Gemeente Amsterdam

Vraag 5.27 Nacht-OV en metro
Nacht-OV en de metro: Wat kost het als we in de nacht de metro 2 uur langer door laten rijden en als we in de nacht 3 OV-lijnen 2 uur langer door laten rijden: 1 in naar Noord, Zuidoost en Nieuw West

Antwoord (max. 1 A4)

Openbaar vervoer in de nacht is een verantwoordelijkheid voor de Vervoerregio

Het gemeentebestuur heeft geen directe zeggenschap over de exploitatie van het openbaar vervoer in de stad. De Vervoerregio is als opdrachtgever in de OV-governance primair verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de stad en ontvangt hiervoor gelden van het Rijk. De Vervoerregio moet haar middelen verdelen onder alle gemeenten die deelnemen aan de Vervoerregio. Een eventuele structurele financiële bijdrage van de gemeente voor nacht-OV is niet in de lijn van de huidige OV-governance. Het leidt mogelijk ook tot een ongewenste dynamiek dat wordt gereden waar het meeste wordt betaald.

Afgelopen jaar is een uitzondering geweest, en is een kleine bijdrage geleverd aan een pilot voor de Nachtmetro tijdens het Feest op de Ring en ADE.

Ambitie extra nacht-OV in het coalitieakkoord

In het aankomende gemeentelijke coalitieakkoord is het ook mogelijk om deze ambitie te onderstrepen, met een verwijzing dat de Vervoerregio de besluitvormende overheidslaag is. De Vervoerregio heeft in haar reactie een voorstel gedaan.

Reactie GVB op de vraagstelling

Na overleg ziet GVB op dit moment geen mogelijkheid om de financiële consequenties van deze voorstellen in beeld te brengen. GVB ziet de situatie als volgt:

"De vraagstelling lijkt ervanuit te gaan dat nachtvervoer te koop is, de maakbaarheid is een veel groter vraagstuk dan een kostenvraagstuk. Naast financiële middelen is er ook personeel (rijdend/controlerend/onderhoud) nodig en er zijn tijdsvensters nodig waarin er voor met name metro, in de nacht aan het spoor wordt gewerkt. Totale kosten kunnen niet quick en dirty worden gegeven, want naast exploitatiekosten zijn er ook andere kosten (AMRI, SoVe, sluiting stations, CCV, etc) die meespelen in de calculatie. Voor dag-exploitatie hebben we meer-/minderwerk tarieven met VRA afgesproken maar voor speciaaltjes zoals nacht zijn er geen vaste tarieven. Er kan dus nu geen betrouwbaar kostenoverzicht gegeven worden van deze uitbreiding."

Reactie Vervoerregio op de vraagstelling

De Vervoerregio heeft aangegeven dat zij op zo'n korte termijn ook geen kostenindicatie kunnen afgeven. Ook geven zij aan dat binnen de geldende OV-governance wensen voor extra nacht openbaar vervoer via de Regioraad van de Vervoerregio of in het Bestuursakkoord van de Vervoerregio kan worden afgesproken. Inhoudelijk geven zij aan zich aan te sluiten bij de reactie van het GVB en geven aanvullend aan dat het waarschijnlijk minstens een aantal jaren duurt voordat extra openbaar vervoeraanbod in de nacht gerealiseerd kan worden, gezien de beperkingen zoals hierboven weergegeven.

De Vervoerregio heeft wel volgende concrete tekstsuggestie meegegeven die kan worden opgenomen in het coalitieakkoord van de gemeente:

Met de komst van het nieuwe metronet gaat de metro op vrijdag en zaterdagavond 1 uur langer rijden. Het nieuwe college maakt bij de Vervoerregio bespreekbaar om voor het eind van haar

termijn (2030) zowel het metronetwerk als een drietal buslijnen in Noord, Nieuw West en Zuidoost 2 uur langer te laten doorrijden op alle dagen in de week. De Vervoerregio is opdrachtgever en besluit integraal over de gevolgen op de betaalbaarheid, de exploitatie van hele lijnennet, het beheer en onderhoud van de infrastructuur, de veiligheid van personeel en reizigers en de omgeving (geluid, trillingen). Het college zet in op het leveren van een bijdrage aan de Vervoerregio voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek, waarop de Vervoerregio een besluit kan nemen na overleg met Amsterdam en GVB. Parallel investeert het college in het verbeteren van de sociale veiligheid op en rond de betreffende metrostations en bushaltes door de structurele inzet van BOA's en verbeteringen in de looproutes van en naar stations en bushaltes, zodat reizen in deze nachtelijke uren veilig voelt.

De gemeente investeert op dit moment al in diverse maatregelen voor de verbetering van de sociale veiligheid. Dit speelt o.a. bij metrostations in Zuidoost (project AMTS, zie ook beantwoording vraag 5.28) en loop- en fietsroutes naar metrostations in Zuidoost (project fysieke maatregelen sociale veiligheid, zie ook beantwoording vraag 5.28). Voor aanvullende maatregelen bij haltes in de rest van de stad én de structurele inzet van BOA's zijn vooralsnog geen BOA-capaciteit en extra financiële middelen beschikbaar.

