

## 3.2.2 Openbaar vervoer

***Wij zien het openbaar vervoer steeds belangrijker worden voor het reizen van Amsterdammers en andere burgers. Na Corona herstelde het reizigersaantal zich geleidelijk.***

***Zowel vanuit duurzaamheid, het autoluwbeleid, het bestrijden van vervoerarmoede, het ontsluiten van nieuwe woonwijken en voor de bereikbaarheid van de stad, is openbaar vervoer onmisbaar gebleken.***

### **Wat hebben we bereikt (doelen) en wat hebben wij daarvoor gedaan (activiteiten)?**

De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- Om de reizigersgroei de komende jaren op te kunnen vangen voor een groeiende, en een gezonde en leefbare stad is schaalvergroting nodig. Daarbij spelen doelen op het gebied van duurzaamheid ook mee. Openbaar vervoer is van groot belang om te komen tot een mobiliteitstransitie en vormt een reëel alternatief voor autovervoer.
- de geleidelijke terugkeer van de reiziger naar het openbaar vervoer,
- het uitvoeren van het project waarbij kinderen van de basisschool een periode gratis gebruik konden maken van het OV,
- Een dreigend nieuw tekort op de aanleg van het Zuidasdok. Daarnaast heeft het Rijk in haar begroting de reservering voor de Noord-Zuidlijn met 1,7 miljard verlaagd. Dit maakt het tekort groter. Beide projecten hangen namelijk nauw met elkaar samen. Tegelijk zijn zowel verkenningen gestart naar het doortrekken van de Noord-Zuid-lijn en ook het sluiten van de Ringlijn .
- Het stedelijk openbaar vervoer wordt opnieuw inbesteed aan GVB. De strategie om tot een meerjarig contract of concessie te komen is in 2023 vastgesteld. Het ontwerp Programma van Eisen ligt momenteel ter inzage. Hierin wordt de stap gezet naar meer ritten en meer fijnmazigheid, vooral in de wijken buiten de Ring A10 en boven het IJ.
- Station Zuid krijgt er een derde perron bij met een terminal voor internationaal treinverkeer,
- Amsterdam heeft bijgedragen aan een kortere periode dat de Eurostar zonder douanecontrole naar Londen vertrekt en passagiers waarschijnlijk in Brussel moeten overstappen.

Doel 2.2.1					
<b>Amsterdam is voor iedereen op een prettige en aantrekkelijke manier bereikbaar via het openbaar vervoer.</b>					
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Tevredenheid reizigers over GVB bus, tram en metro (0-10)	8,2		-	8,2
2	De passagiers zijn tevreden over de veren (0-10)	7,8 (2014)		-	7,5

## Specifieke beleidsdoelen

### Doel 2.2.1

#### Financiële en personele knelpunten

De raad heeft 7,5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het behoud van bus- en tramlijnen die dreigden te verdwijnen. Door Corona nam het aantal reizigers af, waardoor GVB minder bussen en trams liet rijden. Gedurende het jaar werd duidelijk dat een nijpend personeelstekort bij GVB het onmogelijk maakte om verschraving van het aanbod te voorkomen. Door het tekort aan bus- en tramchauffeurs konden ritten niet uitgevoerd worden. Het extra geld kon om die reden ook niet aan het dit doel worden uitgegeven.

#### Gratis ov voor kinderen

Van 22 juli tot en met 30 november 2023 reisden Amsterdamse kinderen van 4 tot en met 11 jaar kosteloos met het openbaar vervoer van GVB door middel van het reisproduct GVB Kids Vrij. Door deze actie konden kinderen kennismaken met de voordelen van het openbaar vervoer, zodat zij op latere leeftijd goed bekend zijn met het openbaar vervoer. Ook is het aantrekkelijker voor volwassenen die met kinderen reizen om voor het openbaar vervoer te kiezen. De raad heeft besloten jaarlijks middelen ter hoogte van 1 miljoen euro vrij te maken voor deze maatregel. Hiervoor zijn de voorbereidingen in gang gezet. Deze actie draagt bij aan de doelstelling om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor jongeren uit gezinnen met een kleine beurs.

