

Aan

De leden van de Regioraad

datum : 19 februari 2015
onderwerp : Brief aan de regioraadsleden inzake de lijnennetvisie 2018
bijlage 1 : Overzicht projecten Investeringsagenda OV
bijlage 2 : Persbericht
inlichtingen : Vervoervisie@stadsregioamsterdam.nl

Geachte leden van de Regioraad,

Zoals eerder door mij aangekondigd, wil het dagelijks bestuur met u van gedachten wisselen over de toekomst van het openbaar vervoernetwerk in het gebied van de Stadsregio Amsterdam. Hiervoor wordt op 28 april 2015 een extra vergadering van de Regioraad georganiseerd.

Met het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn is een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer binnen de Stadsregio Amsterdam mogelijk. Goed openbaar vervoer is noodzakelijk om de regio Amsterdam nu en in de toekomst bereikbaar te houden. Openbaar vervoer waarmee reizigers sneller op hun bestemming komen, trekt meer mensen. Tegelijkertijd verbetert door de groei van het aantal reizigers de exploitatie, waardoor het openbaar vervoer ook in de toekomst betaalbaar blijft. Dit is de opgave waar we voor staan.

Het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn is voor zowel stad als regio een kans. Met het nieuwe lijnennet zijn veel reizigers sneller op hun werk, op school, of thuis. Om deze kwaliteitssprong mogelijk te maken, zijn keuzes nodig. Het dagelijks bestuur is van mening dat met de in deze brief beschreven keuzes kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer wordt aangeboden binnen het beschikbare financiële kader. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam en blijft het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk.

De in deze brief beschreven visie op het toekomstige lijnennet geeft de vervoerders de kaders waarbinnen straks vervoerplannen dienen te worden opgesteld. In de lijnennetvisie heeft het dagelijks bestuur keuzes gemaakt die een goed evenwicht bieden tussen de bereikbaarheid, attractiviteit van het openbaar vervoer in de Stadsregio en de betaalbaarheid ervan.

Allereerst gaat de brief in op de inhoudelijke onderbouwing van de lijnennetvisie. Vervolgens wordt het vervolgproces geschetst, tot aan het definitief vaststellen van de lijnennetvisie.

Context

Vastgesteld beleid

Goed openbaar vervoer is noodzakelijk om de Metropoolregio Amsterdam nu en in de toekomst bereikbaar te houden. De verwachting is dat de komende jaren het gebruik van het openbaar vervoer groeit. Tegelijkertijd bezuinigt het Rijk op het budget voor bus, tram en metro. Daarmee stond en staat het stedelijke en regionale OV voor een dubbele opgave: er moet meer openbaar vervoer en meer kwaliteit geboden worden tegen een lagere subsidie.

In de vier concessies van de Stadsregio is de afgelopen jaren al een aantal wijzigingen doorgevoerd. Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn eind 2017 ontstaat de kans om het openbaar vervoernetwerk beter te laten aansluiten bij de wensen van de reizigers en het openbaar vervoer efficiënter te maken.

In de vorige bestuursperiode hebben Stadsregio en GVB de eerste stappen gezet om binnen de concessie Amsterdam 'meer voor minder' te realiseren. Belangrijke beleidsdocumenten die hierbij richtinggevend zijn geweest, zijn "Een nieuwe kijk op het Amsterdamse OV" en "Beter benutten regionaal OV Amsterdam". In deze beleidsdocumenten worden de contouren geschetst van een nieuwe benadering van het openbaar vervoer, waarbij GVB meer reizigers zal moeten vervoeren met een hogere kwaliteit, tegen een lagere subsidie. Daartoe krijgt het GVB ruimte om, binnen de grenzen die in 2013 zijn vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE), het lijnennet zo vorm te geven dat het goed aansluit bij de vervoervraag van bestaande en nieuwe reizigers. Het openbaar vervoer wordt daardoor sneller, betrouwbaarder en eenvoudiger. Ook op andere vlakken, zoals sociale veiligheid, krijgt GVB meer ruimte om maatwerk te bieden.

