

# Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

## Invullen door directie:

Onderwerp: Ontwerp Programma van Eisen voor de nieuwe concessie GVB  
adviesaanvraag:  
Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit  
Directie: Verkeer & Openbare Ruimte  
Datum behandeling staf: 4 december 2023  
WH  
Datum adviesaanvraag: 15 december 2023  
Deadline ontvangst: 12 februari 2024  
advies:  
Advies mailen naar: [l.vanderlinde@amsterdam.nl](mailto:l.vanderlinde@amsterdam.nl)  
Meegestuurd stukken: Brief inzake adviesaanvraag; Ontwerp Programma van Eisen Concessie Amsterdam 2025  
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? Nee

## Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel: Oost  
Procesbegeleider: Rodine Oldewarris  
Datum weekstart/staf: 15 januari 2024  
Datum: 30 januari en 13 februari 2024  
stadsdeelcommissie:  
Datum dagelijks bestuur: 15 februari 2024  
Registratienr. (optioneel): Z-23-52832

### Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betreft college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

### Adviesvraag college

*Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur*

Het college stelt komende periode een advies op namens de Adviescommissie Amsterdam aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio over het ontwerp Programma van Eisen voor de nieuwe ov concessie voor Amsterdam.

Welk advies wil het Dagelijks Bestuur van de stadsdelen meegeven aan het college bij het formuleren van dit advies over het ontwerp Programma van Eisen?

### Conceptadvies DB:

*Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een*

Het dagelijks bestuur van Oost onderschrijft de ambities die in de toelichtende brief en in de eerste hoofdstukken van het Conceptprogramma van Eisen (CPvE) voor de periode 2025 - 2035 worden omschreven. Hieronder de punten die het dagelijks bestuur wil aandragen:

#### Bereikbaarheid OLVG (maximaal 1 keer overstappen) i.r.t. verplicht te bedienen infrastructuur

De bereikbaarheid van het ziekenhuis OLVG is belangrijk voor het stadsdeel. In het stadsdeel, maar ook daarbuiten is dit een veel gebruikte voorziening onder andere door kwetsbare doelgroepen. Het dagelijks bestuur ziet graag dat het ziekenhuis met 1 overstap bereikbaar is voor het hele stadsdeel (niet uitsluitend een A-knooppunt) om op deze manier de voorziening goed bereikbaar te houden.

Op kaart 7 van bijlage 2 staan de Insulindeweg, de Wijtenbachstraat, en Oosterpark niet aangegeven als verplicht te bedienen traminfrastructuur. Een (rechtstreekse) tramverbinding op deze corridor van de Indische Buurt (Flevopark) naar het OLVG wordt belangrijk geacht de bereikbaarheid van het ziekenhuis.

#### Ontsluiten Cruquiseiland - dekken volgens nieuwe normen

“Met de nieuwe opzet van de concessie worden een aantal ‘witte vlekken’ (zoals bijvoorbeeld de wijk de Eendracht) weer bediend door een ontsluitende buslijn. Ook in Driemond moet in de avonden en weekenden verplicht weer ov rijden”. - *Uit Hoofdpunten ontwerp PvE concessie Amsterdam 2025, VRA 18/12/23.*

In dit kader moet ook de OV ontsluiting van Cruquiseiland nader onderzocht worden. Tegen 2028-2030 zijn er 1.700 woningen en wonen er ongeveer 3.700 mensen. Zeer geregeld komen hier vragen over vanuit bewoners.

Stadsdeel Oost ziet graag dat op korte termijn regulier ov gaat rijden op Cruquiseiland (een ontsluitende lijn, aanbod gestuurd).



*Figuur 1.  
Mogelijk OV op  
Cruquius. Keren  
via bestaande*

## HOV netwerk in Oost – ontsluiting Muiderpoort (B-knooppunt)

Het HOV netwerk conform de nieuwe concessie zal in Oost bestaan uit de metrolijnen en de IJtram. In grote delen van Oost is er geen dekking vanuit het HOV netwerk. Dit geldt ook de stations Muiderpoort en Science Park. In Amsterdam zullen dit de enige NS-stations zijn die niet verbonden zijn met een stedelijk HOV netwerk. In de concessie wordt aangegeven dat de inzet van de Vervoerregio is om afspraken te maken met de gemeenten om de kwaliteit van een aantal verbindingen te verbeteren en op deze manier het aantal daadwerkelijke HOV verbindingen uit te breiden. Concreet is het verzoek aan de Vervoerregio en GVB om een onderzoek uit te voeren naar het opwaarderen van lijn 37 naar een HOV verbinding.

Voor de concessie ziet het dagelijks bestuur graag dat de B-knooppunten met minimaal één HOV lijn worden ontsloten (vertaling naar concessie-eis).



