

BIJLAGE 1:

UITWERKING VAN HET RAR-ADVIES OVER DE CONCESSIE AMSTERDAM EN HET ONTWERP-PVE

1. Inleiding

Hierna volgt een aantal verdere adviezen en uitwerkingen van de hoofdpunten van het advies van de Reizigers Advies Raad (RAR) op het ontwerp-PvE van de concessie Amsterdam. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de ambities van het PvE en op een aantal inhoudelijke zaken.

2. Ambitie

De RAR waardeert het brede ambitieniveau voor de concessie. De RAR adviseert wel om het ambitieniveau concreter te maken en ook aan te geven welke afwegingen gemaakt zullen worden als niet alle ambities of niet tijdig worden waargemaakt en wat de Vervoerregio Amsterdam als concessieverlener daar aan wil doen. Het PvE bevat voornamelijk eisen aan de concessiehouder, maar niet aan de concessieverlener. De RAR adviseert om de volgende punten explicieter in het beleid van de Vervoerregio voor de concessie en waar nodig in het PvE op te nemen:

1. Taakstelling voor groei van het aantal gebruikers van het OV, zowel absoluut als relatief wat betreft het aandeel in de modal split ten opzichte van de auto. Immers enerzijds groeit de stad groeit fors in aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen, anderzijds dient het OV een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, zuinig ruimtegebruik en economisch functioneren van de stad. Dat vraagt om kwantificering in aantallen en naar deelgebieden van de concessie (wordt bijvoorbeeld in Noord het OV ook goed gebruikt?).
2. Om de ambities waar te maken zijn middelen nodig, niet alleen om de exploitatiekosten te dekken, maar ook de benodigde infrastructuur voor het OV en de doorstroming van het OV. Het PvE stelt echter dat de concessie binnen de financiële kaders moet worden uitgevoerd, zonder die expliciet te benoemen. De RAR adviseert om de ambities leidend te laten zijn en de middelen volgend. Dat kan bij de voorgestelde ontwikkelplannen eventueel in scenario's worden vertaald, waarbij de Vervoerregio als concessieverlener na bespreking met de RAR en de Regioraad aangeeft hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld om de ambities waar te maken, en als de middelen niet toereikend zijn welke afwegingen dan worden gemaakt om niet aan alle ambities te voldoen. Dit ontbreekt, evenals een duidelijke koppeling met een investeringsprogramma van de Vervoerregio om bij te dragen aan doorstroming en infrastructuur voor het OV. De RAR is niet overtuigd dat het ambitieniveau waargemaakt kan worden zonder extra exploitatiebijdragen voor het OV.

Een tijdige, goede bediening van nieuwbouwwijken is essentieel om nieuwe bewoners niet massaal afhankelijk te maken van een eigen auto. Bij de OV-exploitatie gaat de kost hier voor de baat uit. Daar komt bij dat de belangrijkste baat immaterieel is: minder autoverkeer en parkeren in de stad. Hetzelfde geldt voor de betere ontsluiting van wijken die de afgelopen periode door het OV slecht zijn bediend. Tegenover een niet-kostendekkende exploitatie staat hier als baat een inclusief OV-aanbod dat geen wijken links laat liggen. In de afgelopen jaren heeft de eis van een kostendekkende netexploitatie er bij stadsuitbreidingen telkens toe geleid dat de concessiehouder elders in het net moest snoeien om uitbreidingen van het net naar nieuwe wijken mogelijk te maken. In

een stad met grote groeiopgaven en een grotere rol voor het OV in de mobiliteit is dit beleidsuitgangspunt onmogelijk vol te houden.

