



Concessieverlening Zaanstreek-Waterland 2024

Reactienota

16 december 2021

COLOFON

Datum 16 december 2021
Kenmerk
Opgesteld door David Aulman, projectleider
Vastgesteld door Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam
Versie Definitief

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	2
1. Inleiding	3
reactienota	3
vervolg van het aanbestedingsproces	3
grote betrokkenheid bij opstellen ontwerp-PvE	4
reacties op ontwerp-PvE	4
<i>Vervoerkundige eisen en wensen belangrijk</i>	4
leeswijzer	4
2. Belangrijke/terugkerende thema's in de reacties	5
3. Belangrijkste wijzigingen in het PvE	6
4. REACTIES (gesorteerd per indiener)	10

Voorwoord

Voor u ligt de Reactienota, waarin reacties op het ontwerp-Programma van Eisen voor de concessie Zaanstreek-Waterland zijn gebundeld en worden beantwoord. De reacties en antwoorden worden voorafgegaan door drie hoofdstukken waarin wordt uitgelegd welke wijzigingen in het Programma van Eisen zijn aangebracht.

De Vervoerregio Amsterdam heeft gekozen voor een uitgebreide Reactienota omdat het Programma van Eisen een juridisch bindend document is dat gedurende de looptijd van de concessie het kader vormt voor het aanbieden van openbaar vervoer. In deze Reactienota willen wij op een toegankelijke manier verantwoorden hoe wij om zijn gegaan met de reacties op het ontwerp-Programma van Eisen.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft op 16 december 2021, gehoord hebbende de Regioraad, ingestemd met de Reactienota en het aangepaste ontwerp-Programma van Eisen. Op dezelfde datum zijn de andere aanbestedingsdocumenten, zoals de aanbestedingsleidraad en de concept concessiebeschikking, door het dagelijks bestuur vastgesteld. De start van de aanbesteding is voorzien op 17 december 2021, wanneer het Bestek wordt gepubliceerd.

1. Inleiding

Op 8 juli 2021 heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) het ontwerp-Programma van Eisen (hierna: ontwerp-PvE) voor de busconcessie Zaanstreek-Waterland vastgesteld en ter zienswijze, advies en inzage voorgelegd aan consumentenorganisaties, de Adviescommissies Zaanstreek en Waterland van inliggende gemeenten, aangrenzende gemeenten, de Provincie Noord-Holland en vervoerders in de regio. Het ontwerp-PvE is tevens gepubliceerd op TenderNed (222628). Daarnaast heeft het ontwerp-PvE ter inzage gelegen ten kantore van de Vervoerregio. Eenieder die dat wilde heeft de gelegenheid gehad een reactie te geven. De periode van zienswijzen liep tot 18 oktober 2021.

De Vervoerregio had oorspronkelijk de ambitie om de concessie Zaanstreek-Waterland in een eerder stadium te verlenen. In de periode 2019 - 2020 is daarom een aanbestedingsprocedure gevoerd en is als onderdeel daarvan op 31 oktober 2019 door het dagelijks bestuur een PvE vastgesteld, na een uitgebreide consultatie. Destijds heeft een breed participatietraject plaatsgevonden en is er ook een zienswijzeprocedure geweest voor het ontwerp-PvE. Door de coronapandemie is de vorige aanbesteding echter in juli 2020 stopgezet. Vanwege de onzekerheid over reizigersontwikkelingen konden vervoerders geen goede inschrijving doen en liepen ze mogelijk grote financiële risico's. Om toch openbaar vervoer aan te bieden zijn de huidige concessies Zaanstreek en Waterland verlengd tot eind 2023. In januari 2021 is de aanbestedingsprocedure van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland 2024 opnieuw opgestart. De oorspronkelijke aanbestedingsstukken, waaronder het PvE, vormden een goede basis voor het nieuwe ontwerp PvE.

reactienota

In deze Reactienota geeft de Vervoerregio antwoord op 38 binnengekomen reacties die gezamenlijk bijna 180 vragen bevatten. In een aantal gevallen hebben de reacties geleid tot wijzigingen in het Programma van Eisen (hierna: PvE) of aandachtspunten voor de concessiedocumenten. In andere gevallen betreft het antwoord echter een verwijzing naar een plek in het ontwerp-PvE waar het betreffende onderwerp al aan bod komt, een uitleg van een eis in het ontwerp-PvE of een toelichting waarom een reactie niet tot een wijziging heeft geleid. De nu voorliggende versie van het PvE betreft het aangepaste ontwerp-PvE, die het dagelijks bestuur bij besluit van 16 december 2021 heeft vastgesteld.

vervolg van het aanbestedingsproces

De eerste stap in de aanbesteding is het opstellen van het PvE. Deze fase is met het vaststellen van de Reactienota afgerond. Het PvE is onderdeel van het Bestek. Het Bestek bestaat uit alle documenten waar de geïnteresseerde vervoerbedrijven hun aanbidding op baseren. De start van de aanbestedingsprocedure, voorzien op 17 december 2021, markeert het begin van de inschrijfperiode, waarin de vervoerbedrijven hun aanbidding voorbereiden. De inschrijfperiode eindigt volgens planning in april 2022. Hierna start de beoordeling. Het besluit tot gunning van de Concessie is voorzien in juni 2022. De aanbesteding is dan ten einde, maar de resterende anderhalf jaar tot de concessie begint, worden dan door de Vervoerregio benut om gezamenlijk met het winnende vervoerbedrijf, de wegbeheerders en de zittende concessiehouders de implementatie van de concessie uit te voeren.

grote betrokkenheid bij opstellen ontwerp-PvE

De Regioraad heeft aangegeven dat gemeenten, reizigers en inwoners betrokken moeten worden bij de totstandkoming van het ontwerp-PvE. Aan het opstellen van het ontwerp-PvE is daarom een uitgebreid participatie- en adviestraject voorafgegaan, zowel in 2019 als in 2021. Alle inliggende gemeenten zijn op meerdere manieren geïnformeerd en betrokken. De Regioraad en de Reizigers Advies Raad hebben beide een klankbordgroep ingesteld die nauw betrokken zijn geweest bij het voortraject. Begin 2019 hebben via burgerparticipatie ruim 2.000 inwoners en reizigers meegedaan aan twee enquêtes. Daarnaast is een enquête afgenomen onder een voor de gehele bevolking van het concessiegebied representatieve steekproef. De gemeenten Beemster, Purmerend en Zaanstad hebben eigen onderzoek onder hun inwoners verricht en de Vervoerregio een brief met wensen voor verwerking in het ontwerp-PvE gestuurd. Ook de gemeenten Edam-Volendam en Waterland hebben hun wensen kenbaar gemaakt middels een brief. De uitkomsten van de burgerparticipatie en de onderzoeken van de gemeenten zijn betrokken bij het opstellen van het PvE van de vorige (afgebroken) aanbesteding. Dat PvE vormde de basis voor het huidige ontwerp-PvE.

reacties op ontwerp-PvE

Ten aanzien van het geactualiseerde ontwerp-PvE zijn in totaal 38 verschillende zienswijzen ingediend bij de Vervoerregio. Deze zienswijzen zijn ingediend door de Reizigers Advies Raad, de adviescommissies Zaanstreek en Waterland en Amsterdam, enkele individuele gemeenten, vervoerders, en individuele partijen en bewoners, al dan niet namens meerdere mensen.

De Vervoerregio dankt iedereen die de moeite heeft genomen om op het ontwerp-PvE te reageren. Het aantal en de aard van de ingediende reacties bevestigen ons gevoel dat het openbaar vervoer een onderwerp is dat leeft in de regio.

Vervoerkundige eisen en wensen belangrijk

Veel reacties gaan in op vervoerkundige eisen en wensen. Gedurende de concessie bepaalt het PvE de ruimte die de concessiehouder heeft om het openbaar vervoer te ontwikkelen. Het PvE beschrijft welke verbindingen de vervoerder (hierna: Inschrijver, indien op de aanbestedingsprocedure wordt bedoeld en Concessiehouder indien de concessie vanaf december 2023 wordt bedoeld) in ieder geval moet bieden en welke minimale bedieningstijden en frequenties daarbij gelden. Dit betreffen minimumeisen. De minimumeisen uit het PvE mogen dus niet gezien worden als een bezuiniging of verschraling van het aanbod, maar zijn bedoeld om de Inschrijvers ontwikkelruimte te geven zodat zij gegeven het subsidiebedrag beter openbaar vervoer kunnen gaan aanbieden, bovenop de minimumeisen. Aan dit extra aanbod worden tijdens de beoordelingsperiode punten toegekend.

leeswijzer

Deze Reactienota is verder als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de belangrijkste (meest terugkerende) thema's die uit de ingediende reacties naar voren komen. Tevens is aangegeven hoe de Vervoerregio met deze reacties is omgegaan. Hoofdstuk 3 bevat een volledig overzicht van de ingediende reacties en het antwoord van de Vervoerregio daarop.

In alle hierna volgende tekst zijn kernbegrippen die betrekking hebben op de concessie Zaanstreek-Waterland met een hoofdletter geschreven. De betekenis van de kernbegrippen wordt verklaard in de begrippenlijst die tezamen met deze Reactienota is gepubliceerd. Wanneer deze begrippen in algemene zin worden gebruikt, worden zij niet met hoofdletter geschreven.

2. Belangrijke/terugkerende thema's in de reacties

Indieners hebben reacties gegeven over uiteenlopende onderwerpen, soms ook over onderwerpen die niet direct verband houden met het ontwerp-PvE. De (delen van de) zienswijzen die geen betrekking hebben op het ontwerp-PvE zijn niet in het onderstaande overzicht opgenomen. De leidende thema's uit de zienswijzen zijn:

- Wens tot behouden directe verbinding vanuit regio naar CS: indieners geven aan veel belang te hechten aan rechtstreekse verbindingen via het traject IJtunnel – Prins Hendrikkade – Amsterdam CS, vanwege snelheid en comfort
- Wens tot herinrichting en vermindering (of geheel verdwijnen) van bussen over de Prins Hendrikkade: de huidige situatie wordt door de indieners gezien als onveilig, vervuilend en onwenselijk.
- Verzoek tot ontsluiting specifieke locaties: hier gaat het om verschillende locaties, zoals bepaalde bedrijventerreinen.
- Wensen van enkele gemeenten ten aanzien van de routes van specifieke lijnen
- Wens voor hogere minimumeisen t.a.v. de frequenties op specifieke lijnen/verbindingen
- Waardering voor de invoering van zero emissie: een groot aantal partijen spreekt waardering uit t.a.v. de zero emissie ambitie in deze concessie. Wel wordt een aantal zorg/aandachtspunten genoemd.
- Toegankelijkheid: er worden enkele specifieke vragen gesteld/opmerkingen gemaakt over de minimumeisen t.a.v. de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.
- Een aantal vervoerders heeft gedetailleerde vragen gesteld/opmerkingen gemaakt over verschillende specifieke onderwerpen: onder meer over de minimumeisen op vervoerkundig gebied, duurzaamheid, marketing en distributie, en over contractuele onderwerpen zoals de ruimte voor wendbaarheid in de concessie vanwege de (mogelijk langer durende) gevolgen van de COVID19 pandemie.

3. Belangrijkste wijzigingen in het PvE

De zienswijzen hebben geleid tot een aantal wijzigingen in het PvE. De belangrijkste hiervan zijn:

1. Versoepelen duurzaamheidseisen buurtbussen ten behoeve van uitvoering
2. Concretere beschrijving proces aanpassing verhouding bussen naar Amsterdam Noord / CS
3. Meer flexibiliteit t.a.v. frequentie-eisen R-Net in tegenspits richting
4. Meer flexibiliteit t.a.v. eisen aan lijnvoering Nachtnet
5. Opnemen toekomstige uitloper van Noorderpark naar Hamerkwartier (motie Vroege)
6. Laten vervallen eis t.a.v. inrichting loket op Zaandam NS
7. Kleinere (met name tekstuele) verbeteringen / verduidelijkingen

In de volgende paragrafen lichten wij deze wijzigingen toe.

3.1. Versoepelen duurzaamheidseisen buurtbussen ten behoeve van uitvoering

Doordat de reikwijdte van het momenteel beschikbare ZE-materieel voor buurtbussen aanzienlijk lager is dan de afstand die de huidige dieselbussen op een dag rijden (ca. 120 km vs. 300 km), is er meer materieel nodig om eenzelfde dienstregeling uit te voeren. In de praktijk kan dit ertoe leiden dat inschrijvers (mogelijk 4 à 5), voorafgaand aan de inschrijving, bewust druk gaan uitvoeren op de buurtbuscomités om de dienstregeling af te slanken, zodat dit toch met hetzelfde aantal voertuigen als voorheen kan worden uitgevoerd. Dit is zeer onwenselijk. Daarnaast is de kans groot dat er veel discussie ontstaat tijdens de aanbesteding - en vooral tijdens de implementatie - over een onderdeel van de concessie dat slechts een zeer beperkt deel van het vervoer omvat.

In het ontwerp PvE stond oorspronkelijk beschreven dat de buurtbus voertuigen minimaal op brandstof van het type HVO100 moeten rijden. Uit nader onderzoek blijkt dat er momenteel slechts 3 locaties zijn in Zaanstreek-Waterland waar dit getankt kan worden. Voor de buurtbus in de Zaanstreek betekent dit dat ze gemiddeld eens in de twee/drie dagen ca. een uur extra rijtijd per tankbeurt kwijt zijn om deze brandstof te kunnen tanken. De buurtbusvrijwilligers mogen slechts 4 uur per week rijden. Het tanken van HVO betekent daarmee een grote belasting voor de vrijwilligers, wat ten koste kan gaan van de animo voor het werk.

Gezien het bovenstaande is besloten om de duurzaamheidseisen t.a.v. buurtbus voertuigen als volgt aan te passen:

1. De Vervoerregio verleent de Concessiehouder voor het eerste dienstregelingjaar een (verplichte) ontheffing ten aanzien van de eis dat op de buurtbus Zero-Emissievoertuigen moeten worden ingezet;
2. Tot en met dienstregelingjaar 2028 mag de Concessiehouder jaarlijks een ontheffing zoals benoemd onder A aanvragen bij de Vervoerregio, onder de voorwaarde dat:
 - A. De Concessiehouder aantoont dat op de markt voor buurtbusmaterieel geen Zero-Emissievoertuigen beschikbaar zijn met een voldoende actieradius voor het exploiteren van de buurtbuslijnen, en/of die niet voldoen aan de eisen uit het Concessiebesluit (zoals bijv. toegankelijkheid) en/of:

- B. De Concessiehouder aantoont dat in de nabijheid van de stallingslocaties van de buurtbussen geen HVO100 tankstations aanwezig zijn, waardoor een efficiënte bedrijfsvoering niet mogelijk is
- 3. Indien de Concessiehouder voor het dienstregelingjaar 2028 een ontheffing aanvraagt zoals genoemd onder lid B, dan dient hij uiterlijk op 1 juli 2027 een voorstel bij de Vervoerregio in te dienen waarin hij beschrijft hoe hij met ingang van dienstregelingjaar 2028 of (uiterlijk) 2029 de inzet van Zero-Emissievoertuigen op de buurtbuslijnen zal vormgeven;
- 4. de tekst uit het ontwerp-PvE te verwijderen die de mogelijkheid beschreef dat de Vervoerregio voor de buurtbuslijnen die rolstoeltoegankelijke Haltes aandoen een ontheffing kon verlenen ten aanzien van de eis dat er Zero-Emissievoertuigen moeten worden ingezet.

3.2. Concretere beschrijving proces aanpassing verhouding bussen naar Amsterdam Noord / CS

De Adviescommissie Amsterdam pleit in haar advies voor het nader concretiseren van de in het ontwerp PvE beschreven ambitie op termijn het aantal bussen via de Prins Hendrikkade te verminderen. De Adviescommissie Waterland en een aantal individuele regiogemeenten hebben aangegeven veel belang te hechten aan de directe verbinding van Amsterdam CS. Bovendien zijn er tijdens de zienswijze fase van de vorige (afgebroken) aanbesteding zeer veel zienswijzen van individuele reizigers/bewoners uit ZaWa binnengekomen die hebben gepleit voor behoud van deze verbindingen. Tegelijkertijd hebben bewoners van de Pr. Hendrikkade aangegeven dat zij overlast ervaren van het aantal bussen dat over de route rijdt. De buurtbewoners pleiten ervoor om het aantal bussen aanzienlijk te verminderen of zelfs helemaal niet meer via deze route te laten rijden.

Bij de start van de Noord/Zuidlijn is al een aanzienlijke afname van het aantal bussen op de Pr. Hendrikkade gerealiseerd. Bij de implementatie van het nieuwe "lijnnennet Noord/Zuidlijn" in juli 2018 is het aantal bussen over de Pr. Hendrikkade van 2.900 bussen naar 800 bussen per dag voor beide richtingen samen gegaan. Dit is een afname van ca. 70% van het aantal bussen op de Pr. Hendrikkade.

De Vervoerregio heeft begrip voor de overlast die de buurtbewoners ervaren van de langrijdende bussen, maar het belang van de (regionale) ov-reizigers om een snelle, betrouwbare en comfortabele reis te kunnen maken weegt voor ons uiteindelijk zwaarder.

De Vervoerregio gaat daarom mee met het advies van de Adviescommissie Amsterdam om de in het Ontwerp PvE beschreven ambitie om op termijn het aantal bussen de Pr. Hendrikkade te verminderen nader te concretiseren. We komen hiermee tegemoet aan de uiteenlopende zienswijzen die zijn binnengekomen en dit uiteindelijk ook in het belang van de Vervoerregio. Hiervoor hebben wij in het definitieve PvE de tekst iets aangescherpt die beschrijft hoe wij het streven naar (op termijn) minder bussen over deze route ook kracht kunnen bijzetten, c.q. hoe wij hierop kunnen sturen, zonder dat dit grote financiële gevolgen heeft voor de concessie ZaWa en/of de concessie Amsterdam. De detailuitwerking zal in het Bestek plaatsvinden.

