



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Amsterdamse OV-Visie 2008-2020

Een enkeltje Topstad

Bijlage 1, behorende bij raadsvoordracht nr. 82 van 2008.

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Samenvatting	5
I. Opgaven	7
§ <i>Regio Amsterdam ontwikkelt zich tot internationale metropool</i>	9
§ <i>Groei mobiliteit bedreigt bereikbaarheid van de regio</i>	11
§ <i>Reiziger vraagt om fijnmazig OV-netwerk</i>	14
§ <i>Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen en OV-infrastructuur vraagt om integrale benadering</i>	16
II. Oplossingsrichtingen	19
§ <i>Meer kwaliteit en meer capaciteit noodzakelijk</i>	21
§ <i>Behoeften reiziger bepalend voor waardering kwaliteit OV</i>	23
III. Kwaliteitsverbetering	27
§ <i>Haltes, stations en OV-knooppunten zijn goed bereikbaar en adequaat ingericht</i>	29
§ <i>De informatie voor de OV-reiziger is actueel, makkelijk te verkrijgen en begrijpelijk</i>	32
§ <i>Meer sociale veiligheid door menselijk toezicht en goed ontwerp en onderhoud</i>	34
§ <i>Een gezonde stad door milieuvriendelijk OV</i>	36
IV. Oplossingen in het netwerk	37
§ <i>NS bepalend voor OV-knooppunten Amsterdam</i>	39
§ <i>Goed gelegen P+R's stimuleren OV-gebruik in en naar de stad</i>	41
§ <i>Systeemmenging riskant bij hoogfrequent railverkeer</i>	44
§ <i>Sterke vergroting capaciteit en betrouwbaarheid railsystemen mogelijk</i>	45
§ <i>Kwaliteitsverbetering door frequentieverhogingen en uitbreiding bus en metro</i>	48
§ <i>Hoogste prioriteit voor doortrekken Noord/Zuidlijn naar Amstelveen</i>	50
§ <i>Metroverbinding Amsterdam-Schiphol dringend gewenst</i>	51
§ <i>Doortrekken Ringlijn vraagt om afgewogen keuze</i>	54
§ <i>Vooralsnog geen metroverbindingen met Purmerend, Zaanstad, Almere en Weesp</i>	55
§ <i>Kansen OV te Water afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen</i>	57
V. Flankerende maatregelen	59
§ <i>OV-fiets extra aanvulling op het openbaar vervoer</i>	61
§ <i>Collectief woon-werkverkeer is te organiseren</i>	61
§ <i>Betrouwbaarder OV door fysieke en organisatorische maatregelen</i>	63

VI. Uitwerking netwerkoplossingen	67
§ <i>Frequentie bus en tram bepalend voor kwaliteit OV in gebied binnen de Ring A10</i>	69
§ <i>Bus hét vervoermiddel buiten de Ring A10 en in Amsterdam Noord</i>	71
§ <i>Eindpunten streeklijnen gespreid over de stad</i>	73
§ <i>Zuidas bovengronds ontsloten door tram en bus</i>	74
VII. Van visie naar actie	77
§ <i>Amsterdamse ambities gaan verder dan waar haar verantwoordelijkheid stopt</i>	79
§ <i>Vergroting kwaliteit en capaciteit OV vergt grote investeringen</i>	81
§ <i>Beter organiseren voor een betrouwbaarder OV</i>	84
§ <i>OV vraagt (ook) om overheidsmarketing</i>	85

Inleiding

De mobiliteit in de regio Amsterdam neemt naar verwachting in de komende jaren fors toe: de ontwikkeling van onder andere de Zuidas, Bijlmer ArenA en IJburg zullen leiden tot extra verkeer. Als die groeiende mobiliteit zich vooral uitdrukt in meer autoverkeer, slibt Amsterdam dicht. Dit is slecht voor de internationale concurrentiepositie van de regio Amsterdam en voor de leefbaarheid in de stad, waar luchtkwaliteit en geluidhinder steeds grotere problemen geven. Reizigers die een keuze hebben, moeten verleid worden om voor het OV te kiezen. Dit doen zij alleen als het OV concurrerend is met hun alternatief (veelal de auto). Deze concurrentie moet niet alleen aangegaan worden op kosten, maar ook op comfort, gebruiksgemak en reistijd. Dit betekent dat een kwaliteitssprong over de hele linie nodig is en dat de capaciteit van het huidige OV-netwerk moet worden vergroot. Dit om extra reizigers goed te kunnen vervoeren en betere alternatieven te bieden op met name verbindingen binnen de regio. Dit alles vergt grote investeringen in vooral infrastructuur en exploitatie. Deze investeringen mogen niet ten kosten gaan van het fijnmazige OV-net dat Amsterdam ontsluit.

De ambitie is dat de maatregelen in deze Amsterdamse OV-Visie in samenhang met onder andere congestieheffing, het aanleggen van P+R terreinen (in de regio) en maatregelen t.b.v. de luchtkwaliteit leidt tot een verhoging van het aandeel openbaar vervoer in de modal split tot 50 % in 2020.

In hoofdstuk I worden de opgaven waar Amsterdam voor staat geschetst en toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk II aangegeven hoe de opgaven het best kunnen worden opgepakt. In de hoofdstukken III tot en met V worden de gekozen oplossingsrichtingen uitgewerkt. Hoofdstuk VI illustreert waar deze oplossingen toe leiden voor de verschillende gebieden in en rond de stad. Hoofdstuk VII beschrijft hoe deze OV-Visie omgezet kan worden in daden.

De Amsterdamse OV-Visie beschrijft wat Amsterdam de komende jaren wil realiseren ten aanzien van het OV in de stad en de regio. Voor deze realisatie is Amsterdam voor een groot deel afhankelijk van de stadsregio Amsterdam en het Rijk. Deze twee partijen hebben de bevoegdheden en (financiële) middelen om de door Amsterdam noodzakelijk geachte verbeteringen daadwerkelijk door te voeren. Deze OV-Visie dient dan ook in eerste instantie als input voor de regionale OV-Visie, die de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam volgens planning in 2008 zal vaststellen. Daar waar de stad zelfstandig iets kan doen, is dit aangegeven. Hoewel de Amsterdamse OV-Visie zich focust op de korte en middellange termijn is wel rekening gehouden met ontwikkelingen op de lange termijn.

De Amsterdamse OV-Visie is tot stand gekomen op basis van raadpleging van officiële publicaties, bestuurlijk vastgestelde stukken, interviews met betrokken partijen, modelberekeningen en beschikbare overzichten bij diverse diensten. Onder de geraadpleegde partijen bevonden zich de politie wijkteams Prinsengracht en Lijnbaansgracht, de Stadsregio Amsterdam, de Reizigersadviesraad van de Stadsregio Amsterdam, de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, GVB, Connexion, Arriva, NS en Verkeer.advies.

Samenvatting

Opgaven

De Amsterdamse OV-Visie 2008 – 2020 heeft de ambitie om bij te dragen aan de vier geformuleerde opgaven:

- § de ontwikkeling van Amsterdam als internationaal concurrerende vestigingsplaats voor multinationals en expats;
- § het verminderen van de druk op het wegennet als gevolg van een groeiende mobiliteit in en rond Amsterdam;
- § de handhaving van een fijnmazig OV-netwerk binnen de stad;
- § efficiënt grondgebruik binnen de stad.

De Amsterdamse OV-Visie focust zich daarbij op bestaande systemen en oplossingen voor de korte of middellange termijn en houdt daarbij rekening met uitwerkingen uit het Actieplan “Voorrang voor een Gezonde Stad”, de eventuele invoering van beprijzen van autoverkeer en de exploitatieve effecten van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Het langetermijnperspectief wordt niet uit het oog verloren: het streven is om met maatregelen op de korte of middellange termijn zoveel mogelijk in te spelen op mogelijke langetermijnoplossingen. Tevens wordt gekeken waar korte- en langetermijninvesteringen gecombineerd kunnen worden. Het verbeteren van de kwaliteit van het OV over de hele linie en het vergroten van de vervoercapaciteit zijn de belangrijkste oplossingsrichtingen.

Kwaliteitsverbeteringen

Kwaliteitsverbeteringen dienen in ieder geval plaats te vinden op de volgende punten, omdat dit essentiële basisbehoeften van reizigers zijn:

- § (Sociale) Veiligheid:
De gemeente onderscheidt twee belangrijke pijlers om de sociale veiligheid te verbeteren: menselijk toezicht (vooral in de rustige uren) en goed ontwerp en goed onderhoud van infrastructuur. Vooral de verkeersveiligheid bij tramhaltes in het gebied binnen de Ring A10 verdient aandacht.
- § Toegankelijkheid:
Haltes, stations en voertuigen moeten voor iedereen toegankelijk zijn. Ditzelfde geldt voor reizigersinformatie.
- § Betrouwbaarheid:
Een betrouwbaarder OV kan gerealiseerd worden door hinder van overig verkeer te minimaliseren. Dit kan door kritisch te kijken naar medegebruik van infrastructuur, de realisatie van meer vrije infrastructuur voor het OV en door ontvlechting van systemen. Menging van vervoertechnieken is een grote risicofactor voor de betrouwbaarheid.
- § Snelheid en gebruiksgemak:
Snelheid kan verbeterd worden door meer vrije infrastructuur. Gebruiksgemak kan verbeterd worden door productintegratie en goede (actuele en op de individuele reiziger afgestemde) reisinformatie.

Uitbreiding capaciteit

De capaciteit van het OV dient vooral uitgebreid te worden op spoorverbindingen met andere regio's en op belangrijke verbindingen binnen de regio. In de OV-Visie worden de volgende grote uitbreidingen van het OV-netwerk voorgesteld:

- § Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vanaf Station Zuid naar Amstelveen Centrum;
- § Het realiseren van een directe metroverbinding tussen de Amsterdamse binnenstad en Schiphol;
- § Een mogelijke verlenging van de Ringlijn vanaf het metrostation Isolatorweg naar CS of de Noordelijke IJ-oeveren via Westerpark;
- § De aanleg van een hoogwaardige busverbinding tussen Station Sloterdijk, Westpoort, de Westelijke Tuinsteden en Schiphol (de Westtangent);
- § De aanleg van een hoogwaardige busverbinding tussen Zaanstad en het (toekomstige) metrostation Van Hasseltweg via de westkant van de Noordelijke IJ-oeveren (de Noordtangent).

Uitwerking

Het openbaar vervoer in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) dient ontsloten te worden met lijnen die in ieder geval op congestiegevoelige momenten hoogfrequent rijden. P+R-locaties langs de Ring A10 dienen direct met hoogwaardig OV verbonden te zijn (of worden) met de binnenstad. De aanleg van meer keerlussen, verbindingssporen en –bogen voor de tram is wenselijk om de effecten van calamiteiten op het hele netwerk te beperken. In de buitenwijken zorgen trams en bussen voor een verbinding met de binnenstad. De fijnmazigheid van het OV-netwerk in deze gebieden ligt besloten in het bussysteem.

Na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn is er minder grote noodzaak voor streeklijnen om door te rijden tot in het hart van de stad. Dit zal in de toekomst nog maar op enkele corridors gebeuren. De meeste streekbussen kunnen eindigen op een OV-knooppunt aan de rand van het gebied binnen de Ring A10.

Amsterdam onderkent het bestaan van 8 echte 'Amsterdamse' OV-knooppunten: de internationale treinstations Amsterdam Centraal, Zuid en Schiphol, de intercitystations Bijlmer ArenA, Sloterdijk, Duivendrecht en het Amstelstation en het Buikslotermeerplein.

Flankerende maatregelen

De gemeente ziet de OV-fiets als een goede aanvulling op het openbaar vervoer. Met name voor bedrijventerreinen die slecht ontsloten worden door OV, kan dit product een uitkomst zijn. De gemeente wil particuliere initiatieven ten aanzien van collectief woon-werkverkeer ondersteunen als het gaat om de aanleg of het medegebruik van (OV-)infrastructuur.

Van visie naar actie

Om deze visie te verwezenlijken zullen stad, Rijk en regio fors moeten investeren in infrastructuur en exploitatie. Daarnaast is een aantal aanpassingen van processen en organisatievormen gewenst. De overheid moet zich actief bezighouden met de marketing van openbaar vervoer om haar beleidsdoelstellingen ten aanzien van dit OV te verwezenlijken.

I

Opgaven

(1)

Regio Amsterdam ontwikkelt zich tot internationale metropool

De regio Amsterdam heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot het onbetwiste economische hart van Nederland. Om internationaal de concurrentie aan te kunnen als vestigingsplaats voor multinationals en expats moet de Noordvleugel zich ontwikkelen tot een metropool met hoogwaardige milieus, waarbij vooral wonen, werken en voorzieningen centraal staan. Dit proces is al ingezet: de vraag naar hoogwaardige (grote) kantoorpanden en businessparcs is groot en langzaamaan ontwikkelt het hele gebied tussen het IJ en de Zuidas zich tot een hoogwaardig stedelijk gebied. Naast de binnenstad en het Museumkwartier worden ook De Pijp, IJburg, de Noordelijke IJ-oeveren en het Westergasfabriekterrein ontwikkeld tot toeristische attractiepunten. Belangrijk aandachtspunt is dat Amsterdam in vergelijking tot directe concurrenten als Barcelona en Madrid achterblijft op het gebied van bereikbaarheid.

Economische groei

De afgelopen jaren heeft Amsterdam op economisch gebied aanzienlijk beter gepresteerd dan het Nederlands gemiddelde (2,9% versus 1,2%). Voor de komende 5 jaar wordt verwacht dat deze tendens zich voort zal zetten en dat de groei voor de regio Amsterdam jaarlijks rond de 3% zal liggen. Het Ruimtelijk Plan Bureau constateerde in 2006: *“Of het nu gaat om nationale welvaart, banengroei, het belang van infrastructuurinvesteringen of de vraag naar nieuwe woningen, in al deze opzichten lijkt het stadsgewest Amsterdam het onbetwiste economische hart van Nederland. Daar zijn investeringen het hardst nodig en brengen ze ook het meeste op. Kortom: de agglomeratievoordelen zijn daar 't grootst.”* Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam de komende 20 jaar met zo'n 50.000 zal groeien. De belangrijkste uitbreidingslocaties zijn de Zuidas (25.000 tot 2030), Amsterdam Zuidoost/Bijlmer (11.000 tot 2015), de Noordelijke IJ-oeveren (10.000 tot 2020), het Sciencepark (8.000 tot 2015) en IJburg (6.000 tot 2015).

Metropoolvorming noodzakelijk

Het Franse bestuurlijk adviesorgaan DATAR (la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) concludeert dat de regio Amsterdam in vergelijking tot andere stedelijke regio's een grote economische en culturele diversiteit heeft en ook een goede positie in mondiale vervoers- en communicatienetwerken. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de regio internationaal gezien relatief klein is. Op dit moment ontwikkelt de Noordvleugel zich tot een polycentrische netwerkstad: een regio met meerdere kernen waarbinnen de vestiging en interactie van bewoners, bedrijven en voorzieningen plaatsvindt. Metropoolvorming is noodzakelijk om de regio Amsterdam in de komende decennia uit te laten groeien tot een gebied met voldoende internationale concurrentie- en aantrekkingskracht om zich blijvend op topniveau te kunnen manifesteren. Deze metropoolvorming moet niet alleen leiden tot meer werkgelegenheid en meer bezoekers, maar vooral tot toevoeging van hoogwaardiger milieus waarbij vooral wonen, werken en voorzieningen centraal staan.

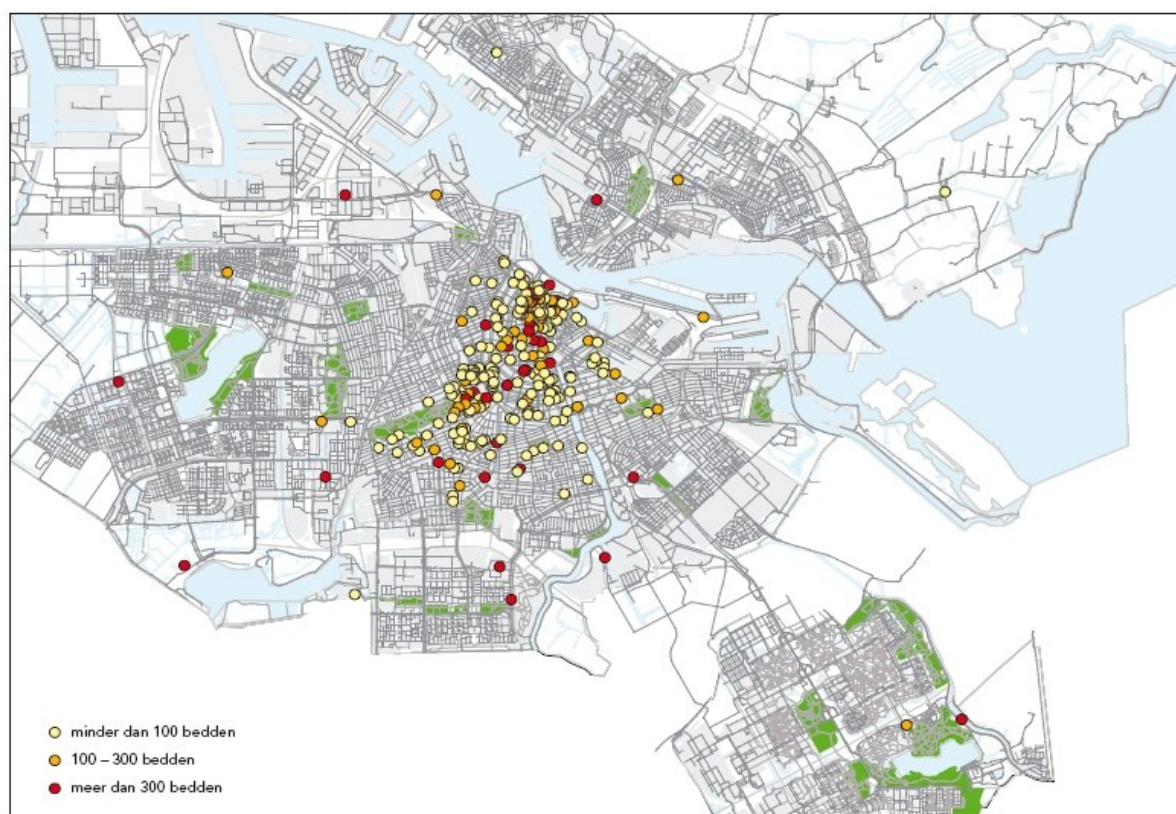
Meer hoogwaardige milieus en werk

De toevoeging van hoogwaardiger woon- en werkmilieus heeft zich blijkens de “uitvoeringsstrategie PlaBeKa” (Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties) al ingezet. Geconstateerd wordt dat Amsterdam al op korte termijn een tekort zal hebben aan bedrijventerreinen in de categorieën Modern

Gemengd, Parkachtig en Binnenstedelijk. Dit tekort kan opgevangen worden binnen de categorie Gemengd Plus, waar op dit moment een overschot is. Concreet betekent dit dat in het Westelijk Havengebied en op de Noordelijke IJ-oeveren meer hoogwaardige (grote) kantorenpanden en/of businessparcs zullen verrijzen dan oorspronkelijk was bedacht. Tegelijkertijd ontwikkelt het Stadsdeel Westerpark zich, net als De Pijp aan het eind van de 20^e eeuw tot een hoogwaardig leef- en verblijfsgebied met veelbezochte restaurants en cafés en gewilde woningen. De Dienst Ruimtelijke Ordening verwacht dat ook de omgeving van de nieuwe Noord/Zuidlijnstations Vijzelgracht en Ferdinand Bolstraat zich op een dergelijke manier zal gaan ontwikkelen. Op de langere termijn kan het hele gebied tussen het IJ en de Zuidas zich ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk gebied.

Spreiding toerisme

Een hoogwaardig stedelijk milieu is ook wenselijk om meer bemiddelde toeristen naar Amsterdam te trekken. Het Amsterdamse Toerisme & Congres Bureau (ATCB) en de Dienst Economische Zaken streven ernaar het toerisme, dat zich nu nog concentreert rond de binnenstad en het Museumkwartier, verder te spreiden over locaties als De Pijp, IJburg, de Noordelijke IJ-oeveren en het Westergasfabriekterrein.



Figuur 1: Spreiding van hotels in klassen in Amsterdam (O+S, 2005)

Inzetten op bereikbaarheid

Om de ontwikkeling naar metropool in te kunnen zetten en om economisch mee te blijven draaien in de top van Europa, is het belangrijk dat de regio Amsterdam een aantrekkelijk vestigingsgebied is voor internationale bedrijven en expats. Hiervoor zijn drie factoren van belang: de kwaliteit van de leefomgeving, de aanwezige voorzieningen en een goede bereikbaarheid. Het ING Economisch

Bureau geeft in haar rapport "Amsterdam Top 5-stad – een internationale vergelijking" aan dat Amsterdam op dit laatste punt achterblijft bij directe concurrenten als Barcelona en Madrid. Deze steden hebben de laatste jaren fors geïnvesteerd in nieuwe OV-voorzieningen (met name metrolijnen) en hebben lage OV-tarieven (ongeveer de helft van het tarief dat de Amsterdamse reiziger betaalt).

(2)

Groei mobiliteit bedreigt bereikbaarheid van de regio

De groei van het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam zal zorgen voor een toename van het woon-werkverkeer van en naar Amsterdam. Deze toename zal zich vooral voordoen op verbindingen binnen de regio, snelweg- en spoorverbindingen tussen de regio Amsterdam en andere regio's en binnen Amsterdam tussen de woonlocaties Parkstad, IJburg en Amsterdam Zuidoost en belangrijke bestemmingen als de binnenstad, de Zuidas en Bijlmer. Op dit moment staat de bereikbaarheid van Amsterdam al onder druk door congestie op de weg en de capaciteit van het openbaar vervoer dat met de op dit moment beschikbare infrastructuur en financiën tegen haar grenzen aanloopt. Zonder maatregelen zal deze druk in de komende jaren nog groter worden. Omdat ruimte in Amsterdam schaars is, is toename van het autoverkeer ongewenst. Aangezien reizigers vrij zijn in hun mobiliteitskeuze, zal de overheid zich moeten richten op de beïnvloeding van deze keuze in de meest wenselijke richting. Een kwaliteitssprong binnen het OV is noodzakelijk om een goed alternatief te bieden voor de auto en tegelijkertijd de huidige reiziger te behouden voor het OV.

Toename woon- werkverkeer

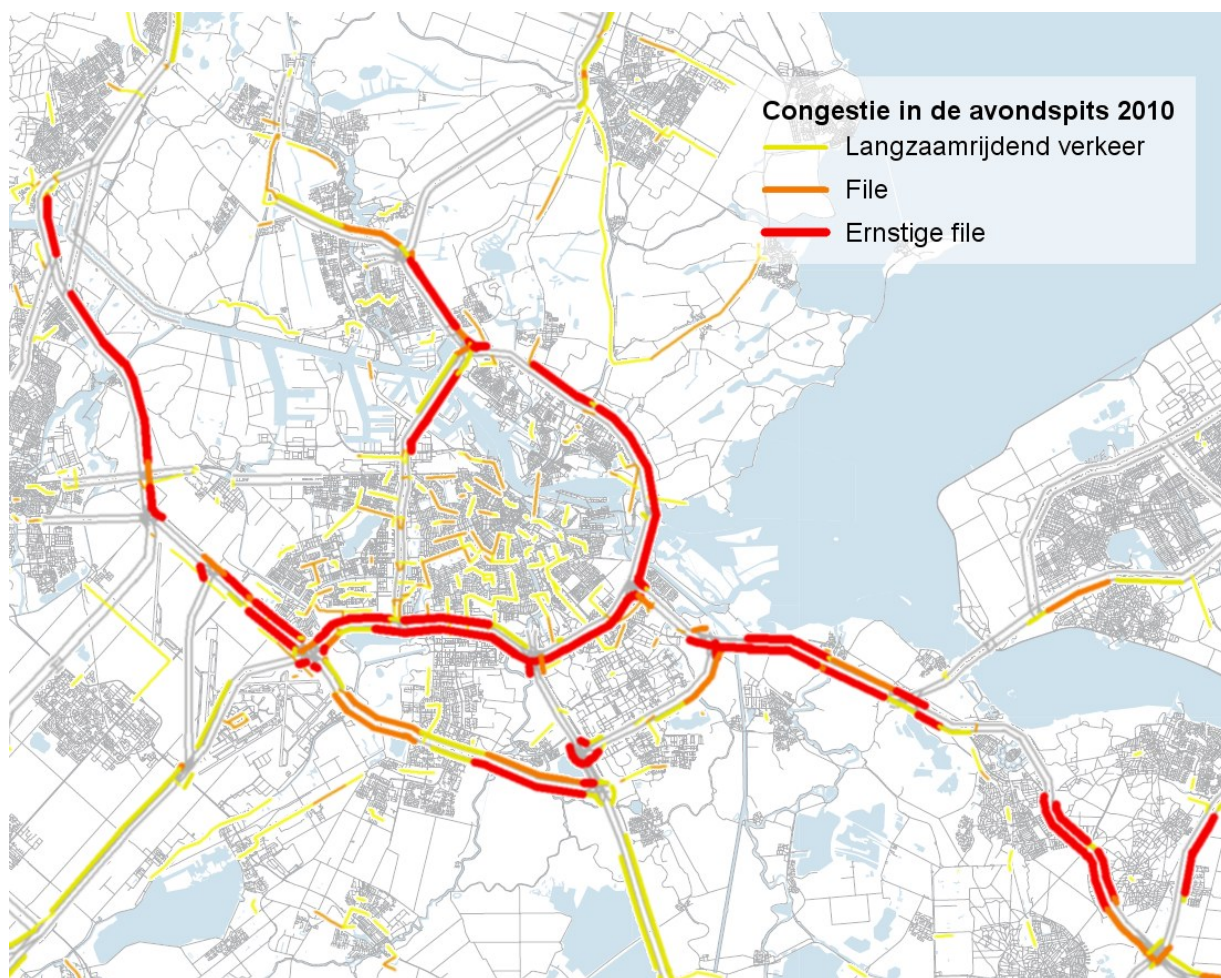
De groei van het aantal arbeidsplaatsen zorgt voor een stijging van het woon-werkverkeer van en naar Amsterdam, ondanks de bouw van een groot aantal nieuwe woningen in onder andere Amsterdam Zuidoost (7.000 tot 2015), het Sciencepark (2.000 tot 2018), IJburg (13.600 tot 2020), Zeeburgereiland (5.000 tot 2020), de Noordelijke IJ-oever (minimaal 10.000 tot 2020) en de Zuidas (9.000 tot 2030). Hiervoor zijn een aantal redenen. In de eerste plaats telt Amsterdam nu al meer arbeidsplaatsen dan (potentiële) werknemers. In de tweede plaats worden huishoudens steeds kleiner en in de derde plaats zijn hoogopgeleide werknemers vaak minder dicht bij huis te vinden dan laaggeschoold personeel.

Concentraties van forensenverkeer

Uit diverse onderzoeken blijkt dat de meeste werknemers niet bereid zijn om dagelijks meer dan 45 minuten heen en 45 minuten terug te reizen tussen huis en werk. Het forensenverkeer van en naar Amsterdam zal zich dus concentreren op verbindingen binnen de regio en snelweg- en spoorverbindingen met andere regio's. Om die reden concentreert Amsterdam haar arbeidsplaatsen nu al vooral rond hoogwaardige OV-knooppunten en -trajecten: Telepoort, Zuidas en Bijlmer. In de "uitvoeringsstrategie PlaBeKa" is vastgelegd dat de Noordelijke IJ-oever pas na 2020 ontwikkeld kunnen worden tot een hoogwaardige werklocatie. Aansluiting op hoogwaardig OV (HOV) is hiervoor noodzakelijk.

Binnenstedelijk woon- werkverkeer

Binnen Amsterdam zijn Parkstad (Amsterdam Nieuw-West), IJburg en Amsterdam Zuidoost de belangrijkste woonlocaties. De Amsterdamse binnenstad het Leidseplein, het Museumkwartier, het Weesperplein de Wibautstraat en de (omgeving van de) NS-stations Centraal, Zuid, Bijlmer ArenA, Sloterdijk, Amstel, Duivendrecht, Lelylaan en Muiderpoort zijn de belangrijkste bestemmingen. Verwacht wordt dat de betekenis van met name het Leidseplein en het Weesperplein in de komende jaren zal toenemen.



