

Aan:
Het Dagelijks Bestuur en de Regioraad
Van de Vervoerregio Amsterdam

Per e-mail verzonden aan:
Bestuurszaken@vervoerregio.nl

Datum	30-05-2023	Onderwerp	Uitgangspunten Concessie Amsterdam 2025
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	20230530 RAR advies Concessie Amsterdam 2025		

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur en de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam,

De Reizigers Advies Raad (RAR) maakt graag gebruik van de gelegenheid om u alvast een aantal uitgangspunten mee te geven ten behoeve van de opstelling van de eisen voor de nieuwe concessie Amsterdam, ingaande 2025. Dit is uiteraard nog niet het advies van de RAR over het PvE van de concessie, aangezien de RAR hierover nog in gesprek is met de Vervoerregio Amsterdam en nadere voorstellen en een adviesaanvraag afwacht.

Deze reactie is tevens gericht aan de Regioraad voor de vergadering van 6 juni 2023.

1. Samenvatting van de uitgangspunten

De RAR stelt voor de Concessie Amsterdam 2025 – het ondershands inbesteden van het OV in concessiegebied Amsterdam (Amsterdam, Diemen, Duivendrecht, gedeelten van Amstelveen en Uithoorn en een verbinding met Schiphol) aan vervoerbedrijf GVB – aan de volgende uitgangspunten voldoet:

- Aan ambitieniveau dat het openbaar vervoergebruik fors toeneemt vanwege de groei van de stad en regio in aantal inwoners, arbeidsplaatsen, voorzieningen etc., het beleid voor een autoluwe stad, resulterend in een absolute toename van het gebruik en een verschuiving van autogebruik naar meer OV-gebruik.
- Een ambitieniveau dat zowel eisen stelt aan de verplichtingen van de vervoer als aan de VRA.
- Een goede beschikbaarheid van OV in de nabijheid van alle woningen in het stedelijk gebied en de belangrijke bestemmingen in het stedelijk gebied, gebaseerd op verbindingen tussen stadsdelen en delen van het stedelijk gebied onderling en met de belangrijkste knooppunten en een aanbod aan OV al vanaf de start van nieuwbouwwijken en concentraties van nieuwbouwwoningen.
- Een Vervoerregio die het gebruik van het OV proactief stimuleert door in samenwerking met de betrokken gemeenten tracés vrij te houden voor een goede lijnvoering van het OV, goede halte-infrastructuur, voorrang bij verkeerslichten en waar mogelijk en zinvol vrije tram- en busbanen, gericht op vlotte doorstroming en een gemiddelde snelheid van het OV om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto.

- Een aanbod aan OV met minimeisen aan frequenties en bedieningstijden, gebaseerd op 24 uren beschikbaarheid, dat ook via een aangepast nachtnetwerk mag worden aangeboden,
- Een OV-systeem dat per lijn en voertuig voldoende capaciteit biedt om de reizigers comfortabel te vervoeren en met voertuigen en haltevoorzieningen gebaseerd op de inclusiviteit van de reizigerspopulatie,
- Gebaseerd op een tariefstelsel gericht op het aantrekken van meer reizigers en tariefintegratie gericht op gebruik van een samenhangend OV-netwerk op VRA-schaal,
- Goede mogelijkheden om de fiets, auto en deelsystemen als voor- of natransportmiddel te gebruiken als aanvulling op het OV-netwerk, zonder dat het OV-bedrijf deze vervoermiddelen zelf hoeft aan te bieden.
- Een concessie die flexibiliteit biedt om het netwerk en de lijnvoering van de concessie goed af te stemmen met de aangrenzende concessiegebieden om voor de reizigers logische en aantrekkelijke lijnen aan te bieden die niet op de concessiegrens worden afgebroken,
- Een flexibele concessie die mogelijkheden biedt het netwerk op basis van maatschappelijke behoeften aan te passen, hetzij door een beperkte duur van de concessie met opties tot verlenging, of met tussentijdse ijkmomenten, evaluaties en bijstellingen,
- Grote wijzigingen in het OV-netwerk in de concessie vereisen een evaluatie en advies door de VRA en instemming van de Regioraad,
- Een financieel kader en voldoende financiële middelen van de VRA om het OV-aanbod te garanderen.

2. Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in de volgende onderdelen.

1. Beleidskaders

- Financiële kaders: tarieven vaststellen i.o.m. de RAR, gericht op groei van het aantal reizigers en verschillende vervoersbehoeften en tariefintegratie binnen het VRA-gebied.
- De VRA moet voldoende middelen beschikbaar stellen voor de exploitatie om de ambities te kunnen realiseren.
- Eisen aan groei van het vervoer van het aantal passagiers in het OV in de concessie vanwege beleid van VRA en gemeenten om het aandeel OV te laten groeien in de modal shift (relatieve aandeel van OV) en absolute aantallen gerelateerd aan de groei van de stad.
- Flexibiliteit concessiegrenzen inbouwen.
- Tariefintegratie binnen de VRA, inclusief de trein is uitgangspunt. De VRA dient hierover met de vervoerders en het Rijk afspraken te maken.
- Nadere afweging wel of niet conducteur op de tram:
 - afwegingskader VRA nodig van sociale veiligheid, serviceverlening, kosten en bedieningstijden voor de aanwezigheid van conducteurs.
- Wegingscriteria bij concessieverlening: sturen op kwaliteit en kwaliteitseisenopstellen (Zie ook andere punten).
- De VRA verplicht zich gedurende de concessieperiode aanpassingen en uitbreidingen van de OV-infrastructuur te faciliteren, zodat de vervoerder zo goed mogelijk in staat is het gestelde ambitieniveau waar te maken.

2. Inspelen op ambitieniveau voor een grotere rol OV in de mobiliteit en groei van de stad:

- VRA moet ambitieniveau definiëren wat betreft groei van het aantal reizigers en verschuiven van gebruik van de auto naar OV.
- GVB moet taakstellende meer reizigers zien aan te trekken (groei gedurende de looptijd van de concessie met ijkmomenten)

- Nieuwe woonwijken dienen van begin af aan bediend te worden met regulier OV:
 - Opstellen van lijst met nieuwe woonwijken of grote inbreidingsgebieden, met reserveringen voor routes. Zoals o.a.: Havenstad, Schinkel, Amstel III, De nieuwe kern bij Duivendrecht, Weespersluis, inbreiding in Nieuw-West, IJburg II.
 - Criteria opstellen voor OV-bediening, per 500 nieuwe woningen en verdere toename van woningen in een wijk.
 - Uitvoeringsplan: wanneer moet infra gereed zijn en OV gaan rijden.
- Eisen stellen aan VRA, dat deze zorgdraagt voor condities om meer reizigers te kunnen vervoeren, zoals een programma voor doorstroming OV, aanleg vrije banen, prioriteit bij verkeerslichtinstallaties.
- 30 km beleid dient gekoppeld te zijn aan mitigerende maatregelen voor betere doorstroming OV, in het belang van de reiziger en om extra exploitatiekosten te voorkomen. Waar mitigerende maatregelen onvoldoende zijn, dienen aanvullende middelen voor de exploitatie beschikbaar gesteld te worden.
- Elke 4 jaar ijkmoment voor VRA, Regioraad en inliggende gemeenten of deze de condities daadwerkelijk invullen, zoals doorstroming, vrije banen, etc.
- Groei opvangen met materieelinzet: automatische metro gedurende de concessieperiode invoeren, inzet van langere trams (45 m. of langer) op drukke tramlijnen (per trambestuurder 50% meer reizigerscapaciteit).

