

Per e-mail 17 maart 2021 verzonden aan:

Regioraad en Dagelijks Bestuur
van de Vervoerregio Amsterdam

Bestemd voor: vergadering regioraad 23 maart 2021

*Reizigers Advies Raad voor de
Vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

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

Datum 17 maart 2021

Uw kenmerk

Ons kenmerk 20210317-RAR

Onderwerp RAR advies Transitieplan en
minimumvariant

Inlichtin gen rar@Vervoerregio.nl

Bijlagen

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur en de Regioraad,

De Reizigers Adviesraad (RAR) heeft kennis genomen van de voorstellen van de Vervoerregio inzake het Transitieprogramma OV 2021-2025 die uiterlijk 1 april bij het Rijk moeten worden ingediend. De RAR begrijpt uiteraard dat vergaande maatregelen onvermijdelijk zijn en wil hier dan ook constructief in meedenken.. De plannen zijn pas zeer recent aan ons voorgelegd en wij hebben nog een reeks aan vragen en onduidelijkheden. Wij dringen er met klem op aan om aan de hier onder te noemen aspecten uw aandacht te geven en adviseren pas een definitief standpunt in te nemen wanneer de openstaande vraagpunten zijn opgehelderd

Dat hiervoor nog slechts een week beschikbaar is betreuren wij zeer. En het is naar ons oordeel onbegrijpelijk dat u blijkbaar pas in zo een laat stadium met de uitwerking en doorberekening bent begonnen. Wij constateren dat de Vervoerregio Rotterdam/Den Haag al enige weken de plannen heeft afgerond. Waarom is dit bij ons pas zo laat het geval?

Wij geven onze vraagpunten onderstaand aan.

Onderschrijft GVB de minimum variant?

Wij vinden het goed dat de VRA zijn verantwoordelijkheid neemt en zelf voorstellen doet. Maar bij de andere concessiegebieden was dat samen met de vervoerders, alleen voor de concessie met het grootste aantal reizigers en de grootste financiële impact gebeurt dat niet.

Vanuit met de Vervoerregio gevoerde gesprekken is ons niet duidelijk of GVB de minimum variant mede onderschrijft. Zijn er argumenten en of bezwaren die wij niet kennen en die wel van belang zijn om tot een eind oordeel te komen? Zeker van belang wanneer deze van vervoerkundige aard zijn.

Bovendien lijkt het de RAR van groot belang dat zowel de opdrachtgever als de uitvoerder/exploitant achter deze vergaande ombuigingen staan. Wat gebeurt er als dit niet het geval is? En in hoeverre wordt de bedrijfsvoering van GVB door deze variant zodanig ontwricht, dat ook allerlei maatschappelijke gevolgen als werkloosheid van personeel en afvloeiingen noodzaak van personeel gaat mee spelen met

bovendien frictiekosten die een deel van de door de VRA ingeschatte besparing teniet doen, of dat andere overheden nu extra kosten moeten maken. Geld dat je dan beter aan de inzet van personeel voor de exploitatie kan besteden. Dit kan onvermijdelijk zijn, maar ook voor de reiziger tot desastreuze gevolgen aanleiding geven. Is hier mee rekening gehouden? Is het niet zo dat je alleen goed over een financieel gezonde vervoer sector kunt spreken, wanneer je ook overziet wat daarbuitenom de maatschappelijke kosten en gevolgen zijn? En klopt het dat deze volledig buiten beeld blijven in de nu voorgelegde variant? Wij dringen er met klem op aan deze inzichtelijk te krijgen en hier ook in het transitieplan melding van te maken, zodat ook het Rijk hiervan kennis draagt.

Bundeling

Er is gekozen voor het bundelen van lijnen tot hoog frequente verbindingen. Dit leidt er toe dat het bestaande lijnennet in feite uit beeld verdwijnt. Naar wij begrijpen is een alternatieve optie om het bestaande lijnennet te handhaven en de ombuigingen te vinden via frequentie aanpassingen en bundeling binnen het bestaande net. De VRA gaat er vanuit dat bundeling op een beperkt aantal stamlijnen met hoge frequenties de hoogste vervoervraag blijft genereren. Wij vinden het echter wel belangrijk om te weten of bepaalde categorieën reizigers dan juist goed en andere categorieënreizigers niet goed of niet meer bediend worden. Die informatie is belangrijk om mee te nemen in ons advies. Ons is niet duidelijk of het alternatief, inkrimpingen in het huidige net, ook is doorgerekend. Kunt u bevestigen dat GVB voorstander is om af te schalen met behoud van het huidige lijnennet als basis? En zo ja, hoever kun je dan met ombuigingen komen en wat blijven dan de frequenties?

