

VERSLAG VERGADERING REIZIGERS ADVIES RAAD



Datum : 29 april 2010

Opgesteld door : J. van den Heuvel – All-Round Office Management BV

Aanwezig : P. Lankhorst (voorzitter), G. Ras (vice-voorzitter, Rover Zaanstad-Waterland), B. vd Meulen (secretaris), F. Bouma (2^e secretaris) **ROVER**: C.Vonk (Amsterdam, O.Chalebyani (Amsterdam en Zaanstad-Waterland), E. Jacobs (Amstelland); **Vereniging Stadsvervoerbelang**: J.Rol, A.W.Markus, J. Hageman, E. Raaman-Vreugdenhil, V. v. Lamoen, R. de Vrieze; **SBO Noord-Holland**: F. Calandt, B. Jonker; **ANBO Amsterdam**: J. Duppen; **Cliëntenbelang Amsterdam**: D.M.M. Cohen Rapoport, M. v.d. Dool; B. Weggeman; **LSVB**: D. Meelker; **KvK**: D. Van Dijk

Voor agendapunt 2: M. Hendriksen, M. den Dekker, A. de Vries (PB OAVL)
Voor agendapunt 3: M. van Bremen (metrostations)
Voor agendapunt 4: M. de Keijzer (SRA)
Voor agendapunt 5: D. Aulman (SRA) en T.Wijn (GVB)

Afwezig : M. Verweij, H. Jansma, M. Waalewijn, A. Goudriaan, E. Pepic en N. Bakker

1. Opening/mededelingen

De voorzitter, dhr Lankhorst, opent de vergadering en heet aanwezigen welkom. De presentielijst gaat rond. Afberichten zijn binnengekomen van mw Jansma en de heren Bakker, Waalewijn, Goudriaan en Pepic. Dhr Verweij is herstellende en heeft de leden per brief bedankt voor de belangstelling.

Uit te delen stukken

De secretaris, dhr vd Meulen, deelt de volgende stukken uit: bij agendapunt 4 informatie over het einde van het gebruik van de strippenkaart, bij 7 een verzoek tot deelname aan een schouw bij station Hoofddorp, bij 9 een verzoek tot instellen van een werkgroep PvE aanschaf nieuwe bussen GVB, bij 11 een verzoek tot deelname aan een klankbordgroep voor de Zaancorridor. De overige stukken zijn ter kennisname.

Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

Vaststellen van de agenda

Omdat sprekers over de eerste drie onderwerpen verlaat zijn, worden de andere punten ter bespreking naar voren gehaald. Aan de agenda wordt agendapunt 10. Tarieven Wagenverkoop toegevoegd. Voor het overige wordt de agenda ongewijzigd vastgesteld.

Actie	Afspraken	
secretaris	Wp2000 uitzoeken grensoverschrijdend OV	toegestuurd
secretaris	Territorialiteitsprincipe gehanteerd door Zuid Holland bij lijn 370	toegestuurd
secretaris	Brief opstellen met opmerkingen bewegwijzering CS vanwege IJsei	op agenda
secretaris	(Her-) benoemingen voorbereiden en regeling RAR actualiseren	verzonden
secretaris	Brief aan SRA verzoek verbeteren groepskaarten	verzonden
secretaris	RAR brief SRA over nieuw nachtnettarief en overleg nachtnettarief	verzonden
werkgroep	RAR advies op PvE IJtram 2e fase	verzonden
secretaris	RAR advies openingstijden verkooppunt Arriva Tramplein bij feestdagen	verzonden
secretaris	RAR advies kaartvoorstel CXX Zaanse Schans	verzonden
secretaris	Boekjes gratis OV bij bestellen	verzonden

