiertz; **Burgerplatform Zaanstad (BPZ)**: A. Goudsmit;

Voor agendapunten 2 t/m 5: M. Valentijn (GVB)

Voor agendapunten 5 en 6: J. Duivis (CXX)

Voor agendapunt 8: J.W. Lammers en M. de Winter (ProRail)

Voor agendapunt 9: P. le Gras (VRA)

Voor agendapunt 12: H. Jut (CXX)

Afwezig: S. Kloosterman, T. Kuhlman, C. Schmit, F. de Roode

1. Opening

De voorzitter, R. Schoonveld, opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom in het Atrium Meeting Center op de Zuidas. Een bijzonder welkom krijgt Jacqueline Kouwets, zij is de nieuwe secretaris en volgt Nadya Ensing op. Ze stelt zich voor. De VRA heeft er dit keer voor gekozen om een secretaris aan te stellen vanuit de afdeling Bestuursondersteuning en mw Kouwets heeft een juridische achtergrond. Vanuit Rover wordt gevraagd of zij ervoor wil zorgen dat adviezen tijdig worden verzonden en op de juiste plek terechtkomen. De presentielijst gaat rond.

Mededelingen

- Mw Kloosterman is afwezig in verband met haar verjaardag. Verder zijn afmeldingen binnengekomen van de heren Kuhlman, Schmit en De Roode.
- Dhr Waalewijn heeft geen vergaderstukken ontvangen en enkele andere leden kregen de stukken laat binnen. *De secretaris zoekt uit wat met de verzending is misgegaan.* RAR-leden geven de voorkeur aan verzending per envelop in plaats van een doos die niet door de brievenbus kan.
- Oud-RAR-lid Frans Stam is op de jaarvergadering van Rover onderscheiden met de Van de Poelpenning voor zijn jarenlange vrijwilligerswerk ten behoeve van het OV.
- De vergadering van 11 juli wordt verplaatst naar 4 juli in verband met het afscheid van een van de directeuren bij de VRA. Een aantal RAR-leden zijn op de nieuwe datum verhinderd. Toch wordt besloten 4 juli aan te houden.
- De geactualiseerde ledenlijst is digitaal verstuurd.

Vaststellen van de agenda

De punten 5 en 6 worden omgedraaid. Voor het overige wordt de agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Consumentenplatform Concessiegebied Amsterdam

In het CP kwamen de volgende onderwerpen aan de orde: de bestelling van nieuw materieel, E-bussen en de gevolgen voor de lijnvoering, de gratis OV-chipkaart voor kinderen en de gevolgen van de slechte staat van en de reparatiewerkzaamheden aan bruggen voor de exploitatie van tram en bus.

De werkgroep GVB bereidt een discussie voor over de gevolgen voor het OV van de plannen van de gemeente Amsterdam met betrekking tot het weren van emissierijk vervoer.

Naar aanleiding van de constatering dat er overlap zit tussen wat besproken wordt in de werkgroepen en in het consumentenplatform, *zet de voorzitter iets op papier om te bespreken tijdens het voorzittersoverleg.*

3. GVB vervoerplan Addendum 3, Aanpassing Tijdelijk Vervoerplan Amstelveenlijn

De definitieve stukken zijn reeds verzonden, het vervoerplan is al geëffectueerd. De RAR heeft kennisgenomen van het addendum. SVB wil uitgezocht hebben of de lagere frequentie van lijn 5 (7,5 minuten in plaats van 6) in afwijking is van het vervoerplan en vraagt waarom de voorrangregeling bij lijn 5 eruit is gehaald. Die laatste vraag wordt door het GVB meegenomen.

