

Aan
**het dagelijks bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam**

Cc:
- de regioraad van de
Vervoerregio Amsterdam
- Directie GVB

*Reizigers Advies Raad voor de
Vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Datum	01-02-2014	Onderwerp	RAR-advies over het ontwerp-PvE voor de concessie Amsterdam
Uw kenmerk		Bijlagen	1. Uitwerking advies 2. Voorstellen tekstwijziging PvE
Ons kenmerk	20240201-RAR-PvE Amsterdam		

Geachte leden van het dagelijks bestuur,

Inleiding

Graag maakt de Reizigers Advies Raad (RAR) gebruik van haar recht advies uit te brengen over het Ontwerp-Programma van Eisen (PvE) voor de nieuwe concessie Amsterdam. Binnen Nederland is dit na de Rijksconcessie voor het hoofdrailnet de concessie met het grootste aantal passagiers, in een vervoergebied dat bovendien naast veel verplaatsingen binnen het concessiegebied gekenmerkt wordt door een grote hoeveelheid verplaatsingen op stadsgewestelijke schaal, van en naar andere regio's en landsdelen en internationaal verkeer, die alle een impact hebben op de rol van het OV in het concessiegebied Amsterdam.

De RAR waardeert het hoge en veelzijdige ambitieniveau in het ontwerp-PvE. De RAR heeft u hiertoe eerder ook opgeroepen. Tevens steunt de RAR, in lijn met eerder commentaar, de aanpak om gedurende de concessieperiode met ontwikkelplannen te werken en de concessiehouder in de gelegenheden te stellen daar voorstellen voor te doen. Deze aanpak biedt de gemeentebesturen in het concessiegebied, de Regioraad, de reizigers, andere belanghebbenden (OV speelt een grote rol in de leefbaarheid van de stad) en de RAR de mogelijkheid om bij elk ontwikkelplan de discussie aan te gaan. Discussie of de ontwikkelingen in het stedelijk gebied en de vervoersbehoeften van de bestaande en nieuwe reizigers is goed en moet tijdig worden geadresseerd. Hierbij staat centraal de vraag of de voorstellen van de concessiehouder, voor verdere ontwikkeling en aanpassingen van het aanbod aan openbaar vervoer recht doen aan de vervoerbehoeften in de daarop volgende jaren.

De RAR geeft allereerst enkele hoofdpunten van het advies aan, waar het ontwerp-PvE in uitgangspunten en aanpak aanpassing en aanvullingen vereist om tot een goed functionerend openbaar vervoeraanbod in het concessiegebied te komen. In aanvulling daarop heeft de RAR nog andere adviespunten weergegeven in bijlage 1. Aangezien het PvE als een formeel document moet werken voor de concessie doet de RAR in bijlage 2 ook voorstellen voor tekstwijzigingen in het ontwerp-PvE. De twee bijlagen maken integraal onderdeel uit van het advies.

Hoofdpunten

1. Neem de ontwikkelfunctie serieus en geef de concessiehouder de ruimte voorstellen te doen die goed aansluiten bij de behoeften van de reizigers, ontwikkeling van de vervoersvraag en de opgave om meer reizigers te vervoeren op basis van de ambities van het PvE. Dit biedt de gemeenten, Regioraad, de RAR en andere belanghebbenden de kans hierover het gesprek te voeren, alvorens de VRA een ontwikkelplan vaststelt. Echter, ga het GVB niet op voorhand dwingen iets niet te leveren, ergens niet te rijden of minder aanbod te leveren dan waar de reiziger om vraagt.
2. De functie van de binnenstad en oude wijken blijft zeker gedurende de hele concessieperiode van groot belang, dus met veel reizigers die om OV vragen en een essentiële rol voor het OV in een autoluwe en leefbare stad. De Vervoerregio verplicht het GVB op sommige trajecten in de binnenstad slecht openbaar vervoer aan te bieden. Het aanbod van OV moet hier niet geforceerd worden afgeknepen en het gebruik moet niet worden bemoeilijkt met gedwongen extra overstappen. Uiteraard verandert de stad door groei en in functies, en daar moet gedurende de concessie op ingespeeld worden. Dat hoort in het ontwikkelplan thuis, want die ontwikkeling zal gedurende een aantal jaren plaatsvinden. Vooralsnog moet juist rekening gehouden worden met forse groei van het aantal treinreizigers op Amsterdam CS, een groei die ook de hoofdreden is van de zojuist begonnen verbouwing van CS. De verwachte forse groei en functieverandering (ook internationaal) van bijvoorbeeld station Zuid kan daar de eerstkomende elf jaar (concessieduur) nog niet worden gefaciliteerd. De verbouwing van dat station en het Zuidasdok is pas jaren na het verstrijken van de concessieperiode gereed.
3. Terecht stelt het PvE dat woonwijken - oude en nieuwe - goed ontsluiten moeten worden, maar de technische benadering met percentages en dergelijke zegt niet veel over de daadwerkelijke ontsluitingskwaliteit van die wijken. De RAR stelt voor dat aan GVB de eis gesteld wordt alle wijken goed te ontsluiten en daarvoor in elk ontwikkelplan voorstellen doet, met de bijbehorende kosten voor exploitatie en benodigde infrastructuur, zodat er bestuurlijk een afweging kan worden gemaakt tussen wat geleverd moet worden en wat de opdrachtgever daar voor over heeft. Daarbij dienen feitelijke loopafstanden gehanteerd te worden en is maximaal 400 meter het uitgangspunt.
4. Inclusiviteit en toegankelijkheid zijn uitermate belangrijk. Dat moet dan ook concreet worden gemaakt, met opname van eisen voor aanwezigheid en het functioneren van liften, loopafstanden tot haltes en loopafstanden bij overstapsituaties in plaats van totaalpercentages te bedienen woningen en bedrijven. Goed functionerende liften dienen onderdeel uit te maken van de concessie. Als liften niet functioneren kan een belangrijk deel van de reizigers helemaal niet en een ander deel met zeer grote moeite de gewenste verplaatsing maken. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Dit vereist actie van de concessiehouder om samen met andere betrokkenen voor een goed beheer zorg te dragen en ook serviceverlening door het (rijdend) personeel aan passagiers die fysieke beperkingen hebben en voor de concessiehouder om alternatieven te bieden bij liftuitval. Echter ook de concessieverlener dient zich te committeren. Het aanpassen van haltes en goede overstappunten, met daarbij waar nodig de aanleg van liften is echter vooral een taak van de Vervoerregio en de betrokken gemeenten. De RAR adviseert hiervoor een actieplan op te stellen, met regie van de Vervoerregio, geadviseerd door de concessiehouder.
5. De RAR wenst in het PvE sturing op een effectieve inzet van toezichthoudend en dienstverlenend personeel op de tram. In het PvE moet de tramconductor in ieder geval worden voorgeschreven voor de lijnen waar de conductor nu ook al aanwezig is alsmede op de Amsteltram. De aan- of afwezigheid van een conductor lijkt nu eerder de toevallige uitkomst van beslissingen uit het verleden en de inzet van materieel met of zonder servicebalie. Het is voor veel reizigers onduidelijk welk instapregime van toepassing is. Op de Amsteltramlijn 25 heeft de in een bestuurderscabine verscholen conductor in deze vorm weinig toegevoegde waarde.
6. De indeling van lijnen in HOV, verbindend, ontsluitend en welke infrastructuur verplicht bediend moet worden is theoretisch en gebaseerd op aannames en randvoorwaarden die niet ingevuld worden door de Vervoerregio zelf, waardoor niet duidelijk is hoe die voorwaarden hard gemaakt kunnen worden en hoe die een zinvolle bijdrage leveren aan een goed OV-netwerk. Dat hoort ook

meer thuis in de ontwikkelplannen, alsmede bij eigen inspanningen van de Vervoerregio (als opdrachtgever en als orgaan van 14 gemeenten, tevens wegbeheerders) om het GVB in staat te stellen om die kwaliteiten te leveren.

7. De RAR zet vraagtekens bij de gevolgde systematiek en invulling van het PvE. Het lijkt in veel opzichten op de aanpak van een PvE bij een openbare aanbesteding. Hier is op voorhand duidelijk wie de concessiehouder zou moeten worden, terwijl juist de ontwikkelfunctie een centraal element is in het PvE. De grote mate van detaillering in het concept-PvE, zonder enige duiding van de beschikbare financiële middelen om de ambities waar te maken, roept vragen op of de aanpak en dit PvE niet veel eenvoudiger kunnen om op resultaten voor de reizigers te sturen. Wat doet de opdrachtgever als de concessiehouder niet levert wat vereist wordt? Alleen het opleggen van boetes zal niet werken en daar schiet de reiziger niets mee op, tenzij het geld wordt besteed op een manier waar de gedupeerde reizigers iets aan hebben. Die voorwaarde ontbreekt bovendien. Nu is een hele opsomming van bureaucratische micro-managementeisen voor rapportages in het PvE opgenomen, waarvan de RAR betwijfelt of daarmee gestuurd kan worden om te leveren wat bij het verlenen van de concessie afgesproken wordt.

Het advies is verder uitgewerkt in de bijlagen 1 en 2.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter

BIJLAGE 1: UITWERKING VAN HET RAR-ADVIES OVER DE CONCESSIE AMSTERDAM EN HET ONTWERP-PVE

1. Inleiding

Hierna volgt een aantal verdere adviezen en uitwerkingen van de hoofdpunten van het advies van de Reizigers Advies Raad (RAR) op het ontwerp-PvE van de concessie Amsterdam. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de ambities van het PvE en op een aantal inhoudelijke zaken.

2. Ambitie

De RAR waardeert het brede ambitieniveau voor de concessie. De RAR adviseert wel om het ambitieniveau concreter te maken en ook aan te geven welke afwegingen gemaakt zullen worden als niet alle ambities of niet tijdig worden waargemaakt en wat de Vervoerregio Amsterdam als concessieverlener daar aan wil doen. Het PvE bevat voornamelijk eisen aan de concessiehouder, maar niet aan de concessieverlener. De RAR adviseert om de volgende punten explicieter in het beleid van de Vervoerregio voor de concessie en waar nodig in het PvE op te nemen:

1. Taakstelling voor groei van het aantal gebruikers van het OV, zowel absoluut als relatief wat betreft het aandeel in de modal split ten opzichte van de auto. Immers enerzijds groeit de stad groeit fors in aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen, anderzijds dient het OV een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, zuinig ruimtegebruik en economisch functioneren van de stad. Dat vraagt om kwantificering in aantallen en naar deelgebieden van de concessie (wordt bijvoorbeeld in Noord het OV ook goed gebruikt?).
2. Om de ambities waar te maken zijn middelen nodig, niet alleen om de exploitatiekosten te dekken, maar ook de benodigde infrastructuur voor het OV en de doorstroming van het OV. Het PvE stelt echter dat de concessie binnen de financiële kaders moet worden uitgevoerd, zonder die expliciet te benoemen. De RAR adviseert om de ambities leidend te laten zijn en de middelen volgend. Dat kan bij de voorgestelde ontwikkelplannen eventueel in scenario's worden vertaald, waarbij de Vervoerregio als concessieverlener na bespreking met de RAR en de Regioraad aangeeft hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld om de ambities waar te maken, en als de middelen niet toereikend zijn welke afwegingen dan worden gemaakt om niet aan alle ambities te voldoen. Dit ontbreekt, evenals een duidelijke koppeling met een investeringsprogramma van de Vervoerregio om bij te dragen aan doorstroming en infrastructuur voor het OV. De RAR is niet overtuigd dat het ambitieniveau waargemaakt kan worden zonder extra exploitatiebijdragen voor het OV.