3.3. Meer flexibiliteit t.a.v. frequentie-eisen R-Net in tegenspits richting

De eisen t.a.v. minimum frequenties in de tegenspits zijn aangepast na aanleiding van reacties van vervoerders. Daarbij willen wij het mogelijk maken dat een vervoerder in de “tegenspits” richting niet direct vanaf de start van de spitsperiode (ochtend: 7-9 uur, avond: 16-19 uur) de hoge minimale frequentie van 6x per uur moet rijden, maar dat hij - uitsluitend in de tegenspits richting – in het eerste uur van dat blok de frequentie mag ‘opbouwen’ van 4 naar 6 keer per uur. Daarmee wordt dus formeel het minimum voor dat eerste uur in de tegenspits richting gesteld op 4x per uur. Door deze aanpassing wordt voorkomen dat er in de relatief rustige tegenspits richting al vanaf het begin van de spitsperiode heel veel (grotendeels lege) bussen zullen rijden.

Ten opzichte van de huidige dienstregeling zal deze extra flexibiliteit geen effect hebben, aangezien de R-net lijnen in de tegenspitsrichting tijdens het eerste spitsuur nu ook niet vaker dan 4x per uur rijden; de aanpassing leidt in de praktijk dus niet tot een verslechtering voor reizigers.

3.4. Meer flexibiliteit t.a.v. eisen aan lijnvoering Nachtnet

De eisen t.a.v. het nachtnet zijn aangepast na aanleiding van reacties van vervoerder. In het ontwerp PvE schreef de Vervoerregio vrijwel het gehele Nachtlijnennet voor. Dit bood erg weinig ontwikkelruimte aan vervoerders om eventueel met ‘slimmere’ voorstellen te komen, die in het belang van de reizigers kunnen zijn. De Vervoerregio heeft het Nachtlijnennet daarom nu in ‘deeltrajecten’ opgeknipt, maar daarbij wel aangegeven welk van deze trajecten wél of níet met elkaar verbonden mogen worden tot één Nachtlijn. Dit laatste om te voorkomen dat er voor reizigers hele onlogische en onaantrekkelijke lijnen/routes ontstaan.

3.5. Opnemen toekomstige uitloper van Noorderpark naar Hamerkwartier (motie Vroege)

Tijdens de behandeling van het advies van de Adviescommissie Amsterdam in de Amsterdamse gemeenteraad is een motie van raadslid Vroege (D66) aangenomen die het college van B&W verzoekt: “De ambitie voor betere ontsluiting van Hamerkwartier en Oostveer/Javabrug als toekomstige eindpunt van (sommige) lijnen vanuit Zaanstad te verwoorden in de zienswijze.”

De wens om de ontsluiting van het Hamerkwartier te verbeteren dient in eerste instantie binnen de concessie Amsterdam te worden ingebracht; het is primair aan GVB om de OV ontsluiting binnen Amsterdam te verzorgen. Vervoerkundig heeft het doorrijden van de lijnen uit Zaanstreek-Waterland naar het Hamerkwartier voor inwoners uit Zaanstreek-Waterland slechts beperkte meerwaarde. Om een eventuele verlenging/verlegging van de route van Zaanse lijnen in de toekomst niet onmogelijk te maken, wordt de route tussen station Noorderpark en het Hamerkwartier wel als gestippelde route (niet verplichte maar wel mogelijke uitloper) aan de kaart in het PvE toegevoegd. Hierbij komt in de tekst te staan dat deze route niet direct vanaf de start van de concessie, maar op een door de Concessieverlener nader te bepalen moment bediend mag worden.

3.6. Laten vervallen eis t.a.v. inrichting loket op Zaandam NS

Het loket op Zaandam NS is tijdens de COVID19 pandemie gesloten als kostenbesparende maatregel en omdat er vrijwel niemand meer gebruik van maakte. Het gebruik van dit loket was voorafgaand aan de pandemie ook al zeer gering. Over de sluiting zijn voor zover ons bekend geen vragen/klachten binnengekomen. De huidige vervoerder Connexxion heeft recent een voorstel uitgewerkt om het loket in de huidige concessieperiode niet meer te openen. Dit voorstel is op 18 november besproken met de Reizigers Advies Raad, die hierover uiteindelijk positief heeft geadviseerd. Het lijkt onlogisch om vervolgens bij de start van de nieuwe concessie het loket alsnog weer te openen.

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van de nieuwe betaalwijzen en de vele elektronische mogelijkheden (via internet/telefoon) om producten te verkrijgen en servicehandelingen te laten plaatsvinden, is het onze inschatting dat de behoefte aan een fysiek loket de komende jaren nog verder zal afnemen. Met het wijzigen van de eis komen we tegemoet aan een zienswijze van een van de vervoerders.

3.7. Kleinere (met name tekstuele) verbeteringen / verduidelijkingen

Naar aanleiding van diverse zienswijzen/opmerkingen is een aantal kleinere wijzigingen in het PvE doorgevoerd. Dat kan zijn omdat er sprake was van een omissie, om een foutje te corrigeren, of omdat er inmiddels voortschrijdend inzicht over een bepaald onderwerp was. Zo zijn onder meer vier ontwikkellocaties in het concessiegebied toegevoegd aan de lijst in het PvE, die de vervoerder in de toekomst waarschijnlijk zal moeten gaan ontsluiten. Dit laatste punt kwam ook aan de orde tijdens de Regioraad van 26 oktober, waarbij DB-lid de Vries al had toegezegd dit op te nemen.

3.8. Aanpassing buiten het PvE

Een van de vervoerders heeft in zijn zienswijze het volgende aangegeven: “het opstellen van een kwalitatief goed bod voor een concessie vergt veel tijd, kennis en kosten . Het niet gegund krijgen van een concessie betekent vanzelfsprekend dat deze kosten niet gedekt zijn. Om het voor vervoerders interessant te maken een bod op te stellen voor de concessie, willen we u in overweging geven om (een deel van) de kosten te vergoeden voor het opstellen van de offerte. Dit zorgt ervoor dat de forse investering die het opstellen van een offerte, niet als belemmering wordt gezien voor geïnteresseerde partijen.”

De Vervoerregio is - mede vanwege de onzekere situatie als gevolg van de COVID19-pandemie - voornemens (onder voorwaarden) een vergoeding beschikbaar te stellen als bijdrage in de kosten van het opstellen van een offerte door de inschrijvers van de aanbesteding. Over de exacte hoogte van deze vergoeding worden inschrijvers via de publicatie van de aanbestedingsstukken geïnformeerd.

4. REACTIES (gesorteerd per indiener)

Nr.	Paragraaf	Onderwerp	Indiener	Zienswijze	Reactie Vervoerregio
1		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Adviescommissie Waterland	Wij dringen er bij u nogmaals op aan om als eis op te nemen dat het aantal busritten- en lijnen naar Amsterdam Centraal Station (CS) vanuit de regio Waterland tenminste gelijk blijft aan het huidige aantal ritten in 2019 (temeer omdat de regio Waterland geen rechtstreekse treinverbinding heeft met Amsterdam CS).	In artikel 8 lid 2 van het PvE is opgenomen dat de Concessiehouder in de Dienstregelingjaren 2024 tot en met 2026 twee directe Lijnen vanuit de gemeente Edam-Volendam via de N247 en naar Amsterdam Centraal moet aanbieden. Vanaf het Dienstregelingjaar 2027 mag de Concessiehouder een voorstel doen tot een andere lijnvoering tussen Edam-Volendam en Amsterdam.
2		OV Infrastructuur - 30 km/u	Adviescommissie Waterland	De adviescommissie spreekt haar zorgen uit over de verschillende/ tegenstrijdige belangen bij weginrichting van 30 km/u wegen en gebruik als OV-route. In hoeverre worden er bepaalde eisen gesteld aan snelheidsbeperkende maatregelen die de gemeente wenst te nemen in het kader van verkeersveiligheid?	Wanneer een wegbeheerder de weginrichting wil aanpassen op een verbinding waar een ontsluitende lijn rijdt, dan dient de wegbeheerder de Concessiehouder en Concessieverlener hierbij vroegtijdig te betrekken en te consulteren. De Concessieverlener heeft voor de verbindende lijnen de ambitie om samen met de betreffende Wegbeheerders een traject te starten gericht op kwaliteitsverbetering van de routes en haltevoorzieningen van Lijnen die onder de Productformule R-net vallen.
3		Duurzaamheid - Capaciteit laadinfrastructuur	Adviescommissie Waterland	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor mogelijke capaciteitsproblemen op busstation Edam als gevolg van de implementatie van Zero-Emissiematerieel. Op busstation Edam wordt op dit moment al met elektrische bussen gereden ten behoeve van lijn 316. Dit type bus heeft tijd nodig om volledig op te laden. Daardoor zijn er voor de dienstregeling extra bussen nodig ten opzichte van de situatie met dieselbussen. Dit zorgt voor capaciteitsproblemen op het busstation. De adviescommissie vraagt u tijdig met een voorstel te komen met betrekking tot de implementatie van het Zero-Emissie materieel.	De Concessiehouder is er verantwoordelijk voor dat er laadinfrastructuur is waarmee hij zijn Zero-Emissievloot kan opladen. De verwachting is dat hij hiervoor primair de laadinfrastructuur op de stalling in Purmerend zal gebruiken, maar hij mag ook gebruik maken van de bestaande infrastructuur en capaciteit, zoals die bij busstation Edam.
4		Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Purmerend vraagt aandacht voor verbetering van het binnenstedelijk netwerk (stadsbus/	De wens van Purmerend om de bereikbaarheid van de voorzieningen binnen Purmerend te verbeteren wordt niet

				ringlijn). Het busvervoer van en naar andere delen in Purmerend is in de verschillende inspraakopties door de (potentiële) reiziger met een onvoldoende beoordeeld. Het betreft verbindingen tussen de woonwijken en goede bereikbaarheid vanuit de wijken met het centrum van Purmerend, NS-station Purmerend/Beatrixplein, Dijklander ziekenhuis en wijkwinkelcentra. In het ontwerp PvE is onduidelijk op welke manier aanbieders hierop kunnen scoren en wij vragen u dit kwantificeerbaar te maken.	opgenomen als minimumeis in het PvE maar zal als wens worden opgenomen in de aanbesteding. De inschrijver kan gunningspunten verdienen door deze wens in te vullen, om daarmee de kans te vergroten om de aanbesteding te winnen. De gunningssystematiek is een belangrijk maar tevens zeer gevoelig onderdeel van het bestek bij de aanbesteding. Om een level playing field (gelijk speelveld) te waarborgen voor alle inschrijvers, mag informatie over de gunningssystematiek niet bekend worden voordat het bestek officieel is gepubliceerd, zodat alle potentiële inschrijvers hier gelijktijdig kennis van kunnen nemen.
5		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Ontwikkelingen tijdens concessie	Adviescommissie Waterland	Regio Waterland vraagt onderstaande grote ontwikkellocaties toe te voegen aan het overzicht van projecten dat is opgenomen in paragraaf 2.5 (p. 17): a. Waterlandkwartier (stationsgebied Purmerend) b. Golfbaanterrein (Purmerend) c. Purmer Zuid zuid (Purmerend) d. Lange Weeren (Edam-Volendam)	Wij danken u voor uw oplettendheid en voegen de genoemde ontwikkellocaties toe aan het PvE.
6		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Loopafstanden	Adviescommissie Waterland	Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'. En spreken onze zorgen uit over de genoemde afstand van 800 meter voor verbindende lijnen; het oprekken van de loopafstanden kan een groot afbreukrisico voor de bezetting hebben.	De Vervoerregio heeft in 2020 onderzoek gedaan naar de loopafstanden tot OV-haltes, en geconcludeerd dat 90% van de adressen in de Vervoerregio gemeenten een halte heeft binnen 353 meter hemelsbreed en 520 meter over het netwerk. Dat is minder dan 7 minuten lopen met een gemiddeld tempo van 4,5 km/u. Uit een (ambtelijke) gespreksronde langs gemeenten bleek ook dat er in de meeste gemeenten maar weinig klachten zijn over huidige afstanden naar haltes. De meeste gemeenten zijn tevreden met de huidige situatie. Ten slotte bleek dat de Vervoerregio in vergelijking met andere regio's in Nederland het hoogst scoort qua percentage bewoners met een OV-halte of station in de omgeving. Aanvullend (literatuur)onderzoek wees uit dat de huidige richtlijnen van de Vervoerregio goed aansluiten bij de wensen van reizigers en bij de invloedsgebieden van haltes. - De meeste reizigers (94%) hebben liever hogere

					<p>frequenties in het openbaar vervoer dan fijnmazigheid. Wanneer er dus hoogwaardig OV kan worden aangeboden nemen de meeste reizigers langere afstanden op de koop toe.</p> <p>- Uit onderzoek komt naar voren dat het invloedsgebied van een reguliere halte ca. 450 meter is, voor een HOV-halte is dat ca. 800 meter (hemelsbreed). Dit sluit aan op de huidige richtlijnen van de Vervoerregio.</p> <p>Het verschil tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden in de Vervoerregio wijkt voor het overgrote deel van de haltes in de praktijk nauwelijks af van wat op basis van de theorie (de stelling van Pythagoras) mag worden verwacht (een verhouding van ca 1,45). Voor specifieke haltes waar het verschil tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden groter is, is in het rapport aangegeven dat afstanden vaak verkleind kunnen worden door infrastructurele maatregelen gericht op voetgangers en/of fietsers. Denk daarbij aan doorsteekjes creëren, bruggen bouwen, barrières wegnemen of meerdere ingangen op knooppunten/stations creëren.</p> <p>Ten slotte is in het PvE vastgelegd dat het oprekken van loopafstanden, of het opheffen van haltes, niet gebeurt zonder instemming van de wegbeheerder, Reiziger Advies Raad en de Vervoerregio.</p>
7		Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Beemster vraagt de huidige verbinding met het centrum van Purmerend te behouden. Deze wordt goed gewaardeerd. Ook vraagt het specifiek aandacht, zoals door het college van B&W ook verwoord in de brief van 16 april 2019 aan de Vervoerregio, voor de bereikbaarheid van de voorzieningen binnen Purmerend (NS-station Purmerend/ Beatrixplein, Dijklander Ziekenhuis en de scholen) en bereikbaarheid binnen de Beemster.	De Concessiehouder krijgt in het PvE ontwikkelruimte voor het ontwerpen van een samenhangend lijnennet. Daarbij is als optie opgenomen dat de Concessiehouder net als in het huidige lijnennet de verbinding Amsterdam - Purmerend Tramplein mag koppelen aan de verbinding naar Beemster en De Rijp. In artikel 14 lid 1 is opgenomen dat de Concessiehouder de Lijnen op de Knooppunten zo goed mogelijk op elkaar aansluit met o.a. als doel de bereikbaarheid van de voorzieningen binnen Purmerend te waarborgen.

8	Vervoerkundig - Scholierenlijnen	Adviescommissie Waterland	Scholierenlijnen worden niet verplicht gesteld. Wat is de aanleiding hiervoor? Wij verzoeken u op te nemen dat op de uitloper in de lijn 376 naar De Rijp ook in de middagperiode enkele ritten worden aangeboden voor scholieren. En dat scholierenlijn 614 Hoorn-Edam-Volendam behouden blijft.	De Concessiehouder krijgt de ontwikkelruimte om Scholierenlijnen aan te bieden, afhankelijk van het aantal Reizigers dat de Concessiehouder verwacht. De Concessieverlener heeft echter de wens om scholieren waar mogelijk met reguliere lijnen te laten reizen zodat de bezettingsgraad verbetert en zo een kans ontstaat om deze lijnen op te waarderen.
9	Vervoerkundig - Aansluitingen	Adviescommissie Waterland	In bijlage B van het Ontwerp Programma van Eisen worden de lijnen 128 en 129 (beide uitlopers van de concessie Noord Holland Noord) genoemd als 'te gedogen' lijnen. Wij adviseren u om in paragraaf 4.3.1.1 onder het kopje "Aansluitingen en Afstemmingen" op te nemen dat er een goede aansluiting wordt geboden op lijn 129 op de halte Middenbeemster De Buurt en Purmerend Tramplein.	In het PvE is al voorzien dat de Concessiehouder zorgt dat Lijnen op Knooppunten (zoals Purmerend Tramplein) zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. De Concessieverlener acht het niet wenselijk deze eis ook op te nemen voor Middenbeemster De Buurt.
10	Vervoerkundig - Frequenties	Adviescommissie Waterland	De gemeente Landsmeer vraagt aandacht voor de frequenties van haar lijnen. En verzoekt de frequenties gelijk te houden aan de situatie pre-COVID-19; 5-8x/uur in de spits voor het 319 traject en 2x/uur voor het 125 traject. Dit doet recht aan de motie ingebracht in de vergadering van de Regioraad van de VRA op 9 juli 2019, waarin de minimale frequentie van de buslijn 319 is gesteld op 4 maal per uur gedurende de gehele dag. Bij verlaging van de frequenties zal het gemak en voordeel van het gebruik van het OV afnemen met het risico dat het aantal mensen dat gebruik maakt van het OV afneemt, en zeker niet meer aantrekt naar het niveau van voor de COVID-19-pandemie. Dit staat haaks op de doelstellingen van de VRA. Vooral bij het 125 traject is het verschil tussen 1x/uur en 2x/uur dusdanig dat huidige gebruikers zouden kunnen stoppen met het gebruik van het OV omdat het ongemak bij het missen van een bus of verbinding te groot wordt. Daarom stellen wij voor deze minimale frequentie van de 125-lijn niet aan de concessiehouder te laten maar dit minimum zelf te eisen in het PvE. Ook voor de 319 lijn ziet de gemeente	De minimumeisen voor het OV worden door de Vervoerregio in het PvE voorgeschreven. Het is vervolgens aan de vervoerder om eventueel meer aan te bieden dan dit minimum; deze uitbreiding wordt gewaardeerd via de gunningssystematiek. Hoe meer gunningspunten een vervoerder scoort, hoe groter de kans dat hij de aanbesteding wint en de concessie gegund krijgt. Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een passend lijnennet te ontwikkelen. Voor de bediening van Oostzaan en Landsmeer zijn al hogere eisen gesteld in het PvE ten opzichte van de overige ontsluitende lijnen. Concreet betekent dit dat in de spits een minimale frequentie van 4x per uur wordt geëist. De wens om een hogere spitsfrequentie te bieden op het ontsluitend net wordt opgenomen in de aanbesteding. De inschrijver kan gunningspunten verdienen door deze wens in te vullen, om daarmee de kans te vergroten om de aanbesteding te winnen.

