

Vergaderdatum	Regioraad (14-05-2024)
Onderwerp	Concept reactienota PvE Amsterdam 2025
Portefeuillehouder	Melanie van der Horst
Behandelend ambtenaar	David Aulman

Kennis te nemen van

- 1 De concept-Reactienota naar aanleiding van het ontwerp Programma van Eisen (PvE) Amsterdam 2025, waarin alle zienswijzen en adviezen zijn verwerkt.
- 2 Met daarin de belangrijkste voorgestelde wijzigingen in het PvE Amsterdam 2025 over:
 - Het verhogen van de metrofrequenties en robuuster maken van het metronetwerk
 - Het opnemen van een definitie van een comfortabele overstap
 - Monitoring van de gemiddelde loopafstand tot ov-haltes in het concessiegebied
 - Scherpere eisen over informatievoorziening in geval van een verstoring van lift of roltrap
 - Aanscherping van de functies van en toetsing op het integrale serviceconcept
 - Samenhang met de andere concessies en in het bijzonder de concessie Amstelland – Meerlanden rondom de Uithoornlijn
- 3 Acties die geen wijziging van het PvE betreffen, maar wel worden opgepakt naar aanleiding van de ontvangen adviezen en zienswijzen:
 - Verbetering van de overstapkwaliteit op metrostation van der Madeweg
 - Onderzoek en vervolgens investeringen voor de belangrijkste overstaplocaties ter uitwerking van de definitie comfortabele overstap
 - Actieplan beschikbaarheid liften en roltrappen
- 4 De verwerking van de toezeggingen uit de Regioraadsvergadering van 5 maart 2024.
- 5 Het vervolg van de inbestedingsprocedure.

Aanleiding

De huidige concessie Amsterdam eindigt op 14 december 2024. Voor de periode tot en met 2035 moet het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (Concessieverlener) een nieuwe concessie verlenen aan GVB. Daarvoor doorlopen we een zorgvuldig inbestedingsproces. Op 14 december 2023 heeft het Dagelijks Bestuur (DB) het ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de inbesteding van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam vanaf 2025 vastgesteld en vrijgegeven voor consultatie. In het PvE staan de minimale eisen waar een vervoerder zich aan moet houden. Het programma van eisen is de uitkomst van enerzijds waar de Vervoerregio met het ov naartoe wil, en anderzijds een inschatting van wat haalbaar is.

In de nieuwe concessie maken we de beweging van een ov-systeem dat primair een (economische) bereikbaarheidsfunctie heeft, naar een systeem dat óók oog heeft voor haar sociale en maatschappelijke functie. Dit moet ertoe leiden dat het ov prettig, toegankelijk en begrijpelijk is, waardoor iedereen die dat wil het ov kan gebruiken. Tegelijk moet het ov voor veel verschillende type reizigers een oplossing bieden.

In de zienswijzentermijn zijn negen adviezen binnengekomen en zijn er 35 zienswijzen ingediend door belanghebbenden zoals Rover, Actieve Ouderen en de adviescommissies OV van concessiegemeenten. De Vervoerregio is blij dat zoveel partijen uitvoerig hebben meegedacht over het PvE. Dit laat zien dat er een grote maatschappelijke behoefte is aan een prettig, toegankelijk, en begrijpelijk ov-systeem.

Omdat het DB ook groot belang hecht aan de zienswijze van de Regioraad, zijn in de regioraad van 5 maart wensen en bedenkingen opgehaald en verwerkt in de concept-Reactienota. Ook de twee gedane toezeggingen worden in deze memo beantwoord.

Deze consultatieronde en binnengekomen zienswijzen en adviezen hebben geleid tot een aantal wijzigingen in het PvE. In de Reactienota staat beschreven of en, zo ja, op welke wijze deze adviezen en reacties in het (uiteindelijke) PvE voor de concessie zijn verwerkt. De belangrijkste wijzigingen worden in de aparte bijlagen per thema verder toegelicht.

