

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum	9 juni 2021	Onderwerp	Concessieverlening Amsterdam
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2021/15709/DA		
Inlichtingen	David Aulman, d.aulman@vervoerregio.nl	Bijlagen	

Geachte leden van de Regioraad,

In deze brief informeer ik u over de ontwikkelingen rond de vervroegde inbesteding van de concessie Amsterdam, de effecten van de coronapandemie op dit traject en de ambities voor de komende tijd.

Zoals u weet hebben de Vervoerregio en GVB het afgelopen jaar gesprekken gevoerd over een nieuwe vervroegde concessie voor het openbaar vervoer in Amsterdam. Het doel was om eind dit jaar (2021) een nieuwe concessieperiode in te laten gaan; drie jaar eerder dan de huidige concessie afloopt (eind 2024). De aanleiding was tweeledig: enerzijds waren veel doelen uit de concessie, die in 2024 waren voorzien, al in 2018 behaald. Mede als gevolg hiervan zou de situatie kunnen ontstaan dat de afspraken en prikkels in de concessie niet langer optimaal zouden werken. Anderzijds bleek uit een analyse dat een vervroegde nieuwe concessie de beste manier was om de ambities van de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam op het gebied van openbaar vervoer, en mobiliteit/ bereikbaarheid in brede zin, waar te kunnen maken.

Ruim een maand na het besluit van het Dagelijks Bestuur (DB) om te starten met een proces om te komen tot een vervroegde inbesteding van de concessie Amsterdam, werd ook Nederland getroffen door de wereldwijde covid19-pandemie, met grote gevolgen voor het openbaar vervoer, ook in onze hoofdstad. Afgelopen jaar is in goede samenwerking een intensief traject gevolgd met GVB om tot nieuwe afspraken te komen. Helaas heeft het DB samen met GVB moeten constateren dat de effecten van de pandemie dermate groot zijn dat het maken van gedegen afspraken, op basis van voldoende gedragen prognoses over reizigersaantallen en -gedrag en voldoende inzicht in de ontwikkelingen van de financiën en mogelijke bijdragen van het Rijk, op dit moment niet mogelijk is.

We weten simpelweg niet wat we voor de komende 15 jaar moeten “inkopen” en hoeveel budget daarvoor beschikbaar is. Zorgvuldigheid is en blijft een essentiële voorwaarde, met name gezien de complexiteit, omvang en het belang van deze concessie. Er is nu eerst een herstelplan en duidelijkheid nodig over de financiële kaders (waaronder hopelijk een continuering van Rijkssteun), als startpunt en perspectief voor de afspraken en ambities in een nieuwe concessie.

Naast de grote impact op de inhoudelijke en financiële onderdelen van de concessie, heeft de covid19-pandemie ook gevolgen gehad voor de planning van het project. In maart 2021 hebben partijen geconstateerd dat de ambitieuze planning om te komen tot een vervroegde nieuwe concessie, als gevolg van de vertraging die de covid19-pandemie had veroorzaakt, uiteindelijk tot een startdatum van een nieuwe concessie zou leiden, die niet of nauwelijks zou afwijken van de startdatum die volgt uit de planning van een zorgvuldig traject om te komen tot een nieuwe onderhands gegunde concessie Amsterdam per december 2024.

Vanwege de hierboven genoemde onzekerheden en vertraging heeft het DB op 9 juni 2021 besloten dat de oorspronkelijke ambitieuze planning voor een vervroegde concessie niet langer realistisch is, en om meer tijd te nemen voor een zorgvuldig proces om te komen tot een nieuwe onderhands gegunde concessie Amsterdam per december 2024.

