



2 december 2016

Bewonersoverleg: Toekomst OV Amsterdam, conceptvervoersplan GVB 2018

verslag

Organisator: Jan van der Vis
 Voorzitter: Saar Boerlage
 Verslag: Loes Buisman
 Naar schatting 35 aanwezigen

Sprekers:

Jan van der Vis namens POA: Platform Ouderen Amsterdam – inleiding
 Jan-Bert Vroege, gemeenteraadslid D66 en lid Regioraad
 Zeeger Ernsting, gemeenteraadslid GroenLinks en lid Regioraad
 Ellen van Eijk, namens de RAR: Reizigers Advies Raad (*De RAR is een onafhankelijk adviesorgaan voor het openbaar vervoer en brengt (on)gevraagd adviezen uit aan de Stadsregio Amsterdam en de openbaar vervoerbedrijven. In de RAR hebben vertegenwoordigers van consumentenorganisaties zitting die betrokken zijn bij het openbaar vervoer in de Stadsregio Amsterdam. De RAR is niet bedoeld voor individuele belangenbehartiging.*)
 Saar Boerlage, namens het NOAR: Netwerk Ouderen AdviesRaden

Iets over de politieke verantwoordelijkheid.

Stadsregio Amsterdam, (tot 31/12/2016 – meer dan alleen vervoer).
 Samenwerkingsverband van 15 gemeenten



Vervoerregio Amsterdam (vanaf 1/1/2017 – andere terreinen overgeheveld naar gemeenten)

↓ aangestuurd door:

Regioraad 45 leden (22 gemeenteraadsliden uit Amsterdam, 23 uit de overige gemeenten)*
 stadsregio vergadert 4x per jaar.

↓ deze kiezen (?) Dagelijks Bestuur, 6 burgemeesters en wethouders +1 secretaris

- DB - Voorzitter Burgemeester Amsterdam (altijd)
- Vice voorzitter Burgemeester Purmerend
- Portefeuillehouder verkeer Wethouder Haarlemmermeer
- Portefeuillehouder OV Wethouder Litjens Amsterdam
- ...
- ...

*Aantallen genoemd door sprekers. Volgens website 56 leden, echter 60 namen. Wel 22 uit A'dam. De politiek in de Regioraad: eigenlijk telt dat alleen bij de Amsterdammers. Die zijn nu eenmaal van nature zo, en vertegenwoordigen hun partij. Maar ook telt mee dat bv. Landsmeer maar één lid heeft in de Regioraad. Die vertegenwoordigt dus niet de standpunten van zijn partij, maar van alle partijen in Landsmeer.

Weinig democratisch, geen dualistisch systeem. DB is de baas.

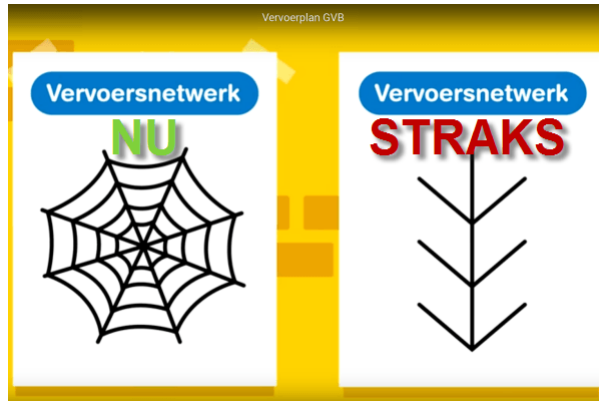
<https://www.stadsregioamsterdam.nl/>

Inleiding door Jan van der Vis

De grote verandering in het Amsterdamse vervoer:

Nu: het Centraal Station als spin in het web van heel veel OV lijnen

Straks: Visgraat - NZ-lijn van Noord naar Station Zuid. Andere lijnen takken ergens in dat traject aan.



Op 22 juli 2018 om 05:00 uur is het de bedoeling dat het GVB en andere vervoerders in één klap overschakelen van de ene dienstregeling op de andere. Het wordt een grote en totale omslag. Eindverantwoordelijke is het DB van de Regioraad.

Op **13 december 18:30 uur**, in de raadszaal, wordt het concept behandeld door de Regioraad Amsterdam. Er kan ingesproken worden, moties kunnen worden ingediend en uiteindelijk wordt een besluit genomen (op 15 december vergadering DB).