Figuur 2: De congestie in de avondspits 2010 in regio Amsterdam (DIVV, 2007)

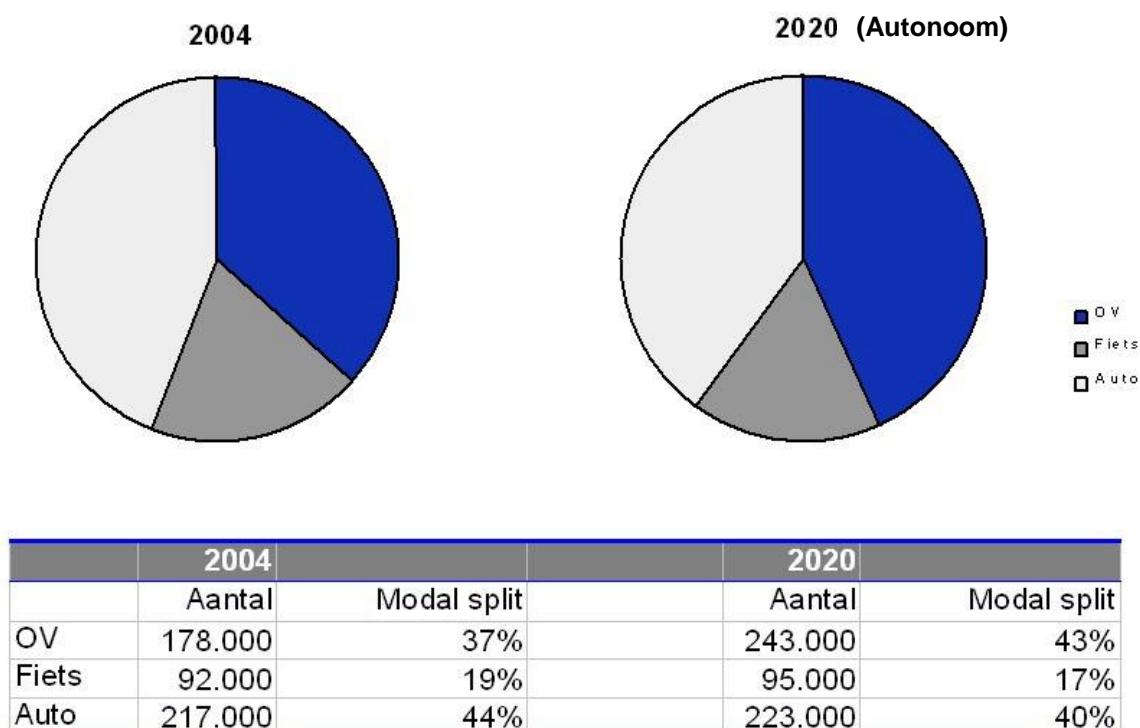
Druk op bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Amsterdam staat op dit moment al onder druk door congestie op de weg en door het capaciteitstekort van het openbaar vervoer dat met de op dit moment beschikbare infrastructuur en financiën tegen haar grenzen aanloopt. Zonder maatregelen zal deze druk in de komende jaren nog groter worden. Aangezien reizigers vrij zijn in hun mobiliteitskeuze, zal de overheid zich moeten richten op de beïnvloeding van deze keuze in de meest wenselijke richting. Financiële prikkels, kwalitatieve verbetering van alternatieven en informatievoorziening zijn daarbij de belangrijkste instrumenten.

OV als alternatief voor de auto

Omdat ruimte in Amsterdam een relatief schaars goed is, is een verdere toename van het autoverkeer ongewenst: de capaciteit van snelwegen en provinciale wegen kan misschien nog wel uitgebreid worden, maar de capaciteit van de wegen binnen de stad nagenoeg niet. Dit betekent dat de fiets (op afstanden tot 7 kilometer) en met name het openbaar vervoer een alternatief moeten worden dat zich kan meten met de auto: een kwaliteitssprong over de hele linie is hiervoor noodzakelijk. De focus zal hierbij vooral moeten liggen op (congestiegevoelige) verbindingen binnen de regio, de betrouwbaarheid van reistijden en het vervoer vanaf P+R's naar de belangrijkste bestemmingen in de stad.

Onderstaande tabel toont de ontwikkeling van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze in de agglomeratie Amsterdam tijdens de avondspits bij ongewijzigd beleid:



Figuur 3: Autonome ontwikkeling van het aantal verplaatsingen per vervoerswijze in de agglomeratie (avondspits) (DIVV, 2006)

De beperkte stijging van het aantal fietsers duidt op meer reizen over een afstand langer dan 7 kilometer. De relatief grote toename van het OV-gebruik kan toegeschreven worden aan de groei van de werkgelegenheid rond de OV-knopen Zuid en Bijlmer ArenA en de komst van de Noord/Zuidlijn..

De ambitie van Amsterdam is om in 2020 het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split in de agglomeratie Amsterdam te verhogen naar 50% ten opzichte van de huidige 37%. De maatregelen uit deze ov-visie gericht op kwaliteitsverbetering en capaciteitsvergroting zullen bijdragen aan dit streven. Verder is de realisatie van deze ambitie sterk afhankelijk van het invoeren van onder andere congestieheffing, het aanleggen van P+R terreinen (ook in de regio) en maatregelen t.b.v. luchtkwaliteit.

(3)

Reiziger vraagt om fijnmazig OV-netwerk

Met name in het gebied binnen de Ring A10 moet het OV, naast de fiets, een goed alternatief bieden voor het autogebruik. Tegelijkertijd moet het stedelijk OV ook aansluiten op de behoeften van de Amsterdamse reizigers, waarvan een deel is aangewezen op uitsluitend het OV voor zijn verplaatsingen. Bus en tram vormen samen een fijnmazig OV-netwerk, waarbij de tram, door haar betere inpasbaarheid in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ), leidend is. Een toegankelijker en sociaal veiliger OV kan bijdragen aan een daling van het aantal mensen dat is aangewezen op aanvullend Openbaar vervoer.

Grote rol voor OV binnen de stad

De fiets en het Openbaar vervoer spelen binnen Amsterdam een grotere rol dan op vele andere plaatsen. In de eerste plaats heeft een groot deel van de mensen die wonen in het gebied binnen de Ring A10 geen auto. Goed openbaar vervoer is dus voor veel inwoners van de stad een voorwaarde om deel te kunnen nemen aan economische en sociale activiteiten. In de tweede plaats moeten zowel OV als fiets goede alternatieven bieden voor het gebruik van de auto binnen de Ring A10 (beneden het IJ). Het nu reeds aanwezige autoverkeer zorgt op verschillende van de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder. Dit is schadelijk voor de gezondheid (en levensverwachting) van de daar woonachtige Amsterdammers en beperkt de mogelijkheden voor bouwprojecten. Het Actieplan "Voorrang voor een Gezonde Stad" dat naar verwachting medio 2008l wordt vastgesteld, zal diverse maatregelen bevatten om de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof door voertuigen terug te dringen. Deels zal het hierbij gaan om bronmaatregelen, zoals het stimuleren van het gebruik van roetfilters en 'schone' energiebronnen, maar voor een ander deel zal het gaan om de beperking van het autoverkeer binnen de Ring A10 (exclusief Stadsdeel Amsterdam Noord).

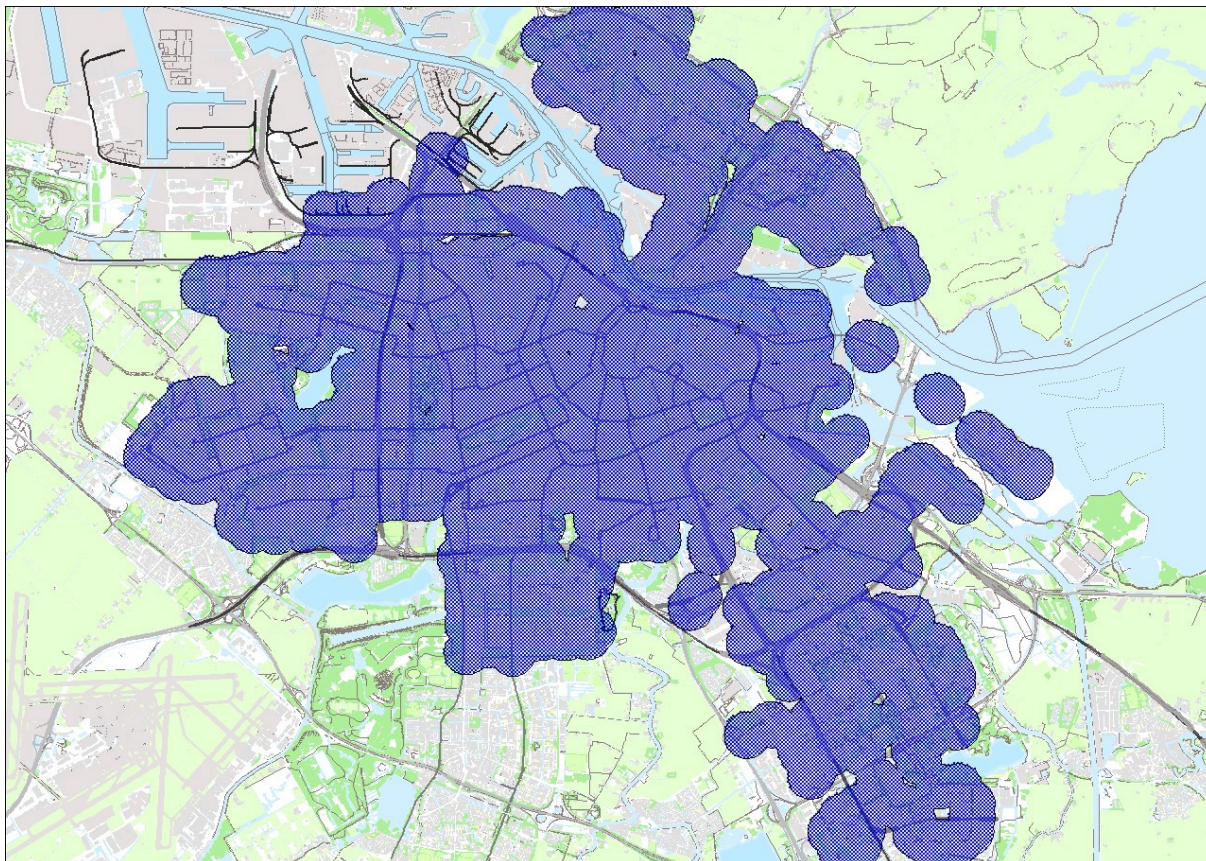
Fijnmazig OV-netwerk van tram en bus

Tram en bus vormen in Amsterdam gezamenlijk een fijnmazig OV-netwerk, waarbij de tram binnen grote delen van het gebied binnen de Ring A10 zowel een verbindende als ontsluitende functie vervult. Buiten de Ring A10 hebben de uitlopers van het tramnetwerk een meer verbindend karakter. Stadsbussen vervullen verbindende functies waar de tram dat niet doet en hebben een ontsluitende functie waar de tram reeds verbindt. Deze 'taakverdeling' is historisch ontstaan doordat de tram veel schoner was dan bussen en ook meer passagiers per wagen kon vervoeren. Daarnaast is de tram nog steeds beter inpasbaar in de soms smalle straten van het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ). Vrije trambanen zijn per richting circa 30 cm smaller dan tram/busbanen omdat bussen 20 cm breder zijn en een door personen gestuurd voertuig meer manoeuvreerruimte nodig heeft dan een (door rails) geleid voertuig. Bij grote stadsuitbreidingen heeft Amsterdam er de laatste decennia altijd voor gezorgd dat deze nieuwe wijken goed aangetakt werden op het bestaande tramnet. Zo is lijn 1 doorgetrokken naar De Aker en heeft IJburg nu lijn 26.

Programma van Eisen

Voor zowel bezoekers als bewoners is het belangrijk om goed OV binnen handbereik te hebben. Sinds 2002 wordt de dienstregeling door de vervoerder uitgevoerd op basis van een Programma van Eisen (PvE) dat door de Stadsregio Amsterdam is vastgesteld. De manier waarop woon- en werklocaties met OV bediend moeten worden, is in dit PvE vastgelegd. In het huidige PvE staat dat in

principe ieder adres binnen het stedelijk gebied van Amsterdam binnen 400 meter hemelsbreed wordt ontsloten door een halte vanwaar in ieder geval rechtstreeks naar een OV-knooppunt en een concentratie van winkelvoorzieningen gereisd kan worden. Voor woonvoorzieningen voor ouderen is die afstand verlaagd tot 250 meter loopafstand. In vergelijking tot andere steden zijn deze kwaliteitsnormen heel hoog: in veel andere steden wordt een ontsluitingsnorm van 500 meter hemelsbreed gehanteerd en worden geen specifieke eisen gesteld ten aanzien van woonvoorzieningen voor ouderen.



Figuur 4: GVB-net ontsluit nagenoeg alle woonadressen in het stedelijke gebied van Amsterdam (GVB, 2007)

Knelpunten binnen het huidige Programma van Eisen

Ondanks het hoge kwaliteitsniveau dat door het PvE wordt voorgeschreven, resulteert dit PvE niet overall in het gewenste OV-aanbod. Daarom zou het huidige PvE op een aantal essentiële punten aangescherpt moeten worden. Doordat er geen kaders zijn gesteld voor de lijnvoering van ontsluitende lijnen, kan het GVB heel Buitenveldert ontsluiten met één buslijn (lijn 62) die door heel het gebied heen kronkelt. Hierdoor zijn reizigers zeer lang onderweg voordat zij hun bestemming bereiken. Het ontbreken van eisen ten aanzien van de directheid van verbindende lijnen in het gebied tussen de Ringlijn en de binnenring resulteert op eenzelfde manier tot een lange reistijd voor reizigers van Westerpark naar Amsterdam Centraal. Het PvE schiet ook tekort als het gaat om voorschriften voor de ontsluiting van publieke voorzieningen: aan de ontsluiting van ziekenhuizen en begraafplaatsen worden strenge eisen gesteld, maar niet aan de ontsluiting van andere publieke voorzieningen, zoals de Openbare Bibliotheek en stadsdeelkantoren. Een laatste probleem is de grote terughoudendheid als het gaat om de OV-bediening van bedrijventerreinen. Zeker voor A- en B-locaties en andere werkgebieden waar sprake is van restrictief parkeerbeleid zou het OV-aanbod goed moeten zijn.

Knelpunten als gevolg van beperkte mogelijkheden binnen de bestaande infrastructuur

Door beperkingen als gevolg van bestaande infrastructuur kunnen sommige adressen niet binnen de gestelde maximumafstand ontsloten worden met een halte. Deze gevallen zijn alle omschreven in het huidige PvE, waarover de gemeenteraad van Amsterdam een positief advies heeft gegeven. Vaak gaat het om kleine gebieden op de rand van een woonwijk en een fysieke barrière (bijvoorbeeld een spoordijk of een gracht). De meeste straten in een woonwijk worden tegenwoordig ingericht als verblijfsgebied: plekken waar een maximum snelheid van 30-km/uur wordt afgedwongen met fysieke maatregelen die zich niet verenigen met busdiensten. De bus of de tram rijdt hier via gebiedsontsluitingswegen langs of doorheen. Hierdoor kunnen niet altijd alle adressen (of collectieve woonvoorzieningen voor ouderen) binnen de gestelde maximumafstand bediend worden met een OV-halte. Deelgebied V en VI in De Aker (Osdorp), Jeugdland (Amsterdam Noord), Steigereiland (IJburg) en Betondorp (Oost/Watergraafsmeer) zijn hier duidelijke voorbeelden van.

Aanvullend OV

Ondanks de fijnmazigheid van het huidige OV-netwerk kan een beperkt aantal Amsterdammers geen gebruik maken van dit OV. Hiervoor is een aantal redenen. In de eerste plaats kan het zijn dat zij met hun rolstoel of andere hulpmiddelen niet in- of uit kunnen stappen op de gewenste halte(s) en/of station(s). In de tweede plaats kan het wachten op een halte fysiek te inspannend zijn. Een derde reden is dat zij zich te kwetsbaar voelen in het reguliere OV. Een vierde reden kan zijn dat de halte te ver weg ligt: de loopafstand is voor de reiziger te groot om te overbruggen. Verbetering van de toegankelijkheid en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer kunnen de eerste drie redenen wegnemen, maar niet de vierde. Verlaging van de nu gehanteerde maximale halte-afstand zou slechts voor een deel van de mensen die dit betreft een oplossing zijn. Bovendien is het kostbaarder dan het in stand houden van het huidige systeem van aanvullend openbaar vervoer en fysiek moeilijk te realiseren. Daarnaast is het uitbreiden van het aantal bus- en tramroutes in de stad slecht verenigbaar met het streven om binnen stadsdelen zo groot mogelijke verblijfsgebieden (woonerven met 30 km/uur-regime) te realiseren. Met name mensen die nu gebruik maken van het deur-tot-deur-plusvervoer en kamer-tot-kamervervoer zullen derhalve aangewezen blijven op het aanvullend openbaar vervoer. Door de relatief kleine toename van het aantal ouderen in Amsterdam in de periode tot 2020 zal de vraag naar aanvullend Openbaar vervoer beperkt groeien.

(4)

Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen en OV-infrastructuur vraagt om integrale benadering

Bij de ontwikkeling van gebieden in combinatie met de aanleg van OV-infrastructuur moet altijd gekeken worden naar efficiënte oplossingen die het ruimtebeslag door OV zoveel mogelijk beperken zonder het functioneren van dit OV in de weg te staan. De aanwezigheid van een tram- of een metrosysteem kan bijdragen aan een stedelijke uitstraling van een gebied en kan structurerend werken voor de ruimtelijke ordening. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat de aanleg van metrosystemen en de exploitatie van tramsystemen gepaard gaan met hoge kosten. Ook het treffen van planologische ruimte reserveringen voor infrastructuur heeft invloed op de inrichting van stedelijke gebieden en de toekomstige OV bediening van deze gebieden. Het is daarom van groot belang dat voorafgaand aan een besluit over het vastleggen van ruimtelijke reserveringen ten voor infrastructuur de consequenties hiervan inzichtelijk worden gemaakt.

Integrale benadering

De relatie tussen grondexploitatie en OV-infrastructuur binnen ruimtelijke ontwikkelingen is het best te omschrijven als een haat-liefdeverhouding: een gebied dat goed ontsloten wordt door (hoogwaardig) openbaar vervoer, kan hoogwaardiger ontwikkeld worden dan een gebied zonder een dergelijke OV-ontsluiting. Een goede OV-ontsluiting vergt echter wel voldoende ruimte voor het OV om deze functie te kunnen vervullen. Wanneer een gebied goed wordt ontsloten door trein en/of metro ontstaat op die plek bijna automatisch een OV-knoop die meer functies heeft dan alleen het ontsluiten van de directe omgeving. De ruimte die nodig is om al deze functies nu en in de toekomst te kunnen vervullen, is niet meer beschikbaar voor gronduitgifte. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van gebieden in combinatie met de aanleg van OV-infrastructuur altijd gekeken moet worden naar efficiënte oplossingen die het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperken zonder het functioneren van de OV-knoop in de weg te staan.

Voor- en nadelen van tram- en metrosystemen

De aanwezigheid van een tram- of een metrosysteem kan bijdragen aan een stedelijke uitstraling van een gebied. Dit kan vervolgens investeerders aantrekken, die interessante mogelijkheden zien om te investeren in het gebied. Hierdoor wordt de attractiewaarde van het gebied weer verhoogd en kan een opwaartse spiraal ontstaan waardoor een gebied uitgroeit tot een attractiepunt dat de aanwezigheid van het betreffende railsysteem rechtvaardigt door het aantal mensen dat er uiteindelijk gebruik van maakt. Een ander effect van railinfrastructuur is dat het structurerend werkt voor de ruimtelijke ordening. De verbinding die fysiek beschreven wordt en de haltes of stations die op ongeveer gelijke afstand van elkaar zijn gepositioneerd, ordenen als het ware de omliggende omgeving: de belangrijkste voorzieningen concentreren zich rond de haltes of stations, terwijl de bebouwing evenredig over de twee zijden langs de baan uitstrekt. Bezoekers en bewoners begrijpen deze principes intuïtief, wat hen helpt om zich binnen een dergelijk gebied te oriënteren. Tegenover deze voordelen van tram- en metrosystemen staat het nadeel dat de aanleg van metrosystemen en de exploitatie van tramsystemen (in vergelijking tot de bus) relatief duur zijn. De hoge kosten van de tram zijn met name gelegen in de aanwezigheid van conducteurs in het voertuig en de vervangings- en onderhoudskosten van rails en bovenleiding. Deze laatste kosten bestaan in veel hogere mate ook voor de metro, maar door de hogere snelheid en het grotere aantal passagiers dat per rit vervoerd wordt, drukken deze veel minder op de totale omzet dan bij de tram. De invoering van de vrachtram, zonder de capaciteit voor personenvervoer te verminderen, draagt bij aan een betere benutting van de traminfrastructuur.

Ruimtelijke reserveringen voor infrastructuur

Ruimtelijke reserveringen maken de aanleg van OV-infrastructuur in de toekomst mogelijk. Tegelijkertijd verhinderen zij het gebruik van bepaalde gebieden voor andere doeleinden, zoals woningbouw, voorzieningen en parken. Op kleinere schaal kan een reservering voor een tram- en/of busbaan de aanleg van een vrij fietspad of een parkeerstrook onmogelijk maken. De consequenties van reserveringen moeten voorafgaand aan een besluit hiertoe inzichtelijk gemaakt worden.

II

Oplossingsrichtingen

(1)

Meer kwaliteit en meer capaciteit noodzakelijk

De Amsterdamse OV-Visie 2008 – 2020 heeft de ambitie om bij te dragen aan de vier geformuleerde opgaven: de ontwikkeling van Amsterdam als internationaal concurrerende vestigingsplaats voor multinationals en expats, het verminderen van de druk op het wegennet als gevolg van een groeiende mobiliteit in en rond Amsterdam, de handhaving van een fijnmazig OV-netwerk binnen de stad en efficiënt grondgebruik binnen de stad. De Amsterdamse OV-Visie focust zich daarbij op bestaande systemen en oplossingen op de korte of middellange termijn en houdt daarbij rekening met uitwerkingen uit het Actieplan “Voorrang voor een Gezonde Stad”, de eventuele invoering van beprijzen van autoverkeer en de exploitatieve effecten van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Het langetermijnperspectief wordt niet uit het oog verloren: het streven is om met maatregelen op de korte of middellange termijn zoveel mogelijk in te spelen op mogelijke langetermijnoplossingen. Tevens wordt gekeken waar korte- en langetermijninvesteringen gecombineerd kunnen worden. Het verbeteren van de kwaliteit van het OV over de hele linie en het vergroten van de vervoercapaciteit zijn de belangrijkste oplossingsrichtingen voor de opgaven waar wij voor staan. De zwakste schakel in het OV-systeem bepaalt uiteindelijk de keuze voor het al dan niet gebruiken van het OV.

Opgaven

De Amsterdamse regio zal in de komende decennia uit moeten groeien tot een metropool met internationale concurrentiekracht. Gedurende deze groei zal Amsterdam zijn huidige positie minimaal moeten handhaven. Dit betekent dat zij al op korte termijn haar bereikbaarheid op met name de verbindingen binnen de regio en de snelweg- en spoorverbindingen met andere regio's moet verbeteren. Omdat ruimte in Amsterdam schaars is, is toename van het autoverkeer op deze verbindingen ongewenst. Tegelijkertijd moet zij de geluidshinder en de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof door autoverkeer in het gebied binnen de Ring A10 (exclusief Stadsdeel Amsterdam-Noord) zien te beperken. Het OV moet dus zowel op verbindingen binnen de regio en op spoorverbindingen met andere regio's als in het gebied binnen de Ring A10 een goed alternatief bieden voor autogebruik. Dit is alleen mogelijk als een kwaliteitssprong over de hele linie wordt gemaakt. Deze inspanningen mogen echter niet ten koste gaan van het fijnmazige OV-netwerk dat Amsterdammers verzekert van deelname aan voor hen belangrijke economische en sociale activiteiten. Nieuwe OV-verbindingen dienen op een efficiënte manier en in samenhang met de ruimtelijke programma's waaraan zij raken of gekoppeld zijn, ontwikkeld te worden.

Kortetermijnmaatregelen versus langetermijnoplossingen

Door de focus op de periode 2008-2020 richt de Amsterdamse OV-Visie zich op bestaande systemen en op oplossingen die op korte of middellange termijn kunnen bijdragen aan de opgaven waar Amsterdam voor staat. Daarbij wordt zoveel mogelijk al ingespeeld op mogelijke langetermijnoplossingen en worden korte- en langetermijninvesteringen waar mogelijk met elkaar gecombineerd. Zowel Amsterdam als de Noordvleugelpartijen werken op dit moment aan een streefbeeld voor stad en regio rond 2040. Beide toekomstvisies geven aan dat het regionale treinnetwerk en het metronetwerk op de een of andere manier geïntegreerd moet worden: niet persé fysiek, maar wel als product. Het aantal stations op stoptreinjecten zou daarbij, ten opzichte van nu, moeten worden uitgebreid. Zowel stoptrein als metro moeten hoogfrequent rijden. Dit beeld komt ook

naar voren in de (concept-) Regionale OV-Visie 2020-2030 van de Stadsregio Amsterdam, waarin ook gestreefd wordt naar een (niet fysieke) integratie van stoptrein en metro tot één samenhangend regionaal OV-netwerk.

Samenhang met andere projecten

In de periode tussen nu en 2020 wordt een aantal belangrijke ontwikkelingen verwacht die, naast de ruimtelijke ontwikkelingen, effect hebben op de korte- en middellangetermijnoplossingen die in de Amsterdamse OV-Visie worden beschreven. In de eerste plaats zal het Actieplan "Voorrang voor een Gezonde Stad" vanaf medio 2008 worden geïmplementeerd. Daarnaast wordt verwacht dat vanaf 2012 geleidelijk een andere vorm van beprijzen van autoverkeer zal worden ingevoerd. Het gaat daarbij om "Anders Betalen voor Mobiliteit", waarbij de MotorRijtuigenBelasting (MRB) en Belasting Personenauto's en Motorvoertuigen (BPM) vervangen worden door een heffing per kilometer met mogelijk een vorm van differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Beide ontwikkelingen vragen om goede OV-alternatieven in gebieden en/of op verbindingen waar autogebruik zal worden ontmoedigd. De realisatie van P+R-terreinen zal stevig ter hand genomen moeten worden, waarbij een kwalitatief hoogwaardig OV als vervolgvervoer noodzakelijk is voor het slagen van deze P+R's. Een laatste ontwikkeling waarmee rekening gehouden dient te worden is de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn in 2013. Dit is een moment waarop naar verwachting een belangrijk aantal wijzigingen in het onderliggende tram- en busnet zullen plaatsvinden. De Stadsregio Amsterdam, als opdrachtgever voor het OV in deze regio, zal deze wijzigingen in kaart moeten brengen en implementeren.

Twee oplossingsrichtingen

Om in de periode 2007 – 2020 invulling te kunnen geven aan de opgaven die eerder in deze visie zijn beschreven, zijn twee aanpassingen van het huidige systeem onontbeerlijk. In de eerste plaats moet de kwaliteit van het Openbaar vervoer over de hele linie worden verbeterd. Pas als dat is gebeurd, wordt niet alleen de huidige reiziger beter bediend, maar zal het OV ook een acceptabel alternatief voor de auto zijn. De tweede benodigde aanpassing volgt automatisch op de eerste: als het OV eenmaal een acceptabel alternatief is geworden, zullen meer mensen gebruik gaan maken van dit systeem. De capaciteit om deze passagiersgroei op te vangen zal dan aanwezig moeten zijn. Op bestaande OV-trajecten kan dat betekenen dat maatregelen getroffen moeten worden om meer passagiers per voertuig te kunnen vervoeren of om meer voertuigen per uur gebruik te laten maken van de aanwezige infrastructuur. Op andere trajecten zal nieuwe OV-infrastructuur aangelegd moeten worden, omdat de verbinding nog niet bestaat of in zijn huidige vorm tekort schiet.

De zwakste schakel is bepalend

De keuze om met het OV te reizen (in plaats van met de auto) wordt uiteindelijk bepaald door het minst optimale element uit de totale OV-reis: als deze niet naar tevredenheid is, zal de reiziger een andere keuze maken. Het is dus belangrijk dat iemand die in de spits naar zijn werk reist ook 's avonds laat als hij na een avondvergadering naar huis wil nog een redelijke verbinding heeft. Als de reiziger zich 's avonds op de overstaphalte niet veilig voelt, kan dat ook een reden zijn om het OV als alternatief te laten schieten. Doordat het reispatroon van (OV-)reizigers de laatste jaren diffuser is geworden, worden ketenmobiliteit en de kwaliteit van het OV voor en na de spits steeds belangrijker. Daarom is het wenselijk dat het OV tot circa 20.00 uur een spitsfrequentie aanhoudt en het 's avonds geldende voorzieningenniveau tot in ieder geval 01.00 uur handhaaft en vervolgens overgaat in het nu bestaande nachtnet. Dit komt overeen met wat in de meeste Europese steden van enige omvang gebruikelijk is.