Essentie

Deze informatienota is opgebouwd uit drie onderdelen:

1. Beknopte terugblik inhoud programma van eisen
2. Voorgestelde wijzigingen
3. Invulling toezeggingen regioraad 5 maart

1. Beknpte terugblik inhoud programma van eisen

In de regiraad van 5 maart is de inhoud van het PvE uitgebreid gedeeld, met bijbehorende [achtergrondnota](#). Het programma van eisen stelt onder andere ambities vast op het gebied van:

- **Verschillende type lijnen** (ontsluitend, verbindend en hoogwaardig) om de diverse behoeften van reizigers te bedienen. Bij deze type lijnen horen verschillende eisen aan de uitvoeringskwaliteit. Op de ene lijn is betrouwbaarheid belangrijker, op de andere een hoge frequentie.
- **Vervoerkundig** zetten we in op fijnmazige bediening in wijken, het bundelen van hoofdstromen binnen de ring, HOV-lijnen als ruggengraat van het systeem, intensiever gebruik van alle grote toegangsstations van Amsterdam en het bieden van basismobiliteit voor dunbevolkte gebieden.

Deze ambities zijn enerzijds vertaald in hogere eisen aan het minimale niveau dat GVB moet leveren en anderzijds in ontwikkelrichtingen waarbinnen GVB tijdens de looptijd van de concessie haar aanbod moet ontwikkelen.

We kiezen bewust voor het aanbieden van ov-verbindingen die passen bij de omgeving. Niet alle straten in de binnenstad van Amsterdam bieden de ruimte voor alle vervoerwijzen. Dit betekent dat we ook in het openbaar vervoer keuzes moeten maken waar we méér en waar we minder openbaar vervoer kunnen aanbieden. Uitgangspunt is dat we de binnenstad ontlasten en vooral bovengronds meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers (volgens het STOMP principe zoals beschreven in het nieuwe Beleidskader Mobiliteit).

Inclusief OV

- We maken afspraken over een **Het ov-systeem wordt inclusiever** door bijvoorbeeld eisen aan de maximale afstand van een ziekenhuis naar een halte, de eis dat alle voertuigen toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking, strengere eisen over reisinformatie en een plan te maken om ov te bieden waarin iedereen zich welkom voelt, ongeacht gender, leeftijd, achtergrond of taalniveau.
- **Een integraal serviceconcept** moet zorgen voor meer sociale veiligheid en hulp in het ov. Het integraal serviceconcept is een plan waarin staat hoe de vervoerder die behoefte aan service van de reizigers vervult.
- **Duurzaamheid** was in het vorige PvE nog geen thema. De ambities zijn hierop uiteraard sterk verhoogd. In de nieuwe periode vragen we onder andere dat alle voertuigen op elektriciteit moeten rijden. Daarbij moet er groene stroom worden gebruikt, en materialen zoveel mogelijk hergebruikt.

Ontwikkelpannen

Het PvE geldt voor 11 jaar. Niet alle ambities zullen gelijk uitvoerbaar zijn. Daarom wordt vierjaarlijks gekeken welke eisen verder aangescherpt worden en in welke richting het lijnennet zich kan ontwikkelen. Met deze ontwikkelplannen houden we ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden. Nieuw zijn de ontwikkeltafels waarin stakeholders hun wensen en bedenkingen aan het GVB kunnen meegeven voor de komende vervoerplannen.

Het ontwerp programma van eisen is ambitieus en eist een stuk meer dan de vorige concessieperiode. Voor het opstellen van de eisen maken we afwegingen tussen ambitie en haalbaarheid. We kunnen niet van alles eisen. We moeten ook vertrouwen dat GVB een aantrekkelijk ov-product wil aanbieden.

2. Belangrijkste wijzigingen in het programma van eisen

De zienswijzen zijn, voor zover passend binnen de uitgangspunten en het door de regioraad vastgestelde beleidskader van de Vervoerregio, verwerkt in het PvE. In de concept-Reactienota is in de inleiding een overzicht opgenomen met daarin de belangrijkste wijzigingen. Daarnaast is een aantal kleinere wijzigingen doorgevoerd, bijvoorbeeld door een omissie of voortschrijdend inzicht.