De invoering is recentelijk met een half jaar vertraagd omdat de nieuwe software niet compatibel is met die van de Oostlijn. Om die reden zijn het POA, en andere organisaties van mening dat er nu dus zeker extra tijd is om een fatsoenlijke inspraak plaats te laten vinden.

Jan-Bert Vroege

Gemeenteraadslid D66, en ook namens D66 in de Stadsregioraad.

Waarom deze verandering?

1875: de eerste paardentramlijn in Amsterdam (Amsterdamsche Omnibus Maatschappij. De lijn verbond de Plantage met het Leidscheplein – LB)

Tussen 1900 en 1906 werden, op een na, alle tramlijnen geëlektrificeerd.

Jaar op jaar aanpassingen, groei op groei. Daarbij belangrijke zaken: waar liggen de rails, hoeveel trams en bussen hebben we, en vooral: hoeveel geld hebben we?

Nadat de Amsterdammers bij referendum tegen verzelfstandiging van het GVB hadden gestemd (Ons GVB geen NV) kreeg het Amsterdamse OV te maken met een bezuiniging van 2/3.

Het aantal reizigers blijft stijgen, te bedienen met minder geld.

Lijnennetvisie: zo goed mogelijke dichtheid gebaseerd op de NZ-lijn, ook de lijnen buiten de stad.

Voorwaarden concessie: o.a. dat iedereen binnen 400 m van zijn woning een OV halte heeft.

In de nieuwe dienstregeling is er meer nadruk op Oost-West verbindingen bovengronds, minder Noord-Zuid. Het GVB gaat het definitieve plan maken met details welke lijnen precies waar gaan lopen.

De regioraad toetst of het plan voldoet aan lijnennetvisie en aan concessie (afstanden haltes, reistijden en zo). Het is de grootste wijziging sinds de paardentram.

Vorige week heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om rekening te houden met de

kwetsbaren. Een voorstel dat bv studenten mensen een paar keer meenemen om te laten zien hoe het werkt.

Het extra half jaar is hard nodig: haltes moeten worden aangepast, het oversteken naar die haltes, en heel lange roltrappen, allemaal publieke ruimte dus gemeente is verantwoordelijk.

Opmerkingen vanuit publiek:

- RAR: op 12 oktober werd conceptplan aan de stakeholders bekend gemaakt. Dan is een besluit op 13 december veel te vroeg.

- OAR Zuid: heeft een brief met opmerkingen en wensen gestuurd aan RAR, SRR. GVB, Wethouder Litjens. Antwoorden alleen van GVB met vooral verwijzingen hoe de procedure is gegaan en verder vage antwoorden. 22 dec heeft de OAR ZUID een persoonlijk gesprek met GVB. Reacties van 2 SP-leden in vergadering van OAR ZUID.

Reactie JBV: mogen niet meepraten, meebeslissen, ze gaan er niet over. De raadsleden wilden ook wel meebeslissen, maar die gaan er ook niet over.

- Wat heeft het voor zin om 13/12 in te spreken? JBV: later op de avond kunnen nog moties ingediend worden, misschien een héél kleine kans dat inspreken beïnvloedt.

Publiek:

- Er is nu al vaak 800 meter tussen haltes in, en sommige woonwijken worden vergeten.

- Lijnnummers als: A1, A2 , B1 enz. maakt het heel onduidelijk.

- Een visgraatmodel past niet in een concentrische stad.

Zeeger Ernsting

Gemeenteraadslid GroenLinks, en ook namens GroenLinks in de Stadsregioraad.

Kabinet Rutte 1: basis voor de bezuinigingen. Amsterdam kreeg extra bezuinigingen in 2012 omdat we het GVB niet voor de leeuwen wilden gooien.

Dan wordt de vraag: hoe kun je meer mensen vervoeren met minder geld. We willen ook de mensen de auto uit en het OV in.

Het vervoerplan valt best wel mee: het leidt tot het opheffen van 4 haltes, en de NZ lijn zelf voegt er 8 toe. Wel zullen het opheffen van lijn 7 in de Witte de Withstraat of lijn 16 in de DeLairessestraat tot de nodige weerstand leiden.

