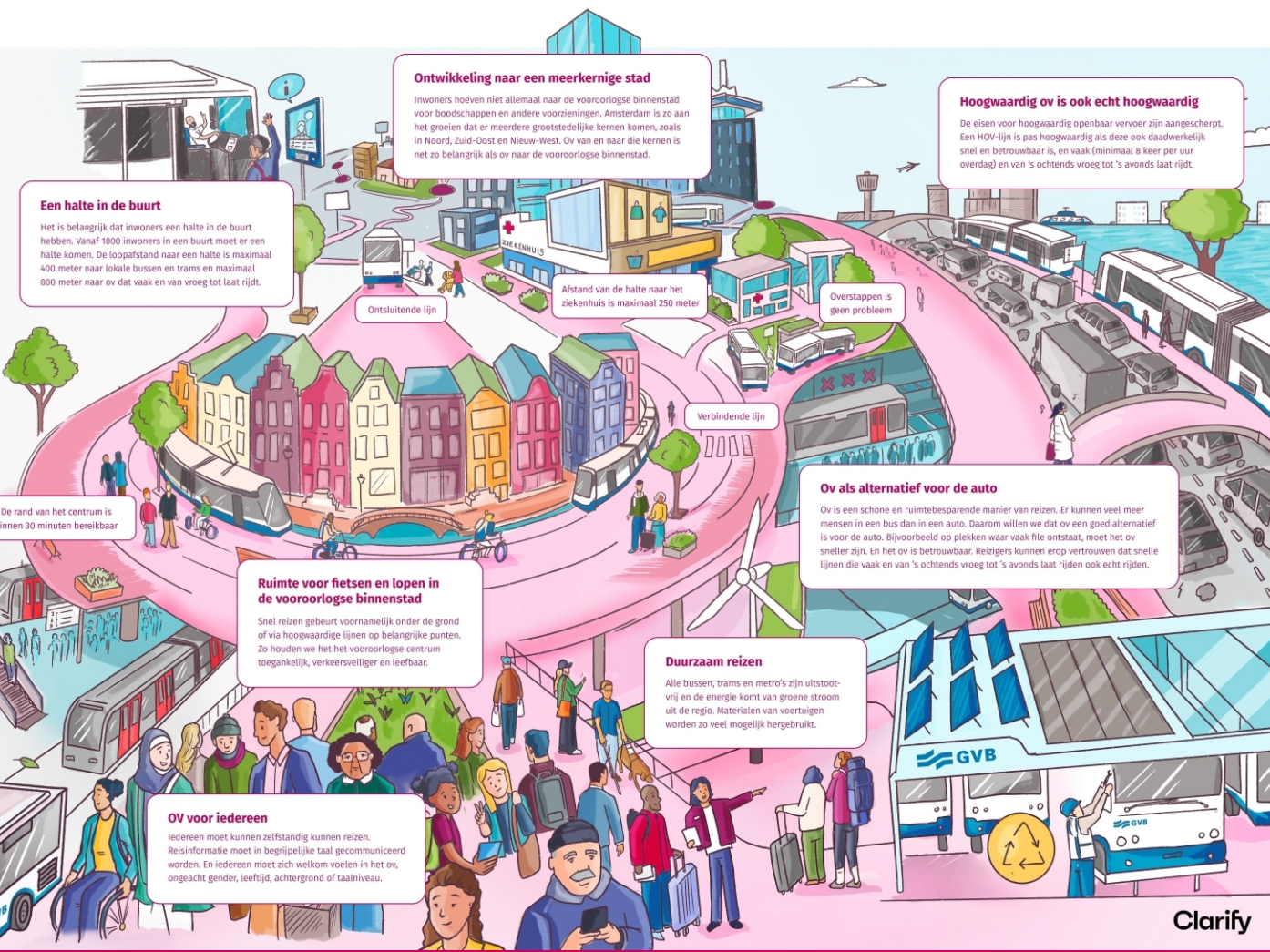


Het ov in Amsterdam over 11 jaar

Een duurzaam bereikbare regio voor de mensen die hier wonen, werken en recreëren

In de komende 11 jaar gaan we van een ov-systeem dat vooral een economische functie heeft, naar een systeem dat óók oog heeft voor haar sociale en maatschappelijke functie. Hiermee is het ov prettig, toegankelijk en begrijpelijk, waardoor iedereen die dat wil het ov kan gebruiken.