Een tijdige, goede bediening van nieuwbouwwijken is essentieel om nieuwe bewoners niet massaal afhankelijk te maken van een eigen auto. Bij de OV-exploitatie gaat de kost hier voor de baat uit. Daar komt bij dat de belangrijkste baat immaterieel is: minder autoverkeer en parkeren in de stad. Hetzelfde geldt voor de betere ontsluiting van wijken die de afgelopen periode door het OV slecht zijn bediend. Tegenover een niet-kostendekkende exploitatie staat hier als baat een inclusief OV-aanbod dat geen wijken links laat liggen. In de afgelopen jaren heeft de eis van een kostendekkende netexploitatie er bij stadsuitbreidingen telkens toe geleid dat de concessiehouder elders in het net moest snoeien om uitbreidingen van het net naar nieuwe wijken mogelijk te maken. In een stad met grote

- groeiopgaven en een grotere rol voor het OV in de mobiliteit is dit beleidsuitgangspunt onmogelijk vol te houden.
3. Het uitgangspunt dat begonnen wordt met het OV-aanbod uit het Vervoerplan 2024 deel II is geen serieuze benadering van de ambities. Het Vervoerplan 2024 delen I en II bevat noodmaatregelen vanwege personeelsgebrek, maar die sluiten niet aan bij de daadwerkelijke vervoerbehoefte, laat staan bij de in het PvE geformuleerde ambities. De RAR adviseert om reeds bij de start van de concessie van een veel groter OV-aanbod uit te gaan.
 4. De RAR juicht het werken met ontwikkelplannen toe, om enerzijds in te spelen op ontwikkelingen en ook tijdig voor te sorteren op de volgende jaren en anderzijds belanghebbenden de kans te bieden het gesprek aan te gaan over de ontwikkelplannen. In tegenspraak hiermee formuleert het PvE een aantal restricties in het bedieningsniveau en de lijnvoering die de functie van het ontwikkelplan uithollen en waarvan het niet duidelijk is of die aansluiten bij de wensen van de reizigers. In ieder geval is de RAR daarover niet om advies gevraagd. Deze restricties worden bovendien geformuleerd in de vorm van negatieve aspecten van het OV, terwijl het PvE toch juist bedoeld moet zijn om de positieve aspecten van het OV verder te ontwikkelen. De RAR kent geen voorbeelden van een PvE in Nederland waar OV wordt ontmoedigd op een bepaald traject of gebied. De RAR adviseert om deze teksten te verwijderen.
 5. De Vervoerregio Amsterdam past het STOMP principe op een merkwaardige wijze toe, om toe te redeneren naar een situatie dat het OV in het centrum en oudere stadsdelen minder ruimte krijgt toebedeeld en lagere frequenties moet bieden. Het STOMP-principe zegt niet dat als er wordt voorgesteld meer voor lopen en fietsen te kiezen, het openbaar vervoer dan moet ontbreken of ingeperkt. Dat is een denkfout. Immers, als je vanuit een buitenwijk naar de stad wilt kan je niet lopen en soms ook niet fietsen. Dan moet je dus met OV. Dan begint je reis in een buitenwijk, maar moet je wel op de plaats van bestemming kunnen komen. De optie “ga dan maar lopen vanaf de binnenring” is niet persé het STOMP-principe en sluit ook niet aan bij fijnmazigheid en inclusiviteit. Het staat daarmee haaks op het ambitieniveau en gaat voorbij aan het feit dat tram- en buslijnen aan routes en infrastructuur gebonden zijn, terwijl de andere weggebruikers meerdere wegen en routes ter beschikking hebben, zodat voorrang voor voetganger en fietser op verschillende wijze kan worden ingevuld, niet noodzakelijkerwijs ten koste van het OV. Bovendien wordt niet expliciet de keuze gemaakt om allereerst de ruimte voor de auto te beperken en daarmee juist meer ruimte voor het OV te creëren. De RAR adviseert deze teksten aan te passen en adviseert tevens aan de Vervoerregio om een concreet programma voor betere doorstroming voor het OV op te stellen, temeer daar het PvE wel met normen schermt voor gemiddelde snelheid van het OV, zonder de rol van de Vervoerregio uit te werken hoe die doorstroming en gemiddelde snelheden gehaald en verbeterd zouden kunnen worden. De maatregelen om het autoverkeer in de oudere stadsdelen te beteugelen zijn gericht op andere keuzes door automobilisten: het volgen van een andere route of het kiezen van een vervoersvorm waarmee de bestemming makkelijker bereikbaar is. Bij het laatste zou het OV een belangrijke rol moeten spelen. Hier komt ook fysiek meer ruimte vrij, dankzij de verminderde autodruk op de desbetreffende route. Helaas ontbreekt in het PvE die samenhang tussen ruimtelijk, verkeers- en OV-beleid. De RAR ziet in het PvE een contraproductief streven inzake het OV-aanbod in de oudere stadsdelen. Een vermindering van het tram- en busaanbod is hier ook nog op een andere manier contraproductief: in dit deel van de stad verwerft de concessiehouder een aanzienlijk deel van zijn inkomsten, omdat hier veel OV-gebruikers zijn. Verschraling van het OV-aanbod in een van de meest lucratieve gebieden zal doorwerken in de financiële slagkracht voor het instandhouden en uitbreiden van het hele netwerk.

De Noord-Zuidlijn is een belangrijke hoofddrager van het OV-netwerk in de stad, maar de gemeente Amsterdam en de VRA overschatten de betekenis van deze lijn voor de bereikbaarheid van diverse wijken en buurten die niet en niet binnen korte loopafstanden door deze lijn bediend worden, zoals destijds ook uit de evaluatie van deze lijn bleek. De lijn trekt veel reizigers, maar in wijken wat verder weg is het gebruik van het OV gedaald. De Noord-Zuidlijn is welbewust geconcipeerd als een regionale verbinding met grote afstanden tussen de stations, met een functie die complementair is aan het fijnmazige basisnetwerk, dus niet (volledig) vervangend. HOV met grote afstanden tussen de haltes, een norm voor de loopafstand van 800 meter en een hoge eis aan de gemiddelde snelheid werkt goed voor verplaatsingen over langere afstand, maar niet voor verplaatsingen binnen en tussen dichtbevolkte stadswijken en vanuit buitenwijken waar de Noord-Zuidlijn niet rijdt. De RAR juicht het voornemen in het PvE tot verdere kwaliteitsverbetering van het OV op enkele tram- en busassen in de oudere stadsdelen toe, maar ontraadt een rigide sturing op HOV-principes op deze trajecten met het opheffen van routes elders of het bedieningsniveau en lijnvoering voor reizigers onaantrekkelijk te maken, om mensen te dwingen over te stappen naar enkele assen met grote loopafstanden. Een goed functionerende stad vraagt waar mogelijk ook rechtstreekse verbindingen tussen oude en nieuwbouwwijken, zonder meerdere overstappen.

6. De RAR mist een heldere governance voor het behalen en handhaven van het ambitieniveau. Door het ondershands aanbesteden staat de keuze voor de concessiehouder vast. Om er zeker van te zijn dat deze een goed bod doet en ook waarmaakt en kan maken gedurende de concessieperiode dienen meer stuurmogelijkheden te bestaan dan alleen een bonus/malus, waarvan het bovendien de vraag is of de reiziger daarvan profiteert. Ook sturing op prioritering van de ambities, de duur van de concessie (tussentijdse aanpassingen), concessie-indeling en afstemming met een mogelijk ander aanbod van andere vervoerders binnen de vervoerregio om in bepaalde vervoerbehoefden te voorzien vraagt meer aandacht. De RAR vindt de gevolgde aanpak en detaillering van het concept-PvE niet passen bij een ondershandse aanbesteding, waarin de nadruk op ontwikkelplannen ligt.

3. Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE

De RAR vindt dat de reiziger centraal dient te staan en dat aangesloten moet worden bij de huidige en toekomstige reisbehoefden, mede in het licht van de ontwikkeling van de stad en het beleid voor een autoluwe stad. Het PvE doet daar op een aantal punten geen recht aan:

1. Te weinig infrastructuur en routes zijn aangewezen als verplicht te bedienen, waardoor verschillende wijken en verbindingen tussen wijken buiten die verplichting zouden kunnen vallen. Vooral bij de tram gaat het om de aanwezige en vaak nog recent vernieuwde railinfrastructuur, waarvan het niet voor de hand ligt dat elders in de bestaande wijken alsnog rails zal worden aangelegd om in vervoerrelaties te voorzien, die thans met behulp van de beschikbare railinfrastructuur bediend worden. Hetzelfde geldt voor een aantal belangrijke routes voor de bus, ook in de buitenwijken, waarbij het bovendien essentieel is dat die gevrijwaard blijven van verkeersmaatregelen die de doorstroming van de bus verslechteren of zelfs onmogelijk maken, omdat anders de ambities van het PvE niet waargemaakt kunnen worden. Derhalve adviseert de RAR om veel meer infrastructuur voor tram en bus aan te wijzen die in de concessie bediend moet worden (zie ook bijlage 2).
2. De behandeling van het centrum spoort niet met de realiteit dat het centrum ook in een meerkernige stad nog steeds een zeer grote rol zal spelen, inclusief het Centraal Station. Het tracébesluit voor de verbouwing van Amsterdam CS is gebaseerd op een

groei van het aantal reizigers van 200.000 tot 275.000 per dag, reeds in de komende jaren, terwijl veel treinreizigers vanuit Noord-Holland ook in de toekomst geen verbinding hebben met station Zuid. De RAR adviseert allereerst om de concessiehouder de vrijheid te laten om in ontwikkelplannen lijnvoering en netwerkontwikkeling voor te stellen, zonder op voorhand het gebruik van de infrastructuur in de Leidsestraat, Vijzelstraat, Damrak - Rokin – Rembrandtsplein en Utrechtsestraat niet op te nemen als verplicht te bedienen infrastructuur of zelfs te verbieden om doorgaande lijnen vanuit buitenwijken en oudere wijken door te laten rijden tot in het centrum en reizigers verplicht over te laten stappen of te laten lopen. Derhalve adviseert de RAR teksten en voorstellen om het OV in en naar de binnenstad dwangmatig te beperken te schrappen, alsmede dat de tram in oudere wijken minder moet rijden vanwege hinder. Die hinder voor het stedelijk functioneren ontstaat pas als de tram niet of minder rijdt. De concessiehouder moet de vrijheid hebben om in de ontwikkelplannen voorstellen te doen die aansluiten bij de reisbehoeften van de reizigers en de ontwikkeling van de stad. Dat sluit uiteraard lijnwijzigingen niet uit of het beter bedienen van andere grote centra in de stad. Maar die dienen op eigen kwaliteiten beoordeeld te worden en ook met goed OV te worden bediend.

3. De indeling in centrumgebieden is volstrekt theoretisch en wordt bovendien opgerekt door ook het Museumkwartier en de Pijp tot het centrum te rekenen, waarbij overigens de huidige infrastructuur die thans bediend wordt door lijn 3 niet meer verplicht bediend hoeft te worden volgens het PvE. De aannames over loopafstanden van 800 meter zelfs tot de rand van het centrum en theoretische criteria over hoeveel van die zeer grofmazige gebieden bediend zouden moeten worden sluiten niet aan op de werkelijkheid en op de ambitie van fijnmazigheid en inclusiviteit en lijkt alleen maar bedoeld om tramlijnen in het centrum op te willen heffen of het gebruik dusdanig te ontmoedigen dat de reiziger vanzelf wegblijft uit het centrum. Het alternatief van de metro is te grofmazig met grote afstanden tussen de stations en ontsluit grote delen van het centrum niet. De RAR adviseert om juist te eisen dat de belangrijke winkel- en uitgaansgebieden binnen het centrum bediend worden met haltes en lijnen die de reiziger dicht bij die locatie brengen, waarbij verder een feitelijke loopafstand van 400 meter wordt gehanteerd. Zoals de aanwezigheid en bediening van een halte bij de Munt, bij de ingang van Kalverstraat. Des te opvallender is dat een dergelijke indeling niet gehanteerd wordt bij de bediening van de nieuwe stadsdeelcentra. Zou dat het geval zijn, dan zouden grote delen van Nieuw-West, Noord en Zuidoost niet of minder met het OV bediend hoeven worden, of met gedwongen overstappen. De RAR adviseert om deze negatieve benadering van het OV in het centrum te schrappen en ook de grofmazige indeling van het centrum niet te hanteren. De bediening van het huidige centrum en nieuwe centra is onderwerp voor de ontwikkelplannen, waarbij betere bereikbaarheid van andere centra niet betekent dat het huidige centrum minder OV-aanbod moet krijgen, aangezien de reizigersaantallen bewijzen dat het OV daar een grote rol speelt. Juist in de oudere stadsdelen is autoluw belangrijk en vraagt dan om een goed OV als alternatief.
4. Het principe van OV-bereikbaarheid van de kleinere winkelcentra is lastig te hanteren. De RAR adviseert een andere aanpak, door voor OV-knooppunten te kiezen die vanaf elke halte rechtstreeks moet worden aangedaan. Ook de criteria wat een winkelcentrum is zijn niet duidelijk. Waarom is bijvoorbeeld winkelcentrum Duivendrecht Dorpsplein niet opgenomen?
5. Bij de indeling in knooppunten dienen ook knooppunten binnen het OV-netwerk te worden toegevoegd en niet alleen de grote stations. Voorbeelden zijn het Weesperplein (tram-metro) en bij de groei van het Zeeburgereiland en IJburg wordt de overstap van tramlijn 26 op buslijn 37 ook steeds belangrijker. Dat geldt voor veel meer punten in het netwerk. Met daarbij kwaliteitseisen voor bedieningsniveau, aansluitingen, loopafstanden en toegankelijkheid van haltes en perrons en bewegwijzering.