(2)

Behoeften reiziger bepalend voor waardering kwaliteit OV

Om bij de benodigde kwaliteitssprong de goede accenten te leggen is het verstandig om te kijken naar wat de reiziger zelf belangrijk vindt. Uit diverse onderzoeken blijkt dat *dé* reiziger steeds minder bestaat. Mensen worden steeds individualistischer en dat zie je terug in hun reispatronen. Toch bestaan er kwaliteitseisen die voor nagenoeg alle reizigers gelijk zijn. Het vervoersysteem dat zij gebruiken moet in ieder geval veilig en betrouwbaar zijn en bij voorkeur ook snel en eenvoudig in het gebruik. Comfort, kosten, uitstraling en imago zijn elementen die voor verschillende categorieën reizigers verschillende betekenis (kunnen) hebben. Geconstateerd wordt dat het Amsterdamse OV op een aantal basale punten nog niet voldoet aan wat de reiziger wenst. Hier zal dus de eerste stap gezet moeten worden om zowel de huidige als de potentiële OV-gebruiker een kwalitatief hoogwaardig vervoerproduct te bieden.

Dé reiziger bestaat steeds minder

Hoewel de basisbehoeften van reizigers gelijk lopen, verschilt het belang hiervan per reiziger. De verplaatsingstijd is met name belangrijk voor mensen die dagelijks van huis naar werk en terug reizen. Voor mensen die het openbaar vervoer nemen om te gaan winkelen of voor vervoer van en naar andere sociaal-recreatieve bestemmingen is reistijd een minder belangrijk element. Deze laatste groep kijkt ook naar zaken als gemak en kosten, terwijl de eerste groep dit nauwelijks een rol laat spelen. Voor alle reizigers is een veilig en betrouwbaar rijdend OV een basisbehoefte. Geconstateerd moet worden dat het klassieke onderscheid woon-werkverkeer versus sociaal-recreatief verkeer de laatste jaren steeds meer aan zeggingskracht verliest, omdat reisgedrag diffuser is geworden: mensen gaan uit hun werk eerst nog even sporten voor ze naar huis gaan, halen hun kind van de crèche of doen eerst boodschappen voor ze naar huis toe gaan. De volgende indeling beschrijft daarom beter de huidige situatie in Amsterdam:

Klassieke OV stijlen:

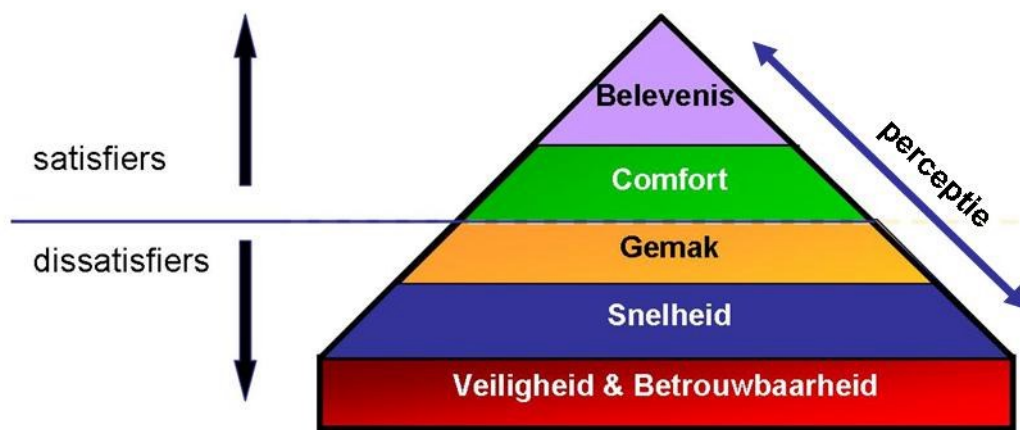
- § De *OV forens* (ongeveer 18% van de OV-reizigers) gebruikt het OV om rechtstreeks van zijn woning naar zijn werk en omgekeerd te reizen: spitsreiziger.
- § De *Scholier / Student* (ongeveer 18% van de OV-reizigers) gebruikt het OV om rechtstreeks van zijn woning naar school of universiteit en omgekeerd te reizen: (ochtend)spitsreiziger.
- § *Verzorger of huisman/vrouw* (ongeveer 14% van de OV-reizigers) gebruikt het OV om boodschappen e.d. te doen, meestal overdag.
- § *Familie- / vriendenbezoeker* (ongeveer 8% van de OV-reizigers) gebruikt het OV voor het afleggen van bezoeken, meestal na de ochtendspits of in het weekend.
- § *Toerist* (ongeveer 5% van de OV-reizigers) gebruikt het Openbaar vervoer om de stad te bezichtigen, zich naar attracties te verplaatsen en voor transport van en naar de luchthaven.

Opkomende OV stijlen:

- § *Werkende verzorger (ongeveer 11% van OV-reizigers)* gebruikt het OV om via andere bestemmingen (crèche, winkels) van zijn woning naar zijn werk en omgekeerd te reizen: spitsreiziger.
- § *De werkende genieter (ongeveer 14% van OV-reizigers)* gebruikt het OV om via recreatieve bestemmingen (café, bioscoop, restaurant) van zijn woning naar zijn werk en omgekeerd te reizen: 's ochtend in de spits, 's avonds ruim na de spits.
- § *Genieter / ontspanner (ongeveer 10% van OV-reizigers)* gebruikt het OV om naar recreatieve bestemmingen te reizen, meestal overdag en 's avonds.
- § *Een OV-zakenreiziger (ongeveer 3% van de OV-reizigers)* gebruikt het OV om zich tussen zakelijke afspraken te verplaatsen, in de spits en overdag.

Beginnen bij de basis

Om de reiziger en de potentiële reiziger voor het openbaar vervoer te behouden respectievelijk te winnen is het noodzakelijk om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen. De belangrijkste kwaliteitseisen van de reiziger liggen op het gebied van veiligheid, toegankelijkheid en betrouwbaarheid. Dit zijn basisvoorwaarden. Ook snelheid en gemak zijn aspecten die voor bijna iedere reiziger zwaar wegen. Comfort, uitstraling en imago zijn zaken waar sommige reizigers heel gevoelig voor zijn en anderen helemaal niet: zij kunnen ingezet worden om specifieke categorieën reizigers over de streep te halen. Het Amsterdamse OV is in de basis echter nog niet op orde: de dienstregeling wordt (door omstandigheden) niet stipt uitgevoerd, de reiziger ontbeert op veel plaatsen en momenten actuele reisinformatie en hij heeft nog vaak het gevoel dat het OV vele gedaanten heeft doordat vervoerders onvoldoende samenwerken. Hier dient dus de eerste slag geslagen te worden. Daarna kan de aandacht zich verleggen naar doelgroepgerichte verbeteringen.



Figuur 5: Klantwensen piramide (NS, 2006)

Veilig en toegankelijk OV

Een OV-reiziger moet zich zowel op de halte en op het station als in het voertuig veilig voelen. Sociale controle en overzicht helpen daarbij. Een veilig OV is voor de meeste reizigers een voorwaarde om van het OV gebruik te willen maken: is die veiligheid er niet, dan zal hij omzien naar andere verplaatsingsmogelijkheden. Ditzelfde geldt voor toegankelijkheid.

Betrouwbaar OV

Een belangrijk kenmerk van Openbaar vervoer is dat de reiziger, in tegenstelling tot de fietser of automobilist, afhankelijk is van een systeem. Tijdens zijn reis is de OV-reiziger slechts beperkt in staat om zijn reis te beïnvloeden. Hij moet er dus op vertrouwen dat de bus op tijd bij de halte stopt of dat de volgende metro binnen afzienbare tijd langskomt. Ook wil hij de eventuele overstappen zonder vertraging kunnen halen. Betrouwbaarheid van het OV-systeem is dus essentieel voor de reiziger: zonder deze betrouwbaarheid loopt hij het risico ergens te stranden of een grote vertraging op te lopen zonder dat hij zelf kan ingrijpen.

Punctualiteit en regelmaat

Betrouwbaarheid kent twee componenten: in de eerste plaats laat betrouwbaarheid zich vertalen in punctualiteit. Punctualiteit (het exact volgens de gepubliceerde dienstregeling rijden) is vooral belangrijk op trajecten waar het OV met lage frequenties rijdt: de bus missen betekent dan een lange periode wachten. Een andere vorm van betrouwbaarheid is regelmaat: als op een bepaald traject OV met een hoge frequentie wordt aangeboden, is het niet zozeer van belang dat alle metro's op een bepaalde tijd vertrekken, maar dat de metro's met een gelijke, korte interval langskomen. Betrouwbaarheid in absolute zin is niet te bereiken binnen het OV en dat weet de reiziger ook. Als de betrouwbaarheid gemiddeld genomen goed op orde is, zal hij een enkele misser vergevingsgezind tegemoet treden. Een teveel aan missers maakt het OV-systeem als geheel echter onbetrouwbaar.

Snel, betaalbaar en gemakkelijk OV

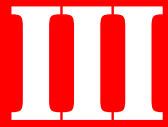
Reistijd is met name belangrijk voor de typen 'OV forens', 'werkende verzorger', 'werkende genietter' en de 'OV-zakenreiziger'. Deze groepen (in het totaal 46%) zijn eerder bereid om tijdens hun reis over te stappen dan andere groepen als dit leidt tot een kortere reistijd. De gehanteerde tarieven in het OV spelen voor sommige reizigers een grotere rol dan voor anderen. Dit staat veelal in relatie met hetgeen het OV er tegenover zet: voor een gegarandeerde zitplaats willen sommige reizigers best wat extra betalen. OV is echter bedoeld voor iedereen, dus het (normale) tarief mag geen drempel zijn. Gemakkelijk OV betekent voor de reiziger vooral dat hij geen last wil hebben van het feit dat hij met meerdere vervoerders reist. Vervoerbewijzen en (actuele) reizigersinformatie worden idealiter als maatpak, dus geïntegreerd, voor de individuele reiziger aangeboden.

Comfortabel OV

Om bepaalde groepen gebruik van het OV te laten overwegen, zal tegemoet gekomen moeten worden aan de (individuele) wensen die zij hebben. Tijdens hun reis willen mensen hun tijd zinnig of aangenaam door kunnen brengen. Voertuigen en stations moeten hier op inspelen, bijvoorbeeld door het mogelijk te maken om in de trein ongestoord te kunnen werken of lezen.

Kwaliteitssprong noodzakelijk

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) doet jaarlijks onderzoek naar de waardering van reizigers voor het openbaar vervoer binnen alle Nederlandse concessiegebieden. In dit onderzoek wordt voor de grote steden onderscheid gemaakt in de modaliteiten "bus", "tram" en "metro". Per onderzocht gebied wordt een algemeen oordeel gegeven, dat is opgebouwd uit de clusters "informatie en veiligheid", "rijcomfort", "tijd en doorstroming" en "prijs", die niet alle even zwaar meewegen. Het Amsterdamse stadsvervoer scoorde in 2006 als algemeen oordeel de waarderingen 6,9 (bus), 7,0 (tram) en 6,8 (metro). Dit is lager dan het landelijk gemiddelde (7,2). Om de huidige reizigers te behouden én nieuwe reizigers aan te trekken is een verbetering van de kwaliteit van het OV in Amsterdam noodzakelijk. De gemeente heeft de ambitie om de genoemde waarderingcijfers voor bus, tram en metro in 2012 alle op tenminste een 7,5 uit te laten komen.



Kwaliteitsverbetering

(1)

Haltes, stations en OV-knooppunten zijn goed bereikbaar en adequaat ingericht

Voor de reiziger die van het OV gebruik wil maken is het belangrijk dat hij de gewenste halte of het gewenste station makkelijk kan bereiken. Dat betekent, dat de afstand tot de halte of het station beperkt moet zijn en de weg ernaartoe veilig en goed begaanbaar. Voor reizigers die met de fiets naar de halte of het station komen, is het belangrijk dat zij hun fiets goed kunnen parkeren. Alle haltes moeten aan bepaalde minimumeisen voldoen, maar aan overstappunten en OV-knooppunten worden hogere eisen gesteld.

Alle haltes dienen aan een aantal kwaliteitseisen te voldoen

Voor alle haltes (en dus ook metrostations) geldt een aantal minimumeisen:

1. De halte is sociaal veilig: de haltes dienen van alle kanten goed zichtbaar te zijn en mogen niet aan het zicht onttrokken worden door hoge bossages of niet-transparante delen van deabri. De omgeving en de halte zijn 's avonds goed verlicht.
2. De halte biedt beschutting tegen wind en regen: dit betekent dus dat de halte is voorzien van eenabri.
3. De halte biedt de mogelijkheid om te zitten: dit is vooral gewenst voor de minder mobiele en/of oudere reiziger.
4. De halte beschikt in ieder geval over statische reisinformatie: deabri is dus voorzien van overzichten van vertrek- en aankomsttijden van de hier halterende lijnen en een lijnennetkaart. Het streven is dat in 2020 dynamische reisinformatie bij deabri standaard is. Daarnaast geldt voor de Amsterdamse haltes dat hier een omgevingsplattegrond hangt.
5. De halte (en het voertuig) is goed toegankelijk voor gehandicapten en voor mensen met kinderwagens.

Van bovengenoemde eisen kan alleen afgeweken worden als eenabri niet ruimtelijk inpasbaar is of als de realisatie financieel niet verantwoord is.

Overstaphaltes

Een reis zonder overstappen is voor de OV-reiziger het prettigst: een dergelijke reis kent geen wachttijd en risico's van een niet gelukte overstap. Aangezien openbaar vervoer een collectief systeem is, zal de reiziger zijn bestemming niet altijd zonder overstap kunnen bereiken. In de praktijk blijkt de OV-reiziger weinig moeite te hebben met één overstap in zijn reis, zeker als deze kwalitatief in orde is. Een tweede overstap binnen een reis blijkt voor diezelfde reiziger echter vaak een brug te ver, zeker als beide overstappen niet plaatsvinden tussen hoogfrequent rijdende modaliteiten en met een hoge mate van betrouwbaarheid. Een ander belangrijk gegeven is dat de reiziger een overstap binnen een bepaald systeem (van metro op metro of van tram op tram) minder vervelend vindt dan een overstap tussen twee systemen (van bus op metro of van trein op tram). In de gevallen dat een reiziger moet overstappen, doet hij dat het liefst op een plaats die aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. De overstapplaats biedt de meeste (alternatieve) doorreismogelijkheden: als de reiziger kan kiezen tussen verschillende overstaplocaties, kiest hij waarschijnlijk die locatie waar hij de

- meeste kans heeft om zijn reis zo snel mogelijk te vervolgen (in het geval zijn geplande overstap mislukt).
2. De overstap is qua loopafstand kort: de reiziger hoeft niet ver te lopen van de ene halte naar de volgende. Bij trein en metro zijn cross-platformoverstappen geliefder dan andere overstappen.
 3. De overstapleek biedt mogelijkheden om de wachttijd efficiënt en/of aangenaam door te komen: de reiziger kan een broodje, een kop koffie kopen of een krant kopen of nog wat boodschappen doen in de tijd die hij moet wachten op zijn aansluiting.
 4. De overstapleek biedt minimaal dezelfde voorzieningen als een reguliere opstaphalte.

OV-knooppunten hebben een extra aanbod aan winkelvoorzieningen

Een aantal overstapleken onderscheidt zich omdat hier heel veel reizigers overstappen tussen verschillende modaliteiten: trein, metro, tram en/of bus. Dit zijn de OV-knooppunten van de stad en deze vallen samen met de grote NS-stations en het bushart van Amsterdam Noord, het Buikslotermeerplein. Op deze OV-knooppunten is sprake van een concentratie van overstappende én wachtende reizigers. De voorzieningen op deze stations moeten dus uitgebreider zijn dan op haltes, metrostations en kleinere NS-stations. Als een reiziger de tijd die hij moet wachten nuttig of aangenaam kan besteden, beleeft hij deze overstap als minder onaangenaam. Omdat op OV-knooppunten veel reizigers vaak langer moeten wachten, zijn voorzieningen als broodjeszaken en tijdschriftenhandels op deze locaties wenselijk. Ook winkels als supermarkten, drogisterijen, stomerijen e.d. voorzien vaak in een behoefte en maken het de reiziger mogelijk om efficiënt om te gaan met zijn wachttijd. Alle OV-knooppunten in Amsterdam zouden voorzien moeten zijn van een openbaar toilet.



Figuur 6: OV-knooppunt Amsterdam Amstel. (DIVV, 2007)

Aanrij- en vertrekvoorzieningen bij OV-Knooppunten

Naast overstappen tussen de verschillende OV-modaliteiten moeten reizigers op een OV-knooppunt ook hun reis kunnen vervolgen met een (OV)huurfiets of taxi. Reizigers moeten ook opgehaald of weggebracht kunnen worden met de auto (Kiss + Ride). Dit is bij haltes en kleinere stations meestal wel mogelijk, maar bij grote OV-Knooppunten dient dit gereguleerd te worden en moet hier een vaste plek voor gereserveerd worden. Parkeervoorzieningen als Park + Bike en Park + Ride horen niet bij OV-knooppunten binnen grootstedelijke kerngebieden. Deze faciliteiten zijn bedoeld om regionale reizigers al in de regio of aan de rand van de stad over te laten stappen op het OV of de fiets.

Internationale NS-stations

OV-knooppunten die ook nog een internationaal NS-station zijn, moeten zich qua voorzieningenniveau kunnen meten met internationale vliegvelden. Dit betekent dat naast de voorzieningen die op ieder OV-knooppunt aanwezig moeten zijn ook faciliteiten aangeboden moeten worden als autoverhuur en conferentieruimtes. Dit kan in of in de onmiddellijke nabijheid van het station.

Routes naar haltes en stations dienen aan kwaliteitseisen te voldoen

Fietsers en voetgangers hebben de neiging om hun eigen weg te zoeken. Het is dus zaak om de routes naar haltes en stations logisch en rechtstreeks te laten lopen. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om oversteken met ander verkeer zoveel mogelijk te vermijden en anders te concentreren op één plaats. De routes moeten ook sociaal veilig zijn, wat betekent dat ze 's avonds goed zijn verlicht, niet aan het oog onttrokken worden door hoge bossages of gebouwen en zoveel mogelijk langs plaatsen gaan waar activiteiten plaatsvinden (en waar dus sociale controle is).

Pilot aanpak red-routes bij tramhaltes

Het ontbreken van verkeersveilige voorzieningen en de combinatie van teveel functies binnen de beperkte ruimte zijn de belangrijkste oorzaken van verkeersonveilige situaties bij tramhaltes (en op wegvakken) in het gebied binnen de Ring A10. Veel tramroutes worden hierdoor aangemerkt als zogenaamde "red-routes". Het is wenselijk om na te gaan of deze situatie verbeterd kan worden. Dit zou kunnen gebeuren door een representatieve "red-route" op genoemde aspecten door te lichten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders. Stadsdeel Oud-Zuid heeft aangeboden om een "red route" in zijn beheerareaal als pilot te nemen.

Fietsvoorzieningen bij metro- en (sneltram)stations

Bij tram- en bushaltes met een overstapfunctie dienen fietsen zo dicht mogelijk bij de halte gestald te kunnen worden. Bij metro- en sneltramstations dienen fietsen binnen maximaal 50 meter van het station gestald te kunnen worden. Bij NS-stations geldt een afstand van maximaal 200 meter (Overeenkomstig eisen in "Met de fiets naar de trein. Voorwaarden die de rijksoverheid stelt aan fietsenstallingen bij spoorwegstations." Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998). De vraag is bepalend voor het aanbod van stallingsmogelijkheden, waarbij in ieder geval een gedeelte gratis is. Bij geringe behoefte aan bewaakte fietsparkeervoorzieningen kunnen fietskluizen dienen als bewaakte stalling. Als er voldoende stallingsmogelijkheden zijn, kan het stallen van fietsen buiten de daarvoor bestemde plekken worden tegengegaan door dit bijvoorbeeld fysiek onmogelijk te maken. Op plaatsen waar fietsen hinder en/of gevaar opleveren, is handhaving op basis van de APV mogelijk. Stallingen

bevinden zich op plaatsen in of bij het NS- en metrostation, die veilig en direct bereikbaar zijn voor fietsers.

Maximale loopafstand bij overstappen bij gewone haltes en op OV-knooppunten

In Amsterdam geldt op basis van het Programma van Eisen Openbaar vervoer Concessie Amsterdam voor de periode 2006 t/m 2008/2011 een maximale loopafstand van 250 meter voor de verbinding tussen een halte en een collectieve woonvoorziening voor ouderen. Dit wordt gehanteerd om tegemoet te komen aan de fysieke beperkingen die sommige ouderen hebben. Omdat deze ouderen ook binnen het OV moeten kunnen overstappen, geldt voor overstappen een maximum loopafstand van 250 meter. Dit maximum geeft op OV-Knooppunten voldoende armslag om de verschillende stations en haltes die daar samenkomen ruimtelijk in te passen. Voor andere locaties is deze marge te groot: een overstap van bus op tram mag eigenlijk niet meer zijn dan het oversteken van een straat of kruispunt. Een overstap van tram op metro zou niet veel meer mogen zijn dan het oplopen van een trap. Daarom geldt hier een maximum loopafstand van 100 meter.

(2)

De informatie voor de OV-reiziger is actueel, makkelijk te verkrijgen en begrijpelijk

Reisinformatie in de vorm van een dienstregeling of een reisadvies is van belang voor een reiziger die zijn reis wil plannen. Actuele reisinformatie is van belang voor de reiziger die al onderweg is. Hierbij is een onderverdeling te maken tussen actuele reisinformatie in het voertuig, op de halte of op het station en actuele reisinformatie die de reiziger persoonlijk kan ontvangen, bijvoorbeeld via zijn mobiele telefoon. Natuurlijk is de (potentiële) OV-reiziger ook gediend bij eenvoudig toegankelijke, voor hem relevante en begrijpelijke informatie omtrent vervoerbewijzen en tarieven.

Toegankelijkheid reisinformatie en vervoerbewijzen

“Onbekend maakt onbemind”, luidt het spreekwoord en dat geldt zeker voor het openbaar vervoer. Voor veel mensen zijn de verschillende kaartsoorten, de vele lijnen en verschillende vertrek- en aankomsttijden een aanzienlijke barrière om überhaupt het OV als alternatief voor de auto te beschouwen. Het succes van de verschillende € 1- en € 2-kaartjes die de laatste jaren zijn geïntroduceerd als vervoerbewijs voor het OV binnen de gemeentegrenzen illustreren dat simpele concepten nieuwe reizigers kunnen trekken. Van de introductie van de OV-chipcard mag eenzelfde effect worden verwacht. De mate waarin diensten van 9292OV de “ouderwetse” dienstregelingboekjes steeds meer verdrijven als informatiebron voor de reiziger, bewijst dat de OV-reiziger liever alleen beschikt over voor hem relevante reisinformatie dan over alle beschikbare informatie, waar hij dan zelf wegwijs uit moet zien te worden. Gemak en eenvoud zijn belangrijke voorwaarden voor het verlagen van de drempel om het OV te gebruiken.

Reisinformatie in het voertuig

De informatievoorziening in de voertuigen is van zo'n niveau, dat passagiers weten waar het voertuig stopt, wat de overstapmogelijkheden zijn en of er sprake is van bijzondere omstandigheden. Dit gebeurt door het omroepen van de informatie door een chauffeur, bestuurder of conducteur. Deze informatie wordt in de voertuigen ondersteund door displays en/of bebording.

Reisinformatie op stations

De bewegwijzering op stations dient op logische plekken de juiste hoeveelheid informatie aan te geven. Een overvloed aan informatie is even slecht als een tekort hieraan. De bewegwijzering is zodanig vormgegeven dat de informatie ook van grote afstand leesbaar is en ook begrijpelijk is voor bezoekers uit het buitenland. Op perrons van metro- en treinstations en op haltes van tram- en busstations dient naast statische, ook dynamische reisinformatie aanwezig te zijn in de vorm van haltedisplays. De Stadsregio heeft het voornemen om in de periode tot 2012 binnen haar concessiegebieden in totaal 2230 displays op haltes te plaatsen. Daarbij gaat het in ieder geval om 40 verzameldisplays op OV-knooppunten en 990 hoogwaardige displays op de drukste haltes.



Figuur 7: Reisinformatie op station Bijlmer ArenA. (gemeente Amsterdam, 2007)

Persoonlijke, actuele reisinformatie

Actuele reisinformatie informeert de reiziger over zaken die zijn geplande reis (eventueel kunnen) verstoren. Bij zowel de statische als de actuele reisinformatie is een aantal zaken van groot belang: in de eerste plaats moet de informatie actueel en betrouwbaar zijn. Daarnaast moet de informatie makkelijk te verkrijgen en te begrijpen zijn. Ook heeft de reiziger behoefte aan informatie over zijn gehele reis: hij wil niet alleen informatie over het systeem waar hij op dat moment mee reist, maar ook over het systeem waar hij op overstapt. Actuele informatie hierover is op dit moment het best te leveren via services die gekoppeld zijn aan de mobiele telefoon of internet. De landelijke service 9292OV biedt sinds enige tijd diverse diensten voor internet en mobiele telefoon. Reizigers kunnen zich via hun mobiele telefoon per SMS laten informeren over vertragingen en geplande werkzaamheden op hun vooraf aangegeven reis. Hierbij worden – indien van toepassing – alternatieve routes aangegeven. Overigens is het de verwachting dat over enige jaren het Nationaal DataWarehouse (NDW) naast verkeersinformatie ook actuele informatie over het OV gaat inwinnen en distribueren. Zowel de Reisinformatiegroep als het NDW vervullen een belangrijke rol om actuele reisinformatie voor de reiziger te verbeteren en beschikbaar te maken. De gemeente zal aanvullend een stimulerende rol spelen in de ontwikkeling van een nieuwe generatie reisinformatiesystemen, vergelijkbaar met autonavigatiesystemen. Doel is dat het openbaar vervoer in de concurrentie met de auto op dit terrein niet nog meer terrein verliest.

(3)

Meer sociale veiligheid door menselijk toezicht en goed ontwerp en onderhoud

Een OV-reiziger moet zich zowel op de halte en op het station als in het voertuig veilig voelen. Ervaring leert dat sociale controle en overzicht op de omgeving de belangrijkste criteria zijn om het gevoel van veiligheid van reizigers positief te beïnvloeden. De sociale veiligheid in het voertuig wordt in bus en tram gemiddeld genomen als redelijk tot goed ervaren, met name door de aanwezigheid van de conducteur en/of de bestuurder/chauffeur. Om de service en het gevoel van veiligheid verder te versterken zal de conducteur op de tram in de toekomst niet meer in een cabine zitten. Reizigers met de metro missen dit contact met de bestuurder, waardoor deze modaliteit op dit vlak ook minder goed scoort. Menselijk toezicht, goed ontwerp en goed onderhoud zijn de pijlers voor het Amsterdamse Sociale-Veiligheidsbeleid. Het opstellen en (waar mogelijk) handhaven van uniforme regels voor het gehele OV kan bijdragen aan vermindering van de mate waarin passagiers zich aan elkaar ergeren.



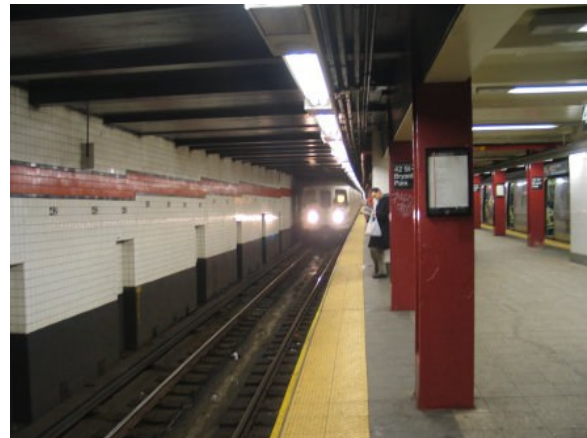
Figuur 8: Dankzij Veiligheidsteam OV, kan vervoerder zich concentreren op serviceverlening. (DIVV, 2007)

Menselijk toezicht

Door activiteit te creëren in stations en in de nabijheid van haltes en aanleidende routes wordt de sociale controle bevorderd. Op stillere uren dient het wegvallen van een deel van deze sociale controle opgevangen te worden door toezicht. Cameratoezicht kan alleen aanvullend zijn en is bedoeld om bij calamiteiten zo snel mogelijk toezichthoudend personeel ter plekke te krijgen. In beide gevallen kan het Veiligheidsteam OV een bepalende rol spelen. Dit team bestaat uit 150 medewerkers afkomstig van de regiopolitie en de dienst Stadtoezicht en handhaaft sinds 1 juni 2007 de openbare orde en veiligheid binnen het OV. Zij verrichten géén kaartcontroles. In de tram zorgt de conducteur, die wel vervoerbewijzen controleert, voor het nodige toezicht. Het is overigens wenselijk dat de conducteur zo snel mogelijk zijn controlerende en toezichthoudende functie lopend gaat uitoefenen, zoals dat nu ook in Rotterdam al gebeurt. Een lopende conducteur kan tijdens de reis een betere service aan de reizigers verlenen en beter toezicht houden. Een headset maakt het mogelijk dat hij nog steeds omroepen voor het hele voertuig kan verzorgen. Een goed moment voor de introductie van deze lopende conducteur is het moment waarop de chipcard het enige vervoerbewijs in het openbaar vervoer is geworden (begin 2009). De opheffing van de conducteurscabine scheidt ruimte voor extra zitplaatsen of kinderwagens.

Goed ontwerp en goed onderhoud

De tweede pijler van het sociale veiligheidsbeleid betreft goed ontwerp en goed onderhoud. Door stations en halteplaatsen zodanig te ontwerpen en in te richten dat de reiziger altijd zoveel mogelijk overzicht heeft en sociale controle kan plaatsvinden, wordt een bijdrage geleverd aan een betere sociale veiligheid. Lichte kleuren en meer licht helpen ook om dit gevoel van veiligheid te vergroten. Vervolgens is goed onderhoud belangrijk: een schoon metrostation, zonder afvalresten rond prullenbakken en graffiti-vrij meubilair, is een meer prettige omgeving om in te verblijven dan een station waar allemaal troep op de grond ligt en de helft van de TL-buizen stuk is.



Figuur 9: Goed ontwerp (links) verbetert sociale veiligheid. (Gemeente Amsterdam, 2006)

Poortjes op metro- en treinstations

Op metro- en treinstations vormen poortjes de fysieke barrière tussen het gebied waar iedereen mag komen en het gebied waar alleen reizigers met een geldig vervoerbewijs mogen komen. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het wenselijk dat deze poortjes zo dicht mogelijk in de buurt van de perrons staan, opdat het publieke gedeelte van het station zo groot mogelijk blijft. In de stille uren kan het eenzaam zijn op het gedeelte achter de poortjes, wat het gevoel van sociale veiligheid niet ten goede komt. Voor de poortjes kan nog enig sociaal verkeer worden gecreëerd door winkels die ook 's avonds open zijn. Verkooppunten op het perron, dus achter de poortjes, zijn (zeker in de stille uren) niet rendabel te maken.

Huisregels voor passagiers

Als reizigers wordt gevraagd naar hun grootste ergernissen in het OV, dan is misschien wel het verrassendste antwoord dat zij zich vaak ergeren aan hun medepassagiers. Daarbij gaat het niet alleen om mensen die geluidsoverlast veroorzaken of zich niet netjes gedragen, maar ook om mensen die 'veel ruimte' in beslag nemen, omdat zij in het OV reizen met bijvoorbeeld een fiets, een hond of een kinderwagen. Door introductie van marktwerking binnen het OV zijn overkoepelende afspraken die voorheen golden voor het OV in onbruik geraakt. Huisregels die vroeger bij alle vervoerders gelijk luiden, verschillen tegenwoordig van elkaar: bij de ene vervoerder is het niet toegestaan om te eten in de bus, bij de andere mag eten wel maar zonder knoeien en bij de derde is alleen het eten van ijs en snacks verboden. Het is wenselijk dat er voor de regio Amsterdam weer één set van huisregels wordt opgesteld met daaraan gekoppeld de consequenties die het heeft als reizigers zich niet aan deze regels houden. Dit geeft de reiziger én de toezichthouder (in Amsterdam: het Veiligheidsteam OV) meer duidelijkheid. Toezicht op de naleving van de huisregels is van belang, omdat de irritatie tussen reizigers anders blijft bestaan.

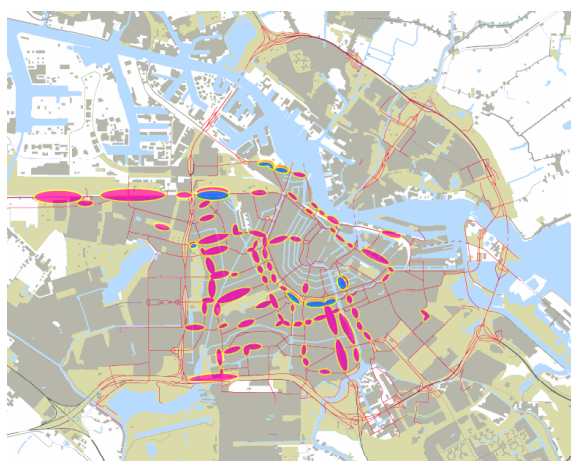
(4)

Een gezondere stad door milieuvriendelijk OV

Het ontzien van het milieu is niet alleen een zaak van (Europese) regelgeving, maar tegenwoordig zeker ook een wens van een groot deel van de bevolking. Het openbaar vervoer dient bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit in de stad en een vermindering van de totale geluidsbelasting van verkeersaders in de stad. De afgelopen jaren zijn voor verschillende milieuaspecten strengere normen opgesteld. Dit geldt onder andere voor luchtkwaliteit en geluidhinder. De aangescherpte milieuregels maken het lastig voor de stad om nieuwe projecten van de grond te krijgen. Het openbaar vervoer kan bijdragen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en de totale geluidsbelasting van verkeersaders te verminderen.

Luchtkwaliteit en geluidhinder

Zowel de luchtkwaliteit als geluidhinder worden gemeten per straat: in een straat mag een vierkante meter lucht niet meer dan 50 microgram stikstofdioxide bevatten. Bij nieuwbouw mag het wegverkeer niet meer geluidhinder veroorzaken dan 65 dB(A). Bij bestaande bouw geldt dat wijziging van een bestaande situatie (bijvoorbeeld de uitbreiding van weg- of spoorverbinding) niet mag leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting met meer dan 5 dB(A). De aangescherpte milieuregels maken het lastig voor de stad om nieuwe projecten van de grond te krijgen. Het Openbaar vervoer kan eraan bijdragen de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en de totale geluidsbelasting van verkeersaders te verminderen.



Figuur 10: Locaties waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden (DIVV, 2006)

Minder uitstoot en overlast

Amsterdam streeft ernaar dat in ieder geval in 2012, maar liefst eerder, alle OV-bussen die in Amsterdam rijden voldoen aan (minimaal) de Euro-5 norm en liever nog de strengere EEV-norm. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor de inzet van brandstofcelbussen. Met beide voertuigtypen heeft Amsterdam in de loop der jaren ervaring opgebouwd. De inzet van hybridebussen (die voor een deel op elektriciteit rijden) geeft de mogelijkheid om ook geluidsoverlast verder terug te dringen. De gemeente Utrecht gaat hier vanaf 2010 ervaring mee opdoen. Amsterdam zal dit traject met belangstelling volgen.

Groene stroom voor tram en metro

De gemeente Amsterdam maakt zoveel mogelijk gebruik van groene stroom en verwacht van de vervoerder die het tram- en metrovervoer exploiteert hetzelfde. Op dit moment maakt het GVB via een gemeentelijk grootverbruikcontract gebruik van groene stroom voor de aandrijving van tram en metro. Dat tram en metro ook in de toekomst gebruik zullen maken van groene stroom is nergens verankerd. De Stadsregio zou dit kunnen regelen door een bepaling hiertoe op te nemen in haar volgende concessie(s).

IV

Oplossingen in het netwerk

(1)

NS bepalend voor OV-knooppunten Amsterdam

Eerder in deze OV-Visie is geconstateerd dat trein- en (grotere) metrostations bijna automatisch uitgroeien tot een knooppunt waar ook overstappen plaatsvinden tussen hier halterende bussen en trams. Voor Amsterdam vervullen de intercitystations Centraal, Zuid, Bijlmer ArenA, Sloterdijk, Schiphol, Amstel en Duivendrecht, samen met het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord de rol van OV-knooppunt. De overige NS-stations in Amsterdam worden gezien als schakel in het regionale OV-netwerk. Station Zuid is het beoogde definitieve station voor de HSL en de binnenlandse Shuttles. Daarmee wordt dit station het eerste en Amsterdam Centraal het tweede, aanvullende internationale station van Amsterdam. Om het ruimtebeslag op en rond OV-knooppunten te beperken kan een bundel van lijnen vanuit hetzelfde herkomstgebied in twee delen worden opgedeeld, waarbij het ene deel doorrijdt naar een knooppunt en het andere deel haar reizigers afzet langs haltes van diverse tram- en buslijnen aan de rand van de stad. Het bufferen van voertuigen op OV-knooppunten is niet gewenst.

Acht 'Amsterdams' OV-knooppunten

De aansluiting op interregionaal OV wordt in principe alleen geboden op NS-stations. Daardoor zijn deze stations belangrijke bestemmingen voor lokaal (en intraregionaal) OV. Vervolgens zorgt de concentratie van al deze lijnen ervoor dat op deze plek niet alleen reizigersuitwisseling plaatsvindt tussen het (boven)regionale en het lokale systeem, maar ook binnen het lokale systeem zelf. In Amsterdam vervullen de volgende stations een rol als OV-Knooppunt: Amsterdam Centraal, station Zuid, Bijlmer ArenA, Station Sloterdijk en het Amstelstation. Ook Schiphol NS vervult voor een deel van Amsterdam zo'n rol. Doordat er geen rechtstreekse treinverbinding tussen enerzijds Flevoland en 't Gooi en anderzijds



Figuur 11: Knooppunten in de regio Amsterdam (Carto Studio, 2007)

Amsterdam Zuidoost/Bijlmer ArenA is, is Station Duivendrecht ook een belangrijk OV-knooppunt, maar dan voornamelijk voor de uitwisseling van metro- en treinreizigers en van treinreizigers binnen het eigen systeem. Het huidige busstation Buikslotermeerplein vormt het belangrijkste OV-knooppunt in Amsterdam-Noord, omdat hiervandaan een grote stroom buslijnen rechtstreeks naar Amsterdam Centraal rijdt. In 2013 zal deze functie voor een groot deel overgenomen worden door de Noord/Zuidlijn. De rol van het Buikslotermeerplein als OV-knoop zal daardoor nog groter worden, omdat niet alle streekbussen vanuit Waterland meer door zullen rijden naar Amsterdam Centraal.

Zeven intercitystations

Het intercitynetwerk is een interregionaal netwerk en doet dus maar een beperkt aantal stations per stad aan. Voor Amsterdam zijn de stations Amsterdam Centraal, Zuid en Bijlmer ArenA de belangrijkste intercitystations. Amsterdam Centraal biedt toegang tot het toeristisch hart van de stad (Amsterdam ontvangt gemiddeld zo'n 86.000 toeristen per dag) en de Stations Zuid en Bijlmer ArenA ontsluiten ieder een concentratie van werkgelegenheid en in toenemende mate ook grootstedelijke activiteiten. Station Sloterdijk en Schiphol NS bedienen grotendeels het westen van de stad, terwijl het Amstelstation en Station Duivendrecht (in combinatie met de metro) dit voor de oostkant van de stad doen. De NS-stations Holendrecht, Lelylaan, Muiderpoort, RAI en Science Park zijn niet van betekenis voor het intercitynetwerk, maar des te meer voor het stoptreinverkeer, dat op termijn zou moeten worden geïntegreerd met het metronetwerk van Amsterdam.

Amsterdam Centraal en Zuid: de internationale stations van Amsterdam

Station Zuid wordt ontwikkeld als het toekomstige eindpunt van de HSL vanuit Parijs en Brussel en daardoor ook van de binnenlandse Shuttles. Tot de benodigde infrastructuur in het Dok op de Zuidas is opgeleverd, eindigen de HSL-treinen nog op Amsterdam Centraal. De keuze voor station Zuid als definitief eindstation is met name ingegeven door de wens het zakelijk hart van Amsterdam rechtstreeks te verbinden met die van Brussel en Parijs. De HSL wordt primair gezien als een goed alternatief voor zakelijk vliegverkeer. Daarnaast levert het aanlanden op Station Zuid een deel van de reizigers reistijdwinst op. Zij die in de buurt van Amsterdam Centraal moeten zijn reizen even snel met de trein van Schiphol naar Amsterdam Centraal als met de HSL en de Noord/Zuidlijn via Station Zuid. De meeste reizigers moeten echter ergens tussen Station Zuid en Centraal zijn. Aanlanding op Station Zuid scheelt hen dus reistijd. Amsterdam pleit, net als de Luchthaven Schiphol, voor een snelle opwaardering van de HSL-Oost tussen Utrecht en de Duitse grens. Ook deze verbinding zou via Station Zuid moeten lopen. Daarmee wordt Station Zuid het eerste en Amsterdam Centraal het tweede, aanvullende internationale station van Amsterdam.

Efficiënt ruimtegebruik op OV-knooppunten

Uit diverse onderzoeken blijkt dat mensen overstappen binnen het OV vervelend vinden, vooral als de overstap een echte onderbreking van hun reis is (omdat ze lang moeten wachten op de aansluiting) en als onduidelijk is of de overstap zonder problemen gemaakt en gehaald kan worden. Vanuit die gedachte proberen vervoerders en vervoerautoriteiten de overstap voor OV-reizigers zoveel mogelijk te beperken, het liefst tot maximaal 1 per reis. Dit streven leidt tot een maximaal gebruik van OV-knooppunten als verzamelpunt van lokale en regionale lijnen en dus tot een grote claim op de beschikbare ruimte (inclusief toegangswegen). De gewenste ruimte is op de knooppunten echter niet altijd aanwezig of beschikbaar. Dit probleem kan onder andere opgelost worden door een bundel van lijnen vanuit hetzelfde herkomstgebied op te delen in twee delen, waarbij het ene deel doorrijdt naar een knooppunt en het andere deel haar reizigers afzet langs haltes van diverse tram- en buslijnen aan de rand van de stad. Zo zou een deel van de streeklijnen uit Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn naar station Zuid kunnen rijden en een ander deel via het metrostation Amstelveenseweg en het Haarlemmermeerstation. Reizigers kunnen dan in hun herkomstgebied kiezen voor een rechtstreekse verbinding met een lagere interval of een hoogfrequente verbinding met een (extra) overstap op een punt waar alle lijnen hetzelfde traject delen. Het ruimtebeslag op OV-knooppunten kan ook worden beperkt door bussen en trams hier niet te laten bufferen: een buschauffeur of trambestuurder mag zich op een OV-knooppunt best laten aflossen door een collega, maar het voertuig waarmee hij is gekomen moet binnen een paar minuten weer vertrokken zijn.

(2)

Goed gelegen P+R's stimuleren OV-gebruik in en naar de stad

Amsterdam wil het aantal Park+Ride-voorzieningen aan de rand van de stad en in de regio aanzienlijk vergroten om automobilisten een acceptabel alternatief te bieden als maatregelen om het autoverkeer naar Amsterdam en in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) te beperken geïmplementeerd worden. Daarnaast blijkt dat een goed gelegen P+R daadwerkelijk duidelijk voorziet in een behoefte van een bepaald type reiziger. Ook voor P+R's in de regio geldt dat de locatie van het allergrootste belang is: dicht in de buurt van een goede OV-verbinding en gelegen voor het punt waarop de dagelijkse file of een (afwijkende) vorm van Anders Betalen voor Mobiliteit begint. P+R's aan de rand van de stad dienen (ook 's nachts) door hoogwaardig OV verbonden te zijn met de binnenstad.

P+R's worden goed gebruikt.

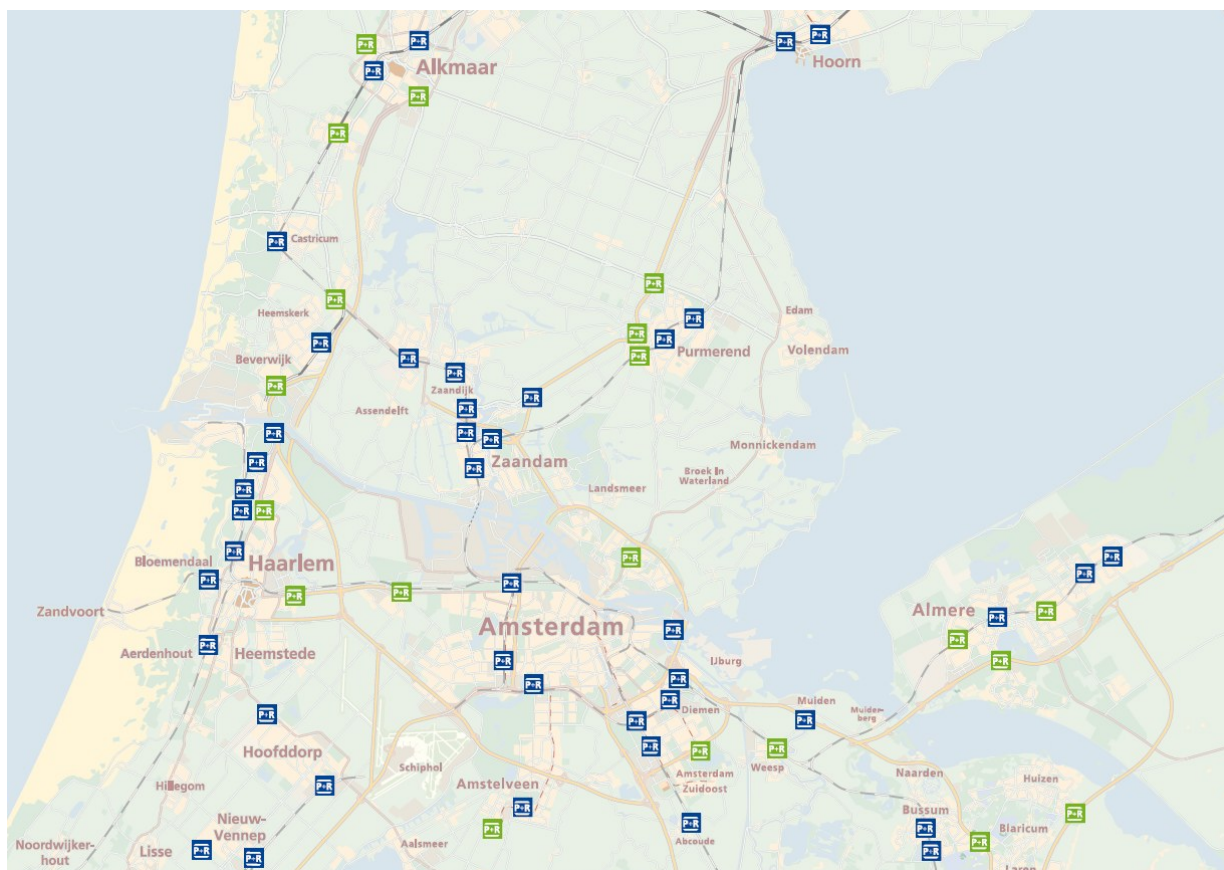
Goed gelegen P+R-terreinen voorzien duidelijk in een behoefte: vooral de P+R's bij de treinstations boven het Noordzeekanaal en de P + R's bij het Olympisch Stadion, Station Sloterdijk, de Amsterdam ArenA, en Zeeburgereiland worden intensief gebruikt. Eerste twee lopen op drukke dagen al tegen hun maximale capaciteit aan. Aan de zuidkant van Amsterdam is een aantal zogenaamde "spontane" P+R's ontstaan, onder andere bij Overamstel en de zuidkant van Buitenveldert. Amsterdam stimuleert het gebruik van lokale P+R's door gebruikers gratis vervoerbewijzen te verstrekken voor hun reis vanaf de P+R naar de binnenstad.

Meer P + R-voorzieningen gewenst

Om de luchtkwaliteit in de stad binnen de Ring A10 (exclusief Amsterdam-Noord) te verbeteren, is het wenselijk het autogebruik hier te ontmoedigen. Voor de bereikbaarheid van de regio Amsterdam is het ook wenselijk dat de druk op het snelwegennet vermindert. Invoering van hogere parkeertarieven of Anders Betalen voor Mobiliteit alleen zullen echter niet genoeg zijn om de automobiliteit te beperken. De huidige automobilist moet ook acceptabele alternatieven aangereikt krijgen in de vorm van fietsen/of OV-voorzieningen. Omdat buiten (de regio) Amsterdam het OV-voorzieningsniveau beduidend lager is dan in de stad, mag niet verwacht worden dat iedere forens of bezoeker zijn auto voor de gehele reis thuis kan laten staan. Wel kan hem op strategische plekken de mogelijkheid geboden worden om verder te reizen met een (huur)fiets of het OV. Amsterdam wil derhalve het aantal Park+Ride-voorzieningen aan de rand van de stad en in de regio aanzienlijk vergroten.

Park + Ride in de regio

De belangrijkste voorwaarde voor een goed werkende P+R in de regio is een goede locatie: dicht in de buurt van een goede OV-verbinding en gelegen vlak voor het punt waarop de dagelijkse file of een (afwijkende) vorm van Anders Betalen voor Mobiliteit begint. Uit efficiency-overwegingen is het wenselijk dat nieuwe P+R's zoveel mogelijk in de buurt van bestaande (hoogwaardige) OV-verbindingen worden gesitueerd, zodat deze niet speciaal hoeven te worden aangelegd. Daarnaast is het voor de reizigers wenselijk dat zij vanaf de door hen gebruikte P+R vrij direct per OV naar hun plaats van bestemming worden gevoerd en niet een hele ontsluitende route moet afleggen. P+R's in de regio zijn bij voorkeur gratis en de gehele dag toegankelijk.



Figuur 12: Bestaande (blauw) en potentiële (groen) P+R locaties in de regio. Op Amsterdam is ingezoomd in figuur 13. (Carto Studio, 2007)

Park+Ride aan de rand van de stad

In het Actieplan “Voorrang voor een Gezonde Stad” worden de volgende locaties benoemd als mogelijke P+R, naast de reeds bestaande P+R’s Amsterdam Arena, Olympisch Stadion, Sloterdijk en Zeeburgereiland: het Bos en Lommerplein, een terrein bij de afslag Bos en Lommer, een terrein bij metrohalte Gaasperplas, Station Lelylaan, een terrein bij de Mercuriushaven, een locatie bij de kruising Nieuwe Leeuwarderweg / IJdoornlaan, een terrein bij metrostation Overamstel, een terrein bij de Postjesweg, het Stadionplein, het Surinameplein en een terrein bij de afslag Watergraafsmeer. Vanaf deze plaatsen kunnen reizigers met tram, metro en/of trein direct doorreizen naar de binnenstad. Alleen de Mercuriushaven beschikt niet over een dergelijke voorziening en zou het best ontsloten kunnen worden met een veerverbinding of een hoogwaardige busverbinding naar Amsterdam Centraal. Het parkeerkaartje voor de P+R is bij voorkeur ook vervoerbewijs voor het OV. Waar P+R’s in de regio voornamelijk bedoeld zijn voor forenzen, zijn P+R’s aan de rand van de stad zeker ook bedoeld voor bezoekers. Het is daarom zeer wenselijk dat deze P+R’s ook ’s nachts met OV worden ontsloten en dus zijn opgenomen in de routes van de in Amsterdam rijdende nachtlijnen.



Figuur 13: Bestaande (blauw) en potentiële (groen) P+R locaties in Amsterdam. (Carto Studio, 2007)

(3)

Systemmenging riskant bij hoogfrequent railverkeer

Systemmenging maakt het mogelijk om (een deel van) de reizigers een overstap te besparen, maar de kans op technische verstoringen wordt groter en de gevolgen daarvan ook. Systemmenging is eigenlijk alleen te overwegen als de capaciteit van beide systemen nog lang niet maximaal benut wordt. Daarom is menging van het stoptreinensysteem en het metrosysteem rond Amsterdam geen optie. Doordat sneltram 51 in Amstelveen geen vrije infrastructuur heeft en op het metronet infrastructuur deelt met alle andere metrolijnen, werkt de onbetrouwbare dienstuitvoering op lijn 51 door op het hele metronet. Dit gevolg van systemmenging is onwenselijk.

Voor- en nadelen

Het is technisch mogelijk om metromateriaal over treinsporen (“zware rail”) te laten rijden. Ook kunnen trams en sneltrams enerzijds en sneltrams en metro’s anderzijds gebruik maken van dezelfde infrastructuur. Dit laatste gebeurt in de praktijk op de railverbinding tussen Amsterdam en Amstelveen, waar sneltram 51 op het traject Oranjebaan – Station Zuid de infrastructuur deelt met tramlijn 5 en op het traject Station Zuid – Amsterdam Centraal gebruik maakt van dezelfde rails, stroomvoorziening en beveiligingssystemen als de metro. Systeemmenging maakt het mogelijk om (een deel van) de reizigers een overstap te besparen. Systeemmenging is echter niet zonder beperkingen en risico’s. De afstand die voertuigen onderling in acht moeten nemen is verschillend: een zware trein moet bijvoorbeeld verder achter een relatief licht metrostel blijven dan andersom: dit kan ten koste gaan van de beschikbare capaciteit op het betreffende, gedeelde baanvak. Daarnaast verloopt de omschakeling van het ene naar het andere systeem niet altijd vlekkeloos en dit leidt in het geval van sneltram 51 geregeld tot vertragingen of verstoringen op metrostation Zuid. Deze vertraging werkt door op de andere modaliteiten waarmee de betreffende infrastructuur gedeeld wordt: in het geval van lijn 51 tramlijn 5 en/of metrolijn 50. Bij menging van het stoptrein- en metrosysteem zou een verstoring op de Ringlijn het treinverkeer tussen Duivendrecht en Utrecht kunnen ontregelen. Deze risico’s zijn niet denkbeeldig en als zij zich voordoen van groot effect. Derhalve is systeemmenging alleen een te overwegen mogelijkheid als de capaciteit van beide systemen nog lang niet maximaal benut wordt.

Menging metro en trein rond Amsterdam geen optie

De spoorcapaciteit op het net van ProRail wordt op dit moment volledig benut ten behoeve van treinverkeer van personen en goederen. Systeemmenging is daarom nu geen optie. Daarnaast zijn de perrons van trein en metro ieder afgesteld op het “eigen” materieel en dit verschilt zowel in vloerhoogte als breedte van elkaar, wat onherroepelijk leidt tot problemen ten aanzien van toegankelijkheid die alleen met hoge investeringen zijn te ondervangen.

Menging van sneltram en metro leidt tot onbetrouwbaar metronet

De systeemmenging van sneltram en metro op het traject Amstelveen – Amsterdam leidt niet alleen tot problemen door verstoringen bij de omschakeling, maar beïnvloedt ook de betrouwbaarheid van de andere Amsterdamse metrolijnen doordat sneltram 51 op het traject Westwijk – Station Zuid geen volledig vrije infrastructuur tot haar beschikking heeft: er zijn gelijkvloerse kruisingen met ander verkeer en er is medegebruik van de infrastructuur door tramlijn 5. Dit betekent dat de aankomsttijd van lijn 51 op Station Zuid niet voorspelbaar is – en deze lijn dus onbetrouwbaar. Doordat lijn 51 op het Amsterdamse metronet met alle andere metrolijnen infrastructuur deelt en de baanbeveiliging voorkomt dat twee rytuigen zich in hetzelfde baanvak bevinden, werkt de onbetrouwbaarheid van lijn 51 door op alle andere lijnen. De betrouwbaarheid van het metronet kan verbeterd worden door de railinfrastructuur in Amstelveen geheel vrij te maken van gelijkvloerse kruisingen en medegebruik. Dit betekent opwaardering tot metrokwaliteit.

(4)

Sterke vergroting capaciteit en betrouwbaarheid railsystemen mogelijk

Om de huidige reizigers meer kwaliteit te bieden en voldoende ruimte te bieden aan nieuwe, toekomstige reizigers, is vergroting van de capaciteit en de betrouwbaarheid van trein en metro noodzakelijk. De capaciteit op het trein- en metrospoor wordt voor een belangrijk deel bepaald door de baanbeveiliging. Om binnen de beperkingen van de baanbeveiliging een zo groot mogelijk aantal zit- en staanplaatsen per uur aan te bieden zal de capaciteit per rytuig zo groot mogelijk gemaakt moeten worden. Ook de invoering van het automatisch rijden kan hieraan bijdragen. Ontvlechting van netwerken levert de grootste winst op voor capaciteit en betrouwbaarheid. Ontvlechting maakt aanzienlijke frequentieverhogingen mogelijk, maar deze frequentieverhogingen zijn tegelijkertijd ook voorwaarde voor ontvlechting, omdat ontvlechting voor een deel van de reizigers een (extra) overstap oplevert. Ontvlechting van het NS-netwerk door invoering van 4-sporigheid in en rond Amsterdam is gewenst. Infrastructurele maatregelen moeten voorkomen dat een verstoring op één plek in het netwerk de dienstuitvoering op het hele net beïnvloedt.

Vergroting capaciteit en betrouwbaarheid noodzakelijk

Op dit moment lopen de Ringlijn en de metro's in de Oostbuis tijdens de spits tegen de grenzen van hun capaciteit aan: reizigers worden geconfronteerd met overvolle metro's, waardoor het in- en uitstappen langer duurt en de metro's op hun beurt weer onregelmatiger gaan rijden. Hetzelfde geldt voor de treinverbindingen met Almere en West-Friesland. Om de kwaliteit voor de huidige reiziger te verbeteren en plaats te maken voor de verwachte extra reizigers in de toekomst is het van belang om de capaciteit en daarmee ook de betrouwbaarheid van deze railsystemen te vergroten.