Deze kaart laat de belangrijkste thema's uit de concessie zien.



Een halte in de buurt
Het is belangrijk dat inwoners een halte in de buurt hebben. Vanaf 1000 inwoners in een buurt moet er een halte komen. De loopafstand naar een halte is maximaal 400 meter naar lokale bussen en trams en maximaal 800 meter naar ov dat vaak en van vroeg tot laat rijdt.

Ontwikkeling naar een meerkernige stad
Inwoners hoeven niet allemaal naar de vooroorlogse binnenstad voor boodschappen en andere voorzieningen. Amsterdam is zo aan het groeien dat er meerdere grootstedelijke kernen komen, zoals in Noord, Zuid-Oost en Nieuw-West. Ov van en naar die kernen is net zo belangrijk als ov naar de vooroorlogse binnenstad.

Hoogwaardig ov is ook echt hoogwaardig
De eisen voor hoogwaardig openbaar vervoer zijn aangescherpt. Een HOV-lijn is pas hoogwaardig als deze ook daadwerkelijk snel en betrouwbaar is, en vaak (minimaal 8 keer per uur overdag) en van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat rijdt.

De rand van het centrum is binnen 30 minuten bereikbaar

Ruimte voor fietsen en lopen in de vooroorlogse binnenstad
Snel reizen gebeurt voornamelijk onder de grond of via hoogwaardige lijnen op belangrijke punten. Zo houden we het het vooroorlogse centrum toegankelijk, verkeersveilig en leefbaar.

Ov als alternatief voor de auto
Ov is een schone en ruimtebesparende manier van reizen. Er kunnen veel meer mensen in een bus dan in een auto. Daarom willen we dat ov een goed alternatief is voor de auto. Bijvoorbeeld op plekken waar vaak file ontstaat, moet het ov sneller zijn. En het ov is betrouwbaar. Reizigers kunnen erop vertrouwen dat snelle lijnen die vaak en van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat rijden ook echt rijden.

Duurzaam reizen
Alle bussen, trams en metro's zijn uitstootvrij en de energie komt van groene stroom uit de regio. Materialen van voertuigen worden zo veel mogelijk hergebruikt.

OV voor iedereen
Iedereen moet kunnen zelfstandig kunnen reizen. Reisinformatie moet in begrijpelijke taal gecommuniceerd worden. En iedereen moet zich welkom voelen in het ov, ongeacht gender, leeftijd, achtergrond of taalniveau.



Concessieverlening Amsterdam 2025

Ontwerp Programma van Eisen

Technische sessie voor de gemeenteraad Ouder-Amstel, 15 februari 2024

David Aulman | projectleider Vervoerregio Amsterdam

Agenda

- Doel van bijeenkomst (1 dia)
- Planning (1 dia)
- Rol/Inhoud concessie documenten (1 dia)
- Toelichting op ontwerp PvE (14 dia's)
- Financiële uitgangspunten nieuwe concessie (1 dia)
- Beantwoording vragen (1 dia)

Doel van bijeenkomst

- Technisch karakter: is de inhoud van het ontwerp PvE duidelijk?
- Input voor advies aan DB Vervoerregio
- Toelichting over belangrijkste keuzes/eisen
- Beantwoorden van (technische) vragen
- Geen politieke discussie

Planning besluitvorming PvE Amsterdam 2025

Wanneer?	Wat?
14 december 2023	Vaststelling ontwerp PvE in DB en vrijgave voor advies en zienswijzen
18 december 2023	Publicatie PvE voor advies en zienswijzen
januari – februari 2023	Diverse (technische) sessies over ontwerp PvE t.b.v. stakeholders
12 februari 2024	Sluiting termijn voor zienswijzen (burgers/bedrijven/instellingen)
5 maart 2024	1 ^e bespreking ontwerp PvE in Regioraad
11 maart 2024	Sluiting adviestermijn voor Adviescommissies, RAR
14 mei 2024	2 ^e bespreking Regioraad: concept Reactienota en concept def. PvE
23 mei 2024	Vaststelling Reactienota en concept definitief PvE door DB

Rol/Inhoud concessie documenten

Eerder vastgesteld:

- Concessieverleningsstrategie → ambities/hoofdoopgaven
- Inbestedingsleidraad → spelregels voor interactie met GVB tot aan gunning

In ontwikkeling:

- Programma van Eisen → minimumeisen, normen en streefniveaus
- Financiële bepalingen → bekostiging en financiële sturingsmiddelen in contract

Inbestedingsleidraad - looptijd concessie:

- 11 jaar, met tussentijdse ontwikkelplannen en herijkingen (3 + 4 + 4)

Concessiegebied Amsterdam

- Het Concessiegebied omvat het grondgebied van Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel (ten oosten van de A2, met name de kern Duivendrecht)
- De Concessie bevat tevens een aantal verbindingen naar aangrenzende concessiegebieden (verder: de Uitlopers), waaronder de tramverbindingen van en naar Amstelveen en Uithoorn.

NB: de kern Ouderkerk aan de Amstel valt dus niet onder de concessie Amsterdam (maar onder de concessie Amstelland-Meerlanden)

Kernboodschap Programma van Eisen

Dit PvE zorgt voor een OV netwerk dat:

- Focus verschuift van economisch → sociaal maatschappelijk systeem
- Prettig, toegankelijk is, en een alternatief voor de auto
- Zorgt voor goede ontsluiting van wijken en sluit (op termijn) aan bij meerkernige stad
- Maatwerk biedt waar nodig en passend is bij de omgeving
- De groei van de stad (en regio) faciliteert