				Landsmeer graag de frequentie naar het oude niveau terugkeren.	
11		Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Waterland vraagt aandacht voor het rondje Monnickendam; deze dient in één richting gehandhaafd te blijven. En verzoekt u om dit als eis op te nemen in het PvE.	In artikel 4 lid 1 is een voetnoot aan het PvE toegevoegd.
12		Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Waterland vraagt ook aandacht voor de busverbinding tussen Marken en Amsterdam. Zij verzoekt u als eis op te nemen in het PvE dat deze directe busverbinding, in de spits, gehandhaafd blijft	Deze wens wordt niet overgenomen. Het is aan de vervoerder een keuze te maken op welke wijze Marken wordt verbonden in het lijnennet.
14		Vervoerkundig - Rol wegbeheerder in Vervoerplanprocedure	Adviescommissie Amsterdam	De wegbeheerder, in Amsterdam Noord de gemeente Amsterdam, krijgt een rol in de dienstregelingsprocedure en wordt op die manier betrokken bij wijzigingen in het netwerk. In de Vervoerplanprocedure wordt deze rol voor de gemeente Amsterdam echter nog niet helder benoemd. Niet alleen als wegbeheerder, maar ook als belanghebbende bij het OV-aanbod. We verzoeken daarom de gemeente ook (ambtelijk) bij dit vervoerplanproces te betrekken.	De gemeente Amsterdam wordt al ambtelijk betrokken bij de Vervoerplanprocedure. De vervoerder dient voorafgaand aan het opstellen van een ontwerp Vervoerplan wensen/input op te halen bij de gemeenten, waaronder de gemeente Amsterdam. Zie art. 17 lid 3 sub c. en Bijlage D (Vervoerplanprocedure) PvE.
15		Beleid - Mobiliteitstransitie	Adviescommissie Amsterdam	De visie van de Vervoerregio voor de Transitie Mobiliteit richting 2030 vormt input voor de programma's van eisen voor de nieuwe concessies. De meest voor de hand liggende elementen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie kunnen nu al vertaald worden naar deze concessie. Ambities op het gebied van spitsmijden en inzet op multimodale hubs in de regio komen bijvoorbeeld nog niet krachtig in het PvE naar voren.	De Concessiehouder wordt in het Ontwikkelplan en daaruit voortvloeiende plannen gevraagd vanuit zijn rol en verantwoordelijkheid invulling te geven aan het spreiden van de reizigers, zodat de druk tijdens de ochtendspits wordt verlaagd. Het realiseren van multimodale hubs is niet de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder. Wel wordt gevraagd om zijn medewerking. Door daarnaast eisen te stellen in het PvE over MaaS en ontsluiting van deelmobiliteitsaanbieders, wordt de Concessiehouder wel verplicht medewerking te verlenen.
16		Beleid/ Vervoerkundig - Mobiliteitsplan Noord en OV perspectief	Adviescommissie Amsterdam	Er staat veel op til in dit gebied, en de concessiehouder moet daar een goede bijdrage aan kunnen leveren. Het Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de vraag hoe we Noord ook in de toekomst bereikbaar houden. Hierin wordt aangekondigd dat er een OV-perspectief Noord wordt uitgewerkt. Dit beschouwt hoe het toekomstige	Graag wordt de Vervoerregio betrokken bij de uitwerking van het OV-perspectief Noord. De Vervoerregio zal bij de inschrijvers onder de aandacht brengen dat er gewerkt wordt aan een visie op het toekomstige OV-netwerk in Amsterdam Noord.

				OV-netwerk in geheel Noord eruit zou moeten zien en wat hiervoor nodig is — inclusief mogelijk nieuwe verbindingen en opwaarderingen van bestaande verbindingen	
17		Beleid/ Vervoerkundig - Basismobiliteitsvorm	Adviescommissie Amsterdam	Het Ontwerp PvE biedt de ruimte voor aanbieders om een zogenaamde 'basismobiliteitsvorm' in te zetten. Het gaat dan om flexibel, vanuit de vraag gestuurd openbaar vervoer. Dit kan uitkomst bieden op lijnen waar maar beperkt reizigers gebruik van maken. We onderschrijven dat er goede alternatieven te organiseren zijn. Het succes ervan, staat of valt met of de reiziger hiermee een vergelijkbaar of zo mogelijk beter aanbod krijgt dan met een reguliere buslijn. Dit is van belang omdat de basismobiliteitsvorm kan worden ingezet ter vervanging van vaste lijnen in gebieden die aan de ontsluitingsnorm (inwoneraantallen en dichtheid) voldoen. Wij adviseren om scherper te sturen op de kwaliteit voor de reiziger. Dit kan door klanttevredenheid onderdeel te maken van de eisen, scherpere eisen te stellen voor het vertrektijdstip, aan de tijd voor het reserveren en aan fijnmazigheid. Beloon ook een goed regie-systeem, want dat is bepalend voor de kwaliteit.	In het PvE, met name in artikel 12, zijn minimumeisen opgenomen ten aanzien van de basismobiliteit. De Concessiehouder is het toegestaan om vanaf het Dienstregelingjaar 2025 basismobiliteit te bieden na goedkeuring door de Concessieverlener. Ingeval gedurende de looptijd van de Concessie blijkt dat de Concessiehouder de Prestaties die hij met een Basismobiliteitsvorm nastreeft, zoals genoemd in zijn Vervoerplan, in de praktijk niet weet te realiseren, kan de Vervoerregio de Concessiehouder verplichten om de desbetreffende Woon-/Werkgebieden alsnog met een Vaste Lijn te ontsluiten. De Vervoerregio zal de inhoud van het Vervoerplan toetsen en de prestaties van de basismobiliteit monitoren.
18		Vervoerkundig - Toerismelijnen	Adviescommissie Amsterdam	Het beperken van de overlast van touringcars in de stad is een van de opgaves in het steeds drukker wordende centrum van Amsterdam. In Zaanstreek en Waterland liggen verschillende toeristische trekkers zoals de Zaanse Schans en Volendam. Bezoekers die in de stad verblijven, bezoeken deze locaties nu nog vaak per touringcar. Deze bestemmingen kunnen ook goed met regulier openbaar vervoer worden bereikt. Het verminderen van het aantal touringcars vraagt om een herkenbaar en gebruiksvriendelijk aanbod voor deze doelgroep.	De Vervoerregio ziet het belang van een goede verbinding tussen Amsterdam, de Zaanse Schans en Volendam om zo toeristen te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer. In het PvE zijn hier al bepalingen over opgenomen.
19		Prins Hendrikkade Amsterdam	Adviescommissie Amsterdam	In het Programma van Eisen staat de wens van de Vervoerregio geformuleerd voor zowel een absolute als relatieve afname van het aantal ritten naar Amsterdam CS. We zijn blij met deze ambitie, maar vragen de	Het PvE is op dit punt aangepast. De Concessieverlener heeft de mogelijkheid om voorafgaand aan het opstellen van het Ontwikkelplan input mee te geven aan de Concessiehouder over het wijzigen van het absoluut en/of relatief aantal

				Vervoerregio om hier een stevigere positie in te nemen. We denken dat er voor de vervoerder weinig prikkels bestaan om hier zelf initiatief op te nemen. Ons verzoek aan de Vervoerregio is om het juiste sturingsinstrument in de concessie in te bouwen en om een helder proces met ons vorm te geven om het aantal ritten gericht te laten afnemen.	ritten naar Amsterdam Centraal Station. De vervoerder is verplicht deze input mee te nemen in het Ontwikkelplan.
20		OV Infrastructuur - 30 km/uur	Adviescommissie Amsterdam	Amsterdam staat aan de vooravond van een grote verandering in de openbare ruimte. In het stedelijke gebied van Amsterdam is ruimte schaars. Ook van het openbaar vervoer vraagt dit om efficiënt om met te gaan met ruimte en overlast te minimaliseren. We maken waar nodig ruimte voor verblijven, lopen, fietsen, groen, en zetten in op verkeersveiligheid. We werken aan de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de stad. Enkele tijdelijke uitzonderingen op deze maximumsnelheid zijn ingegeven door de wens om het openbaar vervoer te faciliteren. We gaan de noodzaak voor de uitzondering regelmatig evalueren. De beschikbare infrastructuur is door de stedelijke dynamiek continue aan verandering onderhevig. Schets deze risico's duidelijk aan de inschrijvers in deze aanbesteding. Goede samenwerking met de betrokken gemeenten en tussen de vervoerders is van belang.	Wij danken u voor het delen van uw verwachting rond het toekomstige gebruik van de openbare ruimte. De Vervoerregio herkent het beeld dat de beschikbare infrastructuur door de (stedelijke) dynamiek aan verandering onderhevig kan zijn. De Vervoerregio zal inschrijvers hierop wijzen. Onder meer hoofdstuk 5 van het programma van eisen bevat bepalingen over (wijzigingen in) de voor het openbaar vervoer beschikbare infrastructuur en de manier van samenwerking tussen vervoerder en wegbeheerders.
21		Vervoerkundig - Lijnvoering	Gemeenteraad Amsterdam (motie)	De gemeenteraad van Amsterdam heeft de volgende motie aangenomen: Gehoord de discussie over de Zienswijze van de Adviescommissie Amsterdam op het Ontwerp Programma van Eisen concessie Zaanstreek-Waterland 2024. Concluderende dat: er veel nieuwe woningen gebouwd worden in het Hamerkwartier; er n.a.v. het advies van de commissie D'Hooghe een Oostbrug komt. Overwegende dat: de grote ontwikkeling in het Hamerkwartier betere ontsluitingen vereisen; de wens er ligt om minder bussen te laten eindigen op het Centraal Station. Verzoekt het college van burgemeester en	In het PvE Zaanstreek-Waterland is naast Amsterdam Centraal Station en station Noord ook station Noorderpark opgenomen als mogelijk eindpunt voor de lijnen uit de Zaanstreek. Op de voorgestelde eindpunten kunnen reizigers overstappen op het openbaar vervoer netwerk van GVB. De wens om de ontsluiting van het Hamerkwartier te verbeteren dient in eerste instantie binnen de concessie Amsterdam te worden ingebracht; het is primair aan GVB om de OV ontsluiting binnen Amsterdam te verzorgen. Vervoerkundig heeft het doorrijden van de lijnen uit Zaanstreek-Waterland naar het Hamerkwartier voor inwoners uit Zaanstreek-Waterland slechts beperkte

				wethouders de ambitie voor betere ontsluiting van Hamerkwartier en Oostveer/Javabrug als toekomstige eindpunt van (sommige) lijnen vanuit Zaanstad te verwoorden in de zienswijze.	meerwaarde. Om een eventuele verlening/verlegging van de route van Zaanse lijnen in de toekomst niet onmogelijk te maken, stellen wij voor om de route tussen station Noorderpark en het Hamerkwartier wel als gestippelde route (niet verplichte maar wel mogelijke uitloper) aan de kaart in het PvE toe te voegen, waarbij wij in de tekst aangeven dat deze route niet direct vanaf de start van de concessie, maar op een door de Concessieverlener nader te bepalen moment, bediend mag worden.
23		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Reizigers Advies Raad	In artikel 3 en in bijlage G wordt uitgebreid aangegeven welke woon- en werkgebieden in ieder geval moeten worden bediend, met de criteria die daarvoor zijn gebruikt. Enkele belangrijke woonkernen hoeven volgens dat schema niet verplicht bediend te worden, met name Broek in Waterland. Volgens ons is dit een gevolg van de manier waarop die kern in kaart is gebracht: het omliggende gebied is erin meegenomen, waardoor de dichtheid laag komt te liggen. Het dorp zelf is echter een grote en dichtbevolkte woonkern, en de RAR verzoekt dan ook de status van Broek in bijlage G te veranderen in 'wel ontsluiten'.	Binnen de buurt Broek in Waterland ligt één bushalte. Deze dient ontsloten te worden; zie bijlage C van het programma van eisen.
24		Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Reizigers Advies Raad	Verder vragen wij extra aandacht voor de bediening van bedrijventerreinen. Het lijkt ons zinnig om die goed te ontsluiten met OV, zodat werknemers aangemoedigd worden om niet met de auto te komen.	In het PvE zijn eisen opgenomen voor de ontsluiting van bedrijventerreinen. Veel bedrijventerreinen binnen de concessie Zaanstreek-Waterland hoeven niet verplicht ontsloten te worden omdat niet voldaan wordt aan de gestelde eisen. Daarnaast zijn er werkgebieden die wel voldoen aan de gestelde eisen maar waar vanwege de beperkt Beschikbare Infrastructuur dan wel beperkte vraag naar Openbaar Vervoer alsnog niet ontsloten hoeven te worden.
25		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Reizigers Advies Raad	Het is van belang dat openbare voorzieningen goed bereikbaar zijn met OV. In dat verband denken wij ook aan de ontsluiting van het crematorium/de begraafplaats in Zaandam, die momenteel te wensen overlaat.	De halte Zaandam, hotels Vijfhoek (vanaf 12-12-21 halte Zaandam, Uitvaartcentrum) dient ontsloten te worden.

26		OV Infrastructuur	Reizigers Advies Raad	De RAR juicht de eis toe dat nieuwe woonwijken ontsloten worden zodra 250 woningen gereed zijn. Wij vragen ons echter af of dat voldoende is voor de plannen rond station Kogerveld. Naar onze mening verdient het inrichten van een OV-knooppunt daar overweging.	De eisen voor de ontsluiting van een nieuwe woonwijk zijn al tijdens de afgebroken aanbesteding aangescherpt. In het huidige PvE wordt niet uitgegaan van een OV-knooppunt rond station Kogerveld.
27		Toegankelijkheid - Rolstoelplanken	Reizigers Advies Raad	Wij vragen u in overweging te nemen om in het PvE de eis op te nemen dat alle bussen naast elektrische rolstoelplanken ook handmatig bediende planken aan boord hebben. De elektrische zijn nogal storingsgevoelig, leert de ervaring.	In artikel 36 van het PvE is opgenomen dat de Concessiehouder Groot Materieel voorziet van een adequaat functionerende oprijplaat. Deze mag zowel elektrisch als ook handmatig worden uitgevoerd.
29	4.2.1	Vervoerkundig - lijnvoering	Gemeente Zaanstad	Voor de ontwikkeling van het centrum van Zaanstad hebben we als visie om in de toekomst regionale bussen niet meer over de route Peperstraat-Vinkenstraat te laten rijden. Deze visie hebben we opgenomen in het Zaanse Mobiliteitsplan 2040, zoals dat onlangs door de gemeenteraad is vastgesteld.	Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een lijnnet te ontwikkelen. De halte Vinkenstraat is een van de belangrijkste haltes in Zaanstad en daarbij ook een toegangspoort tot het centrum van Zaanstad. Daarnaast maken de route Peperstraat-Vinkenstraat en de Verbindende Lijnen die hierover rijden onderdeel uit van het project ZaanIJtangent waar ook de Gemeente Zaanstad zich aan heeft gecommitteerd. Als zodanig zal dit niet aangepast worden in het Programma van Eisen.
30		Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Het vervoer naar werklocaties vraagt meer aandacht. Het aanbod van vervoersmogelijkheden sluit nu niet overal aan bij de vraag naar vervoersmogelijkheden. Dat betekent niet alleen bushalte(s) nabij werklocaties, maar ook de dienstregeling aanpassen op reizigers die werken bij de bedrijven	In het PvE wordt onderscheid gemaakt tussen werkgebieden die ontsloten moeten worden en werkgebieden die niet verplicht ontsloten hoeven te worden. Het is aan de Concessiehouder een passende lijnvoering en dienstregeling te ontwikkelen.
31		Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Wij hebben de uitdrukkelijke wens en ambitie om in Noorderveld in de toekomst openbaar vervoer aan te bieden. Hierbij willen we ook graag Molletjesveer meenemen, wat qua arbeidsplaatsen en dichtheid nu in de buurt komt van de eis voor verplichte bediening	De Concessieverlener begrijpt de wens van de gemeente Zaanstad om Noorderveld en Molletjesveer beter te ontsluiten met het openbaar vervoer. Een aantal jaar geleden heeft lijn 67 nog een deel van dit bedrijventerrein bediend. Omdat te weinig reizigers gebruik maakten van deze verbinding, is dit traject opgeheven. Het bedienen van Noorderveld en Molletjesveer is enkel mogelijk wanneer de Wegbeheerder investeert zodat een logische lijnvoering mogelijk is. Graag ontvangen wij informatie over de

					beschikbare infrastructuur die de Vervoerregio mee kan geven aan de inschrijvende partijen.
32		Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Graag zien we dat de uitzondering verdwijnen om Achtersluispolder niet te ontsluiten.	In Achtersluispolder is al eens geëxperimenteerd met het aanbieden van openbaar vervoer maar deze verbinding is bij gebrek aan reizigers opgeheven. Daarom schrijven wij deze niet als verplichte verbinding voor. Zodra de Achtersluispolder wordt getransformeerd en woningbouw wordt ontwikkeld zal in overeenstemming met artikel 3 lid 7 van het PvE dit gebied alsnog ontsloten moeten worden. In dat lid staat namelijk dat de Concessiehouder alle nieuwe Woongebieden in het Concessiegebied waarvan de Concessieverlener op grond van de bouwplannen heeft bepaald dat deze zullen gaan voldoen aan de in lid 1 van hetzelfde artikel genoemde norm, overeenkomstig de in dit Artikel genoemde bepalingen moet ontsluiten, vanaf het moment dat de eerste 250 woningen van het nieuwe Woongebied zijn opgeleverd. De Vervoerregio gaat graag in een vroeg stadium met de gemeente Zaanstad en de Concessiehouder in gesprek om te kijken op welke wijze dit gebied dan het beste ontsloten kan worden.
33		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Zaanstad	Voor het Hembrugterrein zien we graag een verbetering van het openbaar vervoer ten opzichte van de huidige situatie. Voor de toekomst willen dit ook verankerd hebben in het PvE. Wens om frequentie van de buslijnen hier te verhogen en ook in de avond en weekenden (minimaal) een buslijn te hebben.	Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een passend lijnennet te ontwikkelen. In het PvE zijn al eisen opgenomen met betrekking tot de exploitatieperiode evenals de frequenties van Ontsluitende lijnen.
34		Vervoerkundig - lijnvoering	Gemeente Zaanstad	Kansen voor ontsluiting van het Hembrugterrein zien we daarbij ook in samenhang met ons hierboven aangegeven punt dat we de regionale lijnen via niet meer door het centrum willen later rijden, maar bijvoorbeeld over de Den Uylweg. Daarmee ontstaan er ook kansen om aan te sluiten bij de ontwikkeling Hembrugterrein en de mogelijkheden tot realisatie van een halte op de Den Uylbrug.	Voor de Verbindende lijnen zijn enkel begin- en eindpunt meegegeven in het PvE. Aan de Concessiehouder wordt gevraagd een passende lijnvoering en dienstregeling te ontwikkelen.