Baanbeveiliging bepaalt frequentie van metro en trein

De capaciteit op het spoor wordt voor een belangrijk deel bepaald door de baanbeveiliging. Zo wordt de maximale capaciteit van de Noord/Zuidlijn gedicteerd door het "safe haven principe" waarbij iedere metro in de tunnel bij calamiteiten altijd door moet kunnen rijden naar het volgende metrostation. Het aantal metro's dat zich gelijktijdig in de tunnel kan bevinden is dus per richting even groot als het aantal ondergrondse stations. De maximale frequentie van de Noord/Zuidlijn is daardoor 20 keer per uur. Toepassing van het "safe haven principe" in de Oostbuis maximeert het aantal ritten per uur per richting tot 24. Deze maximale capaciteit kan alleen benut worden als alle metro's binnen het juiste tijdvak de tunnel inrijden. Komt een metro te laat aan om gebruik te kunnen maken van "zijn" tijdvak, dan mag hij de tunnel niet in en moet hij noodgedwongen eindigen op de laatste halte voor de tunnel waar hij nog kan keren. Voor de lijnen die gebruik maken van de Oostbuis is dat bijvoorbeeld Station Spaklerweg.

Maximale capaciteit per rytuig

Om binnen de beperkingen van de baanbeveiliging een zo groot mogelijk aantal zit- en staanplaatsen per uur aan te bieden zal de capaciteit per rytuig zo groot mogelijk gemaakt moeten worden. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met de behoefte van reizigers aan een zitplaats. Op korte ritten willen reizigers niet per se zitten, maar als de reis langer dan 10 minuten duurt is een zitplaats meestal

wel gewenst. Daarnaast zijn er altijd reizigers die wél behoefte hebben aan een zitplaats, bijvoorbeeld omdat zij fysiek niet in staat zijn lang in een voertuig te blijven staan. Binnen deze randvoorwaarden kan de capaciteit van een voertuig op verschillende manieren gemaximaliseerd worden. Zo zet de NS op drukke trajecten dubbeldekstreinen in en rijden stad- en streekvervoerders vaak met geleed materiaal. De lengte en breedte van een voertuig spelen ook een belangrijke rol, maar ook hier is niet alles mogelijk: de Noord/Zuidlijn zal met rijtuigen van 120 meter lengte gaan rijden, maar zonder aanpassing van de haltes in Amstelveen en Buitenveldert zal de Noord/Zuidlijn hier nooit kunnen gaan rijden: de haltes zijn daar slechts 65 meter lang. Daarnaast is metromaterieel 35 cm breder dan (snel-)trammaterieel. Ook hierop zullen de perrons aangepast moeten worden.

Doorstroming in het voertuig

Op lijnen die veel gebruikt worden voor korte ritten is de doorstroming binnen het voertuig van groot belang voor de halteertijd en de benutting van de maximale capaciteit. Geheel doorlopbare metrorijtuigen met langsbanken spelen in op deze behoefte, net als stadsbussen met meer sta-opervlak (in vergelijking met streekbussen).

Automatisch rijden vergroot betrouwbaarheid netwerk

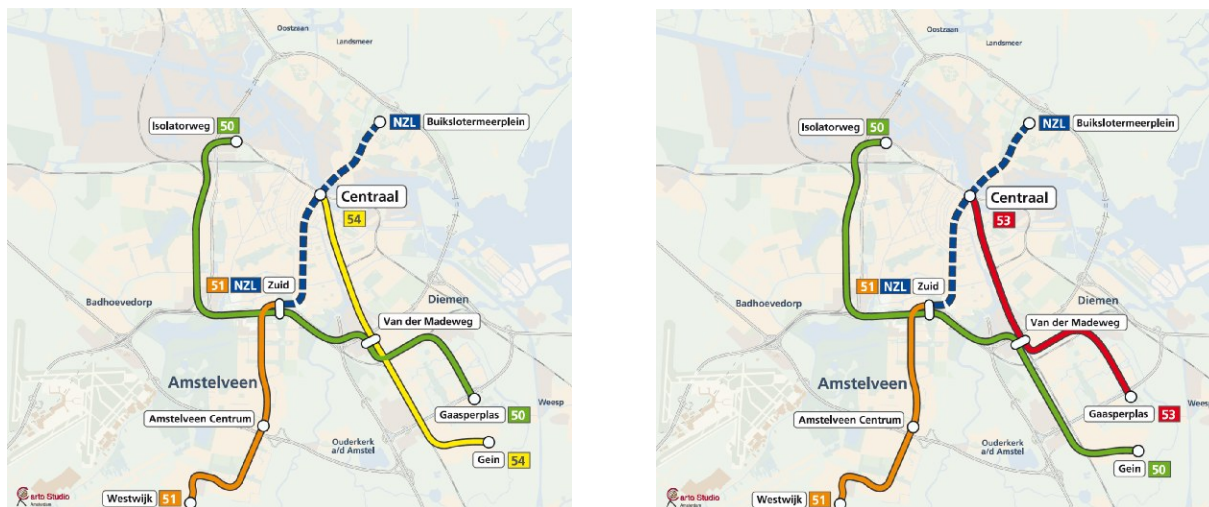
Een hoge betrouwbaarheid van het netwerk maakt het mogelijk de maximale capaciteit op het net bijna totaal te benutten. Automatische systemen, waarbij een rijtuig zichzelf van station naar station beweegt, bieden een veel hogere betrouwbaarheid dan systemen waarbij mensen de voertuigen besturen: de regelmaat is groter en daardoor de gemiddelde halteertijd kleiner. Wereldwijd wordt 75% van de nieuwe metrolijnen uitgerust met automatisch rijden. Voor gerenoveerde metronetten is dit 45%. Invoering van automatisch rijden heeft ook andere voordelen. Zo is het systeem veiliger, omdat menselijke fouten worden uitgesloten en omdat het de mogelijkheid geeft op afstand bij te sturen bij calamiteiten. Ook kan automatisch rijden piekbelasting in de energievoorziening voorkomen door afstemming van de momenten waarop metrotreinen optrekken of afremmen. Automatisch rijden kan in verschillende vormen worden toegepast. De meest vergaande is onbemand rijden. Invoering van deze vorm bespaart personeelskosten en maakt frequentieverhogingen minder kostbaar. Een onderzoek naar de scenario's voor automatisch rijden wordt op korte termijn afgerond.

Ontvlechting van netwerken levert grootste winst op t.a.v. capaciteit en betrouwbaarheid

De mogelijkheden voor maximale benutting van de aanwezige capaciteit op een railtraject zijn het grootst als iedere lijn gebruik kan maken van zijn eigen infrastructuur. De exploitatie kan dan niet beïnvloed worden door verstoringen op andere lijnen en er hoeft geen ruimte gereserveerd te worden voor het in- en uitvoegen van andere lijnen. Daarnaast kan binnen de maximale capaciteit iedere gewenste frequentie worden gereden en dus per lijn worden afgestemd op de vervoervraag. Afstemming met frequenties van andere lijnen om een regelmatige bediening van de gezamenlijke haltes te realiseren is niet nodig. Doordat op het Amsterdamse metronet alle lijnen infrastructuur met elkaar delen, kan iedere lijn nu niet vaker dan 8 maal per uur rijden. Dit beperkt de capaciteit enorm, zoals blijkt uit de tabel op de volgende bladzijde.

Metrotraject	Maximale frequentie per uur		
	Huidige situatie	Situatie zonder sneltram 51 op traject Station Zuid – Amsterdam Centraal (incl. Noordzuidlijn)	Totaal ontvlochten metronet (incl. Noordzuidlijn)
Amsterdam Centraal - Spaklerweg	24	24	24
Isolatorweg - Zuid	8	12	24
Van der Madeweg - Gein	16	24	24
Van der Madeweg - Gaasperplas	8	12	24
Buikslotermeerplein - Zuid	-	20	20

Een ontvlochten netwerk leidt ertoe dat reizigers minder rechtstreekse verbindingen hebben en dus in sommige gevallen geconfronteerd zullen worden met een (extra) overstap. Binnen een betrouwbaar en hoogfrequent rijdend systeem is het bezwaar tegen zo'n overstap gering: ontvlechting is dus niet alleen nodig om frequentieverhogingen mogelijk te maken: een hoge frequentie is ook voorwaarde voor de acceptatie van ontvlechting. Voorwaarde voor ontvlechting is dat het een meerwaarde oplevert voor de reiziger: per saldo moeten meer reizigers er op vooruit gaan. Ten behoeve van de Amsterdamse Metronetstudie is een modelberekening gemaakt, gebaseerd op een totaal ontvlochten metronetwerk (Isolatorweg – Gaasperplas, Amsterdam Centraal – Gein en Buikslotermeerplein – Amstelveen Centrum) in 2020. Hieruit blijkt dat in dit geval het aantal gemaakte overstappen ten opzichte van een niet ontvlochten netwerk gelijk blijft. De oorzaak hiervan is dat de trein tussen Station Zuid en Bijlmer ArenA bij deze doorgerekende variant de functie van de huidige lijn 50 op deze verbinding nagenoeg geheel overneemt.



Figuur 14: Twee varianten van een totaal ontvlochten metronetwerk. (Carto Studio, 2007)

Viersporigheid noodzakelijk voor gewenste ontvlechting intercity- en stoptreinsysteem NS

Het feit dat intercity's en stoptreinen op een aantal trajecten in en rond Amsterdam gebruik maken van dezelfde infrastructuur leidt tot onderbenutting van de overige delen van de railinfrastructuur voor de trein (zoals de onlangs aangelegde Hemboog): om te voorkomen dat intercity's achter stoptreinen blijven hangen die zij niet kunnen passeren, wordt het aantal stoptreinen op bepaalde trajecten bewust laag gehouden. Viersporigheid, waarbij zowel intercity als stoptrein hun eigen infrastructuur hebben, maakt vergroting van het aantal intercitytreinen en stoptreinen van en naar Amsterdam mogelijk. Op dit moment zijn de Amsterdamse Westtak het traject Muiderpoort-Diemen en de Zuidtak nog tweesporig. Ook de verbinding met het Noorden van Noord-Holland is nog niet viersporig.

Uitbreiding van de spoorcapaciteit op het traject Duivendrecht – Weesp is noodzakelijk voor de goede afwikkeling van reizigers- en goederenverkeer vanuit onder andere Almere. Tot de gewenste viersporigheid is gerealiseerd zal de aanwezige treininfrastructuur maximaal benut moeten worden voor het reizigersverkeer. Dit betekent dat het goederenvervoer op de trajecten Amsterdam-Utrecht en Amsterdam Zuid-Weesp zo ver mogelijk verminderd moet worden om plaats te maken voor personenvervoer en dat de benutting van bestaande baanvakken geoptimaliseerd moet worden. De spoorplannen van de Minister van Verkeer en Waterstaat die 19 november aan de Tweede Kamer zijn aangeboden voorzien in dat laatste, niet in het eerste. Ontvlechting op basis van herkomst (intercity's en stoptreinen vanuit Flevoland, intercity's en stoptreinen vanuit 't Gooi) is alleen acceptabel onder dezelfde conditie als genoemd voor het Amsterdamse metronet: alleen bij een hoge frequentie op alle betrokken corridors is een dergelijke ontvlechting acceptabel.

Stoptreinsysteem omvormen tot Amsterdamse Regio Trein (ART)

Het realiseren van volledige viersporigheid op het treinenet biedt kansen voor een Amsterdamse Regio Trein. Als de huidige intercity en de sprinter kunnen worden ontvlochten kan de sprinter een duidelijkere regionale rol krijgen. De Amsterdamse Regio Trein kan een van het landelijk net losstaand treinproduct worden dat nog beter aansluit op de regionale vervoerbehoefte. Daarnaast zijn de afstemmingsmogelijkheden met het regionale en stedelijke net beter. Een dergelijk treinproduct past in de ambitie van de regio.

Een betrouwbaar net is voorbereid op verstoringen

Verstoringen kunnen zich altijd voordoen. De mate waarin een verstoring op een bepaalde plek in het netwerk de dienstuitvoering op het hele net kan beïnvloeden, bepaalt voor een belangrijk deel de betrouwbaarheid van dit netwerk. Daarom is het wenselijk dat metro- en treinsporen met enige regelmaat zijn voorzien van kruiswissels en dat de infrastructuur voor het tramnetwerk voorziet in een behoorlijk aantal keerlussen en verbindingssporen en –bogen. In de afgelopen jaren is in dit soort voorzieningen te weinig geïnvesteerd: een aantal keerlussen is verwijderd en de keerlus bij de PTA is bijvoorbeeld niet te gebruiken vanuit de richting IJburg. Dit soort knelpunten op het tramnetwerk zullen de komende jaren in beeld gebracht en verholpen moeten worden om de betrouwbaarheid van de tram als stedelijk vervoersysteem te verbeteren.

(5)

Kwaliteitsverbetering door frequentieverhogingen en uitbreiding bus en metro

De modaliteiten metro en bus zijn het meest geschikt om hoogwaardige OV-verbindingen tussen stad en regio te realiseren. Daar waar het niet mogelijk is om een punctuele dienstuitvoering te verzorgen is het aanbieden van hoogfrequent OV een adequate oplossing om de kwaliteit van het openbaar vervoer aanvaardbaar te houden.

Metro biedt mogelijkheden voor goed intraregionaal HOV

Als we uitgaan van het niet toepassen van systeemenging, dan kunnen hoogwaardige OV-verbindingen binnen de regio met vier verschillende systemen worden vormgegeven: stoptrein, metro, tram en bus. Het is niet te verwachten dat er in de Amsterdamse regio op korte termijn nieuwe

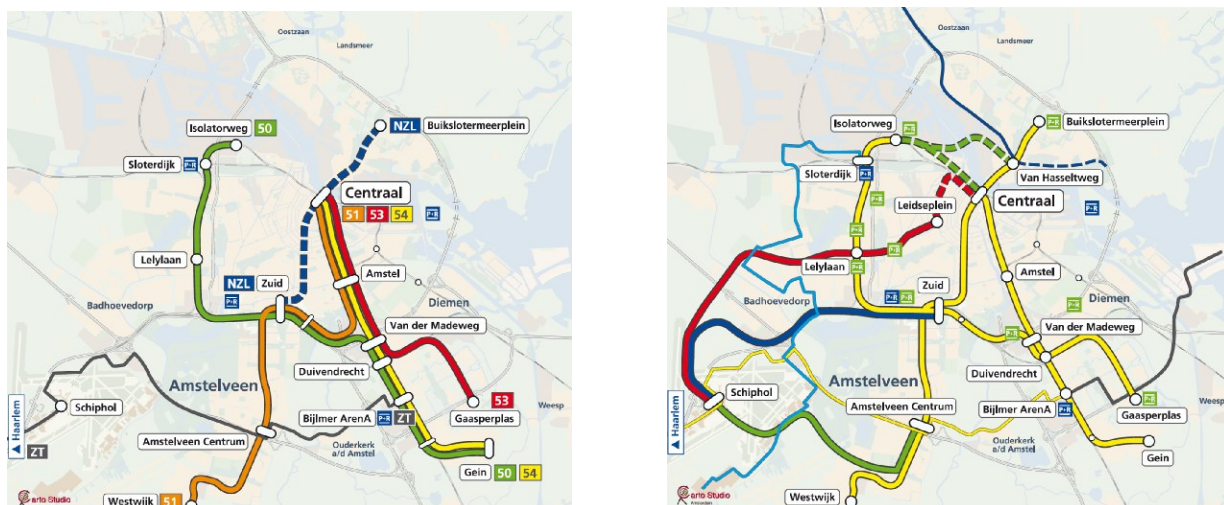
treinracsés aangelegd zullen worden, uitgezonderd een eventuele nieuwe verbinding tussen Amsterdam en Almere. In het programakkoord “Mensen maken Amsterdam” wordt de wens uitgesproken om het Amsterdamse metronet uit te breiden met verbindingen naar Amstelveen, Schiphol, Almere, Zaanstad en Purmerend. De beperkte financiële middelen maken dat niet al deze verbindingen in de komende decennia gerealiseerd kunnen worden. Dit betekent dat er geprioriteerd moet worden. Doordat vervlechting op het metronet de mogelijkheden voor benutting van de maximale capaciteit van het net beperkt, is het wenselijk om metrolijnen bij de huidige (voorzien) uiteinden zo min mogelijk te vertakken. Ook dit vraagt om duidelijke afwegingen.

Ook de bus biedt mogelijkheden voor goed intraregionaal HOV

De Zuidtangent die sinds enige jaren tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Amsterdam-Zuidoost rijdt heeft aangetoond dat het goed mogelijk is om met de bus een hoogwaardige OV-voorziening te realiseren. Daarmee is de bus een goed alternatief op plaatsen waar (nog) geen verlenging van de metro gerealiseerd kan worden, mits deze met een zekere kwaliteit in de markt wordt gezet. Voorwaarde van slagen is wel dat de doorstroming gegarandeerd wordt: iets dat in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) van Amsterdam moeilijk te realiseren valt. Uitbreiding van het Amsterdamse tramnet richting omliggende gemeenten zal op netwerkniveau geen hoogwaardige OV-verbinding opleveren. Binnen de Ring A10 heeft de tram nauwelijks de beschikking over eigen, volledig vrije infrastructuur en beperkt prioriteit bij de verkeersafwikkeling. Dit zorgt voor een weinig betrouwbare dienstuitvoering: vertragingen die in de stad zijn opgelopen zullen doorwerken op het traject buiten de stad, ook als de lijn daar wel de beschikking heeft over eigen, hoogwaardige OV-infrastructuur. Realisatie van meer eigen infrastructuur en prioriteit voor de tram in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) is, door de schaarse ruimte en de vele ruimteclaims, niet mogelijk

Hoogfrequent OV noodzakelijk als punctualiteit niet kan worden gegarandeerd

In het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) kan de doorstroming van het OV niet worden gegarandeerd. Derhalve is het zeker overdag moeilijk om tot een betrouwbare dienstuitvoering te komen. Als alternatief voor punctueel OV kan hoogfrequent OV worden aangeboden. Voor de reiziger heeft dit ongeveer hetzelfde effect: hij hoeft bij de halte gekomen niet al te lang op zijn vervoer te wachten.



Figuur 15: Links het huidige HOV-netwerk (metro+bus), rechts alle varianten voor het toekomstige HOV-netwerk (metro+bus) (Carto Studio, 2007)

(6)

Hoogste prioriteit voor doortrekken Noord/Zuidlijn naar Amstelveen

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen Centrum heeft verschillende voordelen: reizigers ten zuiden van Amsterdam krijgen een beduidend snellere verbinding met de Amsterdamse binnenstad en de betrouwbaarheid van het totale metronet wordt vergroot. Het verdwijnen van lijn 51 op het traject Amstelveen Centrum – Amsterdam Centraal leidt in een beperkt aantal gevallen tot een extra overstap en heeft met name gevolgen voor de verbinding station Zuid – Amstelstation. Deze verbinding zal in de vorm van een HOV-bus of –tram hersteld moeten worden. Het aantal haltes op het traject station Zuid – Amstelveen Centrum zal kleiner worden.

Voordelen doortrekking Noord/Zuidlijn naar Amstelveen

Volgens de bestaande plannen zal de Noord/Zuidlijn gaan rijden tussen het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord en station Zuid. Doortrekking van deze lijn in zuidelijke richting heeft vier belangrijke voordelen. In de eerste plaats krijgen reizigers in Buitenveldert en Amstelveen een rechtstreekse en veel snellere verbinding met de binnenstad van Amsterdam. Reizigers vanuit Uithoorn en Aalsmeer kunnen, als deze via een halte van de Noord/Zuidlijn in Amstelveen worden geleid, ook eerder profiteren van deze snelle verbinding. Dit kan het aantal streekbussen dat noodzakelijkerwijs binnen de Ring A10 en/of de Zuidas rijdt verlagen, hetgeen ten goede komt aan de verlaging van de verkeersdruk aldaar. Dit is een tweede voordeel. Het derde voordeel is dat de Noord/Zuidlijn in Amstelveen een goede keermogelijkheid geboden kan worden, wat niet mogelijk is bij station Zuid: de keermogelijkheid daar is zodanig beperkt dat een betrouwbare exploitatie van de Noord/Zuidlijn bij een groeiende vervoervraag niet volledig gegarandeerd zal kunnen worden. Een laatste voordeel is dat met deze verlenging de systeemmix van (snel)tram en metro tot het verleden zal behoren, wat goed is voor de betrouwbaarheid van en capaciteit op het metronet. Vervoerprognoses geven aan dat doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot Amstelveen-Centrum een verantwoorde investering is.



Figuur 16: De Noord/Zuidlijn doorgetrokken naar Amstelveen Centrum. (Carto Studio, 2007)

Gevolgen doortrekking Noord/Zuidlijn in Amstelveen en Buitenveldert

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat bij doortrekking van de Noord/Zuidlijn Amstelveen Centrum gaat fungeren als eindhalte: hier is een volwaardige keervoorziening te realiseren in combinatie met een cross-platform overstap op de sneltram, die tussen deze halte en Amstelveen Westwijk kan gaan pendelen. Verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Westwijk wordt op termijn niet uitgesloten, maar heeft voor de periode 2008-2020 geen prioriteit. Op het traject Station Zuid – Amstelveen Centrum zullen ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd moeten worden en zullen haltes worden

samen gevoegd. Na doortrekking van de Noord/Zuidlijn valt de betreffende railinfrastructuur onder het metroregime, waardoor tramlijn 5 hier niet meer kan rijden. Met een doorgetrokken Noord/Zuidlijn wordt de totale capaciteit op het traject Amstelveen Centrum – station Zuid echter groter dan nu het geval is.

Gevolgen doortrekking Noord/Zuidlijn voor het Amsterdamse metronet

Na doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen is het mogelijk om lijn 51 op het traject Amsterdam Centraal – Station Zuid als volwaardige metrolijn te exploiteren. De lijn kan daarbij worden verlengd van Station Zuid tot Station Isolatorweg en zo worden gebruikt om de Ringlijn op dit traject te versterken. Dit leidt tot de volgende maximale capaciteiten op het metronet:

Metrotraject	Maximale frequentie per uur	
	Huidige situatie	Situatie na doortrekken Noordzuidlijn (zonder ontvlechten)
Amsterdam Centraal - Spaklerweg	24	24
Isolatorweg - Zuid	8	16
Van der Madeweg - Gein	16	16
Van der Madeweg - Gaasperplas	8	8
Buikslotermeerplein - Zuid	-	20

Als de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen wordt gecombineerd met een verdere ontvlechting van het metronet, zal de directe relatie tussen enerzijds Station Zuid en anderzijds het Amstelstation en de metrostations in de Oostbuis verdwijnen. De vervoerspanning tussen deze stations is niet al te groot. Metror reizigers moeten dan overstappen op het station Van der Madeweg of gebruik maken van alternatieve bus- of tramverbindingen. Een reële mogelijkheid hiervoor is de doortrekking van een HOV-busverbinding vanuit Schiphol of Amstelveen via de De Boelelaan, de Europaboulevard, de Rooseveltlaan en de Vrijheidslaan. Hier is, in tegenstelling tot veel andere plaatsen in het gebied binnen de Ring A10, voldoende ruimte voor vrije OV-infrastructuur.

(7)

Metroverbinding Amsterdam – Schiphol dringend gewenst

In de SAAL-studie van het Rijk wordt gekeken naar mogelijkheden voor verbetering van het OV tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Los van een aantal no-regretmaatregelen in 2013 op het spoor en spoormaatregelen in 2020 worden voor 2030 geen nieuwe structurele oplossingen verwacht. Amsterdam wil echter voor die tijd al een directe metroverbinding tussen Schiphol en de Amsterdamse binnenstad. Hiervoor zijn drie varianten: doortrekking van de Noord/Zuidlijn langs de A4 naar Schiphol, doortrekking van de Noord/Zuidlijn via Amstelveen naar Schiphol of aanleg van een nieuwe metrolijn tussen Schiphol, de Westelijke Tuinsteden, Oud West en de binnenstad. Op de korte termijn is het instellen van een met de Zuidtangent vergelijkbare, hoogwaardige busverbinding tussen Station Sloterdijk, de Westelijke Tuinsteden en Schiphol Oost en Schiphol Rijk zeer wenselijk.

Planstudie OV SAAL

In de Rijksstudie Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (SAAL), waarin ook Amsterdam participeert, wordt voorgesteld om het OV op de betreffende corridor te verbeteren door tot 2013 een aantal zogenaamde no-regretmaatregelen door te voeren op het spoor, zoals toepassing van dynamisch verkeersmanagement op het traject Schiphol–Duivendrecht, integrale 4-sporigheid van de (vork-) aansluiting Riekerpolder tot de aansluiting met de Utrechtboog, een goederenwachtspoor ter hoogte van Venserpolder op het traject Duivendrecht–Diemen Zuid, de aanleg van extra sporen in Hilversum en Almere en het oplossen van het capaciteitsknelpunt Vechtbrug. Rond 2020 zou de hele spoorverbinding Schiphol–Amsterdam–Almere 4-sporig moeten zijn. Structureel andere oplossingen in de vorm van bijvoorbeeld een nieuwe metro-, spoor- of RER-verbinding worden niet voorzien voor 2030. In fase 1 van de SAAL-studie is vooral gekeken naar de relatie Almere–Amsterdam en in mindere mate naar het traject Schiphol–Amsterdam. In de vervolgfase komt het westelijk deel van de corridor nadrukkelijker in beeld. Uit de SAAL-studie blijkt ook dat dit eigenlijk twee gescheiden trajecten zijn: enerzijds is een zware vervoerrelatie te zien tussen Almere en Amsterdam Zuidoost/Bijlmer ArenA en anderzijds tussen het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) van Amsterdam en Schiphol. Amsterdam wil rond 2030 kunnen beschikken over een directe metroverbinding tussen de binnenstad en Schiphol.

Drie varianten

Er bestaan verschillende mogelijkheden voor een metroverbinding tussen Schiphol en de Amsterdamse binnenstad: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vanaf station Zuid via de A4 naar Schiphol, doortrekking van de Noord/Zuidlijn via Amstelveen (Westwijk) naar Schiphol en de aanleg van een nieuwe metroverbinding met de luchthaven via Badhoevedorp, Osdorp, Slotervaart en Oud-West. In de binnenstad kan deze metrolijn worden doorgetrokken naar Amsterdam Centraal, waar een fysieke koppeling met de Oostbuis mogelijk is.



Figuur 17: Drie metrovarianten Amsterdam - Schiphol. (Carto Studio, 2007)

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn langs de A4 naar Schiphol

Deze variant is lange tijd gezien als voorkeursvariant: een doorgetrokken Noord/Zuidlijn voorziet in een snelle en rechtstreekse verbinding tussen de luchthaven en de binnenstad en biedt de mogelijkheid om het bedrijventerrein Riekerpolder en de toekomstige tweede luchthaventerminal te ontsluiten met een eigen metrostation. De beperkte capaciteit in de Noord/Zuidlijntunnel als gevolg van het “safe haven principe” werpt echter de vraag op of het wenselijk is om de Noord/Zuidlijn aan de zuidkant zowel naar Schiphol als naar Amstelveen te vertakken. Dit leidt immers tot een lagere frequentie in de tunnel dan maximaal mogelijk is. Daarnaast loopt deze variant parallel aan de spoorverbinding tussen Amsterdam en de luchthaven en lijkt het er, in tegenstelling tot eerdere berichten, op dat de bestaande spoorcapaciteit in de Schipholtunnel nog wel intensiever kan worden

benut. De urgentie om de spoorverbinding te ontlasten lijkt dus minder groot dan eerder werd gedacht. Een aandachtspunt bij deze variant is dat deze een RER-systeem tussen Schiphol, Amsterdam Zuid en Almere op eigen baan onmogelijk maakt. Deze is dan nog wel te realiseren in een vorm waarbij RER en stoptrein van dezelfde sporen gebruik maken.

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn via Amstelveen naar Schiphol

In deze variant rijden alle metroritten die door de Noord/Zuidlijntunnel gaan via Amstelveen Centrum door naar Schiphol. Deze verbinding is ruimtelijk op twee manieren in te passen: langs de A9 en via Amstelveen Zuid. Voordeel van deze variant is dat er geen vervlechting plaatsvindt en de maximale capaciteit in de Noord/Zuidlijntunnel benut kan worden. Nadeel van deze variant is dat de reistijd vanaf Schiphol-Centrum naar de binnenstad groot is en de tweede terminal niet wordt aangedaan. Aandachtspunt is de eventuele concurrentie tussen deze variant en de bestaande Zuidtangent als gekozen wordt voor doortrekking langs de A9.

Aanleg van een nieuwe metrolijn tussen Schiphol en Amsterdam

In deze variant wordt een nieuwe metroverbinding aangelegd tussen Schiphol Centrum, de toekomstige locatie van de tweede terminal, Badhoevedorp, Osdorp, Slotervaart, Oud-West en de binnenstad, met Amsterdam Centraal als mogelijk eindpunt. Deze lijn is eerder onderzocht en heeft een hoge vervoerspotentie, mede omdat hij op het genoemde traject tussen Osdorp en het Surinameplein de tramlijnen 1 en 17 vervangt en in de Westelijke Tuinsteden veel mensen wonen die op Schiphol werken. Het genoemde tracé kan tussen Schiphol en de begraafplaats Westgaarde grotendeels bovengronds worden aangelegd. Vanaf Westgaarde tot de Lelylaan zal de metro ondergronds moeten rijden. Op de Lelylaan kan het huidige tramtracé worden omgebouwd. De A10 wordt gepasseerd met behulp van een viaduct. Vanaf het Surinameplein kan het tracé ondergronds worden voortgezet tot aan de Nassaukade en vandaar óf via de westelijke binnenstad naar het Centraal Station óf naar het Noord/Zuidlijnstation Vijzelgracht. Eerstgenoemde locatie leent zich hier het best voor, omdat hier meer ruimte is om overstappende reizigers te faciliteren. Het ondergrondse tracé kan grotendeels via bestaande waterwegen worden aangelegd door middel van het afzinken van tunneldelen. Voordelen van deze variant zijn dat deze een snelle, rechtstreekse verbinding met het centrum biedt, de tweede terminal wordt ontsloten en dat tegelijkertijd het OV in het zuidelijk deel van Parkstad een nieuwe impuls krijgt. Doordat het hier gaat om een totaal nieuwe metrolijn is geen sprake van vervlechtigingsproblemen.

Westtangent

Op korte termijn kan de OV-verbinding tussen de Westelijke tuinsteden en de luchthaven worden verbeterd door instelling van een hoogwaardige OV-Verbinding met eigen infrastructuur, vergelijkbaar met de Zuidtangent, tussen Station Sloterdijk en Schiphol Rijk. Deze verbinding zou idealiter lopen via de Basisweg, de Noordzeeweg en de Australiëhavenweg in Westpoort en vervolgens in Geuzenveld / Slotermeer en Osdorp overstappen bieden op de tramlijnen 13, 1 en 17. Vervolgens kan



Figuur 18: Westtangent (Carto Studio, 2007)

via Nieuw-Sloten óf Badhoevedorp naar Schiphol Noord gereden worden, waar een overstap op de Zuidtangent wordt geboden. Vanaf die plek kan doorgereden worden naar Schiphol Oost en Schiphol Rijk (en later eventueel de Werkstad A4). De exacte tracékeuze is uiteraard afhankelijk van welke metroverbinding naar Schiphol uiteindelijk de voorkeur geniet: paralleliteit met de hierboven beschreven metrovariant via Osdorp en Slotervaart lijkt niet wenselijk. Aanleg van een Westtangent heeft een aantal belangrijke voordelen. In de eerste plaats krijgen mensen die wonen in de Westelijke Tuinsteden en werken op Schiphol een betere OV-verbinding. Ook wordt verwacht dat de tramlijnen in dit gebied beter benut zullen gaan worden, omdat nu ook aan de westkant van de stad een snelle OV-as komt waarop overgestapt kan worden. De Westtangent kan ook leiden tot nieuwe (economische en) ruimtelijke ontwikkelingen langs het gekozen tracé en biedt de mogelijkheid het werkgebied Westpoort beter te ontsluiten door aanleg van een halte ter hoogte van de huidige AFAC, waar een OV-fietsverhuurpunt kan worden opgezet.

De grootschalige plannen voor een Westtangent (of mogelijk een metro) in Nieuw-West kunnen een behoorlijke impact hebben op het openbaar vervoer net. Teneinde de effecten en samenhang met het huidige net goed in kaart te brengen is een deelverkenning naar het openbaar vervoer in Nieuw-West gewenst.

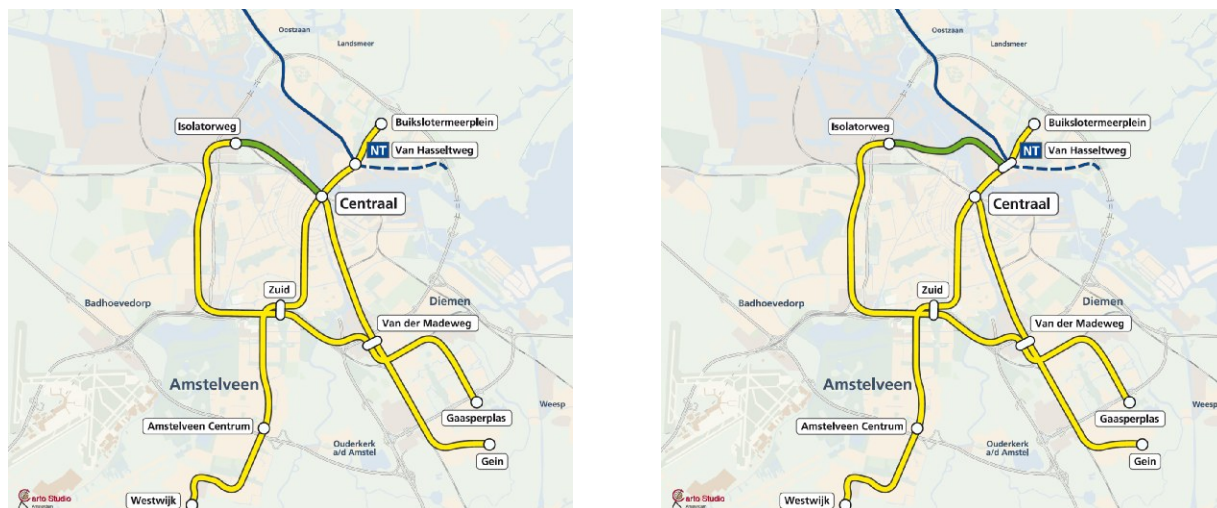
(8)

Doortrekken Ringlijn vraagt om afgewogen keuze

Het is wenselijk om de Ringlijn vanaf het station Isolatorweg door te trekken naar de Houthavens. Vanaf dat punt kan dan óf doorgereden worden naar Amsterdam Centraal (het sluiten van de “Kleine Ring”) óf naar Amsterdam Noord. Deze laatste variant maakt het mogelijk om de Noordelijke IJ-oever na 2020 intensiever te ontwikkelen.

Twee mogelijke verlengingen

In het Programakkoord wordt de wens uitgesproken om de zogenaamde “Kleine Ring” te sluiten door het metrotracé van de Ringlijn vanaf de Isolatorweg via Westerpark te verlengen naar Amsterdam Centraal. Onderzoek toont aan dat deze verbinding een redelijke vervoerwaarde heeft, maar dat de meeste reizigers mensen zullen zijn die eerder met de trein reisden. Een alternatief voor het sluiten van de “Kleine Ring” is verlenging van de Ringlijn via de Houthavens en de Noordelijke IJ-oever naar het Noord/Zuidlijnstation Johan van Hasseltweg. Met deze metroverbinding wordt Amsterdam Noord ook met de metro aangesloten op de westkant van Amsterdam alsmede op station Sloterdijk.



Figuur 19: Twee mogelijke verlengingen Ringlijn (plus HOV-busverbinding met Zaanstad) (Carto Studio, 2007)

Sluiten “Kleine Ring”

Bij de sluiting van de “Kleine Ring” wordt de Ringlijn vanuit Westerpark doorgetrokken naar CS, waar het mogelijk is om de rails fysiek te koppelen aan de sporen in de Oostbuis. Dit gedeelte zal ondergronds aangelegd moeten worden: hierdoor is deze verlenging relatief duur. Uit vervoerwaardestudies blijkt dat de ontsluiting van Westerpark niet leidt tot heel veel nieuwe OV-gebruikers. De rechtstreekse verbinding tussen de stations aan de huidige Ringlijn en Amsterdam Centraal levert wel veel extra reizigers, maar dit zijn bijna allemaal reizigers die nu gebruik maken van de NS. De doortrekking van de Ringlijn naar Amsterdam Centraal is voor hen een kwalitatieve verbetering, maar nieuwe reizigers levert de doortrekking nauwelijks op. Voor het Rijk was dit tot nu toe reden om de aanleg van deze verbinding niet in aanmerking te laten komen voor subsidie. Fysieke koppeling van de Ringlijn aan de Oostbuis sluit fysieke koppeling van de eventuele nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam Centraal en Schiphol (via de Westelijke Tuinsteden) uit.

Verlenging Ringlijn naar Noordelijke IJ-oevers

Bij verlenging van de Ringlijn naar de Noordelijke IJ-oevers worden de Houthavens ontsloten met een metrostation. Daarna gaat de lijn onder het IJ door naar de Noordelijke IJ-oevers, waar hij via het Cornelis Douwekanaal en het Johan van Hasseltkanaal naar de Johan van Hasseltweg gaat, vanwaar bovengronds naar het metrostation Van Hasseltweg wordt gereden (en eventueel op de langere termijn naar het oostelijk deel van de Noordelijke IJ-oevers). De onder water gelegen delen hoeven niet geboord te worden, maar kunnen worden afgezonken. Dit maakt deze verlenging naar verwachting relatief goedkoop. De koppeling van twee intensief te ontwikkelen gebieden en de (niet fysieke) koppeling van de Ringlijn op de Noord/Zuidlijn in Amsterdam-Noord leveren in potentie voldoende vervoerwaarde op om deze verbinding kansrijk te maken. Hiervoor is echter wel een intensieve ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oevers noodzakelijk: volgens afspraken in het kader van “PlaBeKa, kan dit pas na 2020 gebeuren. De doortrekking van de Ringlijn naar Amsterdam-Noord leidt nagenoeg niet tot substitutie binnen het OV. Deze variant sluit verlenging van de Ringlijn naar Amsterdam Centraal uit.

(9)

Vooralsnog geen metroverbindingen met Purmerend, Zaanstad, Almere en Weesp

De mogelijkheden voor de exploitatie van een verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Purmerend zijn vooralsnog klein. Door de grote afstand is aanleg duur en het huidige hoofdfrequent rijdende bussysteem voldoet goed. Het is wenselijk om via de Noordelijke IJ-oevers een hoogwaardige busverbinding in te stellen tussen Zaanstad en het (toekomstige) metrostation Van Hasseltweg: een Noordtangent. Uitbreiding van het metronet richting Almere is voorlopig niet aan de orde: gezien de afstand wordt maximaal ingezet op verbetering van de treinverbinding. Vanuit Amsterdams perspectief staan hoge kosten van de aanleg van een metrotracé tussen Gein en Weesp niet in verhouding tot de verwachte lage (maatschappelijke) opbrengsten.

Bussysteem Purmerend voldoet goed aan reizigerswensen

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Purmerend is om verschillende redenen voornamelijk onwenselijk: in de eerste plaats kent de vervoerrelatie tussen Purmerend en Amsterdam een grote, eenzijdige spitsrichting. Buiten de spits is de vervoervraag in beide richtingen beduidend lager dan in de spitsrichting in de spits. De kans dat een dergelijke verbinding met een redelijke kostendekkingsgraad uit te voeren is, is hierdoor zeer klein, mede doordat de afstand tussen Amsterdam en Purmerend voor een metrosysteem relatief groot is en daardoor zowel de aanlegkosten als beheer- en onderhoudskosten zwaar meewegen in de kosten-batenanalyse. Daarnaast biedt het huidige bussysteem de meeste inwoners van Purmerend een OV-voorziening waar zij, gezien het veelvuldige gebruik, zeer tevreden mee zijn.

Noordtangent op relatie Zaanstad – Amsterdam

Een eventuele metroverbinding naar Zaanstad is vermoedelijk pas na 2030 een reële optie: tegen die tijd heeft Zaanstad in het gebied dat aansluit op de Noordelijke IJ-oeveren naar verwachting tussen de 3.500 en 5.000 arbeidsplaatsen en 5.000 woningen gerealiseerd. In combinatie met een intensief ontwikkelde westelijk deel van de Noordelijke IJ-oeveren levert dit een zodanige vervoerwaarde op dat een HOV-verbinding in de vorm van een metro wenselijk wordt. Omdat binnen het project Noord/Zuidlijn geen voorinvestering is gedaan voor een aftakking bij de Sixhaven, kan deze verbinding niet meer geboden worden door de Noord/Zuidlijn, behalve als een langdurige buitenwerkstelling van de Noordzuidlijn geaccepteerd zou worden. In de periode voor 2030 is het wenselijk om de Noordelijke IJ-oeveren te ontsluiten met een hoogwaardige busverbinding met eigen infrastructuur, zoals de Zuidtangent die ook heeft. Deze Noordtangent kan na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn eindigen op metrostation Van Hasseltweg. Naar verwachting zullen een Noordtangent en een doorgetrokken Ringlijn op de Noordelijke IJ-oeveren elkaar niet beconcurreren, maar eerder versterken: reizigers uit het oostelijk deel van Zaanstad met een bestemming in Amsterdam West kunnen dan in Noord overstappen op de Ringlijn in plaats van op Sloterdijk. Dit is sneller en scheelt hen een busrit door de Coentunnel

Maximaal inzetten op verbeteringen treinverbinding met Almere

In de Planstudie Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (SAAL) wordt ook gekeken naar mogelijke metrovarianten. De verwachting is echter dat voor 2020, buiten optimalisatie van de trein, geen structurele oplossingen verwacht mogen worden. Een IJmeerlijn tussen IJburg en Almere Pampus is gewenst als dit laatste gebied grootschalig buitendijks wordt ontwikkeld. In dat geval zal sprake zijn van een nieuwe vervoerstream. Hiermee is de IJmeerlijn echter geen oplossing voor het volledige probleem dat binnen de SAAL-studie wordt geadresseerd. Ook op het bestaande spoor zullen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Weinig vervoerwaarde op relatie Gein - Weesp

Een uitbreiding van het metronet vanuit Gein richting Weesp is modelmatig doorgerekend om te kijken om een dergelijke uitbreiding bij zou kunnen dragen aan de vermindering van de congestie op het spoor en de weg op de relatie Almere – Amsterdam. Geconcludeerd moet worden dat de verwachte vervoervraag gering is en bijna geheel afkomstig is van overstappers uit de trein. De toegevoegde waarde van een dergelijke uitbreiding voor het Amsterdamse metronet is dan ook klein, terwijl de verwachte aanlegkosten hoog zijn: de metroverbinding zal waarschijnlijk grotendeels ondergronds aangelegd moeten worden ten behoeve van de historische binnenstad van Weesp en de natuurgebieden rond de Gein. Deze verbinding kan eventueel wel gezien worden als een oplossing

voor capaciteitstekorten op het spoortraject Duivendrecht-Weesp. Vanuit Amsterdams perspectief staan kosten en opbrengsten echter niet in verhouding om aanleg te overwegen. Dit betekent dat Amsterdam deze uitbreiding niet op eigen gezag zal initiëren, maar medewerking aan initiatieven van andere partijen niet uitsluit.

(10)

Kansen OV te Water afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen

Wettelijk zijn er nauwelijks beperkingen om vervoer over water als OV aan te merken, maar in de praktijk gebeurt dit alleen bij verbindingen over langere afstanden die sneller via het water dan over het land te realiseren zijn. Rond 2020 kan een verbinding met OV te water tussen Zeeburgereiland en Amsterdam Centraal kansrijk zijn. Een soortgelijke verbinding tussen de Houthavens en Amsterdam Centraal kan actueel worden als in de Mercuriushaven een P+R wordt gerealiseerd. Het NDSM-terrein wordt via het water ontsloten door twee veerverbindingen. Deze veerverbindingen worden echter niet uitgevoerd als openbaar vervoer.

Geen wettelijke belemmeringen

Bij het opstellen van de Wet Personenvervoer 2000 heeft de wetgever ponten, veren en rondvaartboten nadrukkelijk uitgesloten als onderdeel van het landelijk openbaar vervoer. Na evaluatie van de wet zijn de betreffende teksten komen te vervallen en is het aan de concessieverleners overgelaten welke vormen van personenvervoer te water zij al dan niet willen laten vallen onder de werkingssfeer van de wet. Over het algemeen hanteren concessieverleners de stelregel dat verbindingen te water alleen worden gesubsidieerd (en als concessie worden aanbesteed of gegund) als het gaat om verbindingen over langere afstanden die sneller via het water dan over het land te realiseren zijn. Derhalve wordt de draagvleugelbootverbinding tussen Velsen en Amsterdam aangemerkt als OV en komt ook een snelle veerverbinding tussen Amsterdam en Zaanstad in aanmerking voor dit predikaat.

Beperkte kansen

De mogelijkheden voor OV te water voor Amsterdam worden beperkt door de lage maximumsnelheden op de meeste waterwegen binnen de stad en de aanwezigheid van de Oranjesluizen tussen het IJ en het Buiten-IJ. Als deze sluisen er niet waren, dan zou een veerverbinding tussen Amsterdam en Almere zeker kansrijk zijn. De ervaringen met Flevoferries leren dat een veerverbinding die niet aanlandt in het centrum, of in ieder geval niet op een plek waarvandaan in veel richtingen binnen de stad gereisd kan worden, geen potentie heeft. Een veerverbinding tussen Almere en IJburg is dus niet kansrijk. Binnenstedelijk kunnen verbindingen met OV te water tussen Zeeburgereiland en Amsterdam Centraal en de Houthavens en Amsterdam Centraal kansrijk blijken. In het eerste geval zal dat pas rond 2020 zijn, als Zeeburgereiland volledig is ontwikkeld. De verbinding tussen Houthavens en Amsterdam Centraal kan actueel worden als in de Mercuriushaven een P+R wordt gerealiseerd.

Veerverbindingen met NDSM-terrein

De beperkingen van OV te Water in Amsterdam verhinderen niet dat Amsterdam de afgelopen jaren zelf heeft geïnvesteerd in een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam Centraal en het NDSM-terrein. In 2007 is het vroegere autoveer tussen de Houthavens in Westerpark en de Distelweg omgezet in twee nieuwe fiets/voetveerverbindingen vanuit de Houthavens naar het NDSM terrein en de Distelweg. Hiermee wordt het nieuwe creatieve centrum van de stad goed via het water ontsloten. Genoemde veerverbindingen worden niet uitgevoerd als openbaar vervoer.



Figuur 20: Fast Flying Ferries (Wikipedia, 2007)

V

Flankerende maatregelen

(1)

OV-fiets extra aanvulling op het openbaar vervoer

De OV-fiets maakt het natransport in een bestemmingsgebied eenvoudiger en flexibeler. Het is wenselijk het huidige aantal van 11 OV-fietsverhuurpunten op korte termijn uit te breiden tot minimaal 22.

OV-fiets voor particulieren en bedrijven

Sinds 2003 is het mogelijk om op diverse OV-knooppunten voor een gering bedrag per keer (in 2007: €2,85 voor maximaal 20 uur) een OV-fiets te huren. Een lidmaatschapkaart is voldoende om een fiets mee te krijgen. Er hoeft geen borgsom betaald te worden. Verrekening vindt achteraf plaats per automatische incasso. De OV-fiets maakt het natransport in een bestemmingsgebied eenvoudiger en flexibeler. Het is bij OV-fiets mogelijk om een individueel lidmaatschap aan te gaan of als organisatie een grootverbruikcontract af te sluiten.

Meer OV-fietsverhuurlocaties gewenst

Amsterdam telt op dit moment 11 OV-fietsverhuurlocaties: op de Albert Cuypstraat, bij het Amstelstation, bij station Bijlmer ArenA, bij het Binnengasthuis, op Amsterdam Centraal, bij de Kalvertoren, bij het Muiderpoortstation, Paradiso, de RAI, Station Sloterdijk en Station Zuid. Het is wenselijk dat de OV-knoop Lelylaan en de bij bedrijventerreinen gelegen metrostations Henk Sneevlietweg, Van der Madeweg, Overamstel, Spaklerweg, Holendrecht en haltes Hempont, Osdorp De Aker en Th.K. v.Lohuizenlaan zo snel als mogelijk een OV-fietsverhuurpunt krijgen. De Noord/Zuidlijnstations zouden alle voorzien moeten worden van een OV-fietsverhuurpunt, evenals de haltes van de Westtangent in Westpoort.

(2)

Collectief woon-werkverkeer is te organiseren

Amsterdam voert een locatiebeleid waarbij het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gemaximeerd voor vestigingsgebieden voor bedrijven die goed worden ontsloten met OV. Vestigingsgebieden waar dit niet aan de orde is, hebben in een aantal gevallen een bereikbaarheidsprobleem. Dit probleem kan verholpen of verlicht worden door instelling van OV-fietsverhuurlocaties, ondersteuning van particulier initiatief met (infrastructurele) faciliteiten en zo mogelijk een verbetering van het OV-aanbod. OV-gebruik door forensen kan gestimuleerd worden door verstrekking van een persoonlijk reisadvies aan (nieuwe) werknemers van (nieuwe) bedrijven. Op verbindingen waar openbaar vervoer geen uitkomst biedt, kan collectief vervoer op maat worden georganiseerd in de vorm van Vanpoolen.

Locatiebeleid gekoppeld aan OV-bereikbaarheid

Om de druk op het wegennet in en rond Amsterdam als gevolg van woon-werkverkeer enigszins te beperken voert Amsterdam een locatiebeleid waarbij het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt gemaximeerd voor vestigingsgebieden voor bedrijven die goed worden ontsloten met OV. Het locatiebeleid zorgt er ook voor dat bepaalde bedrijven alleen daar gevestigd mogen worden waar zij in de omgeving passen: Grote, solitaire kantoorpanden zijn niet gewenst in grootschalige werkgebieden en perifere detailhandels (bouwmarkten, autoshowrooms) bijvoorbeeld niet in grootstedelijke woon- en werkgebieden. Van bedrijven die zich nieuw in Amsterdam vestigen wordt verwacht dat zij een mobiliteitsplan maken voor het woon-werkvervoer van hun werknemers.

Mobiliteitsproblemen op C-locaties

In Amsterdam is een aantal vestigingslocaties voor bedrijven aangemerkt als C-locatie. In het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) zijn dat de omgeving Cruquiusweg, De Schinkel, de Mercuriushaven, Amstel Business Park en het Foodcenter. Ook de bedrijventerreinen in Amsterdam-Noord, de Lutkemeer, een deel van het bedrijventerrein bij Bijlmer ArenA en Westpoort zijn C-locaties. Op basis van deze normering wordt aangenomen dat werknemers voornamelijk met de fiets of de auto van en naar hun werk reizen en dat dit geen probleem is, omdat er daar voldoende ruimte is voor dit verkeer. In de praktijk is de parkeerdruk op het bedrijventerrein De Schinkel en Amstel Business Park hoog en zijn veel werknemers van bedrijven in Westpoort niet in het bezit van een auto en is voor hen de woon-werkafstand te groot om te fietsen.

Oplossingen op C-locaties

C-locaties zullen niet snel ontsloten worden door een eigen bus- of tramlijn. De vervoervraag is daar in de regel te gering voor. Als het echter mogelijk is om een reguliere OV-verbinding via een bedrijventerrein te leiden, zal de gemeente zich daarvoor inzetten. Om die reden wordt in deze visie ook voorgesteld om de Westtangent via de Australiëhavenweg, Noordzeeweg en Basisweg naar Station Sloterdijk te laten rijden en niet via de Radarweg. Een tweede oplossing om bij trein- en metrostations en HOV-bushaltes OV-fietsverhuurpunten in te richten. Werkgevers kunnen met de OV-fietsorganisatie grootverbruikcontracten afsluiten, waarbij lidmaatschap en afrekening niet meer individueel maar per organisatie georganiseerd is. Daarnaast is de gemeente bereid om particuliere vervoersinitiatieven van bedrijven, zoals de Westpoortbus, te ondersteunen met infrastructuur in de vorm van medegebruik van tram- en / of busbanen en halteplaatsen bij OV-haltes en stations mits er sprake is van een zekere organisatiegraad en de bijdrage die de initiatieven leveren substantieel zijn voor de bereikbaarheid van het vestigingsgebied. Onderzocht moet worden of het mogelijk is om dergelijke particuliere initiatieven ook aan te sluiten op de diensten van het Veiligheidsteam OV.

Stimuleren OV-gebruik door forensen

Bedrijven (die zich vestigen) in de Zuidas kunnen voor hun (nieuwe) werknemers een persoonlijk reisadvies laten opstellen door VERKEER.advies. Deze organisatie levert in zo'n geval een overzicht van reismogelijkheden, -tijden -en kosten voor zowel auto als openbaar vervoer. Het blijkt dat deze adviezen leiden tot een verhoging van het OV-gebruik. Op verbindingen waar openbaar vervoer

geen uitkomst biedt, kan toch collectief vervoer worden georganiseerd in de vorm van Vanpoolen. Bij Vanpoolen maken maximaal acht werknemers van verschillende bedrijven gebruik van hetzelfde 8-persoonsbusje (de "Van") om van huis naar werk en omgekeerd te reizen. Om deze vorm van collectief vervoer te stimuleren is het wenselijk deze zoveel mogelijk te behandelen (en faciliteren) als regulier openbaar vervoer. Vanpoolwagens moeten dus ook gebruik kunnen maken van vrije infrastructuur.



Figuur 21: Vanpool in de Zuidas (Connexxion, 2006)

(3)

Betrouwbaarder OV door fysieke en organisatorische maatregelen

De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer kan worden vergroot door vaak heel simpele, kleine maatregelen in de infrastructuur of de organisatie van evenementen waar veel publiek op af komt. Het gebruik van zoveel mogelijk identieke voertuigen maakt het eenvoudiger om uitgevallen wagens te vervangen. Om te voorkomen dat bezoekers van evenementen geconfronteerd worden met onvoldoende OV-capaciteit moet vooraf gezorgd worden voor afstemming tussen vervoerder(s) en de organisatie van het betreffende evenement. De betrouwbaarheid en snelheid van tram en bus kan verbeterd worden door de doorstroming te verbeteren. Hierbij kan ook Dynamisch Verkeer Management (DVM) een rol spelen.

Grotere betrouwbaarheid door standaardisatie materieel

Standaardisatie van voertuigen verlaagt de kans op uitval en verhoogt daarmee de betrouwbaarheid van het OV. Het gebruik van standaardvoertuigen maakt het eenvoudig om defecte voertuigen van de ene lijn te vervangen door andere. Dit betekent dat voor de metro gestreefd met worden naar één type voertuig (met een hoge vloer, derderailgeleiding en met een breedte van 3 meter) en dat bij de tram toegegroeid zou moeten worden naar een situatie waarin tweerichtingmaterieel (en dus ook tailtracks en perrons aan de linkerkant van de wagen) niet meer bestaan. Ten aanzien van stadsbussen geldt dat deze net als streekbussen een lage vloer moeten hebben, maar minder zitplaatsen en meer staanplaatsen en ruimte voor kindwagens e.d. moeten hebben: vervoer binnen de stad vindt vaak plaats over kortere afstanden, waardoor doorstroming in het voertuig belangrijk is. De behoefte aan een zitplaats op kortere trajecten is ook kleiner. Om dezelfde reden zijn metrovoertuigen met langsbanken te prefereren boven metrovoertuigen met dwarsbanken. Standaardisatie van infrastructuur leidt tot eenvoudiger en goedkoper beheer en onderhoud en minder verstoringen

OV rond evenementen vooraf goed regelen

Amsterdam kent een aantal (meer)jaarlijkse evenementen die veel publiek trekken, zoals Koninginnedag, de Uitmarkt, Amsterdam Pride, Sail Amsterdam, het Kwakoe zomerfestival, de Amsterdam Marathon, de Dam tot Damloop en het Internationaal Documentaire Festival. Daarnaast kent Amsterdam een aantal locaties waar met enige regelmaat evenementen plaatsvinden, zoals in

het Amsterdam ArenA gebied en de RAI. Tijdens een evenement worden soms bepaalde wegvakken afgezet waardoor zowel het autoverkeer als het Openbaar vervoer worden gehinderd. Tegelijkertijd vragen bijna alle evenementen om extra inzet van Openbaar vervoer. Omdat evenementen belangrijk zijn voor de aantrekkelijkheid van een stad, wordt een zekere mate van ongemak voor het OV geaccepteerd. Tegelijkertijd is het belangrijk dat de bezoekers van evenementen kunnen rekenen op de aanwezigheid van voldoende OV. Om de betreffende vervoerders in staat te stellen om aan hun vervoerplicht te voldoen en/of een adequate vervangende dienstregeling op te stellen, dienen organisatoren deze vervoerders in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte te stellen van (details over) het door hen georganiseerde evenement, zeker als het mogelijk leidt tot verstoringen van het OV of extra vervoervraag. Dit behoort een aandachtspunt te zijn bij de verlening van vergunningen ten behoeve van grote publieksevenementen.

Doorstromingsmaatregelen voor tram en bus

Om de regelmaat van OV-verbindingen in het gebied binnen de Ring A10 te garanderen en om de snelheid van tram en bus te verhogen is het wenselijk om in navolging van het project Ruim Baan wederom een inventarisatie te maken van knelpunten op het tram- en busnetwerk en deze te verbeteren door (kleine) ingrepen in de infrastructuur en/of verkeersregeling. Deze inventarisatie kan het best uitgevoerd worden nadat de resultaten van de EENZ-studie (studie Exploitatie Effecten ingebruikname Noord/Zuidlijn van de Stadsregio Amsterdam) bekend zijn, opdat alleen knelpunten die ook na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn nog van belang zijn worden aangepakt. Hetzelfde geldt voor OV-verbindingen buiten de Ring A10 waar naast snelheid en regelmaat (voor hoogfrequent rijdende lijnen) ook punctualiteit (voor laagfrequent rijdende lijnen) een issue is.