3. Het uitgangspunt dat begonnen wordt met het OV-aanbod uit het Vervoerplan 2024 deel II is geen serieuze benadering van de ambities. Het Vervoerplan 2024 delen I en II bevat noodmaatregelen vanwege personeelsgebrek, maar die sluiten niet aan bij de daadwerkelijke vervoerbehoefte, laat staan bij de in het PvE geformuleerde ambities. De RAR adviseert om reeds bij de start van de concessie van een veel groter OV-aanbod uit te gaan.
4. De RAR juicht het werken met ontwikkelplannen toe, om enerzijds in te spelen op ontwikkelingen en ook tijdig voor te sorteren op de volgende jaren en anderzijds belanghebbenden de kans te bieden het gesprek aan te gaan over de ontwikkelplannen. In tegenspraak hiermee formuleert het PvE een aantal restricties in het bedieningsniveau en de lijnvoering die de functie van het ontwikkelplan uithollen en waarvan het niet duidelijk is of die aansluiten bij de wensen van de reizigers. In ieder geval is de RAR daarover niet om advies gevraagd. Deze restricties worden bovendien geformuleerd in de vorm van negatieve aspecten van het OV, terwijl het PvE toch juist bedoeld moet zijn om de positieve aspecten van het OV verder te ontwikkelen. De RAR kent geen voorbeelden van een PvE in Nederland waar OV wordt ontmoedigd op een bepaald traject of gebied. De RAR adviseert om deze teksten te verwijderen.
5. De Vervoerregio Amsterdam past het STOMP principe op een merkwaardige wijze toe, om toe te redeneren naar een situatie dat het OV in het centrum en oudere stadsdelen minder ruimte krijgt toebedeeld en lagere frequenties moet bieden. Het STOMP-principe zegt niet dat als er wordt voorgesteld meer voor lopen en fietsen te kiezen, het openbaar vervoer dan moet ontbreken of ingeperkt. Dat is een denkfout. Immers, als je vanuit een buitenwijk naar de stad wilt kan je niet lopen en soms ook niet fietsen. Dan moet je dus met OV. Dan begint je reis in een buitenwijk, maar moet je wel op de plaats van bestemming kunnen komen. De optie "ga dan maar lopen vanaf de binnenring" is niet persé het STOMP-principe en sluit ook niet aan bij fijnmazigheid en inclusiviteit. Het staat daarmee haaks op het ambitieniveau en gaat voorbij aan het feit dat tram- en buslijnen aan routes en infrastructuur gebonden zijn, terwijl de andere weggebruikers meerdere wegen en routes ter beschikking hebben, zodat voorrang voor voetganger en fietser op verschillende wijze kan worden ingevuld, niet noodzakelijkerwijs ten koste van het OV. Bovendien wordt niet expliciet de keuze gemaakt om allereerst de ruimte voor de auto te beperken en daarmee juist meer ruimte voor het OV te creëren. De RAR adviseert deze teksten aan te passen en adviseert tevens aan de Vervoerregio om een concreet programma voor betere doorstroming voor het OV op te stellen, temeer daar het PvE wel met normen schermt voor gemiddelde snelheid van het OV, zonder de rol van de Vervoerregio uit te werken hoe die doorstroming en gemiddelde snelheden gehaald en verbeterd zouden kunnen worden. De maatregelen om het autoverkeer in de oudere stadsdelen te beteugelen zijn gericht op andere keuzes door automobilisten: het volgen van een andere route of het kiezen van een vervoersvorm waarmee de bestemming makkelijker bereikbaar is. Bij het laatste zou het OV een belangrijke rol moeten spelen. Hier komt ook fysiek meer ruimte vrij, dankzij de verminderde autodruk op de desbetreffende route. Helaas ontbreekt in het PvE die samenhang tussen ruimtelijk, verkeers- en OV-beleid. De RAR ziet in het PvE een contraproductief streven inzake het OV-aanbod in de oudere stadsdelen. Een vermindering van het tram- en busaanbod is hier ook nog op een andere manier contraproductief: in dit deel van de stad verwerft de concessiehouder een aanzienlijk deel van zijn inkomsten, omdat hier veel OV-gebruikers zijn. Ver-