4. GVB Kwaliteitsplan 2019-2020

De voorzitter van de werkgroep spreekt zijn zorg uit over de capaciteit, hoeveelheid stoelen, in metro, tram en bus. Reizigersaantallen zullen groeien, onder andere door toerisme en omleidingen. Het voorstel van het GVB is om bij drukte meer in te zetten maar dat zal waarschijnlijk ten koste gaan van andere lijnen. Het aanbod moet op orde zijn. De vervoersprognoses die het GVB maakt zijn te laag. CB wil weten hoe het GVB bij het maken van keuzes de relatie ziet tussen kwaliteitsambitie en strategie. Hoewel het dilemma begrijpelijk is, is het verkleinen van het aantal zitplaatsen en het inzetten van slecht toegankelijke trams (lijn 19) ongunstig voor de doelgroep van CB. Beter is dat die trams over meerdere lijnen verspreid worden zodat niet 1 groep reizigers gedupeerd is. Rover is geen voorstander van spreiden omdat dit ongunstig is voor onder meer de frequentie.

Het conceptadvies zat nog niet bij de stukken en zal nog worden doorgestuurd, de werkgroep krijgt het mandaat om het verder af te handelen. Het advies wordt op de website geplaatst en er gaat een persbericht uit.

5. Presentatie WP werkzaamheden Wilhelminasluis

Dhr Duivis geeft een update van de ontwikkelingen bij de Wilhelminasluis waarover hij in september een toelichting had gegeven. De presentatie zit bij de stukken. Tot medio januari zal met de huidige dienstregeling worden doorgereden. Daarna worden de sluisen gemeden. Dit heeft gevolgen voor de R-netlijnen 391, 394, het nachtnet en het stadsnetwerk. De bussen rijden, met vertraging, alternatieve routes via de Den Uylbrug en de Prins Bernhardbrug. Het Vervoerplan wordt behalve aan de RAR ook ter advies voorgelegd aan de gemeenten Zaanstad en Oostzaan.

6. Definitief Vervoerplan Zaanstreek 2020

Het betreft het vervoerplan naar aanleiding van de werkzaamheden aan de Wilhelminasluisen. Het vervallen van ritten van de buurtbus 456 is in afwijking van het bestek en daarvoor zal ontheffing aangevraagd worden bij de VRA.

De werkgroep constateert dat CXX de juiste keuzes heeft gemaakt. Wel vraagt de voorzitter van de werkgroep hoe de reizigers gecompenseerd gaan worden die door de omleidingen meer kilometers moeten gaan betalen en waarom lijn 393 alleen in de spits en niet in de daluren de ritten van lijn 398 opvangen. Volgens dhr Duivis zijn de ritten vanuit Oostzaan en Poelenburg juist korter, er komt geen compensatie. In de daluren is opvang door lijn 393 niet nodig omdat er met lijn 65 extra bediening is naar de Tjotterlaan, er kan worden overgestapt op de 65 en het NS-station en ook 56 en 66 komen daarlangs. Hij erkent dat dan meer moet worden overgestapt. Ter informatie meldt dhr Duivis dat naar aanleiding van opmerkingen vanuit de RAR rolstoelplanken inmiddels vaker gecontroleerd worden en dat met een spray een oplossing is gevonden voor het haperen van de planken. Rover vraagt waarom niet naast de sluisen tijdelijk een Baileybrug kan worden geplaatst zodat omleidingen niet nodig zijn. Dhr Duivis weet dat dit te kostbaar is en niet mogelijk omdat de sluis over de hele lengte wordt vervangen. CXX zal de reizigers goed informeren over alle wijzigingen, onder meer met nieuwe lijnennetkaarten en dienstregeling. De voorzitter van de werkgroep meldt nog dat contact is geweest met ROCOV-NH-Noord. Het vervoerplan heeft gevolgen voor het OV in Haarlem en hun advies komt overeen met dat van de RAR.

De RAR adviseert positief op het Vervoersplan 2020, de werkgroep krijgt het mandaat om het advies definitief te maken en het zal op de website worden gepubliceerd.

7. Schouw Station Zuid

De uitkomsten van de schouw worden op de website geplaatst, er wordt een persbericht opgesteld en een advies geschreven aan de wegbeheerder en NS.

