

Aan:
**Het dagelijks bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam**

Datum	20 november 2024	Onderwerp	Advies inzake Besluit herstelkans GVB voor concessie Amsterdam 2025
Uw kenmerk	2024/19603/SF		
Ons kenmerk	20241120/RAR/GVB2025		

Geachte leden van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

Met dagtekening 15 november 2024, kenmerk 2024/19603/SF, heeft u de Reizigers Advies Raad (RAR) om advies gevraagd over uw voorgenomen Besluit herstelkans GVB voor de concessie Amsterdam 2025. Uw aanvraag heeft betrekking op de verlenging van de huidige concessie aan GVB met een termijn van twee jaar, waarbij door de Vervoerregio en GVB in gezamenlijkheid is overeengekomen dat uiterlijk op 1 april 2025 een nieuwe concessie in moet gaan.

Op uw voornemen om de huidige concessie te verlengen adviseert de RAR positief. Hierbij is voor de RAR van belang dat wordt voorkomen dat er geen juridische basis is voor de voorziening in openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam met ingang van 16 december 2024.

Het ontbreekt de RAR echter aan informatie waarom de concessie niet per 16 december 2024 is vervangen door een nieuwe concessie en uw weigeringsgronden om die concessie aan GVB te verlenen. Zonder deze informatie kan de RAR alleen advies uitbrengen over de wenselijkheid om de huidige concessie te verlengen, maar niet over de in uw adviesaanvraag genoemde 'herstelkans'.

De RAR spreekt haar verbazing uit over de gang van zaken. Enkele jaren geleden was de Vervoerregio Amsterdam voornemens om reeds ruim voor de afloop van de concessie GVB versneld een nieuwe concessie te verlenen vanwege de goede prestaties en gericht op de toekomst van het ov in Amsterdam. Door de coronapandemie is dat uitgesteld. Ongetwijfeld is toen en daarna veel informatie verzameld en uitgewisseld. Een maand voor de huidige deadline is er nog geen overeenkomst en al jaren is er amper tot geen ontwikkeling in het openbaar vervoer in Amsterdam in afwachting van de nieuwe concessie. Wel is inmiddels afgeschaald zonder afspraken over snel herstel. De RAR roept de Vervoerregio op de informatie-uitwisseling met GVB verder te verbeteren en transparant te maken waar verschil van inzicht over is. Dit kan helpen voorkomen dat hier opnieuw onduidelijkheid over is wanneer deze concessie afloopt.

De RAR baseert dit advies op een aantal condities en randvoorwaarden:

1. Het is wenselijk om de nieuwe concessie zo snel mogelijk in te laten gaan en daarbij dus de datum van 1 april 2025 als uiterste deadline te hanteren. De RAR kan uit uw aanvraag niet opmaken of die datum een streefdatum is of een bindende afspraak.