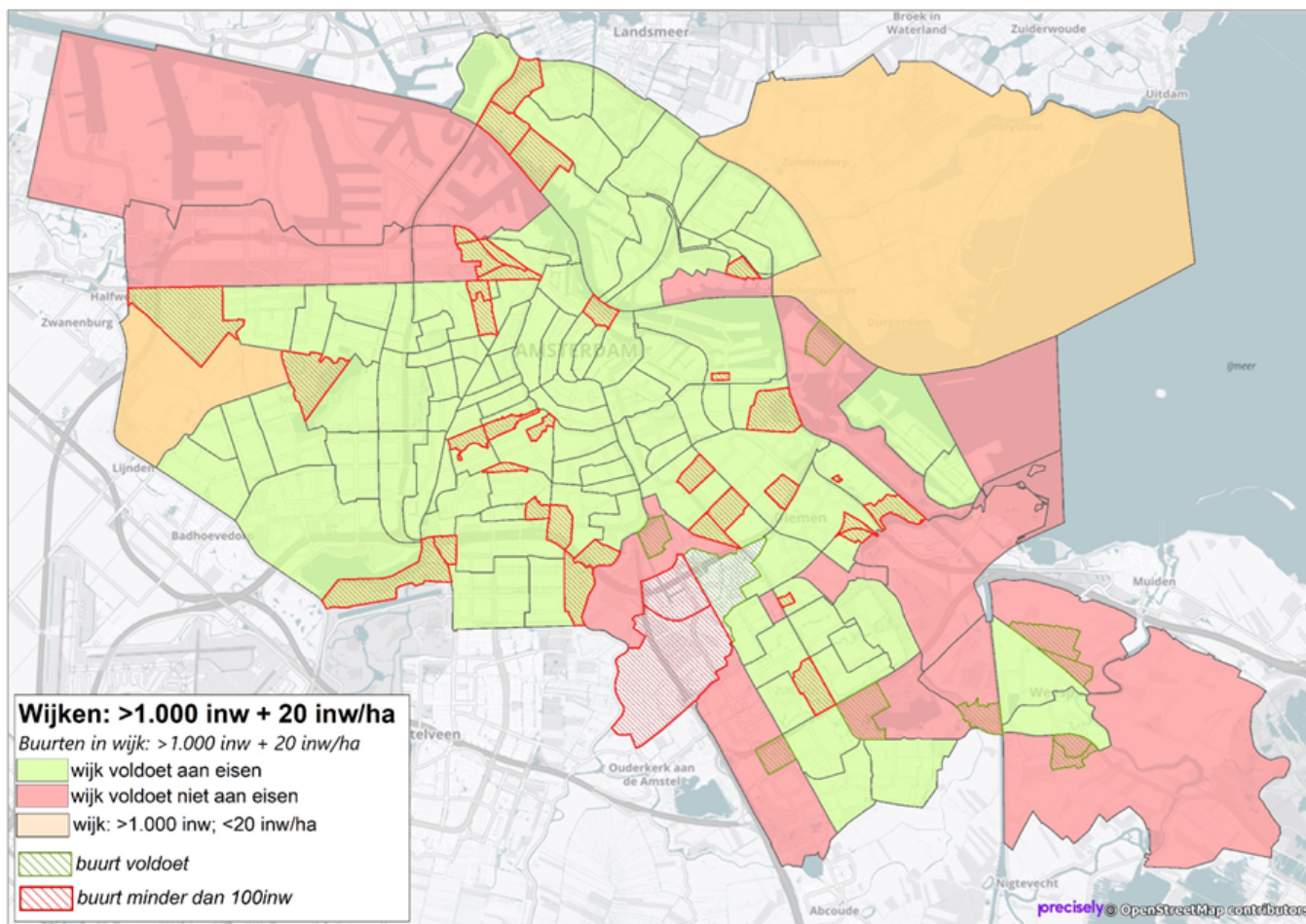
Plancyclus en betrokkenheid stakeholders

- **PvE:** functionele eisen aan minimale niveau dat GVB de gehele concessieperiode (11 jaar) moet bieden
- Via **Kaderbrief** geeft Vervoerregio focus voor doorontwikkeling in (4-jarig) Ontwikkelplan
- GVB stelt **Ontwikkelplan** op, o.b.v. input Ontwikkeltafels; DB toetst of input correct en afdoende is verwerkt, en stelt uiteindelijk Ontwikkelplan vast
- Ontwikkelplan is kapstok voor GVB **Jaarplannen** (vaststelling door DB)
- Belangrijkste jaarplan is **Vervoerplan** met concrete dienstregeling

→ door meer invloed 'aan de voorkant' is er minder noodzaak voor 'bijsturing aan de achterkant'