Activiteit 2.2.1.1					
<b>We beheren en verbeteren de toegankelijkheid van onze OV infrastructuur in samenwerking met GVB en de Vervoerregio Amsterdam.</b>					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Het aandeel toegankelijke OV haltes	30%		39%	27%; In 2023 wordt 1/4 van de haltes geschouwd, dus nieuwe info beschikbaar

Activiteit 2.2.1.2					
<b>We zorgen voor voldoende capaciteit op de veerverbindingen.</b>					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Percentage van afvaarten waarbij passagiers moeten achterblijven op de kade of is het onaangenaam druk op de pont	≤3%		-	≤3%

### Specifieke activiteiten beleidsdoel 2.2.1

#### Activiteit 2.2.1.1

## **Toegankelijk openbaar vervoer**

In 2023 hebben de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam verder gewerkt aan het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes. In het begin van het jaar zijn de twee tramhaltes bij revalidatiecentrum Reade op de Overtoom extra snel toegankelijk gemaakt. Dit geldt ook voor nog eens 25 bushaltes. Er zijn daarnaast voorbereidende werkzaamheden getroffen om in 2024 vele tientallen haltes toegankelijk te maken. Ook werken de Vervoerregio en de gemeente aan het verbeteren van informatie over de toegankelijk van haltes.

Bovenstaande betreft slechts de versnellingsopgave. Er zijn bij reguliere onderhoudsprojecten en herinrichting van straten ook vele haltes toegankelijk gemaakt, zoals op de Van Woustraat en in de Kinkerstraat. Het percentage volledig toegankelijk haltes is in 2023 dan ook meer toegenomen dan het bovengenoemde aantal.

## **Voorbereidingen nieuwe ov-concessie Amsterdam 2025**

In 2023 ontwikkelde de Vervoerregio Amsterdam het ontwerp Programma van Eisen voor de concessie, een soort meerjarig contract voor GVB. De gemeente heeft hierbij een adviserende rol. We hebben uitgangspunten opgesteld op basis van de Omgevingsvisie en de koersnota Amsterdam Maakt Ruimte. Het Plan van Eisen zet in op aantrekkelijk, duurzaam en inclusief openbaar vervoer in een stad die de komende jaren sterk zal groeien. Het Plan van Eisen besteedt ook aandacht aan de sociale en maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en de bijdrage daarvan aan een brede welvaart.

## **Schaalsprong projecten**

De metropoolregio Amsterdam groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen en laat ook een sterke groei van de werkgelegenheid zien. Ook direct buiten onze regio zal een flinke groei plaatsvinden met gevolgen voor ons openbaar vervoer. In het Multimodaal Toekomstbeeld, is aangegeven dat er schaalvergroting nodig is in het openbaar vervoer om deze groei op te kunnen vangen. Dit is nodig om zowel de lokale, regionale, nationale en internationale bereikbaarheid van Amsterdam op peil te houden. Naast de uitbreiding van het metronet o.a. Noord/Zuidlijn, Ringlijn, zetten Rijk en regio in op uitbreiding van het hoogwaardig openbaar vervoer busnet (R-net metrobus). Concreet is afgelopen jaar gewerkt aan de snelle busverbinding ZaanIJ en de snelle busverbinding Haarlem-Amsterdam. Een goede aansluiting met fietsnetwerken in, van en naar Amsterdam is daarbij belangrijk.

Er zijn verkenningen gestart naar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen Station Sloterdijk en het Centraal Station. Dat het Rijk een greep heeft gedaan in de reserveringen voor de Noord-Zuidlijn vormt een bedreiging voor de groei van de stad. Dit zorgt voor grote onzekerheid en vroeg van ons veel aandacht.

Over het derde perron op station Zuid is inmiddels een positieve beslissing genomen. Nu kan de stap gemaakt worden richting uitvoering van de bouw van het derde perron en een internationale terminal. Dit is ook belangrijk voor het beter per trein ontsluiten van de stad, de regio en Nederland binnen Europa.

## **Investerings in openbaar vervoer projecten door de Vervoerregio**

De Vervoerregio heeft samen met de gemeente veel geïnvesteerd in gemeenschappelijke projecten in 2023. Met deze investeringen bereiken we een vliegwieleffect in de regio. Zo dragen deze projecten bij aan doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, duurzaamheid, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en het ontsluiten van nieuwe wijken. In haar jaarstukken geeft de Vervoerregio aan wat zij hebben gedaan, wat zij hebben bereikt en wat dat heeft gekost. Projecten waar we gezamenlijk in 2023 aan gewerkt hebben, zijn: het project De Entree bij Amsterdam Centraal, daarnaast hebben we doorgewerkt aan een aantal grotere projecten zoals de ZuidasDok openbaar vervoer-terminal, Knooppunt Lelylaan, de Multimodale Knoop Schiphol en de uitbreiding van het metronetwerk.