Het DB is van mening dat het besluit om meer tijd te nemen voor een nieuwe concessie Amsterdam op dit moment ook de nodige voordelen heeft. Om te beginnen is de continuïteit van het OV voor de reizigers en de concessiegemeenten de komende jaren geborgd, aangezien de huidige concessie immers nog doorloopt tot december 2024. Wel zullen er de komende tijd maatregelen in het OV moeten worden getroffen als gevolg van de effecten van de COVID19-pandemie. De Vervoerregio is van mening dat de afspraken/prikkels in de huidige concessie – die juist gericht zijn op de efficiënte realisatie van reizigersgroei (“zoveel mogelijk reizigers vervoeren voor de subsidie-euro”) – in de basis erg goed aansluiten bij wat er in de herstelperiode na de pandemie nodig is. Door nu te focussen op reizigersherstel binnen de resterende jaren van de huidige concessie verwachten we in 2024 een financieel gezonde basis te hebben om een nieuwe langjarige concessie met GVB te kunnen afsluiten. De tijd tot 2024 biedt de kans om te werken aan een herstelplan, gericht op reizigersherstel en het weer ‘financieel gezond’ maken van het openbaar vervoersysteem in de concessie Amsterdam. Hiermee bereiden we ons voor op een toekomst waarin het ov een cruciale factor is in de mobiliteit in de stad en tussen stad en regio. Met het herstelplan realiseren we een gezonde en stevige basis voor een nieuwe concessie per eind 2024 waarin we die toekomst verder kunnen vormgeven.

Corona

Door het uitbreken van de coronapandemie en bijbehorende maatregelen is de situatie in het openbaar vervoer afgelopen jaar drastisch veranderd. Door lockdowns in de eerste, tweede en derde golf van de pandemie en het landelijke advies om het openbaar vervoer alleen voor noodzakelijke reizen te gebruiken, zijn de reizigersaantallen in heel het land, maar ook in Amsterdam aanzienlijk teruggevallen. Werknemers en studenten waren veelal thuis, toeristen bleven weg. Tot aan het moment waarop het predicaat ‘noodzakelijk’ voor het openbaar vervoer er op 19 mei 2021 af ging, zaten er nog maar dertig tot veertig procent van het aantal reizigers in Amsterdamse bussen, trams en metro’s ten opzichte van de periode ‘voor corona’. De financiële gevolgen voor GVB zijn groot, tot eind 2021 gelukkig gedempt door Rijksbijdragen in de vorm van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV), en acties vanuit de Vervoerregio, zoals een coulante opstelling in de periode dat het vervoerplan (tijdelijk) niet voldoet aan sommige concessie-eisen.

Voor de komende jaren zijn de vooruitzichten nog ongewis. Komen de reizigers terug? Zo ja, in welke mate? En zo ja, hoe is hun reisgedrag door de opkomst van online werken en studeren dan veranderd? Via het Transitieprogramma Mobiliteit stuurt de Vervoerregio op verbeteringen om de stad leefbaar te houden, en een goede afstemming tussen vraag en aanbod te creëren, onder meer door projecten als spitsmijden en het stimuleren van de fiets.

Ambities

Ondanks de huidige ongewisse situatie, zijn en blijven de ambities van de Vervoerregio en de gemeenten binnen de concessie Amsterdam voor de lange termijn groot, ook in het post-corona tijdperk. De eerder vastgestelde, en met uw raad besproken, ambitie van het DB is om te komen tot een kwalitatief hoogwaardig, duurzaam en inclusief OV-systeem in de concessie Amsterdam tegen een marktconforme prijs en in een goede samenwerking tussen de hoofdrolspelers: Vervoerregio, GVB en concessiegemeenten. Het is de verwachting dat het OV-gebruik in de concessie Amsterdam blijft groeien en de beoogde schaa sprong in het openbaar vervoer blijft hard nodig. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- De demografische ontwikkeling van de stad en de regio, in combinatie met de ambitieuze woningbouwopgave. In 2032 kent Amsterdam 1 miljoen inwoners, en in 2040 zijn er in de Metropoolregio naar verwachting 290.000 extra woningen gerealiseerd.
- De verwachte economische ontwikkeling van de stad. De verwachting is dat het toerisme jaarlijks met circa vier procent zal groeien, en dat er in 2040 circa dertig procent meer banen zullen zijn.
- De beweging van de gemeente Amsterdam naar een steeds autoluwere stad, waarin lopen, fietsen en OV de basis vormen voor het mobiliteitssysteem. Door minder ruimte voor de auto in de stad, wordt het OV betrouwbaarder en aantrekkelijker. De verwachting is dat ook het gebruik van het regionale OV verder zal toenemen vanwege de groei van de stad en de regio, en het is de ambitie om die groei vooral op te vangen met fietsen en OV.
- Het DB heeft daarnaast de ambitie om voorop te lopen op het gebied van duurzaamheid, waaronder de realisatie van zero emissie OV en innovaties van mobiliteitsdiensten, betalen en reisinformatie.
- En tenslotte: Inclusiviteit. Het DB wil de toegankelijkheid van het OV-systeem conform haar recent vastgestelde beleid verbeteren, met aandacht voor de aspecten nabijheid, directheid, betaalbaarheid en begrijpelijkheid.