## Bediening Dagnet (uitbreiden) en Nachtnet (hele week en samenwerken met andere concessies)

We zien dat voor de Ontsluitende Lijnen en de Verbindende Lijnen een bedieningstijdvak is voorgesteld van 6:30 uur tot 23:30 uur op weekdays, 8:00 uur – 23:30 uur op zaterdagen en van 9:00 uur – 23:30 uur op zondagen. Dit is een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie met name voor de tramlijnen (Verbindende lijnen). In de praktijk ziet men nu ook vaak een “gat” tussen einde dagnet en start nachtnet. Het nachtnet is hierbij nu geen volwaardig alternatief, ook omdat deze niet alle dagen rijdt. Het advies is om het nachtnet niet slechts te beperken tot de vrijdag, zaterdag en zondag. Een goede minimumeis kan zijn dat er dagelijks in het nachtnet één keer per uur een ov lijn moeten rijden. Dit draagt bij aan een inclusieve en meerkernige stad. Aanvullend advies voor de concessie is om de concessiehouder beter samen te laten werken met andere concessie om zo de bediening in het nachtnet te verbeteren. Wijs bijvoorbeeld geen officiële routes (“inprikkers”) aan voor lijnen van andere concessies voor het nachtnet, maar lever maatwerk. Bij de beperkte aantallen lijnen voor het nachtnet moet dit mogelijk zijn. *Voorbeelden in Oost:*

- IJburg - doordeweeks kan je in de nacht niet met het OV van het eiland af (zelfs met de fiets is het een aanzienlijk stuk tot je bij het nachtnet bent).
- Vanuit de concessie Almere rijdt er nu een nachtlijn (N23) naar Amsterdam Centraal Station via het Zeeburgereiland en de Piet Heinkade, maar halteert daar niet. De N22 vanuit Almere halteert bijvoorbeeld wel op de Middenweg (dat is een officiële “inprikkers” waar ook niet GVB lijnen mogen halteren).

## Bijdragen aan deelmobiliteit vanuit Concessieverlener

In de concessie is deelmobiliteit zeer beperkt opgenomen. We zijn het echter met de Vervoerregio eens dat door het Openbaar Vervoer te verbinden met nieuwe flexibele vervoeroplossingen en deelmobiliteit, kan worden toegewerkt naar een beter en toegankelijker aanbod van Publieke Mobiliteit. Wij zien deelmobiliteit echter niet als vervanging van ov, maar als aanvulling. Deelmobiliteit wordt genoemd bij “een passend OV systeem in haar omgeving” (H2.1.5, pagina 20) en als “onderdeel van Knooppunten” (H3.3, pagina 38). Wij onderschrijven dit en adviseren de concessieverlener bij te dragen aan deelmobiliteit bij knooppunten zoals genoemd in het ontwerp programma van eisen. Dit om tot een betere publieke mobiliteitsketen te komen.

Het dagelijks bestuur ziet graag het concept Programma van Eisen op de door ons hierboven genoemde punten aangepast.

## **Advies stadsdeelcommissie:**

*Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB*

Het advies van de stadsdeelcommissie is unaniem aangenomen.

### **Aansluiting op Nachtnet**

Om zowel IJburg als de andere eilanden in het stadsdeel Oost 24/7 bereikbaar te maken is het noodzakelijk te voorzien in volwaardig nachtvervoer van en naar de eilanden, zowel door de week als in de weekenden. Deze aansluiting mag geen sluitstuk van een concessie zijn maar een structureel onderdeel ervan uitmaken.

### **Veiligheid**

Na de corona-epidemie komen de reizigers langzaam weer terug naar het openbaar vervoer. Om de mensen ook vast te houden is het van belang dat er meer aandacht wordt geschonken aan de veiligheid in het openbaar vervoer. Dat laatste verdient meer aandacht in een nieuwe meerjarige concessie. De controles op zwartrijden, bijvoorbeeld in tram 26, schieten te kort. Zwartrijden lijkt helaas bij veel Amsterdammers een gewoonte geworden. Als er tevens aansluiting wordt gezocht op het nachtnet is veiligheid des te belangrijker. Concreet verzoeken wij het DB om bij de concessieverlener te pleiten voor een onderzoek naar de introductie van noodknoppen- of nummers (zoals de NS dat bijvoorbeeld al heeft geïntroduceerd). Juist omdat er vanwege personeelstekorten minder personeel aanwezig kan zijn in bijvoorbeeld trams, en reizigers tussen haltes het voertuig niet kunnen verlaten.

