

OPENBAAR VERVOER



Goed openbaar vervoer maakt ons blij!

Wat willen wij?

De Oar Zo wil de participatie van ouderen bevorderen.
Goede en betaalbare vervoersvoorzieningen
zijn daarvoor randvoorwaarden.

*Het openbaar vervoer in Zuidoost is grofmazig:
de bussen rijden er niet door de wijken en de loopafstanden
naar halte of metrostation zijn veelal te groot.*

*Dat belemmert ouderen in hun participatie.
Daarom zet de raad zich in voor goed en betaalbaar
fijnmazig openbaar vervoer voor ouderen.*

In het kort

Op 22 juni 2018 gaat de NOORD/ZUIDLIJN rijden.
Dat gaat gepaard met het rechte trekken en opheffen van bus-
en tramlijnen. Om ook aan de vervoerswensen van ouderen
en andere kwetsbare burgers tegemoet te komen
gaat Amsterdam experimenteren met vraaggericht vervoer
voor iedereen met of zonder handicap,
o.m. in Driemond/Zuidoost.

Openbaar vervoer op de schop

Het Rijk kort fors op het openbaar vervoer. Het OV-budget van Amsterdam krimpt van 100 miljoen naar 32 miljoen in 2020.

Vanaf 2018 gaan de metro's van de Noord/Zuid-lijn rijden.

De *Lijnennetvisie 2018* van **Stadsregio Amsterdam**, waar ook Amsterdam zich aan verbonden heeft, is het antwoord op deze ontwikkelingen. Vanaf 2018 gaat het openbaar vervoer zich vooral richten op meer forenzen, toeristen en werkenden.

Om die reden wordt het vervoer van a naar b zo snel, efficiënt en effectief mogelijk. Dit nieuwe uitgangspunt resulteert in het rechte trekken en opheffen van bus- en tramlijnen, het verdwijnen van haltes en het uitbannen van gedeelde trajecten. Van elke drie bussen verdwijnen er twee. Na 20.00 uur en in het weekend zullen er vanuit wijken buiten de ring (A10) geen bussen meer rijden naar het Centrum. En veel haltes komen meer dan 800 meter hemelsbreed van de woningen te liggen (de maximale loopafstand is nu nog 500 meter).

Afgezien van welkome investeringen in voor minder valide toegankelijke bussen, trams, haltes en metro's houdt de *Lijnennetvisie 2018* niet of nauwelijks rekening met de vervoerswensen van ouderen en andere kwetsbare burgers.

[Lijnennetvisie 2018, 21 september 2015](#)

Reacties op Lijnennetvisie

De Reizigersadviesraad (RAR) vindt dat niet acceptabel en wil daar iets aan doen. Amsterdam gaat nu over heel veel vormen van het doelgroepenvervoer: leerlingenvervoer, vervoer naar de dagopvang, zorgvervoer en andere vormen van geïndiceerd vervoer. Met de RAR zien de **Amsterdamse ouderenadviesraden** kansen voor het samenvoegen van al deze vormen van aanvullend vervoer in één stedelijke organisatie voor fijnmazig vervoer. Er is nu veel ongebruikte capaciteit doordat busjes grote delen van de dag niet rijden. Wij denken dat een en ander dankzij de nieuwe opzet beter én goedkoper kan.

Rover (Reizigers Openbaar VERVoer) heeft berekend dat de gewenste samenvoeging 'budgettair neutraal' kan verlopen. Met andere woorden: Het zal de gemeente niets extra kosten.

Maar wel meer opleveren!

Proef met vraaggericht vervoer in Zuidoost

In antwoord op een initiatiefvoorstel van het **CDA** heeft B&W onderzoek gedaan naar de mogelijke inzet van buurtbussen voor fijnmazig vervoer in stadsdelen met weinig haltes en veel ouderen. Naar aanleiding van het onderzoek ziet de gemeente af van inzet van buurtbussen. Gebleken is namelijk dat bestaande initiatieven voor een buurtbus niet van de grond komen. Zo krijgt *Buurtbus/Buurtaxi Driemond* zijn businessplan niet rond, o.a. wegens gebrek aan vrijwillige chauffeurs, en wegen bij *Go Go Nieuw-West* de kosten niet op tegen de inkomsten. Om die reden gaat Amsterdam in Zuidoost, Noord en Nieuw-West in 2017 experimenteren met vraaggericht aanvullend vervoer voor doelgroepen in combinatie met een belbus met vaste haltes op een vaste route.

Het uiteindelijke doel is te komen tot "*één vraaggericht OV-systeem voor iedereen met en zonder handicap.*"
De pilots worden uitgevoerd door Connexxion en het GVB.

**Terugkoppeling toezeggingen AOV met buurtbussen,
20 april 2016.**