

# Concessieverlening Amsterdam 2025

## Concessieverleningsstrategie

Datum: 29 juni 2023

Status: Definitieve versie (vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam)

Registratienummer JOIN: INT/2023/12515

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>PUBLIEKSSAMENVATTING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
2.1	Aanleiding en context	5
2.2	Overwegingen voor inbesteding van de concessie Amsterdam 2025	5
2.3	het traject naar de nieuwe concessie Amsterdam 2025	6
2.4	Concessieverleningsstrategie: Rol en status	8
2.5	Leeswijzer	8
<b>3</b>	<b>De strategie voor een nieuwe concessie Amsterdam</b>	<b>9</b>
3.1	De strategie voor een nieuwe concessie Amsterdam 2025	9
3.1.1	Goed OV voor nu én in de toekomst	9
3.1.2	Keuzes voor een robuust en aantrekkelijk OV systeem	9
3.1.3	Ruimte en mobiliteit versterken elkaar	9
3.1.4	Iedereen is welkom	10
3.1.5	Mobiliteit moet duurzaam zijn	10
3.1.6	Gebiedstypen en vervoersaanbod	10
3.1.7	Startpunt voor het OV aanbod in de nieuwe concessie	11
3.2	Terugblik - Realisatie doelstellingen huidige concessie (2013-2019)	11
3.2.1	Focus van de huidige concessie Amsterdam	11
3.2.2	Realisatie doelstellingen huidige concessie (pre-corona)	12
3.2.3	Verbeterpunten voor nieuwe concessie Amsterdam	12
3.2.4	Ervaringen en leerpunten uit recente concessieverleningen	12
3.2.5	De coronapandemie vanaf 2020	12
3.3	Het proces op weg naar nieuwe afspraken	13
<b>4</b>	<b>Ambities en hoofdpogaven concessiegebied Amsterdam</b>	<b>14</b>
4.1	Ambities voor het OV richting 2040	14
4.2	Hoofdpogaven voor het Concessiegebied Amsterdam	15
4.2.1	Inclusief openbaar vervoer	16
4.2.2	Aantrekkelijk openbaar vervoer	17
4.2.3	Veilig openbaar vervoer	19
4.2.4	Duurzaam openbaar vervoer	19
4.2.5	Openbaar vervoer passend bij haar omgeving	20
4.3	Realisatie ambities en hoofdpogaven in de tijd	23
4.3.1	Realisatie van de vervoerkundige ambities	23
4.3.2	Realisatie van overige (niet vervoerkundige) ambities	25
<b>5</b>	<b>Beleidscontext, financiële kaders en raakvlakken concessie Amsterdam 2025</b>	<b>26</b>
5.1	Beleidskader Mobiliteit	26
5.2	Financiële kaders	27
5.2.1	Lange termijn financieel perspectief	27
5.2.2	Financiële onzekerheden na corona	28
5.2.3	Marktconforme opzet en uitvoering vereist	29
5.3	Raakvlakken met andere projecten	30
5.3.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	30

5.3.2	Infrastructurele projecten	31
5.3.3	Aanschaf van nieuwe trams (17G) en metro's (M8)	31
5.3.4	Verder toegankelijk maken van de OV-infrastructuur	32
<b>6</b>	<b>Scope Concessie Amsterdam 2025</b>	<b>33</b>
6.1	Concessiegebied	33
6.2	Vervoersvormen	33
6.3	Concessieduur	34
6.4	Taken en verantwoordelijkheden	34
6.4.1	Exploitatie	35
6.4.2	Sociale Veiligheid	35
6.4.3	Aanschaf, beheer en onderhoud Strategische Activa	35
6.4.4	Beheer en onderhoud infrastructuur	36
6.4.5	Railveiligheid	36
6.4.6	Ontwikkelrol	36
6.4.7	Specifieke taken	37
6.4.8	Personeel	37
<b>7</b>	<b>Samen gericht en flexibel werken aan ambities en hoofdogaven</b>	<b>38</b>
7.1	Inleiding	38
7.2	Samenwerken aan ambities en hoofdogaven in ontwikkelteams	38
7.2.1	Reizigersbetrokkenheid	39
7.2.2	Informatie en data	39
7.3	Aan de hand van een vierjaarlijks ontwikkelprogramma	39
7.4	Met de juiste prikkels en sturingsinstrumenten	40
<b>Bijlage 1</b>	<b>Een Gelaagd systeem van publieke mobiliteit</b>	<b>43</b>
1.	Openbaar vervoer	43
1.1.	Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)	43
1.2.	Verbindend openbaar vervoer	44
1.3.	Ontsluitend openbaar vervoer	44
2.	Andere vervoersvormen binnen het systeem van publieke mobiliteit	44
3.	Regierol voor de Vervoerregio	45
4.	Mobility as a Service (MaaS) als verbindende schakel	45

## 1 PUBLIEKSSAMENVATTING

### **Kernboodschap nieuwe concessie Amsterdam 2025**

In de nieuwe concessie maken we de beweging van een ov-systeem dat primair een economische functie heeft, naar een systeem dat óók oog heeft voor haar sociale en maatschappelijke functie. Het ov is 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. Nieuwbouwingebieden worden vroegtijdig met ov ontsloten. Dit alles vraagt om een vervoerder die zich opstelt als een proactieve samenwerkingspartner.

We staan aan de vooravond van een andere manier van reizen met en het inzetten van openbaar vervoer om de regio bereikbaar te houden. In het nieuwe beleidskader van de Vervoerregio wordt geschetst hoe we tot een regio komen waar iedereen prettig kan wonen, werken en bewegen en wat daarvoor nodig is. In 2025 start de nieuwe concessie Amsterdam. Voor deze concessie ligt deze concessieverleningsstrategie voor. Hierin schetsen we de ambities die we willen en moeten bereiken en welke oplossingen daarbij horen. Zo zorgen we dat het ov in de concessie Amsterdam straks past bij het beleidskader van de Vervoerregio. In lijn met de concessieverleningsstrategie stellen we de minimale eisen op die in het Programma van Eisen komen. Vervolgens dagen we GVB uit om op basis van de ambities uit de Concessieverleningsstrategie en de minimumeisen uit het PvE een zo aantrekkelijk mogelijk vervoersaanbod op te stellen voor de inwoners en bezoekers van de concessie Amsterdam. Dit allemaal bij elkaar vormt de basis van het contract dat we uiteindelijk met GVB aangaan.

In de aanloop naar de gunning vormt de concessieverleningsstrategie de leidraad voor de gesprekken die over de invulling van de concessie worden gevoerd. Gesprekken over hoe we de oude concessie Amsterdam laten overgaan in de nieuwe concessie. Hoe we de concessie vanaf 2025 toekomstbestendig maken. Hoe we het een concessie laten zijn die het gros van de reizigers in Amsterdam een OV product kan bieden dat bij hun vervoersbehoefte past. In de concessieverleningsstrategie beschrijven we wat er nodig is om die geschetste ambitie te realiseren. Deze ambities zijn:

- 1. We gaan voor mobiliteit voor iedereen (=inclusieve mobiliteit)**  
We willen dat iedereen werk, onderwijs, voorzieningen en sociale contacten kan bereiken binnen redelijke tijd, kosten en moeite, en op een begrijpelijke en prettige manier.
- 2. We bieden OV dat een volwaardig alternatief biedt voor de auto**  
We zetten in op een mobiliteitstransitie: meer lopen, fietsen en OV-gebruik en minder afhankelijkheid van de (privé)auto (het STOMP-principe).
- 3. We bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de ontwikkeling richting een meerkernige stad**  
Als Vervoerregio spelen we in op de ontwikkelingen door te investeren in verbindingen tussen nieuwbouwingebieden, de drie nieuwe stedelijke kernen en hoogwaardige stations met restcapaciteit.
- 4. Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving**  
De doorstroming en betrouwbaarheid van het OV blijven belangrijk, maar we focussen meer dan nu ook op verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en duurzaamheid.

Hier horen vijf hoofdopgaven bij: het openbaar vervoer moet inclusief, aantrekkelijk, veilig, duurzaam en passend bij haar omgeving zijn.

## 2 INLEIDING

### 2.1 AANLEIDING EN CONTEXT

Op 14 december 2024 eindigt de huidige concessie Amsterdam. Als bevoegd concessieverlener heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (verder: het DB) in 2019 opdracht gegeven een procedure te starten die had moeten uitmonden in een vervroegde inbesteding van de opvolgende concessie. De gevolgen van de coronapandemie voor de reizigersaantallen en vervoeropbrengsten in het concessiegebied Amsterdam hebben de Vervoerregio en GVB Exploitatie B.V. (verder: GVB) in juni 2021 doen besluiten om deze procedure stop te zetten. Als onderdeel van dit besluit hebben de Vervoerregio en GVB een zogeheten ‘bevoegdhedenovereenkomst’ gesloten waarin onder meer is afgesproken dat de Vervoerregio in 2022 een nieuwe inbestedingsprocedure zou opstarten met als doel aan GVB een nieuwe concessie Amsterdam te verlenen per 15 december 2024.

### 2.2 OVERWEGINGEN VOOR INBESTEDING VAN DE CONCESSIE AMSTERDAM 2025

De concessie Amsterdam omvat één van de meest complexe multimodale netwerken van Nederland. Het is in het belang van de reiziger dat eenheid wordt bewaard in dit complexe OV-systeem met goede aansluitingen en waarbij versnippering wordt voorkomen. Alleen dan is een integrale aanpak van bereikbaarheidsoplossingen en van maatschappelijke doelen als sociale veiligheid gewaarborgd. GVB kent als huidige stadsvervoerder met vele jaren kennis en ervaring als geen ander de uitdagingen die samenhangen met het uitvoeren van het complexe stedelijke netwerk. Door te kiezen voor een inbestede concessie, houdt de Vervoerregio – via GVB Holding N.V. – bovendien sturing op GVB en staat GVB hierdoor dicht op de Vervoerregio. Ook kan bij een inbestede concessie tussentijdse aan-/bijsturing plaatsvinden. Dat kan noodzakelijk zijn bij een complex en uitgebreid netwerk van openbaar vervoer en in het bijzonder voor (het behoud van) de railgebonden netwerken van tram- en metrolijnen.

In 2019 golden voor het DB de volgende overwegingen om vervroegd met de inbesteding van de opvolgende concessie Amsterdam te starten:

- Om de opvolgende concessie vervroegd te kunnen laten ingaan om de (herziene) beleidsambities van de Vervoerregio sneller te kunnen realiseren, moest GVB bereid zijn mee te werken aan een voortijdige beëindiging van de huidige concessie (in 2021 in plaats van 2024). Die bereidheid was er onder de voorwaarde dat GVB het “voorkeursrecht” kreeg om de opvolgende concessie te mogen uitvoeren. Oftewel: dat die concessie via een inbesteding zou worden verleend.
- Uit het op 9 juli 2019 met de regioraad besproken rapport “Quickscan ervaringen concessieverlening in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht” volgt dat niet zozeer het proces (in- of aanbesteden) bepalend is voor de kwaliteit en de prijs (voor de overheid) van het uiteindelijke OV-product / de dienstverlening. Dit wordt vooral beïnvloed door de wijze waarop de concessie-/contractafspraken worden vormgegeven en tijdens de concessie worden beheerd. En door de wijze waarop partijen tijdens de looptijd van de concessie met elkaar samenwerken om het OV door te ontwikkelen voor de reizigers.
- Een mogelijke overweging om toch te kiezen voor een proces van aanbesteding in plaats van inbesteding zou kunnen zijn dat het “op de markt zetten” van (delen van) de concessie voordelen heeft voor reizigers (kwantiteit en kwaliteit van het OV-aanbod) en/of de Vervoerregio (financieel/beheersing/ontwikkelmogelijkheden). Uit een afweging van voor-/nadelen van de in dat verband meest voor de hand liggende keuzes/opties volgde evenwel dat het aanbesteden van de gehele (integrale, multimodale) concessie Amsterdam te veel risico’s met zich meebrengt, die niet opwegen tegen de potentiële voordelen. Voor de overige opties, waarbij delen van de concessie (bus, bus-Noord, de Amstelveenlijn) uit de concessie worden gehaald en separaat, of als onderdeel van een

andere concessie, worden aanbesteed, gold dat de mogelijke voordelen niet opwegen tegen de mogelijke nadelen, waaronder de politiek-/maatschappelijke onrust c.q. weerstand die hierover/hiertegen kan ontstaan. Daarbij is wel opgemerkt dat deze opties weer op tafel komen wanneer de Vervoerregio en GVB niet tot overeenstemming komen over de voorwaarden voor inbesteding van de opvolgende concessie. Deze opties blijven daarom als “terugvalscenario’s” relevant.

Het oordeel over bovenstaande overwegingen is ten opzichte van 2019 inhoudelijk niet gewijzigd. Ook zijn er geen relevante nieuwe omstandigheden (juridisch of anderszins) die aanleiding geven dit oordeel te herzien. Het DB houdt daarom vast aan de afspraak zoals opgenomen in de ‘bevoegdhedenovereenkomst’ om de concessie Amsterdam conform de huidige scope (zie ook hoofdstuk 5) via een proces van inbesteding aan GVB te verlenen. Als betrouwbaar opdrachtgever geven we hier nu invulling aan, met inachtneming van de toelichting in de laatste alinea van bovenstaande opsomming.

### 2.3 HET TRAJECT NAAR DE NIEUWE CONCESSIE AMSTERDAM 2025

Op 3 november 2022 heeft het DB het plan van aanpak voor de nieuwe procedure voor de inbesteding van de concessie Amsterdam 2025 vastgesteld. Binnen deze concessieverleningsprocedure worden vier fasen onderscheiden die zijn weergegeven in onderstaande figuur.



**Figuur 1** - Fasering Concessieverlening Amsterdam 2025

Hieronder volgt een beschrijving van de activiteiten tijdens deze vier fasen., Hierbij is gemarkeerd (**vetgedrukt en in kleur**) welke producten tijdens elke fase worden opgeleverd/vastgesteld.

#### **Fase 1 – Inventariseren ambities en hoofdpogaven**

Eind 2022 is gestart met een inventarisatie van de ambities en wensen van de belangrijkste stakeholders voor de nieuwe concessie. Zo hebben de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam tijdens vier inhoudelijke sessies de ambities en hoofdpogaven voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam besproken, waarbij ook de andere twee concessiegemeenten (Diemen en Ouder-Amstel) zijn geconsulteerd. Naast deze vier sessies met gemeenten heeft ook één sessie met de Reizigers Advies Raad (RAR) en één sessie met de klankbordgroep van de Regioraad plaatsgevonden.

## Fase 2 – Opstellen kaders

Mede op basis van de informatie die tijdens de inventarisatiefase is opgehaald, is vervolgens de onderhavige **Concessieverleningsstrategie** opgesteld. Deze beschrijft op hoofdlijnen de doelen die de Vervoerregio met de nieuwe concessie wil bereiken (het “Wat?”) en op welke wijze zij deze doelen wil realiseren (het “Hoe?”). Op basis van de Concessieverleningsstrategie stelt de Vervoerregio het **ontwerp Programma van Eisen** op met daarin de minimumeisen waaraan het openbaar vervoer in het concessiegebied en GVB in ieder geval moeten voldoen.<sup>1</sup> Ten slotte worden in deze fase de **financiële kaders** voor de nieuwe concessie vastgesteld.

## Fase 3 – Uitwerken afspraken

In deze fase worden binnen de kaders van de Concessieverleningsstrategie en het ontwerp-Programma van Eisen de concessievoorwaarden (= eisen en financiële afspraken) in overleg met GVB nader ingevuld. In dat kader vragen we onder meer aan GVB een **Ontwikkelplan** voor de eerste vier jaar van de concessie op te stellen. Dit Ontwikkelplan dient als kapstok voor de plannen die vervolgens als nadere uitwerking van het Ontwikkelplan jaarlijks moeten worden ingediend. Daarmee volgen we de systematiek die is toegepast in de recent aanbestede concessie Zaanstreek-Waterland (een vorm van marktconformiteit) en de concept-afspraken die de Vervoerregio tijdens de procedure van de vervroegde inbesteding (op directieniveau) met GVB gemaakt heeft.

Daarnaast zijn tijdens deze fase gesprekken met de concessiegemeenten voorzien om te komen tot **afspraken met gemeenten** over de beschikbaarheid van infrastructuur voor de uitvoering van de concessie, mede met het oog op de realisatie ambities/wensen van deze gemeenten.

## Fase 4 – Vastleggen afspraken

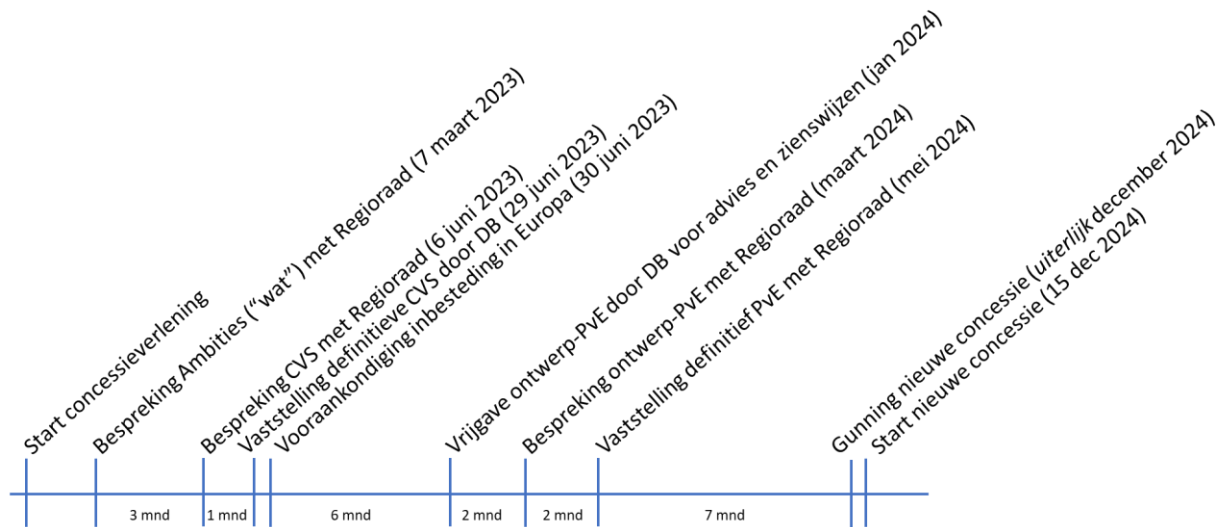
Alle afspraken die tijdens de voorgaande fases zijn gemaakt, en waarover is geadviseerd en besloten, worden in detail uitgewerkt en vastgelegd in een **definitief PvE** en een gunningsbesluit, bestaande uit een **Concessiebesluit** en de **Financiële bepalingen**. Daarbij worden ook alle nadere afspraken met GVB over de invulling van de concessie vastgesteld, waaronder de plannen en voorstellen die GVB dient op te leveren als nadere uitwerking van het Ontwikkelplan, waaronder een vervoerplan, marketingplan, tarievenvoorstel, etc..