35		Vervoerkundig - OV te water	Gemeente Zaanstad	Wij zien kansen voor vervoer over water als versterking van het netwerk voor alle motieven. Een waterbusachtig concept verbindt bijvoorbeeld Zaandam, Hembrugterrein, Achtersluispolder, NDSM, Houthavens en Amsterdam Centraal met elkaar. We willen dit graag met Amsterdam en u dit verder onderzoeken. We verzoeken u om in het PvE de mogelijkheid op te nemen om een dergelijk vervoer over water als lijn onder te brengen in de concessie	De exploitatie van openbaar vervoer over water vereist een dusdanig andere expertise dan die van openbaar busvervoer dat de Vervoerregio ervoor gekozen heeft deze vorm van OV buiten de scope van de concessie te laten.
36		Financieel - Bonusregeling	Gemeente Zaanstad	We hebben nog een suggestie over de bonus. Concessies hebben soms een problematisch begin, wat voor reizigers knap vervelend is (half december is geen fijne tijd voor uitval en gemiste aansluitingen). Wij stellen daarom voor om een bonus geven voor een vlekkeloze start. Dit kan bijvoorbeeld betaald worden door de bonus voor goede prestaties te verlagen.	Wij danken u voor deze suggestie. In de Concessie worden prikkels (boetes) opgenomen zodat de Concessiehouder zich volledig inzet op een succesvolle implementatie.
38		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Edam-Volendam	Voor de gemeente is het in standhouden van de directe busverbinding naar Amsterdam Centraal essentieel. Dit mede gezien de vele toeristen die tussen Edam en Volendam gebruik maken van deze lijn. Wij zien een grote meerwaarde in het zoveel mogelijk vervoeren van toeristen met het openbaar vervoer in plaats van met touringcar-bussen, waar grote overlast van wordt ervaren. Daarnaast zien we sinds ingebruikname van de Noord/Zuidlijn meer reizigers tussentijds overstappen op een andere lijn. Gestreefd moet worden naar een situatie waarbij zo min mogelijk dient te worden overgestapt.	Zie onze reactie bij punt 57
39		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Edam-Volendam	In de toelichting bij het ontwerp PvE staat dat de Vervoerregio de wens heeft, zodra de vervoersvraag dit toelaat, dat het aantal ritten naar Amsterdam Centraal Station zowel absoluut als relatief af te laten nemen. De gemeente Edam-Volendam dringt erop aan om bij de aanvang van de nieuwe concessie ZaWa de rechtstreekse lijnen vanuit de gemeente naar Amsterdam CS nog 3 jaar in stand te houden en daarna te evalueren.	Zie onze reactie bij punt 1.

40		Duurzaamheid - Capaciteit laadinfrastructuur	Gemeente Edam-Volendam	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor mogelijke capaciteitsproblemen op busstation Edam als gevolg van de implementatie van Zero-Emissie materieel. Op busstation Edam wordt op dit moment al met elektrische bussen gereden ten behoeve van lijn 316. Dit type bus heeft tijd nodig om volledig op te laden. Daardoor zijn er voor de dienstregeling extra bussen nodig ten opzichte van de situatie met dieselbussen. Dit zorgt voor capaciteitsproblemen op het busstation. De adviescommissie vraagt u tijdig met een voorstel te komen met betrekking tot de implementatie van het Zero-Emissie materieel.	Zie onze reactie bij punt 3.
41		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Ontwikkelingen tijdens concessie	Gemeente Edam-Volendam	In paragraaf 2.5 zijn projecten benoemd waarvoor plannen gemaakt worden of projecten die worden gerealiseerd in aanloop naar of na de ingangsdatum van de Concessie. De gemeente Edam-Volendam vraagt de onderstaande grote ontwikkellocaties toe te voegen aan het overzicht van projecten dat is opgenomen in paragraaf 2.5 (p. 17): a. Lange Weeren	De genoemde ontwikkellocatie wordt toegevoegd aan het PvE.
42		Vervoerkundig - Scholierenlijnen	Gemeente Edam-Volendam	Scholierenlijnen worden niet verplicht gesteld. Wat is de aanleiding hiervoor? Wij verzoeken u op te nemen dat de scholierenlijn 614 behouden blijft.	De Concessieverlener wil stimuleren dat de reizigersstromen naar scholen zo veel mogelijk geïntegreerd worden met de overige reizigersstromen in het Concessiegebied. In het Referentienetwerk staat opgenomen dat deze Uitloper aangeboden mag worden. Daarom wordt deze Uitloper niet voorgeschreven, maar kan de Concessiehouder in zijn inschrijving deze Uitloper wel aanbieden. Als de Concessiehouder ervoor kiest de scholierenlijnen op te nemen in de reguliere Lijnen dient de Concessiehouder wel voldoende capaciteit aan te bieden om de reizigers uit de scholierenlijnen te integreren in de reguliere Lijnen. Daarnaast wordt de Vervoerder gevraagd een kwalitatieve onderbouwing te leveren.
43		Vervoerkundig - Lijnvoering	Gemeente Edam-Volendam	Voor de gemeente is het van groot belang dat een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding blijft bestaan tussen Hoorn en Amsterdam Centraal Station met daarbij	Het PvE biedt de mogelijkheid om de Verbindende lijn Amsterdam - Edam busstation te koppelen aan de

				een haltering in Oosthuizen (Dorp), Edam en op de huidige haltes langs de N247 ten noorden van Edam. Deze hoogwaardige vervoerverbinding wordt nu ingevuld door R-Net lijn 314.	ontsluitende verbinding Edam-Hoorn. Dit is gelijk aan de huidige R-net lijn 314.
44		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Edam-Volendam	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor de frequenties van haar lijnen. Het OV mag naar de toekomst niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie	In het PvE worden minimumeisen meegegeven aan de Concessiehouder. Deze zijn op sommige punten hoger of lager ten opzichte van de PvE eisen van de lopende concessie. De vervoerders wordt via de gunningssystematiek uitgedaagd om meer te bieden dan de minimumeisen.
46		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Landsmeer	Vooraf bij het 125 traject is het verschil tussen 1x/uur en 2x/uur dusdanig dat huidige gebruikers zouden kunnen stoppen met het gebruik van het OV omdat het ongemak bij het missen van een bus of verbinding te groot wordt. Daarom wordt voorgesteld deze minimale frequentie van de 125-lijn niet aan de Concessiehouder te laten maar dit minimum zelf te eisen in het PvE. Ook voor de 319 lijn zien wij graag de frequentie naar het oude niveau terugkeren.	De minimumeisen voor het OV worden door de Vervoerregio in het PvE voorgeschreven en niet aan de vervoerder overgelaten. Het is vervolgens aan de vervoerder om eventueel meer aan te bieden dan dit minimum; deze uitbreiding wordt gewaardeerd via de gunningssystematiek. Hoe meer gunningspunten een vervoerder scoort, hoe groter de kans dat hij de aanbesteding wint en de concessie gegund krijgt.
47		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Landsmeer	In de aangenomen motie van de SP, ingebracht in de vergadering van de Regioraad van de VRA op 9 juli 2019, is de minimale frequentie van de buslijn 319 gesteld op 4 maal per uur gedurende de gehele dag. De toezegging om deze minimale frequentie op te nemen in het PvE is nog niet gedaan. Wij verzoeken u om in ieder geval, de gedane toezegging na te komen en het PvE hierop aan te passen.	Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een passend lijnennet te ontwikkelen. Voor de bediening van Oostzaan en Landsmeer zijn al hogere eisen gesteld in het PvE ten opzichte van de overige ontsluitende lijnen. Concreet betekent dit dat in de spits een minimale frequentie van 4x per uur wordt geëist.
48		Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	1) VRA wil beweging stimuleren (fietsen/ wandelen) Het vervoersysteem is daaraan complementair/aanvullend en is gericht op het faciliteren van beweging (bijv. veilig stallen of zelfs meenemen van fiets). Aanbieders die hun passagiers stimuleren tot bewegen hebben een voorkeur.	De Vervoerregio is een voorstander van actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen. We faciliteren dit als Vervoerregio en daarnaast zetten wij ons in op goede voor-/natransport mogelijkheden, voor de fiets (denk aan voldoende fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes en subsidiëring van (regionale) fietspaden). Niet voor iedereen geldt dat ze in staat zijn om te lopen en te fietsen of is de reisafstand te

					lang. Juist voor deze groep is het openbaar vervoer bedoeld en dit wordt gefaciliteerd.
49		Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	2) VRA stimuleert het laten staan van de auto. Veel mensen menen dat om gezondheidsredenen het veiliger is om met eigen vervoer/auto te gaan. Het instappen in een eigen coupe vanaf de zijkant (zoals in een koets) zou het comfort voor veel spijtoptanten doen stijgen om weer van het OV-gebruik te maken.	De Vervoerregio vraagt aan de vervoerders om in hun bieding aan te geven hoe het materieel bijdraagt aan het gemak en comfort dat de reiziger wenst. Hier wordt de vervoerder op beoordeeld. Het idee van aparte coupés is creatief, maar bij collectief busvervoer (met veel haltes/veel in-/uitstapbewegingen) niet realistisch. Waarschijnlijk passen er minder mensen zo in de bus, waardoor het ov duurder wordt. Ons is ook geen busmaterieel (t.b.v. OV inzet) bekend dat deze mogelijkheid biedt.
50		Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	3) Lokaal vervoer zou voor jongeren juist met wandelen en fietsen moeten plaatsvinden maar voor diegene die minder ter been is zou op kleine schaal/gepersonaliseerd vervoer kunnen worden toegepast. Bij slecht weer zal echter door toename van vervoersvraag opgeschaald moeten worden naar minder gepersonaliseerd vervoer.	De Vervoerregio is een voorstander van actieve modaliteiten, zeker ook voor de korte afstanden. Uw voorstel om een kleinschalig vervoersysteem neer te zetten voor een kleine doelgroep is interessant, vooral wanneer de vervoervraag het hele jaar door gelijk zou zijn. Kleinschalig vervoer is echter moeilijk op te schalen bij bijv. slecht weer. Dan zou je ook een vloot grote bussen achter de hand moeten hebben om de opschaling mogelijk te maken. Zo wordt het systeem heel erg duur. Voor specifieke doelgroepen bieden sommige gemeenten overigens vormen van kleinschalig aanvullend vervoer aan (bijvoorbeeld Wmo-vervoer), waarbij de kosten in veel gevallen vergoed worden vanuit specifieke regelingen. De Vervoerregio is niet verantwoordelijk voor deze vormen van vervoer, dat zijn de gemeenten.
51		Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	Hiermee wordt bewegen voor wie het kan gestimuleerd en worden grote afstanden meer een logische keuze voor OV. De hoeveelheid passagier-kilometer zijn voor OV op dit moment ongeveer gelijk met de wandel en fietskilometers. Het aantal kilometers vervoer zou flink omhoog moeten om de concurrentie met autoverkeer-kilometers te verbeteren.	Wij streven er net als u naar dat mensen op de korte afstanden primair lopen en fietsen. Ons ontsluitende busnet is vooral bedoeld ter ondersteuning van verplaatsingen over iets langere afstanden, en voor mensen die niet of moeilijk kunnen lopen of fietsen. Het R-net richt zich met name op de lange verplaatsingen en biedt dankzij de hoge snelheid, frequentie en betrouwbaarheid een goed alternatief voor de auto.

52		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Alkmaar	Momenteel is de frequentie van de buslijn Amsterdam-de Rijk minimaal 2 maal per uur en in de spits zelfs 3 maal per uur. Daarnaast heeft de buslijn extra uitstraling met de Regionet formule. In het ontwerp Programma van Eisen staat dat het laatste gedeelte van deze lijn (tussen Purmerend en de Rijk) de status van verbindende lijn verliest en overgaat naar de status van ontsluitende lijn. Feitelijk betekent dit een verslechterde uitgangspositie voor deze buslijn. De vervoerder wordt weliswaar toegestaan om vaker te rijden en er toch een verbindende lijn van te maken, maar die toestemming is geen garantie dat het ook gebeurt.	Het klopt dat deze verbinding niet standaard in de R-net formule wordt aangeboden omdat deze qua frequentie niet voldoet aan de eisen die horen bij de productformule R-net. Tijdens de aanbesteding worden inschrijvende vervoerders uitgedaagd een zo kwalitatief hoogwaardig mogelijk product aan te bieden.
53		Vervoerkundig - Frequenties / Lijnvoering	Gemeente Alkmaar	Het voorgestelde PvE heeft echter buitenproportionele gevolgen en staat niet in verhouding met het verlies van ongeveer 25% van de reizigers. Hoe gaat de vervoerregio verklaren dat op sommige uren 2/3e deel van het OV verdwijnt en busreizigers op de verbinding naar en vanuit Amsterdam 20 of 40 minuten moeten wachten in Purmerend?	In het PvE zijn minimumeisen opgenomen ten aanzien van het OV in de concessie Zaanstreek-Waterland. Naast minimum eisen over de geboden frequenties, zijn ook eisen opgenomen over bijvoorbeeld de vervoerplicht en zitplaatskans. Tijdens de aanbesteding worden inschrijvende vervoerders uitgedaagd een zo kwalitatief hoogwaardig mogelijk product aan te bieden.
54		Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Hoorn	In het Programma van Eisen is de lijn Edam – Hoorn opgenomen als zijnde een ontsluitende lijn naar woongebieden. De minimaal gestelde frequentie voor deze lijnen is 1x per uur. Wel geeft de Vervoersregio de mogelijkheid aan de concessiehouder om de lijn te koppelen aan een R-net lijn wanneer hij de toegevoegde waarde qua kwaliteit van deze koppeling voor het lijnennet kan aantonen. De minimale frequentie gaat dan gedurende de dag omhoog naar 2x per uur. Echter, is in het Programma van Eisen niet gezegd dat de lijn gekoppeld gaat worden. Wij menen dat de lijn Edam – Hoorn ten alle tijden een minimale frequentie van 2x per uur nodig heeft, omdat het voor de Hoorn een belangrijke verbinding is.	Het huidige lijnennet in Waterland wordt gekenmerkt door veel uitlopers op de R-net lijnen waaronder ook op de verbinding Edam Busstation - Hoorn. In het voorliggende PvE is wederom de mogelijkheid gegeven en verbindende lijn aankomend op Edam Busstation te koppelen aan Hoorn. De minimum frequentie voor gekoppelde lijnen is overdag en in de spits inderdaad gesteld op 2x per uur. Als de Concessiehouder besluit deze koppeling niet te maken, gelden inderdaad de eisen voor het ontsluitend net. Het bieden van een hogere spitsfrequentie op het ontsluitend net (in overeenstemming met uw verzoek) wordt opgenomen als wens in de aanbesteding. De inschrijver kan gunningspunten verdienen door deze wens in te vullen, om daarmee de kans te vergroten om de aanbesteding te winnen.

55		Vervoerkundig - Nachtlijnen	Gemeente Hoorn	Daarnaast is de huidige nachtlijn Hoorn – Amsterdam niet meer opgenomen in de lijst met nachtritten. Dit betreuren wij en wij verzoeken u deze lijn toe te voegen aan de lijst met nachtritten.	Uw verzoek voor een verbinding Amsterdam - Hoorn in het Nachtnet wordt als wens opgenomen in de aanbesteding. De inschrijver kan gunningspunten verdienen door deze wens in te vullen, om daarmee de kans te vergroten om de aanbesteding te winnen.
56		Vervoerkundig - Toerismelijnen	Gemeente Hoorn	In het Programma van Eisen geeft u de concessiehouder de gelegenheid om, eventueel met derden, de mogelijkheden te onderzoeken om het aanbod aan Toeristenlijnen uit te breiden naar andere toeristische trekpleisters en hiertoe voorstellen op te nemen in zijn Vervoerplan. Wij gaan graag in gesprek over de mogelijkheden voor een toeristenlijn en producten gericht op toeristen gezien onze prachtige binnenstad en het in aanleg zijnde stadsstrand.	Formeel maakt de gemeente Hoorn geen onderdeel uit van de concessie Zaanstreek-Waterland. Daarom wordt geen Toeristenlijn naar Hoorn als optie geboden in het PvE. Wel kan de Concessiehouder in het Marketingplan opnemen op welke wijze toeristen gewezen worden op de mogelijkheid om via de reguliere lijnen de binnenstad van Hoorn te bezoeken.
57		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruik- kers	Wat betreft de concessie Zaanstreek Waterland die ingaat per December 2023 verzoeken wij aanpassingen te maken in het ontwerp PvE bij Artikel 4.2.4: streekvervoerders hebben niet langer een eindhalte bij station Amsterdam Centraal aangezien het in dit artikel beschreven nadeel voor de reiziger zich beperkt tot kleine tijdsverliezen en niet onevenredig is.	In de zomer van 2018 is de Noord/Zuidlijn in exploitatie genomen. De Noord/Zuidlijn heeft grote invloed gehad op de wijze waarop het openbaar vervoer in en naar de stad is vormgegeven. De kaders hiervoor zijn opgesteld in de Lijnennetvisie die op 21 mei 2015 is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. In deze lijnennetvisie wordt beschreven dat veel van de bussen die destijds (2015) over de Pr. Hendrikkade reden daar zouden verdwijnen. In totaal zou het aantal bussen (in de twee richtingen samen) afnemen van 2.900 naar 800 ritten per dag; een afname van 72%. De huidige dienstregeling komt nog steeds overeen met dit uitgangspunt van de Lijnennetvisie; ten opzichte van 2015 is er dus sprake van aanzienlijk minder bussen over de Pr. Hendrikkade. Veel bussen uit Zaanstreek en Waterland hebben als eindbestemming station Noord gekregen, waar reizigers kunnen overstappen op de Noord/Zuidlijn. Niet alle reizigers hebben echter baat van de Noord/Zuidlijn en sommige reizigers zouden er qua reistijd op achteruit gaan als zij voortaan zouden moeten overstappen op de Noord/Zuidlijn.

				<p>Het OV zou voor hen daarmee minder aantrekkelijk worden, en het risico bestaat dat een deel van deze reizigers hun reis met de auto zal maken i.p.v. met het OV. Dat komt de bereikbaarheid van de regio, maar ook van Amsterdam niet ten goede. Daarom is in de Lijnennetvisie opgenomen dat een deel van de bussen uit de regio nog door mag rijden naar Amsterdam Centraal. De kaders uit de Lijnennetvisie zijn nog steeds de basis voor het ontwerp PvE Zaanstreek-Waterland 2024 en zijn in het PvE verder uitgewerkt. Dit heeft geleid tot het opnemen van een maximaal aantal buslijnen dat nog door mag rijden naar Amsterdam Centraal. Daarnaast is in het PvE meegegeven dat de Concessiehouder de verhouding Noord/CS niet te veel mag laten fluctueren. In het concept PvE Zaanstreek-Waterland 2024 is daarnaast de wens opgenomen dat zodra de vervoervraag dit toelaat, het aantal Ritten naar Amsterdam Centraal zowel absoluut als relatief afneemt.</p> <p>Tijdens de vorige (afgebroken) aanbesteding van de Concessie Zaanstreek-Waterland is een uitgebreid participatietraject doorlopen. Net zoals in het huidige participatietraject zijn veel inspraak reacties gegaan over de verdeling van het aantal bussen tussen noord/CS. Daarbij was, in tegenstelling tot de huidige insprekers, voornamelijk de wens om vanuit diverse plaatsen een directe verbinding met Amsterdam Centraal te behouden.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen is over dit onderwerp is een lid opgenomen in artikel 8 waarin is bepaald dat de Vervoerregio gedurende de looptijd van de concessie op meerdere vaste momenten eisen omtrent de verdeling en aantallen ritten naar Amsterdam Centraal kan aanpassen.</p> <p>Wij begrijpen dat het als bewoner van de Pr. Hendrikkade niet prettig is om regelmatig veel verkeer voor de deur te hebben, maar wij moeten hier de belangen afwegen tussen de reizigers uit de regio en die van de bewoners. Gegeven het feit dat de bussen straks geen schadelijke stoffen meer</p>
--	--	--	--	---

					zullen uitstoten, en een stuk stiller zullen zijn, en dat het aantal bussen in 2018 al drastisch is verminderd ten opzichte van 2015, acht de Vervoerregio het vanuit het reizigersbelang te verantwoorden dat de o.b.v. het PvE toegestane aantal lijnen vooralsnog via deze route naar Amsterdam CS blijft rijden.
58		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Over de tabel in dit artikel voor zover deze afwijkt van bovenstaande [art. 4.2.4]: Een directe non-stop toeristenlijn richting Zaanse schans lijkt ons geheel niet nodig aangezien er een directe treinverbinding is met station Zaandijk – Zaanse schans, wat een paar honderd meter van de Zaanse schans ligt.	De Vervoerregio vindt het belangrijk om de doelgroep toeristen zoveel mogelijk gebruik te laten maken van het reguliere OV. Daarmee kan onder andere het aantal touringcars in de stad en regio worden teruggedrongen, die op sommige plekken voor veel overlast zorgen. In de praktijk is (pre-COVID-19) ook gebleken dat het OV inderdaad een aantrekkelijke vorm van vervoer kan zijn voor toeristen, waarbij wel geldt dat het gemak een cruciale factor is voor grootschalig gebruik door de doelgroep. Dat gemak bestaat er o.a. uit dat toeristen graag vanaf de centrale locatie Amsterdam CS rechtstreeks en frequent hun reis naar de toeristische bestemming kunnen maken (zoals bijv. de Zaanse Schans of Volendam). Een overstap (via de Noord/Zuidlijn) op station Noord, of een stuk lopen vanaf NS-station Zaanse Schans biedt dit comfort niet/minder. Om die reden houdt de Vervoerregio vast aan de mogelijkheid dat de vervoerder naast de verbindende lijnen naar o.a. de Zaanse Schans en Volendam ook directe toeristenlijnen aanbiedt van/naar Amsterdam CS.
59		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Een directe non-stop verbinding richting Edam-Volendam kan net zo goed vanaf station Noord plaatsvinden. Er is geen reden waarom toeristen minder milieuvriendelijk bediend hoeven worden dan inwoners.	Zie de reactie bij punt 58.
60		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van	Deze beide lijnen [directe non-stop toeristenlijn richting Zaanse Schans en directe non-stop verbinding richting Edam-Volendam] zouden ook via de Piet Heinkade naar de ring kunnen rijden, maar dat zou onnodige belasting op andere wegen geven.	Zoals de indiener zelf aangeeft zou een alternatieve route voor bewoners langs die route eenzelfde vorm van overlast veroorzaken. Daarnaast geldt dat de huidige route de meest directe/snelste is en daarom de voorkeur geniet.

			Oosterdokgebruikers		
61		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Het initiatief "30km/u in de stad" wordt door ons hartelijk ontvangen, echter zien we dat het gedeelte van de Prins Hendrikkade tussen IJ-tunnel en Centraal station wordt uitgezonderd van het voorgestelde beleid, en volgens de plannen een 50km/u straat blijft. Dit kan maar één oorzaak hebben en dat is het overmatig gebruik van dit traject door streekbussen. Wat de bewoners betreft kan het niet zo zijn dat het streekvervoer een obstakel is voor het invoeren van een 30 km/u regime op de Prins Hendrikkade. Het behouden van een 50km/u beleid op dit traject zal een litteken zijn in het historische centrum van Amsterdam en beperkt de mogelijkheden van dit gebied onnodig.	De inrichting van de infrastructuur is primair de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder, in dit geval de gemeente Amsterdam. Uw wens/suggestie zal door de Vervoerregio worden doorgeleid aan de gemeente. De Vervoerregio zal vanuit haar verantwoordelijkheid voor een goed (snel en betrouwbaar) OV-product bij de gemeente voor pleiten om deze belangrijke OV-corridor juist wel uit te zonderen van het 30 km/uur regime, of op zijn minst zorg te dragen voor het behoud van een goede doorstroming van de bussen.
62		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	De Prins Hendrikkade wordt heringericht en daaronder valt ook het traject dat nu door de streekbussen gebruikt wordt. Het verdwijnen van het streekvervoer in combinatie met het invoeren van een 30km/u beleid geeft veel mogelijkheden om het gebied geheel anders in te richten, waardoor het mogelijk wordt een werkelijke boulevard te creëren met een lage verkeersdruk, brede trottoirs en veel groen. Kortom een Prins Hendrikkade zoals deze ooit was, die eer doet aan de monumentale bebouwing en het uitzicht over het Oosterdok. Hiermee wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied ontwikkeld tussen enerzijds Dam en Centraal station en anderzijds de verschillende musea, culturele en andere populaire bestemmingen aan het Oosterdok en in Amsterdam-Oost.	Zie de reactie bij punt 61.
63		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Station Noord als begin en eindhalte. Geen regio bussen meer door de IJ-tunnel en over de Prins Hendrikkade	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
64		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Eindhalte bij station Noord betekent ook een substantiële vermindering van (bus)verkeer over de Prins Hendrikkade hetgeen in lijn is met de stedelijke en	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

				gebiedsvisies voor minder verkeer, betere veiligheid, meer ruimte voor fietser en voetganger, betere leefomgeving	
65		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Nu, bij deze aanbesteding station Noord als eindhalte voor het regiovervoer opnemen betekent ook dat bij herinrichting Prins Hendrikkade, momenteel weer uitgesteld tot minimaal 2025, busverkeer geen belemmering meer vormt voor de meest optimale variant.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
66		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Al het regiovervoer dient, ook deze die dus in stadsdeel Noord stopt, zich milieuvriendelijk en geluidsarm voort te bewegen. Dat betekent in de huidige praktijk elektrisch of met waterstof.	De Vervoerregio eist dat al het materieel in de concessie volledig uitstootvrij (Zero Emissie) wordt. Dat betekent inderdaad dat de bussen op elektriciteit (batterij) of waterstof zullen rijden.
67		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Ook het regiovervoer dient binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam een maximumsnelheid van 30km/u aan te houden uitgezonderd eventueel bij gebruik van een vrije busbaan of gecombineerde vrije bus-trambaan.	Zie de reactie bij punt 61.
68		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	De Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo	De Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo ontving van bewoners Prins Hendrikkade hun zienswijze d.d. 10 oktober. Ook ontvingen wij van Vereniging van Oosterdok Gebruikers Amsterdam hun zienswijze d.d. 7 oktober jl. Beide zienswijzen onderschrijven en ondersteunen wij. De Prins Hendrikkade ligt in het werkgebied van de Bewonersraad (postcode 1011). Zie www.bewonersraad1011.amsterdam . Deze woonstraat is onveilig en in milieuopzicht zwaar belast en vormt een gevaar voor de leefbaarheid. Het probleem is het overmatig gebruik van de Prins Hendrikkade door het streekvervoer. Onnodig vervoer over een stuk vanaf de IJ-tunnel van minder dan 700 meter. De Prins Hendrikkade, een woonbuurt, is daar niet voor geschikt. In Amsterdam is het beleid veranderd van "alles inzetten op het doorstromen van het (gemotoriseerd) verkeer" naar "meer veiligheid en leefbaarheid". Onnodige verkeersbewegingen, verkeersbewegingen die anders	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

				opgelost kunnen worden, horen dan ook niet meer in de stad. Voor de argumenten en de voorgestelde aanpassingen o.a. in het ontwerp PvE bij Artikel 4.2.4, verwijzen wij u naar de eerdergenoemde en ingediende zienswijzen.	
69		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt heeft kennisgenomen van en onderschrijft de zienswijze in dezen van een groep van 27 bewoners van de Prins Hendrikkade tussen Kalkmarkt en Schippersstraat en de zienswijze van de Vereniging Oosterdok Gebruikers samen met nog een bewonersgroep. De Prins Hendrikkade en Oosterdok zijn gelegen in het werkgebied van het Wijkcentrum, zoals blijkt uit haar statuten.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
70		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Bij het realiseren van de Noord-Zuid metrolijn is toegezegd dat de Amsterdamse binnenstad verlost zou worden van heel veel regionaal busverkeer. De bussen vanuit noordelijke richting zouden voortaan rijden naar het nieuwe metrostation in Noord. De passagiers konden daar overstappen op de nieuwe metro en zouden in een ommezien van tijd arriveren op het Centraal Station. De IJ-tunnel zou worden ontlast, en een belangrijk deel van de verkeersoverlast voor bewoners en bezoekers op en rond de Prins Hendrikkade zou verdwijnen.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
71		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Deels is dat gebeurd, maar nog steeds zijn en blijven er veel te veel busbewegingen tussen Centraal Station en IJ-tunnel. Er worden stillere en schonere bussen beloofd, maar dat helpt niet tegen de drukte en onveiligheid. De snelheid mag voorlopig in tegenstelling tot bijna de hele binnenstad 50 km/u blijven, ook voor bussen. Veilig oversteken is er niet bij. De gevelwand aan de Prins Hendrikkade is prachtig. Daar zou je van moeten kunnen genieten vanaf een aangenaam voetpad aan beide zijden van de straat.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

72	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Wat voor de hier reeds verdwenen buslijnen gold, geldt ook voor de nog overgebleven lijnen: de passagiers in al die bussen zullen via de metro naar Noord geen of nauwelijks langere reistijd hebben. De paar passagiers die gebruik maken van de halte bij de IJ-tunnel kunnen toch niet de verklaring zijn voor zoveel busverkeer?	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
73	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	Wij zijn van mening dat er geen aanbesteding dient plaats te vinden voor alle regiobusvervoer dat de Prins Hendrikkade Amsterdam frequenteert. De redenen hiervoor zijn de volgende:	De Vervoerregio is op grond van de Wet Personenvervoer verplicht het regionale busvervoer in haar concessiegebieden periodiek aan te besteden. Ten aanzien van de voorgeschreven route over de Pr. Hendrikkade wordt verwezen naar de reactie bij de voorgaande punten.
74	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	1. In het verleden heeft de Gemeente Amsterdam ons als bewoners van de PH kade meermalen verzekerd dat bij realisatie van de Noord/Zuid metrolijn alle streekvervoer hierop aangesloten zou worden. Dit bleek ook te gaan gebeuren toen zelfs aan het begin van deze lijn een compleet busstation voor dit streekvervoer gecreëerd werd. Wij waren dan ook zeer verontwaardigd toen bleek dat de streekbussen toch hun vervoer tot aan CS en dus door de PH kade door konden zetten. Bij navraag bij ambtenaren van de Gemeente Amsterdam bleek dat dit streekvervoer een succesvolle lobby opgezet had en als onderdeel hiervan de Gemeente Amsterdam met extra financiële middelen ging subsidiëren. Wij zijn dan ook van mening dat deze vorm van lobbyfinanciering en van het volstrekt negeren van publieke belangen en –voorzieningen dient te stoppen.	De toezegging vanuit de gemeente Amsterdam dat alle buslijnen zouden eindigen op station Noord is ons niet bekend. Wij kennen wel het rapport "Exploitatieve Effecten Noord/Zuidlijn" (EENZ) uit 2007, waarin de gemeente Amsterdam (dIVV) in afstemming met de Stadsregio Amsterdam (nu: de Vervoerregio) o.a. heeft geanalyseerd wat vanuit reizigersbelang een goede verdeling van de (regionale) bussen over Amsterdam Noord/Noorderpark en Amsterdam CS zou zijn. Uit deze analyse kwam als uitgangspunt een zogeheten 1/3 - 1/3 - 1/3 verdeling, waarbij 1/3 van de bussen zou eindigen in Amsterdam Noord, 1/3 zou halteren in Noord en vervolgens zou doorrijden naar Amsterdam CS, en 1/3 direct naar Amsterdam CS zou rijden. De capaciteit van de busstations Noord en Amsterdam CS is ook op deze verdeling gebaseerd. Op basis van deze studie zou dus nog 2/3 van het aantal bussen uit de regio over de Pr. Hendrikkade naar Amsterdam CS rijden; een afname van 'slechts' 33% dus. Omdat de EENZ-studie alweer wat ouder was, heeft de Vervoerregio in 2015 een "Lijnennetvisie 2018" opgesteld, waarin de wijzigingen van het bovengrondse OV-netwerk werden beschreven vanaf het moment dat de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen zou worden. In deze lijnennetvisie wordt beschreven dat veel van de bussen die destijds (2015) over de Pr. Hendrikkade reden zouden verdwijnen. In totaal

					<p>zou het aantal bussen (in de twee richtingen samen) afnemen van 2.900 naar 800 ritten per dag; een afname van 72%. De huidige dienstregeling komt nog steeds overeen met dit uitgangspunt van de Lijnennetvisie.</p> <p>Ons is daarnaast niets bekend van een "lobbyfinanciering" vanuit de streekvervoerders. De streekvervoerders leveren geen enkele financiële bijdrage aan de gemeenten Amsterdam of de Vervoerregio. Sterker, de lijnen naar Amsterdam CS waren de meest rendabele lijnen in het netwerk van de twee concessies Zaanstreek en Waterland. Doordat een aanzienlijk deel van deze lijnen (60%) werd ingekort en niet meer naar Amsterdam CS doorreed, zouden de streekvervoerders hier nadelige financiële effecten van ondervinden (terwijl de reizigersopbrengsten voor GVB via het hogere gebruik van de Noord/Zuidlijn aanzienlijk zouden toenemen). De Vervoerregio heeft dit effect vanaf de start van de Noord/Zuidlijn via haar subsidiebijdragen geneutraliseerd, zodat er in de streekconcessies niet bezuinigd zou hoeven te worden, met ongewenste effecten voor reizigers tot gevolg.</p>
75		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	<p>2. De PH kade is een kade die de afgelopen jaren fors gegroeid is in aantal bewoners, bezoekers, voetgangers, fietsers, auto's en bussen. Er vinden honderden busbewegingen op een dag plaats. De kade is zo ingericht dat het primaat aan auto's en bussen is en bewoners het nazien hebben. De kade is een snelweg waar auto's regelmatig de maximumsnelheid overschrijden. De kade is onveilig voor voetgangers en fietsers. Er is veel geluidshinder en de lucht is ernstig vervuild. De kade is een lelijke snelweg midden in het historisch centrum van de stad. De kade dient hoognodig een andere uitstraling te krijgen door het terugdringen van het auto- en busverkeer, de invoering van 30 kilometer maximaal, veilige oversteekplaatsen, meer ruimte voor voetgangers, fietsers, fiets parkeren, laden en lossen en meer groen.</p>	<p>Zie de reactie bij de voorgaande punten.</p>