Aanpak knelpunten regionale busverbindingen

Regionale busverbindingen dienen met name verbeterd te worden op de relaties Amsterdam – Almere, Amsterdam–’t Gooi en Amsterdam–Amstelveen/Uithoorn/Aalsmeer. Eerder in deze OV-Visie is al aangegeven dat een hoogwaardige OV-verbinding met Zaanstad in de vorm van een Noordtangent gewenst is. Verlenging van de Zuidtangent via Amsterdam Zuidoost naar IJburg is voorzien rond 2014. De verbindingen Amsterdam–Almere en Amsterdam–’t Gooi zijn vooral gebaat bij vluchtstrookgebruik op Rijkswegen en doorstromingsmaatregelen in Amsterdam-Oost. De relatie tussen Amsterdam en de zuidelijk gelegen gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer kan een stuk verbeteren als de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken naar Amstelveen Centrum en bussen uit deze regio hier kunnen aantakken.

Veel medegebruik tram- en busbanen

In Amsterdam heeft het openbaar vervoer op bepaalde trajecten beschikking over eigen infrastructuur in de vorm van vrije tram- en/of busbanen. Een aantal partijen heeft echter van de gemeente toestemming gekregen om ook gebruik te maken van deze infrastructuur. Het gaat hierbij om nood- en hulpdiensten en (over enige tijd alleen nog kwaliteits)taxi's, maar ook om vrachtvervoer per tram, de Rode-Kruis tram, voormalige overheidsdiensten als de NUON, stadsdelen en Stadsmobiel. Zij mogen van deze infrastructuur gebruik maken indien zij een (vervoers)contract met de gemeente hebben afgesloten. Ter facilitering van Vanpoolen wordt eveneens een beroep gedaan op deze infrastructuur. Een kritische doorlichting van de op dit moment afgegeven vergunningen lijkt op zijn plaats: intrekking van vergunningen voor bepaalde weggebruikers behoort tot de mogelijkheden als hiermee de doorstroming en / of betrouwbaarheid van het OV kan worden geholpen.

Regulering medegebruik gewenst

Op dit moment is de uitgifte van vergunningen voor medegebruik van tram- en/of busbanen verdeeld over twee partijen: de Dienst Persoonsgegevens die vergunningen verstrekt ten behoeve van de taxi en de verkeerspolitie die de overige vergunningen (vaak voor een bepaalde termijn op een bepaald traject) uitdeelt. Er bestaat geen totaaloverzicht van alle uitgegeven vergunningen en er zijn geen criteria waarmee vastgesteld kan worden of medegebruik leidt tot hinder van het OV of niet. Het zou goed zijn om het medegebruik beter te reguleren en te streven naar verschillende soorten vergunningen. Eén vergunning geeft toestemming voor medegebruik van (nagenoeg) alle vrije OV-infrastructuur voor nood- en hulpdiensten en de andere voor bijvoorbeeld kwaliteitstaxi's, maar dan onder de voorwaarde dat zij het reguliere OV niet mogen hinderen. Een derde categorie betreft de traject- en/of tijdgebonden vergunningen. Bij de laatste twee soorten vergunningen dient een bepaling van toepassing te zijn die het mogelijk maakt om bepaalde trajecten aan de vergunning te onttrekken als daar te veel hinder voor het OV optreedt. Een situatie waarin meer situatiespecifiek vergunningen worden verleend en de effecten op de doorstroming van het OV worden gemonitord, kan bijdragen tot een betere doorstroming van het OV én een efficiënter medegebruik van tram- en/of busbanen.



Figuur 22: Taxi op OV-baan (DIVV, 2007)

Betrouwbaarder OV dankzij Dynamisch Verkeers Management

Dynamisch Verkeers Management maakt het mogelijk om de betrouwbaarheid van bussen en trams te vergroten en daarmee de druk op de haltes, busstations en eindpunten te verlagen. Vanuit een verkeersmanagementcentrale kunnen verkeerslichten worden beïnvloed, waardoor bussen en trams die vertraging hebben opgelopen met voorrang door het verkeer geloodst kunnen worden. Om dit te kunnen doen heeft de verkeersmanagementcentrale in ieder geval informatie nodig over het al of niet op tijd rijden van voertuigen. Om te snel doorkomende voertuigen op te houden (om te voorkomen dat zij te vroeg op een station arriveren en daar de halte bezet houden die nodig is voor de afwikkeling van het andere bus- of tramverkeer) is communicatie tussen de centrale en het voertuig nodig. De gemeente is bezig met de operationalisering van het verkeersmanagement in Amsterdam.

VI

Uitwerking netwerkoplossingen

(1)

Frequentie bus en tram bepalend voor kwaliteit OV in gebied binnen de Ring A10

Een punctuele dienstuitvoering wordt in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) verhinderd omdat het door de schaarse aanwezige ruimte onmogelijk is het OV optimaal te faciliteren. Dit ongemak kan worden ondervangen door hier hoogfrequent OV aan te bieden. Om dit ook efficiënt te kunnen doen dient de tram meer keerlussen en verbindingssporen en – bogen te krijgen. Het streekvervoer kan in het gebied binnen de Ring A10 gebruik maken van een beperkt aantal buscorridors. De verbetering van de betrouwbaarheid en snelheid van OV-verbindingen tussen de binnenstad en (te ontwikkelen) P+R's aan de rand van het gebied binnen de Ring A10 heeft prioriteit. Vanuit het centrum en het Museumkwartier zijn toeristische attractiepunten als de Pijp en het Westergasfabriekterrein goed met het OV te bereiken. Voor een bezoek aan IJburg zal noodgedwongen overgestapt moeten worden. De Noordelijke IJ-oeveren zijn nu het best over water te bereiken en na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn met deze lijn.

Ruimteclaims in gebied binnen Ring A10 verhinderen punctuele dienstuitvoering

De straten in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) hebben veelal een te smal profiel om alle weggebruikers goed te faciliteren. Ook het Openbaar vervoer heeft hier last van. Op een aantal plaatsen zijn trambanen niet breed genoeg om er ook bussen gebruik van te laten maken of is sprake van medegebruik door het overig autoverkeer. Bij de verkeersafwikkeling kan het OV niet overal met prioriteit worden afgehandeld: zou dit wel gebeuren, dan zouden delen van de binnenstad vast komen te staan met autoverkeer. Daarnaast is het OV in bijvoorbeeld de Leidsestraat "te gast" in een voetgangersgebied. Al deze factoren maken het lastig om de dienstregeling van de betreffende lijnen punctueel uit te voeren.



Figuur 23: Beperkte ruimte in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) (DIVV, 2007)

Hoogfrequent OV ondervangt gemis punctualiteit

De reiziger wil er van op aan kunnen dat zijn reis per OV niet veel langer duurt dan hij op basis van de dienstregeling mag verwachten. Punctualiteit is derhalve een belangrijk kwaliteitscriterium. In situaties waar een punctuele dienstuitvoering niet gegarandeerd kan worden, zoals in het gebied binnen de

Ring A10 (beneden het IJ), kan dit ongemak worden weggenomen door de betreffende lijnen hoogfrequent te laten rijden. De wachttijd op de halte wordt daarmee verlaagd en de totale reistijd wordt niet noemenswaardig beïnvloed. Om die reden is het wenselijk dat alle bus- en tramlijnen in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) overdag minimaal 6 keer per uur rijden. 's Avonds (vanaf 20.00 uur) is een lagere frequentie mogelijk als het bij afwezigheid van congestie en hinder van overige verkeersdeelnemers mogelijk is om de dienstregeling punctueel uit te voeren.

Extra traminfrastructuur noodzakelijk

De tram is, door zijn verbondenheid met rails en bovenleiding, erg gevoelig voor verstoringen. Daarom is het wenselijk dat de tram op strategische punten in de stad omgeleid kan worden. Op die manier wordt voorkomen dat een verstoring uiteindelijk de OV-bediening op een groot deel van het net beïnvloedt. Daarnaast kan de regelmaat worden beïnvloed, door trams eerder te laten keren (bijvoorbeeld als twee trams van hetzelfde lijnnummer vlak achter elkaar rijden). Hiervoor zijn keerlussen, verbindingssporen en –lussen nodig. Een andere reden om extra traminfrastructuur aan te leggen is dat in sommige gevallen een verlenging van een tramtracé kan leiden tot een efficiëntere exploitatie. Binnen de Ring A10 zou het eindpunt van lijn 3 verlegd kunnen worden naar de Houthavens als daar een metrostation is gerealiseerd. Lijn 9 zou doorgetrokken kunnen worden naar het NS-station Diemen Zuid. In beide gevallen creëer je door de verlenging een tegenspitsrichting. In dit licht (of in combinatie met vrachtrams) kan ook onderzocht worden of een verbinding tussen de eindpunten van lijnen 1, 17 en 14 tot verbeteringen kan leiden.

Met de ontwikkeling van de Zuidas is het wenselijk om tramlijnen te verbinden met elkaar, zoals bijvoorbeeld een tramtracé te realiseren tussen het eindpunt van lijn 4 bij de RAI en het eindpunt van lijn 16 en 24 bij de VU.

Beperkt aantal corridors voor de streekbus

Een hoogfrequent rijdend bovengronds OV-netwerk in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) maakt uitlopers van het regionale OV-netwerk op die plek in principe overbodig: deze lijnen zouden de stadslijnen slechts beconcurreren, hetgeen uiteindelijk leidt tot de inefficiënte inzet van middelen. Gebruikers van regionale bussen zitten echter niet te wachten op een (extra) overstap aan de rand van het gebied binnen de Ring A10. Een goede oplossing voor dit probleem is de instelling van één of meer corridors voor het streekvervoer binnen het gebied binnen de Ring A10. Het streekvervoer moet dan wel dusdanig hoogfrequent op deze corridors rijden dat hier geen aanvullend stadsvervoer meer nodig is. De bediening mag echter ook weer niet zodanig hoog zijn dat verkeersonveiligheid of milieuoverlast op het corridor ontstaat.

Prioriteit voor verbetering betrouwbaarheid van OV naar P+R's aan rand van de stad

De P+R's die aan de rand van het gebied binnen de Ring A10 gerealiseerd zullen worden dienen alle goed ontsloten te worden met (hoogwaardig) openbaar vervoer. Dit OV moet een snelle, directe verbinding bieden met de binnenstad en bij voorkeur ook de tussenliggende woonwijken goed bedienen, opdat de P+R's ook een functie kunnen gaan vervullen als alternatief voor vergunningparkeren binnen de Ring A10. Het Bos en Lommerplein en de nabijgelegen afslag, Station Lelylaan, het Stadionplein, het Surinameplein en het terrein bij de afslag Watergraafsmeer zijn alle aangesloten op het tramnet. De geboden verbindingen zijn alle direct, maar niet snel en/of punctueel. De verbinding Postjesweg–binnenstad is op dit moment niet optimaal, de verbinding tussen het metrostation Overamstel en de binnenstad verdwijnt als het metronet geheel zou worden ontvlochten. De Mercuriushaven kan waarschijnlijk het best worden ontsloten met OV te Water.

OV naar toeristische attracties

De meeste toeristen verblijven in het centrum en het Museumkwartier. Vanaf die plaatsen zijn toeristische trekpleisters als De Pijp en het Westergasfabriekterrein direct per tram bereikbaar. Dit geldt niet voor IJburg en de Noordelijke IJ-oeveren: de IJtram stopt bij Amsterdam Centraal en rijdt niet verder de stad in. Hiervoor zijn echter drie goede redenen: de trams die op het traject Amsterdam Centraal – IJburg rijden hebben speciale technische aanpassingen in verband met de beveiliging van Piet Heintunnel. Daarnaast zou het doortrekken van de IJtram richting centrum en Museumkwartier de exploitatie van deze lijn onbetrouwbaarder maken: in de binnenstad opgedane vertragingen zouden doorwerken op het traject tussen Amsterdam Centraal en IJburg. De belangrijkste reden is echter dat de IJtram op termijn gekoppeld (twee wagenstellen achter elkaar) gaat rijden. Een dergelijke lange constellatie past fysiek niet op het tramnetwerk in de binnenstad. Toeristen zullen dus moeten overstappen op Amsterdam Centraal, de Passagiersterminal of het Rietlandpark. De Noordelijke IJ-oeveren zijn nu het best per pont te bereiken en na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn via deze lijn (eventueel in combinatie met een Noordtangent). Het instellen van rechtstreekse busverbindingen tussen het centrum en het Museumkwartier enerzijds en IJburg en de Noordelijke IJ-oeveren anderzijds is niet gewenst uit oogpunt van inpasbaarheid en (in mindere mate) luchtkwaliteit.

Meer direct rijdende verbindingen met de binnenstad

Doordat in het huidige PvE van de Stadsregio Amsterdam voor verbindende lijnen dezelfde omrijdfactoren worden gebruikt voor bijvoorbeeld Oud-West en de Westelijke Tuinsteden worden reizigers van lijn 21 in Westerpark geconfronteerd met een behoorlijke omweg als zij naar Amsterdam Centraal willen reizen. In het bestek voor de volgende concessie, maar liefst eerder, zou dit verzuim hersteld moeten worden door strengere omrijdfactoren te definiëren voor locaties tussen Ringlijn en binnenring.

Mazen in het ontsluitend net

Nagenoeg alle woonadressen binnen de A10 (beneden het IJ) worden ontsloten door een halte die binnen de in het PvE beschreven maximumafstand ligt. Omdat een aantal adressen rond de Noordermarkt niet goed ontsloten kunnen worden door regulier OV rijdt hier de Stop/Go (per 1 januari 2008 de opvolger van De Opstapper). Deze bedient ook de nieuwe Openbare Bibliotheek op het Oosterdokseiland. De bedrijventerreinen De Schinkel, Cruquiusweg, (een gedeelte van) Overamstel, de Alfadriehoek en de Mercuriushaven worden slecht met OV ontsloten. Ten behoeve van bezoekers en werknemers van deze gebieden worden OV-fietsverhuurlocaties gerealiseerd bij OV-haltes in de buurt die aangedaan worden door minimaal één hoogfrequent rijdende OV-dienst.

(2)

Bus hét vervoermiddel buiten de Ring A10 en in Amsterdam Noord

In de Westelijke Tuinsteden, IJburg, Amsterdam Oost / Watergraafsmeer en Buitenveldert de vervullen de tramlijnen een verbindende functie. Waar de tram niet rijdt, vervullen bussen een verbindende en/of ontsluitende functie. In Amsterdam Noord is en blijft de bus dominant. Het

buslijnnet in Amsterdam Zuidoost richt zich op het bieden van een goede overstap op de metro richting NS-stations en binnenstad. Het ontsluitend OV-netwerk is ook buiten de Ring A10 fijnmazig.

Trams verbinden stadslobben met binnenstad en NS-stations

In de Westelijke Tuinsteden, IJburg, Amsterdam Oost/Watergraafsmeer en Buitenveldert de vervullen de tramlijnen een verbindende functie: zij vormen de belangrijkste verbinding tussen deze woongebieden en de binnenstad en diverse treinstations. De trams, die in het gebied binnen de Ring A10 hoogfrequent moeten rijden om een gebrek aan punctualiteit te compenseren, doen dit automatisch ook op de trajectdelen buiten de Ring A10. Waar de tram niet rijdt, vervullen bussen een verbindende functie. Op die manier kan nagenoeg iedereen binnen een straal van 800 meter beschikken over een snelle verbinding met de binnenstad en het station. Voor verbindingen tussen de stadslobben, die niet door de metro worden geboden, leent de bus zich beter dan de tram: ruimtelijke inpasbaarheid is meestal geen probleem en in dat geval is de exploitatie van een buslijn goedkoper en betrouwbaarder (onder andere omdat de bus makkelijker van zijn route af kan wijken dan de tram). Daarom opteert Amsterdam ook voor een Westtangent als hoogwaardige busverbinding en niet als tram. De adressen die niet worden ontsloten door verbindende tram- of buslijnen worden bediend met aparte, ontsluitende buslijnen, waarmee in ieder geval direct naar een knooppunt en lokaal verzorgingscentrum gereisd kan worden. Door infrastructurele beperkingen kunnen een aantal gebieden niet binnen de gestelde maximumafstand worden ontsloten. Voorbeelden hiervan zijn Deelgebied V en VI in De Aker (Osdorp) en Betondorp (Oost/ Watergraafsmeer). De OV-bediening van Westpoort kan verbeterd worden door aanleg van de Westtangent en aanleg van OV-fietsverhuurlocaties bij de haltes van deze lijn in het Westpoortgebied. Bij de halte Osdorp De Aker kan een OV-fietsverhuurlocatie worden ingericht ten behoeve van het bedrijvengebied Lutkemeer.

Bussen dominant in Amsterdam Noord

In Amsterdam Noord rijden geen trams: de bus vervult hier zowel alle verbindende als ontsluitende functies. Na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn zal de bus hier nog steeds een dominante rol vervullen, alleen zullen de stadsbuslijnen zich dan meer concentreren op het leggen van verbindingen met de metrostations in plaats van met alleen Amsterdam Centraal. Vooralsnog ligt het niet in de rede om het tramnet uit te breiden naar Amsterdam Noord. Doortrekking van lijn 7 of 14 via het Zeeburgereiland is, in relatie tot de verwachte vervoerwaarde, kostbaar. Een buslijn is goedkoper en flexibeler. Ruimtelijke inpasbaarheid is in Amsterdam Noord geen probleem. Bijna alle adressen binnen het stedelijk gebied van Amsterdam Noord worden ontsloten met een halte binnen 400 meter hemelsbreed. Alleen de wijk Jeugdland wordt minder goed bediend. Dit komt door de afwezigheid van een geschikte route en geschikte infrastructuur. Na herinrichting van het Centrumgebied in Noord zal nog slechts een klein deel van deze wijk buiten de maximale halteafstand vallen.

Bus en metro in Amsterdam Zuidoost

In Amsterdam Zuidoost vormt de metro de belangrijkste schakel met NS-stations en de Amsterdamse binnenstad. Bussen vervullen een ontsluitende functie en bieden een goede overstap op de metro. Aandachtspunt is dat een groot deel van de randen van Amsterdam Zuidoost niet worden ontsloten door haltes binnen 400 meter hemelsbreed. Dit is het gevolg van de inrichting van dit stadsdeel: de dreven zijn zeer geschikt voor OV, maar de naastgelegen straten niet en de dreven liggen te ver uit elkaar voor een volledige afdekking van het gebied met OV. Een tweede aandachtspunt is de OV-bediening van het westelijk deel van het werkgebied Amstel III. Een betere spreiding van buslijnen zou, samen met de instelling van een OV-fietsverhuurlocatie op metrostation Holendrecht, de

ontsluiting van dit gebied kunnen verbeteren. De Zuidtangent, die nu nog eindigt bij Bijlmer/ArenA zal rond 2014 via Amsterdam Zuidoost naar IJburg worden doorgetrokken.

Lijn 26 en Zuidtangent de levensaders van IJburg

Tramlijn 26 verbindt IJburg met de binnenstad en ontsluit tegelijkertijd ook nagenoeg alle adressen met haltes binnen 400 meter hemelsbreed. Enkele adressen aan de noordoostzijde van IJburg en aan de randen van Steigereiland vallen hier net buiten. Als de tweede ontsluiting van IJburg een feit is kan de Zuidtangent Oost IJburg gaan verbinden met Amsterdam Zuidoost en Station Bijlmer/ArenA.

(3)

Eindpunten streeklijnen gespreid over de stad

In het gebied binnen de Ring A10 rijdt een beperkt aantal streeklijnen via corridors die zo min mogelijk samenvallen met belangrijke tram- of stadsbusroutes. Een groot deel van de streeklijnen kan eindigen aan de rand van de stad. Regionale P+R's dienen met hoogwaardig OV verbonden te worden met de belangrijkste bestemmingen in de stad en bevinden zich bij NS-stations in de regio, uiteinden van metrolijnen of bij de randen van de agglomeratie Amsterdam.

Corridors voor streekbussen binnen het gebied binnen de Ring A10

Omdat het wenselijk is dat het openbaar vervoer op alle trajecten in het gebied binnen de Ring A10 (beneden het IJ) hoogfrequent rijdt, wordt die eis ook gesteld aan streeklijnen die hier (gezamenlijk) een corridor bedienen. Een dergelijk corridor loopt bij voorkeur niet parallel aan bestaande tramtracés of routes die veel worden gebruikt door stadsbussen, zodat onnodige concurrentie tussen stad- en streekvervoer wordt voorkomen. Een beperkte mate van paralleliteit is echter, op aanleidende routes van stations, niet te voorkomen. Dit zien we bijvoorbeeld bij de route over de Nieuwe Leeuwarderweg en de Prins Hendrikkade naar Amsterdam Centraal. Als de Noord/Zuidlijn in gebruikgenomen is, is aan de zuidkant één corridor gewenst op het traject Station Zuid – Leidseplein. De Appeltjesmarkt (nu: busstation Marnixstraat) kan dienen als eindpunt en eventuele bufferplaats. Vanuit het Westen is de route Haarlemmerweg/Haarlemmerhouttuinen een mogelijk geschikt corridor.

Overstappen aan de rand van de stad

De NS-stations Zuid en Bijlmer/ArenA en hun directe omgeving zijn net als Amsterdam Centraal en station Sloterdijk belangrijke bestemmingen voor regionale reizigers. Voor deze reizigers is het geen probleem als hun bus bij deze stations eindigt. Regionale reizigers die elders in de stad moeten zijn, zullen in de meeste gevallen een overstap moeten maken. Dit kan op een OV-knooppunt, maar ook op andere plaatsen aan de rand van het gebied binnen de Ring A10. Dit laatste beperkt het ruimtebeslag op het knooppunt. Zo kan een deel van de bussen uit het zuiden en zuidwesten eindigen bij station Zuid, terwijl een ander deel van de bussen via de Amstelveenseweg rijdt en bij metrostation Amstelveenseweg een overstap biedt op de Ringlijn en de tram en bij het Haarlemmermeerstation op diezelfde tram en diverse stadsbussen.

P+R's

P+R's in de regio dienen direct verbonden te worden met belangrijke bestemmingen in de stad. Dit moet gebeuren met hoogwaardig OV dat snel en zonder veel omwegen naar zijn eindbestemming rijdt. P+R's kunnen het beste aangelegd worden bij NS-stations in de regio, uiteinden van metrolijnen of bij de randen van de agglomeratie, bijvoorbeeld in Amstelveen Westwijk, Duivendrecht, Diemen of Badhoevedorp. P+R's die op andere locaties worden aangelegd zijn waarschijnlijk niet interessant voor automobilisten: zij rijden dan liever nog even door. Hier kan uiteraard verandering in komen als een (afwijkende) vorm van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt ingevoerd.

(4)

Zuidas bovengronds ontsloten door tram en bus

De bovengrondse OV-ontsluiting van de Zuidas wordt (in de toekomst) verzorgd door met name streekbussen en stadstrams. Op diverse aanleidende routes zijn ruimtelijke reserveringen gemaakt voor de aanleg van nieuwe tramsporen.

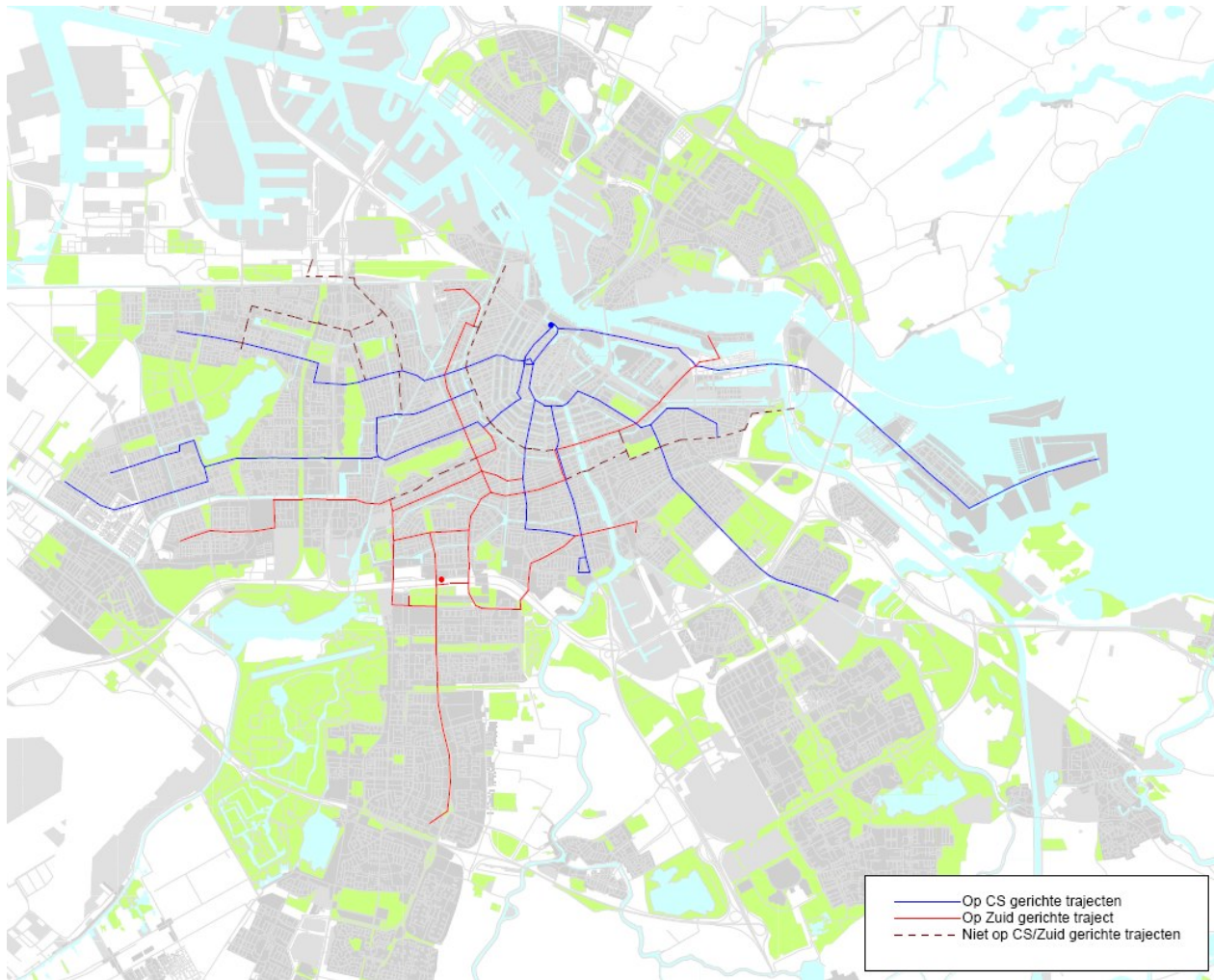
Tram en bus in Zuidas

De Zuidas wordt vanuit het Dok ontsloten door trein en metro. Bovengronds verzorgen bus en tram de verdere ontsluiting van het gebied. Busverbindingen zijn er vooral met de regio: Haarlem, Schiphol, Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en de Ronde Venen. Als de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken naar Amstelveen Centrum kan het aantal bussen dat vanuit deze laatste drie plaatsen aanlandt op de Zuidas worden beperkt: deze bussen kunnen dan eindigen bij metrostation Amstelveen Centrum. Vooralsnog wordt er echter van uit gegaan dat op de Zuidas een busstation met 15 halteplaatsen gerealiseerd zal worden. In relatie tot de ontwikkeling van een regionale OV-knoop in Amstelveen zal er ook een heroverweging moeten plaatsvinden van de functie van de OV-knoop Amsterdam Zuid.

Er wordt rekening gehouden met de uitbreiding van het tramnet met de OV-knoop Zuid, door bijvoorbeeld vrije trambanen aan te leggen tussen VU, Zuid en RAI. Dit zou moeten gebeuren door aanleg van nieuwe railinfrastructuur over de De Boelelaan, de Parnassusweg, het Math. Vermeulenpad (of de Schönberglaan), de Beethovenstraat en wederom de De Boelelaan. Ook op de Parnassusweg tussen het Math. Vermeulenpad (dan wel de Schönberglaan) en de Stadionweg wordt ruimte voor tramsporen gereserveerd. Daarnaast is verlening van lijn 5 naar het Amsterdamse Bos een optie. Op basis van de door de Stadsregio in kaart te brengen wijzigingen van het bus- en tramnet na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn kan bezien worden of de huidige traminfrastructuur in het gebied binnen de Ring A10 ook aanpassing behoeft om een nieuw, ook op de Zuidas georiënteerd tramnet te kunnen exploiteren.