Er zijn ook een aantal omvangrijke onderwerpen waarover meerdere adviezen en/of zienswijzen zijn ontvangen en mogelijk wijzigingen worden overgenomen. Deze onderwerpen zijn verdiepend uitgewerkt in aparte informatiesheets. Deze treft u aan als bijlage 2 bij deze notitie.

Het gaat om zowel vervoerkundige als niet-vervoerkundige onderwerpen:

1. Hogere frequenties en robuustere metro
2. Comfortabele overstap
3. Haltecirkels en loopafstanden
4. Binnenstad corridors
5. Liften en roltrappen
6. Serviceconcept

Hieronder volgt een nadere toelichting op de belangrijkste wijzigingen.

Het verhogen van de metrofrequenties en robuuster maken van het metronetwerk

- Op verzoek van de adviescommissie Amsterdam en naar aanleiding van de bespreking in de Regioraad op 5 maart 2024, heeft het DB een traject van twee jaar uitgezet. In het traject is enerzijds ruimte voor uitwerking van de scenario's op basis van gevraagde criteria (bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid) en participatie en consultatie. Anderzijds is er voldoende implementatietermijn voor GVB om bijvoorbeeld de dienstregeling, bedrijfssystemen, planningen, energievoorziening en reisinformatie aan te passen. In onderstaand figuur zijn de stappen schematisch weergegeven:



- Over de concrete uitwerking van het participatie- en consultatietraject dat ongeveer vanaf oktober 2024 wordt doorlopen, wordt de Regioraad in juli 2024 nader geïnformeerd. De doelstellingen hierbij zijn in ieder geval: mogelijkheden tot informeren, inspraak en consultatie te organiseren voor zowel inwoners, reizigers, belangengroepen als lokaal bestuur (van de betrokken

stadsdelen en gemeenten). De informatie, wensen en standpunten uit het traject neemt GVB mee in het definitieve voorstel voor lijnvoering dat zij bij het DB indient ter besluitvorming. Het DB toetst voorafgaand aan de besluitvorming of GVB de input zorgvuldig heeft betrokken.

- In reactie op de zorgen die stadsdeel Zuidoost heeft uitgesproken, zal de Vervoerregio voor metrostation Van der Madeweg een gerichte actie uitvoeren om (in overleg met de beheerder van het station) de overstapkwaliteit nog verder te verbeteren. Hierin nemen we aspecten als toegankelijkheid, sociale veiligheid en heldere reisinformatie mee. Deze actie leidt niet direct tot een wijziging van het PvE, maar geeft wel invulling aan de ontvangen zienswijzen en adviezen.

Definitie van een comfortabele overstap

- Naar aanleiding van het advies van de RAR, de Adviescommissie Amsterdam, de zienswijze van Cliëntenbelang en de bespreking in de Regioraad op 5 maart 2024, heeft de Vervoerregio een definitie van een 'comfortabele overstap' in het PvE opgenomen. De definitie gaat in op: toegankelijkheid van haltes en looproutes, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, goede bewegwijzering en reisinformatie, gemak en comfort (bijv. beschutting en comfortabele wachtvoorzieningen op de haltes) en het minimaliseren van de wachttijd in geval van een overstap (optimaliseren dienstregeling). Vervolgens voert de Vervoerregio een onderzoek uit naar de belangrijkste overstaplocaties om te zien waar door gerichte investeringen de overstapkwaliteit op basis van de definitie (verder) kan worden verbeterd.

Monitoring van de gemiddelde loopafstand tot ov-haltes

- Naar aanleiding van het advies van de Adviescommissie Amsterdam neemt de Vervoerregio een eis op inzake de monitoring van de gemiddelde loopafstand tot ov-haltes in het concessiegebied, conform de methodiek van het onderzoek naar loopafstanden dat in 2021 binnen de Vervoerregio is uitgevoerd.

Scherpere eisen over informatievoorziening in geval van een verstoring van lift of roltrap

- Naar aanleiding van het advies van de RAR, de zorgen die Cliëntenbelang heeft geuit, en de bespreking in de Regioraad op 5 maart, werkt de Vervoerregio momenteel met GVB aan een actieplan, gericht op een verbetering van de beschikbaarheid van liften en roltrappen. Daarnaast neemt de Vervoerregio aanvullende eisen in het PvE op over goede reisinformatievoorziening in geval van een verstoring, zodat reizigers tijdig op de hoogte zijn en een suggestie voor een alternatieve reisoptie ontvangen.