8. Presentatie Zuidas

Dhr Lammers vertelt over de verkenning die op dit moment plaatsvindt voor de uitbreiding die in samenwerking met de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat zal worden gerealiseerd ten behoeve van de HSL van CS naar Station Zuid. Een van de redenen is dat in de toekomst vliegverkeer door treinverkeer vervangen zal moeten worden. Hiervoor zijn extra sporen nodig. Het werk start kort na of aansluitend op de werkzaamheden van de Zuidasdok in 2026. Behalve nieuwe sporen (2 van 400m en 1 van 250m) komt

er een nieuw perron en een keervoorziening voor de treinen tussen Zuid en RAI, de voertuigen hebben 2 voorkanten. De opstal is in Watergraafsmeer en de HSL-treinen vanuit Duitsland blijven op CS.

Het komende half jaar zal de planning verder worden uitgewerkt en in het eerste kwartaal 2020 komt er een voorstel waarop ook de RAR wordt gevraagd te reageren. Voor nu wil dhr Lammers weten of er al vragen zijn en hoe de RAR betrokken wil worden bij het project.

Vragen en opmerkingen

De FB wil weten wat de vervoersprognoses zijn en of dit project is ingegeven vanuit een capaciteitsvraagstuk of vanuit marketing. Volgens dhr Lammers gaat het om beiden. Nu worden mogelijkheden gecreëerd zodat straks het treinverkeer niet vast komt te staan op CS. Het is besloten in een bestuurlijk overleg met de gemeente Amsterdam, ProRail en Rijk.

SB vraagt waar de sporen komen en merkt op dat meer treinen op station Zuid gevolgen heeft voor de andere vervoerders. Dhr Lammers vertelt dat extra perrons komen bij de Parnassusweg en de Beethovenstraat. Bij RAI blijft alles ongewijzigd. Hij erkent de zorg over meer drukte voor andere vervoerders, met name de NZ-lijn, en zegt dat dit onderdeel uitmaakt van de uitwerking.

Betrokkenheid RAR

Om vanuit reizigersoogpunt het bouwproces te kunnen volgen is het belangrijk dat de RAR betrokken wordt. Een goed voorbeeld is volgens CB de constructieve samenwerking met belangenorganisaties die heeft plaatsgevonden rond de bouw van Utrecht CS. Ook dhr Lammers wil graag dat de RAR een rol krijgt, zoals nu bij het project Zuidasdok. In de loop van het jaar vinden tevens inloopavonden plaats. Over een half jaar wordt het resultaat van de verkenning gepresenteerd, daarin worden de consequenties voor de OV-capaciteit meegenomen. *ProRail en de werkgroep Zuidasdok maken een afspraak. Mw Goudsmit sluit zich aan bij de werkgroep en zal tevens de ouderen vertegenwoordigen.*

9. Programma van Eisen aanbesteding Concessie Zaanstreek-Waterland

Dhr Le Gras heeft eerder in maart het aanbestedingsproces gepresenteerd en geeft nu een stand van zaken. Het ontwerp PvE en stukken met betrekking tot de raadpleging van belanghebbenden is meegeesturd. Op 25 april is de aanbestedingsstrategie vastgesteld, op 29 mei het ontwerp PvE en onlangs is de bestekfase gestart. Input voor het PvE kwam vanuit de klankbordgroep, de RAR, de regioraad, enquêtes en het stellingenspel Serious Games waaraan zowel OV-reizigers hebben deelgenomen als mensen die niet met het OV reizen. Daarnaast hebben 4 gemeenten, onder meer Zaanstad en Purmerend, afzonderlijk een burgerparticipatietraject georganiseerd. De RAR kan vóór 14 juli reageren op het ontwerp PvE, daarna volgt een nota van reacties en vervolgens zal een adviesaanvraag worden ingediend.