GVB heeft recentelijk al invulling gegeven aan het efficiënter inrichten van het netwerk binnen het PvE. Voorbeelden daarvan zijn het opheffen van lijn 25, 46 en 64 en de gewijzigde routes van de lijnen 21 en 62. Met deze gewijzigde lijnvoering, gedreven vanuit de geringe vervoervraag, is ruimte ontstaan om de frequentie van drukke tram- en buslijnen te verhogen zoals lijn 12, die nu vaker rijdt tussen Sloterdijk en Amstel. Ook zijn weinig gebruikte haltes opgeheven of samengevoegd waardoor de reistijd is verkort. Dit alles verbetert de kwaliteit van het OV en leidt tot reizigersgroei en een betere exploitatie.

De genoemde beleidsnotities zijn voor u beschikbaar via de website van de Stadsregio Amsterdam <http://www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/openbaar-vervoer-0/vervoervisie/> of aan te vragen via email-adres vervoervisie@stadsregioamsterdam.nl.

Investing in het openbaar vervoer

Stadsregio, Rijk en gemeenten hebben de afgelopen fors geïnvesteerd in de kwaliteit het openbaar vervoer en de veiligheid van de metro en zullen dat ook de komende jaren blijven doen. Meest in het oog springende is de Noord/Zuidlijn die eind 2017 in gebruik genomen wordt. Deze lijn maakt het mogelijk een kwaliteitssprong in het Amsterdamse OV te realiseren. Samen met de Oostlijn en Ringlijn vormt de Noord/Zuidlijn de ruggengraat van het openbaar vervoer. De metro-Oostlijn is bijna geheel gerenoveerd. De vluchtwegen zijn gereed, de metrostations worden de komende jaren onder handen genomen.

Grote aantallen reizigers kunnen met de metro snel en efficiënt worden vervoerd.

De huidige routes van bus en tram worden aangepast om optimaal aan te sluiten op deze metroverbindingen.

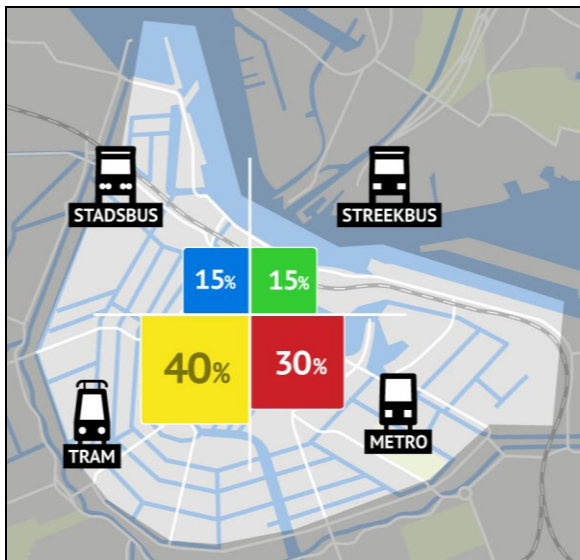
Daarnaast werken gemeenten, Stadsregio Amsterdam en GVB nauw samen bij de realisatie van de zogenaamde Investeringsagenda OV. Met de Investeringsagenda investeert de Stadsregio de komende tien jaar circa € 400 miljoen in infrastructuurprojecten voor het openbaar vervoer in de gemeente Amsterdam. Het dagelijks bestuur heeft ook de eerste tranche projecten uit de Investeringsagenda OV vastgesteld, met daarin 10 nieuwe projecten

zoals de aanleg van tramrails in de Parnassusweg en het verbeteren van de doorstroming in de omgeving van de Marnixstraat (zie bijlage voor nadere toelichting). Ook in de andere gemeenten wordt door de Stadsregio geïnvesteerd in betere infrastructuur voor openbaar vervoer. Hier bedraagt de investering circa € 200 miljoen. Met deze maatregelen wordt het openbaar vervoer sneller en aantrekkelijker voor reizigers wat bijdraagt aan een goedkopere exploitatie.