76	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	3. Het argument dat regiobewoners meer tijd kwijt zouden zijn als ze van bus naar metro over moeten stappen snijdt geen hout. De metro is in vervoer aanzienlijk sneller dan de regiobus en de metro geeft betere/snellere overstapmogelijkheden binnen het stedelijk netwerk. En als het voor sommige regioreizigers al meer tijd zou kosten gaat het om te verwaarlozen tijd die zich in seconden of een enkele minuut uit laat drukken.	Het klopt dat voor een aanzienlijk deel van de reizigers uit de regio een overstap op de Noord/Zuidlijn aantrekkelijk is. Dit geldt vooral voor reizigers met een bestemming direct langs de Noord/Zuidlijn, of reizigers die in delen van de stad moeten zijn die via een (tweede) overstap vanaf de Noord/Zuidlijn goed bereikbaar zijn. Om die reden heeft de Vervoerregio ook voorgeschreven dat tenminste 60% van de lijnen een aansluiting op de Noord/Zuidlijn in Amsterdam Noord moet bieden. Voor een niet onaanzienlijk deel van de reizigers uit de regio is een (extra) overstap op hun reis naar Amsterdam CS niet gunstig. Dit geldt bijvoorbeeld voor reizigers met een bestemming nabij Amsterdam CS of reizigers die op een van de tramlijnen voor het station, of op de metro Oostlijn willen overstappen. Voor deze reizigers biedt de goede overstap bij de halte Pr. Hendrikkade (ter hoogte van de schreierstoren) de gunstigst reismogelijkheid. Daarbij komt dat overstappen door de meeste reizigers als negatief wordt ervaren. Uit diverse studies blijkt dat reizigers loop- en wachttijd negatiever waarderen dan 'echte' reistijd. Zeker voor de laatstgenoemde groep reizigers zou een extra overstap 'in het zicht van de haven' (Amsterdam CS) als extra negatief worden ervaren, naast de extra netto reistijd die dit al zou kosten. Om die reden houdt de Vervoerregio vooralsnog vast aan de wens om een aantal lijnen vanuit de regio naar Amsterdam CS te laten rijden.
77	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	4. Het argument dat streekbussen straks schoon in hun gebruik zullen zijn is op zichzelf juist, maar draagt niet bij aan het terugbrengen van de grote hoeveelheid busbewegingen	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
78	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	5. Een voornemen om speciale bussen voor toeristen van en naar Amsterdam CS te rijden is volstrekt overbodig, omdat trein en metro hier voldoende in kunnen voorzien.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
79	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27	6. Wij zijn een groot pleitbezorger voor 30 km/u max in de stad. In de plannen van de Gemeente Amsterdam voor de invoering hiervan wordt echter de PH kade	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

			andere bewoners	uitgezonderd. De streekbussen die niet alleen onnodig de PH kade frequenteren maar ook minimaal 50 km/u willen blijven rijden zijn hier de echte reden voor. Dit terwijl 30 km/u maximum een harde voorwaarde is voor het kunnen realiseren van een PH kade met meer aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid voor bewoners, voetgangers en fietsen.	
80		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	7. De Prins Hendrikkade zal over enige tijd worden heringericht. Wil deze herinrichting succesvol zijn dan dient, naast het invoeren van 30 km/u maximum en het autoluw maken van de kade, het streekvervoer aan te sluiten op de metrolijn, zoals eerder ook bedoeld was.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
81		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner A	Wens om te stoppen met de bussen over de Prins Hendrikkade	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
82		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner B	Wens om te stoppen met het verkeer over de Prins Hendrikkade. Bussen rijden te hard (50km/u grens te hoog)	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
83		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner C	Wens voor minder streekbussen over Prins Hendrikkade. Enkele bussen in de morgen en in de namiddag zijn half vol met forensen. De rest van de dag zijn deze leeg.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
84		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner C	Eén bus van het streekvervoer, die deze mensen naar een goed aansluitend aantal bussen voor verder noordelijke streekvervoer brengt op een plek in ons noordelijke stadsdeel, is voldoende.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
85		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner D	Wens om te stoppen met de stadsbussen over de Prins Hendrikkade en 30km/u door te trekken.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
86		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner D	Verzoek tot opheffing van het onnodige streekvervoer over de Prins Hendrikkade en wens tot herinrichting Prins Hendrikkade met invoering snelheidsbeperking 30 km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
87		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner E	Wens tot minder/geen bussen & sterke wens voor 30 km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

88		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner F	Positief over een herinrichting Prins Hendrikkade. Wens dat regionaal streekvervoer over de Prins Hendrikkade verdwijnt	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
89		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner F	Waarom niet Station Noord gebruiken als eindhalte? Of anders de aansluiting met het CS regelen via de Piet Hein tunnel?	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
90		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner G	Wens invoering 30km/u zone Prins Hendrikkade	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
91		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner H	Wens tot stoppen busvervoer op Prins Hendrikkade en invoering 30km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
92		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner I & J	Wens tot 30km/u en terugdringing van busvervoer. Vraagt ook een uitleg waarom bepaalde straten binnen de Prins Hendrikkade worden uitgesloten van 30km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
93		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner I & J	Wens verdwijning streekbussen en invoering 30 km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
94		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner K	Wens tot stoppen busvervoer op Prins Hendrikkade en invoering 30km/u	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
95		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner L	Prins Hendrikkade te druk, onoverzichtelijk door hoge snelheidsverschillen en er wordt te hard gereden. Elektrische auto's zijn ook een probleem, ze trekken hard op en hoort ze niet aankomen. Te veel files, door streekvervoer. Verzoek: Per direct de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u en drempels te plaatsen en op termijn er alles aan te doen om te zorgen dat het doorgaand verkeer en de enorme aantallen bussen verdwijnen.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
96		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Wens tot 30 km/u zone	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
97		Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Reductie van streekvervoer op de Prins Hendrikkade. Veel bussen zijn overbodig met de komst van de Noord/Zuidlijn. Drastisch reductie was ook beloofd.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

98	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Meer maatregelen om schadelijke uitstoot te beperken, zoals zero emissie bussen en vrachtvervoer	Zie de reactie bij punt 66.
99	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers vanaf Oosterdok naar de Kalkmarkt en visa versa.	Zie de reactie bij punt 61.
100	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Geen trap bij de kikkerbilsluis naar de lage wal van de Prins Hendrikkade, maar behoud van de helling voor fietsers, rollators ed.	Zie de reactie bij punt 61.
101	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner R	Wens om Regionale busvervoer Prins Hendrikkade te laten verdwijnen.	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
102	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner S	Ik wil graag even mijn mening geven over de herinrichting van de Prins Hendrikkade. Ik sluit mij aan bij het idee er een 30 km zone van te maken. Meer bomen en groen en minder verkeer (weg met de streekbussen!) De kade zal er zeker van opknappen en de lucht ook!	Zie de reactie bij de voorgaande punten.
103	Vervoerkundig - Pr. Hendrikkade Amsterdam	Bewoner T	<p>De ontwikkeling en instandhouding van hoogwaardig en duurzaam openbaar vervoer in de regio Amsterdam is absoluut noodzakelijk en wordt volledig gedragen. De routing van bussen langs de Prins Hendrikkade biedt echter beperkt voordeel voor de gebruikers van het openbaar vervoer en een grote impact op bewoners en bezoekers van het centrum van Amsterdam.</p> <p>De gebruikers van het openbaar vervoer vanuit Amsterdam-Noord Centraal kunnen Amsterdam Centraal gemakkelijk bereiken via metro Noord/Zuid (Lijn 52). Bussen die nu over de Prins Hendrikkade rijden, kunnen stoppen bij het vervoersknooppunt van station Noorderpark.</p> <p>Het plan om Amsterdam groener en minder auto- (en bus-) afhankelijk te maken, moet echt ambitie hebben. Door het verminderen van de verkeersdrukke en het verwijderen van alle bussen op de Prins Hendrikkade, kunnen de wijken aan de Prins Hendrikkade die worden</p>	Zie de reactie bij de voorgaande punten.

				doorsneden door de monding van de IJ-tunnel, weer worden verbonden. Ondoordachte stadsplanning uit het verleden ongedaan maken en buurten herscheppen waar intergenerationele bewoners en bezoekers van kunnen genieten. Minder lawaai en vervuiling, die beide rechtstreeks van invloed zijn op leer- en gezondheidsresultaten, wordt de buurt verrijkt, waardoor de Prins Hendrikkade opnieuw wordt gevestigd als een wenselijke kade/boulevard van Amsterdam die de buurt en de stad ondersteunt bij het creëren van een voorziening waar iedereen van kan genieten.	
104		Vervoerkundig - Toerismelijnen	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt,	Het PVE doet het voorkomen dat het toerisme een zegen is voor Amsterdam. Dat was vroeger misschien zo, maar de afgelopen tien jaar is het aantal toeristen tot ongekende hoogte gestegen. Mede daardoor is ook de drukte op de Prins Hendrikkade flink toegenomen. Het gemeentebestuur en gemeenteraad van Amsterdam zeggen het toerisme in de binnenstad te willen indammen, maar dat wordt blijkbaar in de vervoersregio niet uitgedragen. Mooi als toeristen zich ook buiten de stad begeven, maar laten ze vanaf het Centraal Station gebruik maken van het reguliere OV. Ze hoeven, net als forenzen, niet over de Prins Hendrikkade. Beter zou het zijn om andere opstapplaatsen, aan de randen van de stad, te onderzoeken. Voor busvervoer van speciale doelgroepen, zoals schoolkinderen of groepsreizen van fysiek beperkten.	Wij verwijzen naar onze reactie bij punt 58.
105		Toegankelijkheid - metrostation aanduiding liften	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt,	Tenslotte bevelen wij dringend aan om in en bij de ondergrondse metrostations, dus ook CS, de liften duidelijker aan te geven. De roltrappen zijn een probleem voor mensen die wat wankel op hun benen staan, bagage bij zich hebben, of hoogtevrees hebben (met name naar beneden).	Wij danken u voor uw aanbeveling, maar deze valt buiten de invloedssfeer van de vervoerder van de concessie Zaanstreek-Waterland, omdat hij niet de beheerder is van de metrostations.

106		Financieel - Bussenlening	Financiële instelling	De door VRA geïntroduceerde buslening (zekerheden)structuur voor concessie Amstelland-Meerlanden, welke ook als optie is opgenomen in dit Ontwerp PvE, zou goed te combineren zijn met een model meerpartijenovereenkomst (tussen VRA, concessiehouder en financier van de ZE bussen en laadinfra in een concessie) zoals recent in concessie Gooi- en Vechtstreek. Door deze optie expliciet onder de aandacht te brengen in het verdere aanbestedingstraject zou VRA op voorhand een optimale commerciële financieringsstructuur faciliteren voor de toekomstige concessiehouder van de concessie Zaanstreek-Waterland. Deze financieringsstructuur zou op vergelijkbare condities voor alle potentiële inschrijvers beschikbaar komen, en naar alle waarschijnlijkheid tot nog lagere financieringskosten voor de concessiehouder leiden. Bovendien is het niet nodig dat VRA zelf gelden aantrekt.	In de Aanbestedingsstrategie is aangegeven dat de mogelijkheden voor alternatieve financieringsconstructies, naast de buslening, zullen worden onderzocht. De Concessieverlener is in beginsel bereid hieraan medewerking te verlenen (waaronder aan een meerpartijenovereenkomst), en werkt de voorwaarden hiervoor uit in het Bestek.
107		Financieel - Bussenlening	Financiële instelling	Wij zouden graag zien dat in het verdere aanbestedingstraject op voorhand aan potentiële inschrijvers duidelijk wordt gemaakt dat de VRA naast de in de optie buslening gebruikte (zekerheden)structuur met VRA als leninggever, ook de mogelijkheid ondersteunt waarin deze (zekerheden)structuur in combinatie met een meerpartijenovereenkomst voor andere financier(s) als leninggever zal worden opgezet.	Zie het antwoord op punt 106.
108		Financieel - Reizigersopbrengsten	Vervoerder	Verzoek om meer rekening te houden met het feit dat door gevolgen van COVID-19 het moeilijk is om voor een langere periode betrouwbare reizigersopbrengsten prognoses te maken. In artikel 1 wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de concessiehouder onderbouwde doelstellingen per doelgroep opstelt op het gebied van reizigers- en opbrengstengroei. In hetzelfde artikel wordt verwezen naar een "Geboden Opbrengstengroei".	Wij zijn ons ervan bewust dat het lastig is om vanwege de gevolgen van de COVID-19 pandemie toekomstige reizigersopbrengsten in te schatten. Het gunningscriterium 'Geboden Opbrengstengroei' wordt niet meer gehanteerd. Daarom wordt Artikel 1.5.d aangepast naar de werkwijzen zoals beschreven in de Aanbestedingsleidraad.

109		Financieel - Reizigersopbrengsten	Vervoerder	Graag willen we u meegeven een vorm van opbrengstengarantie in te voeren, waarbij de concessiehouder gecompenseerd wordt voor tegenvallende reizigersopbrengsten. Dit biedt de vervoerder voldoende zekerheid om een aantrekkelijk bod te doen, aansluitend op uw visie en eisen.	De Vervoerregio zal in overeenstemming met uw wens een vorm van opbrengstengarantie opnemen in de concessie.
110		Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Vervoerder	Ook het verplicht bedienen van alle haltes in het eerste jaar van de concessie zorgt voor een beperkte ontwikkelvrijheid, juist in tijden dat het OV een transitie moet ondergaan om klaar te zijn voor de toekomst. Wij adviseren u deze eis te laten vervallen, maar de fijnmazigheid (aantal bediende haltes bijvoorbeeld of gemiddelde loopafstand) kwalitatief te beoordelen in het vervoerplan.	Het klopt dat de Concessiehouder wordt gevraagd bijna alle bestaande haltes te bedienen. De Concessiehouder mag in het tweede jaar van de concessie optimalisaties in het lijnennet voorstellen, in overeenstemming met het bepaalde in de dienstregeling procedure. Wij nemen uw advies dus niet over.
111		Duurzaamheid (i.r.t. wendbaarheid concessie)	Vervoerder	U geeft aan dat (met name in de beginfase van de concessie) de vervoerder snel en flexibel in dient te spelen op de veranderende vraag naar OV. Dit is niet minder dan vanzelfsprekend, maar leidt tegelijkertijd tot vragen. Hierbij denken wij aan de gevolgen op bijvoorbeeld materieelgebied. Door de lange productietijd van zero-emissie voertuigen, is het lastig snel het vervoeraanbod uit te breiden op piekmomenten. Tegelijkertijd is het financieel ongewenst een vloot aan te schaffen die buitenproportioneel groot is ten opzichte van het vervoeraanbod. Wij adviseren u binnen het thema wendbaarheid hier voldoende zekerheid te bieden voor geïnteresseerden en meer duidelijkheid te schetsen over hoe u als concessieverlener mee om wenst te gaan.	De Vervoerregio zal in de aanbestedingsstukken de kaders schetsen waarbinnen inschrijvers uitgedaagd worden om hun aanpak m.b.t. het snel en flexibel inspelen op de veranderende vraag uit te werken.
112		Financieel - Vergoeding kosten offerte	Vervoerder	Als laatste willen we u meegeven dat het opstellen van een kwalitatief goed bod voor een concessie veel tijd, kennis en kosten vergt. Het niet gegund krijgen van een concessie betekent vanzelfsprekend dat deze kosten niet gedekt zijn. Om het voor vervoerders interessant te maken een bod op te stellen voor de concessie, willen we u in overweging geven om (een deel van) de kosten te vergoeden voor het opstellen van de offerte. Dit zorgt	De Vervoerregio is - mede vanwege de onzekere situatie als gevolg van de COVID19-pandemie - voornemens een vergoeding beschikbaar te stellen als bijdrage in de kosten van het opstellen van een offerte door de inschrijvers van de aanbesteding. Over de exacte hoogte van deze vergoeding worden inschrijvers via de publicatie van de aanbestedingsstukken geïnformeerd.