2. Het ontbreekt de RAR aan informatie waarom de concessie met twee jaar dient te worden verlengd en of de eventuele daarmee samenhangende financiële zaken via een concessieverlenging dienen te worden geregeld, danwel via een garantstelling door de Vervoerregio. Daarnaast vraagt de RAR zich af of er ook andere afspraken mogelijk zijn tussen de Vervoerregio en de directie en aandeelhouders van GVB. De RAR wenst niet in deze bedrijfseconomische zaken te treden, maar wil wel voorkomen dat er mogelijk voor een lange duur geen verbeteringen in het ov tot stand worden gebracht, door het ontbreken van een grondslag daarvoor en het mogelijk twee jaar voortduren van de status quo.
3. De RAR gaat ervan uit dat de te verlenen concessie gebaseerd wordt op het vastgestelde PvE waarover de RAR op 1 februari van dit jaar heeft geadviseerd. Indien dit niet het geval blijkt te zijn, wijst de RAR op haar recht opnieuw advies uit te brengen over een nieuw of bijgesteld PvE, alvorens afspraken worden gemaakt over de te verlenen concessie aan GVB.
4. De RAR gaat ervan uit dat nog steeds sprake is van een inbesteding aan GVB en dat deze periode niet gebruikt gaat worden om hier een aanbesteding van te maken. Nog los van de wenselijkheid hiervan, acht de RAR het niet realistisch dat een ander model dan inbesteding op een termijn van een à twee jaar haalbaar is. Anders ontstaat mogelijk een situatie van jarenlange onzekerheid over het aanbod aan ov, of dat geen verdere verlenging mogelijk is na twee jaar als geen concessienemer is bepaald. Al die tijd gebeurt er dan niets, met onduidelijkheid voor de reizigers en het personeel, zodat er geen goede basis bestaat om de komende jaren tot de gewenste verdere ontwikkeling van het ov in het concessiegebied Amsterdam te komen.
5. De RAR wijst op haar uitgebrachte advies over het PvE. Daarin is de vraag opgeworpen of dit PvE te realiseren valt zonder aanvullende middelen voor de exploitatie. Indien dit ook de achtergrond zou zijn van de discussie over een herstelkans, dan wil de RAR daar graag nader over geïnformeerd worden. Wat betekent dit voor zowel de kwaliteit en de kwantiteit van het aanbod aan ov enerzijds, alsmede de garantie dat er voldoende bedrijfszekerheid is dat de concessienemer dit gewenste bod gestalte kan doen anderzijds? Recente ervaringen met een andere concessie leren de RAR dat dit niet vanzelfsprekend is en dat dit geleid heeft tot een afgeschaald en onbetrouwbaar product in relatie tot de eisen die gesteld zijn in de concessie.
6. De RAR wil ook graag een verduidelijking omtrent wat het DB verstaat onder: "Het DB kiest daarbij voor een verlenging van de huidige concessie -onder gelijkluidende voorwaarden- van twee jaar." Wij wijzen u erop dat aan de huidige concessie-eisen thans niet wordt voldaan. Het lijnennet is ingekrompen, lijnen worden gedeeltelijk niet bediend en frequenties zijn verlaagd. Het DB heeft hier ontheffingen voor verleend. De RAR verneemt graag welke voorwaarden u bedoelt en wat precies van GVB wordt verwacht voor te leveren diensten per 16 december 2024. Zie ook het volgende punt.
7. De RAR heeft niet vernomen of het DB inmiddels het Vervoerplan 2025 heeft vastgesteld. Dit vervoerplan zou volgens het DB een voortzetting van het Vervoerplan 2024 deel 2 moeten zijn. Daarbij worden eerdere inperkingen van bus- en tramlijnen en afgeschaalde frequenties niet hersteld, terwijl het DB wel een nieuwe buslijn van IJburg naar Bijlmer-Arena eist, zonder dat duidelijk is of er middelen zijn om die lijn te exploiteren of dat hiervoor elders in het lijnennet gesneden gaat worden om dit mogelijk te maken. Ook legt het DB al op voorhand - zonder nieuwe concessie - op dat de metro over twee jaar vaker moet gaan rijden. Onduidelijk is of hier middelen voor beschikbaar zijn, of de vervoersvraag dit noodzakelijk maakt en of dit gezien het PvE van de nieuwe concessie niet een zaak is van een door GVB op te stellen ontwikkelplan. Onduidelijk is tegelijk ook waarom dergelijke eisen dan niet aan tram- en buslijnen worden gesteld.
8. De RAR constateert met lede ogen dat nu al enkele jaren achtereen geen verbeteringen voor het ov zijn doorgevoerd. De gewaardeerde verlenging van lijn 25 naar Uithoorn heeft niet tot extra middelen geleid en is gepaard gegaan met een inkrimping van het busnet van Connexxion, zonder dat GVB in staat is gesteld de vervallen busverbindingen tot aan Leidseplein en Elandsgracht met lijn 25 over te nemen. De RAR adviseert met klem om nu stappen te zetten voor de noodzakelijke uitbreiding van het ov in het concessiegebied Amsterdam. Dit dient gepaard te gaan met

stapsgewijze verbeteringen, in ieder geval in Vervoerplan 2026, maar ook zoveel mogelijk tussentijds. De RAR verwacht transparantie van het DB of hier voldoende middelen voor beschikbaar zijn en zo niet, hoe het DB alsnog in die middelen gaat voorzien. De RAR wil niet graag een situatie tegemoet zien dat ook het Vervoerplan 2026 een voortzetting wordt van het Vervoerplan 2024. Of dat tot vlak voor het ingaan van dit vervoerplan onduidelijk is wat het aanbod aan ov in 2026 is.

9. De RAR adviseert om tegelijk met het komen tot afspraken over de nieuwe concessie op uiterlijk 1 april 2025 stappen te zetten om verbeteringen in het ov mogelijk te maken en op zijn minst vast te leggen in het Vervoerplan 2026. Zoals gebruikelijk worden vervoerplannen reeds in juni van het daaraan voorafgaande jaar ingediend. Gebaseerd op een maandenlange voorbereiding. De RAR wordt hier graag vroegtijdig bij betrokken.
10. Het telkens grotendeels continueren van oude vervoerplannen leidt evenmin tot verbeteringen in Weesp. De RAR roept op de gemeente Weesp versneld onderdeel van de concessie te maken en in aanloop daartoe al verbeteringen door te voeren.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter