

Hoofdpunten ontwerp PvE concessie Amsterdam 2025

Versiedatum: 18 december 2023

We staan aan de vooravond van een nieuwe ov-concessie voor Amsterdam die in 2025 start. Om de regio zowel vandaag als in de toekomst bereikbaar te houden, is een andere manier van reizen met het openbaar vervoer en een andere manier van het inzetten van openbaar vervoer nodig. Dit krijgt allemaal een plek in dit programma van eisen (PvE).

Het programma van eisen stelt de kaders voor het openbaar vervoer in en rond de hoofdstad voor de komende jaren. Dit openbaar vervoer moet uiteraard goed en betrouwbaar zijn. In lijn met het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio verstaan wij onder 'goed ov' dat dit inclusief, aantrekkelijk, veilig, duurzaam en passend bij de omgeving 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. Hiermee is het ov prettig, toegankelijk en begrijpelijk, waardoor iedereen die dat wil het ov kan gebruiken, en waarmee het een goed alternatief is voor de auto. We werken toe naar een netwerk dat aansluit bij een meerkernige stad en dat de ontsluiting van wijken centraal stelt. De ov-oplossingen zijn daarbij op maat en passen bij de omgeving. Het ov faciliteert daarnaast de groei van de stad. Nieuwbouwgebieden worden vroegtijdig met ov ontsloten.

Ontwikkelingen en achtergrond

Het Programma van Eisen voor deze concessie is gebaseerd op het Beleidskader Mobiliteit. Daarin beschrijft de Vervoerregio de manier waarop zij wil komen tot een regio waar iedereen prettig kan wonen, werken en bewegen - en wat daarvoor nodig is. De Vervoerregio benadert in het Beleidskader Mobiliteit de mobiliteitsopgave vanuit het concept 'Brede Welvaart' - met vijf samenhangende doelen: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit.

Ons doel is optimale bereikbaarheid voor onze inwoners, werknemers, bezoekers en bedrijven. Dat was altijd al zo, maar de invulling verandert. We verbreden de definitie van bereikbaarheid naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'.

Een goed ingericht mobiliteitssysteem moet zorgen voor een krachtige en aantrekkelijk regio om in te wonen, werken en recreëren. Waar iedereen mee kan doen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol.

Wat daarbij heel belangrijk is: ons klimaat verandert snel en onze grondstoffen raken op. Daarom wil de Vervoerregio de komende jaren grote stappen zetten naar een mobiliteitssysteem met een neutrale ecologische impact in 2050.

We werken aan een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstof-uitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

STOMP als basis

Omdat we willen verduurzamen is het STOMP-principe de basis: (Stappen – Trappen – OV – Mobiliteitsdiensten – Privéauto), ook voor het PvE voor de nieuwe concessie. Met het STOMP-principe willen we de mobiliteit in onze regio verminderen en veranderen. Dit betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en thuiswerken. Het houdt ook in dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en die veiliger, gezonder en duurzamer zijn. Zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken. De consequente inzet van STOMP draagt ook bij aan verduurzaming.

Bij het opstellen van het Programma van Eisen houden we ook rekening met recente ontwikkelingen in het ov, zoals de coronapandemie die een streep zette door de groeiende aantallen reizigers. Nog steeds zijn niet alle reizigers terug in het ov. Tegelijkertijd houden we ook rekening met de verwachting in de nabije toekomst van juist wél een grote stijging van het ov-gebruik.

Immers: het aantal inwoners, forensen en bezoekers in de regio zal naar verwachting stijging. Ook zal er met de groei van de stad nog meer worden ingezet op ov ten opzichte van de auto om de regio bereikbaar te houden.

Uitgangspunten

Deze ontwikkelingen en ons eigen Mobiliteitskader vragen om veranderingen en het maken van keuzes. Wat betekent dat voor het Programma van Eisen?

De Vervoerregio heeft een aantal uitgangspunten geformuleerd die aan de basis staan van dit PvE.

Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers, volgens ons STOMP- principe. Fietsers kunnen zich snel door de stad bewegen door gebruik te maken van de Binnenring of andere fietsroutes die verbeteren doordat we de ov-routes aanpassen.

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 meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers.

Netwerk met drie categorieën lijnen

Dit alles leidt tot een herziening van het ov-netwerk rond de binnenstad. We houden daarbij rekening met het feit dat niet alle reizigers behoefte hebben aan hetzelfde type ov-verbinding. Een lokale winkelbezoeker hecht meer waarde aan een halte in de directe nabijheid en wil graag kunnen zitten tijdens de rit. Terwijl een forens vooral interesse heeft in een snelle, betrouwbare en frequente rit tussen belangrijke knooppunten. In de huidige concessie eisen wij op hoofdlijnen dezelfde kwaliteit bij alle soorten verbindingen. In het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie gaan wij drie soorten verbindingen onderscheiden: HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) lijnen, verbindende lijnen en ontsluitende lijnen. Zo wil de Vervoerregio GVB uitdagen een passend product aan te bieden aan de verschillende doelgroepen:

HOV

De hoogwaardige ov-lijnen (HOV) verbinden de belangrijke knooppunten, wijken, werkgebieden en het centrumgebied. Grote groepen reizigers, met name forensen, studenten en scholieren maken graag gebruik van de HOV-lijnen vanwege het snelle en betrouwbare vervoer met een grote vervoercapaciteit. Deze verbindingen moeten dus efficiënt en effectief zijn.

HOV-lijnen zijn en blijven de ruggengraat van het systeem. In de nieuwe concessie willen we de hoofdfrequente, snelle en comfortabele Noord/Zuidlijn en andere HOV-lijnen verder uitbouwen – net als de verbindende en aansluitende oost-westlijnen.

Op enkele specifieke routes in de stad krijgt het openbaar vervoer de vrije ruimte om snel en betrouwbaar doorgaande reizigers te vervoeren: via de Noord/Zuidlijn, de Oostlijn en de Piet Heinkade, Haarlemmerhouttuinen en Rozengracht/Raadhuisstraat.

Op het Damrak, in de Utrechtsestraat, Vijzelstraat en (op termijn) de Leidsestraat wordt meer ruimte gemaakt voor fietsen en lopen. Snelle, hoogfrequente doorgaande ov-lijnen passen niet in deze straten. Hier mag GVB dus alleen nog ontsluitende (tram)lijnen laten rijden, die een begin- en eindpunt hebben binnen de Ring A10.

In de huidige concessie is het zo dat een lijn al HOV is als hij over 'hoogwaardige infra' rijdt. In de nieuwe concessie scherpen we de eisen voor een HOV-verbinding aan: een HOV-verbinding moet echt (meetbaar) snel, frequent, betrouwbaar en voorspelbaar zijn. Dat betekent dat de lijn buiten de ring A10 een snelheid van minimaal 25 km/uur en binnen de ring A10 minimaal 20 km/uur moet halen.

De minimumeis voor HOV-lijnen is dat ze acht keer per uur overdag rijden. In de avond is dat zes keer per uur. Bij deze lijnen kunnen reizigers dus (bijna) zonder reisplanner reizen: ze kunnen naar een lijn toelopen in het vertrouwen dat er de tram, metro of bus er altijd snel is.

Door de nieuwe aanpak zullen minder lijnen de status HOV krijgen omdat niet alle lijnen zomaar aan de hoge kwaliteitseisen kunnen voldoen. De metro's, tram 25 en tram 26 en bussen HOV Bijlmer en Westtangent zijn in eerste instantie aangewezen als HOV. De inzet van de Vervoerregio is wel om afspraken te maken met de gemeenten (als wegbeheerders) om de kwaliteit van een aantal verbindingen te verbeteren. Op deze manier zullen er in de toekomst meer daadwerkelijke HOV-verbindingen bijkomen. Dat is belangrijk omdat HOV-lijnen ook belangrijk zijn voor de financiering van het hele openbaar netwerk.

Verbindende lijnen

Een belangrijk deel van het netwerk en dienstregeling in de nieuwe concessie zal uit verbindende lijnen bestaan. Deze lijnen spelen een belangrijke rol in het vervoeren van een brede doelgroep aan reizigers. Bijvoorbeeld vanuit de wijken en werkgebieden naar het centrum en belangrijke knooppunten. Een deel van de nieuwe verbindende lijnen heet in de huidige concessie nog 'HOV', omdat ze over hoogwaardige infrastructuur rijden. Maar omdat ze in de praktijk niet voldoen aan de nieuwe strengere normen voor HOV-verbindingen worden dit in de nieuwe concessie dus verbindende lijnen. We eisen dat deze verbindende lijnen nagenoeg de hele dag minimaal zes keer per uur rijden. Het voordeel van deze verbindende lijnen is dat de (hemelsbrede) loopafstand 400 meter mag zijn. Bij een HOV-halte (of station) is dat maximaal 800 meter.

Ontsluitende lijnen

Belangrijk voor de Vervoerregio is dat de Amsterdammer in de buitenwijken en de inwoners van Diemen en Duivendrecht gebruik kunnen blijven maken van een acceptabel ov-aanbod. We willen mensen die aangewezen zijn op het ov, de mogelijkheid blijven bieden met het de tram, bus of metro naar familie, kennissen, lokale winkelgebieden, de markt, de bibliotheek of een zorginstelling te reizen. Hiervoor willen we de fijnmazigheid in de wijken behouden, gericht op lokale knooppunten en wijkcentra. Dat gebeurt met ontsluitende lijnen. Die gaan diep de wijken in en zorgen voor een inclusief openbaar vervoernetwerk.

In de nieuwe concessie passen we de eisen aan om buurten met voldoende inwoners en dichtheid te voorzien van ov. Er komen méér ontsluitende buslijnen. Die rijden 4 keer per uur overdag. In de avond is dat 'een aantal ritten passend bij de vraag'- met twee keer per uur als minimum. Te vroeg vertrekken mag hier niet - en uitval van ritten mag slechts marginaal zijn. We accepteren een lagere punctualiteit, als dit bijdraagt aan de kwaliteit van de dienstverlening. Een chauffeur zal bijvoorbeeld even wachten, zodat een reiziger toch nog mee kan. Voor sommige reizigers is een langere loopafstand een drempel – en dus eisen we dat de maximale loopafstand naar een halte hemelsbreed maximaal 400 meter is.

Met deze nieuwe opzet worden een aantal 'witte vlekken' (zoals bijvoorbeeld de wijk de Eendracht) weer bediend door een ontsluitende buslijn. Ook in Driemond moet in de avonden en weekenden verplicht weer ov rijden. Gebieden die minder dicht bewoond zijn (zoals Landelijk Noord en Osdorper Polder) willen we op basis van de vraag laten ontsluiten. Dat kan via kleinschalig vervoer zijn – eventueel op afroep.

Er zijn vijf toegangspoorten voor Amsterdam: de NS-stations Centraal Station, Zuid, Amstel, Bijlmer/Arena en Sloterdijk. We willen reizigers stimuleren meer gebruik te maken van de stations Zuid, Bijlmer, Amstel en Sloterdijk als toegangspoort naar Amsterdam. Dit doen we door het lokale netwerk aan te passen zodat de verbinding met deze stations verbetert. Zoals bijvoorbeeld met de doorkoppeling van de Amsteltram over station Zuid. Hiermee verminderen we de focus op Amsterdam Centraal. Dat geeft Amsterdam en zijn bewoners lucht en ruimte: de binnenstad wordt zo ontlast en de luchtkwaliteit kan verbeteren.

Het (gedeeltelijk) ontvlechten van het metronetwerk past ook binnen die gedachte. Met gedeeltelijk ontvlechten bedoelen we dat er niet meer drie metrolijnen maar nog maar twee lijnen blijven rijden over bepaalde trajecten. Dat gedeeltelijk ontvlechten heeft meerdere voordelen: metro's kunnen met hogere frequenties gaan rijden, en de metrolijnen worden ook betrouwbaarder. Door het metronetwerk anders in te richten ontlasten we ook Amsterdam Centraal verder en moedigen we méér reizigers aan gebruik te maken van Station Zuid.

Gedeeltelijk ontvlechten kan betekenen dat bijvoorbeeld op de tak naar Gein alle metro's naar het Centraal Station gaan en op de tak naar Gaasperplas alle metro's naar het Station Zuid rijden. Met deze vertakking krijgen reizigers er directe verbindingen bij naar verschillende bestemmingen, zoals Gaasperplas – Zuid en Sloterdijk.

Sommige reizigers die nu een directe verbinding hebben, moeten dan wel overstappen, (zoals in bovenstaand voorbeeld de reizigers vanuit Gaasperplas richting CS en reizigers vanuit Gein richting Zuid). Daarom stellen wij als randvoorwaarde in het PvE dat er sprake moet zijn van een gegarandeerde cross-platform-overstap op station Van der Madeweg. Dat betekent dat de metro's vanuit Gein en Gaasperplas richting respectievelijke Centraal Station en Station Zuid (en vice versa) tegelijkertijd aankomen op hetzelfde perroneiland op station Van der Madeweg. Hierdoor ontstaat een zeer comfortabele overstap zonder tijdverlies. Op termijn maakt ontvlechting nóg hogere frequenties op de metro mogelijk.

Bundelen van hoofdstromen met comfortabel overstappen op knooppunten: Reizigers kunnen met het HOV onder meer tussen het centrum en de vijf toegangspoorten tot de stad snel en comfortabel heen en weer reizen. Binnen de ring worden de grote reizigersstromen onder de grond gebundeld via de metrolijnen en boven de grond gebundeld via hoogwaardige ov-lijnen (HOV-lijnen) die bijvoorbeeld rijden over de Binnenring en via de Rozengracht. Verbindende lijnen brengen reizigers vanuit de buitenwijken rechtstreeks naar de Binnenring. Daar kunnen ze overstappen op ontsluitende lijnen voor een specifieke bestemming - of lopen of fietsen naar de binnenstad. Doorgaande reizigers richting Amsterdam CS kunnen op de Binnenring overstappen op de metro of op de specifieke HOV-trams en -bussen.