Presentaties

2. Infrastructuur, Ontwikkeling ombouw Amstelveenlijn

Dhr De Vries is projectdirecteur van het projectbureau Amstelveenlijn, een samenwerkingsverband tussen SRA, gemeenten Amsterdam en Amstelveen en stadsdeel Zuid. Hij stelt zijn collega's voor en geeft ant-

woord op vier vooraf door de RAR gestelde vragen. De tramtechniek op de baan van lijn 51 sluit niet aan op de metrotechniek van de Noord/Zuidlijn. De bedoeling is de vrije trambaan vanaf de Zuidas tot en met Westwijk in Amstelveen om te bouwen tot metrobaan. Na onderzoek is in een intentieverklaring tussen partijen gesteld dat de ombouw haalbaar lijkt maar in de planfase (tot medio 2012) moeten ontwerp, raming, risico's en of het goed is voor de reiziger nader worden onderzocht. Dat moet leiden tot een fatsoenlijk go/no-go besluit.

Waarom is de ombouw goed voor de reiziger? Lijn 51 heeft op termijn onvoldoende capaciteit, is onveilig vanwege de gelijkvloerse kruisingen en is met 11% uitval onbetrouwbaar gebleken. Relatief vinden veel (ernstige) ongelukken plaats. Tram 51 kan bij het in bedrijf nemen van de NZ-lijn in 2017 niet meer op het metronet door naar CS. De metro is een autonoom systeem terwijl een trambestuurder voortdurend dient te reageren op kruisend verkeer. Wanneer geen maatregelen worden genomen zal voor lijn 51 een knip moeten worden aangebracht bij de Zuidas. De Amstelveenlijn heeft een levenscyclus tot 2020 maar wordt eerder aangepakt om gelijk klaar te zijn met de NZ-lijn. Het effect van het verdwijnen van lijn 5 op fijnmazig net, bereikbaarheid en totale OV aanbod wordt nog uitgezocht.

Wat is de stand van zaken? Het projectbureau is vier maanden bezig en op dit moment worden nog mensen aangetrokken die het besluit gaan voorbereiden. Behalve een technische studie naar kosten en gevolgen wordt in de planfase draagvlak gecreëerd en participatie georganiseerd. Input van buurtbewoners en organisaties als de RAR is daarbij van groot belang. Eind mei, begin juni vinden de eerste kennismakingsmanifestaties plaats. Het is een on-Nederlandse opdracht om op zo'n korte termijn te komen tot een besluit voor een zo omvangrijk infrastructureel project. **Wat wordt de aanpak?** Er worden goede studies gemaakt van kosten, baten en risico's. De aanbevelingen vanuit de raadsenquête over de NZ-lijn spelen daarbij een rol. Het besluit moet beter worden voorbereid. De planfase is 2,5 jaar en dat is krap.

Wanneer vindt het besluit plaats? In 2012 wordt besloten wel of niet tot uitvoering over te gaan. Bij een ja is de startbouw in 2013. In 2016 wordt proef gereden om in 2017 gelijk met de NZ-lijn in bedrijf te kunnen gaan. Besluitvorming moet, zowel bij ja als nee, vooral zorgvuldig en transparant zijn.

VRAGEN EN OPMERKINGEN

De voorzitter vraagt n.a.v. de raadsenquête of het projectbureau eigen onderzoek gaat doen naar vervoerscijfers. Dhr Van Lamoen vraagt of geraamde kosten voor de ombouw, 480 miljoen, nog actueel zijn. Verder weet hij dat het Rijk alleen wil bijdragen indien ombouw leidt tot reizigerstoename. Hij wil weten of de gemaakte berekeningen door het Rijk zijn goedgekeurd. Behalve de tot noch toe geboden 225 miljoen door de SRA is bij V&W subsidie aangevraagd. Dhr de Vries geeft aan dat het projectbureau de opgave heeft een maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten maken waarin het rendement van de investering wordt berekend. V&W zal kijken of effecten zijn terug te voeren op verbeterde vervoerswaarden. De vraag daarbij is of de huidige tramlijn de vervoersvraag in de toekomst aankan en wat gedaan moet worden om capaciteit te kunnen blijven bieden. De in de verkenningsfase geconstateerde haalbaarheid en betaalbaarheid moet in de planfase worden hardgemaakt. De kostenraming moet over twee jaar duidelijk zijn en is afhankelijk van o.m. bouwbudget en aannemerskosten. Op de uitkomst kan dhr De Vries niet vooruitlopen. Dhr Cohen wil weten of voorkeur bestaat voor onder- of bovengronds. Volgens dhr De Vries gaat de basisvariant uit van doortrekking op maaiveld tot Westwijk. Stadsdeel Zuid gaat alleen mee als Buitenveldert ondergronds wordt gekruist. Dit voorstel heeft de voorkeur maar is duurder, andere partijen hebben nog niets toegezegd. Mw Jacobs constateert dat in raadsstukken wordt uitgegaan van besluitvorming in 2011 en vraagt of vertraging is ontstaan. Verder wil ze weten of de val van het kabinet en de bezuinigingen van invloed zijn. Na de gemeenteraadsverkiezingen is in Amstelveen een wethouder aangetreden die altijd tegen doortrekken van de NZ-lijn was. Ze vraagt of dit gevolgen kan hebben. Dhr De Vries zegt dat geen sprake is van een jaar vertraging. De opdracht is in 2011 een ontwerp in te dienen waarna een besluitvormingsperiode van een half jaar volgt. De besluitvorming krijgt aandacht in de hele planfase. Het besluit wordt volgens afspraak medio 2012 genomen. Over politieke veranderingen en bezuinigingen kan hij vanuit zijn rol alleen zeggen dat die altijd consequenties hebben. Dhr Meelker refereert aan het argument dat lijn 51 niet aansluit op het metronet. Hij vraagt of de treinen überhaupt wel doorrijden naar CS omdat om veiligheidsredenen zo min mogelijk treinen in de tunnel zijn toegestaan. Dhr Chalebyani vraagt of ook alternatieven worden onderzocht. Dhr De Vries geeft aan dat de Amstelveenlijn een verlengstuk moet worden van de NZ-lijn en dan op hetzelfde spoor zal rijden. Dat betekent dat net zoveel wagens door de tunnel gaan als voor de NZ-lijn is toegestaan. Het safehaven-principe zal een capaciteitsbeperking met zich meebrengen. De exploitant van de NZ-lijn staat niet toe dat trams met andere technieken en onbetrouwbare aanrijtijden op het metronet rijden. Dat is het vertrekpunt voor de studie. De vraag wat moet gebeuren als de lijn niet wordt omgebouwd wordt in de studie meegenomen. Dhr Weggeman vraagt aandacht voor het punt bereikbaarheid en toegankelijkheid in de uitvoeringsfase. Mw Hendriksen is coördinator BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) en zegt dat de overlast zodanig beperkt wordt

dat het dagelijks leven door kan gaan. Daarbij wordt rekening gehouden met iedereen die gebruik maakt van de openbare ruimte en voorzieningen. Met alle betrokken partijen wordt overleg gevoerd over de beste manier. Het proces start vanaf nu. Mw Jacobs benadrukt dat bewoners en de RAR goed en op tijd betrokken moeten worden bij de aanleg van stations zodat ook bussen kunnen aansluiten. Dhr De Vries zegt dat eind mei manifestaties starten voor Buitenveldert, Amstelveen Noord en Zuid. Bewoners- en winkeliersverenigingen en bewoners zelf worden uitgenodigd te participeren in het ontwerpproces. Dhr Vonk stelt voor dat de werkgroep een afspraak maakt met het projectbureau.