6. De RAR vindt de hantering van loopafstanden niet evenwichtig en consistent. Enerzijds wordt gesproken over fijnmazigheid en tegengaan van barrières, anderzijds worden toch weer hemelsbrede afstanden gehanteerd bij haltes. Het begrip fijnmazig en inclusief wordt niet uitgewerkt, omdat zodra een lijn het etiket HOV krijgt ineens loopafstanden van 800 meter acceptabel zijn, zonder verdere onderbouwing of dit recht doet aan eisen van fijnmazigheid en inclusiviteit. De RAR adviseert van de feitelijke loopafstanden uit te gaan met een maximum van 400 meter. De gehanteerde percentages te bedienen woningen en bedrijven variëren in de verschillende artikelen en zijn in een aantal gevallen op statistische gebiedsindelingen gebaseerd, waarbij woonwijken en groengebieden of industrieterreinen in het zelfde gebied vallen, waardoor de woningdichtheid statistisch lager is, terwijl evengoed de wel aanwezige woningen geconcentreerd zijn en in voldoende aantallen om wel te bedienen. Bovendien betekent bij de verdere groei van de stad dat ogenschijnlijk lage percentages van niet te bedienen woningen in de praktijk hele grote aantallen woningen betreft (bijvoorbeeld 90% bij 1 miljoen inwoners, betekent dat 100.000 inwoners niet bediend hoeven te worden). Daarbij schermt het PvE ook nog eens met allerlei uitzonderingsbepalingen. De RAR adviseert om de feitelijke loopafstanden te hanteren voor elk cluster van 250 woningen. Als daar om goede redenen van afgeweken moet worden kan dat bij een ontwikkelplan besproken en afgewogen worden.
7. De indeling HOV – Verbindende - Ontsluitende lijnen is te theoretisch van aard. Aan de gestelde criteria voor HOV voldoen alleen de metro en tramlijn 26. De genoemde tramlijn 25 en buslijn 369 bieden in het recent door de Vervoerregio Amsterdam goedgekeurde vervoerplan 2024 te lage frequenties om HOV te kunnen zijn. De Vervoerregio stelt ook nog eens voor om dat vervoerplan 2024 als uitgangspunt van de concessie te nemen. De Vervoerregio doet geen voorstellen om de gemiddelde snelheid van het OV op bepaalde routes binnen de A10 te verhogen, waardoor het de vraag is welke lijnen dan nog in aanmerking komen voor HOV. Verder adviseert de RAR om als lijnen al als HOV of verbindend zouden kunnen worden aangeduid, om die desgewenst ook door te laten rijden in oudere stadsdelen en het centrum als dat in het belang van de reizigers is, ook als daar de snelheid niet gehaald kan worden. De RAR wijst op het eerdere advies om lijn 25 vanaf station Zuid verder de stad in te laten rijden. Reizigers willen gemakkelijke verbindingen en moeten niet vanwege theoretische criteria worden gedwongen over te stappen. Dit PvE leidt eerder tot meer dan minder overstappen. Of dat drukke routes gebundeld moeten worden en grofmaziger worden of om verder te gaan lopen. De RAR adviseert om hetzij de gehanteerde indeling los te laten, dan wel dat de VRA zelf concrete voorstellen doet om de kwaliteit van bepaalde verbindingen en routes dusdanig te verbeteren dat deze aan de criteria kunnen voldoen en dit met name ook te doen voor de gebieden binnen de A10.
- De Vervoerregio gebruikt in het PvE de indeling in verschillende lijntypen ook om verschil aan te brengen in de voorgeschreven bedieningstijden. Het tijdvenster van 'verbindende lijnen' is beperkter dan dat van de HOV-lijnen en ook beperkter dan het ooit was in Amsterdam. De 24-uurs economie en samenleving vindt geen reflectie in het PvE, alsmede in een stadsgewestelijke inbedding. De RAR vindt dit om twee redenen ongewenst:
- verschraving van de goede OV-beschikbaarheid die de Vervoerregio juist zegt na te streven;
 - het OV-aanbod aan de randen van de dag wordt ondoorzichtiger en verraderlijker door de verschillen in begin- en eindtijden tussen HOV-lijnen en andere lijnen. Dit geldt het sterkst voor verplaatsingen waarvoor moet worden overgestapt (en dat worden er met dit PvE opnieuw meer).
- Vroege werkers en uitgaanspubliek zullen niet blij zijn met deze verslachte eis. Voor huiswaarts kerende reizigers wordt het moeilijker om op een Amsterdams station nog

OV naar huis te vinden of van en naar regionale buslijnen over te stappen die wel veel eerder en later bediend worden. De bediening van het centrum en grote knooppunten dient eerder te beginnen en later te eindigen en de overige lijnen die geacht worden aan te sluiten op HOV moeten in hetzelfde tijdvenster rijden. Dit klemmt te meer, omdat de verschraling van het nachtnet tot een weekendnet niet wordt gerepareerd. De RAR adviseert weer een dagelijks functionerend nachtnet op te nemen in het PvE.

8. Er ontbreekt een invulling hoe nieuwbouwwijken bediend moeten gaan worden, welke gebieden dit betreft en wanneer. Zie daarnaast ook de kaart met rode gebieden, waar openbaar vervoer moet worden toegevoegd, omdat er niet aan de normen wordt voldaan. Zo valt het te ontwikkelen woongebied tussen Spaklerweg - Weespertrekvaart op. Terecht dat daar OV moet bijkomen. In het verleden is te vaak gezien dat dan elders op het netwerk bezuinigd werd. Dat spoort niet met de ambities, dus dient ook niet zo toegepast te worden. De RAR adviseert een kaart op te nemen van nieuwbouwwijken en grote inbreidingslocaties en aan te geven wanneer die met OV ontsloten moeten worden, als dat nu niet het geval is.
9. Het PvE bevat een hoofdstuk over informatievoorzieningen, maar de huidige praktijk is anders. De informatievoorziening van het GVB is heel slecht. Vol fouten en er ontbreekt veel. Plattegronden, haltestaten, informatie naar haltes van andere lijnen bij overstappunten, omroepberichten en DRIS-schermen werken niet goed en digitale informatie wijkt af van de informatie op DRIS-schermen en in de voertuigen. De RAR adviseert te toetsen of het PvE de huidige tekortkomingen met de gestelde eisen gaat oplossen. De RAR betwijfelt het nut van de voorgestelde gedetailleerde rapportages over data, als niet eisen worden gesteld aan een toekomstgericht ICT systeem met SMART geformuleerde doelen, wat betreft de informatievoorziening voor de reiziger, de betrouwbaarheid van de dienstverlening en stappen om van ICT daadwerkelijk het beoogde effect te verkrijgen.
10. De RAR vraagt specifieke aandacht voor Weesp, mede gelet op de vele nieuwbouw. Van de concessieverlener wordt verwacht dat op korte termijn afspraken worden gemaakt met de concessieverlener Gooi en Vechtstreek voor een adequate ontsluiting en dat ruim voorafgaand aan de toevoeging van Weesp aan de concessie Amsterdam afspraken worden gemaakt met de concessiehouder Amsterdam over de bediening van Weesp.
11. De RAR adviseert om de aanwezigheid en het goed functioneren van liften en snelle reparatie bij defecten expliciet als eis in het PvE op te nemen. Voor veel reizigers is de reis onmogelijk als dit niet op orde is. Ook in het geval de liften in eigendom en beheer van anderen zijn dient de concessiehouder afspraken te maken dat de liften op orde zijn, zodat de reiziger kan reizen. Ook dient de reisinformatie over liften op orde te zijn. Bij een kapotte lift dient aan de reizigers die daar op aangewezen zijn alternatief vervoer te worden aangeboden om hun bestemming te bereiken, zonder dat de reiziger daarvoor apart moet betalen. De benodigde acties om een snellere invulling van inclusiviteit met toegankelijke haltes en perrons, loopafstanden tussen overstaphaltes en liften vereist een concreet actieplan. Echter dit is de rol van de concessieverlener en de betrokken gemeenten om een actieplan op te stellen en uit te voeren, waarbij de concessiehouder prioriteiten kan aangeven. Waarom zijn bijvoorbeeld na meer dan 60 jaar op de Lelylaan nog steeds geen toegankelijke tramhaltes bij de Huizingalaan en de Derkinderenstraat, terwijl vooral bij de laatste halte volop stedelijke ontwikkeling plaatsvindt?
12. De afstemming met het streekvervoer is in het PvE niet uitgewerkt. Enerzijds zijn bij de verplichte infrastructuur tracés opgenomen waar GVB nu niet of nauwelijks rijdt, maar wel het streekvervoer, met dus de vraag wat het PvE hiermee beoogt in een concessie voor GVB. Anderzijds wordt bij ontsluiting van gebieden de optie geboden dat dit door andere vervoerders kan worden gedaan. Die zijn echter niet gebonden aan de eisen van de concessie Amsterdam. Meer afstemming met streekvervoer is nodig, zoals in Noord, de route tussen metrostation Amstelveenseweg en Elandsgracht en routes

binnen Zuidoost. In dit PvE houdt de wereld op bij de concessiegrens. De RAR adviseert veel flexibeler met concessiegrenzen om te gaan, aan beide zijden van de concessiegrens en GVB in staat te stellen afspraken te maken met andere vervoerders over concessiegrens overschrijdende lijnen, het bedienen van stadsvervoer door regionale vervoerders of het gezamenlijk exploiteren van bepaalde lijnen binnen de concessie en over de concessiegrenzen heen.

13. De RAR heeft eerder al geadviseerd om het metronet niet te ontvlechten, omdat het vervlochten netwerk juist goed aansluit bij het bedienen van de meerkernige stad met grote knooppunten. Dit PvE lokt dat toch weer uit. Dit betekent enorme aantallen extra overstappers binnen het metrosysteem, terwijl het PvE ook al veronderstelt dat vaker van bus en tram op een metrolijn moet worden overgestapt en elders weer vanuit de metro op een andere lijn. Een aaneenschakeling van overstappen.
14. Gelet op de personeelsschaarste adviseert de RAR om gedurende de concessieperiode de metro automatisch te laten rijden en daar de aandacht op te richten in plaats van aanpassingen van het netwerk. Om op drukke tramlijnen de vervoerscapaciteit te vergroten zonder extra personeel adviseert de RAR om in de komende jaren langere tramvoertuigen op dergelijke lijnen in te zetten, zoals in buitenlandse steden al jaren het geval is.
15. De RAR wenst in het PvE sturing inzake een effectieve inzet van toezichthoudend en dienstverlenend personeel op de tram. In het PvE moet de tramconducteur in ieder geval worden voorgeschreven voor de lijnen waar de conducteur nu ook al aanwezig is alsmede op de Amsteltram. De aan- of afwezigheid van een conducteur lijkt nu eerder de toevallige uitkomst van beslissingen uit het verleden en de inzet van materieel met of zonder servicebalie. Het is voor veel reizigers onduidelijk welk instapregime van toepassing is. Op de Amsteltramlijn 25 heeft de in een bestuurderscabine verscholen conducteur in deze vorm weinig toegevoegde waarde.
16. Het PvE moet ruimte bieden aan verdere tariefintegratie binnen de concessie van de VRA en met de sprintertreindiensten in de Vervoerregio Amsterdam (zoals de Airport Sprinter die al per december 2024 gaat rijden), wat betreft opstaptarief en abonnementen die gebiedsgebonden zijn en niet vervoerder-gebonden en ook dat kortingsregelingen uniform in de Vervoerregio worden toegepast. De RAR verwacht initiatieven van de Vervoerregio en verplichting voor concessiehouders daaraan mee te werken. Dit laat onverlet specifieke tariefacties op initiatief van gemeenten en derden, mits op kosten van die gemeenten of derden.

BIJLAGE 2:
RAR-ADVIES OVER DE TEKST VAN HET ONTWERP-PvE VOOR DE CONCESSIE
AMSTERDAM INGAANDE 14 DECEMBER 2024

Nr	Pag. PvE	Hoofdstuk of paragraaf PvE	Advies RAR	toelichting
1	7, tabel 1	Exploitatie	Toevoegen: en het zorgdragen voor het goed functioneren van liften, indien aanwezig in infrastructuur ten behoeve van de diensten per auto, bus, tram en metro, waarbij de concessiehouder ook afspraken maakt met anderen betrokken bij beheer van liften. De concessieverlener stelt een actieplan op om samen met gemeenten zorg te dragen voor meer toegankelijke haltes en aanwezigheid van liften.	Inclusiviteit is slechts mogelijk als ook liften, waar nodig om hoogteverschillen te overbruggen, onderdeel uitmaken van de dienstverlening. De RAR wil ook de rol van de VRA, met de inliggende gemeenten, benoemen om zorg te dragen voor meer toegankelijke haltes en de aanwezigheid van liften.
2	7, tabel 1	Sociale Veiligheid	Toevoegen: De exploitant dient zorg te dragen voor adequate controle of reizigers voor hun vervoer betalen en voor het terstond repareren van defecte liften (en roltrappen).	Gevoelens van onveiligheid worden versterkt indien andere reizigers merken dat bepaalde reizigers niet betalen voor het vervoer. Het niet functioneren van liften veroorzaakt gevoelens van onveiligheid bij reizigers die op deze voorziening zijn aangewezen.
3	8	Toeristen	Waaronder forensen, onderwijsvolgenden, gebruikers van stedelijke voorzieningen en toeristen komend van buiten het concessiegebied.	Dagelijks bezoeken honderdduizenden forensen, onderwijsvolgenden en gebruikers van voorzieningen in Amsterdam de stad. Toerisme is slechts een deelgroep daarvan.
4	9	We bieden OV dat een volwaardig alternatief is voor de auto. STOMP	Toevoegen: De VRA zet in op een vermindering van het gebruik van de particuliere auto, waarbij het openbaar vervoer een substantieel groter aandeel in de modal split dient te krijgen gedurende de concessieperiode en in staat moet zijn deze	Tekst is te vrijblijvend. Inzet op minder auto en meer OV vereist ook inzet en moet beantwoord worden met een toereikend aanbod aan OV.