Een van de speerpunten in het PvE is innovatie. Daarbij gaat het om beleving (kwaliteit), materieel (80% ZE geëist, 100% mag) en de vervoersketen (mobiliteitsconcessie). Ten aanzien van het vervoerskundige aspect kwam uit de enquêtes naar voren dat reizigers zeer tevreden zijn over het huidige lijnennet met wel nog een paar verbeterpunten. Een aantal punten in het PvE zijn als eis, andere als wens geformuleerd: onder meer ten aanzien van de frequentie, de bediening Riekerpolder, scholierenlijn (Hoorn) en nachtlijnen vanuit Zaanstad naar CS en Leidseplein.

Vragen en opmerkingen

Rover vraagt of rekening is gehouden met het plan van de gemeente Amsterdam om op den duur alleen nog elektrische auto's toe te laten in de stad. Daarnaast wordt voorgesteld in plaats van 80% ZE te eisen de frequentie te verhogen. Bovendien lijkt 80% veel gevraagd, gezien de logistieke problemen in AML. Dhr Le Gras stelt dat ontwikkelingen alleen kunnen worden meegenomen als het budget daarop wordt aangepast, dat geldt ook voor de groei van het aantal inwoners. Meer eisen voorschrijven betekent minder ruimte voor de vervoerders om zelf in te vullen. Ten aanzien van ZE ziet dhr Le Gras dat een kantelpunt nog moet komen. In 2021 worden nieuwe Euro6-bussen besteld, er is nog geen tweedehandsmarkt. Logistieke problemen worden voorkomen door op slimme locaties oplaadpunten te plaatsen. In Zaanstreek-Waterland zijn er bovendien geen lange lijnen, behalve lijn 314. Voor dit PvE is geleerd van de fouten in AML. Er is voor 80% ZE gekozen om de vervoerder scherp te houden. CB vraagt naar de gehandicaptenvoorzieningen en wil weten hoe implementatieperikelen zoals in AML worden voorkomen. Voorzieningen voor gehandicapten zijn volgens dhr Le Gras nog niet in de reacties teruggekomen. De VRA bereidt het hele proces zoveel mogelijk voor in overleg met gemeenten en provincie en er wordt rekening gehouden met wijzigende bestemmingsplannen en eventuele bezwaren van bewoners. Met betrekking tot de zorgen over ZE-

bussen zegt hij dat vervoerders over een noodvloot moeten beschikken. SVB vraagt of de laadsituatie aan vervoerders wordt overgelaten, voorkomen moet worden dat het laden overal anders is geregeld. Verder wil SVB weten wie de laadpalen gaat onderhouden. De planning gaat volgens dhr Le Gras tot en met het beton waarop de palen komen te staan. De vervoerder zorgt voor de palen, het systeem en het beheer en onderhoud. Ze moeten wel een implementatieplan aanleveren. De voorzitter wil weten of vervoerders invloed hebben op het aantal haltes, dit in relatie tot het bredere mobiliteitsconcept. Voor haltes is er volgens Dhr Le Gras staand beleid, niet de vervoerder maar de wegbeheerder is daarvoor verantwoordelijk. De FB vraagt of het financiële kader, 30 miljoen euro vanuit de VRA voor 15 jaar, vaststaat of dat het minder of meer kan worden. Dhr Le Gras legt uit dat sprake is van een suppletiecontract, subsidie is afhankelijk van de reizigersopbrengsten. In verband met het vervoersaanbod in Amsterdam-Noord wil Rover weten of er afstemming is geweest met het GVB. Dhr Le Gras bevestigt dat er afstemming is over de vervoersvraag in Noord. BPZ vraagt of in het kader van duurzaamheid en kwaliteit ook wordt nagedacht over andere energiebronnen, bijvoorbeeld waterstofgas. Dhr Le Gras weet dat alleen in laadpalen wordt geïnvesteerd en de komende 15 jaar niet in waterstofgas.