3. Infrastructuur, Ontwikkeling renovatie metrostation

Dhr Van Breemen vertelt dat Group A architecten met een visie op twee voorbeeldstations, Bullewijk en Wibautstraat, de aanbesteding heeft gewonnen. De opdracht wordt uitgevoerd i.s.m. Fabriek, ontwerp bureau van gebruiks- en beheersvriendelijke voorwerpen in de buitenruimte (abri's etc.). Bij de opgave moet rekening gehouden worden met onderhoud, sociale en fysieke veiligheid, reizigerscomfort en esthetische uitstraling. Studie is gedaan naar o.m. oppervlakte, stationsnamen, overstapmogelijkheden, reclame-uitingen en reizigersaantallen van 5 ondergrondse en 11 bovengrondse metrostations. Visie en inventarisatie hebben geleid tot een ingrepenboek of interventiedocument. Elke ingreep wordt beschreven in termen van geld, tijd en risico's. Het resultaat is een generiek ontwerp. Eerst wordt bekeken wat met het beton, muren, vloeren, licht en meubilair wordt gedaan. Dan volgen VO en DO per station. Uitgangspunt is de stijl van de oude stations niet af te breken maar deze opener en rustiger te maken. Om die reden worden wanden rechtgetrokken, nissen, hoeken en randen weggehaald en lichtlijnen toegevoegd. Rust wordt teruggebracht door elementen (reclamezuilen, prullenbakken etc.) te clusteren, automaten in de muren te verwerken en zo de verrommeling te verminderen. De zichtbaarheid van de metro wordt verbeterd door ruimere toegangen, meer lichtinval, de liften en roltrappen met glas te bekleden en de liftschaft te betegelen. In de stations komen winkels en galerieën. De ingangen krijgen een nieuwe herkenbaarheid, kleur en vorm moeten nog worden bepaald. Ook het omliggende gebied wordt i.s.m. stadsdelen opgeknapt.

VRAGEN EN OPMERKINGEN

Dhr Vonk zegt dat dit het derde ontwerp is dat de RAR te zien krijgt en vraagt naar de haalbaarheid. Dhr Van Breemen legt uit dat het budget is getoetst en het ontwerp valt binnen alle randvoorwaarden. Hij verwacht dat het voorstel in mei door de Raad wordt goedgekeurd. De behoefte om iets aan de stations te doen i.h.k.v. veiligheid en onderhoud is groot. Dhr Hageman vreest voor te veel reizigers tegelijk op een plek wanneer verkoopapparatuur geclusterd worden. Dhr Van Breemen laat op het scherm zien hoe de ruimte in de muur gereserveerd wordt. Stroomschema's worden gemaakt om te bepalen of mensen elkaar niet in de weg lopen. Dhr Jonker stelt voor aan de wanden afbeelding van de Amsterdamse historie aan te brengen. Dhr Van Breemen zegt dat een kunstcommissie zich hierover buigt. Voorgesteld is de langste galerie van Amsterdam te maken. Dhr Weggeman vraagt of het aantal stijgpunten gelijk blijft. Dhr Van Breemen beaamt dit; het budget is daarop berekend. De voorzitter stelt voor grote knelpunten alvast te melden. Dhr Cohen heeft een notitie geschreven met aanbevelingen. Afgesproken wordt dat hij dit aan de secretaris stuurt.

4. Reizigersinformatie, Informatie bewegwijzeringsplan CS Amsterdam

Dhr De Keijzer vertelt dat het marketingbureau van de SRA, waarin alle vervoerders participeren, het onacceptabel vindt dat pas in 2017 een einde komt aan de voor reizigers onduidelijkheden op, in en rond het CS. Daarom is met directeurs van NS, ProRail, GVB, CXX, Arriva en diVV een rondje gemaakt om te ervaren hoe het is als iemand het nog niet kent. In de hand-out staan de grootste knelpunten (Bad Five). Nu zoekt iedereen naar informatiepersoneel terwijl mensen zelf in staat moeten zijn bus, tram of trein te vinden. De veelheid aan borden, schuttingen, reclames en kaarten moet verdwijnen en er moet één helder systeem komen. De oplossing moet begrijpelijk en de aanwijzingen dienen eenvoudig en bruikbaar te zijn. Er is een systeem bedacht met zes uitingen: een oriëntatiebord bij elke uitgang, een bord voor volledige informatie binnen het station, een oriëntatiebord stationsplein richting centrum, platformborden, een oriëntatiebord centrum richting station en een oriëntatiebord met details over het CS. Alles wordt duidelijk herkenbaar vormgegeven. De plaats van de borden wordt samen met politie en de coördinator van het stationseiland bepaald. Het gaat om tijdelijke borden die verplaatst kunnen worden als de situatie wijzigt. De kaarten moeten altijd in de looprichting staan. Alle andere borden verdwijnen t.b.v. een rustiger beeld. Het streven is om het plan met Sail in augustus 2010 gerealiseerd te hebben. Vergunningen en financiering worden op dit moment uitgezocht.