PvE - Ontsluitingsnormen woon-/werkgebieden

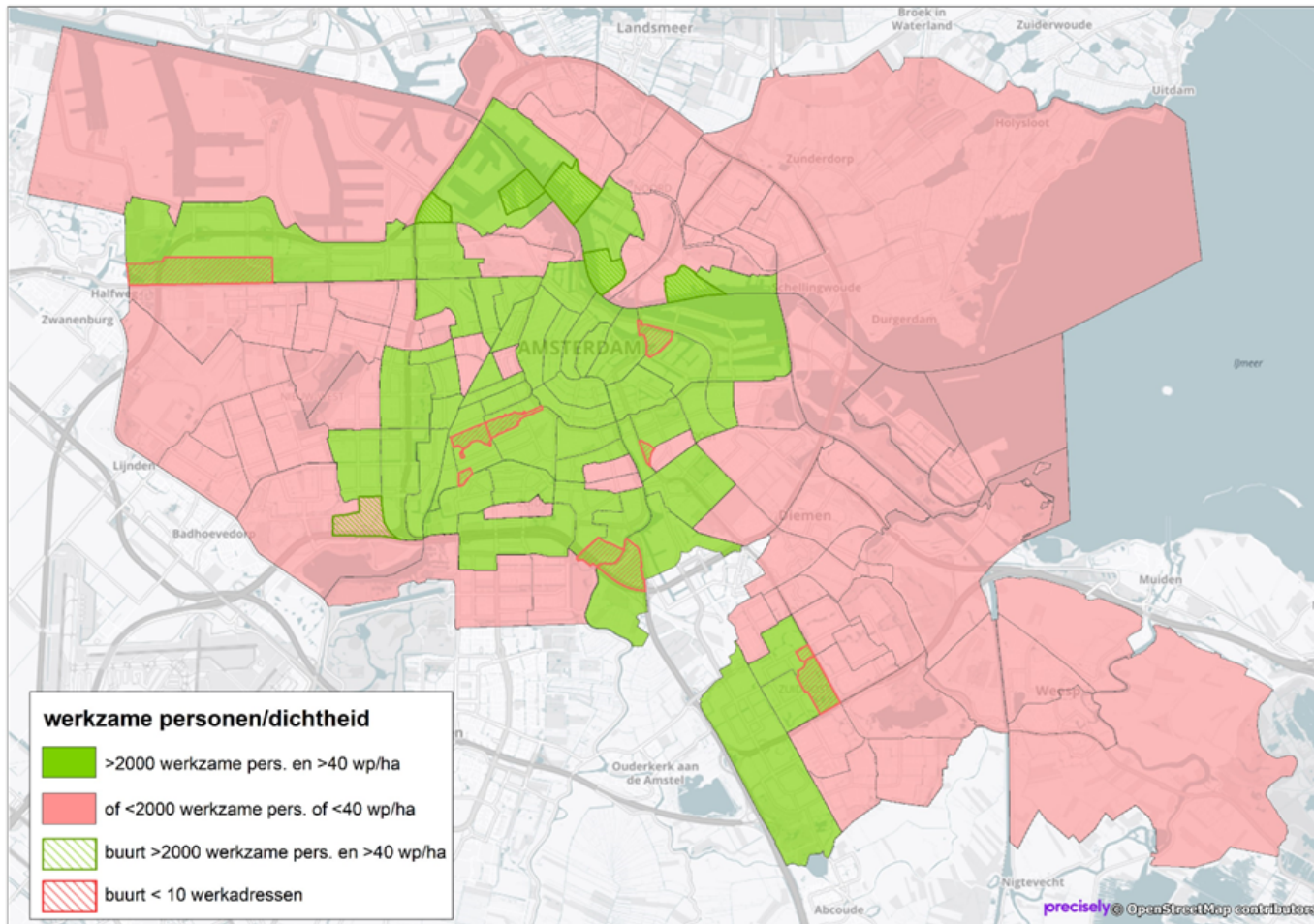
- Wijken en **buurten** met minimaal 1.000 inwoners en een dichtheid van 20 inwoners per hectare moeten per OV worden ontsloten.
- Ontsluiting houdt in dat minimaal 90% van alle adressen in deze wijk/buurt binnen 400m (ontsluitende/verbindende lijn) of 800m (HOV-Lijn) van een halte liggen.
- Voor werkgebieden geldt als norm: 2.000 werknemers met een dichtheid van 40 werknemers per hectare.
- Voor beide gebiedstypen zijn afzonderlijke verbindingseisen en bedieningseisen van toepassing



Kaart 1

Bij start van
Concessie te
bedienen
Woongebieden
(stand 2023)

*Wijken én Buurten,
groen gemarkeerd
of gearceerd)
inclusief met
Basismobiliteit te
bedienen Woon-
gebieden (geel
gemarkeerd)*



Kaart 2

Bij start van
Concessie te
bedienen
Werkgebieden
(stand 2023)

*Wijken én Buurten,
groen gemarkeerd of
gearceerd) inclusief
met Basismobiliteit
te bedienen Werk-
gebieden (geel
gemarkeerd)*

