



AMSTERDAM

Amsterdam krijgt in december te maken met een forse verdere afschaling van het openbaar vervoer. Het tram-, bus en metronetwerk wordt uitgedund en gereorganiseerd, vooral in Zuid, Oost en het centrum. De frequenties blijven in grote lijnen op het al eerder afgeschaalde 'coronaniiveau'. Dat blijkt uit het concept-Vervoerplan 2024 dat GVB op 24 maart publiceerde, nadat het was uitgelekt in Het Parool. Met dit plan volgt GVB een bezuinigingsopdracht en de daarbij aangegeven kaders van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De bezuiniging is nodig door achterblijvende reizigersinkomsten en sterk gestegen kosten. Het gereorganiseerde net moet een betere financiële basis voor de OV-exploitatie vormen, ook in de verdere toekomst. De netwijzigingen zijn dus niet bedoeld als iets tijdelijks; als het aantal reizigers genoeg stijgt zullen de frequenties worden verhoogd. Na consultatie van de betrokken gemeenten en

de Reizigersadviesraad neemt de VRA half juni een besluit over de plannen.

Tram

De veranderingen in het tramnet zijn nog wat heftiger dan in 2018. Alleen de lijnen 2, 4, 13, 17 en 26 blijven ongewijzigd. De tramlijnen 3 en 19 verdwijnen. In plaats daarvan gaat lijn 12 weer zijn route van voor 2018 volgen (via de Bilderdijkstraat naar Sloterdijk) en neemt lijn 7 in Oost het traject van lijn 19 over. Lijn 1 bedient voortaan het traject naar het Azartplein. In plaats van lijn 12 gaat lijn 24 via de Leidsestraat rijden. Deze lijn verdwijnt helemaal van zijn traditionele route via de Stadionweg, de Pijp en de Vijzelstraat en gaat vanaf het Stadionplein via de Amstelveenseweg de route van lijn 2 volgen. Ook in de Frederik Hendrikstraat en rond het Haarlemmerplein rijdt geen tram meer; reizigers in deze buurten zijn aangewezen op buslijnen naar het Centraal Station of Nieuw-West. In totaal verdwijnen zeven tramhaltes,

waarvan er bij vier nog een busverbinding overblijft en bij drie verder lopen het devies is. Opmerkelijk is ook de draai die GVB maakt met het bedieningsmodel van de 'Amsteltram', die nog pas recent verbouwd is en waarvan de verlenging naar Uithoorn nu wordt aangelegd. De bediening met gekoppelde tramstellen heeft alweer afgedaan: het is goedkoper om met losse eenheden te rijden en alleen in de spits een grotere vervoercapaciteit te bieden door extra ritten, ook met losse trams. Lijn 5 wordt de opvolger van lijn 25 als 'hoofdlijn' naar Westwijk en later Uithoorn; lijn 25 degradeert tot een spitsversterkingslijn en blijft eindigen bij station Zuid. De rol van lijn 5 als tweede lijn tot Amstelveen Stadshart wordt overgenomen door een nieuwe lijn 6, die ten noorden van station Zuid verder gaat via de Beethovenstraat en vervolgens het oostelijke deel van de route van lijn 3 overneemt. Om een einde te maken aan de overbediening van het eindpunt Flevopark zal lijn 14 vanaf de Molukkenstraat

naar het Muiderpoortstation rijden. De keerlus zal zodoende van de andere kant worden benaderd dan lijn 3 deed. Omdat hier eerst een wissel moet worden vervangen, zal lijn 14 in eerste instantie nog naar het Flevopark blijven rijden.

De trams in R-netuitvoering komen te rijden op lijn 5, 6 en 25, waarmee het metallic-grijs meer een soort lijnkleur van de Amsteltramroutes wordt dan een R-net-kenmerk. Maar daarvan zal geen reiziger wakker liggen.

Metro en bus

Ook het metronet wordt gereorganiseerd, door de opheffing van lijn 53. De tak naar Gaasperplas wordt voortaan bediend door lijn 50, de tak naar Gein houdt alleen lijn 54, die in frequentie wordt verdubbeld ter compensatie van het verdwijnen van parallellijnen. Deze ontvlechting van metrolijnen levert GVB een technisch en logistiek simpeler netwerk op dat efficiënter te exploiteren is. Het biedt GVB de kans om op de ringmetrolijnen 50 en 51 buiten de spits kortere treinen in te zetten, bijvoorbeeld één M7-stel tegenover twee gekoppelde stellen in de spits. Hoewel de bedieningsfrequenties op alle metrotakken per saldo gelijk blijven, krijgen veel meer gebruikers van de huidige lijnen 50, 53 en 54 te maken met een overstap op station Van der Madeweg. Dat komt doordat twee massaal gebruikte rechtstreekse verbindingen (tussen de West-/Zuidtak en Bijlmer Arena/AMC, en tussen de Gaasperplastak en het centrum) verbroken worden. Op Noord-Zuidlijn 52 wordt in de spits de frequentie van vóór corona (een zesminutendienst) hersteld. Bij de bus concentreert de netwerkuitdunning zich nog sterker dan bij tram en metro in Zuid en Oost, omdat het net in Noord en Nieuw-West de afgelopen jaren al flink door de mangel is gehaald. Zo verdwijnt de buslijn tussen de stations Zuid en Amstel door de Station- en Rivierenbuurt (65). In totaal worden acht bushaltes niet langer bediend.