VRAGEN EN OPMERKINGEN

Dhr Hageman vraagt of een bord nog zichtbaar is als veel mensen eromheen staan. De borden staan op hoogte voor de zichtbaarheid en in de looprichting en zijn dusdanig eenvoudig dat niet veel tijd nodig is om

de informatie te lezen. Dhr Weggeman merkt op dat de liften naar de perrons zich niet altijd op dezelfde plekken bevinden. Verder zegt hij met klem dat, ook in de tijdelijke situatie, blindegeleidelijnen moeten worden aangebracht. Dhr De Keijzer zegt dat de liften om die reden ook op de kaarten staan aangegeven. De vraag naar blindegeleidelijnen zal hij meegeven maar garantie over realisatie kan hij niet geven. Dhr Cohen wil weten of ook gedacht is aan mensen die geen toegang hebben tot schriftelijke informatie. Dhr De Keijzer zegt dat de informatie in de plaats komt van de oude borden. Het is geen nieuw systeem en niet auditief.

Algemene onderwerpen

5. Invoering OV-chipkaart, voortgang ontheffingsverzoek tram en bus

Uit onderzoek van de cie. Kist blijkt dat het tarief niet duurder, zodat de minister ingestemd heeft met het afschaffen van de strippenkaart voor al het openbaar vervoer binnen de Stadsregio. Op 3 juni wordt afscheid genomen van de strippenkaart en daarvoor worden de reizigers uitvoerig geïnformeerd. Mw Wijn geeft een toelichting op de campagne. Voor al het OV zijn de uitingen in de landelijke roze stijl. Nu loopt de campagne over de 'strippen' opmaaktips. Op 1 mei starten promotieacties en wordt geadverteerd met kortingskaarten met 5 euro saldo en een persoonlijke kaart voor € 1,50. Op 17 mei start de *Dag-Hallo*-campagne. Tussen 29 mei en 10 juni (1 week na 3 juni) is er een extra campagne. Promotieteams staan met roze tenten in Amsterdam en andere gebieden. Verder komen er advertenties via alle mediakanalen en op trams en bussen van alle vervoerders wordt de roze sticker aangebracht. Op 29 mei staan extra verkoopteams op drukke knooppunten. Op 3 juni zetten alle organisaties vrijwilligers in die op haltes informatie verstrekken en ook meerijden op de voertuigen. Ook is er extra hulp voor moeilijk te bereiken doelgroepen; zo zijn er voor laaggeletterden speciale folders. Loketten en klantenservices van alle vervoerders worden extra bemenst. Met problemen zal voorlopig coulant worden omgegaan. Het personeel is daarop geïnstrueerd. Overstorten van saldo op een andere kaart blijft landelijk voorlopig gratis. De GVB wegwerпкаartjes zijn bij CXX geldig met een beperking t/m Amstelveen, bij Arriva nog niet.