			reizigers adequaat te vervoeren.	
5	10	3 ^e bullet, Ruimtelijke ontwikkeling	Toevoegen na investeringen in: Naar het bestaande centrum, grote naoorlogse wijken,... Toevoegen aan het eind: Daarbij is aansluiting op verplaatsingsbehoeften vanuit de regio naar het concessiegebied eveneens belangrijk. Dit vereist tevens een tariefintegratie van het OV in het concessiegebied met de treindiensten in de VRA en het concessiegebied in het bijzonder.	Het bestaande centrum zal ook in de toekomst juist ook afhankelijk zijn van goede bereikbaarheid met het OV. Meerkernigheid strekt zich ook uit tot kernen buiten het concessiegebied en het inspelen op vervoersstromen. De trein krijgt o.a. met de Airport Sprinter steeds meer een stedelijke functie en dient dan geïntegreerd te worden met het tariefsysteem van dit concessiegebied.
6	10	Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving	Toevoegen: De VRA zet zich in samenwerking met de gemeenten en de concessiehouder in om de doorstroming en de aantrekkelijkheid te verbeteren, met fysiek voldoende ruimte om een goed OV aanbod te realiseren in de bestaande en nieuw wijken van de stad met geen of zo min mogelijk gedwongen overstappen.	De huidige tekst wekt de indruk juist minder aan doorstroming te gaan doen, terwijl voor de reizigers en vanwege exploitatiekosten juist inzet op betere doorstroming nodig is. Betere doorsteekbaarheid moet ook gelden voor OV: verminderen van barrières (prioriteit verkeerslichten) met ander verkeer, beter doorsteken van OV in wijken en betere doorsteekbaarheid voor de passagiers van de omgeving van de haltes.
7	11, fig. 1	Onderdeel overige onderdelen	Toevoegen: regionaal OV vanuit andere concessiegebieden	Denk naast de trein ook aan de buslijnen van CXX, EBS, Keolis, Syntus die ook nog stadsvervoer binnen Amsterdam verrichten, zoals o.a. de Zaan-IJcorridor.
8	11, fig. 1	onderdeel overige onderdelen	Toevoegen aan OV systeem Amsterdam: belang goed functionerende liften als bij OV hoogteverschillen overbrugd moeten worden.	Essentieel onderdeel van de vervoerketen en dient ook een plaats in de concessie te krijgen.
9	12, par. 1.4.2.	Geen eisen aan derden.	Schrappen: geen eisen voor derden. Toevoegen: De VRA verplicht zich als	De hoge ambities zijn alleen waar te maken met ontsluiting van nieuwbouwwijken en goede

			concessieverlener om met de gemeenten en andere wegbeheerders te overleggen om de voor deze concessie gewenste betere en nieuwe infrastructuur voor OV te realiseren en stemt daar het investeringsprogramma op af.	doorstroming in bestaande wijken. De concessiehouder is afhankelijk van de inzet van VRA en gemeenten. De VRA heeft een rol om die condities te optimaliseren, opdat de reiziger een zo goed mogelijk product krijgt.
10	14, Par. 1.2.	Hoofdpogaven	Schrappen: voorzover mogelijk binnen financiële en juridische kaders. Vervangen door: deze eisen vormen de basis voor de financiële en juridische kaders.	Het PvE kent een hoog ambitieniveau en stelt veel eisen, die verwachtingen wekken. Echter die worden op voorhand getemperd door te schermen met financiële en juridische kaders, die niet bekend zijn. Er is juist transparantie vereist hoe de eisen worden vervuld, en welke financiële en juridische consequenties daaruit getrokken worden. Dit dient onderdeel van de besluitvorming te zijn, die ook telkens bij ontwikkelplannen aan de orde moet komen: ambitie vereist inzet van middelen.
11	14, Par. 2.1.1.	Inclusiviteit	Schrappen: die kan verschillen per deel van het concessiegebied.	Het is inclusief of niet. Een rit gaat van A naar B. Juist dan moet inclusiviteit niet op voorhand ingeperkt worden, want als een deel van de reis niet gemaakt kan worden, kan de hele reis niet gemaakt worden. Dit is een OV-concessie, niet een concessie voor publieke mobiliteit. De concessiehouder heeft diverse middelen om vervoer aan te bieden.
12	14, par. 2.1.1.	Inclusiviteit	1. Toevoegen bij loopafstanden: naar en van haltes en tussen overstaphaltes. 2. Toevoegen: Zorgen voor goede aansluitingen.	Er dienen ook criteria te zijn voor loopafstanden tussen overstaphaltes en voor de aansluiting tussen lijnen bij een overstap.
13	14, par. 2.1.1.	Inclusiviteit	Nieuwe tekst toevoegen aan het eind van de pagina:	De tekst is goedbedoeld, maar moet tot concrete acties leiden. Vandaar een

			Inclusiviteit en toegankelijkheid is ook een aangelegenheid voor de VRA als concessieverlener en als orgaan van de participerende gemeenten. De VRA zal een Actieplan opstellen 'Toegankelijk Openbaar Vervoer' opstellen, voortbordurend op het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit 202-2025, in het bijzonder de pagina's 14 – 18 van dit document. Daarbij wordt van de concessiehouder inbreng verwacht en voorstellen voor prioriteiten. De VRA consulteert belanghebbenden, Regioraad en de RAR en stemt behalve met de concessiehouder ook af met andere betrokkenen zoals Prorail en NS. De VRA zal jaarlijks over de voortgang rapporteren.	Actieplan. De uitvoering ligt eerder op het bord van de gemeenten en de VRA als regisseur. Dat staat ook in genoemd uitvoeringsprogramma. Aandacht is nodig voor looproutes, hellingbanen, liften in het bijzonder en roltrappen. Het actieplan en voortgang dienen aan de RAR te worden voorgelegd voor advies.
14	15, par. 2.1.1.3 .	Toegankelijkheid	Toevoegen: Om deze redenen maken de aanwezigheid en het functioneren van liften onderdeel uit van het PvE. Tevens zal de concessieverlener criteria uitwerken en toepassen voor loopafstanden bij overstapsituaties. Bij metrostations met uitgangen aan beide kanten van de perrons dienen aan beide kanten liften aanwezig te zijn.	Zie hiervoor. Zonder een functionerende lift bij hoogteverschillen is het OV voor veel reizigers niet of slecht toegankelijk. Grote loopafstanden tussen overstaphaltes belemmeren de toegankelijkheid. De aanwezigheid van 2 liften is enerzijds een back-up voor als 1 lift defect is en gaat ook discriminatie tegen van reizigers die op liften zijn aangewezen en nu langere afstanden moeten afleggen als bij de gewenste in-uitgang geen lift is.
15	15, par 2.1.1.4 .	Begrijpelijkheid	Toevoegen: Op knooppunten van OV en bij overstaphaltes dient een duidelijke verwijzing naar andere OV-lijnen te zijn met vermelding van lijnnummers en enkele	Deze eis is voor elke reiziger van belang, vooral ook voor mensen die niet bekend zijn in Amsterdam of met het lijnennet. Pictogrammen bij bijvoorbeeld metro- en treinstations zijn

			belangrijke bestemmingen.	nietszeggend zonder toevoeging van bestemmingen en lijnnummers.
16	15-16; par. 2.1.1.5 .	Betaalbaarheid	Toevoegen: Het beleid van de VRA zal gericht zijn op het tot stand brengen van tariefintegratie binnen de vervoerregio, waarbij met name dubbele opstaptarieven vervallen, en verplicht de concessiehouder hier aan mee te werken.	De trein speelt een belangrijke rol in de VRA, zeker met de komst van de Airport Sprinter. Integrale tarieven met stad- en streek zijn nodig. Ook dienen integrale kaartsoorten en abonnementen te bestaan die binnen dit concessiegebied en andere concessiegebieden van de VRA bij elke vervoerder gebruikt kunnen worden, zonder de noodzaak aparte of dure abonnementen te kopen.
17	16, par. 2.1.2.	Aantrekkelijk OV	Toevoegen: 1. na frequenties: en ontsluiting 2. na tijd: en plaats.	Frequenties zijn heel belangrijk, maar dat veronderstelt allereerst dat er een lijnvoering is die je brengt waar je moet zijn.
18	17, par. 2.1.2.9	Gemak	Toevoegen: en loopafstanden tot haltes en bij overstappunten.	
19	18, par. 2.1.3.1 .	Sociale veiligheid	Toevoegen: Daarbij heeft het functioneren van liften en de controle op betalen door reizigers speciale aandacht.	
20	20, par. 2.1.5.	OV-systeem passend bij haar omgeving	Toevoegen na 1 ^e alinea: Daarom is de concessie mede gericht op een modal splitverschuiving van de auto naar OV en verwacht de VRA dat in een groeiende stad en regio de concessiehouder in staat moet zijn substantieel meer reizigers te vervoeren.	De huidige tekst is eerder reactief dan proactief. Juist in een groeiende stad, waar het aantal auto's nog steeds hoog is en toeneemt, dienen vanuit die omgeving hogere eisen te worden gesteld aan de rol van het OV en de mogelijkheid en eis om reizigersgroei te realiseren.
21	20-21, Par 2.1.5.1	Rol van het OV-systeem in het mobiliteitssysteem van de toekomst	Tekstwijziging: De afweging van ruimte voor lopen, fietsen en OV vraagt om een bredere beoordeling dan strikt op 1 straat of plek. OV is bijzonder ruimtezuinig. OV is lijn- en railgebonden en kan niet uitwijken naar een	Een verkeerde toepassing van het STOMP principe en in strijd met de bevordering van het OV. Stelselmatig krijgt het OV minde ruimte, waar juist meer ruimte essentieel is. Ook mensen in nieuwbouwwijken en buitenwijken bezoeken

			andere straat of plek. Ruimte voor lopen en fiets dient allereerst gerealiseerd te worden door de ruimte voor de auto te verminderen. Fijnmazigheid van het OV-netwerk staat voorop.	andere stadsdelen en eisen dan goed OV voor hun hele verplaatsing, mede als alternatief voor de auto, en geen lappendeken van wel ruimte voor OV en minder ruimte voor OV tijdens hun rit. Meer ruimte voor lopen en fiets kan ook door minder ruimte voor de auto of via alternatieve routes door andere straten. Dat kan bij OV niet, dat is lijn en vaak railgebonden.
22	21, par. 2.1.5.2 .	Ruimtelijke inpassing en aansluiting	Schrappen van deze paragraaf.	Tekst is strijdig met het uitgangspunt meer ruimte en grotere rol voor OV. OV is al de meest ruimtevriendelijke gebruiker door lijngebondenheid in een beperkt aantal straten en routes. Nog verdere beperking leidt tot wijdmazigheid, niet meer bedienen van plekken waar de reiziger moet zijn en tot grotere loopafstanden van/naar haltes en is ook strijdig met inclusiviteit. De tekst is bovendien gebaseerd op de foute gedachte dat het grofmazige en selectieve metronet een alternatief is voor bus- en tramlijnen op plekken waar geen metro is en op plekken waar de metro niet halteert. Ook een negatieve benadering van OV door te spreken over hinder in plaats van over het gebruiksgemak om de stad goed te ontsluiten en dat aanwezigheid van OV juist een bijdrage is aan zuinig ruimtegebruik.
23	22, par. 2.1..5.3	Ruimtelijke spreiding van de vervoervraag	Schrappen van de paragraaf.	Rare gedachte, alsof reizigers alleen in nieuwbouwwijken mogen verblijven en zich daar met OV verplaatsen en juist niet ook vandaar naar andere en oudere stadsdelen willen reizen. Verplaatsingsbehoefte is

				gerelateerd aan de inrichting van de stad. Als dat het probleem is, dan moet dat aangepakt worden en niet kunstmatig een deel van de verplaatsingsbehoefte niet meer faciliteren met OV, en denken dat mensen vanuit een buitenwijk in een rit naar een ouder stadsdeel daar ineens gaan fietsen. Deze tekst dwingt de concessiehouder op voorhand een deel van de vervoermarkt niet te bedienen.
24	23, par. 2.1.5.4 .		1. Schrappen: Op sommige plekken ... is maximum capaciteit bereikt. 2. Toevoegen voor de laatste zin: gelet op het grote aandeel van de auto in de hyperspits ligt de prioriteit van de VRA bij het afremmen en beprijzen van het autoverkeer. 3. Toevoegen: De vervoerbehoefte kan ook opgevangen worden met langere tramvoertuigen dan thans gebruikelijk, zodat per personeelslid 50% meer reizigers vervoerd kunnen worden, en hogere frequenties. Verder mag verwacht worden dat door de toename van activiteiten, aantal inwoners en bezoekers het onderscheid in drukte tussen spits en daluren en tussen doordeweeks en weekend steeds geringer wordt.	1. Is niet juist. Frequenties kunnen veel hoger, dat waren ze in het verleden ook, voor de tijd van corona. Ook is inzet van langere tramvoertuigen mogelijk. De concessie gaat niet over de trein. 2. Aanpak van hyperspits is eerder een zaak voor de overheden en de VRA, niet voor de concessiehouder. Die heeft een vervoerplicht. Kunstmatig OV onaantrekkelijk maken in de spits maakt de auto juist aantrekkelijker, waar geen spitstarieven voor gelden. De capaciteit van fietsenstallingen is ook op de spitsen afgesteld: gaat de VRA die stallingen ook beprijzen?
25	21, par.	Hinder van het OV-	Schrappen tekst na 1 ^e zin.	Dit heeft niets met de concessie te maken, behalve