Aanscherping van de functies van en toetsing op het integrale serviceconcept

- We definiëren nader welke functie het integraal serviceconcept moet vervullen door toetsingscriteria op te nemen over het effect op: fysieke en sociale veiligheid, controlekans en doelmatige inzet van publieke middelen.

Samenhang met de andere concessies en in het bijzonder de concessie Amstelland–Meerlanden rondom de Uithoornlijn

- Mede door de adviezen van de aangrenzende adviescommissies en de RAR, heeft de Vervoerregio de eis opgenomen dat GVB haar plannen moet afstemmen met concessiehouders van

aangrenzende concessiegebieden, waaronder in ieder geval elk Jaarplan Vervoer met de vervoerplannen van andere concessiehouders.

- Om ongewenste parallelliteit tussen de Uithoornlijn (Amsteltram) en de streekbussen vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden te voorkomen, zijn nadere vervoerkundige eisen opgenomen, in lijn met de afspraken uit het recent vastgestelde 'Vervoerkundig kader Uithoornlijn'.
- De verbinding Driemond-Weesp wordt toegevoegd als uitloper van het concessiegebied voor de periode waarin Weesp nog niet formeel onderdeel uitmaakt van de concessie.

Geen wijziging in PvE maar wel hoge ambitie voor uitbreiding van het nachtvervoer

- De adviescommissie Amsterdam en andere partijen hebben gevraagd hogere eisen te stellen aan het nachtnet. Ook de Vervoerregio is van mening dat een goed ov-aanbod in de nacht hoort bij een metropoolregio die zich steeds meer ontwikkelt tot een 24-uurs economie. In het PvE heeft de Vervoerregio daarom in paragraaf 2.1.6. ("Realisatie Ambities en Hoofdopgaven in de tijd") aangegeven dat het uitbreiden van het nachtnet een zeer hoge prioriteit heeft.
- Ondanks bovenstaande kiest de Vervoerregio er niet voor om de minimeisen voor het nachtnet in het PvE verder te verhogen. Dit heeft te maken met het personeelstekort, dat ons nog steeds dwingt keuzes te maken. Ter illustratie: de inzet van een chauffeur op het nachtnet leidt ertoe dat deze daarna niet kan worden ingezet op een dagdienst. Uitbreiding van nachtnet naar de hele week zou daardoor betekenen dat er – naar inschatting van GVB – 2 tot 3 buslijnen overdag geschrapt moeten worden.
- In het PvE houdt de Vervoerregio daarom vast aan de eis om op tenminste 3 nachten van de week (don/vrij, vrij/zat en zat/zon) nachtvervoer per bus te bieden.
- Het staat GVB natuurlijk vrij om zelf te kiezen voor een uitgebreider aanbod. Daarnaast heeft de Vervoerregio via de nieuwe instrumenten "kaderbrief en ontwikkelplan" in deze concessie de mogelijkheid om GVB het nachtnet te laten uitbreiden zodra dit maakbaar is.
- Ten aanzien van de wens om één of meerdere metrolijnen ook gedurende de nacht te laten rijden zegt de Vervoerregio toe om nog in 2024 een haalbaarheidsonderzoek te starten.

3. Invulling toezeggingen Regioraad 5 maart 2023

Eisen rondom samenwerking in grensgebieden concessies

Aan raadslid Van den Bosch is toegezegd meer informatie te delen over de concessiegrenzen en meer specifiek de eisen die worden gesteld aan vervoerders om zaken in de grensgebieden op elkaar af te stemmen.

Invulling: Onder het punt “*Samenhang met de andere concessies*” hierboven is aangegeven dat er aanvullende eisen in het PvE zijn opgenomen om een goede afstemming tussen vervoerders in aangrenzende concessies te borgen.

Mogelijkheden metrocapaciteit Oosttunnel

Er is een toezegging gedaan om toelichting te geven over de mogelijkheden die er zijn om de metrocapaciteit in de Oosttunnel te verhogen.