3 verschillende type lijnen

- Niet alle reizigers hebben behoefte aan zelfde OV-product
 - Alle lijnen worden ingedeeld in 1 van de 3 lijntypen: ontsluitende, verbindende en HOV lijnen; het gaat daarbij om de functie van een lijn in het netwerk, en niet of dit een tram, bus of metro is
 - We differentiëren eisen aan uitvoeringskwaliteit per lijntype:
 - **Ontsluitende lijnen:** rijden minder vaak, daarom minimale uitval. Lichte vertragingen toegestaan t.b.v. service/comfort aan reizigers
 - **Verbindende lijnen:** zo punctueel mogelijk; uitval beperkt toegestaan
 - **HOV lijnen:** mogen rijden op regelmaat; minimale uitval van ritten

Maximale loopafstand tot een halte

- Max 400 meter naar halte ontsluitende/verbindende lijn
- Max 800 meter naar halte HOV lijn, waarbij geldt:
 - HOV is echt meetbaar snel, frequent en betrouwbaar
 - Niet meer gekoppeld aan of een lijn over 'hoogwaardige infra' rijdt
 - Daardoor in eerste instantie minder HOV lijnen
 - Metrolijnen, Tram 25 & 26, HOV Bijlmer en Westtangent
 - Vanaf start concessie: minder haltes waarvoor 800m loopafstand geldt
 - Ambitie voor uitbreiding HOV: afhankelijk van investeringen in OV-infra

Buslijn in Duivendrecht

- Het PvE legt geen concrete routes en dienstregeling vast. Dit wordt via de vervoerplanprocedure ingevuld
- De eisen in het nieuwe PvE zijn daarom alleen 1-op-1 te vergelijken met de eisen van het huidige PvE
- Voor de ontsluiting van de Duivendrecht geldt dat er naast de metro in ieder geval een buslijn op de route van huidige lijn 41 moet blijven rijden. Dit in verband met de ontsluitingseisen voor de wijk.
- Het is in principe aan GVB om te bepalen welk lijntype er moet rijden en welke tussen- en eindbestemmingen deze lijn heeft. Er is dus geen verplichting om de lijn naar station Muiderpoort te laten rijden.
- De huidige lijnvoering van lijn 41 suggereert dat de lijn óf een ontsluitende óf een verbindende lijn kan worden

Eisen m.b.t. de Metro

- Minder focus op Amsterdam CS, reizigers stimuleren meer gebruik te maken van andere stations, m.n. Zuid, Sloterdijk, Bijlmer-Arena, Amstel
- Metro is HOV: minimaal 8x per uur overdag en 6x per uur 's avonds
- In Oostbuis zijn HOV frequenties met huidig lijnennet niet realiseerbaar
- Daarom biedt PvE ruimte voor half-ontvlochten netwerk (minimaal 4 lijnen waaronder een lijn die het traject Amstel – Zuid bedient)
 - GVB kan vanuit Gein en Gaasperplas nog maximaal één lijn naar CS laten rijden
 - De andere lijn moet minimaal tot station Zuid (en verder in richting van Sloterdijk) worden doorgetrokken. Metro mag dus niet eindigen op van der Madeweg
 - Op station van der Madeweg moet een gegarandeerde snelle overstap worden geboden van en naar de lijn die naar Amstel/CS rijdt

Wat betekent dit voor Duivendrecht? (1/3)

- Voor reizigers die op **station van der Madeweg** hun reis beginnen of eindigen verandert er niets; er blijven directe verbindingen met:
 - de Zuid-tak (Rai/Zuid/Lelylaan/Sloterdijk),
 - de Oostlijn (Amstel/CS),
 - de Gaasperplas-tak (Diemen-Zuid/Gaasperplas) en
 - de Gein-tak (Bijlmer-Arena/Holendrecht/Gein)

Wat betekent dit voor Duivendrecht? (2/3)