De afspraken met de concessiegemeenten kunnen in deze fase bijvoorbeeld in de vorm van een **convenant met de concessiegemeenten** worden vastgelegd, zoals gebruikelijk is in de overige concessies van de Vervoerregio.

Onderstaande figuur geeft de cruciale mijlpalen in de planning weer.

---

<sup>1</sup> De Reizigers Advies Raad van de Vervoerregio (RAR) zal conform de Wp2000 formeel om advies worden gevraagd over het ontwerp-PvE. Dit geldt ook voor de Adviescommissies voor OV die de Vervoerregio per verordening heeft ingesteld om het DB te adviseren over onder meer het verlenen en wijzigen van de concessies. Ten slotte vindt afstemming plaats met aangrenzende concessieverleners. Daarnaast stelt de Vervoerregio burgers, instellingen en bedrijven in staat om op het ontwerp-PvE te reageren.



**Figuur 2** - Planning Concessieverlening Amsterdam 2025 met belangrijkste mijlpalen

## 2.4 CONCESSIEVERLENINGSSTRATEGIE: ROL EN STATUS

De Concessieverleningsstrategie geeft antwoord op de vragen "Wat willen we met de concessie Amsterdam bereiken?" (de Wat-vraag) en "Hoe denken we dit het beste te kunnen bereiken?" (de Hoe-vraag). Beantwoording van de Wat-vraag betreft een nadere concretisering van de ambities uit het nog vast te stellen Beleidskader Mobiliteit in een aantal hoofdpogaven voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. Bij de Hoe-vraag gaat het om aspecten als de afbakening van de scope van de concessie (= concessiegebied, vervoersvormen en taken en verantwoordelijkheden), concessieduur, contractvorm, de wijze van concessieverlening (= inbesteding) en de samenwerking tussen Vervoerregio en GVB tijdens de looptijd van de concessie.

De Concessieverleningsstrategie bevat richtinggevende kaders voor de uitwerking van de verschillende concessiedocumenten voor de concessie Amsterdam 2025, zoals het Programma van Eisen, het Concessiebesluit en de Financiële bepalingen. De concessieverleningsstrategie vormt daarmee een tussenstap om van het nog vast te stellen Beleidskader Mobiliteit tot de concessiedocumenten te komen. De Concessieverleningsstrategie zal zelf geen deel uitmaken van deze concessiedocumenten. Partijen kunnen dan ook geen rechten aan deze Concessieverleningsstrategie ontleen, maar mogen er wel vanuit gaan dat de in de Concessieverleningsstrategie vastgelegde ambities, hoofdpogaven en keuzes adequaat verwerkt zullen worden in de concessiedocumenten.

## 2.5 LEESWIJZER

Dit document is verder als volgt opgebouwd.

**Hoofdstuk 3** beschrijft de Strategie voor de nieuwe concessie, waarbij ook kort wordt teruggeblikt op de realisatie van de doelstellingen in de huidige concessie.

**Hoofdstuk 4** beschrijft de ambities en hoofdpogaven voor de concessie Amsterdam 2025 (de Wat-vraag).

**Hoofdstuk 5** beschrijft de Beleidscontext, financiële kaders en belangrijkste dossiers die raakvlakken hebben met de concessie Amsterdam 2025.

**Hoofdstuk 5** beschrijft vervolgens de wijze waarop de Vervoerregio bij de concessieverlening de ambities en hoofdpogaven uit hoofdstuk 4 het beste denkt te kunnen realiseren (de Hoe-vraag).

**Hoofdstuk 6** beschrijft ten slotte de samenwerking tussen de Vervoerregio en GVB tijdens de looptijd van de concessie gericht op doorontwikkeling van de concessie.



## 3 DE STRATEGIE VOOR EEN NIEUWE CONCESSIE AMSTERDAM

### 3.1 DE STRATEGIE VOOR EEN NIEUWE CONCESSIE AMSTERDAM 2025

We staan aan de vooravond van een andere manier van reizen met en het inzetten van openbaar vervoer om de regio bereikbaar te houden. In het nieuwe beleidskader van de Vervoerregio wordt geschetst hoe we tot een regio komen waar iedereen prettig kan wonen, werken en bewegen en wat daarvoor nodig is. In 2025 start de nieuwe concessie Amsterdam. Voor deze concessie ligt deze concessieverleningsstrategie voor. Hierin schetsen we de ambities die we willen en moeten bereiken en welke oplossingen daarbij horen. Zo zorgen we dat het ov in de concessie Amsterdam straks past bij het beleidskader van de Vervoerregio. De vier ambities zijn: we gaan voor mobiliteit voor iedereen (=inclusieve mobiliteit), we bieden OV dat een volwaardig alternatief biedt voor de auto, we bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkelingen in het concessiegebied te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de bereikbaarheid van Nieuw-West, Noord en Zuidoost en het OV moet passen in en bijdragen aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving.

#### 3.1.1 Goed OV voor nu én in de toekomst

Van de Vervoerregio wordt een antwoord verwacht op de vraag hoe wij de huidige én toekomstige inwoners van de regio duurzaam, betaalbaar, veilig en comfortabel kunnen laten reizen. Onze regio is één van de regio's in Nederland waar een groot deel van de nieuwbouw moet plaatsvinden om de woningbouwopgave te realiseren. Volgens een prognose telt Amsterdam in 2037 één miljoen inwoners, met verdere groei richting 2050. Dit gaat gepaard met een toename van het aantal woningen en de werkgelegenheid en daarmee tot een toename van de vervoersvraag. Omdat de Rijksbijdrage voor het openbaar vervoer hier helaas niet in meegroeit neemt de druk op de beschikbare middelen toe, terwijl we tegen de grenzen van het huidige mobiliteitssysteem aanlopen. Daarom verbreden we het perspectief op mobiliteit en maken we keuzes. Keuzes die ook van invloed zijn op de concessie Amsterdam.

#### 3.1.2 Keuzes voor een robuust en aantrekkelijk OV systeem

De oude binnenstad van Amsterdam heeft niet de infrastructuur om de toenemende druk goed op te kunnen vangen. In combinatie met de wens om de stad leefbaarder te maken, autoluw en daarmee groener, heeft dit consequenties voor het ov. Deze consequenties zijn: minder bus- en tramlijnen door de binnenstad tot naar het centraal station, maar meer hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen die aansluiten op de zogeheten 'binnenring' om het oude centrum heen. De stad heeft zich al eerder voorbereid op de toenemende druk op het OV-systeem in de oude binnenstad, door een aantal jaar geleden te kiezen voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Uit studies is gebleken dat met de toevoeging van de Noord Zuidlijn het metronetwerk (zoals beoogd) de ruggengraat van het ov in de stad is geworden. Het ligt voor de hand deze ruggengraat ook in de komende concessieperiode optimaal te benutten om de groeiende reizigersvraag te bedienen.

En net zoals een oude infrastructuur en de ambitie om de stad leefbaarder en groener te maken vraagt om scherpe keuzes, vraagt de woningbouwopgave óók om een keuze. Om de nieuw te bouwen wijken aantrekkelijk en leefbaar te maken wordt openbaar vervoer – naast het stimuleren van lopen en fietsen - als belangrijk vervoersmiddel ingezet. Nieuw te bouwen wijken als Havenstad en Amstel 3 moeten direct voor de eerste bewoners goed door het openbaar vervoer ontsloten worden.

#### 3.1.3 Ruimte en mobiliteit versterken elkaar

Om de noodzakelijk keuzes te kunnen maken, kijken we naar de ideeën die het beleidskader schetst voor de mobiliteit in onze regio. Het uitgangspunt daarbij is dat ruimte en mobiliteit elkaar moeten versterken. Elk gebied van de Vervoerregio (dat kan een regio, gemeente, kern of buurt zijn) is in te delen in één van

de vijf gebiedstypen die in het Beleidskader zijn beschreven (zie ook paragraaf 3.1.6), waarbij geldt dat ieder gebiedstype om een andere vervoersoplossing vraagt. Daarmee werken we toe naar een systeem van een samenhangend kwalitatief goed aanbod van publieke vervoersmiddelen (naast de individuele opties van lopen en fietsen) die toegankelijk zijn voor iedereen en die passen bij het gebied en de doelgroep. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's.

#### 3.1.4 Iedereen is welkom

**Inclusiviteit** houdt in dat iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale beperking, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. De wet verplicht ons zelfs dat ons mobiliteitssysteem *fysiek en mentaal* aan iedereen toegang biedt. We bieden een toegankelijk en betaalbaar systeem, waarin iedereen welkom is. We zorgen voor betere fysieke toegankelijkheid (met of zonder proactieve hulp), meer en beter begrijpelijke reisinformatie en lagere mentale drempels en we moedigen samenwerking aan tussen het ov en het doelgroepenvervoer. We houden bij of door de maatregelen op het gebied van tarieven bepaalde groepen onredelijk nadeel hebben. Zo ja, dan nemen of vragen wij maatregelen.

#### 3.1.5 Mobiliteit moet duurzaam zijn

Ons klimaat verandert snel, de biodiversiteit gaat achteruit en onze grondstoffen raken op. We moeten samen alles op alles zetten om deze ontwikkelingen tegen te gaan en de negatieve gevolgen ervan te verminderen. Voor de Vervoerregio betekent dit dat we de komende jaren grote stappen zetten naar een mobiliteitssysteem met een neutrale ecologische impact in 2050. Dat is niet alleen een mobiliteitssysteem dat per saldo geen CO<sub>2</sub> uitstoot. Het gaat ook om het verminderen van de stikstofuitstoot, ons grondstoffenverbruik, de invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu en het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit. In een wereld waarin het klimaat al bezig is te veranderen, zien we nu al de noodzaak om de invloed op ons mobiliteitssysteem te verkleinen. Denk aan het verminderen van wateroverlast op bijvoorbeeld wegen en stations bij langdurige regen of een dijkdoorbraak en het zorgen voor verkoeling en schaduw tijdens langdurige hitte. Alle voertuigen moeten zo snel mogelijk op 100% duurzaam opgewekte energie rijden. Voor de bussen, trams en metro's in de regio is dit in 2025 al het geval. We willen dat het materiaal- en grondstoffengebruik voor publieke mobiliteit minimaal is en dat zo veel mogelijk wordt hergebruikt.

#### 3.1.6 Gebiedstypen en vervoersaanbod

In het beleidskader van de Vervoerregio wordt er binnen de regio onderscheid gemaakt in vijf gebiedstypen, met bijbehorende mobiliteitswensen:

- **Metropolitaan gebied:** in een groenere, meer leefbare, binnenstad wordt er meer gelopen en gefietst en zijn de wegen autoluw. De afstanden die moeten worden afgelegd, lenen zich daarvoor. Daarom gaan we in de binnenstad het openbaar vervoersaanbod verminderen. Dit zorgt voor meer ruimte en lucht op andere plekken voor het openbaar vervoer. De verplaatsingen die mensen in de binnenstad te voet of met de fiets maken, sluiten aan op het metronetwerk en op knooppunten waar kan worden overgestapt op het openbaar vervoer.
- **Centrum stedelijk gebied:** alle af te leggen verplaatsingen buiten de binnenring vragen om een frequent aanbod van OV naar knooppunten.
- **Stedelijk woon- en werkgebied:** we zien dat in dit gebied de noodzaak voor voldoende OV groter wordt door toenemende reizigersaantallen. We laten de lijnen die hier lopen aansluiten op HOV verbindingen.
- **Landelijk wonen en recreëren:** dit is het gebied waar de auto (en e-bike) een meer nadrukkelijke rol speelt dan het OV.

- **Logistieke kerngebieden:** van deze gebieden weten we dat de druk op het netwerk vooral in de spitsuren is. Daarom zetten we hier in op OV dat op gezette momenten voorziet in de vraag die er is. Tussen de spitsijden wordt er geen hoogfrequent OV aangeboden.

### 3.1.7 Startpunt voor het OV aanbod in de nieuwe concessie

De Vervoerregio stelt als uitgangspunt dat de omvang van het voorzieningenniveau in het eerste nieuwe concessiejaar (2025) minimaal gelijk is aan het huidige niveau (2023), waarbij zij zich zal inzetten om hier nog een kleine 'plus' op te realiseren. Hiermee kiest het DB voor consistentie in het netwerk over de jaren heen. Een gelijkblijvende omvang van het voorzieningenniveau betekent overigens niet dat het lijnnet en de dienstregeling exact gelijk zullen blijven. Wijzigingen om te optimaliseren en mee te gaan met ontwikkelingen in de reizigersvraag op specifieke verbindingen (groei dan wel krimp), ontwikkelingen in de stad en de regio en wijzigende behoeftes van doelgroepen blijven uiteraard wenselijk en mogelijk.

De Vervoerregio verwacht dat zij ondanks de huidige situatie met grote financiële uitdagingen, toch een ambitieus PvE voor de nieuwe concessie kan opstellen. Vervolgens krijgt GVB de gelegenheid om in haar ontwikkelplan voor de eerste vier jaar, met in achtneming van maakbaarheid, haalbaarheid en marktconformiteit, een aanvang te maken met de invulling van de door de Vervoerregio gewenste ambities.

## 3.2 TERUGBLIK - REALISATIE DOELSTELLINGEN HUIDIGE CONCESSIE (2013-2019)

De omstandigheden tijdens de totstandkoming van de huidige concessie in 2012 vertonen veel overeenkomsten met de huidige situatie. Ook toen was sprake van een hoog ambitieniveau van de Vervoerregio, de concessiegemeenten en GVB. Tegelijkertijd moest er een aanzienlijke bezuiniging vanuit het Rijk worden opgevangen van ca. 20% op het budget voor de concessie, terwijl tegelijkertijd wel meer reizigers vervoerd moesten worden omdat de vraag naar OV groeide.

### 3.2.1 Focus van de huidige concessie Amsterdam

De focus ligt in de huidige concessie dan ook vooral op het zo efficiënt mogelijk faciliteren van de grootste reizigersstromen door de stad. Er moest "meer (OV) voor minder (geld)" geleverd worden. Bij het beschouwen van de doelstellingen voor de concessie valt op dat deze voornamelijk een economisch karakter kennen. De voornaamste redenen hiervoor waren:

- De door het kabinet Rutte I opgelegde bezuinigingen; structureel ca. € 70 miljoen minder subsidie per jaar. Oftewel een vermindering van ca. 20% op het totale budget van de concessie Amsterdam
- Het inzicht (op basis van meerdere analyses en rapporten) dat het OV in Amsterdam niet langer aansloot op de wensen en behoeftes van de (potentiële) reizigers.

Het DB van de Vervoerregio (en GVB) wilden een "kaalslag" in het Amsterdamse OV voorkomen en hadden het idee dat er een aanpak mogelijk was waarbij de twee bovengenoemde uitgangspunten tegelijkertijd konden worden geadresseerd onder het motto "meer (OV) voor minder (subsidie)". Deze aanpak bestond enerzijds uit het bieden van meer ontwikkelruimte voor de vervoerder die het OV dáár in zou zetten waar de (verwachte) vraag het grootst was en anderzijds uit investeringen in de snelheid en betrouwbaarheid van het OV waardoor het OV aantrekkelijker zou worden voor reizigers en tegelijkertijd de exploitatiekosten omlaag gebracht konden worden.

Om een aantrekkelijk netwerk met een sociale functie te garanderen, wordt (tot de coronapandemie in 2020) ook op rustigere uren, vrijwel overal minimaal 4x per uur gereden. Om dit in de praktijk te kunnen realiseren, moeten reizigers in sommige gevallen verder naar een halte lopen, of (extra) overstappen.

### 3.2.2 Realisatie doelstellingen huidige concessie (pre-corona)

In tabelvorm is hieronder de realisatie van de hoofddoelstellingen van de huidige concessie weergegeven voor de situatie pre-corona (dus tot en met 2019).

Doel	Behaald?	Toelichting
Meer reizigers	✓	Stijging ritten en reizigerskm's
Hogere klanttevredenheid	✓	Stijging klantoordeel
Hogere opbrengsten	✓	Stijging reizigersopbrengsten
Lagere exploitatiebijdrage	✓	Afname exploitatiesubsidie*
Succesvolle ingebruikname NZL	✓	In 2018 gerealiseerd

**Tabel 1** - Doelstellingen huidige concessie

\*: Vanwege het feit dat het aantal reizigers en daarmee de reizigersopbrengsten nog harder groeiden dan verwacht, kon de Vervoerregio (naast het opvangen van de Rijksbezuinigingen) de vrijgevallen exploitatiesubsidie ook inzetten t.b.v. investeringen in nieuw tram- en metromaterieel en om de stijgende kosten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur (o.a. als gevolg van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn) te dekken.

### 3.2.3 Verbeterpunten voor nieuwe concessie Amsterdam

Naast bovenstaande evaluatie van de oorspronkelijke doelstellingen constateert de Vervoerregio een aantal aandachtspunten die van belang zijn om als verbeterpunten mee te nemen in de nieuwe investering die nu wordt voorbereid:

- Meer focus op inclusiviteit
- Ontwikkeling en uitvoering van het openbaar meer in een lijn met het beleid van de Vervoerregio
- Planvorming door integraal te redeneren vanuit het reizigersperspectief (samenhangend product)
- Flexibeler kunnen inspelen op veranderingen
- Meer sturing op effectiviteit

### 3.2.4 Ervaringen en leerpunten uit recente concessieverleningen

In 2018 is een nieuwe concessie voor Amstelland-Meerlanden ingegaan en in 2022 is de concessie Zaanstreek-Waterland gegund, die komende december 2023 van start gaat. De Vervoerregio neemt de ervaringen en leerpunten uit die concessieverleningstrajecten nadrukkelijk mee in het proces om te komen tot een (ontwerp) Programma van Eisen voor de concessie Amsterdam 2025. Ook op landelijk niveau worden door de decentrale overheden regelmatig kennis en ervaringen over concessieverleningen uitgewisseld waar de Vervoerregio haar voordeel mee zal doen.