Onderhands gunnen

Het DB van de Vervoerregio richt zich op een onderhandse gunning aan GVB van de integrale en ongedeelde concessie Amsterdam waarin het bus, tram en metronetwerk en de verantwoordelijkheid op het gebied van sociale veiligheid na het aflopen van de huidige concessieperiode in december 2024. De concessie Amsterdam is een complex, integraal netwerk van bus en railvervoer, met hoge investeringen in tram- of metrolijnen die vaak een concessieperiode overstijgen. Dit is een van de redenen dat grote steden uitgezonderd zijn van de hoofdregel om het openbaar vervoer Europees aan te besteden. Tot nu toe is in Amsterdam van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, en het DB heeft het voornemen deze optie ook in de toekomst te benutten. De Vervoerregio heeft er vertrouwen in dat met GVB gekomen wordt tot een set van goede afspraken vanaf 2025 waarmee de benodigde schaa sprong van het openbaar vervoer en de onveranderde ambities in de Vervoerregio waargemaakt kunnen worden.

Het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam heeft zich tot aan de eerste “intelligente lockdown” (maart 2020) op een zeer positieve manier ontwikkeld. Het aantal reizigers groeide boven verwachting. In de periode 2013-2018 met gemiddeld ruim vier procent per jaar en in 2019 zelfs met ruim acht procent. Ook de klanttevredenheid is in deze periode toegenomen van gemiddeld een 7,2 naar gemiddeld een 7,6. Deze positieve ontwikkelingen zijn in grote mate toe te schrijven aan de prestaties van GVB. Daarnaast zijn de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de daarbij behorende wijzigingen in het lijnennet op succesvolle wijze door GVB geïmplementeerd. Deze resultaten in de huidige concessie tonen aan dat een onderhandse gunning een succesvol instrument kan zijn om een goed OV-aanbod voor reizigers te realiseren, en om invulling te geven aan de beleidsmatige wensen en ambities van het dagelijks bestuur.

Daarnaast heeft GVB door haar jarenlange ervaring natuurlijk de nodige kennis en kunde van de specifieke Amsterdamse situatie, en is sprake van een sterke verbondenheid met de stad.

De implementatie van de verbeterde OV Governance zal de intensieve samenwerking tussen de drie belangrijkste stakeholders (Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam) de komende jaren verder versterken. Deze samenwerking zal volgens het DB bijdragen aan verdere verbetering van de OV-keten, met als doel om een zo goed mogelijk OV product te kunnen bieden voor de reizigers.

De Vervoerregio is voornemens het commitment richting GVB om een langjarige en duurzame samenwerking aan te gaan niet alleen via deze brief en een gezamenlijk persbericht uit te spreken, maar dit ook vast te leggen. Op dit moment onderzoeken de Vervoerregio en GVB in een gezamenlijk proces de wijze waarop dit het beste kan worden vormgegeven. Dit om het wederzijdse vertrouwen te onderstrepen dat het toekomstige concessieverleningstraject zal leiden tot de gewenste afspraken over een kwalitatief hoogwaardig, duurzaam en inclusief OV-systeem in de concessie Amsterdam tegen een marktconforme prijs en in een goede samenwerking tussen de betrokken partijen. Zodra er meer duidelijkheid is over de wijze waarop het commitment vanuit de Vervoerregio richting GVB zal worden vastgelegd, zal uw Raad hier uiteraard nader over worden geïnformeerd.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio hoopt u voor nu voldoende te hebben geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het traject naar een nieuwe concessieverlening aan GVB.

Hoogachtend,

Egbert J. de Vries
Lid Dagelijks Bestuur

*Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening.
Zie akte van ondertekening.*