				ervoor dat de forse investering die het opstellen van een offerte, niet als belemmering wordt gezien voor geïnteresseerde partijen.	
113		Vervoerkundig - Dienstregeling	Vervoerder	Een ander voorbeeld is artikel 13. Per Dienstregelingjaar mogen maximaal twee dienstregelingen (basisdienstregeling en een vakantiedienstregeling) onderscheiden worden. De pandemie heeft ons geleerd dat het soms nodig is om meerdere dienstregelingen per jaar te onderscheiden. Verzoek hiermee rekening te houden.	Artikel 18 wordt aangepast zodat meer flexibiliteit wordt geboden.
114		Nieuwe Betaalwijzen	Vervoerder	In de marktconsultatie hebben wij al aangegeven dat het wat ons betreft zeer wenselijk is dat volop wordt ingezet op uitrol en promotie van EMV en andere aspecten van het landelijk programma OV-betalen om zo aantrekkelijke producten, tarieven en betaalmethoden aan te kunnen bieden en daarmee bij te dragen aan een herstel en doorgroei van het aantal reizigers.	De Vervoerregio onderschrijft deze visie, waarbij we ons als Vervoerregio wel bewust zijn dat als het programma OV betalen landelijk vertraging oploopt, er voor de reiziger een alternatief moet zijn om te kunnen betalen voor het openbaar vervoer.
115		H1 Paragraaf 1.3	Vervoerder	De Concessieverlener verwacht dat de toeristen in de toekomst weer voor een belangrijk deel zullen terugkeren in het Openbaar Vervoer. a. Kunt u concreet aangeven wat het uitgangspunt is zijnde toeristenverwachting vanaf 2023?	De Concessieverlener verwacht dat de toeristische bestemmingen net zoals pre-COVID-19 een grote aantrekkingskracht hebben op de toeristen die Amsterdam/Nederland bezoeken.
116		H1 Paragraaf 1.3	Vervoerder	b. Kunt u ook aangeven hoe Concessieverlener omgaat met deze verwachting ten aanzien van de te verwachten groei versus vergoedingen?	De Vervoerregio begrijpt niet wat er exact bedoeld wordt, o.a. met de term "vergoedingen". Wij stellen voor dat de vervoerder deze vraag tijdens de NvI nogmaals stelt, maar dan bij voorkeur exacter geformuleerd.
117		H1 Paragraaf 1.4.2	Vervoerder	De Vervoerregio geeft aan dat het toepassen van de Trias Mobilica helpt om de opgave van het verminderen van de CO2-uitstoot te structureren. Met name de doelstelling 'geen of minder mobiliteit' uit de Trias Mobilica lijkt in tegenspraak met de gewenste groeiopgave, zeker als dit een gunningscriterium betreft. Hoe wenst de Vervoerregio hier mee om te gaan?	De Vervoerregio is voorstander van het idee om voor korte en middellange afstanden fietsen en lopen te stimuleren. De Vervoerregio ziet daarnaast voor het OV een belangrijke rol als het gaat om verduurzaming en tegengaan van autogebruik. Het OV heeft juist een belangrijke rol als het gaat om de bereikbaarheids-, de woningbouwopgave en het halen van de duurzaamheidsdoelstellingen. Dat is het onderdeel verduurzaming van de Trias Mobilica. Door in te zetten op het vervangen van autoritten die vaak juist over de langere afstanden plaatsvinden in combinatie met de

					woningbouwopgave wordt toch groei voorzien. Hier zetten wij als Vervoerregio op in.
118		H1 Paragraaf 1.5.1	Vervoerder	In deze paragraaf wordt aangegeven dat er een exploitatiebijdrage is voor de huidige bel- en buurtbussen. In de uitwerking van de financiële bepalingen zien wij graag of en zo ja hoe er een verdeling van het bedrag tussen de twee verschillende vervoervormen is.	Het CVV-vervoer is geen onderdeel van de concessie. De subsidie hiervoor maakt geen deel uit van de exploitatiesubsidie maar wordt rechtstreeks aan de gemeenten Oostzaan en Zaanstad ter beschikking gesteld. De vrijwilligersvergoedingen voor de buurtbusverenigingen zijn eveneens niet opgenomen in de exploitatiesubsidie. De kosten van de exploitatie van de buurtbussen zelf zijn (niet geormerkt) opgenomen in de exploitatiesubsidie.
119		H2 Paragraaf 2.2	Vervoerder	In paragraaf 2.2 stelt de Vervoerregio: "Daarnaast dient de Concessiehouder grensoverschrijdende lijnen vanuit omliggende concessiegebieden naar en vanuit het Concessiegebied te gedogen (zie Bijlage B: Te gedogen lijnen), ongeacht de frequenties en de bedieningstijden van deze lijnen." Normaliter geldt er een afspraak dat te gedogen lijnen vanuit andere concessies, binnen de onderhavige concessie geen hogere frequentie mogen rijden dan in de concessie waarbij ze horen. Graag uw aandacht hiervoor.	Wij nemen kennis van uw opmerking.
120		H2 Paragraaf 2.3	Vervoerder	Paragraaf 2.3 beschrijft de mogelijkheid van een eventuele verlenging van de concessie met maximaal 5 jaar. De afgelopen 2 jaar hebben we gezien dat bijvoorbeeld een virus als COVID-19 hele grote impact heeft op de dienstverlening binnen het Openbaar Vervoer en er zijn wellicht meer onvoorziene scenario's te bedenken binnen de contractperiode. Wij verzoeken u dan ook de bepaling over een eventuele verlenging wederkerig te maken, zodat ook de Concessiehouder de mogelijkheid heeft een contractverlenging niet te accepteren. Waarbij in de aanbesteding dan de verplichting wordt opgenomen dat een opvolgend vervoerder het Materieel overneemt.	In de Concessie zal de optie worden opgenomen dat de Concessiehouder vóór een bepaalde datum - afgestemd op de voorbereidingstijd voor een nieuwe aanbesteding - de Concessieverlener kan verzoeken om van verlenging van de Concessie af te zien. In de Concessie zal ook een overnameregeling voor Zero-Emissiebusen en daarmee samenhangende goederen worden opgenomen. Als de Concessiehouder aan de voorwaarden van deze overnameregeling voldoet, kan hij hier een beroep op doen.
121		H2 Paragraaf 2.5	Vervoerder	De Vervoerregio benoemt in paragraaf 2.5 een aantal projecten. Haltes aan de op- en afritten van de s116 bij metrostation Noorderpark zijn hierin niet meer	Ja, de halte Noorderpark kan vooralsnog enkel opgenomen worden als eindhalte. Indien gedurende de looptijd van de concessie de Wegbeheerder besluit tot aanleg van op- en

				opgenomen. Betekent dit dat Noorderpark enkel als eindpunt kan worden aangedaan en niet als tussenliggende halte?	afritten, dan mag Noorderpark gebruikt worden als tussenliggende halte.
122		H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 6	Vervoerder	Hier wordt naar onze mening openbaar vervoer in de Concessie bedoeld en niet openbaar vervoer in brede zin. Klopt dat?	Dat is correct.
123		H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5a	Vervoerder	Wordt bij lid 5 sub a bedoeld een visie op het openbaar vervoer in de Concessie Zaanstreek-Waterland of in brede zin? Volgens de begrippenlijst betekent Openbaar Vervoer in de brede zin.	Hier wordt bedoeld een visie op het Openbaar Vervoer in de Concessie (Zaanstreek-Waterland). De zinsnede 'in de Concessie' zal aan het betreffende lid worden toegevoegd.
124		H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5b	Vervoerder	De doelstelling van reizigers- en opbrengstengroei voor de eerste 4 jaar van de concessie is door de effecten van COVID-19 nagenoeg onmogelijk. Zodra er zicht is op het gebruik van het openbaar vervoer na de pandemie, kunnen er voorzichtig weer doelstellingen worden geformuleerd.	Wij nemen kennis van uw opmerking. De Vervoerregio denkt dat het, ondanks de onzekerheid, wel degelijk mogelijk is om voor de eerste 4 jaar van de concessie doelstellingen m.b.t. de ontwikkeling van het aantal reizigers te formuleren.
125		H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5d	Vervoerder	In dit artikel wordt verwezen naar een geboden opbrengstengroei. Met de kennis van vandaag is het niet mogelijk om een opbrengstengroei te bieden. Er moet eerst zicht komen op het gebruik van het openbaar vervoer na de pandemie.	Wij zijn ons ervan bewust dat het lastig, maar niet onmogelijk is om vanwege de gevolgen van COVID-19 toekomstige reizigersopbrengsten in te schatten. Het gunningscriterium 'Geboden Opbrengstengroei' wordt niet meer gehanteerd. Daarom wordt Artikel 1.5.d aangepast.
126		H3 Paragraaf 3.4 Artikel 2 lid 5	Vervoerder	In artikel 2.5 wordt verwezen naar het niet bestaande artikel 2 lid 7 waar dit waarschijnlijk lid 4 dient te zijn.	Wij danken u voor uw oplettendheid en uw constatering is correct. Wij passen Artikel 2.5 aan.
127		H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	Wij begrijpen de wens ten aanzien van het referentienetwerk. Echter, door het verplicht voorschrijven van ten minste 1 vaste lijn langs (bijna) alle bestaande haltes in 2024 verzoekt De Concessieverlener in wezen Concessiehouders het aantal en type bussen af te stemmen op een dienstregeling voor één jaar, waarbij de opvolgende concessiejaren een andere uitvoering zouden kunnen krijgen. Juist een denkbaar scenario post-COVID-19. Vervoerders zullen dus rekening moeten houden met twee concepten, jaar 1 en de rest van de concessie. Dit lijkt ons voor zowel Concessieverlener als inschrijver geen wenselijk scenario.	Het klopt dat de Concessiehouder wordt gevraagd bijna alle bestaande haltes te bedienen. De Concessiehouder mag in het tweede jaar van de concessie optimalisaties in het lijnennet voorstellen. De Concessiehouder is zelf verantwoordelijk om het type bussen af te stemmen bij de lijnvoering en dienstregeling die in het vervoerplan wordt voorgesteld en past bij de visie in het ontwikkelplan.

128		H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	De Concessieverlener heeft een Referentienetwerk (zie figuur 3) gedefinieerd dat in de basis vergelijkbaar is met het netwerk uit Dienstregelingjaar 2019. Het is ons opgevallen dat sommige haltes uit Bijlage C (Haltes behorend tot het referentienetwerk) niet zijn opgenomen in figuur 3, waaronder de haltes van lijn 67 in Wormer. Ook zijn er trajecten opgenomen in figuur 3 waar er, met ingang van 2022, voor gekozen is geen bus meer te laten rijden of zijn er juist trajecten niet opgenomen waar nu wel een bus komt. Wij verzoeken de Vervoerregio daarom nog eens kritisch te kijken naar het gewenste Referentienetwerk om onduidelijkheden te voorkomen.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen figuur 3 en Bijlage C aan.
129		H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	Er wordt aangegeven dat Dienstregeling 2019 het uitgangspunt is. In 2022 veranderen de treintijden en daardoor het busnetwerk. Naar onze mening moet Dienstregeling 2022 het uitgangspunt zijn.	In paragraaf 4.2.1 wordt verwezen naar het (pre-COVID19) referentienetwerk. Dit betreft uitsluitend de lijnvoering en haltes. De gewijzigde treintijden hebben geen invloed op de lijnvoering.
130		H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1	Vervoerder	In artikel 4.1 stelt de Vervoerregio dat De Concessiehouder in Dienstregelingsjaar 2024 uitsluitend op onderstaande Trajecten ten hoogste één Verbindende Lijn aanbiedt die hij uitvoert overeenkomstig de eisen die vanuit de Productformule R-net gesteld worden. Is de gestelde beperking van ten hoogste één Verbindende Lijn in deze correct? Naar onze mening zou hier namelijk 'ten minste' dienen te staan.	Ja, er mag op de genoemde trajecten zoals opgenomen in artikel 4 lid 1 slechts 1 (één) Verbindende lijn worden aangeboden.
131		H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1j, voetnoot 16	Vervoerder	In voetnoot 16 staat: "Halte Amsterdam, Noorderpark dient bediend te worden de Concessiehouder besluit dat Amsterdam, Noorderpark een Eindpunt is". Deze zin lijkt niet correct genoteerd. Graag uw aandacht hiervoor.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen de voetnoot aan.
132		H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1j	Vervoerder	Waar verwezen wordt naar de voetnoot nummer 15, nemen wij aan dat dit voetnoot 16 zou moeten zijn?	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
133		H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 6	Vervoerder	De weergegeven tabel met daaronder de tekst lijken niet helemaal in overeenstemming. Dit zorgt voor verwarring. Zo wordt er bijvoorbeeld wel geschreven over een verschil in de frequentie voor de ochtendspits, maar niet voor de avondspits, waarbij wellicht wel aannemelijk is	Wij hebben de tekst in het PvE op dit punt verduidelijkt.

				dat de vervoerstromen dan tegengesteld gelijk zullen zijn. Wij verzoeken u dan ook de gewenste frequenties duidelijk weer te geven in tabellen inclusief de gewenste tegenspitsfrequentie voor de avondspits.	
134		H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 6	Vervoerder	Geldt de uitzondering om in de tegenspitsrichting in de ochtendspits een lagere frequentie te rijden ook voor de tegenspitsrichting in de avondspits? Anders worden er na 19:00 nog veel materiaalritten of in een hoge frequentie gereden vanuit Amsterdam.	Deze uitzondering geldt in beperkte mate ook voor de avondspits. Het PvE is op dit punt aangepast.
135		H4 Paragraaf 4.2.3 Artikel 5 lid 3	Vervoerder	Ontsluitende lijnen moeten verplicht 7 dagen per week tot na 23:00 rijden. Dit is een verruiming ten opzichte van de huidige dienstregeling. Is dit uw bedoeling?	Ja, dit wordt inderdaad beoogd door de Concessieverlener
136		H4 Paragraaf 4.2.3 Artikel 5 lid 6	Vervoerder	In artikel 5, lid 6 wordt gesteld dat bij een kwartierdienst 2 minuten afgeweken mag worden van het interval om aansluiting te bieden op de Noord-Zuidlijn. Als de Noord-Zuidlijn qua frequentie wellicht weer naar elke 6 minuten gaat, is een 3 minuten afwijking nodig om bij elke rit dezelfde aansluitduur te bieden. Wij verzoeken de Vervoerregio daarom een aanpassing te doen naar 3 minuten.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
137		H4 Paragraaf 4.2.5 Artikel 9 lid 1	Vervoerder	Het huidige nachtnet wordt min of meer geëist. Graag zien wij hier meer ontwikkelvrijheid wat tot een interessanter aanbod kan leiden.	In het PvE zijn de vervoerkundige uitgangspunten voor het nachtnet herzien om de Concessiehouder meer ontwikkelvrijheid te geven. Het PvE wordt op dit punt aangepast.
138		H4 Paragraaf 4.2.5 Artikel 9 lid 1	Vervoerder	In artikel 9, lid 1 wordt halte Landsmeer, Van Beekstraat benoemd. Deze halte heet tegenwoordig Landsmeer Centrum. Aannemelijk wordt dezelfde halte bedoeld?	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
139		H4 Paragraaf 4.3.1.1 Artikel 14 lid 8	Vervoerder	Artikel 14.8 sluit af met: "..., tenzij de Concessieverlener en de Concessieverlener anders overeenkomen." Hier lijkt per abuis tweemaal het woord Concessieverlener opgenomen.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen Artikel 14.8 aan.
140		H4 Paragraaf 4.3.1.2 Artikel 15 lid 4	Vervoerder	Wij kunnen ons voorstellen dat wijzigingen van lijnnummering op verzoek van de Concessieverlener voor haar rekening en risico komt. Bent u het daarmee eens? Zo ja, wilt u dit lid op dit punt aanpassen?	Nee, de kosten van wijzigingen in de lijnnummering zijn voor rekening van de Concessiehouder.

141		H4 Paragraaf 4.3.1.2 Artikel 15 lid 4	Vervoerder	Kosten wijziging lijnnummer, waaronder aanpassing betalingssysteem, zijn voor rekening concessiehouder. Op welke kosten voor aanpassing betalingssysteem wordt hier bedoeld?	De Vervoerregio past het PvE hierop aan.
142		4.3.2 Feestdagen, artikel 16.2	Vervoerder	Rondom Oudejaarsdag en Nieuwjaarsdag vraagt de Vervoerregio de Concessiehouder een dienstregeling te rijden welke af lijkt te wijken van de landelijke standaard waarbij bijna al het Openbaar Vervoer stilligt na ongeveer 20.00 uur op Oudejaarsavond. Wanneer de Concessiehouder de enige partij is gehouden aan de in deze eis genoemde tijden, zal er voor de reiziger geen aansluiting zijn overig openbaar vervoer in de regio. Graag uw aandacht hiervoor.	De Concessieverlener heeft de ambitie om binnen alle concessies van de Concessieverlener langer door te rijden op Oudjaarsdag. In de laatst aanbestede concessie (Concessie Amstelland-Meerlanden) is hier net zoals in het PvE Zaanstreek-Waterland dan ook in voorzien.
143		H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17	Vervoerder	De COVID-19-pandemie heeft ons geleerd dat het soms nodig is om de dienstregelingen meerdere keren per jaar te wijzigen. Wilt u heroverwegen om dit artikel en de vervoerplanprocedure te verruimen zodat de flexibiliteit toeneemt en meer ingespeeld kan worden op de vervoersvraag?	De Concessieverlener past het PvE op dit punt aan. Het is de Concessiehouder toegestaan om tot 100% reizigersopbrengsten t.o.v. 2019, of tot 2025, maximaal 3x per jaar de dienstregeling aan te passen.
144		H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 3bi	Vervoerder	Door de COVID-19-pandemie gaan de vervoerstromen wijzigen. Op welke manier is niet bekend en zal in de komende jaren duidelijk worden. Het is daarom een hele uitdaging om precies aan te geven hoeveel reizigers voor- en nadeel ondervinden van een wijziging. Laat staan dat naar de diverse doelgroepen.	Wij nemen kennis van uw opmerking. De Vervoerregio zoekt juist een vervoerder die, ondanks de onzekerheid, op basis van zijn kennis en expertise deze uitdaging aan wil gaan.
145		H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 3e	Vervoerder	De Vervoerregio verzoekt om een vervoeraanbod uitgedrukt in het aantal Dienstregelingkilometers. Ook binnen de bebouwde kom van de regio Amsterdam lijkt binnen afzienbare tijd de maximale snelheid van 50 km/u naar 30 km/u verlaagd te worden. Het aantal Dienstregelingkilometers blijft gelijk, maar u kunt zich indenken dat deze maatregel de prijs van een Dienstregelinguur (DRU) verhoogt. Hoe borgt de Vervoerregio dat eventuele inschrijvers een reëel aanbod doen met in achtneming van dit gegeven? Bent u	Nee. De Concessieverlener probeert tijdens de aanbesteding de vervoerder zo volledig mogelijk te informeren over de lopende ontwikkelingen binnen het Concessiegebied. Gevolgen van aanpassingen aan de infrastructuur op de exploitatie zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder.

				eventueel bereid een aanpassing toe te staan mocht deze situatie zich voordoen gedurende de concessieperiode?	
146		H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 4	Vervoerder	In artikel 17 lid 3d wordt aangegeven dat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om een verzoek tot aanpassing/ontheffing van een bepaling in te dienen. Dit verzoek wordt in artikel 17 lid 4 niet meegewogen bij het vaststellen van het vervoerplan. Zoals het er nu staat, kan de vervoerder wijzigingsverzoeken indienen, maar worden die nooit meegewogen. (NB: dit geldt eveneens voor artikel 17 lid 5)	Wij zullen op basis van uw aangegeven punt een toevoeging in artikel 17 lid 4 plaatsen, waardoor een dergelijke aanpassing/ontheffing, indien goedgekeurd door de Concessieverlener, meegenomen zal worden in de beoordeling van het Vervoerplan.
147		H5 Paragraaf 5.2 Artikel 20 lid 2	Vervoerder	Artikel 20 lid 2 impliceert dat de wegbeheerder invloed heeft op de naam van een halte. Immers de concessiehouder moet voorstellen doen aan de wegbeheerder om de haltes te voorzien van herkenbare namen. Als het voorstel niet wordt overgenomen blijven de huidige namen dan bestaan totdat de wegbeheerder deze wil wijzigen? En wat is hier anders dan bij de overige haltes?	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de afstemming met de Wegbeheerder en Concessieverlener over de naamgeving van nieuwe of bestaande haltes. Als er geen overeenstemming wordt bereikt over de naamgeving van de betreffende halte, dan neemt de Concessieverlener een besluit over de naamgeving van de halte. Het PvE wordt op dit punt aangepast.
148		H5 Paragraaf 5.3 Artikel 22 lid 1	Vervoerder	In artikel 17 lid 3d wordt aangegeven dat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om een verzoek tot aanpassing/ontheffing van een bepaling in te dienen. Deze mogelijkheid lijkt er in artikel 22 lid 1 niet meer te zijn. Immers de concessiehouder moet blijven voldoende aan de vervoerkundige uitgangspunten.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
149		H5 Paragraaf 5.3	Vervoerder	Bijlage L 'Convenant Beschikbare Infrastructuur' ontbreekt en wordt separaat beschikbaar gesteld. In de praktijk nu is iig onduidelijkheid bij met wegbeheerders die het convenant niet getekend hebben (o.a. gemeente Amsterdam) over de vergoeding van de kosten gemaakt voor een omleiding als gevolg van werkzaamheden.	Het "Convenant Beschikbare Infrastructuur" zal aan het definitieve PvE worden toegevoegd dat in het kader van de aanbesteding gepubliceerd wordt. Tijdens de NvI rondes zullen partijen hier desgewenst nadere vragen/opmerkingen over kunnen maken.
150		H5 Paragraaf 5.4	Vervoerder	In de inleidende tekst wordt aangegeven dat de concessieverlener zich inspant om de netaansluiting tijdig aan te leggen op de stallingen in Purmerend en Zaandam. Wat betekent dat concreet in het kader van verantwoordelijkheid?	De verantwoordelijkheid ziet op de inspanningsverplichting die de Vervoerregio op zich neemt om de netaansluiting voor beide stallingslocaties aan te vragen.