Klankbordgroep

De voorzitter van de werkgroep vertelt dat de klankbordgroep 5 keer bij elkaar is geweest. Over 2 punten is geen consensus bereikt: de loopafstand waarvoor een handreiking is gedaan om die alleen in de spits op 800m te houden en het gegeven dat Oostzaan en Landsmeer niet meer via Purmerend aan Amsterdam zijn verbonden. In Landsmeer zijn dagelijks 300 instappers. Verder zijn zorgen geuit over de ZE-bussen. Volgens dhr Le Gras is het voor het ontwerp PvE te laat voor de suggestie om verschillende haltes aan te doen binnen en buiten te spits, wellicht kan het opgepakt in het vervolgproces. Verder is het R-net van wege de snelheid bewust losgekoppeld van Oostzaan en Landsmeer. Beide gemeenten hebben een 30km-regiem. Er blijft wel een bus rijden.

Opmerkingen over het conceptadvies kunnen gestuurd worden naar dhr Rikveld. Het wordt besproken in de vergadering van 4 juli.

10. Werkgroepen

Bij de werkgroep Concessiegebied Amsterdam ontbreekt de naam van dhr Van Engelshoven-Huls.

11. Conceptverslag 18 april 2019

Pagina 3, punt 4b, 4^e regel: *implementatie* moet zijn *implementatieboete*. Verder zijn er geen opmerkingen, het verslag wordt gewijzigd vastgesteld.

12. Concept RAR advies Vervoerplan AML 2020

De voorzitter van de werkgroep licht het advies toe. Het voornaamste bezwaar betreft de snelle introductie van E-bussen. De kwetsbare techniek zorgt nog voor te veel risico's en het moeten rijden naar het laadstation (Uithoorn) betekent dat meer kilometers afgelegd worden. Voordelen zijn er alleen als het oplaadpunt op het eindstation staat. Voor de lijnen 300, 340, 356 en 341 geeft het veel logistieke problemen en dus nadelen voor de reizigers. Dhr Jut zegt zich te kunnen vinden in het advies, ook CXX vindt dat de vervoerswaarde van lijnen niet mag lijden onder de invoering van ZE-bussen. Het vervoerplan gaat pas in nadat bussen zijn besteld en het geeft een doorkijkje naar 2021.

13. Brief VRA Voorstel boetebesteding

Rover stelt vast dat het gedwongen omleiden voor lijn 55 is gerepareerd met boetegeld maar dat dit niet ten goede komt aan de reizigers. In het advies aan de regioraad heeft de VRA daarbij niet gerefereerd aan het advies van de RAR. De RAR neemt kennis van de brief maar houdt in het vervolg scherper in de gaten of wat geadviseerd wordt, ook wordt ingebracht in voorstellen aan de regioraad.

14. Reactie GVB RAR advies dienstuitvoering tramlijn 5

De RAR neemt de reactie ter kennisgeving aan.

15. Voorstel lijnvoering 14/19 5/12 7/13

Het betreft een discussiestuk opgesteld door Stadsvervoerbelang over de lijnwijzigingen van bovengenoemde lijnenparen. Volgens Rover wijst onderzoek in opdracht van GVB naar het aantal bestaande reizigers uit dat de wijzigingen geen verlies maar eerder een stijging (4-9% versus 25%) van passagiersaantallen teweeg hebben gebracht. Een switch van lijn 19 naar lijn 14 is daarom niet wenselijk. SVB is het daar

niet mee eens. De voorzitter oppert de mogelijkheid dat SVB een eigen onderzoek doet en de uitkomsten vergelijkt.

16. Reactie GVB RAR advies concept meerjarenplan GVB 2019-2020

De RAR heeft kennisgenomen van de reactie.

17. Rondvraag en sluiting

Dhr Tollenaar heeft een mail ontvangen met vragen over onder meer de wijziging van de halte bij de Biesbos als gevolg van de bouw van de Amstelveenlijn. Hij wil weten hoe de RAR hiermee om wil gaan. De voorzitter stelt voor dit aan de orde te stellen in het overleg van de werkgroep Amstelveenlijn met de verderder.

De voorzitter bedankt iedereen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 19.25 uur.