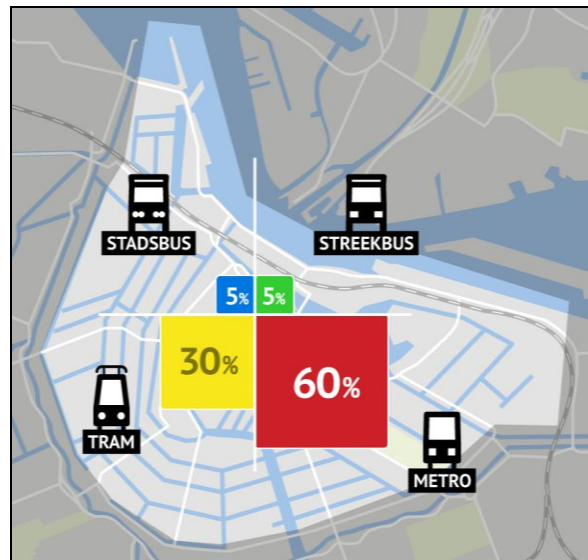
Lijnennetvisie

Kwaliteitssprong OV

De lijnennetvisie is gericht op het realiseren van de kwaliteitssprong in het openbaar vervoer met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Juist door het OV aantrekkelijk te maken is het mogelijk meer reizigers sneller op hun bestemming te brengen. Op hoofdlijnen betekent dit dat de metro de ruggengraat van het OV systeem is, en dat tram- en buslijnen (maar ook trein) daar op aansluiten. Met de keuze voor dit lijnennet worden de aantrekkelijke en 'zware' lijnen versterkt, verbetert de kostendekkingsgraad van het OV netwerk, waardoor ook de sociale functie van het openbaar vervoer in stand wordt gehouden.



Huidig gebruik OV



Toekomstig gebruik OV

Afwegingskader

Bij het beoordelen van alternatieven om tot een optimaal openbaar vervoernetwerk te komen, is vooral gekeken naar drie criteria: 1. het verbeteren van de bereikbaarheid van de metropoolregio Amsterdam, 2. het vergroten van de attractiviteit van het openbaar vervoer voor huidige en toekomstige reizigers en 3. het verbeteren van de betaalbaarheid van de exploitatie van het openbaar vervoer.

Het dagelijks bestuur verwacht dat uitwerking van de lijnennetvisie ertoe zal leiden dat de reistijd voor ongeveer 90% procent deel van de reizigers korter wordt, of gelijk blijft. Deze reizigers zijn dus eerder op hun werk, school of andere plek van bestemming. Een beperkt deel (circa 10%) van de reizigers zal enige reistijdverlenging krijgen.

Totaalbeeld: metro ruggengraat OV

De keuzes van het dagelijks bestuur hebben tot gevolg dat het aandeel van de bus in de openbaar vervoer-verplaatsingen van en naar het centrum van Amsterdam zal afnemen. Op dit moment is dat nog ruim 30%, in de toekomst zal dat zijn teruggelopen tot circa 10%. Het aandeel van de tram loopt terug van circa 40% naar circa 30%. Het aandeel van de

metro-Oostlijn en Noord/Zuidlijn van en naar het centrum zal verdubbelen van circa 30% naar circa 60% in de toekomst.

Toelichting op deze keuzes

ad 1): aansluiting van het stadsnet op de Noord/Zuidlijn en overige metronetwerk

De oriëntatie van het tramnet zal minder eenzijdig gericht zijn op Amsterdam CS. Om deze reden kiest het dagelijks bestuur er voor om het aantal tramlijnen in het centrum van Amsterdam te beperken. Ten opzichte van de huidige negen lijnen die via het Damrak, of de Nieuwezijds Voorburgwal naar Amsterdam CS rijden, zullen twee of drie lijnen vervallen. Voor de lijnen die nog wel door het centrum rijden zal kritisch worden gekeken naar de benodigde frequentie. Dit leidt er toe dat zowel via het Rembrandtplein, via de Vijzelgracht als via de Leidsestraat minder trams zullen gaan rijden (indicatie: respectievelijk een kwart, de helft en een derde minder tramritten).