### 3.2.5 De coronapandemie vanaf 2020

De coronapandemie heeft al het openbaar vervoer in Nederland hard geraakt, maar zeker het OV in de concessie Amsterdam. Op het dieptepunt lag het aantal reizigers (mede door de lockdowns) op slechts 15% van het niveau in 2019. Inmiddels ligt het gebruik, en daarmee ook de reizigersopbrengsten, op ca. 85% à 90% van het niveau van 2019. Maar door de grote omvang van de concessie betekent dit dat het niveau aan opbrengsten nog steeds tientallen miljoenen euro's lager ligt dan voor de coronapandemie.

Ook nu (2023) zijn de ambities voor het OV hoog. Zo wordt de komende 10 à 15 jaar een aanzienlijke groei van de mobiliteit in de concessie Amsterdam verwacht, mede als gevolg van de forse (geplande) groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Het is de wens van de Vervoerregio dat het openbaar vervoer een belangrijke rol krijgt om te voorzien in het verwerken van deze mobiliteit. En ook nu staan - in

elk geval op de korte termijn - de financiële middelen onder druk vanwege de teruggelopen reizigersaantallen als gevolg van de coronapandemie.

### **3.3 HET PROCES OP WEG NAAR NIEUWE AFSPRAKEN**

In lijn met de concessieverleningsstrategie stellen we de minimale eisen op die in het Programma van Eisen komen. Vervolgens dagen we GVB uit om op basis van de ambities uit de Concessieverleningsstrategie en de minimumeisen uit het PvE een zo aantrekkelijk mogelijk vervoersaanbod op te stellen voor de inwoners en bezoekers van de concessie Amsterdam. Dit allemaal bij elkaar vormt de basis van het contract dat we uiteindelijk met GVB aangaan.

In de aanloop naar de gunning vormt de concessieverleningsstrategie de leidraad voor de gesprekken die over de invulling van de concessie worden gevoerd. Gesprekken over hoe we de oude concessie Amsterdam laten overgaan in de nieuwe concessie. Hoe we de concessie vanaf 2025 toekomstbestendig maken. Hoe we het een concessie laten zijn die het gros van de reizigers in Amsterdam een OV product kan bieden dat bij hun vervoersbehoefte past.

## 4 AMBITIES EN HOOFDOPGAVEN CONCESSIEGEBIED AMSTERDAM

### 4.1 AMBITIES VOOR HET OV RICHTING 2040

Om te komen tot ambities voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam zijn tijdens de inventarisatiefase meerdere sessies georganiseerd met verschillende stakeholders, waaronder de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel. Bij deze sessies zijn aan de hand van de thema's en principes uit het nieuwe Beleidskader ambities geformuleerd. Tijdens deze sessies lag de focus vooral op de ambities op de lange termijn (richting 2040 en verder, ofwel de "Wat?"-vraag) en minder op de vraag in hoeverre en op welke wijze deze ambities op korte/middellange termijn realiseerbaar zijn (ofwel de "Hoe?"-vraag). De inventarisatiefase heeft de volgende ambities voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam opgeleverd:

#### 1. We gaan voor mobiliteit voor iedereen (= inclusieve mobiliteit)

We willen dat iedereen werk, onderwijs, voorzieningen en sociale contacten kan bereiken binnen redelijke tijd, kosten en moeite, en op een begrijpelijke en prettige manier. Daarom willen we het netwerk van hoogwaardig en fijnmazig OV behouden en waar mogelijk de fijnmazigheid verder ontwikkelen. In lijn met het beleidsuitgangspunt van de Amsterdamse coalitie 'gelijke kansen voor iedereen' streven we ernaar het OV-aanbod evenwichtiger te verdelen over het concessiegebied Amsterdam en betere reismogelijkheden te bieden. Afgestemd op de behoefte in tijd en plaats. Onze ambitie is dat het openbaar vervoer betaalbaar is voor iedereen en dat de ritprijzen geen belemmering vormen om de werkplek en andere dagelijkse bestemmingen te bereiken. Ook werken we aan een betere toegankelijkheid voor mensen met een fysieke en/of mentale beperking. We willen dat iedereen zich welkom voelt en het openbaar vervoer als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem snapt, zowel vóór als tijdens de reis. Dit vereist duidelijke informatie over reismogelijkheden, toegankelijkheid, tarieven en de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen. Voor een fijne en gastvrije ervaring moet het openbaar vervoer comfortabel, stressvrij en veilig aanvoelen, zowel fysiek als sociaal.

#### 2. We bieden OV dat een volwaardig alternatief biedt voor de auto

We zetten in op een mobiliteitstransitie: meer lopen, fietsen en OV-gebruik en minder afhankelijkheid van de (privé)auto (het STOMP-principe). Dit zorgt voor een gezonde, verkeersveilige en bereikbare stad en regio, ook met de geplande ruimtelijke verdichting. Voor de kortere afstanden stimuleren we dat mensen die dat kunnen zo veel mogelijk lopen of fietsen, hetgeen bijdraagt aan hun gezondheid. Het OV zetten we vooral voor de langere afstanden in, waarbij het OV aantrekkelijk genoeg moet zijn om de auto te vervangen. Voor een zo groot mogelijk bereik van het OV blijven we investeren in aantrekkelijke en veilige loop- en fietsroutes naar OV-haltes en in fietsparkeervoorzieningen bij de haltes.

#### 3. We bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de ontwikkeling richting een meerkernige stad

De gemeente Amsterdam kiest in de Omgevingsvisie 2050 voor een meerkernige ontwikkeling van de stad, met het Osdorpplein, de Amsterdamse Poort en het Buikslotermeerplein als complete stedelijke kernen. Tegelijkertijd ligt er een opgave om het centrum en het centraal station te ontlasten. Daarnaast zullen de komende periode tienduizenden woningen en banen worden gerealiseerd, voornamelijk in of nabij Nieuw-West, Noord en Zuidoost (zie ook paragraaf 5.3.1), waardoor de wens is om het OV-aanbod in de naoorlogse stad te verbeteren.

Als Vervoerregio spelen we hierop in door te investeren in verbindingen tussen nieuwbouwgebieden, de drie nieuwe stedelijke kernen en hoogwaardige stations met restcapaciteit (Zuid, Bijlmer ArenA, Amstel, Lelylaan en Sloterdijk). Zo kunnen we nieuwe gebiedsontwikkelingen met een lage parkeernorm goed verbinden met de nieuwe stedelijke centra en werklocaties, en tegelijkertijd de bereikbaarheid buiten de ring A10 verbeteren. We lopen (gezien de financiële situatie) niet met het OV voor de ontwikkeling van nieuwbouw en de meerkernige stad uit, maar zorgen dat gebiedsontwikkeling en uitbreiding van het OV-aanbod zoveel mogelijk synchroon verloopt. Ook kunnen we waar nodig en mogelijk beginnen met andere vormen van publieke mobiliteit, voorafgaand aan de introductie van (H)OV.

Waar dat past, faciliteren we grote vervoerstromen met een hoogwaardig OV-aanbod. Dit past bij de ambitie om (ontwikkel)gebieden op een duurzame, ruimte-efficiënte en betaalbare manier te ontsluiten en deze gebieden minder auto-afhankelijk te maken. Het HOV vervult als fundament van het OV-netwerk hierbij een belangrijke rol: het biedt voor grote groepen reizigers een vlotte, frequente, aantrekkelijke en betrouwbare deur-tot-deur reis al dan niet met overstap op een regionaal knooppunt.

#### **4. Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving**

We willen de negatieve impact van mobiliteit op de fysieke en mentale gezondheid van inwoners en bezoekers van het concessiegebied Amsterdam zoveel mogelijk beperken. Daarom streven we ernaar dat de infrastructuur en voertuigen die voor OV en andere modaliteiten gebruikt worden, passen binnen de draagkracht van de openbare ruimte en de voorwaarden van verkeersveiligheid. Daarbij zetten we juist in gebieden waar veel overlast is van autoverkeer, meer op het OV in.

De doorstroming en betrouwbaarheid van het OV blijven belangrijk, maar we focussen meer dan nu ook op verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en duurzaamheid. We zorgen dat de snelheid van het OV bij haar omgeving past (steeds vaker: 30km/u, vooral als het geen HOV is), dat de fijnstof-emissies binnen de perken blijven, en dat de CO<sub>2</sub> uitstoot en het energiegebruik van het OV omlaag gaan. Ook willen we dat bij de productie van (strategische) activa ten behoeve van het OV, waaronder de voertuigen, in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare grondstoffen om uiteindelijk te komen tot een volledig circulair systeem.

## **4.2 HOOFDOPGAVEN VOOR HET CONCESSIEGEBIED AMSTERDAM**

De ambities uit de vorige paragraaf zijn nader geconcretiseerd in een aantal hoofdoopgaven voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. Deze hoofdoopgaven zijn onderverdeeld naar de volgende onderwerpen:

1. Inclusief openbaar vervoer
2. Aantrekkelijk openbaar vervoer
3. Veilig openbaar vervoer
4. Duurzaam openbaar vervoer, en
5. Openbaar vervoer passend bij haar omgeving

#### 4.2.1 Inclusief openbaar vervoer

Deze hoofdpogave sluit aan bij **Ambitie 1: Inclusieve Mobiliteit**

De Vervoerregio werkt samen met haar partners aan de implementatie van haar Beleidskader en Uitvoeringsagenda Inclusieve Mobiliteit. Hierbij voorzien we een belangrijke rol voor het systeem van publieke mobiliteit. Binnen dit systeem vervult het openbaar vervoer en daarmee GVB op haar beurt weer een belangrijke rol. We verwachten dan ook dat GVB actief bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van het systeem van publieke mobiliteit in het concessiegebied Amsterdam.

In het vervolg van deze paragraaf geven we aan wat we vanuit het oogpunt van inclusiviteit verwachten als het gaat om aspecten als beschikbaarheid (naar tijd en plaats), fijnmazigheid, gelijkheid, toegankelijkheid, begrijpelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer als onderdeel van het systeem van publieke mobiliteit.

##### *Beschikbaarheid (naar tijd en plaats)*

Het is belangrijk dat er altijd een publiek mobiliteitsaanbod beschikbaar is dat inwoners en bezoekers van het concessiegebied Amsterdam een toegankelijke optie biedt om te kunnen komen waar zij willen zijn (werk, school, voorzieningen, sociale contacten, etc.), binnen redelijke tijd, geld en moeite. Het OV levert hieraan een grote bijdrage, ook in gebieden met een minder hoge dichtheid en op momenten waarop relatief weinig mensen reizen.

##### *Fijnmazigheid*

In wijken en buurten met voldoende dichtheid is er binnen een acceptabele loopafstand een toegankelijke OV-halte beschikbaar, zodat mensen die slecht ter been zijn (bijvoorbeeld ouderen) met het OV naar hun bestemmingen kunnen reizen. Daarnaast is de ambitie om in de buurt van ziekenhuizen en clusters van zorg- en ouderenhuisvesting de loopafstand naar OV-haltes zo kort mogelijk te houden, zodat het makkelijker is voor bewoners en bezoekers van deze locaties om van het OV gebruik te maken. Voor deze doelgroepen is nabijheid van een toegankelijke OV-halte of een opstappunt voor een andere vorm van publieke mobiliteit in veel gevallen namelijk belangrijker dan hoogwaardigheid (hoge snelheid en frequenties).

##### *Gelijkheid*

Inclusief openbaar vervoer betekent ook dat alle reizigers zich welkom moeten voelen en gelijk worden behandeld en dat niemand zich buitengesloten voelt. Het gevoel van 'welkom te zijn' heeft een mentale en een fysieke kant en bij beide kanten van dit gevoel zien we nog kansen voor verbeteringen. Een concreet voorbeeld is dat GVB haar personeel toegankelijkheidsstrainingen laat volgen en reizigers diensten als assistentieverlening aanbiedt.

##### *Toegankelijkheid*

Eind vorig jaar heeft de Vervoerregio, net als alle andere concessieverleners, vervoerders en ProRail, het Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. Met dit akkoord worden belangrijke stappen gezet om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle reizigers en in het bijzonder voor mensen met een beperking te verbeteren. De afgelopen jaren zijn er al grote stappen gezet om de toegankelijkheid van het OV te verbeteren. Denk aan de aanschaf van toegankelijke voertuigen en het toegankelijk maken van haltes. De komende tijd blijven we inventariseren waar reizigers nog tegenaanlopen en wat passende maatregelen zijn om de toegankelijkheid van het OV verder te



verbeteren, waaronder verdere aanpassing van bestaande bus- en tramhaltes (zie ook paragraaf 5.3.4). Hierbij werken we samen met ervaringsdeskundigen die ons van advies voorzien.

#### *Begrijpelijkheid*

We willen mentale drempels rond het OV minimaliseren. Daarom zorgen we dat het OV voor iedereen te begrijpen is en dat iedereen eenvoudig aan informatie over reismogelijkheden, tarieven en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen kan komen. Daarbij zetten we stappen om het OV zo begrijpelijk mogelijk te maken voor mensen die voor het eerst met het OV reizen, en slechten de barrières voor deze groep(en). We zorgen dat het systeem duidelijk en intuïtief is, dat mensen met een beperkte taalvaardigheid (A2/B1) de informatie kunnen lezen en begrijpen, en dat informatie zoveel mogelijk tweetalig (Nederlands/Engels) wordt aangeboden.

#### *Betaalbaarheid*

We streven ernaar dat het OV voor iedereen betaalbare reisopties biedt. We onderzoeken daarbij in hoeverre nieuwe vormen van tariefdifferentiatie (bijvoorbeeld een afnemend kilometertarief bij langere afstanden) en het aftoppen van de tarieven per maand (waarbij reizigers, net als in Londen, automatisch een 'abonnement' krijgen wanneer zij boven het maximumtarief per maand komen) aan de betaalbaarheid van het OV kunnen bijdragen. Hierbij kan enerzijds gekeken worden naar de tarifiering, maar liggen oplossingen voor de kwetsbare groepen ook in het sociaal domein. Zoals in paragraaf 7.4 is beschreven, denkt de Vervoerregio aan de invoering van een kwaliteitsfonds, vergelijkbaar met die van de concessie Zaanstreek-Waterland. De kern van het kwaliteitsfonds is dat extra reizigersopbrengsten boven een bepaald plafond in een fonds terecht komen, van waaruit maatregelen worden bekostigd om de ambities van de Vervoerregio te realiseren en de kwaliteit van de dienstverlening richting reizigers te verbeteren. Hierbij kan het gaan om uitbreiding van het 'harde' OV-aanbod, maar ook om 'zachtere' kwaliteitsverbeteringen op het gebied van bijvoorbeeld toegankelijkheid, reisinformatie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen. Ook tariefacties in het kader van de betaalbaarheid, bijvoorbeeld gericht op kwetsbare doelgroepen, kunnen hieronder vallen.

#### **4.2.2 Aantrekkelijk openbaar vervoer**

Deze hoofdgave sluit aan bij **Ambitie 2**: OV als volwaardig alternatief voor de auto

Met het oog op de bereikbaarheid en leefbaarheid van het concessiegebied Amsterdam is het belangrijk dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor de (privé)auto is. De aantrekkelijkheid van het OV wordt bepaald door aspecten als beschikbaarheid (frequentie en bedieningsperiode), snelheid, betrouwbaarheid en robuustheid, gemak, en beleving en comfort.

#### *Beschikbaarheid (frequentie en bedieningsperiode)*

Om een aantrekkelijk alternatief voor de auto te zijn is het belangrijk dat het openbaar vervoer frequent rijdt. Hoge frequenties kunnen met name keuzereizigers verleiden om van het OV gebruik te maken. Het is echter niet mogelijk om overal en altijd HOV aan te bieden. We investeren daarom vooral in verbindingen waar veel reizigers profiteren van een hogere kwaliteit.

Naast een hoge frequentie vergroot een langere bedieningsperiode ook de aantrekkelijkheid van het OV. In een autoluwe stad met een 24-uurseconomie zoals Amsterdam is het gewenst om niet alleen van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat, maar ook in de nacht openbaar vervoer aan te bieden. In dat kader streven we bijvoorbeeld naar een doordeweeks nachtnet passend bij de grote stedelijke ontwikkelingen tijdens de komende periode (ook met het oog op het voorkomen van alcoholgebruik in het verkeer).

Daarnaast blijft maatwerk dat aansluit op de behoeften van specifieke groepen reizigers nodig, bijvoorbeeld in de vorm van hoogfrequente, gestrekte spitslijnen.

### *Snelheid*

Een ander aspect dat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het OV is de snelheid. Om het OV te kunnen laten concurreren met de (privé-)auto, zetten we in op het waar mogelijk verkorten van de reistijd met het OV, of zorgen we er ten minste voor dat de reistijd met het OV op belangrijke congestiegevoelige trajecten binnen het concessiegebied Amsterdam korter is dan die met de auto. Ruimtelijk en financieel gezien zal het echter niet mogelijk zijn om overal in het concessiegebied snel, hoogwaardig OV aan te bieden. Daarom zetten we, naast een aantal investeringen in infrastructurele maatregelen gericht op versnelling van het OV, vooral in op het beter benutten van bestaande infrastructuur om verbindingen met een aantrekkelijke reistijd te bieden. Waar mogelijk maken we gebruik van ondergrondse infrastructuur om de hinder op maaiveldniveau te beperken en om te anticiperen op de beweging naar 30 km/u in de stad.

### *Betrouwbaarheid en robuustheid*

Ook betrouwbaarheid en robuustheid zijn zeer bepalend voor de aantrekkelijkheid van het OV als reisalternatief. Voor reizigers is betrouwbaarheid naast veiligheid een basisvoorwaarde om van het OV gebruik te maken. Bij hoogwaardige en verbindende lijnen gaat het bij betrouwbaarheid met name om een stipte/regelmatige uitvoering van de dienstregeling; dit zorgt ook voor efficiënt vervoer van grote stromen reizigers door de regio/stad waardoor er meer mogelijkheden ontstaan om andere ambities te realiseren. Bij ontsluitende lijnen gaat het bij betrouwbaarheid veel meer om de zekerheid dat de bus of tram rijdt en niet te vroeg vertrekt.