Oorspronkelijk in de lijnennetvisie veel minder trams in de Leidsestraat, daar is men toch deels weer op teruggekomen.

Uit het publiek: er wordt alleen maar aan toeristen en forenzen gedacht, de Amsterdamse burgers hebben andere belangen.

ZE: nee, er wordt echt wel aan burgers gedacht. Het probleem is geld. Wat betreft OAR Zuid, over bv de opheffing van lijn 25: hun plan had netjes beantwoord moeten worden. Een aantal adviezen waren nog niet binnen.

Probleem met brieven e.d. is deels ook het feit dat veel politici met dubbele petten zitten (*zie samenstelling regioraad en DB – LB*).

Die snelle overgang van het ene naar het andere systeem zal in het begin zeker tot grote chaos leiden.

Opmerkingen:

- Opgeheven haltes vaak bij bejaardenhuizen e.d.

- Waar was de inspraak?

- Lijn 50 had de basis moeten zijn (het sluiten van de ring). ZE: het is verleidelijk het beter te weten op basis van kaartjes. Het is veel ingewikkelder met reizigersstromen, aantallen, enz.

- Vanaf het begin was de NZ lijn een slecht idee
- Stomweg is alles geënt op de NZ lijn.

Zeeger Ernsting noemt *Victor van Lamoen* ... die nu zo gemist wordt.

Ellen van Eijk

Namens Amsterdamse ouderen in de Reizigers Advies Raad

Als lid van de Reizigers Adviesraad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam heeft zij meer dan een jaar overleg gehad met het GVB over het Vervoerplan 2018 als de NoordZuidlijn gaat rijden. Er zijn vele varianten besproken.

Zij heeft indertijd al een aanmerking gemaakt over de terminologie zoals lijnenspel en puzzels, want daarvoor is het onderwerp te serieus.

Heeft het [GVB conceptvervoersplan](#) meegenomen en laat twee overzichtskaarten zien ([foto's op website d'Oude Stadt.](#))

Het [RAR Advies](#) omvat voor wat betreft:

a. De procedure:

- Als eerste een bezwaar tegen de veel te korte termijn waarop dit advies tot stand kon komen. Het concept werd hen in juni 2016 beloofd, maar werd pas vrijgegeven op 12 oktober jl., daardoor kon men het als RAR alleen nog in november bespreken. Het conceptadvies van de werkgroep was dusdanig goed voorbereid, dat er met enige wijzigingen akkoord kon worden gegeven. Dit advies van de RAR is inmiddels rondgestuurd.

Het advies wordt niet alleen aan SRA en GVB gestuurd, maar veel breder verspreid: aan raadsleden, instanties en commissies

- Een persbericht, contact zoeken met media als Het Parool en AT5.
- Een bijeenkomst organiseren met werkgroep van SRA-leden (is inmiddels geweest op 24 november)
- En slotte een degelijke evaluatie wanneer een en ander gaat lopen

b. De inhoud:

- Bussen in Noord:

Juist die lijnen die door de armere wijken gaan (Vogelbuurt, Tutti-frutti) en de wijk in aanbouw Elzenhagen, rijden niet meer na 20.00 uur en niet op zondagochtend. RAR advies: normale tijden rijden.

GVB bussen komen niet meer via de IJtunnel naar het CS en overige bussen (EBS Connexxion) slechts 1/3 van het huidige aantal. RAR: ernstige twijfel over keuze reizigers, teveel overstappen.

- Beneden het IJ, tramlijnen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 24, 25, 26

Visgraatmodel versterkt Oost West, hoezo? Geen sprake van, er worden juist veel Oostwest verbindingen afgebogen of opgeheven.

Lijn 14 weg, niet meer over de Dam? (een virtuele muur), RAR advies: niet doen

Lijn 10 weg?

Lijn 5 NIET meer door de Leidsestraat, RAR: dit is in tegenspraak met eerdere afspraken

Lijn 12 WEL door de Leidsestraat, RAR: hoezo vermindering van tramverkeer?

Lijn 16 niet meer door de Lairessestraat, dan ook geen voordeel van GVB 65+ RAR: niet doen

Lijn 4 naar Amstelstation, en het gebied van voormalige tram 25 dan? RAR: naar RAI

Lijn 7 niet meer door de Witte deWithstraat, die enige jaren geleden volledig is gerenoveerd, inclusief rails en haltes, RAR advies: behouden van de tram in de Witte de Withstraat en de rails niet voortijdig weghalen.