Figuur 24: Reserveringen voor trambanen in de Zuidas (gemeente Amsterdam, 2007)



Figuur 25: Impressie van een tweepolig tramnet in Amsterdam (DRO, 2007)

VII

Van visie naar actie

(1)

Amsterdamse ambities gaan verder dan waar haar verantwoordelijkheid stopt

De gemeente Amsterdam heeft de hulp van de stadsregio Amsterdam en het Rijk nodig om een aantal ambities uit deze OV-Visie te realiseren. Dit is voornamelijk omdat niet Amsterdam, maar deze twee partijen verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer in de deze regio. De gemeente is voorstander van overdracht van de opdrachtgevende bevoegdheid voor regionaal treinvervoer van het Rijk naar de regio. Omdat de gemeente, als aandeelhouder van het GVB, niet rechtstreeks betrokken kan zijn bij de concessieverlening voor het vervoergebied Amsterdam, moet zij zich concentreren op de inhoud van de bestekken voor deze concessie. Hier kan zij een zware rol claimen. De Stadsregio Amsterdam heeft keuzevrijheid ten aanzien van onderhands gunnen of openbaar aanbesteden van het OV in Amsterdam. Hierbij gaat de gemeente Amsterdam er vanuit dat de huidige concessie niet zal worden opgedeeld in verschillende concessies.

Wettelijke bevoegdhedenverdeling

Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer in de Amsterdamse regio geheel bij het Rijk: de NS rijdt haar intercity's en stoptreinen in opdracht van de landelijke overheid. ProRail beheert de infrastructuur. De kosten hiervoor worden ook door het Rijk gedragen. De Wet Personenvervoer 2000 heeft de provincies en stadsregio's aangewezen als concessieverlenende instanties. In 2007 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een zodanige aanpassing van voornoemde wet dat RET, HTM en GVB via een onderhandse gunning in bezit kunnen blijven van hun huidige concessie. Hieraan zijn wel drie voorwaarden verbonden. In de eerste plaats dienen de voormalige GVB's een juridische onafhankelijke entiteit te zijn. In de tweede plaats moet één van de gemeenten die deel uitmaken van de concessieverlenende stadsregio invloed op het betreffende vervoerbedrijf hebben 'als ware het een eigen dienst' en in de derde plaats moet het bedrijf een marktconform aanbod doen. Als de betreffende stadsregio een niet marktconform aanbod accepteert, riskeert zij financiële en juridische claims van andere vervoerbedrijven.

Geen invloed op gunning, wél op bestek

Zolang de gemeente Amsterdam eigenaar is van het GVB, kan de Stadsregio Amsterdam de gemeente geen betekenisvolle rol laten spelen bij de concessieverlening en het gunnings- of aanbestedingstraject dat hieraan vooraf gaat: alleen de schijn van belangenverstremgeling moet al uitgesloten worden. De gemeente kan wél een grote rol toebedeeld krijgen bij het opstellen van het bestek. Hierbij gaat het immers om de kwaliteitseisen die minimaal aan het openbaar vervoer in Amsterdam gesteld mogen worden. De gemeente Amsterdam wil dan ook dat zij zowel ambtelijk als bestuurlijk direct betrokken wordt bij de opstelling van bestekken voor de concessie Amsterdam. Daarnaast wil de gemeenteraad direct advies uit kunnen brengen aan het dagelijks bestuur aangaande zaken die van belang zijn voor de concessie Amsterdam. Het is daarom wenselijk dat de Amsterdamse gemeenteraad dezelfde informatie ontvangt als de Reizigersadviesraad, die ook optreedt als adviescommissie van het Dagelijks Bestuur voor (onder andere) de concessie Amsterdam. Als het Dagelijks Bestuur afwijkt van adviezen van de gemeenteraad, verwacht Amsterdam dat dit gepaard gaat met een inhoudelijke motivatie. Op deze manier kan Amsterdam invulling geven aan haar politieke verantwoordelijkheid richting haar burgers voor het OV in haar stad. De gemeente is overigens van mening dat het wenselijk is om in aanvulling op de Reizigersadviesraad één of meer klantenpanels in te stellen om een bredere oriëntatie op reizigerswensen te

bewerkstelligen. De gemeente wenst de volgende zaken via de bestekken voor de concessie Amsterdam te regelen:

Actie 1	Directe betrokkenheid bij de opstelling (en eventuele aanpassing) van bestekken voor de concessie Amsterdam.	Continu
Actie 2	Via de Stadsregio Amsterdam en het aandeelhouderschap van het GVB met speciale bevoegdheden t.a.v. Activa BV bewerkstelligen dat nieuw aan te schaffen voertuigen die binnen Amsterdam OV gaan verrichten, voldoen aan de hoogste milieunormen	Continu
Actie 3	Via de Stadsregio Amsterdam regelen dat het gebruik van groene stroom door de exploitant van tram en metro in Amsterdam verplicht wordt gesteld	Gereed in 2009
Actie 4	Via de Stadsregio Amsterdam regelen dat het 's avonds geldende voorzieningenniveau tot in ieder geval 01.00 uur gehandhaafd wordt.	Gereed in 2011

Daarnaast wil de gemeente in overleg met de stadsregio Amsterdam ook de volgende zaken in gang zetten:

Actie 5	In samenwerking met de Stadsregio Amsterdam opstellen van een planning voor introductie van de lopende conducteur in de tram i.c.m. de verwijdering van de conducteurscabine uit de tram.	Gereed in 2008
Actie 6	In samenwerking met de Stadsregio Amsterdam en eventueel vervoerders opstellen van uniforme gedragsregels in het OV	Gereed in 2010

De benodigde capaciteit van DIVV ten behoeve van bovengenoemde acties (1 t/m 6) zal binnen de reguliere begroting van deze dienst ten laste worden gebracht van de Algemene Middelen.

Gebruik maken van wettelijke mogelijkheden bij concessieverlening per 2012

De Stadsregio Amsterdam heeft keuzevrijheid ten aanzien van onderhands gunnen of openbaar aanbesteden van het OV in Amsterdam. Als criterium voor deze keuze lijkt het gewenst eerst toetsbare criteria vast te stellen voor marktconformiteit en vervolgens een meetmoment vast te stellen waarop de prestaties van het GVB aan deze criteria getoetst worden. Op basis van deze toetsing zou dan gekozen kunnen worden voor ofwel onderhandse gunning ofwel openbare aanbesteding. De gemeente gaat er hierbij vanuit dat de huidige concessie niet zal worden opgedeeld in verschillende concessies. De gemeente is overigens wel voorbereid op een eventuele aanbesteding: de railinfrastructuur is in 2001 al ondergebracht bij DIVV en alle andere strategische OV-activa zijn in 2006 ondergebracht in Activa BV. De gemeente wordt aandeelhouder van deze BV als dit om aanbestedingsrechtelijke redenen noodzakelijk is. Deze BV, die dan in volledig eigendom van de gemeente is, zal dan optreden als activaprovider. Daarnaast houdt de gemeente toezicht op het beheer door Activa BV.

Invloed op (inter)regionale treinverbindingen

De gemeente is voorstander van een (niet fysieke) integratie van stoptrein en metro tot één samenhangend regionaal netwerk. Een eerste stap om dit proces in gang te zetten is een overdracht van de opdrachtgevende bevoegdheid van het Rijk aan de regio. Aandachtspunt hierbij is de beschikbare capaciteit op het spoor die aan deze bevoegdheid wordt gekoppeld: de regio mag in haar opdrachtgeverschap niet afhankelijk zijn van het al dan niet wijzigen van de dienstregeling van intercity's of vrachttreinen. Van het Rijk wordt verwacht dat zij initiatieven zal ontplooiën die leiden tot totale viersporigheid op de zware-railtracés in en rond Amsterdam.

Actie 7	Het komen tot afspraken met het Rijk aangaande de invoering van totale viersporigheid op zware-railtracés in en rond Amsterdam	Vanaf 2008
---------	--	------------

De benodigde capaciteit van DIVV ten behoeve van bovengenoemde actie (7) zal binnen de reguliere begroting van deze dienst ten laste worden gebracht van de Algemene Middelen.

(2)

Vergroting kwaliteit en capaciteit OV vergt grote investeringen

De in deze OV-Visie beschreven kwaliteitssprong en capaciteitsuitbreiding zullen niet gerealiseerd kunnen worden als het Rijk niet financieel bijdraagt boven hetgeen zij jaarlijks al doet via de BDU. Doordat de BDU vervoergroei binnen het OV niet meer honoreert, dreigt een exploitatietekort. Onduidelijk is of dit opgevangen kan worden voor de resultaten van gunning of aanbesteding van de concessie Amsterdam voor de periode na 2011. Mogelijk zullen efficiencymaatregelen binnen het tramnetwerk onvermijdelijk worden. Dit staat haaks op de noodzaak om de Amsterdamse regio bereikbaar te houden en haar internationale concurrentiepositie te verstevigen. Omdat dit ook in het belang van de nederlandse economie is, mag van de Rijk een helpende hand verwacht worden. Kleine aanpassingen aan de Amsterdamse OV-infrastructuur kunnen gemeente en Stadsregio wel realiseren.

Aanleg nieuwe infrastructuur voor bus en metro

In de OV-Visie wordt gesteld dat het Amsterdamse metronet op een aantal punten moet worden uitgebreid met nieuwe metroverbindingen. Dit vergt investeringen in nieuwe infrastructuur. Ditzelfde geldt voor de Westtangent en de Noordtangent die in de Visie worden beschreven. In principe bekostigen Stadsregio en gemeente onderzoek en uitvoering van infrastructurele uitbreidingen. Alleen als de investeringskosten hoger zijn dan € 225 mio komen de extra kosten boven dit bedrag in aanmerking voor Rijkssubsidie. De Stadsregio ontvangt van het Rijk de zogenaamde brede doeluitkering (BDU) van waaruit zij (onder andere) de studie naar en aanleg van nieuwe infrastructuur betaalt. Het budget dat hiervoor beschikbaar is bedraagt ongeveer € 50 mio per jaar en is bestemd voor totale gebied dat binnen de Stadsregio Amsterdam valt. De gemeente is aangewezen op de algemene middelen, het mobiliteitsfonds en eventueel de opbrengsten uit grondexploitatie. Met deze beperkte regionale en lokale middelen is het niet mogelijk om alle de vijf grote netwerkuitbreidingen voor metro en bus die worden voorgesteld in de OV-Visie voor 2020 te realiseren. Omdat de bereikbaarheid van de regio Amsterdam niet alleen essentieel is voor de regio zelf, maar ook voor de economie van Nederland, verwacht Amsterdam financiële ondersteuning van het Rijk om genoemde projecten toch binnen de termijn te kunnen realiseren. Vooruitlopend hierop zal de gemeente Amsterdam (zo mogelijk in samenwerking met de Stadsregio) tracé- en haalbaarheidsstudies uitvoeren. Alle hier genoemde acties (8 t/m 16) zijn opgenomen in het Meerjarig Werk- en Investeringsprogramma 2007-2011 van DIVV.

Actie 8	Haalbaarheidsstudie doortrekken Noord/Zuidlijn naar Amstelveen	Gereed in 2008
Actie 9	Tracéverkenning mogelijke metroverbindingen Amsterdam – Schiphol	Gereed in 2008
Actie 10	Haalbaarheidsstudie mogelijke metroverbindingen Amsterdam - Schiphol	Gereed in 2009
Actie 11	Tracéverkenning Westtangent	Gereed in 2008
Actie 11a	Verkenningenstudie OV in Nieuw-West / Westelijke Tuinsteden	Gereed in 2008

Actie 12	Haalbaarheidsstudie Westtangent	Gereed in 2008
Actie 13	Tracéverkenning verlenging Ringlijn	Gereed in 2008
Actie 14	Haalbaarheidsstudie verlenging Ringlijn	Gereed in 2010
Actie 15	Tracéverkenning Noordtangent	Gereed in 2010
Actie 16	Haalbaarheidsstudie Noordtangent	Gereed in 2010

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen heeft voor Amsterdam de hoogste prioriteit; gevolgd door de verbetering van het OV tussen Amsterdam en Schiphol. Op de korte termijn gaat het hierbij om realisatie van de Westtangent en op wat langere termijn om een metroverbinding tussen Schiphol en de binnenstad. Verlenging van de Ringlijn heeft minder prioriteit gezien de afspraken die binnen het "PlaBeKa" zijn gemaakt: infrastructurele investeringen concentreren zich tot 2020 vooral aan de zuidkant van Amsterdam. De noordelijke IJoevers mogen pas na dat jaar intensief worden ontwikkeld. Realisatie van een Noordtangent voor 2020 heeft wel prioriteit. Voor alle bovenstaande projecten geldt dat het wenselijk is om op korte termijn inzicht te krijgen in eventuele ruimtelijke implicaties, zodat ruimtelijke reserveringen kunnen worden gemaakt. Daar waar deze reserveringen leiden tot complicaties bij de ontwikkelingen van een gebied moet worden overwogen om direct een haalbaarheidsstudie uit te voeren.

Dekking voor exploitatie OV

De exploitatie van Openbaar vervoer, inclusief het beheer en onderhoud van railinfrastructuur, voertuigen en strategisch vastgoed worden bekostigd door de Stadsregio, die hiervoor gebruik maakt van de BDU. De exploitatie van het OV wordt op gezette tijden (na onderhandeling of openbare aanbesteding) gegund: de vervoerder die de concessie krijgt ontvangt als aanvulling op de door hem gegenereerde opbrengsten uit de kaartverkoop een subsidie vanuit de BDU. Tot nu toe hebben concessieverleningen steeds geleid tot ofwel meer vervoer voor hetzelfde geld ofwel tot evenveel vervoer voor minder geld. Mogelijk leidt de verlening van de concessie Amsterdam voor de periode na 2012 weer tot een dergelijk voordeel. Dit mag echter niet verhullen dat de nieuwe bekostigingssystematiek van het Rijk vervoersgroei niet meer beloont.

BDU-budget houdt reizigersgroei niet bij

Zoals gezegd ontvangt de Stadsregio Amsterdam jaarlijks van het Rijk een brede doeluitkering (BDU), een subsidie die zij kan aanwenden om haar concessiehouders (de vervoerders) van subsidie te voorzien en om studies naar aanleg en onderhoud van infrastructurele werken en de aanschaf van strategische OV-activa te bekostigen. Vanaf 2008 geldt de Nieuwe Sleutel BDU als landelijk verdeelinstrument voor de totale BDU. In de eerste versie van de Eindrapportage "Nieuwe Sleutel BDU" wordt de nieuwe verdeelsleutel als volgt gedefinieerd:

$(\text{Aantal woningen} * \text{gem. aantal adressen per km}^2 \text{ dat een adres binnen zijn omgeving heeft}) \text{ regio}$
 $(\text{Aantal woningen} * \text{gem. aantal adressen per km}^2 \text{ dat een adres binnen zijn omgeving heeft}) \text{ landelijk} * \text{ Regiofactor}$

Simulatieberekeningen geven aan dat het aandeel van de Stadsregio Amsterdam in de totale BDU met gebruikmaking van deze verdeelsleutel de komende jaren niet veel zal wijzigen.

Uit onderzoek dat Twynstra Gudde in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2006 heeft gedaan naar de benodigde omvang van de BDU wordt geconcludeerd dat "de groei(potentie) van het gebruik van het openbaar vervoer zich met name voordoet op centrumgerichte relaties over grote afstanden" en dat "de groei(potentie) van het autogebruik buiten de stedelijke regio's groter is dan binnen deze regio's". Dit betekent dat de stadsregio's met de grootste (relatieve) groei van OV-

gebruik te maken krijgen, zonder dat deze (relatieve) groei tot uitdrukking komt in het BDU-budget dat zij ontvangen. Het eerste concrete moment waarop dit naar verwachting voelbaar wordt voor Amsterdam is bij de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn: de verwachte groei van OV-reizigers die dit tot gevolg heeft, is percentueel groter dan de voorziene groei van het BDU-budget dat de Stadsregio van het Rijk zal ontvangen.

Efficiencymaatregelen tram

Om de financiële gevolgen van de reizigersgroei nog enigszins op te kunnen vangen, kan (als de winsten uit gunning of aanbesteding tekortschieten) gekozen worden voor het doorvoeren van efficiencymaatregelen. Daarbij liggen de meeste mogelijkheden bij de tram. In vergelijking tot de bus en de metro, is de tram aanzienlijk duurder in exploitatie. Afgezet tegen het aantal geproduceerde reizigerskilometers is de verhouding tussen de drie modaliteiten:

bus (2) : tram (5) : metro (2)

Bij deze vergelijking zijn alle kosten in beeld gebracht die betrekking hebben op deze modaliteiten. Bij de bus zijn dat uitsluitend de exploitatiekosten (chauffeur, brandstof, onderhoud en afschrijving voertuig). Bij de tram zijn dat naast de exploitatiekosten de kosten voor beheer, onderhoud en afschrijving van de traminfrastructuur (bovenleiding, rails) en de kosten van de conducteurs op de tram. Bij de metro gaat het om exploitatiekosten, kosten voor beheer, onderhoud en afschrijving van de metroinfrastructuur en de kosten van het toezicht in de metro en op de stations. Als er sprake zou zijn van bussen met totaal vrije infrastructuur (vergelijkbaar met de Zuidtangent), dan komt het verhoudingsgetal van de bus richting (3). Bij trams zonder conducteur zou het verhoudingsgetal voor de tram op (4) komen. Op dit moment is de tram de minst efficiënte modaliteit binnen het Amsterdamse OV. De geconstateerde inefficiency van de tram kan op vier manieren worden verbeterd:

1. Het aanbrengen van meer evenwicht in het gebruik van heen- en terugritten door het creëren van attractiepunten aan het uiteinde van de slechtst bezette kant van een lijn.
2. Het creëren van meer uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten, door de aanleg van (nieuwe) verbindingbogen en -sporen en keerlussen aan de rand het gebied binnen de Ring A10.
3. Het opheffen van tramlijnen die geen ontsluitende of verbindende functie hebben.
4. Het nemen van infrastructurele, snelheidsbevorderende maatregelen voor de tram.

Bovenstaande maatregelen vragen veelal eerst een investering voordat zij geld opleveren. De eventuele opheffing van een tramlijn dient goed gemotiveerd te kunnen worden: vervoerwaarde, kosten, faseerbaarheid en draagvlak dienen onderzocht te worden, voordat een besluit kan worden genomen.

Vergroting betrouwbaarheid en capaciteit metro

In de OV-Visie wordt aangegeven dat de capaciteit en betrouwbaarheid van het metrosysteem vergroot kan worden door over te gaan op automatisch rijden, ontvlechting van het netwerk en / of de aanschaf van metrowagens die het ruimtegebruik maximeren. Op al deze punten is nader onderzoek wenselijk.

Actie 17	Definitief Programma van Eisen voor nieuw materieel Oostlijn en Noord/Zuidlijn	Gereed maart 2008
Actie 18	Afronden van Operationeel Concept Metro 2017 waarin	Gereed maart 2008

	besluitvorming over onder meer automatisch rijden en ontvlechting metronet zijn opgenomen	
--	---	--

Beide acties (17 en 18) zijn reeds in uitvoering en maken deel uit van de VAT-kosten van het project AMSYS.

Kleine aanpassingen in de infrastructuur

Een aantal van de in deze OV-Visie genoemde acties is reeds in uitvoering. Het betreft hier het toegankelijk maken van tram- en bushaltes en een aantal maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid. Op een aantal gebieden in voortzetting en/of intensivering van de acties gewenst. Met het programma Ruim Baan II wil de gemeente infrastructurele knelpunten voor bus en tram oplossen om zodoende de snelheid en betrouwbaarheid van het OV te vergroten.

Actie 19	Verbeteren toegankelijkheid tramhaltes	Continu
Actie 20	Verbeteren toegankelijkheid bushaltes	Gereed in 2012
Actie 21	Pilot Red Route in Oud-Zuid	Gereed in 2009
Actie 22	Opstellen programma Ruim Baan II	Gereed in 2008
Actie 23	Uitvoeren programma Ruim Baan II	Vanaf 2009
Actie 24	Operationaliseren Dynamisch Verkeersmanagement OV	Vanaf 2008

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft middelen vrijgemaakt om zoveel mogelijk bushaltes fysiek toegankelijk te maken. Volgens het halteplan van de Stadsregio zullen de komende periode circa 1900 bushaltes (57% van het totale aantal haltes) in de regio Amsterdam toegankelijk worden gemaakt. De aanpassing van tramhaltes heeft vanuit het Rijk geen prioriteit gekregen en vallen buiten het halteplan van de Stadsregio. Amsterdam trekt jaarlijks € 0,5 mio uit voor het toegankelijk maken van (gecombineerde) tram(/bus)haltes. Alle hier genoemde acties (19 t/m 24) zijn opgenomen in het Meerjarig Werk- en Investeringsprogramma 2007-2011 van DIVV. Daarbij worden de acties 19, 21, 22 en 24 bekostigd vanuit het MWP. Indien actie 22 tot actie 23 leidt, zal ook deze actie ten laste van het MWP worden gebracht. Actie 20 wordt bekostigd vanuit de BDU (95%) en het MWP (5% eigen bijdrage).

Dekking flankerend beleid

Voor de bekostiging van flankerende maatregelen bestaan in principe drie dekkingsbronnen: gemeentelijke middelen, de BDU en het OV-innovatiefonds van de Stadsregio. De eerste twee kunnen gebruikt worden voor structurele dekking, de laatste alleen voor incidentele dekking.

(3)

Beter organiseren voor een betrouwbaarder OV

Een aantal verbeteringen voor het OV en andere vormen van collectief woon-werkvervoer zijn door te voeren door een betere organisatie van processen en procedures. De gemeente kan deze zelfstandig doorvoeren.

Aanpassingen van processen binnen Amsterdam

Een aantal acties uit de OV-Visie heeft betrekking op het aanpassen van werkwijzen en van bestaande afspraken met andere organisaties.

Actie 25	Instellen van één coördinatiepunt voor uitgifte van vergunningen medegebruik tram- en busbanen	Gereed in 2010
Actie 26	Evalueren van het huidige beleid t.a.v. uitgifte van vergunningen medegebruik tram- en busbanen	Gereed in 2009
Actie 27	Opstellen uitrolplan OV-fiets	Gereed in 2008
Actie 28	Instellen van een aanspreekpunt binnen de gemeente t.b.v. de ondersteuning van particuliere initiatieven betreffende collectief woon-werkverkeer	Gereed in 2009
Actie 29	Opnemen van regelgeving inzake OV tijdens evenementen in procedure vergunningverlening	Gereed in 2008
Actie 30	Onderzoeken of Veiligheidsteam OV ingezet kan worden ten behoeve van ander collectief woon-werkvervoer zoals de Westpoortbus	Gereed in 2008

De benodigde capaciteit van DIVV ten behoeve van bovengenoemde acties (25 t/m 30) zal binnen de reguliere begroting van deze dienst ten laste worden gebracht van de Algemene Middelen.

(4)

OV vraagt (ook) om overheidsmarketing

Het is wenselijk dat de overheid het voortouw neemt in de marketing van het OV, zeker op die punten waar het OV bij kan dragen aan de realisatie van beleidsdoelen die op gespannen voet staan met de bedrijfsdoeleinden van vervoerders. Tariefdifferentiatie kan het gebruik van het openbaar vervoer door de betreffende doelgroep beïnvloeden. Vooralnog ziet Amsterdam mogelijkheden voor aparte tarieven voor ouderen, gebruikers van P+R-terreinen en mensen die tijdelijk getroffen worden door grootschalige werkzaamheden aan de weginfrastructuur.

Tariefdifferentiatie als instrument om reizigers aan het OV te binden

Tariefdifferentiatie (het verlagen of verhogen van het tarief voor een vervoerbewijs voor een bepaalde doelgroep) zal het gebruik van het openbaar vervoer door de betreffende doelgroep naar alle waarschijnlijkheid beïnvloeden. Als het tarief omhoog gaat, kan dit leiden tot vraaguitval. Indien het tarief omlaag gaat, zal sprake zijn van een groeiende OV-vraag. Op het moment dat deze groeiende vraag niet meer afgewikkeld kan worden binnen het bestaande voorzieningenniveau en er dus extra vervoer moet worden ingezet, leidt dit tot hogere exploitatiekosten, die niet gedekt kunnen worden met alleen de inkomsten uit eventuele extra kaartverkoop. Daarnaast moet rekening gehouden worden met een eventuele inkomstenderving van de vervoerder, die waarschijnlijk ook gecompenseerd zal moeten worden. Tariefdifferentiatie moet door de overheid dus alleen ingezet worden als dit bijdraagt aan de realisatie van een beleidsmatig doel en als de overheid bereid is om kosten te maken om dit doel te bereiken. In alle andere gevallen is tariefdifferentiatie een marketinginstrument voor de vervoerder, waarvoor de concessieverlener een kader moet stellen om ongewenste (beleids)effecten te voorkomen

Toepassing van tariefdifferentiatie in de stadsregio Amsterdam

Overigens wil de stadsregio Amsterdam in ieder geval niet voor 2009 starten met tariefdifferentiatie, omdat zij de introductie van de OV-chipcard niet wil koppelen aan de introductie van nieuwe tarieven. Er zijn vijf variabelen waarop tariefdifferentiatie kan worden toegepast:

1. Naar plaats (het gebied waar je reist)
2. Naar corridor (het traject waarop je reist)
3. Naar modaliteit (het voertuig of het type lijn waarmee je reist)
4. Naar reismoment (het moment waarop je reist)
5. Naar persoon (lidmaatschap van een -andere- bepaalde demografische categorie)

Vooralsnog ziet Amsterdam mogelijkheden voor aparte tarieven voor ouderen, gebruikers van P+R-terreinen en mensen die tijdelijk getroffen worden door grootschalige werkzaamheden aan de weginfrastructuur.

Marketingcommunicatie

De potentiële OV-reiziger zal pas kiezen voor het Openbaar vervoer als hij bekend is met de mogelijkheden en werking van het systeem. Dit betekent dat hij geïnformeerd moet worden over de bestaande OV-verbindingen, de tarieven, de werking van strippenkaart en/of OV-chipcard, de manier waarop deze te verkrijgen zijn en de afspraak dat een bus of tram bij een halte stopt als je op de halte je hand uitsteekt of in het voertuig op een stopknop drukt.

Marktpartijen laten mogelijkheden liggen

Marketing vindt momenteel al plaats, zij het in beperkte mate. Afstemming tussen strategieën van vervoerders en overheden ontbreekt echter. Zo is de marketingstrategie van elke vervoerder gericht op zijn eigen modaliteit. Die van de NS is specifiek gericht op de trein en het GVB op het stadsvervoer. Dit is logisch, maar het heeft tot gevolg dat geen van hen de gehele vervoersketen bij de reiziger in beeld brengt. En dat terwijl die kwaliteit van het voor- en natransport een belangrijke afweging is voor de (keuze)reiziger. Productontwikkelingen om het keten-OV te verbeteren, zoals OV-fiets, greenwheels en de regiotaxi, moeten daarom in marketingstrategieën van de overheid meegenomen worden. Door de introductie van marktwerking in het Openbaar vervoer en de wijze waarop concessies in Nederland worden ingericht, beperken vervoerders zich in hun marketinginspanningen voornamelijk tot acties die bijdragen tot extra kaartopbrengsten waar geen of weinig extra exploitatiekosten tegenover staan. Inzet van extra materieel in de spits is voor een vervoerder een hoge kostenpost: zowel de chauffeur als het voertuig zijn de rest van de dag immers niet nodig. Als de gemeente het OV-gebruik in de spits wil bevorderen, zal zij dus waarschijnlijk zelf initiatief moeten nemen. Daarbij speelt ook mee dat vervoerders niet altijd bereid zijn tot gezamenlijke marketinginspanningen. Hierdoor wordt de potentiële OV-reiziger vaak maar half geïnformeerd en weet hij bijvoorbeeld wel dat hij met tramlijn 16 van het Museumplein naar het Haarlemmermeerstation kan reizen, maar niet dat dit ook kan met de huidige regionale buslijnen 170 en 172. Het is wenselijk dat de gemeente initiatief neemt tot een informatiecampagne waarin per deel van de stad (stadsdeel, stadslob) de mogelijkheden van het OV (trein, stadsvervoer en streekvervoer) worden belicht en uitleg wordt gegeven over tarief, kaartsoorten en verkrijgbaarheid. In samenwerking met andere overheden zou eenzelfde initiatief genomen moeten worden voor regionale OV-corridors.

Timing en een betrouwbare boodschap

Marketingacties moeten zodanig worden gepland dat de potentiële OV-reiziger wordt benaderd op het moment dat hij zijn mobiliteit opnieuw overweegt: dus net voor de introductie van Beprijzen, net na aankoop van zijn nieuwe huis in Amsterdam of vlak voor hij bij zijn nieuwe werkgever in dienst treedt. Belangrijke voorwaarde voor een goede marketing van het OV is dat niet meer beloofd wordt dan waargemaakt kan worden. Dat betekent dat hoe meer onderdelen uit deze Amsterdamse OV-Visie worden gerealiseerd, hoe overtuigender het verhaal kan zijn en hoe beter het OV wordt als alternatief voor de auto.

Actie 31	Initiëren van marketingacties die het gebruik van het OV bevorderen op plaatsen en momenten dat dit beleidsmatig gewenst is	In 2008/2009
----------	---	--------------

Bovengenoemde actie (31) is opgenomen in het Meerjarig Werk- en Investeringsprogramma 2007-2011 van DIVV.