Kostenproblematiek

Het was al langer bekend dat de OV-sector vanaf 2024 op weinig verdere hulp uit Den Haag kan rekenen bij het opvangen van de naweën van corona. Het kabinet wil dat het OV een transitie doormaakt om vanaf 2024 financieel weer op eigen benen te kunnen staan. Na afloop van de Beschikbaarheidsvergoeding OV, waarmee de exploitatietekorten door corona voor 95 % werden gedekt, stelde het ministerie van IenW voor 2023 nog een laatste 'transitievergoeding' beschikbaar onder voorwaarde van een herstelplan om de OV-exploitatie weer 'gezond' te maken. Volgens recente gegevens zit GVB nu weer op 85 % van het reizigers-aantal voor corona. Daar komt bij dat de bekostiging van de OV-exploitatie al jaren structureel onder druk staat, los van corona. De jaarlijkse exploitatiebijdrage van het Rijk groeit al vijftien jaar niet meer mee met de inflatie en met noodzakelijke uitbreidingen van het netwerk. In Amsterdam hebben VRA en GVB al in 2012 afgesproken dat de OV-exploitatie helemaal door reizigersinkomsten moet worden gedekt.



Niets blijft bij het oude op deze overstaphalte met de Noord-Zuidmetrolijn op de Ceintuurbaan. Lijn 24 verdwijnt hier, lijn 3 wordt vervangen door lijn 6 naar Amstelveen en lijn 12 gaat straks net als vroeger naar Sloterdijk; 30 maart 2023. Foto: Tim Boric.

Die taakstelling is nagenoeg bereikt, maar GVB is zo voor zijn inkomsten vooral afhankelijk geworden van forenzen (die dagelijks veel kilometers maken) en toeristen (die en masse dure kaartjes kopen). Juist bij deze reizigers-groepen is door corona de grootste teruggang opgetreden.

Daar komt bij dat de kosten van de exploitatie worden opgedreven door de sterk gestegen energieprijzen, de hoge inflatie, de gespannen arbeidsmarkt en het hoge ziekteverzuim.

Maximumsnelheid

En dan is er nog een andere factor die de exploitatiekosten zal verhogen: de verlaging van de maximumsnelheid in de stad van 50 km/h naar 30 km/h, die eind dit jaar ingaat. De snelheidsbeperking zal weliswaar niet gelden op trajecten waar tram en bus op een fysiek van het overige verkeer gescheiden baan rijden, maar op een aantal tram- en buslijnen zal het langzamer rijden toch leiden tot langere omlooptijden en dus tot extra 'dienstregelingen', met extra inzet van personeel en materieel. Om dit nadelige effect

voor het OV enigszins te matigen hebben B&W voorstellen uitgewerkt om doorgaand autoverkeer op een aantal hinderrijke routes door de stad te weren. Zulke maatregelen passen in het autoluw-beleid van het huidige college. Ze bevorderen bovendien de doorstroming van het OV bij kruispunten en in straten zonder vrije baan. Tot deze voorstellen behoort onder andere een 'knip' van de nu erg drukke autoroutes via de Stadhouderskade en de Van Baerlestraat bij het Vondelpark. Maar juist nu het OV hier een goed alternatief zou moeten bieden, verschaalt in 2024 het aanbod doordat zowel via de Binnenring (Weteringschansroute) als de Ceintuurbaanring minder trams gaan rijden. Wethouder Melanie van der Horst zei in Het Parool begin maart dat 'afschalen van het OV voor iedereen ongunstig' is, maar toen ging het over de 30 km/h-maatregelen en de autoluw-voorstellen. Van der Horst is tevens voorzitter van de VRA, die GVB de opdracht tot bezuiniging op de exploitatie gaf. Het is de paradox van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid ten voeten uit.



Lijn 3 komt niet meer terug op de Bullebak, de dubbele basculebrug die de afgelopen jaren is vernieuwd en vanaf 23 mei weer door de tram kan worden bereden. Vanwege de kademuurvernieuwing van de Houtmankade zijn de sporen in de Planciusstraat vorig jaar al geschikt gemaakt om als kopeindpunt te dienen. Dat is dus – als de plannen doorgaan – voor nog maar ruim een half jaar; daarna gaat lijn 5 weer naar de Westergasfabriek en raken het Haarlemmerplein en de Zoutkeetsgracht hun tram kwijt. Marnixstraat; 27 juni 2019. Foto: Rob de Haan.