Opschalen als vervoer weer aantrekt

Belangrijk aandachtspunt vormt het 'weer opschalen' als het vervoer weer aantrekt. Wordt dan teruggescrepen op het huidige lijnennet, of wordt opgeschaald vanuit het nieuwe gebundelde lijnennet als basis. Zijn de ombuigingen van nu een voorbode naar een nieuw opgebouwd net, of tijdelijk zolang de Corona afschaling nodig blijft. Zeker richting de reiziger is het van groot belang hier inzicht in te hebben. Een voorbeeld is lijn 19, die nu door de oude lijn 9 wordt vervangen. Blijft dit zo, of keert na corona de huidige lijn 19 weer terug? Of het omwisselen van delen van de routes van de lijnen 1 en 7 en 3 en 7. In het laatste geval zal er naar de reiziger toe veel zijn om uit te leggen en wij vragen ons sterk af of de reiziger dit allemaal nog begrijpt en niet alsnog afhaakt.

Herkenbaar ombuigen vanuit bestaande lijnvoering

De RAR is er voorstander van, dat richting de reiziger de maatregelen waarvan ook wij weten dat pijnlijke maatregelen nodig zijn als het Rijk het laat afweten, vanuit het huidige lijnennet te verklaren zijn. Ofwel, dat de reiziger herkent wat er gebeurt en dit kan begrijpen en overzien. De voorliggende gebundelde variant voldoet hier nu te weinig aan. Er zitten bijvoorbeeld onverklaarbare eindpunt wisselingen in (lijn 1 en lijn 7, waarvan de achtergrond ons volstrekt onduidelijk is en die ook los lijken te staan van de bezuinigingen. Hoe worden de reizigers op tijd hierop voorbereid en hoe wordt voorkomen dat deze wegblijven omdat ze niet op de nieuwe lijnvoering zijn ingevoerd?

Loopafstanden en overbediening

Op vele plekken wordt in het bundeling model niet meer voldaan aan eerder als maximum aangehouden loopafstanden. Dit kan gegeven de bezuinigingen onvermijdelijk zijn, maar zo rigoreus als dit nu is doorgevoerd is naar de mening van de RAR niet nodig. Binnen de voorliggende variant zien wij stadsdelen, Noord, Zuidoost, Nieuw West, waar de loopafstanden enorm worden. Tegelijkertijd zien wij in het ombuigingsmodel ook plekken met overbediening, waarvan de achtergrond ons onduidelijk is. Bijvoorbeeld voor lijn 44 in Diemen noord, drie lijnbundels op de Bijlmerdreef en tussen Station Noord en Amsterdam CS met zowel de metro als regionale buslijnen, terwijl de verbindingen van Noord met Oost en Sloterdijk worden geschrapt in de avonduren. Met een gerichte herschikking binnen de variant en mogelijk ook blijvend binnen het op te brengen bezuinigingsbedrag van 60 miljoen, zijn naar ons idee nog mogelijkheden om bij te schaven en loopafstanden te verminderen. Is er nog ruimte om hierover na te

denken en wat betekent het indienen van het transitieplan per 1 april als het hierom gaat? Licht dan alles vast zoals het nu op de kaart staat, of is er ruimte voor bijstellingen. Is die ruimte er na 1 april niet, dan is ons advies om absoluut de ruimte te vinden om nog kritisch naar de lijnvoering te kijken. Wij geven hieraan graag onze bijdrage.

Parallele lijnen

Wij constateren dat lang niet op alle plekken parallelle lijnvoering is weggenomen. Wat naar ons idee het gevolg is van blijvend handelen vanuit de afzonderlijke concessies en niet vanuit het netwerk als geheel. In Amsterdam noord bijvoorbeeld blijven de lijnen van EBS doorrijden naar Amsterdam Centraal, terwijl het voor de hand ligt deze tot station noord in te korten en passagiers te laten overstappen op de noord-Zuid lijn. De Vervoerregio wijst er op dat juist het laatste lijndeel voor EBS, het stuk naar Amsterdam Centraal, voor EBS drukke en dus goed verdienende lijnen zijn. EBS zou onevenredig zwaar getroffen worden, terwijl GVB bij overstap op de metro wel de inkomsten extra zou krijgen. Maar ook GVB is zwaar getroffen, anders zouden deze forse wijzigingen in het lijnennet niet nodig zijn. Hier wrekt zich toch het denken vanuit twee gescheiden concessie gebieden en verrekeningen. Hier moet toch een compensatie-verrekening tussen GVB en EBS mogelijk zijn. Onze vraag is waarom hier niet naar gekeken wordt en deze bundel van enorm overaanbod (zowel buslijnen als metro naast elkaar) in dit model gehandhaafd worden? Ook aan de zuidkant van Amsterdam zou nog meer bundeling tussen regionale buslijnen en de metro en lijn 25 kunnen plaatsvinden dan wat eerder is voorgesteld. Hier ligt potentieel aan inverdien geld dat elders in het net aangewend kan worden.