Invulling: In de informatiesheet over “Verhogen frequenties metro en robuuster metronetwerk” is hierover aangegeven:

- Het huidige metronetwerk met drie lijnen in de Oostbuis belemmert uitbreidingsmogelijkheden van het aanbod. In de Oostbuis kunnen maximaal 21 ritten per uur worden geboden vanwege veiligheidsnormen en de capaciteit van de infrastructuur. Deze beperkingen kunnen zonder grootschalige investeringen met lange doorlooptijden niet worden opgelost.
- Vanwege beperkingen bij het keren op CS zijn echter zelfs met investeringen in vluchtwegen nauwelijks uitbreidingen in het aanbod mogelijk (max. ca. 24 ritten/uur).
- Aanpassingen in het keren op CS vragen aanzienlijke investeringen (dan wel het sluiten van de kleine Ring). Het is niet aannemelijk dat dit op afzienbare termijn gerealiseerd wordt.
- De huidige gebruiksmelding (een vereiste om met de metro te mogen rijden) is gebaseerd op afspraken met de Omgevingsdienst en de Brandweer. Uitgangspunt is het “safe haven principe” (ontruimen op stations). Om de frequenties structureel te verhogen zouden de veiligheidsnormen moeten worden verlaagd of geïnvesteerd moeten worden in aanvullende vluchtwegen in de tunnel. Verlaging van de veiligheidseisen kan niet zomaar (“stand still principe”). En met infrastructurele aanpassingen zijn hoge kosten gemoeid (miljoenen euro’s) en dit vergt een lange doorlooptijd, zeker wanneer de metro’s tijdens de werkzaamheden moeten blijven doorrijden.

Vervolg

Met het ophalen van de zienswijzen en adviezen voor het ontwerp- PvE is een belangrijke stap gezet. De komende periode werken we aan de volgende stappen met als gewenste uitkomst een besluit over een nieuwe concessie Amsterdam waarmee nog meer en tevreden reizigers gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, en waarmee een belangrijke stap wordt gezet in de realisatie van de doelen van het eerder door uw raad vastgestelde Beleidskader Mobiliteit. We werken toe naar een nieuwe concessie die ervoor zorgt dat het openbaar vervoer in de regio Amsterdam klaar is voor de grote uitdagingen en ambities de komende jaren.

1. De klankbordgroepen van de regioraad en de RAR zijn geïnformeerd over de belangrijkste punten uit de concept Reactienota (KBG Regioraad op 16 april 2024, KBG RAR op 29 april 2024).

2. Na de bespreking in de regioraad op 14 mei stelt het DB volgens planning op 23 mei 2024 de definitieve Reactienota en het definitieve PvE Amsterdam 2025 vast.
3. Parallel aan de periode van zienswijzen en het definitief maken van het PvE, is de Vervoerregio begonnen met het opstellen van verdere investeringsstukken. Het gaat hierbij onder meer om de kaderbrief voor het ontwikkelplan 2025-2027, het concessiebesluit, de financiële afspraken en bijbehorende stukken. De Regioraad zal (ook via de klankbordgroep) tijdens deze fase worden geïnformeerd over de voortgang.

Stappen	Planning
Besluitvorming DB over PvE	23 mei 2024
Uiterste datum indienen bieding door GVB	26 juli 2024
Beoordeling bieding GVB	Augustus t/m september 2024
Gunning (bekendmaken Concessiebesluit)	November 2024
Start concessie	15 december 2024

Meegezonden stukken/bijlagen

1. Bijlage 1 (1A t/m 1D): Concept Reactienota ontwerp PvE Amsterdam 2025
2. Bijlage 2 (2A t/m 2F): Inhoudelijke bijlagen over zes thema's bij de Reactienota
3. Bijlage 3: Ontwerp PvE concessie Amsterdam 2025
Zoals vastgesteld door het DB op 14 december 2023 en besproken met Regioraad op 5 maart 2024 – voorgestelde aanpassingen hierop zijn nog niet verwerkt, maar te vinden in de concept reactienota