Om het tramnetwerk beter te laten aansluiten op de Noord/Zuidlijn en de metro-Oostlijn, zodat meer reizigers kunnen profiteren van deze snelle verbindingen worden de oost-westverbindingen versterkt. Vooral de zogenaamde Binnenring (Leidseplein – Weteringschans – Sarphatistraat) speelt hierin een belangrijke rol. De bediening van de Binnenring zal worden geïntensiveerd. Het aantal tramritten op de Binnenring zal met circa de helft tot drie kwart toenemen. Hierdoor worden zowel de Noord/Zuidlijn als de metro-Oostlijn beter bereikbaar voor reizigers van/naar Amsterdam-West, het westelijk deel van het centrum, Amsterdam-Oost en Diemen.

Vooraf voor reizigers uit Amsterdam-West en –Nieuw West geldt dat een goede tramverbinding met het centrum van Amsterdam van belang blijft. Omdat de infrastructuur in de Leidsestraat onvoldoende kwaliteit heeft om grote groepen reizigers snel te vervoeren, wordt de traminfrastructuur op de Rozengracht verbeterd, zodat er een goede alternatieve route beschikbaar komt.

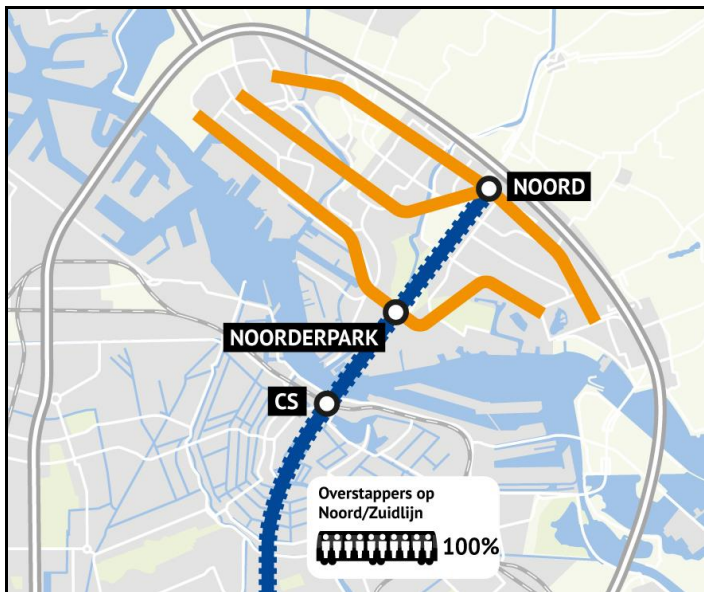
Met deze maatregelen wordt zowel de kostendekkingsgraad van zowel het metronetwerk als het tramnetwerk verbeterd: meer reizigers kiezen voor het openbaar vervoer, terwijl tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen.



Verandering gedeelte tramnet, gericht op metro

Alle reizigers die nu met de stadsbussen van GVB door de IJtunnel rijden stappen straks op de metrostations Noord of Noorderpark over. Reizigers die hun bestemming hebben binnen het invloedgebied van de Noord/Zuidlijn zullen het meeste profiteren van de overstap op de Noord/Zuidlijn. Ook reizigers richting Leidseplein en Museumplein krijgen hierdoor een kortere reistijd. Voor de bestemmingen Oost en het oostelijk deel van het centrum zijn de reistijden vergelijkbaar met de huidige reistijd.

Reizigers met bestemming Amsterdam CS krijgen een iets langere reistijd, maar een aantal hebben de mogelijkheid om met één van de resterende streekbussen (zie hieronder) naar Amsterdam CS te rijden. Daarmee wordt onnodige en inefficiënte paralleliteit tussen het stads- en streekbusnetwerk vermeden. De overige stadsbussen van GVB rijden óf niet in het invloedgebied van de Noord/Zuidlijn, óf hebben een belangrijke functie als oost-west-verbinding. Voor deze buslijnen worden geen ingrijpende wijzigingen voorzien.