schraling van het OV-aanbod in een van de meest lucratieve gebieden zal doorwerken in de financiële slagkracht voor het instandhouden en uitbreiden van het hele netwerk. De Noord-Zuidlijn is een belangrijke hoofddrager van het OV-netwerk in de stad, maar de gemeente Amsterdam en de VRA overschatten de betekenis van deze lijn voor de bereikbaarheid van diverse wijken en buurten die niet en niet binnen korte loopafstanden door deze lijn bediend worden, zoals destijds ook uit de evaluatie van deze lijn bleek. De lijn trekt veel reizigers, maar in wijken wat verder weg is het gebruik van het OV gedaald. De Noord-Zuidlijn is welbewust geconcentreerd als een regionale verbinding met grote afstanden tussen de stations, met een functie die complementair is aan het fijnmazige basisnetwerk, dus niet (volledig) vervangend. HOV met grote afstanden tussen de haltes, een norm voor de loopafstand van 800 meter en een hoge eis aan de gemiddelde snelheid werkt goed voor verplaatsingen over langere afstand, maar niet voor verplaatsingen binnen en tussen dichtbevolkte stadswijken en vanuit buitenwijken waar de Noord-Zuidlijn niet rijdt. De RAR juicht het voornemen in het PvE tot verdere kwaliteitsverbetering van het OV op enkele tram- en busassen in de oudere stadsdelen toe, maar ont-raadt een rigide sturing op HOV-principes op deze trajecten met het opheffen van routes elders of het bedieningsniveau en lijnvoering voor reizigers onaantrekkelijk te maken, om mensen te dwingen over te stappen naar enkele assen met grote loopafstanden. Een goed functionerende stad vraagt waar mogelijk ook rechtstreekse verbindingen tussen oude en nieuwbouwwijken, zonder meerdere overstappen.

6. De RAR mist een heldere governance voor het behalen en handhaven van het ambitieniveau. Door het ondershands aanbesteden staat de keuze voor de concessiehouder vast. Om er zeker van te zijn dat deze een goed bod doet en ook waarmaakt en kan maken gedurende de concessieperiode dienen meer stuurmogelijkheden te bestaan dan alleen een bonus/malus, waarvan het bovendien de vraag is of de reiziger daarvan profiteert. Ook sturing op prioritering van de ambities, de duur van de concessie (tussentijdse aanpassingen), concessie-indeling en afstemming met een mogelijk ander aanbod van andere vervoerders binnen de vervoerregio om in bepaalde vervoerbehoefden te voorzien vraagt meer aandacht. De RAR vindt de gevolgde aanpak en detaillering van het concept-PvE niet passen bij een ondershandse aanbesteding, waarin de nadruk op ontwikkelplannen ligt.

3. Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE

De RAR vindt dat de reiziger centraal dient te staan en dat aangesloten moet worden bij de huidige en toekomstige reisbehoefden, mede in het licht van de ontwikkeling van de stad en het beleid voor een autoluwe stad. Het PvE doet daar op een aantal punten geen recht aan:

1. Te weinig infrastructuur en routes zijn aangewezen als verplicht te bedienen, waardoor verschillende wijken en verbindingen tussen wijken buiten die verplichting zouden kunnen vallen. Vooral bij de tram gaat het om de aanwezige en vaak nog recent vernieuwde railinfrastructuur, waarvan het niet voor de hand ligt dat elders in de bestaande wijken alsnog rails zal worden aangelegd om in vervoerrelaties te voorzien, die thans met behulp van de beschikbare railinfrastructuur bediend worden. Hetzelfde geldt voor een aantal belangrijke routes voor de bus, ook in de buitenwijken, waarbij het bovendien essentieel is dat die gevrijwaard blijven van verkeersmaatregelen die de doorstroming van de bus verslechteren of zelfs onmogelijk maken, omdat anders de ambities van het PvE niet waargemaakt kunnen worden. Derhalve adviseert de RAR om veel meer infrastructuur voor tram en bus aan te wijzen die in de concessie bediend moet worden (zie ook bijlage 2).