Daarnaast stelt de Vervoerregio eisen aan de bereikbaarheid van de overige belangrijke stedelijke centra (Buikslotermeerplein, Osdorpplein en Amsterdamse Poort). Deze moeten minstens net zo goed en snel bereikbaar worden als het centrumgebied – tegen de tijd dat dit volwaardige centra zullen zijn, zoals Amsterdam voorziet.

Fijnmazige bediening in de wijken gericht op lokale knooppunten en wijkcentra – en meer haltes.

Om te garanderen dat vrijwel alle inwoners in het concessiegebied toegang hebben tot het openbaar vervoer, eisen we dat tenminste negentig procent van alle woonadressen in een wijk binnen 400 meter afstand (hemelsbreed) een 'reguliere' ov-halte heeft - of op maximaal 800 meter een halte/station van een hoogwaardige (HOV) verbinding. Door de hoge kwaliteit en de frequenties van die lijnen vinden veel reizigers het niet erg dat ze deze afstand moeten overbruggen met de fiets of te voet.

Nieuwe ontwikkelingen in de concessie

Het is belangrijk om te beseffen dat het bij bovenstaande uitgangspunten gaat om de minimale eisen voor het openbaar vervoer die wij stellen voor de komende elf jaar. Graag dagen wij GVB uit om ieder jaar het beste van zichzelf te laten zien en in het jaarlijkse vervoerplan méér te bieden dan wat wij in dit PvE vragen. Nieuw is dat we GVB vanaf nu vragen iedere vier jaar met een ontwikkelplan te komen. Dat biedt ook de mogelijkheid om iedere bestuursperiode van het lokale en regionale bestuur de accenten nog iets anders te leggen. Concreet kan het Dagelijks Bestuur deze accenten via een kaderbrief aan GVB meegeven.

Duurzaamheid

In het openbaar vervoer zijn al grote stappen gezet richting een CO2-neutraal systeem. De ambitie van de Vervoerregio is dat er in de nieuwe concessie volledig gereden wordt met zero-emissievoertuigen en dat er alleen gebruik wordt gemaakt van 100% hernieuwbare energie die in Nederland is opgewekt. Denk hierbij aan het zoveel mogelijk benutten van zonnepanelen op daken en stallingen. Verder moet het hergebruik van materialen centraal staan en ook de verlenging van de waarde van materialen.

De concessiehouder zorgt ook voor het voorkomen van verslechtering van de biodiversiteit en het beperken van geluids- en trillinghinder. Ten slotte is het belangrijk dat het openbaar vervoer kan blijven rijden onder extreme weersomstandigheden (als het veilig kan). Dat betekent dat GVB zo goed mogelijk voorbereid moet zijn, waarbij betrouwbaarheid, veiligheid en comfort voor reizigers belangrijk zijn.

Inclusief openbaar vervoer

De Vervoerregio verwacht dat GVB actief bijdraagt aan inclusiviteit waar het gaat om aspecten als gelijkheid (iedereen moet zich welkom voelen), toegankelijkheid (geen fysieke drempels), begrijpelijkheid (heldere informatie over verloop van de reis – ook bij verstoringen), betaalbaarheid (er moet geen financiële drempel zijn om met het ov te reizen) en fijnmazigheid (loopafstanden naar de haltes moeten overbrugbaar zijn). Daarom is inclusiviteit in diverse eisen verwerkt.

Gelijkheid betekent dat alle reizigers zich, ongeacht hun etnische, culturele, economische en persoonlijke achtergrond, welkom moeten voelen en gelijk worden behandeld en dat niemand zich buitengesloten voelt. Dat gevoel van 'welkom zijn' heeft een fysieke kant (toegankelijkheid) en een mentale kant (begrijpelijkheid). De toegankelijkheid kan nog verder worden verbeterd.

Fijnmazigheid betekent ook dat inwoners en bezoekers een toegankelijke optie hebben om te kunnen komen waar zij willen (werk, school, zorg, voorzieningen, winkels, sociale contacten, enzovoorts). En dat binnen redelijke tijd – en tegen een redelijke prijs. Dat betekent dat er in wijken en buurten met voldoende inwoners binnen een acceptabele loopafstand een toegankelijke halte moet zijn zodat mensen met een functiebeperking met het openbaar vervoer kunnen reizen. En is het de ambitie om in de buurt van ziekenhuizen en clusters van zorg- en ouderenhuisvesting de loopafstand naar haltes zo kort mogelijk te houden. De loopafstand van een ziekenhuis tot een ov-halte mag maximaal 250 meter zijn.

Samen meer oog voor sociale en maatschappelijke functie

In de nieuwe concessie maken we dus 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. En dit alles met meer menselijk maatwerk dan ooit. Dit vraagt om een concessiehouder die zich opstelt als een proactieve samenwerkingspartner. De Vervoerregio heeft er vertrouwen in dat GVB net als voorgaande jaren die rol goed op zich kan nemen.