### **Personeel**

In bijna alle branches is er een gebrek aan (goed) personeel. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Het is van groot belang dat het GVB in een nieuwe concessie voldoende ruimte reserveert om grootschalige, intensieve en langdurige wervingscampagnes te organiseren om voldoende personeel aan te kunnen trekken om alle ambities ook daadwerkelijk waar te kunnen maken. Op dit moment wordt hier niet in voorzien. Daarnaast is het waarschijnlijk dat door vergrijzing de uitstroom zal toenemen. Het is cruciaal om dit in een volgende concessieperiode serieus aan te pakken.

### **Concessie laten aansluiten op andere concessies in Almere**

Het is van belang om in de voorliggende concessie goede afspraken te maken met concessies in de nabije omgeving. Een goede afstemming is noodzakelijk om deze concessies goed op elkaar aan te laten sluiten. De stadsdeelcommissie Amsterdam Oost vraagt aandacht voor een goede afstemming van de GVB concessie met de bestaande en toekomstige concessies in Almere zodat de reiziger optimaal wordt bediend en er geen gaten vallen in het vervoersaanbod. Dit laatste geldt vooral voor de aansluiting op het nachtnet op doordeweekse

dagen zodat bewoners in Oost ( en dan met name bewoners van IJburg en Zeeburgereiland) hier gebruik van kunnen maken. Zoals in het conceptadvies wordt vermeld: Amsterdam kent een 24 uurs economie. Als voorbeeld noemen wij mensen met wisseldiensten die aangewezen zijn op deze vorm van openbaar vervoer.

## **Finaal advies DB:**

*Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders*

Het dagelijks bestuur van Oost onderschrijft de ambities die in de toelichtende brief en in de eerste hoofdstukken van het Conceptprogramma van Eisen (CPvE) voor de periode 2025 - 2035 worden omschreven. Hieronder de punten die het dagelijks bestuur wil aandragen:

### **Bereikbaarheid OLVG (maximaal 1 keer overstappen) i.r.t. verplicht te bedienen infrastructuur**

De bereikbaarheid van het ziekenhuis OLVG is belangrijk voor het stadsdeel. In het stadsdeel, maar ook daarbuiten is dit een veel gebruikte voorziening onder andere door kwetsbare doelgroepen. Het dagelijks bestuur ziet graag dat het ziekenhuis met 1 overstap bereikbaar is voor het hele stadsdeel (niet uitsluitend een A-knooppunt) om op deze manier de voorziening goed bereikbaar te houden.

Op kaart 7 van bijlage 2 staan de Insulindeweg, de Wijtenbachstraat, en Oosterpark niet aangegeven als verplicht te bedienen traminfrastructuur. Een (rechtstreekse) tramverbinding op deze corridor van de Indische Buurt (Flevopark) naar het OLVG wordt belangrijk geacht de bereikbaarheid van het ziekenhuis.

### **Ontsluiten Cruquiseiland - dekken volgens nieuwe normen**



*Figuur 1.  
Mogelijk OV op  
Cruquius. Keren  
via bestaande*

“Met de nieuwe opzet van de concessie worden een aantal ‘witte vlekken’ (zoals bijvoorbeeld de wijk de Eendracht) weer bediend door een ontsluitende buslijn. Ook in Driemond moet in de avonden en weekenden verplicht weer ov rijden”. - Uit Hoofdpunten ontwerp PvE concessie Amsterdam 2025, VRA 18/12/23.

In dit kader moet ook de OV ontsluiting van Cruquiseiland nader onderzocht worden. Tegen 2028-2030 zijn er 1.700 woningen en wonen er ongeveer 3.700 mensen. Zeer geregeld komen hier vragen over vanuit bewoners.

Het dagelijks bestuur ziet graag dat op korte termijn regulier ov gaat rijden op Cruquiseiland (een ontsluitende lijn, aanbod gestuurd).

### **HOV netwerk in Oost - ontsluiting Muiderpoort (B-knooppunt)**

Het HOV netwerk conform de nieuwe concessie zal in Oost bestaan uit de metrolijnen en de IJtram. In grote delen van Oost is er geen dekking vanuit het HOV



netwerk. Dit geldt ook de stations Muiderpoort en Science Park. In Amsterdam zullen dit de enige NS-stations zijn die niet verbonden zijn met een stedelijk HOV netwerk. In de concessie wordt aangegeven dat de inzet van de Vervoerregio is om afspraken te maken met de gemeenten om de kwaliteit van een aantal verbindingen te verbeteren en op deze manier het aantal daadwerkelijke HOV verbindingen uit te breiden. Concreet is het verzoek aan de Vervoerregio en GVB om een onderzoek uit te voeren naar het opwaarderen van lijn 37 naar een HOV verbinding.