2. De behandeling van het centrum spoort niet met de realiteit dat het centrum ook in een meerkernige stad nog steeds een zeer grote rol zal spelen, inclusief het Centraal Station. Het tracébesluit voor de verbouwing van Amsterdam CS is gebaseerd op een groei van het aantal reizigers van 200.000 tot 275.000 per dag, reeds in de komende jaren, terwijl veel treinreizigers vanuit Noord-Holland ook in de toekomst geen verbinding hebben met station Zuid. De RAR adviseert allereerst om de concessiehouder de vrijheid te laten om in ontwikkelplannen lijnvoering en netwerkontwikkeling voor te stellen, zonder op voorhand het gebruik van de infrastructuur in de Leidsestraat, Vijzelstraat, Damrak - Rokin – Rembrandtsplein en Utrechtsestraat niet op te nemen als verplicht te bedienen infrastructuur of zelfs te verbieden om doorgaande lijnen vanuit buitenwijken en oudere wijken door te laten rijden tot in het centrum en reizigers verplicht over te laten stappen of te laten lopen. Derhalve adviseert de RAR teksten en voorstellen om het OV in en naar de binnenstad dwangmatig te beperken te schrappen, alsmede dat de tram in oudere wijken minder moet rijden vanwege hinder. Die hinder voor het stedelijk functioneren ontstaat pas als de tram niet of minder rijdt. De concessiehouder moet de vrijheid hebben om in de ontwikkelplannen voorstellen te doen die aansluiten bij de reisbehoeften van de reizigers en de ontwikkeling van de stad. Dat sluit uiteraard lijnwijzigingen niet uit of het beter bedienen van andere grote centra in de stad. Maar die dienen op eigen kwaliteiten beoordeeld te worden en ook met goed OV te worden bediend.
3. De indeling in centrumgebieden is volstrekt theoretisch en wordt bovendien opgerekt door ook het Museumkwartier en de Pijp tot het centrum te rekenen, waarbij overigens de huidige infrastructuur die thans bediend wordt door lijn 3 niet meer verplicht bediend hoeft te worden volgens het PvE. De aannames over loopafstanden van 800 meter zelfs tot de rand van het centrum en theoretische criteria over hoeveel van die zeer grofmazige gebieden bediend zouden moeten worden sluiten niet aan op de werkelijkheid en op de ambitie van fijnmazigheid en inclusiviteit en lijkt alleen maar bedoeld om tramlijnen in het centrum op te willen heffen of het gebruik dusdanig te ontmoedigen dat de reiziger vanzelf wegblijft uit het centrum. Het alternatief van de metro is te grofmazig met grote afstanden tussen de stations en ontsluit grote delen van het centrum niet. De RAR adviseert om juist te eisen dat de belangrijke winkel- en uitgaansgebieden binnen het centrum bediend worden met haltes en lijnen die de reiziger dicht bij die locatie brengen, waarbij verder een feitelijke loopafstand van 400 meter wordt gehanteerd. Zoals de aanwezigheid en bediening van een halte bij de Munt, bij de ingang van Kalverstraat. Des te opvallender is dat een dergelijke indeling niet gehanteerd wordt bij de bediening van de nieuwe stadsdeelcentra. Zou dat het geval zijn, dan zouden grote delen van Nieuw-West, Noord en Zuidoost niet of minder met het OV bediend hoeven worden, of met gedwongen overstappen. De RAR adviseert om deze negatieve benadering van het OV in het centrum te schrappen en ook de grofmazige indeling van het centrum niet te hanteren. De bediening van het huidige centrum en nieuwe centra is onderwerp voor de ontwikkelplannen, waarbij betere bereikbaarheid van andere centra niet betekent dat het huidige centrum minder OV-aanbod moet krijgen, aangezien de reizigers-aantallen bewijzen dat het OV daar een grote rol speelt. Juist in de oudere stadsdelen is autoluw belangrijk en vraagt dan om een goed OV als alternatief.
4. Het principe van OV-bereikbaarheid van de kleinere winkelcentra is lastig te hanteren. De RAR adviseert een andere aanpak, door voor OV-knooppunten te kiezen die vanaf elke halte rechtstreeks moet worden aangedaan. Ook de criteria wat een winkelcentrum is zijn niet duidelijk. Waarom is bijvoorbeeld winkelcentrum Duivendrecht Dorpsplein niet opgenomen?
5. Bij de indeling in knooppunten dienen ook knooppunten binnen het OV-netwerk te worden toegevoegd en niet alleen de grote stations. Voorbeelden zijn het Weesperplein (tram-

metro) en bij de groei van het Zeeburgereiland en IJburg wordt de overstap van tramlijn 26 op buslijn 37 ook steeds belangrijker. Dat geldt voor veel meer punten in het netwerk. Met daarbij kwaliteitseisen voor bedieningsniveau, aansluitingen, loopafstanden en toegankelijkheid van haltes en perrons en bewegwijzering.