	2.1.5.5	systeem voor de omgeving.		de 1 ^e zin. Het is bovendien niet onderbouwd. Juist het lijngebonden karakter van OV en het rijden van intervallen van frequenties zorgt dat OV beperkt hinder oplevert, dit in tegenstelling tot grote en permanente stromen van auto's en fietsers in veel straten. Als hinder het doel is moet het beleid zich richten op auto en fiets.
26	22, par. 2.1.6.	Realisatie ambities en hoofdpogingen in de tijd.	Toevoegen: Vanwege de grote betekenis van het OV voor het functioneren en de leefbaarheid van de stad en de regio zet de concessieverlener in op vergroten van de rijksbijdrage voor OV en op een verschuiving binnen de eigen middelen gedurende de loop van de concessieperiode. Tevens overlegt de VRA met gemeenten over inzet van aanvullende middelen voor het OV, bijvoorbeeld uit parkeerbijdragen of de grondexploitatie van nieuwbouwwijken.	Strijdig met de ambities als op voorhand de financiën als de beperkende factor worden gesteld, in plaats van het realiseren van de ambities ook af te wegen tegen een inzet van meer financiële middelen. De stad is onderdeel van een groter en meerkernig stadsgewest. Het is daarbij onbegrijpelijk en inconsequent dat de VRA wel exploitatiesubsidie beschikbaar stelt voor de concessies AML en ZaWa en niet voor de concessie Amsterdam. De immateriële voordelen van autoluw en zuinig ruimtegebruik vanwege meer inzet op OV dienen als baten meegenomen te worden.
27	22, par. 2.1.6	Start concessie	Schrappen eerste zin en vervangen door: Het vervoerplan 2024 deel II is een tijdelijke beperking van het aanbod als gevolg van personeelstekorten. Van de concessiehouder wordt verwacht dat deze bij ingang van de nieuwe concessie op een groter aanbod aan OV, groter dan het vervoerplan 2024.	De noodmaatregel wordt zo tot norm verheven. De situatie van 2019 en daarvoor zou referentie moeten zijn enerzijds en de groei van de stad en inspelen op autoluw anderzijds. Daarbij hoort een grotere inzet aan diensten dan Vervoerplan 2024 deel II. Dat zal bovendien jaarlijks verder moeten groeien om de ambities waar te maken.
28	23, par. 2.1.6.	Fase 3	Schrappen de zin: Op de langere termijn kan soms ook...	Dit staat haaks op de ambitie voor een grotere rol voor het OV, fijnmazigheid en inclusiviteit, die in fase 4 juist wel bepleit wordt. Bundelen leidt tot grofmazigheid met grotere loopafstanden en is dus een verslechtering qua

				ontsluiting en loopafstanden. De metro bedient veel stadsdelen niet en wordt gekenmerkt door grote halteafstanden, met name bij de NZ-lijn. Uitbreiding van de metro valt buiten de concessieperiode, als er al geld voor is.
29	24, par. 2.1.6. tabel 3	Verkeersveiligheid	Schrappen de zin: De infrastructuur en frequentie	Staat haaks op de ambitie voor grotere rol OV, fijnmazigheid en inclusiviteit. Bovendien kan de omgeving ook anders ingericht worden om het OV te faciliteren. Meer OV-gebruik draagt bovendien juist bij tot betere verkeersveiligheid.
30	24, par. 2.1.6. tabel 3	Sociale veiligheid	Toevoegen: De VRA werkt met de concessiehouder en andere betrokkenen aan garanties voor het goed functioneren van de liften bij het OV. Dit is onderdeel van een actieplan van de VRA.	
31	25, par. 2.2.1.	Ontwikkelrol	Toevoegen na toename meer reizigers: in absolute aantallen en als aandeel in de modal split,	De stad groeit, dus groei van het aantal reizigers ligt voor de hand. Het gaat om de wezenlijke bijdrage aan functioneren en leefbaarheid. Dat betekent ook verschuiving van auto naar OV, dus een groter aandeel in de mobiliteit voor OV.
32	26, par. 2.2.2.	Samenwerk en aan ambities ...etc.	Toevoegen aan einde tekst: deelnemen.	redactioneel
33	26 art. 2 lid 3b	Overlegstructuur	Toevoegen: aanbod aan OV, kwaliteit van het OV.	Reizigers zijn bij uitstek geïnteresseerd in het aanbod aan OV. Daarom moet de RAR advies uitbrengen over vervoerplannen en het kwaliteitsplan GVB. Dat hoort dus ook bij het ontwikkelplan te gebeuren.
34	28 art. 3	Vervoerprognose	Toevoegen na doelgroepen en naar de verplaatsingen tussen de verschillende stadsdelen en knooppunten.	De ambitie spreekt o.a. van fijnmazigheid, ontsluiten nieuwbouwwijken en grote knooppunten en centra. De prognoses dienen daar meer op in te zoomen, omdat

				totaalcijfers op concessieniveau niets zeggen over voerrelaties.
35	29, art 4	Ontwikkelplan	Toevoegen nieuw lid na lid 3-b: Voorstellen voor maatregelen ter verbetering van haltevoorzieningen, bevordering van de doorstroming van het OV, mede om daarmee te besparen op exploitatiekosten, alsmede voorstellen voor nieuwe infrastructuur om nieuwbouwwijken te ontsluiten en om deze te verbinden met de bestaande wijken en stadsdelen.	Er is behoefte aan een plan voor verbetering en uitbreiding van de OV-infrastructuur om de groei van het vervoer adequaat en efficiënt te accommoderen. Ook moeten haltes geschikt zijn en op locaties liggen die aansluiten bij de behoeften van reizigers. De concessiehouder kent de problemen en zal prioriteiten willen stellen en kan hiertoe voorstellen doen in het ontwikkelplan.
36	31, par. 3.1.2.	Uitgangspunten	Vervangen in 2 ^e alinea "ten minste aansluiten bij het niveau van vervoerplan 2024 (deel II), door: 'beduidend groter dient te zijn dan het vervoerplan 2024 (deel II),	Vervoerplan 2024 deel II is gebaseerd op een tijdelijke noodmaatregel vanwege een personeelstekort op dat moment, maar niet op het inspelen op een groeiende vervoerbehoefte.
37	32, par. 3.1.2.	Uitgangspunten	Toevoegen in 1 ^e bullet : aan eind van de zin over HOV: waarbij elke stadsdeel adequaat voorzien dient te zijn van HOV-verbindingen, zodat sprake is van een HOV-netwerk.	De eisen voor HOV zijn zo hoog enerzijds, dat een beperkt aantal lijnen en trajecten daar aan voldoet en de verplicht te bedienen infrastructuur is daarentegen zo beperkt, dat veel stadsdelen en wijken niet bediend worden door HOV. Bovendien is het HOV in de wijken waar wel HOV wordt voorgesteld in het PvE zeer grofmazig en bedient delen van de stadsdelen niet. Dat sluit niet aan bij de ambities en uitgangspunten van het PvE. Daarom eisen stellen dat de stad een dekkend HOV-netwerk krijgt. Anders kan de zinsnede over HOV geheel geschrapt worden.
38	32, par. 3.1.2.	Uitgangspunten	Schrappen in 2 ^e bullet de tekst na opgewaardeerd.	Ontlasting centrum met minder OV-aanbod aan tram en bus of vaker overstappen

				betekent verslechtering van de bereikbaarheid. Het CS zal substantieel in reizigersaantallen toenemen, zoals aangegeven in het Tracébesluit (van 200.000 naar 275.000 reizigers). Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC-Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Die reizigers stappen over op tram, bus en metro. Daar is de verbouwing van CS op gebaseerd. Het bestaande centrum blijft belangrijk. Gedwongen overstap vanaf de binnenring en grotere loopafstanden staan haaks op de ambities van het PvE. Uit de evaluatie van de NZ-lijn is bovendien gebleken dat de overstap van tram- en bus, m.u.v. de stations Noord en Zuid, op de metro zeer gering is. Kennelijk is er nog steeds een grote behoefte aan de bediening van het centrum met directe bus- en tramlijnen, naast de rol van de metro. Bovendien bevat de verplichte te bedienen infrastructuur in het centrum veel minder tracé's dan thans, dus als die tekst niet aangepast wordt zijn er mogelijk minder hoogwaardige verbindingen. Dat laat onverlet dat ook de nieuwe centra en knooppunten goed bediend moeten worden. Dat is geen ontlasting van het centrum, maar een eigenstandige vervoerbehoefte.
39	33, Par. 3.2.1., art. 6 lid 1.	Ontsluitingseisen	1. In art. 6 lid 1 'hemelsbreed' vervangen door 'feitelijk'. 2. 'of' vervangen door 'en'.	De tekst op pag. 32 spreekt over rekening houden met barrièrewerking. Dus niet hemelsbreed. Juist in een waterrijke stad en veel barrières van snelwegen en

				spoorlijnen is de feitelijke loopafstand voor veel mensen veel langer dan de afstand hemelsbreed.
40	33, Par, 3.2.1., art. 6 lid 2	Ontsluitingseisen	Art. 6 lid 2: 96% vervangen door: 99%.	Bij een steeds verder groeiende stad en concessiegebied met ruim meer dan 1 miljoen inwoners betekent deze norm dat feitelijk in de toekomst minder woningen goed ontsloten hoeven worden.
41	33, Par, 3.2.1., art. 6 lid 3	Ontsluitingseisen	Art. 6 lid 2: 96% vervangen door: 99%.	Bij een steeds verder groeiende stad en concessiegebied met ruim meer dan 1 miljoen inwoners betekent deze norm dat feitelijk in de toekomst minder woningen goed ontsloten hoeven worden.
42	33, par 3.2.1., art 6 lid 4	Ontsluitingseisen	90% vervangen door: Elke wijk of concentratie van tenminste 500 woningen dient door het OV ontsloten te worden.	Allereerst is de gehanteerde statische indeling niet correct en te grofmazig, waardoor woonwijken die toevallig in een gebied liggen met ook veel groen of industrie ineens niet meer gediend hoeven worden. 90% van ruim 1 miljoen kan theoretisch meer dan 100.000 inwoners betreffen.
43	33, par. 3.2.1, art. 6 lid 6	Ontsluitingseisen	Schrappen de tekst van de twee bulletpunten.	Is overbodig. Een wijk is ontsloten of niet. Daarbij dienen de loopafstanden leidend te zijn.
44	33, par. 3.2.2.	Woongebieden	Schrappen: 'het centraal station verder ontlast wordt' en vervangen door: het netwerk meerdere knooppunten goed ontsluit en reismogelijkheden vergroot.	Het centraal station wordt door NS in de komende jaren juist veel zwaarder belast, zie de uitgangspunten van het Tracébesluit voor de verbouwing van CS. Groei van 200.000 naar 275.00 reizigers in 2030. De VRA heeft geen bewaar gemaakt tegen dit tracébesluit. Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC-Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Er is bij CS dus juist

				een groot aanbod aan tram, bus en metro nodig. Dat laat onverlet dat er ook ingezet moet worden op versterking van het netwerk naar de andere knooppunten, zodat reizigers meer keuzemogelijkheden hebben. Station Zuid heeft overigens nu nog 80.000 reizigers en gaat op langere termijn naar 250.000. CS blijft daarmee bovendien het drukst.
45	33, par. 3.2.2., art. 7 lid 1	Woongebied en	Twee maal schrappen: 'niet zijnde centraal station'	Het CS is en blijft een groot knooppunt, groter dan de meeste anderen. Inconsequent als juist aan de bediening van dit A-knooppunt geen eisen worden gesteld.
46	33, par. 3.2.2. art. 7 lid 3	Woongebied en	Toevoegen: 1. na 'te exploiteren': 'en dient een voorstel te doen, als onderdeel van het ontwikkelplan, hoe de vervoerder dit gebied gaat ontsluiten. 2. Na 'naar en in deze gebieden': in geval het aanbod van de concessiehouder ontoereikend is en mits het aanbod van andere vervoerders aan de bedieningseisen uit dit PvE voldoen.	Merkwaardig dat de concessiehouder juist hier met ander vervoerders afspraken mag maken,. Er is al een algemene eis hoe om te gaan met gedogen van lijnen van andere vervoerders. Deze tekst lijkt op een voornemen om niet alle woongebieden door GVB te laten ontsluiten. Mag GVB dan ook voorstellen doen om woonwijken net buiten Amsterdam of bij de uitlopers beter te bedienen in andere concessiegebieden? De VRA kiest niet voor flexibele concessiegrenzen. In de andere concessies staan geen verplichtingen voor deze vervoerders om woongebieden in de concessie Amsterdam te ontsluiten. De eisen uit dit PvE dienen dan ook gesteld te worden wat betreft de aard en frequenties van de bediening en de toegankelijkheid van deze lijnen met de tarieven en abonnementen van GVB.
47	34, par. 3.2.2	Woongebied en	Percentages in dit artikel wijzigen conform het advies bij artikel 6.	Nogmaals, bij de grote woningbouwaantallen dreigt het risico dat de ontsluiting