Maakbaarheid van uitbreiding nachtelijk OV is meer dan alleen een kostenvraagstuk
Het uitbreiden van nachtelijk OV is niet alleen een kostenvraagstuk, zoals GVB en Vervoerregio hierboven ook aangeven. Andere beperkende factoren zijn de volgende:

- Personeelstekorten: de OV-sector heeft te maken met een tekort aan personeel. Op dit moment is al een uitdaging om de dienstregeling te rijden. Om het openbaar vervoer 's nachts meer te laten rijden is meer personeel nodig.
- Beheer & onderhoud (vooral voor metro): onderhoud aan de infrastructuur vindt nu vooral 's nachts plaats. Bij het langer doorrijden van de metro wordt dit venster korter, en moet in minder uren door meer mensen onderhoudswerk gedaan. Dit levert extra kosten op, en ook risico's voor medewerkers die het onderhoud doen.
- Omwonenden van de OV-lijnen kunnen meer geluids- en trillinghinder ervaren 's nachts. Dit speelt op meerdere locaties in de stad. Een bekende locatie is rondom metrostation Nieuwmarkt.
- Juridische beperkingen: bij structurele uitbreiding van de dienstregeling van de metro zijn mogelijk aanvullende vergunningen nodig

Grove kosteninschatting
Gezien het feit dat er geen input is gekomen vanuit de Vervoerregio en GVB hebben we hieronder per scenario als gemeentelijk team op basis van de pilots in 2025 een grove inschatting gemaakt. De bedragen zijn indicatief. Dit is deels op basis van informatie van eerdere pilots en kencijfers. De bedragen zijn verder ook niet afgestemd met Vervoerregio en GVB. Voorwaarden en ontwikkelkosten aan de kant van de OV-partners zijn niet meegenomen. De opbrengsten dekken naar verwachting slechts een deel van de kosten. [redacted] Hoeveel dat exact zou zijn is op dit moment niet mogelijk in te schatten.

<u>Scenario's metro</u>
De onderstaande scenario's zijn uitgerekend op basis van de commerciële tarieven die betaald zijn tijdens de pilots in 2025 (Feest op de Ring, ADE) voor de metro, aangevuld met een factor extra kosten voor beheer & onderhoud, schoonmaak- en beveiligingskosten en kentallen.

Scenario 1: Alle metrolijnen rijden 2 uur langer door op donderdagavond, vrijdagavond, zaterdagavond.

[redacted] Er is gekozen voor donderdagavond, vrijdagavond en zaterdagavond omdat dit diezelfde avonden zijn waarin de weekend-nachtbuslijnen van GVB rijden.

Scenario 2: Alle metrolijnen rijden 2 uur langer door op elke avond van de week.

[redacted]

<u>Scenario's bus</u>

Dit is een grove schatting gemaakt op basis van bestaande kennis in de OV-sector. Factoren zoals afschrijving, onderhoud en operationele zaken maken deze indicaties onzeker, maar zijn wel meegenomen in de schattingen. De schattingen zijn indicatief, en bij uitvoering nader te bepalen in samenwerking met de Vervoerregio en GVB.

Scenario 1: Drie buslijnen rijden 2 uur langer door op donderdagavond, vrijdagavond, zaterdagavond.

[redacted]

Scenario 2: Drie buslijnen rijden 2 uur langer door elke avond van de week.

[redacted] De exacte kosten hangen af van de gekozen frequentie en lengte van de buslijn.

Samenvatting kosten scenario's

De totale kosten voor een "maximaal"-scenario (alle metrolijnen en drie buslijnen rijden elke avond langer door) [redacted] De totale kosten voor een "midi"-scenario (alle metrolijnen en drie buslijnen rijden alleen op donderdagavond, vrijdagavond, zondagavond door) zijn [redacted] De totale kosten voor een "minimaal"-scenario (alleen de metro rijdt in het weekend langer door, de buslijnen rijden helemaal niet door) zijn [redacted]

Bij bovenstaande kosten is zowel een inschatting gemaakt van de exploitatiekosten als de kosten voor het kortere werkvenster voor beheer en onderhoud, extra schoonmaakkosten en andere extra kosten.

Disclaimer: bovenstaande is een grove eigen inschatting zonder afstemming met Vervoerregio en GVB, gemaakt op basis van kencijfers. Waarschijnlijk zijn er nog kostenposten die nu niet zijn meegenomen in bovenstaande berekening.

Bestaand nachtelijk OV in Amsterdam

De Vervoerregio heeft de kaders waarbinnen het GVB het openbaar vervoer in de stad moet exploiteren vastgesteld in het Programma van Eisen. Hierin staan de minimale eisen waar GVB aan moet voldoen voor de Amsterdamse exploitatie.

Daarnaast zijn er een aantal nachtlijnen vanuit de regio-concessies die ook Amsterdam aan doen. Het gaat hier om enkele lijnen naar Schiphol (N30, N97 – vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden) en enkele lijnen naar Zaanstad, Purmerend en Hoorn (respectievelijk N94, N06, N14

– vanuit de concessie Zaanstreek-Waterland). Daarmee wordt er indirect in stadsdelen Zuidoost, Centrum, Zuid en Noord al nacht-ov geboden, al valt dit buiten de concessie van Amsterdam.

Financiële en personele gevolgen

Geef hier aan wat eventuele financiële consequenties zijn qua investeringen en/of exploitatie.

Breng daarbij, waar van toepassing, apparaatslasten (incl. overhead) en implementatiekosten in beeld.

Zonder doorrekening en uiteenzetting van de verschillende uitvoeringsopties door het GVB is het niet mogelijk onderstaande tabellen in te vullen.

Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030	structureel

Als er sprake is van een toe-of afname van personeel, geef dan aan hoeveel FTE het betreft.

Personele consequenties	2026	2027	2028	2029	2030	structureel
Aantal FTE* dat samenhangt met stoppen met intensivering of beleid						
Aantal FTE* dat samenhangt met starten met intensivering of beleid						
Incidenteel**?						
Zo ja, tot wanneer?						

* Dit betreft het totale aantal te verwachten fte's, ambtelijk en inhuur.

**Incidenteel houdt in dat er een link is tussen de tijdelijke impuls met incidentele middelen. En heeft daarmee een expliciete einddatum.