Met deze gedifferentieerde benadering van het aspect betrouwbaarheid sluiten we zo goed mogelijk aan op de behoeften van reizigers die van de verschillende typen lijnen gebruik maken. In alle gevallen geldt daarbij dat een goede informatievoorziening bijdraagt aan de betrouwbaarheid van het OV: wanneer reizigers tijdig geïnformeerd worden dat hun rit uitvalt of later vertrekt, kunnen zij hun reisplan nog aanpassen door voor een ander vervoersmiddel of een andere lijn te kiezen of op een ander moment te vertrekken waardoor zij niet onnodig bij een halte hoeven te wachten. Deze informatie is ook belangrijk voor reizigers met een beperking omdat zij niet op elke halte kunnen uitstappen zolang nog niet alle haltes toegankelijk zijn.

### *Gemak*

Aantrekkelijk OV betekent ook een zo gemakkelijk mogelijke reis. Bij gemak gaat het om aspecten zoals reizigersinformatie, een intuïtieve overstap, ticketing en betaling en dergelijke. Verplaatsing in de belevingswereld van reizigers is daarbij nodig om de reis vanuit gebruikersperspectief zo makkelijk mogelijk te maken.

### *Beleving en comfort*

Wanneer de basisvoorwaarden (veilig en betrouwbaar) voldoende zijn ingevuld, gaan aspecten zoals beleving en comfort een rol spelen bij de keuze om van het OV gebruik te maken. Aspecten als een prettige overstap, een prettige en goed beschutte halte, voorzieningen op metrostations en in voertuigen en een goede zitplaats maken het verschil tussen goed OV op papier en een fijne beleving in de praktijk. We hanteren de in de OV-sector veelgebruikte klantwensenpiramide als afwegingskader om te bepalen aan welke aspecten we prioriteit geven als het gaat om het verbeteren van de beleving van en het comfort voor reizigers.

### 4.2.3 Veilig openbaar vervoer

Deze hoofdpogave sluit aan bij **Ambitie 4**: Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving

Veiligheid in en rond het openbaar vervoer is een belangrijk onderwerp. Een gevoel van (sociale) veiligheid is naast betrouwbaarheid voor reizigers een basisvoorwaarde om van het OV gebruik te maken. Waarborgen van de veiligheid is daarom ook voor de komende periode een belangrijke opgave.

#### *Sociaal veilig*

Reizigers en personeel moeten veilig kunnen reizen en werken en zich ook veilig voelen in het OV. Hoewel GVB dit niet alleen kan, vervult zij een belangrijke rol als het gaat om het in stand houden en verbeteren van de sociale veiligheid. Samenwerking en informatie-uitwisseling met andere bij de sociale veiligheid in en rond het OV betrokken partijen is daarbij belangrijk evenals een informatie-gestuurde aanpak. Met dit laatste doelen we op inzet van Service- en Veiligheidsmedewerkers die per locatie, tijdstip en over de verschillende vervoerwijzen varieert en die is gebaseerd op informatie over incidenten (zowel eigen informatie als informatie die GVB van andere betrokken partijen ontvangt). Om dit goed te kunnen doen is het belangrijk dat reizigers en personeel alle incidenten waar zij tijdens hun reis/werk mee te maken krijgen melden.

#### *Fysiek veilig*

De ambitie is om het aantal ernstige verkeersslachtoffers richting 2050 (vrijwel) tot nul te reduceren. Om dit te realiseren is extra aandacht nodig voor veiligheidsverhogende maatregelen zoals trainingen voor (rijdend) personeel gericht op veilig rijgedrag en inzet van veilige voertuigen met waar mogelijk gebruik van rijtaak-ondersteunende innovaties en snelheidsbegrenzing.

#### *Data- & cybersecurity*

Informatie speelt een steeds belangrijker rol in onze maatschappij. Ook in het OV beschikken we over steeds meer gegevens en met deze gegevens zijn we in staat om het aanbod beter aan te laten sluiten op de behoeften van de diverse groepen reizigers. Dit draagt bij aan een goed werkend OV-systeem. Onze insteek daarbij is om deze gegevens zoveel mogelijk in de vorm van openbare data breder beschikbaar te stellen. Vanzelfsprekend gaan we daarbij zorgvuldig en binnen de beperkingen vanuit wet- en regelgeving met persoonsgegevens om. Van GVB verwachten we eenzelfde instelling en aandacht voor een betrouwbare, transparante en veilige toepassing van digitale systemen in voertuigen en digitale klantsystemen.

### 4.2.4 Duurzaam openbaar vervoer

Deze hoofdpogave sluit aan bij **Ambitie 4**: Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving

Ons klimaat verandert in rap tempo, de biodiversiteit gaat in hoog tempo achteruit en onze grondstoffen raken uitgeput. Met het OV hebben we al grote stappen gezet richting een CO<sub>2</sub>-neutraal systeem in 2025. Maar duurzaam openbaar vervoer omvat meer aspecten, zoals het verlagen van het gebruik van fossiele brandstoffen en grondstoffen, het voorkomen van een verslechtering van de biodiversiteit en het verminderen van de milieu-impact in brede zin (stikstof, geluid, trillingen, et cetera).

### *Beperking energiegebruik en uitstoot*

In lijn met het Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer is het de bedoeling dat het OV in het concessiegebied Amsterdam volledig met zero-emissievoertuigen wordt uitgevoerd. Alleen voor voertuigen waarvoor nog geen redelijk zero-emissie alternatief beschikbaar is, is het gebruik van biodiesel nog tijdelijk toegestaan. Ten aanzien van de inzet van zero-emissievoertuigen is een voorwaarde dat alleen gebruik wordt gemaakt van 100% hernieuwbare energie die in Nederland wordt opgewekt (bijvoorbeeld door het potentieel van zonnepanelen op daken en stallingen zoveel mogelijk te benutten). Aandachtspunt daarbij is het tegengaan van netcongestie bij een toenemende vraag naar elektriciteit, allereerst door het energieverbruik te verminderen, maar ook door bijvoorbeeld overtollige energie op te slaan of door te leveren en door medegebruik van laadinfrastructuur voor andere doeleinden/types voertuigen toe te staan.

### *Materialen*

Voor het openbaar vervoer moeten de principes van een circulaire economie centraal komen te staan. Beperking van het gebruik van primaire grondstoffen, stimulering van het hergebruik van materialen en verlenging van de waarde van materialen moeten de negatieve impact van het OV op ecologische systemen bij grondstofwinning en het productieproces minimaliseren.

### *Biodiversiteit*

Verslechtering van de biodiversiteit rondom de assets voor het OV moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Dit geldt zowel voor assets op het terrein van GVB als voor vervoersmiddelen en gebouwen en voorzieningen in de openbare ruimte zoals busstations enabri's.

### *Geluid en trillingen*

Met het oog op de gezondheid van inwoners in het concessiegebied Amsterdam is het van belang om geluids- en trillinghinder tot een minimum te beperken. Dit gaat verder dan het voldoen aan wet- en regelgeving en vraagt om samenwerking tussen GVB en andere betrokken partijen.

### *Klimaat adaptiviteit*

Klimaatveranderingen leiden tot extremere weersomstandigheden. Het is belangrijk dat het OV ook in die omstandigheden blijft rijden, mits dit veilig kan. Het OV-systeem, en daarmee GVB, moet dan ook zo goed mogelijk voorbereid zijn op dergelijke extreme omstandigheden. Het gaat daarbij niet alleen om het blijven functioneren van het OV-systeem zelf, maar ook om de betrouwbaarheid voor en het comfort van reizigers. Bij dit laatste gaat het bijvoorbeeld om het verstrekken van goede informatie of het bieden van hulp zoals het aanbieden van water op een hete dag.

## **4.2.5 Openbaar vervoer passend bij haar omgeving**

Deze hoofdgave sluit aan bij **Ambitie 3**: We bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkeling- en te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de ontwikkeling richting een meerkernige stad, en bij **Ambitie 4**: Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omgeving

Wegbeheerders zetten erop in om het mobiliteitsaanbod beter bij haar omgeving te laten passen. Zo stellen zij vanuit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid grenzen aan de (maximum)snelheid, waarbij in stedelijke gebieden 30 km/u steeds meer de norm wordt, en treffen zij maatregelen om het ruimtebeslag van de auto terug te dringen. Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam, zowel waar het gaat om de toekomstige rol van het OV binnen het mobiliteitssysteem (als aantrekkelijk alternatief voor de auto) als wat de

ontwikkelmogelijkheden en -richtingen voor het OV, mede in het licht van voorziene ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke inpassing en spreiding; zie ook paragraaf 5.3.1).

#### *Rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit van de toekomst*

De Vervoerregio zet samen met de concessiegemeenten in op het stimuleren van lopen, fietsen en gebruik van het OV (en andere vormen van publieke mobiliteit) ten koste van het (privé)autogebruik. We geven het OV ruim baan, maar niet ten koste van lopen en fietsen. Daarom streven we naar meer ruimte, oversteekmogelijkheden en voorrang voor lopen en fietsen. Op drukke plekken waar verblijven, lopen, fietsen en OV samen komen, kan het OV daardoor minder ruimte krijgen, terwijl we in gebieden waar het OV vooral met de (privé)auto om ruimte concurreert vaker prioriteit aan het OV geven. Vooral op trajecten waar we, met het oog op de gewenste beweging van de auto naar het OV, een kwaliteitsimpuls aan het (H)OV willen geven kan dit leiden tot meer en/of sneller OV.

Daarnaast zetten we in op een goede, makkelijke overstap tussen modaliteiten in het concessiegebied Amsterdam, waarbij we focussen op modaliteiten waarbij al sprake is van een goede onderlinge samenhang, zoals de overstap tussen fiets en trein, of waar we veel mogelijkheden zien om deze samenhang te verbeteren. Hieronder beschrijven we een aantal beoogde ontwikkelingen om de samenhang binnen het mobiliteitssysteem te versterken.

#### *Grote stations/stadshubs*

We zorgen dat er vanaf grote stations, zoals Centraal, Amstel, Sloterdijk, Bijlmer Arena, Zuid en metrostation Noord voldoende verbindingen zijn met de belangrijkste bestemmingen in het concessiegebied Amsterdam en we streven naar een breed aanbod aan deelmobiliteit. Daarbij geldt dat niet elke verbinding naar een groot station direct en/of hoogwaardig hoeft te zijn, omdat dat vanuit ruimtelijk perspectief niet altijd wenselijk is.

Vanuit ruimtelijke overwegingen zetten we sterk in op het aantakken van HOV-bussen uit de regio op trein- en metrostations. In hoeverre dit realiseerbaar is hangt uiteraard af van de beschikbaarheid van hoogwaardige verbindingen richting de vooroorlogse stad, zoals bij station RAI/Europaplein en metrostation Noord het geval is.

#### *Wijk- en buurthubs*

Op kleinere schaal zullen de komende jaren op wijk- en buurtniveau hubs gerealiseerd worden in het stedelijk weefsel. De kleinere buurthubs zullen primair dienen als plekken om deelmobiliteit aan te bieden. Bij grotere wijkhubs zal sprake zijn van een breed aanbod aan vervoersvormen, waarvan het OV onderdeel hoort te zijn (of nog beter is om ervoor te zorgen dat hubs nabij het OV worden gerealiseerd). Daarmee maken deze wijkhubs de overstap van deelmobiliteit op OV en vice versa mogelijk.

#### *P+R-locaties/regiohubs*

We zetten erop in dat mensen steeds verder parkeren van de drukte in en rond stedelijke centra. We willen dat mensen die met de auto naar het concessiegebied Amsterdam komen eerder overstappen op het OV, te weten op zogenoemde P+R-locaties of regiohubs. Dit moet het doorrijden tot in de stedelijke centra verminderen en kan het OV-gebruik in het concessiegebied ten goede komen. Vanuit verstedelijkingsperspectief kan het daarnaast wenselijk zijn om bewonersparkeren (of deelauto's) op afstand te stimuleren en te zorgen dat het OV dit op een betaalbare manier faciliteert. Dit betekent dat P+R-locaties zoals het Olympisch Station op termijn veranderen van een hub voor bezoekers naar een stadshub voor bewonersparkeren in een autoluwe stad, terwijl bezoekers van de stad parkeren bij een regiohub.

### *Combinatie OV en fiets*

De combinatie van (hoogwaardig) OV en fiets kan zeer sterk zijn, zoals het succes van de OV-fiets en de vele tienduizenden fietsparkeerplekken op stations al hebben bewezen. We zien echter nog een aantal grote kansen op dit vlak. Ten eerste zien we mogelijkheden voor het aanbieden van deelfietsen op metrostations, zoals Burg. de Vlugtlaan of Gaasperplas. Daarnaast zien we mogelijkheden op het gebied van fietsparkeren bij hoogwaardige bus- en traminfrastructuur om zo het invloedgebied van HOV te vergroten. Ten slotte draagt het verbeteren van de fietsinfrastructuur rondom belangrijke OV-haltes bij aan een goede overstap.

### *Combinatie OV en lopen*

Een niet te onderschatten modaliteit in combinatie met OV is lopen: bij de meeste reizen met het OV lopen reizigers naar de OV-halte en naar hun bestemming. Een prettige, veilige en directe looproute naar OV-haltes is dan ook een belangrijke voorwaarde voor een goedwerkend OV-systeem.

### *Ruimtelijke inpassing en aansluiting*

Goed openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling en de kwaliteit van het stedelijk leven, maar past niet altijd in het stedelijk weefsel. Om deze reden sturen wij er enerzijds op dat er tijdig voldoende OV is om ruimtelijke ontwikkelingen in het concessiegebied Amsterdam te faciliteren en proberen wij anderzijds de ruimtelijke impact van het OV zo klein mogelijk te houden en het OV vooral op plekken te laten rijden waar de overlast beperkt en/of beheersbaar is.

### *Vroegtijdige ontsluiting grote nieuwbouwlocaties*

De komende decennia zullen er in Amsterdam, Diemen en Duivendrecht vele tienduizenden of mogelijk zelfs honderdduizend(en) woningen gebouwd worden (zie ook paragraaf 5.3.1). In veel gevallen wordt voor de nieuwe woningbouwlocaties van een zeer lage parkeernorm uitgegaan. Dit stelt hoge eisen aan de loop- en fietsinfrastructuur, maar zeker ook aan het OV-aanbod. Omdat niet elke verplaatsing te voet of met de fiets gemaakt kan worden, zorgen we dat de grote nieuwbouwlocaties in een zeer vroegtijdig stadium een directe OV-verbinding met een HOV-halte krijgen. In algemene zin verschuiven we het zwaartepunt van het OV-aanbod meer naar buiten de ring.

### *(H)OV-verbindingen naar belangrijke kernen (meerkernigheid)*

De ruimtelijke ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam zijn erop gericht toe te groeien naar een meerkernige stad in 2050. De Amsterdamse Poort, het Osdorpplein en het Buikslotermeerplein zullen belangrijke kernen worden in het concessiegebied Amsterdam. We zetten daarom extra in op de bereikbaarheid van deze kernen met het OV vanuit het hele stadsdeel, op hoogwaardige tangentverbindingen (zoals Osdorpplein-Sloterdijk) en op goede aansluitingen van de (boven)regionale en lokale netwerken op deze verbindingen.

### *Ruimtelijke spreiding van de vervoersvraag*

Om te zorgen dat iedereen voldoende mobiel is en de drukte in de centrumgebieden te verminderen, zetten we in op een spreiding van de vervoersvraag door de stad. Dit betekent dat we de groeiende vraag naar OV vooral faciliteren in en rond de nieuwbouwggebieden en de naoorlogse stad, en dat we in de vooroorlogse stad inzetten op lopen en fietsen en het benutten van het metronetwerk. Dit betekent dat meer reizigers zullen moeten overstappen op de frequent(er) rijdende metro, waarbij we oog hebben voor de kwaliteit van de verbindingen naar de metrostations.

Mede door de ontwikkeling om de maximumsnelheid op veel wegen naar 30 km/u te verlagen, zullen we duidelijke keuzes moeten maken op welke trajecten we HOV kunnen en willen bieden. In delen van de naoorlogse stad zijn er wellicht nog mogelijkheden om nieuwe HOV-trajecten te realiseren, maar in de

vooorlogse stad zal vooral gekeken moeten worden naar het bundelen van lijnen op HOV-trajecten en het maximaal benutten van de restcapaciteit van bestaande (H)OV-infrastructuur.

Dit alles mag niet ten koste gaan van de fijnmazigheid. We streven ernaar de fijnmazigheid van het OV in de vooroorlogse stad zoveel mogelijk in stand te houden, maar zetten erop in om de frequentie van bovengrondse lijnen in drukke gebieden niet te verhogen en soms zelfs te verlagen, om de overlast van het OV in smalle straten te verminderen.

#### *Spreiding van de vervoersvraag in de tijd (spitsmijden)*

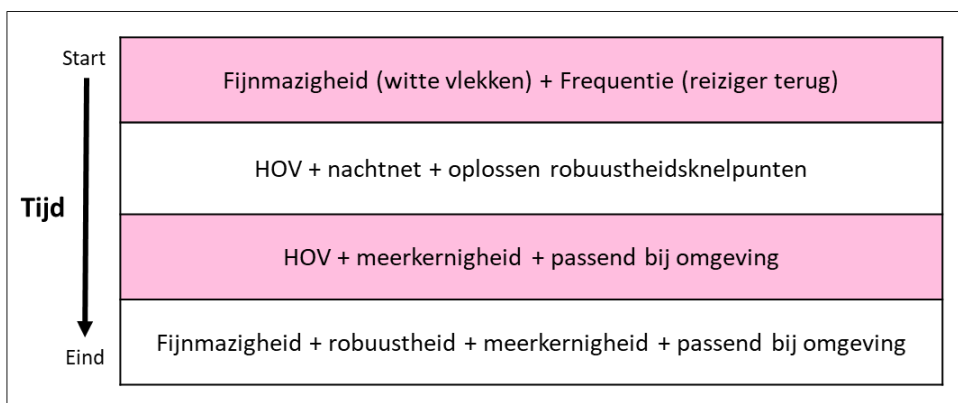
Het gebruik van het OV in de hyperspits is heel groot. Op sommige plekken (met name voor metro en trein) is de maximale capaciteit van het netwerk bereikt. Daarnaast is de (hyper)spits kostbaar, omdat veel investeringen in infrastructuur, activa (trams, metro's en bussen) en personeel worden afgestemd op de piekvraag. Met de verwachte toename van het OV-gebruik als gevolg van verduurzaming en verstedelijking zal de druk tijdens de hyperspits toenemen. De uitdaging is om met de bestaande capaciteit zo goed mogelijk in de verovervraag te voorzien; maar ook om de (hyper)spits te verminderen/spreiden, zodat er minder in infrastructuur, activa en personeel geïnvesteerd hoeft te worden. Voor dit laatste zijn meerdere mogelijkheden, zoals kortingen in de daluren, prikkels om tegen de dominante spitsrichting in te reizen, of het voeren van gesprekken met onderwijsinstellingen over (kleine) aanpassingen in het lesrooster.

### 4.3 REALISATIE AMBITIES EN HOOFDOPGAVEN IN DE TIJD

Financiële onzekerheden na de coronapandemie (zie paragraaf 3.2.5) in combinatie met het feit dat de financiële middelen die de Vervoerregio van het Rijk ontvangt niet meegroeien met een toename van het productieniveau (zie paragraaf 3.1.1) maken dat de in de vorige paragrafen beschreven ambities en hoofdogaven zeker niet allemaal in de eerste jaren van de nieuwe concessie gerealiseerd kunnen worden. Dit maakt een fasering in de realisatie van ambities en hoofdogaven noodzakelijk, om ervoor te zorgen dat de focus bij de start en tijdens de looptijd van de concessie steeds ligt op de ambities/hoofdonderwerpen die op dat moment prioriteit hebben.

#### 4.3.1 Realisatie van de vervoerkundige ambities

Figuur 5 toont de fasering in het herstel/de uitbreiding van het OV-aanbod tijdens de looptijd van de concessie. Merk daarbij op dat de fasen elkaar sneller kunnen opvolgen op het moment dat er meer middelen beschikbaar komen voor de doorontwikkeling van de concessie, bijvoorbeeld omdat reizigers sneller/massaler naar het OV terugkeren dan verwacht. De Vervoerregio wil als instrument voor doorontwikkeling een kwaliteitsfonds (zie paragraaf 7.4) in het leven roepen. Ook in die situatie schept de fasering duidelijkheid wat betreft de doelen waarvoor de extra middelen worden ingezet.



**Figuur 5** - Fasering herstel/uitbreiding OV-aanbod

### **Start nieuwe concessie**

Bij de start van de concessie willen we zorgen dat het OV-aanbod in elk geval aansluit bij het niveau van de Vervoerplannen 2023 en 2024. We zien dit als het minimumniveau en hopen bij de start van de nieuwe concessie zelfs een kleine 'plus' te realiseren. Van daaruit willen we het OV-aanbod tijdens de nieuwe concessie verder opbouwen, afhankelijk van de ontwikkeling van het aantal reizigers (en -opbrengsten).

#### **Fase 1**

Met het oog op de fijnmazigheid van het netwerk willen we in de eerste fase van de concessie investeren in betere bediening van enkele 'witte vlekken' verspreid over het concessiegebied. Het gaat dan om gebieden waar de loopafstanden naar haltes relatief lang zijn en de beschikbaarheid van (directe) verbindingen relatief beperkt is. Tijdens een latere fase willen we waar nodig de fijnmazigheid in gebieden in Amsterdam Noord en buiten de A10 verder verbeteren.

Als het gaat om frequenties van lijnen focussen we in de eerste fase van de concessie met name op het terugwinnen van reizigers, waaronder in de spitsuren. In deze fase willen we spitsreizen niet ontmoedigen, maar in een latere fase zien we daar wel meer ruimte voor. In de volgende fasen van de concessie willen we het vervoeraanbod laten meegroeien met de vervoervraag. We verwachten onder meer een toename van de reizigersvraag door de geplande autoluw-maatregelen in Amsterdam en geplande gebiedsontwikkelingen.

#### **Fase 2**

Na de eerste fase van de concessie zetten we (extra) in op enkele knelpunten op het gebied van de robuustheid van het OV-aanbod. Deze knelpunten betreffen gebieden waarvan de ontsluiting bij calamiteiten/verstoringen relatief kwetsbaar is, zoals op IJburg. Op termijn willen we overal in het concessiegebied zorgen voor een robuuste meezijdige ontsluiting waar dat kan en past. Tijdens deze tweede fase zien we door de toegenomen reizigersopbrengsten ook mogelijkheden om het HOV-netwerk en het nachtnet te versterken. Bij het nachtnet ligt de focus op verbindingen die van belang zijn voor werknemers die tijdens of in de randen van de nacht moeten reizen, zoals bijvoorbeeld personeel van ziekenhuizen, Schiphol en overige (concentraties van) bedrijven die werken met nacht-/ploegendiensten, in lijn met de ambitie voor een meer inclusief mobiliteitssysteem.

#### **Fase 3**

Tijdens de derde fase komt het accent meer te liggen op het laten meegroeien van het OV-aanbod met ruimtelijke ontwikkelingen. In de loop van de concessie krijgt de ontwikkeling richting een meerkernige stad naar verwachting steeds meer vorm. Hier sluiten we met het OV-aanbod op aan, zodat we deze ontwikkeling als een wisselwerking verder kunnen stimuleren. Daarnaast willen we samen met de concessiegemeenten als beheerders van de openbare ruimte zorgen dat het OV goed past bij de omgeving waar het rijdt. In de eerste fasen van de concessie ligt de focus nog vooral op het ruimte maken voor lopen, fietsen en OV ten koste van de auto. Op de langere termijn kan soms ook gekozen worden om op bepaalde routes meer ruimte te maken voor lopen en fietsen ten koste van het OV. Voorwaarde hiervoor is wel dat de OV-reizigers over goede alternatieven beschikken, bijvoorbeeld door het OV te bundelen op de overgebleven corridors (met prioriteit voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV) en/of door de restcapaciteit van de metro te benutten, door het vervoeraanbod goed op de metro te laten aansluiten.

#### **Fase 4**

Zoals beschreven willen we in de eerste fase van de nieuwe concessie al een beperkt aantal enkele 'witte vlekken' qua fijnmazigheid oplossen. Tijdens de vierde fase willen we waar nodig en haalbaar de fijnmazigheid in gebieden in met name Amsterdam Noord en buiten de A10 verder verbeteren. Daarnaast gaan we door op de tijdens de vorige fasen ingeslagen weg, en werken we breed aan een verdere verbetering van de kwaliteit van het netwerk voor alle (potentiële) reizigers. Daarmee gaat deze



laatste fase vloeiend over in de ‘reguliere’ doorontwikkeling van het OV in de concessie, via het proces van samenwerking met alle partners dat wordt beschreven in hoofdstuk 7.

#### 4.3.2 Realisatie van overige (niet vervoerkundige) ambities

Voor de overige ambities - die niet direct zijn gerelateerd aan de omvang van het OV-aanbod - geldt dat de Vervoerregio samen met haar partners stevig blijft inzetten op verbeteringen. Hieronder is een beknopte toelichting weergegeven voor de belangrijkste onderwerpen (zie tabel 3).

Onderwerp	Subonderwerp	Focus
<b>Inclusief OV</b>	Toegankelijkheid	We blijven investeren in toegankelijke haltes en looproutes. Daarbij willen we het aandeel toegankelijke haltes geleidelijk laten toenemen van de huidige 27% naar circa 60% richting 2030. Bij de keuze van aan te passen haltes focussen we op goede overstappen tussen lijnen en op de onderlinge bereikbaarheid van wijken binnen het concessiegebied via toegankelijke (overstap)haltes.
	Betaalbaarheid	We onderzoeken de mogelijkheden en voordelen van een aangepast tariefsysteem met vormen van tariefdifferentiatie. Uitgangspunten daarbij zijn dat de reiskosten voor de totale groep reizigers gemiddeld gelijk blijven, dat de toename van reiskosten voor individuele reizigers binnen een acceptabele marge blijven en dat de totale opbrengsten voor de vervoerders gelijk blijven.
	Begrijpelijkheid	We willen dat GVB investeert in betere en meer begrijpelijke informatie, communicatie en bejegening van reizigers. We denken hierbij bijvoorbeeld aan instap- en/of overstaphulp.
<b>Aantrekkelijk OV</b>	Aantrekkelijke overstap	We blijven investeren in duidelijke en veilige looproutes naar en tussen haltes en stations, in wayfinding op knooppunten, en in goede aansluitingen tussen bus, tram, metro en trein.
	Comfortabel reizen	We willen dat GVB samen met ons investeert in een optimale reizigersbeleving van voertuigen, haltes en knooppunten. De kern hiervan is dat reizigers het OV meer gaan ervaren als ‘premium product’ dat qua prettige en comfortabele ervaring kan wedijveren met andere vervoermiddelen.
<b>Veilig OV</b>	Verkeersveiligheid	We werken samen met concessiegemeenten en GVB aan een verkeersveilig functioneren van het OV in de openbare ruimte, zowel voor reizigers als voor andere gebruikers van de openbare ruimte. De infrastructuur en frequentie en de snelheid van voertuigen moet passend zijn bij de omgeving waar het OV rijdt.
	Sociale veiligheid	We werken samen met GVB en andere verantwoordelijke partijen aan een sociaal veilig en uitnodigend OV, waarin reizigers zich veilig voelen en dat zij op alle plaatsen en tijdstippen willen en durven gebruiken.
<b>Duurzaam OV</b>		We zetten samen met GVB en de voor de infrastructuur verantwoordelijke partijen in op verduurzaming van het OV. Dit o.a. volgens de landelijke afspraken. Het gaat om beperking van energieverbruik, uitstoot, materialen en grondstoffen, biodiversiteit, geluid, trillingen en klimaatadaptiviteit.

**Tabel 3** - Focus overige ambities en hoofdopgaven

## 5 BELEIDSCONTEXT, FINANCIËLE KADERS EN RAAKVLAGGEN CONCESSIE AMSTERDAM 2025

### 5.1 BELEIDSKADER MOBILITEIT

Parallel aan de concessieverlening Amsterdam werkt de Vervoerregio aan een nieuw Beleidskader Mobiliteit dat richtinggevend is voor de inhoud van het Programma van Eisen en andere concessie-documenten. Met het oog op de leesbaarheid wordt in het vervolg van dit document met “het nieuwe Beleidskader” gerefereerd op het Beleidskader Mobiliteit-in-wording. De planning is dat het nieuwe Beleidskader in oktober 2023 ter vaststelling wordt aangeboden aan de Regioraad. Binnen de Vervoerregio heeft de afgelopen maanden een nauwe afstemming plaatsgevonden tussen de projectteams “Concessieverlening Amsterdam” en “Beleidskader Mobiliteit” om ervoor te zorgen dat de inhoud van beide projecten optimaal op elkaar aansluiten.

In het nieuwe Beleidskader benaderen we mobiliteit breder dan voorheen en veranderen de doelen en opgaven. De kern van het nieuwe Beleidskader is dat een goed ingericht mobiliteitssysteem bijdraagt aan een krachtige en aantrekkelijke regio om te wonen, werken en recreëren. Daarmee wordt het mobiliteitssysteem een middel om onze brede welvaart te vergroten. De doelen en opgaven volgens het nieuwe Beleidskader hebben betrekking op de volgende vijf samenhangende thema's en ambities:

- **Bereikbaarheid:** We streven ernaar dat iedereen binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten, met zo weinig mogelijk inspanning en op een prettige manier de plaatsen kan bereiken waar men zich kan ontplooiën.
- **Inclusiviteit:** We vinden dat iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol.
- **Duurzaamheid:** We zetten de komende jaren grote stappen naar een mobiliteitssysteem met een neutrale ecologische impact in 2050 onder meer met CO<sub>2</sub>-neutraal OV in 2025 en opwekking van duurzame energie.
- **Verkeersveiligheid:** We willen zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen en willen op weg daar naartoe in 2030 een trendbreuk bereiken, namelijk van een stijging naar een daling van het aantal verkeersslachtoffers.
- **Gezondheid:** We moedigen mensen aan om te kiezen voor lopen en fietsen, en we werken toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.

De Vervoerregio werkt met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en enkele thema-gebonden uitvoeringsprogramma's (onder meer Schoon & Duurzaam en Inclusieve Mobiliteit) jaarlijks aan projecten om de beleidsdoelen uit het huidige Beleidskader te realiseren. Na de beoogde vaststelling van het nieuwe Beleidskader in oktober 2023 volgt een implementatiefase waarin we nagaan hoe de vernieuwde beleidsdoelen doorwerken in de programma's en projecten die we uitvoeren. Voor sommige thema's gaan we ook nieuwe beleidsuitwerkingen opstellen om de doelen uit het nieuwe Beleidskader te concretiseren.

Om de bijdrage van het mobiliteitssysteem aan de brede welvaart in de regio te optimaliseren, hanteert de Vervoerregio de volgende principes die aansluiten op de vijf genoemde thema's:

- De mens als startpunt voor comfortabel en ontspannen reizen: reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken.
- STOMP (Stappen – Trappen – OV - MaaS – Privéauto) is de basis: we maken, naast niet-reizen (thuiswerken) of op een ander moment reizen, de vervoersopties die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn, makkelijker en aantrekkelijker. Ook verduurzamen we de voertuigen zelf
- Per gebied (van hoogstedelijk tot landelijk) kan de oplossing verschillen: ieder gebiedstype vraagt om een invulling van het STOMP-principe die het best passend is bij de inwoners en bezoekers van een gebied. We geven hen keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen.
- Mobiliteit en ruimte versterken elkaar: een goede ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte bepalen mede hoe mensen kunnen en willen reizen.

De Vervoerregio werkt met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en enkele thema-gebonden uitvoeringsprogramma's (o.a. Schoon & Duurzaam en Inclusieve Mobiliteit) jaarlijks aan projecten om de beleidsdoelen uit het huidige Beleidskader te realiseren. Na vaststelling van het nieuwe Beleidskader volgt een implementatiefase waarin we nagaan hoe de vernieuwde doelen en opgaven doorwerken in de programma's en projecten die we uitvoeren. Voor sommige thema's gaan we ook nieuwe beleidsuitwerkingen opstellen om de doelen uit het nieuwe Beleidskader te concretiseren.

Om de ambities uit het nieuwe Beleidskader te realiseren, werken we onder meer toe naar een gelaagd en samenhangend systeem van publieke mobiliteit in het concessiegebied Amsterdam dat alle openbaar toegankelijke vervoermiddelen omvat. In bijlage 1 wordt dit systeem nader beschreven.

## 5.2 FINANCIËLE KADERS

### 5.2.1 Lange termijn financieel perspectief

Vertrekpunt voor de concessieverlening zijn de financiële middelen die Vervoerregio in haar meerjarenraming voor de concessie Amsterdam heeft opgenomen. Figuur 4 toont dat het in de periode 2025-2040 om een totale jaarlijkse subsidie van gemiddeld € 180 miljoen gaat, waaronder extra middelen gereserveerd vanuit de herijking en herstelplannen om te voorkomen dat de naweën van de coronapandemie ten koste gaan van de omvang van het OV-aanbod bij de start van de nieuwe concessie.

Kaders financiën nieuwe concessie gebaseerd op ontwerp begroting 2024 bedrage x € 1 miljoen, op prijspeil 2023	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Exploitatiesubsidie	-25	-28	-31	-34	-37	-40	-43	-46	-49	-52	-55	-58	-61	-64	-67	-70
Subsidie Sociale Veiligheid	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Gereserveerd voor bonus uitbetaling	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gereserveerd vanuit Herijking 2019	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Gereserveerd voor Herstelplannen (Bestuursakkoord)*	12	9	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaallastensubsidie Strategische Activa**	39	45	35	42	44	46	49	48	49	52	70	64	53	49	45	44
<b>Subtotaal voor concessie Amsterdam Exploitatie, Soc. Veiligheid en Strat. Activa</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>4</b>
Bijdrage Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur	134	134	132	132	132	132	132	159	154	154	154	154	154	154	154	154
<b>Totaal gereserveerd tbv concessie Amsterdam</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>172</b>	<b>173</b>	<b>169</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>191</b>	<b>184</b>	<b>184</b>	<b>199</b>	<b>190</b>	<b>176</b>	<b>169</b>	<b>162</b>	<b>158</b>

\*: gedeelte t.b.v. concessie Amstelland-Meerlanden kan uit resterend budget 2024 gefinancierd worden

\*\* : dit betreft een subsidie voor de daadwerkelijke kapitaallasten in enig jaar (dit bedrag wordt dan ook niet geïndexeerd)

**Figuur 4** - Gereserveerde middelen voor de concessie Amsterdam in de tijd

Met betrekking tot de opbouw van dit bedrag gelden de volgende opmerkingen:

- De toename in 2032 bij de post beheer en onderhoud infrastructuur gaat uit van de veronderstelling dat vanaf dat jaar het vervangingsonderhoud van de Noord/Zuidlijn aan de orde is.
- De negatieve exploitatiesubsidie (ofwel: GVB betaalt de Vervoerregio een prijs om de concessie te mogen uitvoeren) wordt met name verklaard door de eenmalige subsidie van € 600 miljoen die GVB in de jaren 2015-2019 heeft gekregen voor de boekwaarde en de aanschaf van strategische activa zoals trams en metro's en het besluit om de vergoeding van de kapitaallasten van aan te schaffen activa vanaf 2020 niet meer via de exploitatiesubsidie, maar apart te vergoeden (zie de regel Kapitaallastenvergoeding Strategische Activa). De ontwikkeling in de concessieprijs (toename van € 3 miljoen/jaar) is gebaseerd op continuering van de huidige afspraken dat de productie/kosten jaarlijks met 1% mogen stijgen terwijl de opbrengsten taakstellend met 2% stijgen.
- Bij de herijking 2019, die begin 2020 door het DB is vastgesteld, is een structureel bedrag vrijgefallen vanuit de subsidie aan GVB vanwege hogere gerealiseerde opbrengsten over de jaren 2016-2018. Dit bedrag is gereserveerd ter dekking van eventuele tekorten voortkomend uit de corona-problematiek.
- Daarnaast ontvangt GVB subsidie voor Sociale Veiligheid en zijn er bedragen voor bonussen gereserveerd.

Uitgangspunt voor de nieuwe concessie is dat de financiële afspraken die de Vervoerregio met GVB maakt, moeten passen binnen de kaders van de meerjarenbegroting. Een overweging daarbij kan zijn om een deel van de totale jaarlijkse subsidie uit latere jaren al in de eerste jaren van de nieuwe concessie in te zetten, waarbij het totale subsidiebudget voor de hele concessieperiode gelijk blijft (= zogenaamde kasschuif). Dit vergroot wel het financiële risicoprofiel voor de Vervoerregio (die in feite een 'hypotheek op de toekomst' neemt), terwijl de verwachting is dat een dergelijke kasschuif niet nodig zal zijn om bij start van de nieuwe concessie een qua omvang minimaal vergelijkbaar OV-aanbod aan te kunnen bieden als in de laatste jaren van de huidige concessie.