	tabel 7 lid 4			van substantieel veel woningen niet aan de eisen voldoen. Bij Havenstad met 50.000 woningen is 7% 3.500 woningen.
48	34, par. 3.2.2. tabel 7 lid 5	Woongebied en	Toevoegen na 'buiten de A10 gelegen woongebied': alsmede Havenstad, markthallen en Schinkel en de deelgebieden daarvan'	Verschillende grote nieuwe woongebieden liggen binnen de A10 of grote delen van die gebieden liggen binnen de A10 (zoals Schinkel).
49	34, par. 3.2.2., tabel 7 lid 6	Woongebied en	Toevoegen: 1. na Weesp: tot 2030 2. aan het eind: De concessieverlener maakt op korte termijn afspraken met de concessieverlener Gooi en Vechtstreek dat ook voor 2030 de nieuwbouwwijk in Weesp conform deze eisen wordt ontsloten. 3. De concessieverlener maakt tijdig afspraken hoe Weesp als onderdeel van de concessie Amsterdam bediend gaat worden.	Weespersluis is nu al in aanbouw en omvat duizenden woningen. Die dienen nu al adequaat ontsloten te worden. Na 2030 is Weesp bovendien onderdeel van de concessie.
50	34, par. 3.2.2., tabel 7 lid 7	Woongebied en	Toevoegen aan het eind: Mits de bestaande HOV- verbinding voldoet aan de eisen van dit PvE.	Of het is overbodig, want alle HOV van de concessiehouder moet voldoen aan de eisen. Of gedoeld wordt op lijnen van andere vervoerders. Die vallen niet onder deze concessie, dus is er geen eis om aan dit PvE te voldoen. Dat zou wel moeten als het om vervoer juist binnen deze concessie gaat.
51	35, par. 3.2.4.	Centrumgebi ed	1. Schrappen in 1 ^e alinea: Veel treinreizigers lopen via CS gestimuleerd worden. 2. In 2 ^e alinea: 'De concessiehouder stelt daarom functionele eisen aan de ontsluiting van het centrumgebied met als doel om het reizen	De reiziger moet een OV- aanbod krijgen passend bij de vervoerbehoefte. Die is evident ook op het centrum gericht. Het aantal treinpassagiers op CS zal enorm toenomen volgens het tracébesluit voor CS. Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen

			door het centrum met een bestemming elders te beperken' vervangen door: 'De concessieverlener stelt functionele eisen aan het netwerk van de concessiehouder om de grote knooppunten zo goed mogelijk direct te bedienen met HOV en verbindende lijnen om de reizigers te faciliteren om meer van de dichtstbijzijnde knoop gebruik te kunnen maken. 3. In 2^e alinea 'Waar alleen ontsluitende lijnen zijn toegestaan' wijzigen in: ' Waar vooral aan ontsluitende lijnen gedacht wordt'. 4. In 2^e alinea toevoegen aan verbindende corridors: Leidsestraat, Rokin-Damrak-Waterlooplein-Plantage Middenlaan, 1^e Constantijn Huygensstraat – Van Baerlestraat - Ceintuurbaan, 5. In 2^e alinea toevoegen achter Haarlemmerhouttuinen : '(bus en mogelijk tram)'	op CS, m.u.v. de IC-Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Dat laat onverlet dat ook grote aantallen reizigers van de andere grote stations gebruik zullen maken en ook daar met bus, tram en metro bediend moeten worden. De concessiehouder moet een OV-aanbod doen passen bij de behoeften van de reizigers en niet gedwongen worden lijnen in het centrum om te leiden, reizigers gedwongen over te laten stappen of lijnen in het centrum niet meer te bedienen. Inclusiviteit strekt zich ook uit tot overstappen en loopafstanden. Het ontwikkelplan is bij uitstek het vehikel om de beste ontsluiting van het centrum en CS te regelen en ook in te spelen op nieuwe verplaatsingsbehoeften. De vraag is ook waarom de VRA zich nu als wegbeheerder gaat gedragen en elders, bijvoorbeeld bij doorstroming OV of aanleg van OV in nieuwbouwwijken zich zelf niet als initiatiefnemer afficheert. Veel fietsverkeer in het centrum is ook doorgaand. Vanuit STOMP zou dat dan ook omgeleid moeten worden ten faveure van de voetganger. Ook is ruimtegebrek relatief: OV is de zuinigste ruimtegebruiker en door het slechts om de paar minuten rijden van voertuigen en het beperkt aantal routes is een OV-tracé het best oversteekbaar, in tegenstelling tot straten met een permanente stroom aan fietsers en auto's.
52	35, par 3.2.4.	Centrumgebied	1. Optie 1 (Voorkeur): Schrappen aanpak en	Indeling sluit niet aan op verplaatsingsbehoefte

			indeling van afzonderlijke centrumgebieden en vervangen door de in het PvE gehanteerde methodiek van invloedsgebieden van haltes en het goed bedienen van winkelcentra, werkgebieden en uitgaangscentra, zoals ook in de rest van de stad. Optie 2: 2. In 3^e alinea en tevens kaart 3 in bijlage 2: 5 centrumgebieden vervangen door 9 centrumgebieden. (Zie punt 4) 3. Bereikgebieden: 2 vervangen door 4. 4. Gebiedsindeling aanpassen: gebieden ten zuiden van de binnenring als aparte gebieden (rond 1^e Constantijn Huygensstraat, Museumpaleis, Pijp ten westen van Ferd. Bolstraat, Pijp ten oosten van de Ferd. Bolstraat. 5. 'Vanaf de Binnenring bestaat de mogelijkheid om via de verbindende corridors in het centrumgebied' vervangen door: 'De corridors bieden de gelegenheid om lijnen het centrum in te voeren, naast de mogelijkheid om voor andere reizigers doorgaande verbindingen via de Binnenring aan te bieden, met goede overstapmogelijkheden van de lijnen op knooppunthaltes.	reizigers en is een vrijbrief om veel lijnen niet meer in het centrum te laten rijden, terwijl de Van Baerlestraat en Ceintuurbaan die op deze kaart als centrum zijn ingetekend niet meer als verplichte tramroute zijn opgenomen. Gedwongen overstap leidt ook tot reizigersverlies. Bovendien de vraag waarom deze aanpak met indeling voor het centrum zinvol en wenselijk is. Volgens dezelfde methodiek kunnen heel Osdorp en Slotervaart tot centrumgebieden rond Osdorpplein worden verklaard met gedwongen overstappen vanuit HOV (bijvoorbeeld Lelylaan) of de suggestie om vanaf de rand dan maar te gaan lopen. Hetzelfde geldt voor Bijlmer-Arena en Zuidoost en Buikslotermeerplein en een groot deel van Amsterdam Noord. Dat zou daar absurd worden gevonden, maar ook daar vindt veel verdichting plaats en steeds intensiever ruimtegebrek, dus centrumdrukke. Waarom deze uitzonderingspositie voor het centrum, waar juist de concurrentiepositie van het OV nu nog heel sterk is en waaraan geen afbreuk moet worden gedaan vanuit de ambities van het PvE. GVB gaf in Vervoerplan 2024 deel II aan dat het tijdelijk inkorten van lijn 24 tot Weteringcircuit (en Frederiksplein) duizenden reizigers dupeert en tot minder reizigers zal leiden. Reden te meer om dit soort noodmaatregelen bij aanvang van de concessie terug te draaien in plaats van tot doel
--	--	--	---	--

			6. 'op deze locaties overstappen op ontsluitende lijnen' vervangen door: 'kunnen daarnaast ook gebruik maken van ontsluitende lijnen vanuit de woonwijken en met een goede overstap op andere lijnen naar het centrum, die tezamen..'. 7. Tramhaltes dienen dicht bij winkelconcentraties en uitgaansgebieden te worden gesitueerd en bediend door doorgaande lijnen, zoals de Munt bij de ingang van de Kalverstraat.	van het beleid te maken.
53	36, par. 3.2.2. artikel 9	Centrumgebied	Artikel 1, bij bullets een extra bullet toevoegen: Waarbij voldaan dient te worden aan de feitelijke loopafstanden van maximaal 400 meter tot haltes en bij overstappunten.	
54	36, par. 3.2.2. artikel 9	Centrumgebied	1. Artikel 2: schrappen. 2. Artikel 3: schrappen. 3. Artikel 4: schrappen. 4. Artikel 5: schrappen.	De reiziger vraagt hier niet om en de concessiehouder moet de vrijheid hebben om in de ontwikkelplannen een goed aanbod aan OV te doen. Wat op dat moment goed is kan dan aan de ontwikkeltafels e.d. besproken worden en dient niet per decreet vooraf opgelegd te worden. De indeling is volstrekt willekeurig: waarom vanuit Geuzenveld en Osdorp wel HOV en verbindende lijnen tot in het centrum via de Rozengracht en niet vanuit Amsterdam Slotervaart en Zuid via de Leidsestraat en vanuit Oost en Diemen via Plantage Middenlaan. En zijn de huidige lijnen 4 en 24 niet

				gewoon verbindende lijnen die grote dichtbevolkte woonwijken met elkaar en met het centrum verbinden. Een HOV-lijn moet als niet-HOV door kunnen rijden in het centrum als dat in het belang is van de reiziger. Idem voor verbindende lijnen. Waarom zou lijn 2 niet van buiten de ring vanuit Nieuw-Sloten door de Leidsestraat mogen rijden. Dit is 1 van de drukste tramroutes, zodanig dat lijn 2 het vervoer niet eens aankan in en rond het centrum en versterking behoeft. De concessiehouder kan in het ontwikkelplan altijd alternatieve lijnen voorstellen.
55	36, par. 3.2.4., artikel 10	Winkelgebieden	Artikel 10 lid 1: Schrappen derde bullet.	Dit is geen ontsluiting met OV als de reiziger 2 x 800 meter mag lopen en dat ook nog eens met een boodschappentas. Dit is een aansporing om met de auto te gaan winkelen of naar een verder weggelegen winkelcentrum te reizen dat wel ontsloten is met OV. En waarom is de loopafstand van 800 meter van huis nu ineens acceptabel, als elders 400 meter wordt geëist.
56	36, par. 3.2.4. artikel 10	Winkelgebieden	Artikel 10 lid 2: schrappen.	De benadering en indeling van het centrum is al zeer reizigersonvriendelijk. Als daar nog een buffer van 800 meter omheen getrokken kan worden als “aanvaardbare loopafstand” dan is er geen OV in het centrum nodig. Als 800 meter loopafstand van de rand van de ingang van het centrum acceptabel zou zijn, dan kunnen metrostations Rokin, Vijzelgracht en Nieuwmarkt ook wel dicht, want de meeste winkels zijn dan op loopafstand van CS, Waterlooplein en De Pijp. Als dit ook op de andere grootstedelijke centra wordt

				toegepast kan een groot deel van het OV in Nieuw-West, Zuidoost en Noord worden opgeheven en volgens deze criteria zijn de winkels dan toch goed bediend.
57	37, par. 3.2.x.	Ontbreekt	Toevoegen nieuwe paragraaf na 2.3.6. over Onderwijsinstellingen met een kaart van de belangrijkste onderwijslocaties.	Amsterdam is bij uitstek een onderwijsstad met een sterk stedelijk, regionaal en landelijk invloedsgebied. Van het hoger onderwijs komt 50% van de studenten van buiten de stad, voornamelijk met OV. Specialisatie van vervolgonderwijs maakt de kans steeds groter dan de onderwijsinstelling verder van huis ligt. Onderwijsvolgenden vormen één van de grootste groepen OV-gebruikers. Dit vereist een aparte paragraaf in het PvE, eisen voor bediening en loopafstanden.
58	37, apar. 3.2.7.	P&R terreinen	Nieuwe tekst na de 1 ^e alinea: Verschillende van de huidige P&R terreinen liggen feitelijk te dicht in de stad om bezoekers van buiten de stad te laten overstappen op OV zonder extra autodruk in de stad te veroorzaken. Met de ontwikkeling van grote woningbouwlocaties is de kans groot dat een aantal huidige P&R terreinen niet gehandhaafd kunnen blijven. Zo liggen locaties als Zeeburg en Sloterdijk in grote nieuwbouwwijken, met de kans dat deze moeten verdwijnen. De P&R in Noord staat onder druk door uitbreiding van het stadsdeelcentrum. De concessieverlener zal in overleg met de concessiehouder en de gemeenten voorstellen doen voor nieuwe P&R terreinen, bij voorkeur verder naar de rand van of	De huidige P&R-indeling is niet toekomstbestendig. Het is noodzakelijk dat de VRA een nieuw concept van P&R ontwikkelt op stadsgewestelijke en regionale schaal met bovendien een uniforme indeling van gebruik en toepassen van tarieven in combinatie met OV. Bestaande locaties als Olympisch Stadion zijn meestal vol en dus niet toereikend of ze liggen te ver in de stad. Op de kaart ontbreekt kaart de P&R locatie Muiden, net buiten Weesp.