Lijn 24, tijdelijk weg, komt terug op oude route via Ferdinand Bolstraat. (halte Albert Cuyp wordt opgeheven).

- Van de totaal 17 tramlijnen, zijn er al twee opgeheven (6 en 25), een tijdelijk (24) en worden er wellicht nog meer geschrapt. Alleen 2, 3, 13, 17, en 26 blijven bijna dezelfde route rijden.
- Een nieuwe flextram die naar het Surinameplein gaat, RAR: hij ook via de Lairessestraat rijden.

Verder heeft de RAR werkgroep een jaar geleden een schouw gedaan over het nieuwe busstation IJzide bij CS en commentaar gegeven. Nu blijkt dat er veel bussen niet meer zullen komen, weggegooid geld?

De RAR leden hebben in een brief aan de SRA hun ongenoegen uitgesproken over het gebrek aan informatie en niet raadplegen van de RAR over bijvoorbeeld opgeheven haltes. Als inspraak van reizigers/bewoners voelen zij zich daardoor niet gehoord.

Wat betreft de inspraak: er is wel (op initiatief van RAR) een speciale bijeenkomst gehouden van oudere bewoners in Geuzenveld, waar zij op de nieuwe plannen konden reageren. EvE heeft daar geen verslag van.

In Noord een rapport gemaakt over het station daar, samen met minder validen

Alles gaat uit van veronderstellingen.

Vraag publiek: voor de gewone reiziger is het volstrekt onduidelijk wat er gaat gebeuren.

De 170-buslijnen gaan allemaal naar station Zuid.

EvE: steeds benadrukt dat er geraadpleegd had moeten worden. Heeft veel kritiek op de argumentaties.

Publiek:

- Lijnen 16 en 24 hadden kunnen blijven rijden, staat ook in advies RAR.

- Wat kunnen we nog? Door gebrek aan inspraak dreigt alles fout te gaan. Het zal misgaan met de koppeling met de Oost-lijn. Hoe krijgen we doorbreking van de voorspelbare kinderziektes?

- Vraag: zijn al die raadsleden in de regio raad niet aanspreekbaar? Antwoord ZE: niet dus. die hebben geen enkele macht. En: in Waterland zijn ze nog veel bozer dan in Amsterdam. In de Amsterdamse gemeenteraad is wel een motie ingediend: als men vaker moet overstappen is de gemeente verantwoordelijk voor veilige oversteken, wachtruimtes en andere voorzieningen om het overstappen comfortabel te maken.

Vraag: er is berekend dat er per overstap 30% minder reizigers komen. Antwoord ZE: dat is een aanname.

EvE: benadeeld worden de mensen die niet kunnen fietsen en die geen auto hebben.

Vraag: moet de RAR de Amsterdammers niet informeren, de boel moeten uitleggen. EvE: we kunnen het niet uitleggen. Dat zou het GVB moeten doen.

Onbetrouwbare tellingen: wel GVB, maar die van het streekvervoer worden niet meegenomen.

Opmerking: ook mensen met kinderen en toeristen worden benadeeld. De meest succesvolle lijnen worden notabene opgeheven.

Saar Boerlage

Ouderen en gehandicapten, visueel of anderszins worden de dupe. Als haltes verder uit elkaar gaan liggen en er meer overgestapt moet worden lukt het mensen niet meer, en moeten ze hun toevlucht nemen tot het Alternatief Openbaar Vervoer. Dat is heel duur.

Dat AOV valt financieel niet onder OV maar onder de WMO. Zal dus ten koste gaan van

voorzieningen die tegenwoordig hard nodig zijn.

Het is veel beter als mensen zoveel mogelijk het gewone OV kunnen gebruiken, dan blijven ze in beweging en worden niet afhankelijk van een bel-busje dat waarvan je soms maar moet afwachten wanneer het komt.

Er worden niet zoveel haltes opgeheven? Wat te denken van de tramhalte Munt die nu Spui-Munt heet? Een flink eind lopen naar de Munt.

Het OV heeft vaak helemaal geen voorrang op ander verkeer, daar is de groene golf tussen gekomen.