6. De RAR vindt de hantering van loopafstanden niet evenwichtig en consistent. Enerzijds wordt gesproken over fijnmazigheid en tegengaan van barrières, anderzijds worden toch weer hemelsbrede afstanden gehanteerd bij haltes. Het begrip fijnmazig en inclusief wordt niet uitgewerkt, omdat zodra een lijn het etiket HOV krijgt ineens loopafstanden van 800 meter acceptabel zijn, zonder verdere onderbouwing of dit recht doet aan eisen van fijnmazigheid en inclusiviteit. De RAR adviseert van de feitelijke loopafstanden uit te gaan met een maximum van 400 meter. De gehanteerde percentages te bedienen woningen en bedrijven variëren in de verschillende artikelen en zijn in een aantal gevallen op statistische gebiedsindelingen gebaseerd, waarbij woonwijken en groengebieden of industrieterreinen in het zelfde gebied vallen, waardoor de woningdichtheid statistisch lager is, terwijl evengoed de wel aanwezige woningen geconcentreerd zijn en in voldoende aantallen om wel te bedienen. Bovendien betekent bij de verdere groei van de stad dat ogenschijnlijk lage percentages van niet te bedienen woningen in de praktijk hele grote aantallen woningen betreft (bijvoorbeeld 90% bij 1 miljoen inwoners, betekent dat 100.000 inwoners niet bediend hoeven te worden). Daarbij schermt het PvE ook nog eens met allerlei uitzonderingsbepalingen. De RAR adviseert om de feitelijke loopafstanden te hanteren voor elk cluster van 250 woningen. Als daar om goede redenen van afgeweken moet worden kan dat bij een ontwikkelplan besproken en afgewogen worden.
7. De indeling HOV – Verbindende - Ontsluitende lijnen is te theoretisch van aard. Aan de gestelde criteria voor HOV voldoen alleen de metro en tramlijn 26. De genoemde tramlijn 25 en buslijn 369 bieden in het recent door de Vervoerregio Amsterdam goedgekeurde vervoerplan 2024 te lage frequenties om HOV te kunnen zijn. De Vervoerregio stelt ook nog eens voor om dat vervoerplan 2024 als uitgangspunt van de concessie te nemen. De Vervoerregio doet geen voorstellen om de gemiddelde snelheid van het OV op bepaalde routes binnen de A10 te verhogen, waardoor het de vraag is welke lijnen dan nog in aanmerking komen voor HOV. Verder adviseert de RAR om als lijnen al als HOV of verbindend zouden kunnen worden aangeduid, om die desgewenst ook door te laten rijden in oudere stadsdelen en het centrum als dat in het belang van de reizigers is, ook als daar de snelheid niet gehaald kan worden. De RAR wijst op het eerdere advies om lijn 25 vanaf station Zuid verder de stad in te laten rijden. Reizigers willen gemakkelijke verbindingen en moeten niet vanwege theoretische criteria worden gedwongen over te stappen. Dit PvE leidt eerder tot meer dan minder overstappen. Of dat drukke routes gebundeld moeten worden en grofmaziger worden of om verder te gaan lopen. De RAR adviseert om hetzij de gehanteerde indeling los te laten, dan wel dat de VRA zelf concrete voorstellen doet om de kwaliteit van bepaalde verbindingen en routes dusdanig te verbeteren dat deze aan de criteria kunnen voldoen en dit met name ook te doen voor de gebieden binnen de A10.