3. Concessie:

- Concessieduur:
 - Optie 1: een kortere duur van de concessie, om zowel in te spelen op ontwikkelingen in de stad als om GVB onder druk te zetten om te presteren.
 - Optie 2: concessie voor 10 tot 15 jaar, maar meer flexibiliteit en herijkingen, elke 4 jaar.
- Flexibiliteit in de concessie:
 - In Noord en Zuidoost delen van het busnet koppelen aan lijnen die uit het noordelijk en het zuidelijk deel van de regio komen; een flexibele concessie met de mogelijkheid delen eruit te nemen of toe te voegen aan een andere concessie en om lijnen van deze concessie over concessie grenzen heen te laten rijden. Een zelfde optie voor Nieuw-West.
 - Daarbij moet gedacht worden aan: streeklijnen die deels ook stadsvervoer zouden kunnen verrichten als ze in de stad doorrijden naar bepaalde stations of publieksaantrekkende functies zoals ziekenhuizen en winkelcentra, onderwijsinstellingen. Dit ter aanvulling of vervanging van routes van stadslijnen, mits voldoende frequente bediening (Noord, Amstel III, De Nieuwe Kern in Duivendrecht). Het verknopen of uitruil van lijnen in Nieuw-West (zoals CXX lijn 194 en GVB lijn 63). Daarbij kunnen ook GVB lijnen doorrijden tot buiten de concessiegrenzen of kunnen OV-bedrijven voorstellen doen voor gezamenlijke exploitatie aan de VRA.
 - Weesp hoort onderdeel uit te maken van de concessie Amsterdam per 2025. De nieuwe woonwijk dient ontsloten te worden met de bus.
 - Wat kunnen en willen we flexibel maken, zonder dat het tot vrijblijvendheid van het PvE leidt: inspelen op groei, afstemming lijnennetten tussen de 3 concessiegebieden en met andere concessies.
- Concessiebeheer:
 - Het DB van de VRA verplichten om voor grote wijzigingen in het netwerk instemming van de Regioraad te vragen, na advisering door de RAR.

- Wat valt er onder OV en onder de concessie:
 - Nachtvervoer valt binnen de concessie
 - De vervoerder moet meewerken aan MaaS voorzieningen.
 - Als de fiets een nadrukkelijker rol krijgt in het bestuursakkoord van de VRA dan moet het meenemen van de fiets in het OV vergemakkelijkt worden, waarbij de VRA stallingen en hubs waar gemakkelijk overstapt kan worden op het OV moet faciliteren,
 - Deelvervoer dient als aanvulling op het reguliere OV. Het is geen taak voor het GVB om dat aan te bieden. Afspraken maken dat deelvervoer geen concurrentie of vervanging van regulier OV mag zijn.
 - Onder de concessie vallen niet: ponten, kabelbaan.

4. Aanwezigheid van OV:

- Bedieningsniveau (frequenties, komt het OV in woonwijken).
 - Frequenties van tramlijnen overdag (tot 20 uur) in principe elke 10 minuten, metrobundels en NZ-lijn elke 5 minuten, zware buslijnen elke 10 minuten, andere lijnen elk kwartier. Nadere discussie over uitwerking is nodig, vergelijkbaar met eisen zoals bij R-Netlijnen.
- Loopafstanden tot haltes: maximaal 400 meter feitelijke loopafstand tot reguliere haltes (d.w.z. haltes met een bediening gedurende de dag) en maximaal 800 meter feitelijke loopafstand tot HOV-haltes, maar ook ontsluitende lijnen nodig naast HOV.
- De oude eis dat 95% van de adressen aan die loopafstand moet voldoen moet herzien worden tot een hoger percentage, omdat er steeds meer wordt bijgebouwd en 5% in absolute aantallen steeds meer woningen betreft. Voorstel is 98%.
- Aanwezigheid van OV nu en gedurende de concessie vastleggen.
 - Het PvE mag niet toestaan dat de vervoerder of de VRA tussentijds enorme wijzigingen in het lijnennetwerk kan voorstellen zonder advies van de RAR en instemming Regioraad
 - Vastleggen van de mate van flexibiliteit in netwerk en aan frequenties gedurende de concessie
- Ontsluiting nieuwe woonwijken:
 - GVB moet vervoer aanbieden als eis bij tenminste 250 woningen en afspraken wanneer OV aanwezig moet zijn.
 - De VRA verplicht zich met de inliggende gemeenten afspraken te maken over ruimtelijke reservering van OV-tracés in nieuwbouwwijken en het aanleggen van vrije banen waar wenselijk.
- Capaciteit en comfort van de voertuigen:
 - eisen stellen aan de maximale bezettingsgraad, met vertaling in de omvang en frequenties van de voertuigen (hoe vol mag een bus, tram of metro zijn); inzet langere trams dan de huidige op de drukste lijnen (7-bakken)