## **Internationaal spoor**

Een niet voorzien initiatief betrof het probleem rond het vertrek van de Eurostar van het Centraal Station naar Londen. Door de grootschalige verbouwing van het CS dreigde er gedurende een periode van 7 tot 11 maanden onvoldoende ruimte te zijn voor de douane en de controle van bagage op het Centraal Station. Uiteindelijk is deze periode teruggebracht, mede door inzet van de gemeente, tot 6 maanden. Hoofdrospelers hierin waren NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## **Sociaal Vervoer**

Naast toegankelijk openbaar vervoer heeft de gemeente ook op andere manieren gezorgd dat ouderen en mensen met een beperking mobiel kunnen blijven. Zo is medio 2023 de Amsterdamse Subsidieregeling Vrijwilligersvervoer opgezet. In 2023 zijn hiermee vijf verschillende organisaties voor vrijwilligersvervoer gesubsidieerd, waarvan drie nieuwe organisatie. Deze organisaties verwachten samen ruim 84.000 ritten de komende jaren uit te voeren, waarmee zij kwetsbare Amsterdammers op hun bestemming brengen, bijvoorbeeld bij de fysio, de dokter, het buurthuis of bij familie. Hiermee wordt toegewerkt naar een stadsdekkend netwerk van vervoer door vrijwilligers, zodat er voor iedere Amsterdammer kleinschalig vervoer beschikbaar is.

## **Activiteit 2.2.1.2**

### **Veren**

In 2023 is het aantal pontreizigers in de weekenden weer terug op het niveau van 2019. Doordeweeks bleef het aantal pontreizigers - tegen de verwachtingen in - nog 4,5% onder het niveau van 2019. Op dit moment is er voldoende capaciteit om de huidige aantallen reizigers over te zetten. De geplande verhoging van de vaarfrequentie op drukke verbindingen zoals de NDSM-Pontsteiger en IJ-plein-CS, was in 2023 helaas niet mogelijk vanwege tekorten aan schippers bij GVB Veren. Met GVB Veren is een plan opgesteld dat gericht is op het wegwerken van deze personeelstekorten. In 2023 beoordeelden reizigers de veren met het overall rapportcijfer 8,5 (Goudappel, 2023). Bij de aanbesteding voor de nieuwe uitstootvrije ponten was geen van de ontvangen inschrijvingen rechtsgeldig. De aanbesteding wordt in het eerste kwartaal 2024 opnieuw gedaan.

Ontwerp en locatie voor het laden van elektrische veren bij de verbinding IJ-plein zijn verder uitgewerkt. Aanbesteding hiervan vindt plaats in 2024.

Tot slot is in 2023 gestart met het maken van plannen en de voorbereiding van uitvoering van een 2e Ponthaven, die gebouwd gaat worden in Cornelis Douweskanaal-West.

## Verbonden partijen

### GVB Holding NV

Het GVB zorgt in Amsterdam voor het openbaar vervoer. Het GVB heeft verschillende dochterondernemingen, of heeft een belang in ondernemingen. Het gaat hier om:

- GVB Activa BV
- GVB Infra BV
- GVB Veren BV
- GVB Exploitatie BV

GVB Activa BV is eigenaar van de zogenaamde strategische ov-activa. Dit zijn onder andere railvoertuigen, werkplaatsen, remises en eindpuntvoorzieningen.

GVB Infra BV is onze opdrachtnemer voor met name dagelijks onderhoud aan railinfra en tramvervangingsprojecten. Wij zijn opdrachtgever voor de veerverbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal.

GVB Veren BV voert dit uit volgens het Contract voor Exploitatie Beheer en Onderhoud 2019-2024 en de aanbesteding van de verschillende investeringen. Wij zijn 100 procent eigenaar van GVB Holding NV.

### Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten rond verkeer en openbaar vervoer. De belangrijkste taken zijn het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het verstrekken van subsidies voor infrastructuur. Dit laatste gebeurt via de Investeringsagenda Mobiliteit. De Vervoerregio is ook een partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Vervoerregio wordt volledig bekostigd uit een Rijksbijdrage (Brede Doeluitkering) van ruim € 400 miljoen per jaar.

### Financiële toelichting

<b>Programmaonderdeel 2.2 Openbaar vervoer</b>	<b>Rekening 2022</b>	<b>Primaire Begroting 2023</b>	<b>Begroting 2023 (Najaarsnota)</b>	<b>Rekening 2023</b>	<b>Verschil Rekening Begroting 2023 (Najaarsnota)</b>
Baten	30,4	33,5	26,6	25,0	-1,5
Lasten	66,6	85,3	84,7	70,2	-14,5
<b>Saldo Baten en Lasten</b>	<b>-36,2</b>	<b>-51,8</b>	<b>-58,1</b>	<b>-45,1</b>	<b>13,0</b>
Onttrekking	1,5	1,0	0,6	0,1	-0,5
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves</b>	<b>1,5</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,5</b>
<b>Totaal Programmaonderdeel</b>	<b>-34,7</b>	<b>-50,8</b>	<b>-57,5</b>	<b>-45,0</b>	<b>12,5</b>

Het programmaonderdeel heeft ten opzichte van de Najaarsnota 2023 een positief resultaat van € 12,5 miljoen. Dit komt door lagere baten van € 1,5 miljoen, lagere lasten van € 14,5 miljoen en lagere onttrekkingen aan de reserves van € 0,5 miljoen.

Het positieve resultaat ten opzichte van de Najaarsnota 2023 komt vooral door:

### **Baten**

De totale baten van € 25,0 miljoen zijn € 1,5 miljoen lager dan begroot. Dit komt door:

- Lagere baten door vooral minder ontvangen subsidies. De meeste subsidies zijn afkomstig van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Het grootste bedrag betreft de bijdrage aan het project vernieuwing station Lelylaan voor € 4,4 miljoen. Zie ook toelichting op de lasten (€ 4,5 miljoen).
- Lagere baten door vooral minder reclame-inkomsten (€ 0,5 miljoen).
- Hogere baten door een positieve afloop van de claim rondom viaduct Sloterdijk (€ 1,7 miljoen).
- Hogere baten uit Vervoerregio Amsterdam (VRA) verrekende neutrale projecten Parnassusweg en OV-Verb. A'dam-HMM. Zie ook toelichting op de lasten (€ 1,3 miljoen).
- Hogere baten uit de verkoop van enkele oude Noordzeekanaal veren (€ 0,2 miljoen).
- Overige afwijkingen lichten we verder niet toe, omdat de afzonderlijke afwijkingen kleiner zijn dan € 0,2 miljoen (€ 0,2 miljoen).

### **Lasten**

De totale lasten van € 70,2 miljoen zijn € 14,5 miljoen lager dan begroot. Dit komt door:

- Lagere lasten binnen het programma stadsverbetering. Het betreft hier een groot aantal projecten in de openbare ruimte. In het algemeen zijn deze lagere lasten toe te schrijven aan onvoorzienbare omstandigheden en/of actualiteiten die een negatief effect hebben op de planning van een project. Tevens kan het volgen van een aanbestedingsproces ook een negatieve impact hebben op de bestedingen. Een voorbeeld hiervan is een mislukte aanbesteding en daaropvolgende her-aanbesteding bij het project OV-knoop Sloterdijk, waardoor middelen pas in 2024 nodig zijn in plaats van 2023. Ook capaciteitsgebrek is een bekend probleem, bijvoorbeeld in het geval van het project De Weeren II in Stadsdeel Noord (€ 6,7 miljoen).
- Lagere lasten waar een lager bedrag aan ontvangen subsidies tegenover staat. Dit betreft voornamelijk het project vernieuwing station Lelylaan voor € 4,4 miljoen. Zie ook toelichting op de baten (€ 4,5 miljoen).
- Lagere lasten voor het eigenaarsdeel rondom metro- en tramdiensten. Dit betreft grotendeels budget ter dekking van kapitaallasten wat nog niet is gestart, deels door nog niet afgeronde projecten (€ 2,9 miljoen).
- Lagere lasten voor vervoer door de veerverbindingen. Dit komt vooral door:
  - de vertraging op het aanbesteden van het NDSM project. In 2024 worden de werkzaamheden uitgevoerd. De lagere lasten leidden ook

tot een lagere onttrekking aan de reserve programma Stadsverbetering;