			buiten de stad. Bijvoorbeeld bij de kruising van de Uithoorntramlijn en de provinciale weg N201.	
59	37, par. 3.2.7., artikel 12	P&R	1. Artikel 12 lid 1, toevoegen in eerste regel na 'ontsluit': vooralsnog. 2. Toevoegen nieuw lid 4: De concessieverlener zal in overleg met de concessiehouder en gemeenten een nieuwe indeling van P&R terreinen ontwikkelen, bij voorkeur aan de rand van of buiten Amsterdam en nadere afspraken maken over de bediening daarvan.	Zie vorige opmerking: de huidige indeling van P&R is niet toekomstvast, dus is het niet logisch de concessiehouder vast te pinnen op bediening daarvan gedurende de gehele concessieduur. Het is eerder zinvol om een nieuwe indeling op te stellen.
60	38, par. 3.3.1.	A-knooppunten	Schrappen laatste zin: 'Dit draagt bij aan de ontlasting van het centrumgebied en het centraal station'.	Feitelijk onjuist. Het tracébesluit voor de verbouwing van CS is gebaseerd op een forse groei van het aantal treinreizigers van 200.000 naar 275.000. Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC-Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Dat laat onverlet dat de andere knopen ook fors groeien en dat het nodig is om die te faciliteren, maar het vangt een deel van de groei op, het ontlast CS niet.
61	38-39, par. 3.3.1., artikel 13	A-knooppunten	Schrappen Artikel 13 lid 3.	De reiziger is sterk gebaat bij het vervlochten metronet. Dit is wederom een poging tot ontvlechten. Dit is bovendien in strijd met de eerder genoemde criteria, waar over 1 overstap van HOV gesproken wordt, omdat zo 2 overstappen worden geïntroduceerd. Dat kan betekenen dat reizigers eerst met een bus of tram naar HOV moeten reizen, daar

				overstappen, dan weer overstappen binnen het HOV en dan nogmaals overstappen om op de bestemming te komen. Dit is geen bijdrage aan beter OV en de ambities in het PvE.
62	38-39, par. 3.3.1., artikel 13	A-knooppunten	Schrappen artikel 13 lid 4.	Dit is een poging om lijn 51 op te heffen. Want 11 minuten is de reistijd met lijn 52. Volstrekt overbodig artikel, want lijn 52 zal niet worden opgeheven en niemand zal voor lijn 52 een langere rijtijd bepleiten.
63	38-39, par. 3.3.1., artikel 13	A-knooppunten	Schrappen artikel 13 lid 5.	Zie eerder commentaar op indeling centrum en ongelijke behandeling van centrum t.o.v. grote stadsdeelcentra.
64	39-40, par. 3.3.2., artikel 14	B-knooppunten	Artikel 14 lid 2: schrappen niet zijnde Centraal Station.	CS is het belangrijkste A-knooppunt. De verbouwing van station Zuid is pas in 2037 gereed, na de concessieperiode. Niet juist om CS uit te sluiten.
65	41, par. 3.3.3.	C-knooppunten	Schrappen eind 1 ^e alinea: 'om op die manier bij te dragen aan het ontlasten van het centrumgebied.'	Het centrumgebied wordt niet stiller, dus moet wel bediend blijven. Tegelijk is de inzet op de nieuwe stadsdeelcentra.
66	41, par. 3.3.3. tabel 15	C-knooppunten	Tabel 15, lid 1: 1. Toevoegen na knooppunt: 'tenminste' 2. vervangen 'met een hemelsbrede afstand van 800 meter naar ' door 'direct bij'.	Dat is geen ontsluiting. Het is pas een ontsluiting als je direct bij het knooppunt stopt. Bovendien mag verwacht worden dat dit soort knooppunten voor veel reizigers ook direct met niet-HOV-lijnen worden ontsloten.
67	42, par. 3.3.4., artikel 16	D-knooppunten	1. Artikel 16, lid 1: toevoegen: station Weesp. 2. Artikel 16 lid 2: toevoegen: voor 2030 draagt de concessieverlener er zorg voor dat het station met busdiensten bediend wordt, al dan niet in overleg met provincie NH voor de concessie	Station Weesp ligt in Amsterdam en is een knooppunt. Vanaf 2030 ligt het in de concessie. Voor die tijd dient de concessieverlener er zorg voor te dragen dat het station met busdiensten bediend wordt, al dan niet in overleg met provincie voor de concessie Gooi en Vechtstreek.

			Gooi en Vechtstreek.	
68	42, par. 3.4.1.	Verplichte infrastructuur	Toevoegen aan kaart 7 in bijlage 2: • Tram: Rokin - Rembrandtplein – Waterlooplein - Alexanderplein • Tram: railinfrastructuur tussen Frederik Hendrik Plantsoen en Muiderpoort (thans bediend door lijn 3) • Tram: railinfrastructuur tussen Muiderpoort en Flevopark. • Tram: railinfrastructuur tussen station RAI – Rooselveldlaan - Victorieplein – Van Wousstraat- Frederiksplein – Utrechtsestraat - Rembrandtplein – Munt – Dam - CS (zoals thans bediend door lijn 4 en deels lijn 14) • Tram: Hoofdweg tussen Postjesweg en Surinameplein • Tram: Stadionplein - Stadionweg, • Tram: Roelof Hartplein – Ferdinand Bolstraat – Vijzelgracht - Vijzelsraat – Munt • Bij busroute via Lairesestraat – Cornelis Krusemanstraat toevoegen: bus of tram • Bus: A. Moddermanstraat – Ruys de Beerenbouckstraat, • Bus: Johan Huizingalaan – R. Fruinlaan – Postjesweg • Bus: Eilandenboulevard • Bus en/of tram: Hoofdweg • Bus:	De verwijzing naar de huidige tramlijnen is topografisch en niet bedoeld als eis dat per se de huidige lijnen daar moeten blijven rijden. Dat is een zaak voor het ontwikkelplan. Gegeven de ambities en eisen van ontsluiting dient een groter deel van het tramnet als verplichting te worden opgenomen, alsmede een aantal buslijnen. Het valt op dat bij de bus zonder nadere uitleg routes zijn opgenomen waar GVB nu niet rijdt of slechts gedeeltelijk. Zoals de Lairesestraat – Cornelis Krusemanstraat – Leidseplein waar nu alleen Connexxion rijdt, maar volgens de concessie AML. Het PvE stelt dat GVB daar verplicht moet gaan rijden. Dan toevoegen: tram. Ook langs de noordelijke IJ-oever is een tracé aangewezen waar nu EBS rijdt, volgens concessie ZaWa. De verplichting voor GVB dient nader verduidelijkt te worden. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur ten westen van station Bijlmer-Arena, waar GVB nu niet rijdt. Als bedoeld wordt om de nieuwbouw in Amstel III te ontsluiten, dan dient dit toegevoegd te worden.

			Haarlemmerhouttuinen , toevoegen: en/of tram • Bus: Noorderpark – J. Van Hasseltweg tot Oostveer. • Bus: Schellingwouderbrug – station Noord. • Toevoegen: bus en/of tram in de Staatsliedenbuurt.	
69	42-43, par. 3.4.2.	Uitlopers	1. Artikel 18, lid 1, 1 ^e en 2 ^e bullet: schrappen: 'en volgens de productformule R-Net'. 2. Artikel 18 lid 4; toevoegen na Weesp: '-station, met haltes in of zo dicht mogelijk bij de wijk Weespersluis.'	R-Net is niet gedefinieerd en gespecificeerd in deze concessie. De frequenties van lijn 25 vanaf zomer 2024 en lijn 396 wijken nu al af van de R-Netlijnen in AML, met goedkeuring van de VRA. De betekenis van R-Net is er niet voor deze lijnen en eerder verwarrend voor de reiziger. Vreemde eis dat die bus naar Weesp nu al moet komen als Weesp geen knooppunt is, tot 2030 buiten de concessie valt en juist de bediening van de grote wijk Weespersluis niet is opgenomen als eis.
70	43, par. 3.5	Ontheffing van bedienings- en ontsluitingseisen	Artikel 19 lid 1: toevoegen aan 1 ^e bullet: en mits de concessiehouder kan aantonen dat een aparte ontsluitende lijn geen vervoerwaarde kan bieden	Voorkomen moet worden dat eerst lijnen gestrekt gaan worden en dan woon- of werkgebieden niet goed bedienen en dit dan vervolgens als excuus wordt opgevoerd om helemaal geen bediening meer aan te bieden. Juist de eis dat buitenwijken en nieuwbouwwijken, waaronder Noord, Nieuw-West en Zuidoost meer bediend moeten worden heeft tot consequenties dat het om lijnen gaat die veelal aan het eind van hun route niet meer zo druk zijn. Dit artikel is een te gemakkelijke uitweg om de ambities van het PvE te ontkrachten.
71	44, par. 3.6,	Opbouw van het lijnennetwer	Tabel 1, kwaliteitskenmerk verbindende lijn: schrappen 'buiten A10'.	Heel Amsterdam Noord en Havenstad ligt binnen de A10, terwijl bewoners van

	tabel 1	k		stadsdelen buiten de A10 juist ook de stadsdelen binnen de A10 willen bezoeken. Dan is het inconsequent om aan belangrijke delen van de route of zelfs de gehele route dit kenmerk te onthouden.
72	44, par. 3.6, tabel 1	Opbouw van het lijnennetwerk	Tabel 1, andere verbindingen in het OV-netwerk en verbindende lijnen: toevoegen tussen 'stadsdelen' en 'buiten': 'binnen en'	Een heel groot deel van de stad ligt binnen de A10 ook daar is behoefte aan verbindende lijnen en ook daar vindt veel inbreiding plaats.
73	45, par. 3.6.	Opbouw van het lijnennetwerk	Toevoegen na 1 ^e alinea: 'Daarbij kunnen delen van een route van een HOV-lijn het karakter van een verbindende lijn hebben en kunnen delen van een verbindende lijn het karakter van een ontsluitende lijn krijgen als dit voor de reiziger tot een betere bediening van een bepaald gebied leidt.	Het PvE geeft dit zelf al aan voor het Centrum waar het om HOV-lijnen van elders gaat. Het kan ook bij uitlopers in buitenwijken gehanteerd worden om een verbindende lijn nog een stuk als ontsluitende lijn door te laten rijden als dit ontsluiting voor de reiziger ten goede komt, zonder de noodzaak een additionele ontsluitende lijn te hoeven inleggen.
74	45, par. 3.6, artikel 20	Opbouw van het lijnennet	1. Artikel 20 lid 1: 6:30 vervangen door 6:00 2. Schrappen lid 5.	Veel mensen, juist die op OV zijn aangewezen moeten vroeger van huis naar hun werk. Gemist wordt een optie om enkele daglijnen, bijvoorbeeld in het weekend, juist later door te laten rijden. Het begrip parallel is niet gedefinieerd en kan tot enorme grofmazigheid van het netwerk leiden. Bovendien kan een corridor soms ontlast worden en is de reiziger beter bediend als er elders een corridor beschikbaar is. De concessiehouder moet niet gedwongen worden om hier naar te streven. Als er voor een goede bediening van de reiziger en exploitatiekosten hier en daar gebundeld kan worden blijft dat nog steeds mogelijk, maar hoort dan in

				een ontwikkelplan thuis, niet als concessie-eis.
75	46, par. 3.6., artikel 20	Opbouw van het lijnennetwerk	Artikel 20, toevoegen een nieuw lid, na lid 6: 'De concessiehouder geeft in het ontwikkelplan aan welke nieuwbouwwijken wanneer ontsloten gaan worden door het OV, tevens doet de concessiehouder in het ontwikkelplan voorstellen voor betere doorstroming van het OV met een prioriteitsstelling.	De ambities van het PvE gaan ook van veel andere zaken uit, die juist in dit artikel thuis horen. Zoals het tijdig ontsluiten van nieuwbouwwijken. Aangezien de concessieverlener niet zelf voorstellen doet in het PvE voor verbetering van de doorstroming van het OV, terwijl dit van groot belang is voor de reiziger en de exploitatie, moet de concessiehouder gevraagd worden om voorstellen te doen.
76	46, par. 3.6, artikel 20	Opbouw van het lijnennetwerk	Artikel 20, toevoegen aan lid 8: De concessieverlener zet zich in dat gemeenten in de VRA hier aan meewerken en neemt dit ook op als criterium bij het mogelijk verlenen van subsidies aan gemeenten bij infrastructuurprojecten.	De eis voor betere doorstroming voor het OV dient veel nadrukkelijker opgenomen te worden in subsidievoorwaarden van de VRA. De VRA is een gemeenschappelijke regeling van gemeenten, dus de VRA kan ook de deelnemende gemeenten hierop aanspreken.
77	47, par 3.6.1.	Ontsluitende lijnen	Toevoegen aan 'niet gestuurd op frequenties' na niet: 'primair'.	Uiteraard zijn frequenties ook essentieel en mag deze groep reizigers, die overigens wel eens heel groot kan zijn, niet achtergesteld worden door heel lage frequenties. Temeer daar het PvE bij deze lijnen nogal eens uitgaat van noodzakelijke overstappen. Dan zijn frequenties des te belangrijker, om lange reistijden te vermijden. Bovendien kan de indeling in de praktijk er toe leiden dat er veel ontsluitende lijnen zijn, met weinig HOV en onduidelijkheid wanneer een lijn verbindend is.
78	47, par. 3.6.2, artikel 22	Verbindende lijnen	Schrappen: artikel 22, lid 2-b	De concessieverlener legt op voorhand eisen op waar de reiziger niet om gevraagd heeft en die de concessiehouder beperken in