De Vervoerregio gebruikt in het PvE de indeling in verschillende lijntypen ook om verschil aan te brengen in de voorgeschreven bedieningstijden. Het tijdvenster van 'verbindende lijnen' is beperkter dan dat van de HOV-lijnen en ook beperkter dan het ooit was in Amsterdam. De 24-uurs economie en samenleving vindt geen reflectie in het PvE, alsmede in een stadsgewestelijke inbedding. De RAR vindt dit om twee redenen ongewenst:

- verschraving van de goede OV-beschikbaarheid die de Vervoerregio juist zegt na te streven;
- het OV-aanbod aan de randen van de dag wordt ondoorzichtiger en verraderlijker door de verschillen in begin- en eindtijden tussen HOV-lijnen en andere lijnen. Dit

geldt het sterkst voor verplaatsingen waarvoor moet worden overgestapt (en dat worden er met dit PvE opnieuw meer).

Vroege werkers en uitgaanspubliek zullen niet blij zijn met deze verslachte eis. Voor huiswaarts kerende reizigers wordt het moeilijker om op een Amsterdams station nog OV naar huis te vinden of van en naar regionale buslijnen over te stappen die wel veel eerder en later bediend worden. De bediening van het centrum en grote knooppunten dient eerder te beginnen en later te eindigen en de overige lijnen die geacht worden aan te sluiten op HOV moeten in hetzelfde tijdvenster rijden. Dit klemt te meer, omdat de verschraling van het nachtnet tot een weekendnet niet wordt gerepareerd. De RAR adviseert weer een dagelijks functionerend nachtnet op te nemen in het PvE.

8. Er ontbreekt een invulling hoe nieuwbouwwijken bediend moeten gaan worden, welke gebieden dit betreft en wanneer. Zie daarnaast ook de kaart met rode gebieden, waar openbaar vervoer moet worden toegevoegd, omdat er niet aan de normen wordt voldaan. Zo valt het te ontwikkelen woongebied tussen Spaklerweg - Weespertrekvaart op. Terecht dat daar OV moet bijkomen. In het verleden is te vaak gezien dat dan elders op het netwerk bezuinigd werd. Dat spoort niet met de ambities, dus dient ook niet zo toegepast te worden. De RAR adviseert een kaart op te nemen van nieuwbouwwijken en grote inbreidingslocaties en aan te geven wanneer die met OV ontsloten moeten worden, als dat nu niet het geval is.
9. Het PvE bevat een hoofdstuk over informatievoorzieningen, maar de huidige praktijk is anders. De informatievoorziening van het GVB is heel slecht. Vol fouten en er ontbreekt veel. Plattegronden, haltestaten, informatie naar haltes van andere lijnen bij overstappunten, omroepberichten en DRIS-schermen werken niet goed en digitale informatie wijkt af van de informatie op DRIS-schermen en in de voertuigen. De RAR adviseert te toetsen of het PvE de huidige tekortkomingen met de gestelde eisen gaat oplossen. De RAR betwijfelt het nut van de voorgestelde gedetailleerde rapportages over data, als niet eisen worden gesteld aan een toekomstgericht ICT systeem met SMART geformuleerde doelen, wat betreft de informatievoorziening voor de reiziger, de betrouwbaarheid van de dienstverlening en stappen om van ICT daadwerkelijk het beoogde effect te verkrijgen.
10. De RAR vraagt specifieke aandacht voor Weesp, mede gelet op de vele nieuwbouw. Van de concessieverlener wordt verwacht dat op korte termijn afspraken worden gemaakt met de concessieverlener Gooi en Vechtstreek voor een adequate ontsluiting en dat ruim voorafgaand aan de toevoeging van Weesp aan de concessie Amsterdam afspraken worden gemaakt met de concessiehouder Amsterdam over de bediening van Weesp.
11. De RAR adviseert om de aanwezigheid en het goed functioneren van liften en snelle reparatie bij defecten expliciet als eis in het PvE op te nemen. Voor veel reizigers is de reis onmogelijk als dit niet op orde is. Ook in het geval de liften in eigendom en beheer van anderen zijn dient de concessiehouder afspraken te maken dat de liften op orde zijn, zodat de reiziger kan reizen. Ook dient de reisinformatie over liften op orde te zijn. Bij een kapotte lift dient aan de reizigers die daar op aangewezen zijn alternatief vervoer te worden aangeboden om hun bestemming te bereiken, zonder dat de reiziger daarvoor apart moet betalen. De benodigde acties om een snellere invulling van inclusiviteit met toegankelijke haltes en perrons, loopafstanden tussen overstaphaltes en liften vereist een concreet actieplan. Echter dit is de rol van de concessieverlener en de betrokken gemeenten om een actieplan op te stellen en uit te voeren, waarbij de concessiehouder prioriteiten kan aangeven. Waarom zijn bijvoorbeeld na meer dan 60 jaar op de Lelylaan nog steeds geen toegankelijke tramhaltes bij de Huizingalaan en de Derkinderenstraat, terwijl vooral bij de laatste halte volop stedelijke ontwikkeling plaatsvindt?
12. De afstemming met het streekvervoer is in het PvE niet uitgewerkt. Enerzijds zijn bij de verplichte infrastructuur tracés opgenomen waar GVB nu niet of nauwelijks rijdt, maar wel het