VRAGEN EN OPMERKINGEN

Dhr Calandt vraagt of wegwerпкаartjes ook al bij andere vervoerders worden geaccepteerd. Volgens mw Wijn is dit nu nog niet mogelijk; aan een kaart voor de hele regio wordt gewerkt. Dhr Markus vraagt of de toolkit met eenvoudige folders landelijk beschikbaar gesteld kan worden aan de doelgroep verstandelijk gehandicapten. Mw Wijn zorgt dat het wordt geregeld. Dhr Cohen vraagt hoe het straks in juni met inchecken gaat als de metrotunnel wordt afgesloten en met bussen wordt gereden. Dhr Vonk vermoedt dat de bussen vollopen en dat betaling lastig wordt. Het probleem moet met het GVB worden besproken. Dhr Weggeman merkt richting het bureau assistentieverlening van de NS op dat de OV-begeleidingskaart nog steeds niet verchipt is. Bovendien zou hij het onacceptabel vinden als een indicatie nodig is. Dhr Duppen vraagt of bij de € 1,50 voor de persoonlijke kaart de foto is inbegrepen. Verder wijst hij op de waarschuwing in de folder voor de 'maximale ritprijs' bij niet uitchecken. Hij vraagt hoe het staat met die 'maximale ritprijs' voor reizigers die reizen op gereduceerd tarief. Mw Wijn zegt dat de foto zelf betaald moet worden. Op 29 mei lopen fotografen rond. De hoogte van de 'maximale ritprijs' is nog volgens de landelijke afspraak. Mw Ras ziet enkele onvolkomenheden in de verder goede folder. Zo valt Marken kennelijk buiten het OV-chipkaart gebied en in plaats van het 0800-nummer van de klantenservice van Arriva staat een nummer vermeld waarvoor 10 cent per minuut wordt berekend. In de tekst voor laaggeletterden staan een aantal onbegrijpelijke zinnen. Mw Wijn geeft de opmerkingen door. Dhr Chalebyani stelt voor bij Arriva het wegwerпкаartje als zichtkaart te gebruiken totdat technische problemen zijn opgelost. Verder leek het hem goed dat het GVB-nachtnetkaartje van € 3,50 ook voor een nachtrit van CXX zou gelden. Dhr Aulman zegt dat het voor Arriva ook een principiële kwestie is. Ze houden vast aan de afspraak dat alleen kaartjes worden verstrekt aan mensen die geen chipkaart hebben. Het nachtkartje wordt verder besproken bij de realisering van één kaart voor de regio.

Mw Wijn bedankt voor alle bijdragen aan de invoering van de OV-chipkaart. Zonder de RAR zou veel niet goed verlopen zijn. Haar opdracht stopt per 1 juni.

6. Studiereis OPC Denemarken

Dhr Markus doet verslag van de door Rocov-leden gemaakte studiereis naar Kopenhagen op 25 en 26 september jl. Van de RAR namen behalve zichzelf de heren vd Meulen en vd Dool deel. Opmerkelijke was dat bij de Deense spoorwegen rolstoelassistentie effectief en zonder oponthoud is geregeld; passagiers steken vooraan bij de trein een hand op en de machinist bedient de lift. Kopenhagen heeft een S-baan met 2 metrolijnen die iets verder de regio inrijden. Eén van de lijnen rijdt automatisch. Verder viel op dat de beveiliging op ondergrondse perrons, net als in Amsterdam, soms door publiek genegeerd wordt. Mensen

houden de glaswand, die gelijktijd met het voertuig opengaat, open als nog iemand komt aanhollen. De organisatie van het OV is anders geregeld. Eén OV autoriteit, niet zijnde de overheid, stelt de dienstregelingen en het voorzieningenniveau vast. Arriva en Connect doen de exploitatie. Voor invoering van de chipkaart wachten de Denen op de ontwikkelingen in Nederland. Gedacht vanuit een publieksvriendelijke benadering vindt geen gedwongen invoering in het hele land plaats. Reizigersinspraak is niet wettelijk geregeld, wel bestaat er een vorm van consumenteninspraak. Streekvervoer is regionaal georganiseerd en aanbesteed. Denemarken bestaat uit vijf regio's, de grootste is Kopenhagen. Het was een leuke en nuttige reis maar volgens dhr Markus is het probleem bij studiereizen dat de verschillen in de diverse landen te groot zijn om er iets van te kunnen leren. Wel was het goed om weer eens alle Nederlandse consumentenorganisaties te spreken. Hij stelt voor om, na het wegvallen van het OPC, een soort estafette te houden waarbij de Rocov's elkaar uitnodigen rondom een thema. De RAR kan de aftrap doen. Budget moet te vinden zijn. De voorzitter stelt voor het idee verder uit te werken in de agendacommissie.