				het opstellen van een ontwikkelplan. Dit leidt tot niet goed bedienen van bepaalde gebieden en gedwongen overstap, niet omdat dit logisch is vanuit de vervoerbehoefden, maar alleen omdat de concessieverlener dit eist. En als er vanuit vervoerbehoefden aanpassingen nodig zijn, dan kan dit bij de ontwikkelplannen besproken worden.
79	48-49, Par. 3.6.3., artikel 23	HOV-lijnen	Artikel 23, lid 3 toevoegen: • Uithoorn – station Zuid - centrum • Geuzenveld – Amsterdam Centrum • Osdorp – Amsterdam Centrum En in lid 4: 6:30 wijzigen in 6:00 En toevoegen lid 5: Verbindende en ontsluitende lijnen die geacht worden aan te sluiten op HOV-lijnen dienen in het zelfde tijdvenster bediend te worden.	Het pakket van HOV is minimaal. Veel stadsdelen worden er niet door bediend. Wat is dan de ruggengraat van het OV, als elders in het PvE herhaaldelijk wordt gesteld dat de reizigers zoveel mogelijk voor hun rit of delen daarvan van HOV-lijn gebruik moeten maken. De vraag is ook hoe de concessieverlener hiermee omgaat, aangezien de recent vastgestelde bediening van tramlijn 25 naar Uithoorn, die hier opgevoerd wordt als HOV, niet aan de HOV-eisen voldoet wat betreft de frequenties en deze lijn wordt ingeperkt tot station Zuid en niet mag doorrijden naar het Leidseplein (de Binnenring). Des te opvallender dat een aantal HOV-corridors binnen dit concessiegebied bestaat van buslijnen gereden vanuit andere concessies, die wel doorrijden tot Leidseplein en Elandsgracht en binnen Amsterdam Noord en daar ook stadsvervoer verrichten, terwijl deze concessie zich tot deze minimale opsomming beperkt.
80	52, par. 3.7	Nachtvervoer	Toevoegen na garanderen: ten behoeve van forensen dient dagelijks nachtvervoer te worden aangeboden kort	Het PvE is inconsistent. Het stelt op zich terecht dat het nachtvervoer ook een rol speelt voor forensen. Beter kan over woon-werkverkeer

			na het vertrek van de laatste daglijnen en 's ochtendsvroeg voorafgaand aan het in dienst komen van de daglijnen.	gesproken worden. Dan moet er de hele week een aanbod zijn. Dat zullen wellicht late of vroege ritten zijn en doordeweeks niet gedurende de hele nacht. Daarom moet de optie van het langer laten doorrijden van daglijnen nadrukkelijk als optie in beeld zijn, naar tijd en plaats. Ook dienen bij knooppunten alle relevante lijnen langer door te rijden, niet alleen HOV, vanwege aansluitingen.
81	52, par. 3.7 artikel 26	Nachtvervoer	Toevoegen aan artikel 26, na lid 1: 1. een nieuw artikel: Vanwege het belang van nachtvervoer in het woon-werkverkeer dient er elke dag een aanbod te zijn in de vroege en late nacht. Dit mag ook geboden worden door ritten van daglijnen buiten de gangbare uren voor deze lijnen. 2. Een nieuw artikel: De vertrektijden van nachtlijnen bij stations dient zoveel mogelijk afgestemd te zijn op de aankomsttijden van de treindiensten. 3. De aankomst- en vertrektijden bij knooppunten met het regionaal busvervoer, dat overdag aansluiting biedt op de metro, dient ook in de nacht afgestemd te zijn op aankomst- en vertrektijden van deze regionale nachtlijnen. De concessiehouder is verplicht om dit af te stemmen met de desbetreffende OV-bedrijven. 4. Waar meerdere nachtlijnen binnen de concessie bepaalde	Voor woon-werkverkeer moet er een dagelijks aanbod zijn. Vanwege de relatie op knooppunten met trein en regionale bussen is ook onderlinge afstemming met de vertrek- en aankomsttijden noodzakelijk.

			knooppunten aandoen zorgt de concessiehouder voor gegarandeerde aansluitingen.	
82	74, par. 5.2.1. artikel 43	Beschikbare Haltes	1. Artikel 43, toevoegen nieuw lid 1-e: De concessiehouder zorgt op haltes voor duidelijke verwijzing naar andere haltes ingeval van overstapsituaties, met vermelding van het lijnnummer, bestemming en mogelijk belangrijke attractiepunten aan de route en de locatie(s) van de halte(s) van de andere lijn(en). 2. Op haltes en stations voorzien van liften draagt de concessiehouder zorg voor het goed functioneren van deze liften en het terstond verhelpen van verstoringen.	Het is soms lastig voor reizigers om uit te vinden waar de haltes van aansluitende lijnen zich bevinden. Tevens is bij grotere knooppunten wenselijk meer informatie te verstrekken als er meerdere haltes en locaties zijn van andere lijnen, alsmede om de belangrijkste bestemmingen aan te duiden. Bijvoorbeeld een bord bij de metro met Gein zegt niet dat de lijn naar Bijlmer-Arena gaat, of een bord met Isolatorweg maakt niet duidelijk dat een metrolijn een verbinding biedt naar station Lelylaan en Sloterdijk.
83	76, par. 5.3.	Samenwerking concessiehouder-infrabeheerder	Toevoegen aan eind pag. 76: De afspraken bevatten tevens garanties dat de reiziger de bestemming zo goed mogelijk kan bereiken, er desnoods vervangend vervoer wordt ingezet en wie zorgt draagt voor de kosten voor de reiziger. Tevens mag de reiziger niet opdraaien voor extra kosten van de rit als gevolg van omrijden.	In deze paragraaf ontbreekt het belang van de reiziger. Er moet vervoer in enigerlei vorm geboden worden. Tevens mag bij langdurige omleidingen de reiziger niet opdraaien voor de extra ritkosten als gevolg van de langere afstanden. De reiziger is vaak toch al de dupe van langere reistijden bij omleidingen.
84	77, par. 5.3., artikel 27	Samenwerking concessiehouder-wegbeheerder.	Artikel 46, toevoegen nieuw lid na lid 8: De afspraken bevatten tevens garanties dat de reiziger de bestemming zo goed mogelijk kan bereiken, er desnoods vervangend vervoer wordt ingezet en wie zorgt draagt voor de kosten voor	Zie hiervoor.

			de reiziger. Tevens mag de reiziger niet opdraaien voor extra kosten van de rit als gevolg van omrijden.	
85	79 e.v., H6	Strategische Activa	Toevoegen: een paragraaf en artikel over het beheer en onderhoud van de liften op metrostations en tramhaltes.	Dit is waarschijnlijk de plek waar de verantwoordelijkheden voor een aanpak van onderhoud van liften thuishoort. Mits duidelijk is dat de eis voor functionerende liften onderdeel is van de concessie.
86	91, par. 7.1., artikel 62	Reisinformatie algemeen	1. Artikel 62, lid 2 toevoegen: en gesynchroniseerd tussen de voertuigen, halte-informatie en Apps en websites. 2. Toevoegen nieuw artikel: de concessiehouder zorgt in het bijzonder voor accurate en tijdige informatie op de displays op de perrons van de metro en haltes. 3. Toevoegen nieuw lid: De concessiehouder dient voor samenhangende ICT-systemen zorg te dragen en deze verder te ontwikkelen, gericht op goede informatie voor de reizigers en betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Tevens dient de IC-systeem voorzien te zijn van een calamiteitenplan. De concessieverlener zal hier nadere eisen aan stellen – SMART - om de gewenste resultaten te behalen.	De praktijk leert dat informatie op haltes regelmatig afwijkt van die in de voertuigen en op de Apps, waardoor de reiziger niet juist geïnformeerd is en in verwarring raakt. Waar er teveel losstaande IT-systemen bestaan is juist behoefte aan een ICT-systeem dat inspeelt op behoeften van de reizigers en de robuustheid van de dienstuitvoering, waaraan de concessieverlener duidelijk meetbare doelen koppelt.
87	92, par. 7.1., artikel 63	Algemeen verkrijgbare reisinformatie	Artikel 63, lid 1, punt i, toevoegen: Informatie en regels over of en wanneer het meenemen van een fiets	De praktijk leert dat tijdens spitsuren vaak fietsen worden meegenomen of dat het aantal fietsen groter is dan toegestaan met

			in metro of tram is toegestaan, tegen welke kosten en hoe de betaling dient te geschieden.	ongemak en belemmering voor de reizigers en stiptheid van de dienstuitvoering.
88	94, par. 7.2, artikel 66	Reisinformatie op haltes en stations	Toevoegen in artikel 66, lid 1 na punt d 1. een nieuw punt: x) de aanwezigheid op perrons en knooppunten van borden die de looproute naar de halte van een andere OV-lijn aangeven met lijnnummer, eindbestemming en belangrijkste knooppunten. 2. Een nieuw punt: borden die de aanwezigheid en situering van de lift(en) aangeven op de desbetreffende metro- en tramperrons. 3. Lid 3 punt a toevoegen; waarbij echter wel de lijnnummers en bestemmingen van die andere lijnen dient te worden aangegeven.	Te vaak wordt deze verwijzing naar andere lijnen met een pictogram aangeduid, zonder specificatie van lijnen en bestemmingen. Liftten zijn niet altijd direct in het zicht van de reiziger en behoefte betere aanduidingen. Bij diverse knooppunten, metrohaltes en de tramlijn naar Amstelveen en Uithoorn zijn overstapmogelijkheden op andere vervoerders. Die informatie dient dan duidelijk op de perrons van metro en haltes van de tram te worden aangegeven.
89	100-101, par. 8.1., artikel 71	Tarieven, reisproducten, proposities en bijzondere vervoerbewijzen	Toevoegen aan artikel 71 een nieuw lid na 1: De concessiehouder is gehouden door de VRA vereiste tarieven en tariefvormen voor de reiziger beschikbaar te maken via de OV pay en eventuele nieuwe betaalsystemen en mee te werken aan mogelijke voorstellen voor harmonisatie van tarieven en proposities binnen de VRA	Er is binnen de VRA een verscheidenheid aan flexregelingen en abonnementen, terwijl het OV zich steeds meer in stadsgewestelijk verband afspeelt met bovendien belangrijke corridors bediend door lijnen van het streekvervoer en NS. Meer harmonisatie is wenselijk, dat is de taak van de VRA en als concessieverlener en van de concessiehouder om hier aan mee te werken.
90	102, par 8.1. artikel 71		Toevoegen aan artikel 71 in lid 7 na metro's: en trams	Denkbaar is ook late ritten op bepaalde tramlijnen, bijvoorbeeld in het weekend.
91	117,	Algemene	Toevoegen aan artikel 89	Veel reizigers zijn

	Par. 11.4, artikel 89	eisen aan Sociale veiligheid	een nieuw artikel na lid 2: Ook indien de verantwoordelijkheid voor liften en controle op vervoerbewijzen nog niet is opgenomen in het beleidskader draag de concessiehouder verantwoordelijkheid voor het goed functioneren en adequaat onderhoud van liften op de desbetreffende perrons en haltes, in samenwerken met andere betrokkenen. Tevens draag de concessiehouder zorg voor regelmatige controle op betalen door passagiers en een effectieve telling van het aantal reizigers.	aangewezen op goed functionerende liften en voelen zich onveilig als ze niet op het door hen gewenste perron of halte van de lift gebruik kunnen maken. Verder voelen veel reizigers zich niet prettig bij de aanwezigheid van reizigers die niet betalen voor hun OV-rit en het feit dat zij nauwelijks controle hierop door de concessiehouder zien.
92	119, paar. 11.4.2., artikel 91	Kaartcontrole	Toevoegen aan artikel 91 na lid 4 een nieuw artikel: x) De concessiehouder zet op de verschillende lijnen regelmatig van telapparatuur voorziene voertuigen in en rapporteert over de tellingen aan de concessieverlener, deze informatie betreft bij het beoordelen van het percentage niet-betalende reizigers.	Tram- en bus voertuigen met een open instapregime hebben een veel grotere kans op niet-betalen door reizigers. De genoemde percentages kunnen alleen beoordeeld worden indien feitelijke informatie beschikbaar is. Tevens is inzicht in de feitelijke aantallen passagiers essentieel om te beoordelen of de bezettingsgraad van de voertuigen de normen niet overschrijdt.
93	128, par. 13.4.	Consultatie Reizigers en andere belanghebbenden.	Paragraaf 13.4 en artikel 100 is hetzelfde als paragraaf 13.1. en artikel 97.	Redactioneel.
94	BIJLA GE 2. Kaart 2	Werkgebieden	Toevoegen grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel	
95	BIJLA GE 2, Kaart 3	Deelgebieden van het centrumgebied	Aanpassen conform de opmerkingen bij de desbetreffende paragrafen in het PvE.	Optie: kaart 3 en tekst geheel weglaten, of andere indeling conform de opmerkingen.
96	BIJLA GE 2, kaart 4	Winkelgebieden	Toevoegen informatie over gemeente Diemen	
97	BIJLA GE 2,	P&R	Toevoegen P&R Muiden	Ontbreekt, is knooppunt in busroute IJburg - Weesp

	kaart 5			
98	BIJLAGE 2, kaart 6	Knooppunten	Toevoegen station Weesp	Ontbreekt.
99	BIJLAGE 2, kaart 7	Verplicht te bedienen infrastructuur	Toevoegen de voorstellen bij de desbetreffende paragrafen in het PvE.	Voldoet in deze vorm niet aan de ambitie van het PvE en ontsluiting. Te veel stadsdelen en reeds bestaande verbindingen tussen stadsdelen ontbreken.
100	BIJLAGE 2, Nieuw	Nieuwbouwwijken	Toevoegen een kaart met allen nieuwbouwlocaties, zowel nieuwbouwwijken als toevoegingen van woningen aan bestaande wijken.	Belangrijke eis in PvE zonder enige informatie om welke gebieden het gaat. Dit geldt voor alle gemeenten in het concessiegebied.