streekvervoer, met dus de vraag wat het PvE hiermee beoogt in een concessie voor GVB. Anderzijds wordt bij ontsluiting van gebieden de optie geboden dat dit door andere vervoerders kan worden gedaan. Die zijn echter niet gebonden aan de eisen van de concessie Amsterdam. Meer afstemming met streekvervoer is nodig, zoals in Noord, de route tussen metrostation Amstelveenseweg en Elandsgracht en routes binnen Zuidoost. In dit PvE houdt de wereld op bij de concessiegrens. De RAR adviseert veel flexibeler met concessiegrenzen om te gaan, aan beide zijden van de concessiegrens en GVB in staat te stellen afspraken te maken met andere vervoerders over concessiegrens overschrijdende lijnen, het bedienen van stadsvervoer door regionale vervoerders of het gezamenlijk exploiteren van bepaalde lijnen binnen de concessie en over de concessiegrenzen heen.

13. De RAR heeft eerder al geadviseerd om het metronet niet te ontvlechten, omdat het vervlochten netwerk juist goed aansluit bij het bedienen van de meerkernige stad met grote knooppunten. Dit PvE lokt dat toch weer uit. Dit betekent enorme aantallen extra overstappers binnen het metrosysteem, terwijl het PvE ook al veronderstelt dat vaker van bus en tram op een metrolijn moet worden overgestapt en elders weer vanuit de metro op een andere lijn. Een aaneenschakeling van overstappen.
14. Gelet op de personeelsschaarste adviseert de RAR om gedurende de concessieperiode de metro automatisch te laten rijden en daar de aandacht op te richten in plaats van aanpassingen van het netwerk. Om op drukke tramlijnen de vervoerscapaciteit te vergroten zonder extra personeel adviseert de RAR om in de komende jaren langere tramvoertuigen op dergelijke lijnen in te zetten, zoals in buitenlandse steden al jaren het geval is.
15. De RAR wenst in het PvE sturing inzake een effectieve inzet van toezichthoudend en dienstverlenend personeel op de tram. In het PvE moet de tramconductor in ieder geval worden voorgeschreven voor de lijnen waar de conducteur nu ook al aanwezig is alsmede op de Amsteltram. De aan- of afwezigheid van een conducteur lijkt nu eerder de toevallige uitkomst van beslissingen uit het verleden en de inzet van materieel met of zonder servicebalie. Het is voor veel reizigers onduidelijk welk instapregime van toepassing is. Op de Amsteltramlijn 25 heeft de in een bestuurderscabine verscholen conducteur in deze vorm weinig toegevoegde waarde.
16. Het PvE moet ruimte bieden aan verdere tariefintegratie binnen de concessie van de VRA en met de sprintertreindiensten in de Vervoerregio Amsterdam (zoals de Airport Sprinter die al per december 2024 gaat rijden), wat betreft opstaptarief en abonnementen die gebiedsgebonden zijn en niet vervoerder-gebonden en ook dat kortingsregelingen uniform in de Vervoerregio worden toegepast. De RAR verwacht initiatieven van de Vervoerregio en verplichting voor concessiehouders daaraan mee te werken. Dit laat onverlet specifieke tariefacties op initiatief van gemeenten en derden, mits op kosten van die gemeenten of derden.