Langdurige buitendienststellingen

Het is de RAR bekend dat de komende jaren zware buitendienststellingen noodzakelijk zijn vanwege het oppakken van achterstallig (kades en bruggen) onderhoud. Zo zal lijn 13 gedurende lange tijd moeten omrijden en ten dele ook de lijnen 7 en 17. Dit betekent zo rigoureuze tijdelijke ingrepen dat in feite sprake is van een lijnenmodel binnen het bezuinigingsmodel. Is hiermee in de bezuinigingen rekening gehouden? En is rekening gehouden met de mogelijke effecten die dit heeft op het reisgedrag?

Korte lijnen

Opvallend is dat wordt gekozen voor korte lijnen met veel overstap situaties. Bijvoorbeeld voor de gewijzigde lijn 42, Oostelijke eilanden /Amstelstation en lijn 62, Amstelstation /station Zuid. Beide voorzien als lijnen met een tien minuten frequentie. Deze twee lijnen moeten de bestaande doorgaande lijn 65 vervangen. Waarom worden deze lijnen niet gekoppeld, zodat de huidige bus 65 die wel de hele route tussen de Eilanden en station Zuid rijdt, goed wordt vervangen. Waarom een een overstap bij het Amstelstation, die zeker voor mensen met een beperking ernstige achteruitgang in de kwaliteit van hun reis betekent. De RAR ontgaat de noodzaak hiervan, want koppeling kost eerder minder exploitatiegeld dan de kosten die met wachten op de eindpunten gepaard gaan. En zo zijn er nog meerdere voorbeelden van korte lijnen die tot dit soort vragen aanleiding geven? In hoeverre is bij alle inkortingen en overstap situaties rekening gehouden met mensen met een beperking en hoe wordt voorzien in hun reis comfort en reis mogelijkheden?

Conducteur

De RAR begrijpt dat niet meer op alle lijnen de inzet van conducteurs haalbaar is binnen de bezuinigings-variant. Tegelijk is het wel wenselijk om veel te blijven rijden en een hoge prioriteit te geven aan het inzetten van de bestuurders. Dit zal het zwartrijden kunnen doen toenemen. Is hiermee rekening gehouden in de berekeningen en loont het zich niet om de conducteurs te handhaven of ander personeel dat vanwege de bezuinigingen overtoollig is, voor deze taak in te zetten?

Lobby

Op dit moment is onzeker hoe het Corona virus zich ontwikkelt en wanneer en met welke snelheid het herstel intreedt. Dit is nu absoluut niet te overzien. Mogelijk is dit wel het geval in het najaar, wanneer na

de inentingen alles een stuk overzichtelijker wordt. De RAR dringt er op aan om pas dan definitieve te besluiten over de maatregelen voor 2022. Dit kan begrijpelijkerwijs alleen wanneer het Rijk voor het vierde kwartaal een overbruggings- en compensatiebijdrage beschikbaar stelt, doorlopend tot begin 2022. Onze vraag is of hierover de lobby nu plaats heeft en wat hierover nu de verwachtingen zijn. Hoe wordt deze lobby in het transitieplan opgenomen en hoe werkt dit door als de compensatie mocht worden verleend? Dan immers is al afgeschaald naar de minimale variant. Wat gebeurt er dan?

Overige maatregelen

Het Rijk heeft meegegeven dat de vervoersautoriteiten eerst hun reeds beschikbare budget volledig moeten inzetten. Daar zijn naar de mening van de RAR nog verschillende, ook ingrijpende, keuzes mogelijk.

Door de late beschikbaarheid van het transitieplan weten wij niet of compenserende maatregelen in het plan zijn opgenomen. Zoals het ingrijpen bij voorrangsregelingen bij verkeerslichten waardoor rijtijden en dus kosten worden bespaard, het tijdelijk geven van eigen busbanen en vooral wat mogelijk is om vanuit de hele begroting van de Vervoerregio verschuivingen te plegen. Bijvoorbeeld door infrastructuurprojecten te temporiseren. En als dit kan, wat daar dan de bijdrage van is en hoe dit de ombuigingen gedeeltelijk kan compenseren. Wij hebben hier graag meer inzicht in alvorens over de nu voorliggende variant ons standpunt in te nemen.

Slot

De Reizigers Advies Raad is overtuigd van de noodzaak vergaande maatregelen te nemen. Deze zijn onvermijdelijk. De RAR wil hier constructief in meedenken. Er zijn echter nu nog te veel losse eindjes om een definitief standpunt in te nemen. Wij dringen er dan ook met klem op aan voornoemde punten nu eerst op te helderen en met ons en de regioraad te bespreken, alvorens voor 1 april het transitieplan in te dienen bij het Rijk.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter

Kopie van deze brief is verzonden aan de directie van GVB en aan de Vervoerregio Amsterdam (ambtelijk)