- o een niet bestede post onvoorzien;
- o onderzoek en niet doorberekende uren;
- o werkzaamheden aan veren rondom Noordzeekanaalprojecten. Deze zijn goedkoper uitgevallen door extra bedongen korting en doordat de post onvoorzien kosten niet is gebruikt;
- o de vertraging op het aanbesteden van de IJveren. Dit is vertraagd naar 2024 waardoor onder meer laadinfra niet is besteed (€ 2,1 miljoen).
- Lagere lasten programma Stadsverbetering rondom LightRail (€ 1,1 miljoen).
- Hogere lasten voor Vervoerregio Amsterdam (VRA) verrekenende neutrale projecten Parnassusweg en OV-Verb. A'dam-HMM. Zie ook toelichting op de baten (€ 1,3 miljoen).
- Overige afwijkingen lichten we verder niet toe, omdat de afzonderlijke afwijkingen kleiner zijn dan € 0,2 miljoen (€ 0,3 miljoen).

## Reserves

### Onttrekkingen reserves

- De onttrekking aan de reserve Programma Stadsbehoud is in dit programmaonderdeel € 0,7 miljoen lager dan begroot. Dit komt door lagere lasten voor het project aanlanding NDSM.
- Overige afwijkingen lichten we verder niet toe, omdat de afzonderlijke afwijkingen kleiner zijn dan € 0,2 miljoen (€ 0,2 miljoen).

### Toevoegingen reserves

Er zijn geen toevoegingen aan de reserves in dit programmaonderdeel.

## Risicobeheersing

Actuele risico's	Maatregelen
1. Veren kunnen groeiende passagiersstroom onvoldoende aan.	Actieve monitoring van de reizigersstromen, diverse maatregelen aan de wal en de aanschaf van schepen over het IJ.
.....	
Vervallen risico's	
--	
.....	
Opgetreden risico's	
--	
.....	

## Beleidskaders

- Amsterdam maakte ruimte; dit koersdocument geeft richting aan het toekomstbeeld van Amsterdam op het gebied van ruimte en vervoer.
- Toekomstvisie Sociaal Vervoer (2023) beschrijft de mogelijkheden voor mensen met een handicap en de verschillende vervoersmogelijkheden, die zij hebben.

- Update Nota Veren (2021), dit document beschrijft de reizigersgroei tot 2030 en de maatregelen die genomen zullen worden voor uitbreiding en verduurzaming van de vloot en het verensysteem als geheel (vloot, verbindingen, aanlandingen en havenfaciliteiten).
- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013), het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
- Ruimtelijk Kader Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam.
- Structuurvisie Amsterdam (2011)/Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)
- Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (2020) van de Vervoerregio, waarin staat beschreven hoe het OV fysiek, visueel, qua datavoorziening en mentaal toegankelijker kan worden gemaakt en de samenwerking tussen OV en AOV kan worden verbeterd.
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda die Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk houdt, met maatregelen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger en de automobilist.
- Beleidskader Verkeersnetten (2017). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met een afwegingskader bij conflicterende belangen.  
Wet lokaal spoor, in werking getreden op 1 december 2015; deze wet maakt de VRA verantwoordelijk voor aanleg, beheer en veiligheid van lokale railinfrastructuur. VRA stelt een vervoerder aan via de OVconcessie en VRA mag een beheerder van de infrastructuur aanwijzen. Vanaf 2022 is GVB de aangewezen beheerder.
- De metronetvisie Amsterdam (2020) en de metrovisie Amsterdam (2021) van de Vervoerregio Amsterdam.
- De in 2015 vastgestelde Lijnennetvisie is het beleidskader voor het ontwikkelen van vervoerplannen. De gemeente voert overleg met vervoerbedrijven over inpassing van nieuwe vervoerplannen.
- Taxiverordening Amsterdam 2012 (laatst gewijzigd in 2018).
- Visie Lokaal Spoor (2015), vastgesteld door het dagelijks bestuur van de VRA en bindend kader voor de beheerder van het lokaal spoor.