Voor de concessie ziet het dagelijks bestuur graag dat de B-knooppunten met minimaal één HOV lijn worden ontsloten (vertaling naar concessie-eis).

### **Bediening Dagnet (uitbreiden) en Nachtnet (hele week en samenwerken met andere concessies)**

Het dagelijks bestuur ziet dat voor de Ontsluitende Lijnen en de Verbindende Lijnen een bedieningstijdvak is voorgesteld van 6:30 uur tot 23:30 uur op weekdays, 8:00 uur - 23:30 uur op zaterdag en van 9:00 uur - 23:30 uur op zondagen. Dit is een verslechtering ten opzicht van de huidige situatie met name voor de tramlijnen (Verbindende lijnen). In de praktijk ziet men nu ook vaak een "gat" tussen einde dagnet en start nachtnet. Het nachtnet is hierbij nu geen volwaardig alternatief, ook omdat deze niet alle dagen rijdt. Het advies is om het nachtnet niet slechts te beperken tot de vrijdag, zaterdag en zondag. Een goede minimumeis kan zijn dat er dagelijks in het nachtnet één keer per uur een ov lijn moeten rijden. Dit draagt bij aan een inclusieve en meerkernige stad. Aanvullend advies voor de concessie is om de concessiehouder beter samen te laten werken met andere concessie om zo de bediening in het nachtnet te verbeteren. Wijs bijvoorbeeld geen officiële routes ("inprikkers") aan voor lijnen van andere concessies voor het nachtnet, maar lever maatwerk.

Bij de beperkte aantallen lijnen voor het nachtnet moet dit mogelijk zijn. Voorbeelden in Oost:

- IJburg - doordeweeks kan je in de nacht niet met het OV van het eiland af (zelfs met de fiets is het een aanzienlijk stuk tot je bij het nachtnet bent).
- Vanuit de concessie Almere rijdt er nu een nachtlijn (N23) naar Amsterdam Centraal Station via het Zeeburgereiland en de Piet Heinkade, maar halteert daar niet. De N22 vanuit Almere halteert bijvoorbeeld wel op de Middenweg (dat is een officiële "inprikkers" waar ook niet GVB lijnen mogen halteren).

Daarom vragen we om het PvE zodanig aan te passen dat er een volwaardig nachtnet komt op IJburg. En vragen we de concessieverlener om goed af te stemmen met de aansluitende concessie van Almere, met meer aandacht voor het aanbod in de nacht op doordeweekse dagen zodat bewoners in Oost ( en dan met name bewoners van IJburg en Zeeburgereiland) hier gebruik van kunnen maken.

### **Bijdragen aan deelmobiliteit vanuit Concessieverlener**

In de concessie is deelmobiliteit zeer beperkt opgenomen. We zijn het echter met de Vervoerregio eens dat door het Openbaar Vervoer te verbinden met nieuwe flexibele vervoeroplossingen en deelmobiliteit, kan worden toegewerkt naar een beter en toegankelijker aanbod van Publieke Mobiliteit. Wij zien deelmobiliteit echter niet als vervanging van ov, maar als aanvulling. Deelmobiliteit wordt genoemd bij "een passend OV systeem in haar omgeving" (H2.1.5, pagina 20) en als "onderdeel van Knooppunten" (H3.3, pagina 38). Wij onderschrijven dit en adviseren de concessieverlener bij te dragen aan deelmobiliteit bij knooppunten zoals genoemd in het ontwerp programma van eisen. Dit om tot een betere publieke mobiliteitsketen te komen.

### **Personeel**

Het is van belang dat er meer aandacht wordt geschonken aan de veiligheid in het openbaar vervoer, hiervoor is ook aandacht nodig vanuit de concessie. De controles op zwartrijden, bijvoorbeeld in tram 26, schieten te kort. Zwartrijden lijkt helaas bij veel Amsterdammers een gewoonte geworden. Als er tevens aansluiting wordt gezocht op het nachtnet is veiligheid des

te belangrijker.

Concreet verzoeken wij om een onderzoek te doen naar de introductie van noodknoppen- of nummers (zoals de NS dat bijvoorbeeld al heeft geïntroduceerd). Juist omdat er vanwege personeelstekorten minder personeel aanwezig kan zijn in bijvoorbeeld trams, en reizigers tussen haltes het voertuig niet kunnen verlaten.

Daarnaast willen we de opgave, om voldoende personeel aan te trekken, blijvend ondersteunen. Bijvoorbeeld met de gezamenlijke wervingscampagnes die gedaan worden.

Het dagelijks bestuur van Oost ziet graag het concept Programma van Eisen op de door ons hierboven genoemde punten aangepast.