Er valt rit-tijdwinst te behalen door een aantal maatregelen slim te implementeren

In de regio raad inspreken, de 13^e: Geef voorrang aan de gehandicapten en zo, het zal mensen toch een zorg zijn als de reistijd daardoor een of twee minuten langer wordt. Dat hebben we best wel voor elkaar over. Haal geen speciale zitplaatsen weg. Onze stad moet toch vriendelijk blijven voor iedereen?

- De inspraak is niet goed gegaan.
- Het rapport is veel te laat gekomen
- Ouderen zijn niet geraadpleegd
- Cliëntenbelang (voor de gehandicapten) zit in de RAR

Waarom geen fatsoenlijke inspraak zoals vroeger in de Boekmanzaal van het stadhuis?

Verdere discussie:

ZE: Waterland heeft alternatieven ingediend, maar heeft geen uitstel gevraagd

Publiek:

- Ondanks overduidelijke uitslag referendum 2002 GVB geen NV is het nu toch een NV geworden.
- Amsterdamse gemeenteraad hoort grip te houden op het GVB
- Zijn de fracties nog te beïnvloeden vóór de 13^e? ZE: Nee, eigenlijk niet. Als voorbeeld het regio raadslid in Landsmeer die alle partijen daar vertegenwoordigt. Herhaalt wat Jan-Bert ook al had gezegd: die regio raad is nogal een gezapig stel.
- Iets over Pakhuis de Zwijger (??? *Waar ging dat over?* –LB)
- Naar de Pers: wij eisen volwaardige inspraak! Valt zeker te proberen.
- Naar de rechter: ZE betwijfelt of dat gaat werken. Idem bezwaar indienen.
- Uitstel ook om gelegenheid te hebben om kinderziektes te voorkomen.
- Jan van der Vis: snelheidswinst kun je ook bereiken door reizigers niet bij de bestuurder in te laten stappen en in bussen contante betalingen af te schaffen. Dat is ook nog veiliger.
- 13 december: eis uitstel voor fatsoenlijke inspraak.
- Ellen: in Nieuw Sloten heeft men het wel voor elkaar weten te krijgen om haltes te behouden.
- We moeten moeten zo lang mogelijk zelfstandig thuis blijven wonen, dan moeten we wel de mogelijkheid hebben ons te verplaatsen.
- Jan van der Vis: het gaat niet alleen om de kwetsbare ouderen, maar vooral om visueel of anderszins gehandicapten, die te goed zijn voor het AOV, maar zo met dit OV niet meer mee kunnen komen.

Jan van der Vis:

- gaat Het Parool vragen hier een stukje over te willen publiceren
- gaat de regioraadsleden vragen een motie in te dienen.

Afsluiting

door Saar Boerlage

Extra informatie

Vergaderagenda Stadsregio:

<http://ibabsonline.eu/Kalender.aspx?site=StadsregioAmsterdam>

De regioraad bijwonen

De vergaderingen van de Regioraad zijn openbaar en [online live te volgen](#). Burgers en pers kunnen de vergaderingen bijwonen vanaf de publieke tribune. Ambtenaren die vergaderingen willen bijwonen kunnen zich vooraf aanmelden bij het secretariaat van de Stadsregio Amsterdam (020 - 5273700).

Inspreken bij de Regioraad

Belanghebbende burgers en organisaties/bedrijven hebben inspraak bij de besluiten van de regioraad.

Voorafgaand aan de vergadering wordt de besluitvorming in de raad voorbesproken in twee sessies: de sessie Verkeer & Vervoer en de sessie Ruimte, Wonen en Economie. Bij deze sessies hebben belanghebbende burgers en organisaties/bedrijven de gelegenheid om in te spreken. De maximale spreektijd is 2 minuten. Insprekers moeten zich vooraf aanmelden bij het secretariaat van Stadsregio Amsterdam 020-527 3700.

Vergaderstukken

Enkele dagen na het plaatsvinden van de regioraad zijn de notulen van die vergadering beschikbaar. Daarnaast vindt u in het bestuurlijk informatiesysteem(BIS) informatie over de regionale bestuurlijke overleggen. Daar treft u ook de vergaderkalendervan de Regioraad en de bijbehorende vergaderstukken.