Bussen uit Amsterdam-Noord die volledig aansluiten op NZ-lijn

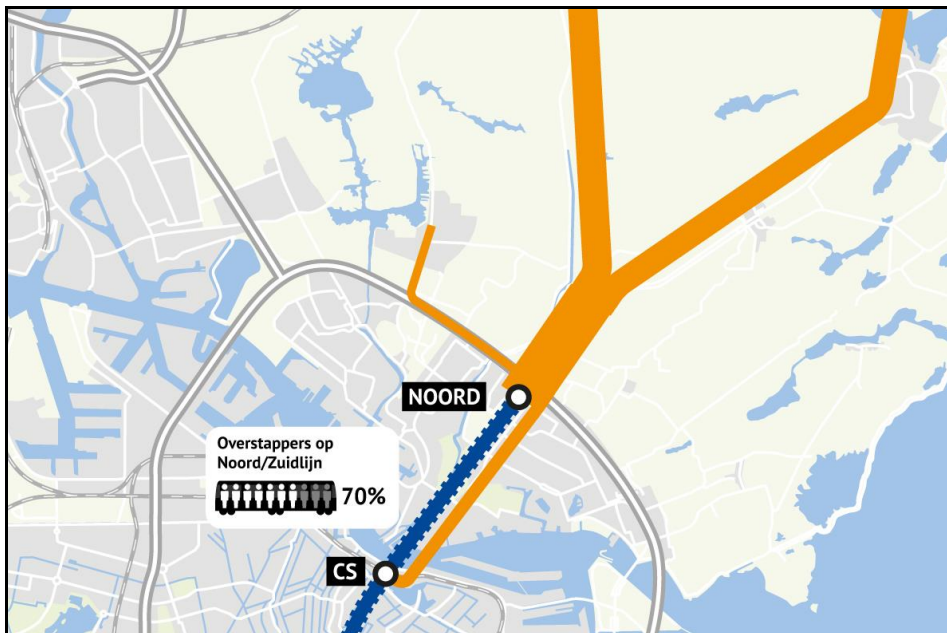
ad 2): aansluiting van het streeknetwerk ten noorden van het IJ op de Noord/Zuidlijn

Concessie Waterland

Grote delen van Amsterdam zijn straks vanuit Waterland sneller te bereiken via een overstap op de Noord-Zuidlijn. Het centrale overstappunt is hier Metrostation Noord. Het meest profiteren de reizigers met hun bestemming binnen het invloedgebied van de Noord-Zuidlijn, zoals de Zuidas. Ook reizigers naar Oud-Zuid en het westelijk deel van het centrum profiteren hiervan. De bestemmingen in Oost en het oostelijk deel van het centrum zijn via een overstap op de Noord-Zuidlijn met een vergelijkbare reistijd als de huidige situatie te bereiken.

Voor reizigers in de nabijheid van het Centraal Station en reizigers die daar overstappen op de trein, zou een reis via de Noord-Zuidlijn een langere reistijd opleveren. Voor deze reizigers zullen er rechtstreekse bussen naar het Centraal Station blijven rijden.

Omdat het merendeel van de huidige en toekomstige reizigers vanuit Waterland baat heeft bij een overstap op de Noord-Zuidlijn, eindigt circa 70% van de bussen vanuit de concessie Waterland bij het Metrostation Noord. De overige bussen rijden rechtstreeks naar Amsterdam CS (zonder stop bij station Noord of Noorderpark).