VRAGEN EN OPMERKINGEN

Dhr Rol vraagt of in Denemarken niet toch informele reizigersorganisaties bestaan. De weinige die er zijn hebben maar beperkte invloed. Dhr Chalebyani vraagt of genoemde OV autoriteit wel op hoofdlijnen politiek wordt aangestuurd. Dhr Vonk weet dat het Scandinavische model wordt gehanteerd en dat het bureau officieel wel onder de overheid valt. Dienstregelingen, informatievoorziening en vaststelling van tarieven wordt door deze organisatie verzorgd. Vervoerders leveren alleen bussen en personeel. Dhr Weggeman vraagt hoe de klachtenafhandeling geregeld is. Het onderwerp is niet ter sprake gekomen. Dhr Van La-moen wil weten of bij de automatische metro hoge eisen zijn gesteld aan de baanbeveiliging. Dhr Markus weet dat het VAL systeem (het allereerste automatische systeem) wordt gebruikt. Verder heeft hij gezien dat de perrons goed gelijkvloers op de treiningangen zijn afgestemd.

7. Schouw knooppunt Hoofddorp

Aan de RAR is gevraagd deel te nemen aan de schouw op 1, 2 of 3 juni van 8.00 tot 10.30 uur. Dhr Ca-landt geeft zich op en mw Jansma zal worden gevraagd ook deel te nemen.

Concessiegebied Amsterdam (GVB)

8. Infrastructuur, knelpunten en verslechtering doorstroming OV

Stukken zijn per abuis niet meegestuurd. Het onderwerp komt volgende keer aan de orde. Dhr Duppen wil de vraag toevoegen over een mogelijk laad- en losverbod voor vrachtwagens op bepaalde tijden op door-gangsroutes van de tram. GVB had toegezegd dit te onderzoeken.

9. PvE nieuwe bussen GVB

Verzocht wordt om een werkgroep die zich buigt over het PvE. De heren Vonk, vd Dool, Chalebyani en Cohen en mw Raaman melden zich aan. De voorzitter wordt uit hun midden gekozen.

Concessiegebied Waterland (Arriva)

10. Nieuwe tarieven wagenverkoop

Mw Ras meldt dat het PvE voor Waterland op de website staat en vraagt opmerkingen aan haar door te geven. Nadat de RAR de te dure kaartjes bij de wagenverkoop had afgekeurd heeft Arriva een nieuw plan bedacht dat officieel nog zal worden toegestuurd. In plaats van kaartjes van € 2,50 is een gebiedsindeling gemaakt met blokken van € 2. Bij elke overgang komt er € 2 bij, vergelijkbaar met de oude zones. De wagenverkoop wordt daarmee goedkoper dan de € 2,60 van het GVB. Mw Ras maakt er bezwaar tegen dat geen overstap mogelijk is, terwijl veel bestemmingen alleen met overstappen te bereiken zijn. Verder is de indeling geografisch logisch. Om GVB-reizigers te mijden is het tarief van Amsterdam-Noord naar CS op € 4 gesteld, duurder dan de GVB-kaartjes. De RAR is het ermee eens dat de wagenverkoopkaartjes meer kosten om zo reizen met de OV-chipkaart te bevorderen. Dhr Chalebyani geeft mee dat het tarief in verhouding tot het NVB (€ 1,60 en € 2,40) hoger is geworden (€ 2 en € 4). Dhr Vonk zegt dat in het advies de door vervoerders voorgenomen tariefintegratie binnen de regio moet worden meegenomen. Dhr Chaleby-ani weet dat Arriva dit wil maar dat apparatuur nog niet toereikend is. Volgens dhr Vonk is het wel mogelijk. De voorzitter stelt vast dat er voldoende opmerkingen zijn om te verwerken in een RAR-advies op het moment dat het advies verzoek van Arriva door de RAR is ontvangen.

Concessiegebied Zaanstreek (Connexxion)

11. Zaancorridor

Verzocht wordt om deelnemers aan een klankbordgroep. De heren Jonker en Chalebyani melden zich. Dhr Duppen merkt op dat het doel is sneller te gaan rijden waarvoor de haltes verder uit elkaar komen liggen.