- Voor reizigers die op **station Duivendrecht** hun reis beginnen of eindigen verandert er wel iets:
 - Één van de twee lijnen (50 of 54) verdwijnt
 - Overgebleven lijn gaat minimaal 8x per uur (mogelijk 10x) rijden
 - De overgebleven lijn biedt op de van der Madeweg een gegarandeerde cross-platform overstap op de Gaasperplaslijn
 - Hogere betrouwbaarheid voor hele metronetwerk

Wat betekent dit voor Duivendrecht? (3/3)

- Voor reizigers die op **station Venserpolder** hun reis beginnen of eindigen verandert er mogelijk iets:
 - Afhankelijk van keuze GVB blijft lijn 53 de huidige route naar CS rijden, óf wordt deze vanaf de van der Madeweg gekoppeld aan lijn 50 naar de Zuid-tak (Rai/Zuid/Lelylaan/Sloterdijk)
 - Hogere frequenties: minimaal 8x per uur, mogelijk 10x
 - Meer reismogelijkheden bij gelijkblijvende reistijden (maar soms wel met overstap) naar alle overige A-knooppunten
 - Hogere betrouwbaarheid

Serviceconcept i.r.t. conducteur op de tram

- Serviceconcept in hoge mate beperkt door conducteur-eis
- Hoge kosten (ca. € 25 miljoen per jaar), vragen bij effectiviteit
Ander nadeel: instappen bij slechts 2 deuren → langere halteertijd
- Vervoerregio wil GVB stimuleren meer integraal naar serviceconcept te kijken → voor álle modaliteiten, op haltes/in stations én rekening houdend met verschillende doelgroepen
- GVB legt integrale serviceconcept ter goedkeuring voor aan DB
 - GVB moet aangeven hoe zij (sociale) veiligheidsfunctie van conducteur borgt
 - GVB moeten aangeven hoe zij belang van toegankelijkheid borgt

Inclusiviteit

- Inclusiviteit in diverse eisen verwerkt (fysieke toegankelijkheid, begrijpelijkheid)
- Daarnaast beschrijven we de beoogde ontwikkelrichting voor het OV-systeem
- In kaderbrieven kunnen we elke 4 jaar de focus voor deze ontwikkeling aangeven
- De Concessiehouder geeft in Ontwikkelplannen aan hoe hij een bijdrage kan leveren

Aspecten die een rol spelen bij inclusiviteit:

- Gelijkheid (iedereen moet zich welkom voelen)
- Toegankelijkheid (geen fysieke drempels)
- Begrijpelijkheid (heldere informatie over verloop van de reis, ook bij verstoringen)
- Fijnmazigheid (loopafstanden naar haltes overbrugbaar)
- Betaalbaarheid (geen financiële drempel om met het OV te reizen)

Duurzaamheid: CO₂-prestatieladder

- GVB nu op trede 3; om hogere trede te behalen moet GVB kosten maken
- Commerciële vervoerders staan veelal op trede 4 of zeggen toe deze trede of trede 5 uiterlijk in 2025 te zullen halen
- Keuze PvE: Trede 3 als norm en trede 5 als ontwikkelrichting waarbij de Vervoerregio in kaderbrieven kan aangegeven welke trede aan het eind van de eerstvolgende ontwikkelperiode bereikt moet zijn (voorlopig idee: trede 4 in 2027, trede 5 in 2030)

Financiële uitgangspunten nieuwe concessie

- Passend binnen meerjarenbegroting Vervoerregio
- Bijdragen aan realisatie van ambities Vervoerregio
 - Groei in aanbod en ontwikkeling van het openbaar vervoer
 - Realiseren reizigersgroei en daarmee opbrengsten groei
 - Realiseren kosten efficiency
- Marktconform (onderzoek Berenschot)
- Met mogelijkheid voor een redelijk rendement (onderzoek SEO)

Vragen en vervolg

- Zijn er (technische) vragen?
- Heeft u voldoende informatie om tot advies te komen?

Einde