Bussen uit Waterland die deels aansluiten op NZ-lijn, deels doorrijden naar Centrum

Concessie Zaanstreek

Ook voor reizigers van de concessie Zaanstreek geldt dat veel reizigers baat hebben bij een overstap op de Noord-Zuidlijn. Naarmate de reiziger over een langer traject van de Noord-Zuidlijn gebruik kan maken, des te meer voordelen de Noord-Zuidlijn heeft. Om die reden eindigt de huidige lijn 392 bij metrostation Noord. Deze reizigers krijgen hiermee een snelle verbinding naar de meeste bestemmingen. Voor reizigers van de lijn 391/394 naar het Centraal Station is een overstap op de Noord-Zuidlijn minder aantrekkelijk. Deze lijnen lopen via metrostation Noorderpark naar het CS. Hiermee krijgen de reizigers van de huidige lijn 391/394 de keuze om op metrostation Noorderpark over te stappen op de Noord-Zuidlijn of hun reis per bus naar CS te vervolgen. Om deze oplossing voor beide groepen reizigers optimaal gestalte te kunnen geven, zal de infrastructuur rond metrostation Noorderpark moeten worden aangepast. Het dagelijks bestuur zal dit voorleggen aan de gemeente Amsterdam.



Bussen uit Zaanstreek die deels aansluiten op NZ-lijn, deels doorrijden naar Centrum

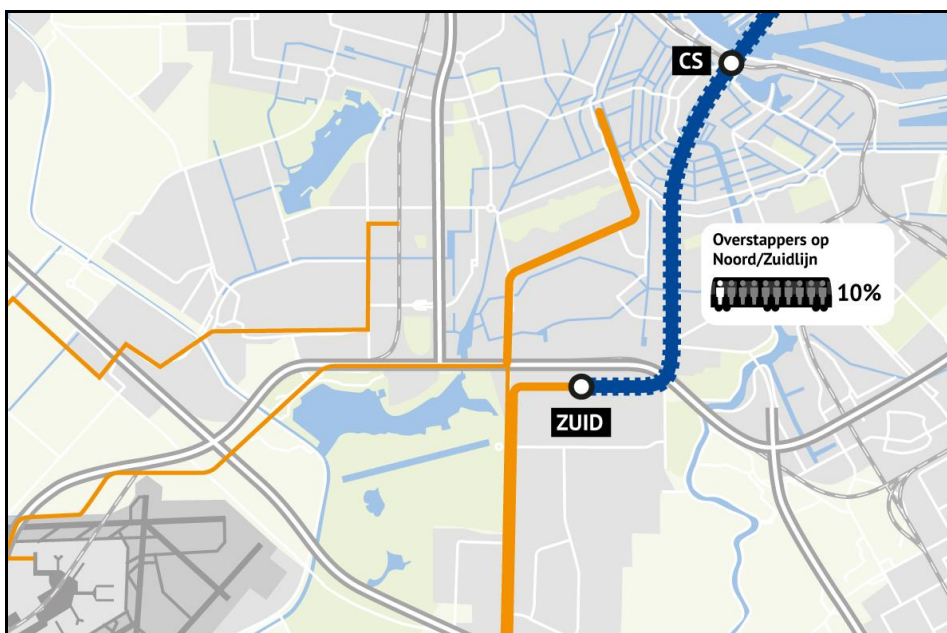
ad 3): aansluiting van het streeknetwerk ten zuiden van Amsterdam op de Noord/Zuidlijn

Reizigers vanuit Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen (de huidige 170-bundel) die een bestemming hebben in de buurt van de Dam of Amsterdam CS, reizen het snelst via Station Zuid, met een overstap op de Noord/Zuidlijn. Ook reizigers die op Station Zuid willen overstappen op de trein, of die hun bestemming op of rond de ZuidAs hebben, profiteren van een rechtstreekse verbinding naar Station Zuid. De huidige 170-bundel rijdt dan niet langer door de stad naar Amsterdam CS, maar eindigt deels op Station Zuid. Reizigers die hun bestemming hebben rond het Museumplein of Leidseplein profiteren niet van een overstap op de Noord/Zuidlijn. Voor deze reizigers blijft een rechtstreekse verbinding naar deze bestemmingen in stand. Bijkomend voordeel is dat hierdoor voor reizigers uit Amstelland ook de overstapmogelijkheid bij metrostation Amstelveenseweg op de Ringlijn in stand wordt gehouden. Naar verwachting zal minimaal de helft van het aantal bussen eindigen op Station Zuid. De resterende buslijnen uit de huidige 170-bundel zullen eindigen op busstation Elandsgracht. Op basis van deze uitgangspunten is het mogelijk voor een vervoerder om een lijnennet te ontwikkelen, waarbij zowel Uithoorn, Aalsmeer als het westelijk deel van Amstelveen een goede verbinding krijgen met zowel Station Zuid als het Museumplein en Leidseplein. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de capaciteit van tramlijn 5 aanzienlijk moet worden verhoogd.