De afstand tussen haltes in stedelijk gebied gaat van 400 naar 600m. Oprekken van loopafstand lijkt een trend. Hij vindt dit in tegenspraak met de ambitie meer reizigers te willen vervoeren. De voorzitter wijst op het voordeel van snellere verbindingen maar de RAR moet het bestaande fijnmazige net blijven bewaken.

Concessiegebied Amstel-&Meerlanden (Connexxion)

Er zijn geen onderwerpen.

Overige onderwerpen

13. Uitnodigingen

Op 27 mei is de afsluiting van het OPC in het Spoorwegmuseum te Utrecht. Opgeven kan tot 20 mei.

14. Werkgroepen

DIVV geeft binnenkort een presentatie bij de wg Railinfrastructuur. Dhr Vonk zal het punt van de open Abri's aan de orde brengen. Bij het Rembrandtsplein staan die al, maar er komt een nieuwe aanbesteding.

15. Jaarplanner

Er zijn geen opmerkingen.

16. Verslag vergadering 21 januari 2010

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

17. Rondvraag

- Dhr Hageman wil graag een keer de tramhalte Martelaarsgracht/Damrak aan de orde hebben. Het onderwerp zal op de agenda gezet worden.
- Mw Jacobs vraagt wanneer nieuwe leden worden benoemd zodat ze afscheid kan gaan nemen van de RAR. De voorzitter zegt dat de verordening is vastgesteld en dat organisaties per brief verzocht zijn leden aan te wijzen. Hij roept op daar zo snel mogelijk op te reageren. Zelf denkt hij dat bij de laatste vergadering voor de zomer afscheid genomen kan worden.
- Mw Ras is blij met het overzicht van alle adviezen. Ze heeft gezien dat op veel nog actie moet volgen. De voorzitter stelt voor de lijst in de agendacommissie door te nemen.

De voorzitter bedankt aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 19.00 uur.

	Actie	Afspraken
1	secretaris	Evaluatie resultaten per vervoerder op agenda (nog DIVV en SRA)
2	werkgroep	RAR advies over de verlenging van de N/Z lijn richting Amstelveen
3	secretaris	Schouw nieuwe halte Kraaiennest
4	SRA	Resultaten proef (routing/signing&branding) check in/check out Amstelstation
5	SRA	Inzicht in aandeel transactiefouten OV-Chipkaart
6	SRA	Evaluatieplan invoering OV-Chipkaart metro
7	secretaris	RAR brief ter ondersteuning verbeterplan metro
8	secretaris	Steviger brief stadsdelen over toegankelijke haltes Lelylaan
9	werkgroep	RAR advies evaluatie Shop-Hopper Zaanstad
10	secretaris	Stand van zaken omgeving OV knoop Amstelstation op agenda
11	secretaris	Onderzoek mogelijk verleende ontheffingen inzet materieel AML
12	secretaris	Uitwerkingsplan analoge klokken op vertrekhaltes opstellen
13	secretaris	Lijst verantwoordelijkheidsverdeling uit rapport Ombudsman voorleggen SRA
14	secretaris	Stationsmanager CS uitnodigen voor toelichting sluitingstijden CS doorgangen
15	leden	Positieve signalen over OV in de winter doorgeven aan wegbeheerders
16	werkgroep	RAR advies Voorrang Gezonde Stad op stellen
17	leden	Opmerkingen aanbestedingsstrategie Waterland doorgeven aan secretaris
18	secretaris	Brief JCDecaux betrekken RAR bij abri ontwerpen
19	leden	Vorbereiding ombouwen Amstelveenlijn tot N/Zlijn
20	secretaris	RAR brief SRA over uiteenlopende presentaties monitoring
21	leden	Opmerkingen inrichting metrostations opsturen naar secretaris
22	werkgroep	RAR advies Vervoerplan GVB Amsterdam 2011
23	werkgroep	RAR advies Vervoerplan Connexxion AML 2011