### 5.2.2 Financiële onzekerheden na corona

De coronapandemie heeft grote gevolgen gehad voor het openbaar vervoer in Nederland en dit geldt zeker voor het concessiegebied Amsterdam. Hoewel er al enige tijd geen beperkingen meer gelden om aan maatschappelijke activiteiten deel te nemen en daarvoor met het OV te reizen, ligt het aantal reizigers – en daarmee samenhangend ook de reizigersopbrengsten – nog steeds zo'n 10% à 15% lager dan pre-corona (2019). Dit terwijl de reizigersopbrengsten pre-corona de exploitatiekosten van de concessie (inclusief de kosten voor sociale veiligheid en de kapitaallasten van strategische activa) grotendeels dekten. De lagere reizigersopbrengsten leiden bij continuering van het huidige OV-aanbod tot een groot tekort op de begroting van GVB, waarvan in 2023 een deel (€ 26,5 miljoen) nog gedekt wordt door de TVOV-bijdrage van het Rijk.

Alle betrokken partijen werken daarom hard aan herstel, maar het is de vraag of en, zo ja, wanneer de reizigers(opbrengsten) in het concessiegebied Amsterdam weer op het niveau van 2019 liggen en hoe de verdere ontwikkeling eruit zal zien. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat het aantal reizigers in het Amsterdamse OV weer snel zal toenemen. We doelen dan vooral op:

- Ontwikkelingen in de stad op het gebied van woningbouw en arbeidsplaatsen;
- Beleid van de gemeente Amsterdam gericht op het autoluw maken van de stad;
- Verwachtingen ten aanzien van (het herstel van) de economie en het toerisme.

Er zijn ook redenen om aan te nemen dat het herstel van het aantal reizigers minder snel verloopt dan eerder gedacht, namelijk:

- Tijdens de coronapandemie hebben veel mensen ervaren dat (gedeeltelijk) thuiswerken voor hen een goed alternatief is voor het dagelijks naar kantoor gaan;
- In het onderwijs en andere sectoren zijn de mogelijkheden voor digitale communicatie/interactie toegenomen waardoor de noodzaak om op locatie lessen te volgen is afgenomen;
- Beleid van de gemeente Amsterdam dat is gericht op het inperken/reguleren van het toerisme, vooral voor bepaalde doelgroepen.

Deze en andere ontwikkelingen zorgen juist voor minder snelle toename van het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten. Daarbovenop kan de invoering van de nieuwe betaalwijze met bankpas of creditcard (OVpay) in het OV nadelig voor de reizigersopbrengsten uitvallen. Vooral incidentele reizigers (waaronder dagjesmensen, toeristen) kopen niet langer de relatief duurdere uur-, dag- of weekkaarten, terwijl deze kaartsoorten pre-corona een belangrijk deel van de totale reizigersopbrengsten binnen het Amsterdamse OV vormden.

Hoewel we dus te maken hebben met een behoorlijke onzekerheid over de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten verwachten we dat de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten in combinatie met de extra middelen die de Vervoerregio in haar meerjarenraming heeft gereserveerd het mogelijk maakt om bij de start van de nieuwe concessie een qua omvang minimaal vergelijkbaar OV-aanbod te kunnen bieden als in de laatste jaren van de huidige concessie. En door kritisch naar de opzet van het OV-aanbod te kijken is het wellicht zelfs mogelijk om bij start van de nieuwe concessie het OV-aanbod te vergroten en daarmee een eerste stap te zetten op weg naar de realisatie van de ambities ten aanzien van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam (zie paragraaf 4.1).

### 5.2.3 Marktconforme opzet en uitvoering vereist

Gelet op de onzekerheden over de hoogte en ontwikkeling van de reizigersopbrengsten en de recente prijsstijgingen is het belangrijk om de concessie Amsterdam op een slimme en efficiënte wijze op te zetten en uit te voeren. Dit is ook belangrijk omdat de huidige systematiek er niet in voorziet dat de middelen die de Vervoerregio van het Rijk ontvangt meegroeien met een toename van de productieomvang, bijvoorbeeld als gevolg van een areaaluitbreiding. Een slimme en efficiënte opzet en uitvoering is dan ook noodzakelijk met het oog op de realisatie van de ambities voor het openbaar vervoer zoals benoemd in het volgende hoofdstuk. Daarnaast schrijft de PSO-verordening voor dat de Vervoerregio bij het inbesteden van een concessie een toets op marktconformiteit moet uitvoeren.

Om te bepalen in hoeverre de concessie Amsterdam slim, efficiënt en marktconform is opgezet en wordt uitgevoerd, zetten we allereerst de huidige concessie Amsterdam af tegen de recent aanbestede en gegunde concessie Zaanstreek-Waterland en de inbestede concessies Haaglanden Stad en Rotterdam (= interne marktconformiteitstoets). De Vervoerregio maakt voor deze interne marktconformiteitstoets mede gebruik van het kostenkengetallen rapport Openbaar Vervoer van CROW. Door het Programma van Eisen voor de concessie Zaanstreek-Waterland als uitgangspunt voor het Programma van Eisen voor de concessie Amsterdam te nemen, kan al een zekere mate van marktconformiteit van de concessie worden gewaarborgd. In aanvulling daarop wordt in de maanden mei tot en met augustus 2023 een extern marktconformiteitsonderzoek uitgevoerd. De opdrachtformulering hiervoor hebben de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam en GVB gezamenlijk bepaald. De (vertrouwelijke) resultaten hiervan zijn conform planning in augustus 2023 bekend.

Wij baseren de (financiële) afspraken in de concessie Amsterdam mede op de resultaten van bovengenoemde onderzoeken. De Vervoerregio monitort tijdens de looptijd van de concessie de mate van marktconformiteit aan de hand van nog te formuleren KPI's, onder andere op grond van de jaarlijkse verantwoording van GVB. We stellen daarom eisen aan (transparantie m.b.t.) de financiële data- en informatiedeling gedurende de looptijd van de concessie door GVB en maken afspraken over de precieze invulling hiervan.

### 5.3 RAAKVLAKKEN MET ANDERE PROJECTEN

De concessieverlening Amsterdam 2025 heeft raakvlakken met een groot aantal projecten/opgaven binnen en buiten het concessiegebied, zoals:

- Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Havenstad, IJburg II, Schinkelkwartier, Amstel III en Nieuwe Kern
- Infrastructurele projecten, zoals ZaanIJtangent, Zuidasdok, OV verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en OV verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centraal
- Aanschaf van nieuwe trams (17G) en metro's (M8)
- Verder toegankelijk maken van de OV-infrastructuur
- Diverse studies onder andere naar tariefsysteem (naar aanleiding van de invoering OVpay) en deelmobiliteit

In het vervolg van deze paragraaf lichten we voor een aantal ontwikkelingen toe wat hun impact op de concessie Amsterdam is en hoe wij hier bij de concessieverlening rekening mee zullen houden.

#### 5.3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Volgens een prognose van de gemeente telt Amsterdam in 2037 één miljoen inwoners, met verdere groei richting 2050. De toename van de bevolking gaat gepaard met een toename van het aantal woningen (+150.000 woningen tot 2050, door transformatie en verdichting) en de werkgelegenheid, en daarmee tot een toename van de vervoersvraag. Om de toename op te vangen vindt er veel gebiedsontwikkeling plaats de komende decennia, waaronder:

- **Havenstad.** Op het huidige industriegebied tussen Sloterdijk, het Westerpark en in Noord het Cornelis Douwesterrein en de Noorder IJ-plas is ruimte om volwaardige woon-werkwijken te bouwen met tot wel 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen. Voor deze wijken wordt rekening gehouden met één parkeerplaats per 5 woningen. Daarom is een hoogwaardig netwerk van goede en snelle bus- en tramverbindingen nodig, waaronder een nieuwe busverbinding tussen station Sloterdijk en Centraal Station (deze is naar verwachting in 2024 gerealiseerd) en het doortrekken van tramlijn 5. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheid om 'de kleine ring' te sluiten door metrostation Isolatorweg te verbinden met Amsterdam Centraal (project OV verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centraal).
- **IJburg fase II.** De tweede fase van IJburg is nu in ontwikkeling. In deze fase worden de eilanden Centrumeiland, Strandeiland en Buiteneiland ontwikkeld, aangelegd en gebruiksklaar gemaakt, waarbij met name op Centrumeiland en Strandeiland woningbouw is voorzien. Om deze woningen goed te ontsluiten zal er in 2025 een snelle busverbinding komen en aan het eind van dat jaar ook de IJtram.
- **Schinkelkwartier.** Schinkelkwartier verandert van een geïsoleerd werkgebied in een levendige stadswijk met 11.000 nieuwe woningen. Daarnaast komt er extra werkruimte en ruimte voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De wijk is met metrolijnen 50 en 51 goed verbonden met de metrostations Amsterdam Sloterdijk, Zuid, Amstel, Bijlmer Arena en Centraal station,

maar vanwege de ontwikkelingen is ook een snelle verbinding met Schiphol gewenst. In dat kader is een nieuwe busverbinding tussen Schinkelkwartier en Schiphol met nieuwe bushaltes voorzien.

- **Amstel III.** Het woongebied in Amsterdam Zuidoost wordt uitgebreid. Tot 2027 worden hier 10.000 kleinere stadswoningen gebouwd. Na 2027 kunnen hier nog eens 5.000 woningen bijkomen. De wijk is al goed ontsloten door verschillende buslijnen en metrolijnen 50 en 54, en Station Bijlmer Arena ligt in de buurt.
- **Nieuwe Kern.** In de gemeente Ouder-Amstel, tussen station Duivendrecht, de Johan Cruijff Arena, de A2 en het Amstel Business Park verrijst de komende jaren een nieuwe stadswijk met ongeveer 4.500 woningen en 250.000 vierkante meter voor bedrijven, horeca, kantoren en sportfaciliteiten. De wijk is al goed ontsloten door de treinstations Duivendrecht en Bijlmer Arena en de metrolijnen 50 en 54.

### 5.3.2 Infrastructurele projecten

Binnen en buiten het concessiegebied Amsterdam is een aantal infrastructuurprojecten in voorbereiding waar we bij de vormgeving van de concessie Amsterdam 2025 rekening mee zullen moeten houden. Enerzijds omdat tijdens de voorbereiding en uitvoering van deze projecten medewerking van GVB gewenst en noodzakelijk is en anderzijds omdat realisatie van deze projecten tot een wijziging van de scope van de concessie (kunnen) leiden. Op dit moment betreft dit in ieder geval de volgende infrastructuurprojecten:

- **ZaanIJtangent.** De ZaanIJtangent wordt onderdeel van R-net. Daarvoor is een aantal maatregelen voorzien om de verbindingen over deze corridor betrouwbaarder te maken. Dit wordt gedaan door grotendeels vrije busbanen te creëren en de herindeling van kruisingen waarbij ook verkeersregelinstanties worden aangepast.
- **Zuidasdok.** De infrastructuur ter hoogte van de Zuidas wordt ingrijpend aangepast. De A10 komt in het centrum van Zuid in een tunnel te liggen. Hierdoor ontstaat ruimte om het station Amsterdam Zuid uit te breiden met een tramstation en busstation. Deze moeten uiterlijk 2031 gereed zijn. Tram 25 heeft hier sinds kort al een tijdelijke halte.
- **OV verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.** Eind 2022 zijn afspraken gemaakt met het Rijk om de Noord-Zuidlijn door te trekken via Schiphol naar Hoofddorp. Deze verlenging moet andere verbindingen naar Station Schiphol Airport ontlasten. De start van de verlenging is gepland in 2028 en verwacht wordt dat de werkzaamheden ongeveer 10 jaar zullen duren.
- **OV verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centraal.** De gemeente Amsterdam wil graag dat de 'kleine ring' gesloten wordt door een metroverbinding tussen station Isolatorweg en Centraal station. Deze plannen zijn echter nog niet rond. Wel zijn er afspraken om de metro vanaf Isolatorweg verder door te trekken naar een nieuw metrostation Hemknoop, mede vanwege de ontwikkeling van Haven-Stad.

Deze projecten zijn cruciaal voor realisatie van woningbouwplannen en de mobiliteitstransitie zonder dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid.

### 5.3.3 Aanschaf van nieuwe trams (17G) en metro's (M8)

Tijdens de looptijd van de nieuwe concessie werken GVB en de Vervoerregio samen aan de instandhouding en modernisering van het materieel. Eind 2022 is de vlootstrategie tram vastgesteld, waarmee de gewenste flexibiliteit wordt gecreëerd om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen. Deze strategie bestaat eruit dat rond 2030 een eerste deel van de Combino-voertuigen (13G en 14G) vervangen wordt. Het tweede deel van de Combino-voertuigen volgt enkele jaren later. De aanbestedingsprocedures van de nieuwe trams voeren GVB en de Vervoerregio ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid uit.

Daarnaast heeft GVB 30 M7-voertuigen besteld waarvan de eerste voertuigen sinds februari inzetbaar zijn. Bij CAF kunnen tot november 2024 maximaal 30 voertuigen bij besteld worden. Momenteel werken GVB en de Vervoerregio aan een vlootstrategie voor de metro die als basis gaat dienen voor besluiten over het eventueel additioneel aanschaffen van extra M7-voertuigen, dan wel de aanschaf van de nieuwe M8-voertuigen ten behoeve van netwerkuitbreidingen (OV verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en OV verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centraal).

#### **5.3.4 Verder toegankelijk maken van de OV-infrastructuur**

Concessiegemeenten en de Vervoerregio zijn bezig om meer haltes toegankelijk te maken voor mensen met een fysieke of visuele beperking. De gemeente Amsterdam is hier vorig jaar mee begonnen en trekt daar dit en komend jaar weer 500.000 euro voor uit, dit wordt aangevuld met 500.000 euro per jaar vanuit de Vervoerregio. De doelstelling is dat voor 2026 meer dan de helft van de haltes en in 2030 63% van de haltes volledig toegankelijk zal zijn.



## 6 SCOPE CONCESSIE AMSTERDAM 2025

### 6.1 CONCESSIEGEBIED

Tijdens de voorbereiding van de inbesteding van de huidige concessie Amsterdam is een aantal alternatieven voor de op dat moment geldende afbakening van het concessiegebied Amsterdam onderzocht en afgewezen. Mede gelet op de recente gunning van de concessie Zaanstreek-Waterland die in december 2023 van start gaat, is er nu geen reden om de concessie-indeling nogmaals te heroverwegen. Het concessiegebied Amsterdam blijft bij de start van de nieuwe concessie daarom ongewijzigd en omvat het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel (ten oosten van de A2, met name de kern Duivendrecht).

Binnen het concessiegebied neemt de voormalige gemeente Weesp in ieder geval tot 15 december 2030 een aparte positie in. Dan loopt de huidige concessie Gooi en Vechtstreek af. Op 24 maart 2022 is deze gemeente gefuseerd met de gemeente Amsterdam en daarmee aan het concessiegebied Amsterdam toegevoegd. In het Programma van Eisen voor het concessiegebied Gooi en Vechtstreek waar Weesp daarvoor deel van uitmaakte is echter expliciet opgenomen dat een wijziging van gemeentegrenzen tijdens de looptijd van de concessie (bijvoorbeeld als gevolg van gemeentelijke herindeling), geen invloed heeft op de verantwoordelijkheid van de concessiehouder Gooi en Vechtstreek. Deze moet de huidige lijnen 106 en 110 dus blijven rijden en deze lijnen moeten door GVB worden gedoogd. Deze gedoogplicht geldt ook voor de huidige lijn 522 richting Weesp die door de concessiehouder provincie Utrecht wordt geëxploiteerd. Daarentegen rijdt de huidige door GVB geëxploiteerde lijn 49 richting Weesp na de fusie volledig binnen het concessiegebied Amsterdam.

Naast het recht, maar ook de plicht om openbaar vervoer per auto, bus, tram en metro in bovengenoemd concessiegebied te verrichten omvat de concessie Amsterdam tevens het recht, maar ook de plicht om een aantal concessiegrensoverschrijdende verbindingen te verrichten, waaronder de tramverbindingen richting Amstelveen. Hierbij geldt dat in geval van uitbreidingen van het tram- en/of metronetwerk buiten het concessiegebied Amsterdam (zie paragraaf 5.3.2) GVB het eerste exploitatierecht heeft; dit onder de voorwaarde dat de Vervoerregio en GVB overeenstemming bereiken over de voorwaarden waaronder het betreffende openbaar vervoer wordt uitgevoerd.

### 6.2 VERVOERSVORMEN

Zoals in paragraaf 5.1 is aangegeven (en in bijlage 1 nader is toegelicht) werken we toe naar een gelaagd en samenhangend systeem van publieke mobiliteit in het concessiegebied Amsterdam dat alle openbaar toegankelijke vervoermiddelen omvat. Om meerdere redenen kiezen we er daarbij voor om wat de afbakening van de concessie Amsterdam betreft aansluiting te houden bij de definitie van openbaar vervoer uit de Wet personenvervoer 2000. De concessie Amsterdam beperkt zich daarom tot het openbaar vervoer per auto, bus, tram en metro waarvoor geldt dat de Vervoerregio op grond van de Wet personenvervoer verplicht is de uitvoering via een concessie exclusief aan één vervoerder toe te wijzen. De andere vervoersvormen binnen het systeem van publieke mobiliteit regelen we buiten de concessie om<sup>2</sup>, zodat we meerdere (markt)partijen de mogelijkheid kunnen bieden om deze vervoersvormen aan te bieden. Dit vanuit de gedachte dat:

- De Wet personenvervoer 2000 geen ruimte biedt om een exclusief recht te verlenen voor andere vervoersvormen dan het openbaar vervoer.

---

<sup>2</sup> Uitzondering zijn eventuele door de Vervoerregio goedgekeurde buurtbusprojecten in het concessiegebied Amsterdam, een vorm van vrijwilligersvervoer die door GVB moet worden gefaciliteerd.

- Het MKB vanuit de aanbestedingswetgeving kansen moet krijgen om zich te ontwikkelen, hetgeen moeilijker wordt wanneer de concessiehouder een sterke concurrentiepositie/monopolie heeft als het gaat om het aanbieden van kleinschalige vervoersvormen.
- Wanneer meerdere vervoersvormen in één concessie worden ondergebracht het risico bestaat dat de concessiehouder zich vooral richt op die vervoersvorm(en) die de grootste omzet/het hoogste rendement opleveren (lees: het openbaar vervoer in plaats van de kleinschalige vervoersvormen).
- Een concessiehouder niet altijd over de specifieke kennis en ervaring beschikt die nodig is om een bepaalde kleinschalige vervoersvorm (lokaal) goed te organiseren en uit te voeren.