5. Infrastructuur en toegankelijkheid:

- Toegankelijkheid van voertuigen en haltes conform eisen voor inclusiviteit.
- Infrastructuur: eisen stellen aan
 - Bijdrage VRA voor doorstroming van het OV, met extra vrije banen, prioriteit bij verkeerslichten etc. en
 - Inrichting van de infrastructuur: criteria opstellen voor situering van haltes bij overstappunten (korte loopafstanden) voor de VRA als toetsingskader bij herprofileringen en aanleg nieuwe lijnen en voor GVB als eis dat het lijnennet goede overstapvoorzieningen moet bieden.

- Nieuw aangelegde of vernieuwde infrastructuur: vaststellen of deze daadwerkelijk gebruikt wordt en blijft worden. Zo niet, dan een terugbetaling van de infrastructuureigenaar voor niet afgeschreven deel van de subsidies van de VRA.
- Eisen aan functioneren van roltrappen en liften en aan snelheid van reparaties. In de concessie vastleggen wat de verantwoordelijkheid is van GVB en van andere betrokken partijen.

6. Kwaliteit van het netwerk en bediening van het netwerk:

- Eisen aan verbindingen:
 - Behoeft om een aantal verbindingen te definiëren die rechtstreeks bediend moeten worden tussen woonwijken. Als eerste aanzet hiertoe:
 - directe verbinding Gaasperplas - Centraal Station, Muiderpoort-Zuid, West-oostelijk deel binnenstad. IJburg - Amsterdam ArenA, Zuid – Amstelstation, Gein – Isolatorweg, Geuzenveld – Rembrandtplein, Noord - Muiderpoort-Amstelstation, Noord – Sloterdijk, Leidseplein – Sloterdijk, Havenstad-Zuid – Oud-West, Amstelveen – Amsterdam Centrum en Oud-Zuid.
 - Eisen stellen aan bedienen van en de begin-/eindpunten van lijnen: zoveel mogelijk bedienen van en aansluiten bij knooppunten van OV, zoals NS- en metrostations en belangrijke andere knooppunten (definiëren welke, zoals ziekenhuizen, winkelcentra en grote onderwijsinstellingen)
 - Weesp is gemeente Amsterdam en dient onderdeel te zijn van deze concessie.
- Loopafstanden: eisen opnemen voor
 - Loopafstanden tot de haltes: max. 400 meter fysieke afstand bij regulier OV (dus met bediening gedurende de dag en weekenden)
 - Eis voor loopafstanden geldt voor 98% van de bebouwing, met mogelijk uitzondering voor verspreide bebouwing buiten de wijken en kleine kernen in het vervoergebied, zoals bijv. Holysloot
 - Eisen aan loopafstanden en gemak van overstappen bij kruisende lijnen: compacte overstap.
- OV moet bij de grotere stations aansluiten op de vroege en late treindiensten.
- Voor de randen van het concessiegebied is uitgangspunt dat mensen 's avonds laat terug kunnen reizen, anders beginnen ze ook niet aan de heenreis met het OV.
- Nachtervoer:
 - Alle dagen: ook bediening gedurende weekdagen
 - Latere vertrektijden van reguliere trams en bussen in de vroege ochtend en aan het begin van de nacht.
- Op drukke overstappunten moet een overstapservice, zoals NS die heeft, worden aangeboden voor mensen met een beperking.

7. Personeel:

- Conducteurs op de tram: Informatie nodig van de VRA over voor- en nadelen wat betreft zwartrijden, sociale veiligheid en kosten.
- Inzet op automatisch rijden van de metro.

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

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

A handwritten signature in blue ink, reading 'Bart Drenth', with a horizontal line underneath the name.

Bart Drenth
Voorzitter