Het dagelijks bestuur kiest er verder voor om de busverbinding vanuit Badhoevedorp (thans: lijn 145) in te korten tot Station Lelylaan.

De busverbinding tussen Schiphol en het Leidseplein (Amsterdam Airport Express) heeft een belangrijke rol voor toeristen en forensen en rijdt niet in het invloedsgebied van de Noord/Zuidlijn. Het dagelijks bestuur kiest er daarom voor om deze buslijn te handhaven.

Aan de gemeente Amsterdam zal worden gevraagd voor de resterende lijnen uit de 170-bundel en lijn 197 een halte te realiseren op de Stadhouderskade, in de directe omgeving van het Leidseplein.



Bussen uit Amstelland – Meerlanden die deels aansluiten op NZ-lijn, deels doorrijden naar Centrum

Proces

De afgelopen maanden heeft het dagelijks bestuur, samen met de vervoerders, de (toekomstige) vervoersstromen in het gebied van de Stadsregio geanalyseerd. Dit is gebeurd door een team van deskundigen. Daarbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel GENMOD van de gemeente Amsterdam. Dit model houdt rekening met de beleving (subjectieve reistijd) van de reizigers, zoals een overstap of wachten. De lijnennetvisie is daarvan het eindproduct.

Lijnennetvisie is geen vervoerplan

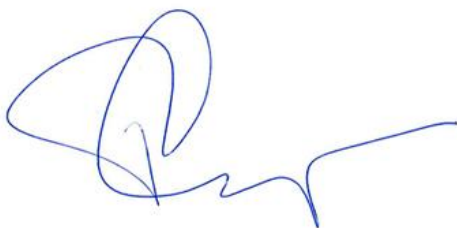
Het is op dit moment nog te vroeg om te praten over concrete lijnen, frequenties en haltes. Dat is pas mogelijk wanneer de vervoerders hun Vervoerplannen hebben opgesteld. De vast te stellen lijnennetvisie biedt het kader waarbinnen de vervoerders hun Vervoerplan opstellen. Pas dan wordt duidelijk welke lijnen hoe vaak gaan rijden (frequenties) en waar deze halteren. Naar verwachting bieden de vervoerders eind 2016/begin 2017 hun Vervoerplan aan het dagelijks bestuur aan. Zoals te doen gebruikelijk toetst het dagelijks bestuur deze plannen aan de voor de verschillende concessies vastgestelde Programma's van Eisen en de dan vastgestelde lijnennetvisie.

Consultatieproces

Ter voorbereiding van de extra regioraadsvergadering op 28 april aanstaande worden informerende bijeenkomsten georganiseerd. Voor de gemeenten in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden vinden deze informatieve bijeenkomst plaats op 2 maart te Amstelveen en voor de gemeenten in de concessiegebieden Waterland en Zaanstreek op 4 maart te Edam-Volendam. De Amsterdamse regioraadsleden worden in de Commissie Infrastructuur en Duurzaamheid geïnformeerd. Hiervoor hebt u separaat een uitnodiging ontvangen. Tijdens deze bijeenkomsten worden de voorstellen van het dagelijks bestuur nader toegelicht.

Tevens wordt de Reizigersadviesraad geïnformeerd over de voorstellen. Het advies van de RAR wordt aan u beschikbaar gesteld, zodra dit is ontvangen door het dagelijks bestuur.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, namens het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,



drs. P.J.M. Litjens
Portefeuillehouder Openbaar Vervoer