(Openbaar) vervoer over water maakt geen onderdeel uit van de concessie. De Vervoerregio ziet vervoer over water wel als een kansrijke oplossing als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer, vooral in gebieden waar dit OV niet (makkelijk) kan komen. Wij gaan samen met gemeenten en vaarwegbeheerders de mogelijkheden op dit terrein onderzoeken.

### 6.3 CONCESSIEDUUR

De Vervoerregio heeft op basis van een uitgebreide analyse mogelijke varianten voor de concessieduur voor de concessie Amsterdam 2025 geïnventariseerd. Vervolgens heeft de zij uitgangspunten bepaald om de varianten te kunnen beoordelen:

De te kiezen concessieduur dient maximaal bij te dragen aan een goed OV systeem voor reizigers en realisatie van de ambities en hoofdogaven van de Vervoerregio. Daarbij dient de gekozen concessieduur te kunnen rekenen op bestuurlijk en politiek draagvlak, te zorgen voor een financieel gezond OV-systeem dat past binnen de financiële kaders van de Vervoerregio, te voldoen aan de wettelijke voorwaarden en bij te dragen aan een goede relatie tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en aandeelhouder.

Uit de analyse is gebleken dat geen enkele variant maximaal scoort op alle uitgangspunten. De twee varianten die het meest voor de hand liggen in relatie tot de uitgangspunten zijn:

- een langjarige concessie, waarbinnen mogelijk twee fasen worden onderscheiden: een eerste fase primair gericht op herstel en een volgende fase gericht op doorontwikkeling, en;
- een korte herstelconcessie, gevolgd door een langjarige ambitieconcessie.

De uiteindelijke keuze voor een concessieduur hangt mede af van de inzichten over de financiën in de concessie (waaronder het in paragraaf 5.2.3 beschreven marktconformiteitsonderzoek) en van het 'aanbod' dat GVB tijdens het concessieverleningsproces aan de Vervoerregio voorlegt. Reden waarom over de concessieduur bij de vaststelling van deze Concessieverleningsstrategie nog geen definitief besluit wordt genomen.

### 6.4 TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

GVB is verantwoordelijk voor de kwaliteit en uitvoering van alle activiteiten rond de ontwikkeling en uitvoering van het openbaar vervoer per auto, bus, tram en metro in het concessiegebied Amsterdam.

In lijn met de uitkomsten van het zogeheten "OV Governance" traject heeft de Vervoerregio de ambitie om (meer) integraal te kunnen sturen op de diverse hieronder beschreven dossiers/contracten. De exacte invulling van deze integrale sturing wordt geconcretiseerd bij de nadere uitwerking in de diverse losse contracten, waaronder het uitwerken van samenhangende kern prestatie indicatoren (KPI's).

#### 6.4.1 Exploitatie

De hoofdtaak van GVB is het ontwikkelen en betrouwbaar uitvoeren van een samenhangend netwerk aan bus-, tram- en metrolijnen. Deze taak omvat allereerst dat GVB jaarlijks een Vervoerplan en een dienstregeling voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam opstelt die zo goed mogelijk invulling geven aan de vervoersbehoeften van de inwoners en bezoekers van het gebied en de in hoofdstuk 4 benoemde ambities en hoofddopgaven. Daarbij verwacht de Vervoerregio niet alleen dat GVB het Vervoerplan en de dienstregeling vervolgens kwalitatief goed uitvoert, maar ook alle aanverwante taken adequaat uitvoert, waaronder het verstrekken van actuele (reis)informatie en vervoerbewijzen, het bieden van assistentie aan reizigers met een beperking en het innen van de tarieven voor het openbaar vervoer. Ten slotte verwachten we van GVB flexibiliteit om de dienstregeling tussentijds aan te passen als de vervoersbehoeften en/of omstandigheden daar aanleiding toe geven.

#### 6.4.2 Sociale Veiligheid

Sociaal veilig openbaar vervoer is een noodzakelijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat mensen graag met het Amsterdamse OV reizen. Als opdrachtgever formuleren wij ambities en stellen wij kaders die richting geven aan het sociaal veiligheidsbeleid van GVB. Verder heeft de Vervoerregio een coördinerende rol om partners samen te brengen met als doel de sociale veiligheid te verbeteren. GVB is verantwoordelijk voor de handhaving van de bedrijfsorde in het openbaar vervoer; zowel in de voertuigen als op de haltes en metrostations. In de nieuwe concessie willen we een "throughput-contract" introduceren, waarbij de Vervoerregio kaders opstelt en GVB binnen deze kaders opereert. GVB blijft haar vrijheid behouden om zelf acties en maatregelen te bedenken en uit te voeren, zolang deze passen binnen de door ons gestelde kaders. Hiermee kan de Vervoerregio beter voldoen aan haar rol als professioneel opdrachtgever om GVB meer richting te geven en het uitgevoerde beleid te toetsen, waarbij het gezamenlijke doel moet zijn om het OV voor reizigers en personeel veilig te houden.

#### 6.4.3 Aanschaf, beheer en onderhoud Strategische Activa

De strategische activa die voor de uitvoering van de concessie Amsterdam nodig zijn (de bussen, trams en metro's, de remises, garages, opstel terreinen, personeelshuisjes en werkplaatsen, installaties, ICT-systemen, etc.), zijn bij GVB Activa B.V. ondergebracht die deze vervolgens beschikbaar stelt aan GVB. Met de implementatie van de vernieuwde governance is ervoor gekozen om taken en verantwoordelijkheden over het beheer en onderhoud van de strategische activa onderdeel te laten zijn van de concessie Amsterdam. Daarmee ligt de eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van alle activiteiten rond de strategische activa formeel bij GVB, maar is afgesproken dat GVB Activa B.V. namens GVB zorgdraagt voor goed huisvaderschap bij gebruik, beheer en onderhoud van de strategische activa.

De Vervoerregio verleent subsidie voor investeringen in strategische activa, te weten de aanschaf en dispositie van strategische activa, grote onderhouds- en revisiebeurten, modificaties en functie-wijzigingen als systeemintegraties. De Vervoerregio draagt hier het risico voor deze werkzaamheden. Daarnaast vindt er ook regulier en periodiek onderhoud plaats dat wordt bekostigd via de concessie en waarbij GVB het risico draagt.

Om hier de juiste sturing op te hebben biedt GVB jaarlijks een meerjareninvesteringsplan (MJIP) inclusief een Jaarplan aan het DB aan. Het MJIP geeft weer welke investeringen GVB de komende 15 jaar op zich af ziet komen. Het Jaarplan, een uitsnede van het MJIP, geeft weer welke investeringen GVB in het komende jaar wilt doen. Het DB stelt beide documenten vast en geeft daarmee toestemming aan GVB om voor de investeringen die opgenomen staan in het jaarplan investeringsvoorstellen bij de Vervoerregio in te dienen (binnen het daarvoor opgenomen budget). Ook stelt GVB Activa B.V. namens GVB Strategisch materieel-, ICT- en Vastgoedplannen op. Deze vormen de basis voor het MJIP en het Jaarplan, maar stelt

de Vervoerregio niet vast. De basis voor het opstellen van de strategische plannen begint bij een door GVB op te stellen Vervoerprognose die wel wordt vastgesteld door het DB.

#### 6.4.4 Beheer en onderhoud infrastructuur

De infrastructuur voor het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam bestaat uit:

- Railinfrastructuur voor tram en metro
- Weginfrastructuur voor busvervoer
- Metrostations en bus- en tramhaltes

##### *Asset Management Railinfrastructuur*

Om exploitatie van de concessie Amsterdam mogelijk te maken is goed functionerende tram en metro infrastructuur nodig. Deze infrastructuur valt onder de Wet Lokaal spoor. Hiervoor geldt dat de Vervoerregio eindverantwoordelijk is voor de instandhouding en de mutatie van het tram- en metroareaal. De Vervoerregio heeft GVB RIB als beheerder WIs aangewezen. De afspraken rond de aansturing van alle asset management werkzaamheden zijn vastgelegd in de AMRI overeenkomst en gaat over de lijn van de internationale norm ISO55001: Asset Management. De Vervoerregio treedt op als Asset Owner, GVB RIB als Asset Manager en serviceprovider. Daarmee valt het beheer en onderhoud van de tram- en metroareaal buiten de scope van de concessie. Uitsluitend de dagelijkse schoonmaak van metrostations maakt deel uit van de concessie Amsterdam.

##### *Beheer weginfrastructuur*

De concessiegemeenten zijn in hun rol van wegbeheerder verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de weginfrastructuur. Deze taken vallen daarmee buiten de scope van de concessie Amsterdam.

Wel heeft de Vervoerregio de wens om met de concessiegemeenten – in hun rol als wegbeheerder – te onderzoeken of er parallel aan de concessie afspraken kunnen worden gemaakt over de beschikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur voor het openbaar vervoer.

#### 6.4.5 Railveiligheid

Op grond van de Wet lokaal spoor is de Vervoerregio verantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid, doelmatigheid en veiligheid van de lokale spoorwegen binnen haar gebied en moet zij eens per vier jaar een beheersvisie opstellen over een kwalitatief goed en doelmatig beheer. GVB RIB is als beheerder verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur. GVB Exploitatie B.V. is als concessiehouder verantwoordelijk voor de veilige afhandeling van het vervoerproces en voor de veiligheid van de spoorvoertuigen. Gemeenschappelijk doel daarbij is dat er zowel veilige infrastructuur als veilige spoorvoertuigen worden aangeboden voor exploitatie.

#### 6.4.6 Ontwikkelrol

De Vervoerregio ziet voor GVB een belangrijke rol om met slimme en creatieve vervoersoplossingen een openbaar vervoernetwerk te ontwikkelen dat optimaal aansluit op de vervoersvraag van (potentiële) reizigers en bijdraagt aan de ambities en hoofdpogaven van de Vervoerregio (zie hoofdstuk 3). GVB heeft met haar kennis en ervaring namelijk een goed zicht op de voorkeuren van (potentiële) reizigers en de mogelijkheden om op efficiënte wijze in deze voorkeuren te voorzien. De mate van ontwikkelvrijheid voor GVB in de nieuwe concessie is afhankelijk van de financiële ruimte en wordt nog nader uitgewerkt. Inzet van de Vervoerregio is wel om bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer de samenwerking met andere stakeholders, waaronder gemeenten, RAR en de Vervoerregio zelf, te intensiveren. In paragraaf 7.2 en 7.3 gaan wij hier dieper op in.

#### 6.4.7 Specifieke taken

De Vervoerregio verwacht dat GVB naast bovengenoemde taken een aantal specifieke activiteiten verricht die weliswaar in het verlengde liggen van het openbaar vervoer, maar die niet direct gekoppeld zijn aan de dagelijkse exploitatie van het openbaar vervoer. Deze activiteiten betreffen het behartigen van de belangen van het openbaar vervoer, mede namens andere concessiehouders die openbaar vervoer binnen het concessiegebied verrichten, in diverse overlegorganen, waaronder participatie in infrastructurele projectgroepen. GVB heeft hierbij een informatie- en adviesplicht richting de Vervoerregio.

#### 6.4.8 Personeel

Net als voor elke vorm van dienstverlening geldt voor het openbaar vervoer dat de kwaliteit van het contact tussen reizigers en personeel medebepalend is voor de wijze waarop reizigers het openbaar vervoer ervaren. Het personeel is immers de gastheer en het visitekaartje van het openbaar vervoer. Een hartelijk welkom, prettige rijstijl en behulpzame houding dragen bij aan een positieve beleving van het openbaar vervoer door reizigers. GVB heeft er daarom belang bij dat zij beschikt over deskundig personeel dat gemotiveerd is om reizigers zo goed mogelijk van dienst te zijn.

De Vervoerregio verwacht daarnaast van GVB dat zij oog heeft voor het welzijn en de veiligheid van het personeel. Dat betekent onder meer dat GVB roosters zodanig opstelt, dat afspraken over rij- en rusttijden zoals deze in het Rijttijdenbesluit en de CAO Openbaar Vervoer zijn vastgelegd, worden nageleefd en dat geplande pauzes in de praktijk daadwerkelijk kunnen worden genoten (met het oog op een acceptabele werkdruk). De Vervoerregio creëert hiervoor de randvoorwaarden, onder meer door realistische punctualiteiteisen te stellen.

De Vervoerregio verwacht daarnaast dat GVB mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt kansen biedt om een rol te spelen bij de uitvoering van de concessie (social return); dit vanuit het oogpunt van sociaal werkgeverschap (door GVB) en opdrachtgeverschap/inkoopbeleid (van de Vervoerregio). De Vervoerregio zal in dit kader in het PvE de eis opnemen dat GVB de maatregelen die zij treft gericht op duurzame inzetbaarheid van personeel dat oog heeft voor de wensen van reizigers, met kansen voor mensen met een grote(re) afstand tot de arbeidsmarkt, tweejaarlijks in een personeelsplan vastlegt, en dat GVB jaarlijks aan de Vervoerregio rapporteert over de stand van zaken en relevante ontwikkelingen.

## 7 SAMEN GERICHT EN FLEXIBEL WERKEN AAN AMBITIES EN HOOFDOPGAVEN

### 7.1 INLEIDING

De coronapandemie heeft geleerd dat het belangrijk is om flexibeler te kunnen inspelen op ontwikkelingen. Om dit te bereiken, maar vooral ook om de ambities en hoofdopgaven voor het OV in het concessiegebied Amsterdam te kunnen realiseren, gaan we de samenwerking met partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer in de nieuwe concessie intensiveren. Zeker in een grote stad als Amsterdam neemt het ambitieniveau, de complexiteit en de samenhang van ontwikkelingen steeds meer toe.

Gelet op het grote maatschappelijke belang van het openbaar vervoer voor de concessiegemeenten en regio willen wij hen sterker betrekken bij de ontwikkelingen tijdens de looptijd van de nieuwe concessie. Op deze manier kunnen we binnen de mogelijkheden die het openbaar vervoer heeft makkelijker en flexibeler inspelen op beleidsveranderingen, economische en ruimtelijke ontwikkelingen en wensen vanuit de samenleving met als bovenliggend doel ambities en hoofdopgaven versneld te realiseren. Wij acteren hierop door het openbaar vervoer in nauwe samenwerking met onder andere de concessiegemeenten te ontwikkelen. Vanzelfsprekend worden de afspraken tussen de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam en GVB zoals die recentelijk in het kader van het OV Governance traject gemaakt zijn in de nieuwe concessie gecontinueerd.

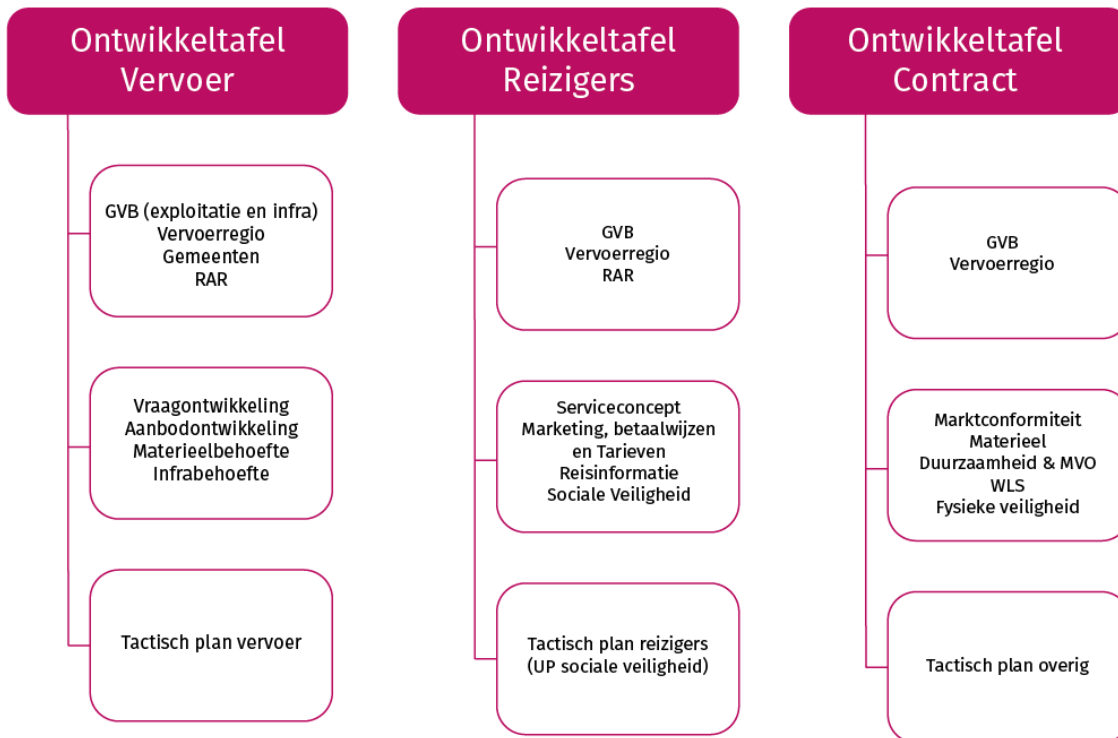
Doel is om meer commitment te krijgen van alle partijen, zowel voor het belang van goed en betrouwbaar OV voor inwoners en bezoekers, als de wijze waarop concessiegemeenten vanuit hun rol als wegbeheerder hieraan kunnen bijdragen. Immers, infrastructurele maatregelen die bijvoorbeeld tot een betere doorstroming leiden, maken het openbaar vervoer aantrekkelijker voor reizigers, waardoor reizigersaantallen en -opbrengsten toenemen en er meer middelen beschikbaar komen om ambities en hoofdopgaven te realiseren.

### 7.2 SAMENWERKEN AAN AMBITIES EN HOOFDOPGAVEN IN ONTWIKKELTEAMS

De Vervoerregio en GVB hebben met concessiegemeenten, maatschappelijke organisaties en de RAR een gezamenlijke opgave om ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheden het openbaar vervoer verder te verbeteren. We willen de samenwerking onderling verbeteren en meer met elkaar in gesprek gaan over de doorontwikkeling van het openbaar vervoer behorend tot de concessie. Op die manier willen wij stimuleren dat partijen deze doorontwikkeling als een gezamenlijke verantwoordelijkheid zien en creëren wij draagvlak. Om dit te realiseren introduceren we een nieuwe organisatiestructuur waarbij aan meerdere ontwikkelafels vanuit andere invalshoeken aan de doorontwikkeling van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam wordt gewerkt (zie figuur 6 voor een indruk van de ontwikkelafels waaraan wij op dit moment denken). De integraliteit van ideeën en voorstellen die op de afzonderlijke ontwikkelafels worden gegenereerd, borgen we binnen een overkoepelend ontwikkelteam voor de concessie Amsterdam.

De samenstelling tussen de ontwikkelafels wisselt zowel qua organisaties als qua vertegenwoordigers van deze organisaties en zal tijdens de implementatie van de nieuwe concessie nader worden bepaald. Vanwege het grote belang van een goede aansluiting van het OV-aanbod op beleidsmatige en ruimtelijke ontwikkelingen in deze gemeente, krijgt gemeente Amsterdam in ieder geval een plek aan de ontwikkelafel Vervoer; de overige concessiegemeenten kunnen één vertegenwoordiger voor deze ontwikkelafel afvaardigen die dan alle gemeenten vertegenwoordigt.

## Ontwikkelteam Concessie Amsterdam



**Figuur 6** - Ontwikkeltafels

### 7.2.1 Reizigersbetrokkenheid

We vinden het belangrijk dat reizigers voldoende gehoord worden. Dit werkt door in een aantal aspecten, zoals het betrekken van reizigerspanels en de RAR, maar ook in het te woord staan van reizigers. Hierbij hechten we belang aan de menselijke maat in het openbaar vervoer door ervoor te zorgen dat er laagdrempelige hulp beschikbaar is. Denk hierbij aan telefonische en digitale beschikbaarheid, maar ook aan een loket waar reizigers vragen kunnen stellen en klachten kunnen aankaarten.

### 7.2.2 Informatie en data

Om onze rol goed te kunnen vervullen moeten we de beschikking hebben over data en informatie tot op bronniveau, onder andere voor concessiebeheer, beleidsonderzoek, vervoerkundig onderzoek, monitoring, trendanalyses en onderzoek over materieelbehoefte. We stellen daarom eisen aan de data- en informatiedeling en maken afspraken over de precieze invulling hiervan.

## 7.3 AAN DE HAND VAN EEN VIERJAARLIJKS ONTWIKKELPROGRAMMA

Wij willen de relatie versterken tussen beleidsontwikkelingen in de Vervoerregio en de plannen die GVB jaarlijks voor de uitvoering van de concessie opstelt. Door toevoeging van een tactisch niveau binnen de plancyclus (zie tabel 4) kunnen we tijdens de looptijd van de concessie beter inspelen op grotere

(beleids)ontwikkelingen. Op het tactische niveau kunnen we namelijk de vertaalslag maken van de bestuursagenda (vertaling van het staande beleid naar de accenten van het DB) naar een vierjaarlijks ontwikkelprogramma voor de concessie Amsterdam.

Het werken met een vierjaarlijks ontwikkelprogramma vastgelegd in een Ontwikkelplan moet bijdragen aan meer integraliteit in de planvorming. Aan de ontwikkeltafels bepalen alle betrokken partijen (GVB, Vervoerregio, gemeenten en RAR) op tactisch niveau de koers voor de komende jaren (= het ontwikkelprogramma) en kunnen zij daar vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid maatregelen in nemen. Voor GVB zijn dat onder andere maatregelen in de dienstregeling, marketing, personeel etc. Concessiegemeenten richten zich op de aanleg van OV-infrastructuur, toeleidende wegen, haltevoorziening etc. Om de doelstellingen van het ontwikkelprogramma te realiseren stelt GVB jaarlijks plannen op die een nadere uitwerking zijn van het Ontwikkelplan.

Met deze structuur willen we de koppeling tussen bestuurlijke wensen en de afspraken in de concessie verbeteren. Dit moet bijdragen aan een betere afstemming met bestuur, raad, RAR en concessiegemeenten. Partijen zorgen zelf voor de afstemming binnen de eigen organisatie.

Niveau	Plannen	Rolverdeling
<b>Strategisch</b> (looptijd concessie)	Beleidskader(s) Vervoerregio en bestuursagenda	De Vervoerregio stelt op. Concessiegemeenten worden geconsulteerd. GVB levert input en praat mee in rol van materiedeskundige/vervoerder.
<b>Tactisch</b> (sluit aan bij cyclus bestuurs-agenda, dus in principe elke 4 jaar)	Ontwikkelplan vanuit het perspectief van de ontwikkeltafels (vervoer, reizigers en contract)	GVB stelt op (in principe elke 4 jaar) op basis van vigerend beleid van de Vervoerregio en binnen de door de Vervoerregio gestelde kaders zoals vastgelegd in de concessie. Daarnaast dient het beleid van concessiegemeenten als input. De Vervoerregio wordt bij het opstellen van het Ontwikkelplan geconsulteerd; de RAR, concessiegemeenten en Adviescommissies worden om advies gevraagd. Het DB stelt het Ontwikkelplan vast. Gefaciliteerd door afspraken met wegbeheerders over beschikbaarheid en kwaliteit van infrastructuur.
<b>Operationeel</b> (jaarlijks)	Uitwerking Ontwikkelplan in jaarplannen voor komende jaar	GVB stelt op. De Vervoerregio toetst de jaarplannen aan het Ontwikkelplan en het Programma van Eisen. Het DB stelt de jaarplannen vast. Concessiegemeenten en RAR worden geconsulteerd en bij jaarplannen als het vervoerplan en tariefvoorstel om advies gevraagd.

**Tabel 4** - Planvorming tijdens looptijd van de concessie

## 7.4 MET DE JUISTE PRIKKELS EN STURINGSINSTRUMENTEN

De Vervoerregio realiseert zich dat haar belangen en die van GVB soms in elkaars verlengde liggen, maar op andere momenten tegengesteld kunnen zijn. Vooral in het laatste geval is het belangrijk dat GVB gestimuleerd wordt de geboden ontwikkelruimte zo te benutten dat zij met haar aanbod maximaal bijdraagt aan de realisatie van de ambities van de Vervoerregio (zie hoofdstuk 3). Belangrijk in dat kader is dat bij de start en tijdens de looptijd van de concessie extra middelen gevonden worden om het OV-aanbod mee te kunnen laten groeien met de verwachte toename van de vervoervraag. Zoals we in



paragraaf 3.1.1 al aangaven voorziet de huidige bekostigingssystematiek voor het openbaar vervoer er namelijk niet in dat de middelen die de Vervoerregio van het Rijk ontvangt meegroeien met een uitbreiding van het OV-aanbod, bijvoorbeeld als gevolg van de areaaluitbreidingen zoals genoemd in paragraaf 5.3.2.

De volgende sturingsinstrumenten die wij de komende tijd nog verder gaan uitwerken in combinatie met de concessieduur (zie paragraaf 6.3) kunnen ertoe bijdragen dat extra ruimte ontstaat om de ambities/hoofdoopgaven te realiseren:

- Afspraken over de te realiseren ontwikkelingen in de reizigersopbrengsten, ofwel de gevolgen van hogere of lagere reizigersopbrengsten voor GVB (= verdeling opbrengstverantwoordelijkheid). De opbrengstverantwoordelijkheid ligt in principe bij GVB, maar de Vervoerregio werkt de mate waarin GVB de (volledige) opbrengstverantwoordelijkheid draagt, nog verder uit. Zo denkt de Vervoerregio aan de invoering van een kwaliteitsfonds, vergelijkbaar met die van de concessie Zaanstreek-Waterland. De kern van het kwaliteitsfonds is dat extra reizigersopbrengsten boven een bepaald plafond in een fonds terecht komen, van waaruit maatregelen worden bekostigd om de ambities van de Vervoerregio te realiseren.
- Afspraken over verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening richting reizigers. Hierbij kan het gaan om een concrete afspraak ten aanzien van de (jaarlijkse) uitbreiding van het OV-aanbod, maar ook om kwaliteitsverbeteringen op het gebied van onder andere toegankelijkheid, reisinformatie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen of tariefacties in het kader van de betaalbaarheid, bijvoorbeeld gericht op kwetsbare doelgroepen. Afspraken hierover hangen samen met eventuele invoering van een kwaliteitsfonds.
- Afspraken over het kostenniveau van GVB gericht op een marktconforme uitvoering van de concessie (zie ook paragraaf 5.2.3). Naarmate de kosten per productie-eenheid afnemen ontstaat er meer ruimte voor het realiseren van de ambities/hoofdoopgaven.
- De wijze waarop de hoogte van de exploitatiesubsidie wordt berekend (= het subsidiemodel).
- Bonussen die GVB kan krijgen en malussen die aan GVB kunnen worden opgelegd indien zij beter respectievelijk minder goed presteert dan is gevraagd/toegezegd. Het koppelen van een eventuele bonus-malusregeling te koppelen aan de ambities/hoofdoopgaven is voor GVB een extra stimulans om aan de realisatie hiervan bij te dragen.
- Boetes die aan GVB kunnen worden opgelegd wanneer zij zich niet aan bepaalde eisen van de Vervoerregio houdt (= de boeteparagraaf).

Naast financiële prikkels stelt een aantal sturingsinstrumenten ons in staat om (i) ontwikkelingen rond het openbaar vervoer en de (potentiële) invloed van wijzigingen van het aanbod en andere maatregelen daarop tijdig te onderkennen en (ii) in voorkomende gevallen maatschappelijk ongewenste effecten van (slecht onderbouwde) wijzigingen van het aanbod en andere maatregelen te voorkomen of ongedaan te maken.

## Bijlagen

## BIJLAGE 1 - EEN GELAAGD SYSTEEM VAN PUBLIEKE MOBILITEIT

Om de ambities uit het nieuwe Beleidskader te realiseren, werken we onder meer toe naar een gelaagd en samenhangend systeem van publieke mobiliteit in het concessiegebied Amsterdam dat alle openbaar toegankelijke vervoermiddelen omvat (zie figuur 3). Brede basis van dit systeem is een fijnmazig aanbod aan openbaar vervoer, flexibele, oproepafhankelijke vervoersvormen en deelmobiliteit dat elkaar zo goed mogelijk aanvult. Doel daarbij is te komen tot een openbaar toegankelijk vervoersysteem waarmee iedereen zijn (dagelijkse) bestemmingen kan bereiken. Dit vraagt om regie op een sterkere samenhang tussen de verschillende vervoersvormen binnen publieke mobiliteit, maar ook op de betaalbaarheid voor zowel reizigers als aanbieders en overheden.



**Figuur 3** - Gelaagd systeem van publieke mobiliteit

### 1. OPENBAAR VERVOER

Binnen het systeem van publieke mobiliteit vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol. Een samenhangend netwerk van hoogwaardige, verbindende en ontsluitende bus-, tram- en metrolijnen zorgt ervoor dat bewoners van de meeste wijken en buurten een toegankelijke halte binnen acceptabele loopafstand en een goede reismogelijkheid naar een treinstation heeft.

#### 1.1. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Hoogwaardig openbaar vervoer is belangrijk voor een verdichtende, autoluwe stedelijke omgeving, zoals in grote delen van het concessiegebied Amsterdam, en voor de grotere reizigersstromen vaak maar niet alleen over langere afstanden, bijvoorbeeld richting de regiogemeenten. Vanwege de hoge kwaliteit in termen van snelheid, frequenties en betrouwbaarheid kunnen grote vervoerstromen worden gebundeld en vormt het HOV een aantrekkelijk alternatief voor de auto (zeker wanneer 30 km/u de norm wordt voor de auto). HOV is ook de aantrekkelijkste vorm van OV in termen van reizigers(opbrengsten), waarmee andere, minder rendabele maar beleidsmatig belangrijke vormen van OV kunnen worden bekostigd. De Vervoerregio investeert de komende periode dan ook veel in HOV om gezamenlijk met de concessiegemeenten de kwaliteit voor reizigers daadwerkelijk naar een hoogwaardig niveau te brengen. (zie ook paragraaf 4.2.2).

### 1.2. Verbindend openbaar vervoer

Naast HOV vervullen de verbindende lijnen een belangrijk rol binnen het fijnmazige vervoersnetwerk in het concessiegebied Amsterdam, waarin makkelijk tussen verschillende vervoersvormen overgestapt kan worden en waarmee mensen snel naar hun bestemming kunnen reizen. Net als bij HOV gaat het hierbij om lijnen waar veel mensen gebruik van maken en die – met name in de spits – hoge frequenties kennen. Maar anders dan HOV rijden deze lijnen minder over speciale OV-infrastructuur, maar veelal over stadsstraten en gebiedsontsluitingswegen waar een lagere maximumsnelheid geldt en waar niet overal en altijd sprake is van een goede doorstroming van het verkeer. Hierdoor is de betrouwbaarheid van deze lijnen vaak lager.

### 1.3. Ontsluitend openbaar vervoer

Een derde type OV-lijnen zijn de ontsluitende buslijnen. Deze lijnen zijn onderdeel van de brede basis. Ze hebben een belangrijke functie in gebieden met een kleinere vervoersvraag en voor mensen waarvoor de nabijheid van een halte een belangrijke voorwaarde is om met het OV te kunnen reizen.

## 2. ANDERE VERVOERSVORMEN BINNEN HET SYSTEEM VAN PUBLIEKE MOBILITEIT

Naast het ontsluitend openbaar vervoer dat via de concessie Amsterdam wordt geregeld, zijn er nog andere vervoersvormen in het concessiegebied die mede invulling geven aan de brede basis van het systeem van publieke mobiliteit (zie tabel 1). Deze vervoersvormen maken (vooralnog) geen deel uit van de concessie Amsterdam (zie ook paragraaf 5.3).

Vervoersvorm	Toelichting
<b>Flexibele, oproepafhankelijke vervoersvormen (flexvervoer)</b>	Openbaar toegankelijk, oproepafhankelijk vervoer met bestuurder zonder vaste dienstregeling (dat wil zeggen tijden en/of routes liggen niet vast). Flexvervoer kan een oplossing bieden voor plekken en momenten waar (op) regulier OV vanwege een beperkte vervoersvraag niet de beste optie is. Denk hierbij aan de ontsluiting van gebieden zoals Landelijk Noord, Driemond en Cruquiseiland of nieuwe woon- of werklocaties (zolang sprake is van een beperkte vervoersvraag). Voorwaarde is dat reizigers het flexvervoer als een passende en aantrekkelijke vervoersoptie ervaren en dat flexvervoer en OV goed op elkaar zijn afgestemd. De Vervoerregio werkt momenteel de beleidsvisie rond flexvervoer verder uit in de vorm van een afwegingskader.
<b>Deelmobiliteit</b>	Openbaar toegankelijke mobiliteit, waarbij de gebruiker zelf achter het stuur zit. Voorbeelden van deelmobiliteit zijn deelfietsen, deelscooters, deelauto's en mogelijke nieuwe vormen van deelmobiliteit. Deelmobiliteit kan een belangrijke rol binnen het systeem van publieke mobiliteit (gaan) vervullen. Zo kunnen (elektrische) deelfietsen of deelscooters het bereik van OV-haltes flink vergroten omdat reizigers hun bestemming vanaf een halte sneller kunnen bereiken. We willen deelmobiliteit daarom meer positioneren in samenhang met OV en flexvervoer. Op dit moment wordt deelmobiliteit echter nog voornamelijk aangeboden door particuliere ondernemingen, soms binnen kaders die de wegbeheerder stelt. De Vervoerregio wil samen met de gemeenten meer sturen op waar, wanneer en voor welk tarief deelmobiliteit beschikbaar is.

<b>Doelgroepen- vervoer</b>	Vervoersvormen in het concessiegebied Amsterdam die alleen voor specifieke groepen inwoners van het concessiegebied toegankelijk zijn: het door gemeenten georganiseerde doelgroepenvervoer. Integratie van OV en doelgroepenvervoer, en dan in het bijzonder het Wmo-vervoer, kan voordelen opleveren, bijvoorbeeld wanneer hierdoor meer mensen zelfstandig kunnen reizen (door enkele fysieke en mentale drempels weg te nemen) en mensen meer reismogelijkheden krijgen (denk hierbij vooral aan de first en last mile en het gebruik van hubs). De Toekomstvisie Sociaal Vervoer van de gemeente Amsterdam spreekt dezelfde ambitie uit. Integratie van OV en doelgroepenvervoer vergt evenwel nader onderzoek samen met de concessiegemeenten.
<b>Vrijwilligersvervoer</b>	Door vrijwilligers uitgevoerde vervoersvormen, zoals de buurtbus. Vanwege de afhankelijkheid van vrijwilligers is het geen vanzelfsprekendheid dat met vrijwilligersvervoer gaten in het OV-aanbod kunnen worden gedicht. Wel faciliteren wij vrijwilligersinitiatieven en de afstemming en samenwerking met vrijwilligersverenigingen, bijvoorbeeld als het gaat om de organisatie van het vrijwilligersvervoer, het werven en keuren van chauffeurs en/of het beschikbaar stellen en onderhouden van een voertuig, maar alleen wanneer een vereniging dit zelf wenst.

**Tabel 2** - Andere vervoersvormen binnen de brede basis van het systeem van publieke mobiliteit

### 3. REGIEROL VOOR DE VERVOERREGIO

We willen dat het openbaar vervoer, de flexibele vervoersvormen en deelmobiliteit elkaar zo goed mogelijk aanvullen, zodat reizigers meer mogelijkheden hebben om naar hun bestemming te reizen en per situatie de voor hen beste keuze kunnen maken. Om dit te bereiken voeren we regie op een sterke samenhang tussen en de betaalbaarheid van het aanbod van de verschillende vervoersvormen. Van de aanbieders verwachten we dat zij met ons meedenken over en meewerken aan de verdere ontwikkeling van het systeem van publieke mobiliteit en de afstemming en samenhang tussen de verschillende onderdelen van dit systeem.

### 4. MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) ALS VERBINDENDE SCHAKEL

Bij het vergroten van de samenhang tussen de onderdelen van het systeem van publieke mobiliteit voorzien wij een belangrijke rol voor het concept 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS maakt het voor reizigers makkelijker om, via een app, informatie te krijgen over het aanbod van vervoersvormen en een reis te boeken en te betalen. Om de potentiële meerwaarde van MaaS te kunnen benutten, verwachten we dat aanbieders van de verschillende vervoersvormen (informatie over) hun aanbod via een MaaS-app beschikbaar stellen.