151		H5 Paragraaf 5.4	Vervoerder	<p>“Op basis van nieuwe ontwikkelingen in de techniek rond Zero Emissievoertuigen is besloten dat de Concessieverlener zich inspant om de netaansluiting tijdig aan te leggen op de stallingen in Purmerend en Zaandam, opdat de Concessiehouder voor de ingangsdatum van de Concessie Laadinfrastructuur kan realiseren.”</p> <p>De Concessieverlener spant zich in om tijdig de netaansluiting aan te leggen, om het voor de Concessiehouder mogelijk te maken voor de ingangsdatum van de Concessie laadinfrastructuur te realiseren en zo vanaf de start van de concessie met Zero Emissievoertuigen te rijden, wat een plicht is (artikel 40, lid 1 op pagina 66). Wat als de inspanning niet tot succes heeft geleid?</p>	<p>Het realiseren van de netaansluiting zelf (aanleg van een kabel) lijkt geen probleem op te leveren bij de twee stallingslocaties in Purmerend en Zaanstad.</p> <p>Liander heeft voor de stallingslocatie in Zaanstad aangegeven dat zij de levering van voldoende stroomcapaciteit (op elke moment van de dag) per december 2023 (noch een half jaar eerder i.v.m. de implementatie) niet kan garanderen. Voor de stallingslocatie in Purmerend is deze garantie wel door Liander afgegeven. Voor de Vervoerregio blijft de ambitie en daarmee de eis om vanaf de start van de nieuwe concessie 100% van de bussen als Zero Emissievoertuigen uit te voeren overeind staan. De implementatie en werking van het energiesysteem op de stallingslocatie blijft de verantwoordelijkheid van de vervoerder. De Vervoerregio blijft wel tot aan de gunning van de concessie samen met Liander werken aan (alternatieven voor) voldoende stroom op de stallingslocatie. De Vervoerregio zal inschrijvers tijdens de aanbesteding uitdagen om met ‘slimme’ oplossingen te komen om ervoor te zorgen dat er voldoende stroom beschikbaar is om de exploitatie (conform hun bieding) met 100% ZE bussen mogelijk te maken. Daarbij overweegt de Vervoerregio om de vervoerder (tijdelijk) een ontheffing te verlenen voor de eisen ten aanzien van het verplichte gebruik van 100% hernieuwbare energie, tot aan het moment waarop Liander voldoende stroomcapaciteit kan leveren via de netaansluiting.</p>
152		H5 Paragraaf 5.4 Artikel 23 lid 5	Vervoerder	<p>“De Laadinfrastructuur voor Batterij-elektrisch Materieel wordt bidirectioneel uitgevoerd, of dusdanig voorbereid dat de Laadinfrastructuur retrofit bidirectioneel kan worden uitgevoerd, waarbij de kosten volledig voor de Vervoerder zijn.”</p> <p>Het wel of niet bidirectioneel uitvoeren van de Laadinfrastructuur van Batterij-elektrisch Materieel bepaalt in grote mate de levensduur van de batterij en heeft daarmee grote invloed op de kosten. Wij vragen de Vervoerregio duidelijk te specificeren of het</p>	<p>De Laadinfrastructuur voor Batterij-elektrisch Materieel dient tenminste voorbereid te zijn op bidirectioneel laden.</p>

				bidirectioneel voorbereiden of juist het direct bidirectioneel uitvoeren van de Laadinfrastructuur geëist wordt?	
153		H5 Paragraaf 5.4 Artikel 23 lid 8	Vervoerder	Artikel 23 lid 8 impliceert dat als de concessieverlener daartoe verzoekt, de concessiehouder laadinfrastructuur moet verplaatsen, zelfs op bijvoorbeeld stallingen en als een verplaatsing in de openbare ruimte nadelig uitpakt voor de concessiehouder.	Zoals vermeld in Artikel 23 lid 8, zal de Concessiehouder aan de verplaatsing van de Laadinfrastructuur meewerken op verzoek van de Concessieverlener en desbetreffende Wegebeheerder(s), waarbij dit in overleg gebeurt. We gaan ervan uit, als er een eventuele verplaatsing van de Laadinfrastructuur aan de orde is, dit Laadinfrastructuur in de openbare ruimte betreft.
154		H6 Paragraaf 6.2 Artikel 26 lid 2a	Vervoerder	Dit is naar onze mening een disproportionele bepaling. Rituitval als gevolg van bijvoorbeeld verkeersinfarcten of een afsluiting van de IJ-tunnel is in de metropoolregio Amsterdam reëel en niet verwijtbaar aan de concessiehouder. Wij verzoeken u dit artikel aan te passen, bijvoorbeeld door te stellen dat als meer dan 0,4% van de ritten op een dag meer dan 10 minuten later of niet aankomt dat de dag niet wordt meegenomen voor het bepalen van het percentage uitgevallen ritten.	Wij nemen kennis van uw opmerking. De Concessiehouder dient rekening te houden met risico's en waar nodig mitigerende maatregelen te nemen om te voldoen aan de eisen die in de concessie zijn gesteld.
155		H6 Paragraaf 6.2 Artikel 26 lid 3	Vervoerder	<i>Indien een Rit – onverhoopt – gedeeltelijk of volledig uitvalt, mag de Concessiehouder, wanneer de tijd tussen opeenvolgende Ritten van de desbetreffende Lijn niet meer dan 10 minuten bedraagt, de in de Geldende Dienstregeling vermelde vertrektijden van de voorafgaande en de eerstvolgende Rit van de desbetreffende Lijn aanpassen ten behoeve van de regelmaat.</i> In 6.3 is vervolgens verwoord dat de Vervoerregio in de toekomst wil starten met regelmaatsturing. Het is hierdoor onduidelijk welke actie de Indien een Rit – onverhoopt – gedeeltelijk of volledig uitvalt, mag de Concessiehouder, wanneer de tijd tussen opeenvolgende Ritten van de desbetreffende Lijn niet meer dan 10 minuten bedraagt, de in de Geldende Dienstregeling vermelde vertrektijden van de voorafgaande en de eerstvolgende Rit van de desbetreffende Lijn aanpassen ten behoeve van de	Artikel 26 lid 3 is bedoeld indien geen sprake is van regelmaatsturing. In artikel 37 lid 4 zijn de eisen aangegeven indien de Concessiehouder met instemming van de Concessieverlener op regelmaat wil sturen.

				regelmaat. In 6.3 is vervolgens verwoord dat de Vervoerregio in de toekomst wil starten met regelmaatsturing. Het is hierdoor onduidelijk welke actie de Vervoerregio verwacht ten aanzien van artikel 26.3. Graag een verduidelijking.	
156		H6 Paragraaf 6.4 Artikel 29 lid 1d	Vervoerder	In artikel 29.1d lijkt een verschrijving te staan. Waar staat: "...zoals genoemd in lid 2, onder sub f, onder iii van Artikel 12..." dient volgens ons, artikel lid 2, onder sub e, onder artikel iii van artikel 12, te staan.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen Artikel 29.1.d aan.
157		H7 Paragraaf 7.8 Artikel 40 lid 6	Vervoerder	Een voertuig dat aan Euro-6/VI voldoet, is dusdanig uitgerust dat het niet alleen vooraf (zoals bij vorige Euro-normen) maar ook tijdens de gebruiksduur aan deze norm voldoet, of het nu met of zonder roetfilter is uitgerust. Door hier nu een roetfilter op te eisen loopt men het risico de Euro-6/VI goedkeuring te verliezen. Wij verzoeken u de roetfilter te schrappen uit het Programma van Eisen.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen Artikel 40.6 aan.
158		H7 Paragraaf 7.8 Artikel 40 lid 8	Vervoerder	De begrippen Zero-Emissiebus, Zero-Emissiematerieel en Zero-emissievoertuig worden gebruikt in het Programma van Eisen. In artikel 40.8 is het toegestaan om Zero-Emissievoertuigen in te zetten die uitgerust zijn met een vorm van een biobrandstofkachel. Een Voertuig is volgens de begrippenlijst een Auto of een Bus. Dit kan verwarring veroorzaken bij de inschrijver. Wij verzoeken u in deze eenduidige terminologie te gebruiken om verwarring te voorkomen.	De tekst is correct. Het is voor zowel (Zero-Emissie) Bus als (Zero-Emissie) Auto toegestaan om een biobrandstofkachel te hebben die uitsluitend Biobrandstof gebruikt.
159		H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 2	Vervoerder	De openingstijden van het informatiepunt Purmerend Tramplein is in de huidige situatie beperkter dan hier wordt geëist. Is dit uw bedoeling?	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
160		H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 2	Vervoerder	In artikel 47.2 spreekt de Vervoerregio over een bemand informatiepunt bij het knooppunt Zaandam station. Ten tijde van de publicatie in 2019 was hier inderdaad een bemand informatiepunt. Inmiddels is besloten dit informatiepunt te sluiten op verzoek van de	Het loket op Zaandam NS is tijdens de COVID19 pandemie door de huidige concessiehouder gesloten als kostenbesparende maatregel, en omdat vrijwel niemand er meer gebruik van maakte. Het gebruik van dit loket was voorafgaand aan de pandemie ook al zeer gering. Over de

				Vervoerregio. Wij verzoeken u dan ook artikel 47.2 aan te passen aan de huidige situatie.	sluiting zijn voor zover ons bekend geen vragen/klachten binnengekomen. De huidige vervoerder heeft recent een voorstel uitgewerkt om het loket in de huidige concessieperiode niet meer te openen. Dit voorstel is op 18 november 2021 besproken met de Reizigers Advies Raad, die hierover uiteindelijk positief heeft geadviseerd. Het lijkt onlogisch om vervolgens bij de start van de nieuwe concessie het loket alsnog weer te openen. Gezien de ontwikkelingen op het gebied van de nieuwe betaalwijzen en de vele elektronische mogelijkheden (via internet/ telefoon) om producten te verkrijgen en servicehandelingen te laten plaatsvinden, is het de inschatting van de Vervoerregio dat de behoefte aan een fysiek loket de komende jaren nog verder zal afnemen. Om die reden zal de eis in het PvE om een loket bij Zaandam NS in te richten komen te vervallen.
161		H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 3	Vervoerder	In de huidige situatie is de concessiehouder Waterland verantwoordelijk voor het verkooppunt op Amsterdam Centraal Station. Dit betekent bijvoorbeeld het huren en inrichten van de ruimte. Zoals de eis nu is gesteld, hoeft voor Amsterdam Centraal Station alleen personeel ter beschikking worden gesteld. Is dit uw bedoeling?	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
162		H9 Paragraaf 9.1 Artikel 48	Vervoerder	Het Programma van Eisen kent een diversiteit aan bepalingen met betrekking tot de OV-chipkaart. Om herhaling van onze opmerking te voorkomen heeft onderstaande vraag betrekking op alle gestelde eisen wat betreft de OV-Chipkaart, zoals de implementatie van de apparatuur als kaartlezers en oplaadpunten, abonnementen, het distributienetwerk et cetera. Zoals bekend staat de voorgenomen beëindiging van het OV-Chipkaart-systeem gebaseerd op de Mifare-Classic technologie gepland voor 31/12/2023? Wij verzoeken u alle gestelde eisen met betrekking tot de OV-Chipkaart zorgvuldig te evalueren in verband met de hieruit volgende consequentie dat op een dergelijk laat tijdstip in de levenscyclus van de huidige OVC-techniek	De eisen zijn geëvalueerd en tegen het licht gehouden, waarbij op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen is of de Mifare techniek daadwerkelijk beëindigd wordt op 31 december 2023. De Vervoerregio wil voorkomen dat bij start van de nieuwe concessie het niet mogelijk is te betalen met de OV-chipkaart wanneer reizigers nog niet volledig gemigreerd zijn naar de nieuwe drager/techniek en er landelijk nog geen vervanger is voor de OV-chipkaart, zoals door het Rijk opgenomen in de wet. Om die reden ziet de Vervoerregio geen aanleiding om deze eis in het PvE te laten vervallen.

				omvangrijke investering in het OV-chipkaartsysteem (inclusief apparatuur) voor slechts enkele weken zijn weerslag zal hebben op het aan te bieden voorzieningenniveau.	
163		H9 Paragraaf 9.2 Artikel 50 lid 2a en Artikel 50 lid 3	Vervoerder	Bij afschaffing van OV-Chipkaart komt ook het Randstad Noord Zone Abonnement te vervallen. Wij vragen u daarom toe te voegen 'of aan opvolgers'.	Uw tekstvoorstel 'of aan opvolgers' wordt overgenomen, wij passen het PvE hierop aan.
164		H9 Paragraaf 9.2 Artikel 51 lid 5	Vervoerder	Ter verduidelijking verzoeken wij u het begrip "Bijzondere Vervoerbewijzen" te concretiseren.	Toevoegen aan Begrippenlijst: 'zoals, maar niet uitsluitend, het ARTT en BTM 1,5 uur'
165		H9 Paragraaf 9.3 Artikel 52 lid 9	Vervoerder	In artikel wordt verwezen naar bijlage J. De lijst met AVM-punten die daarin staat is volgens ons niet actueel.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen het PvE op dit punt aan.
166		H12 Paragraaf 12.2 Artikel 60 lid 6d	Vervoerder	De Vervoerregio stelt in artikel 60.6d dat het budget dat de Concessiehouder inzet ter uitvoering van het Actieplan Sociale Veiligheid, ten minste €800.000,- per jaar is. Kan de Vervoerregio specificeren: a. Of dit extra budget is ten opzichte van de exploitatiebijdrage?	Naast een exploitatiesubsidie stelt de Vervoerregio jaarlijks ook een subsidie beschikbaar voor maatregelen ter waarborging en bevordering van de sociale veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer.
167		H12 Paragraaf 12.2 Artikel 60 lid 6d	Vervoerder	b. Hoe dit budget zich verhoudt ten opzichte van de gevraagde 13 FTE in punt 1 van artikel 60?	Deze subsidie voor maatregelen ter waarborging en bevordering van de sociale veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer kan gebruikt worden ter bekostiging van de gevraagde 13 FTE.
168		H12 Paragraaf 12.3 Artikel 61 lid 1	Vervoerder	De Vervoerregio stelt terecht dat het dient te voorkomen dat de inzet van Personeel onderwerp van concurrentie bij de aanbesteding van de Concessie wordt. Door het eisen van 13 fte's voor toezicht, service en controle maar niet de daadwerkelijke bevoegdheden te definiëren (Boa, RTGB et cetera) is het nog steeds mogelijk te concurreren op sociale veiligheid. Een FTE Boa met RTGB is bijvoorbeeld duurder en minder uren beschikbaar per jaar dan een toezichthouder of servicemedewerker. Wij verzoeken u daarom ook aan te geven hoeveel van de gevraagde 13 FTE minimaal BOA dient te zijn om de ongewenste concurrentie in deze te voorkomen.	Van de genoemde 13 FTE dienen er ten minste 8 FTE over een BOA-bevoegdheid met RTGB te beschikken. Het programma van eisen wordt hierop aangepast.
169		H12 Paragraaf 12.3 Artikel 61 lid 2	Vervoerder	De Concessiehouder zet in ieder geval een team van ten minste 2 toezichthouders die over de juiste bevoegdheden beschikken in. Ook hier verzoeken u de	Het is aan de concessiehouder om de inzet van toezichthouders (en de bijbehorende bevoegdheden) af te stemmen op de behoefte. In het meerjarenplan sociale

				“juiste bevoegdheden” te definiëren om ongewenste concurrentie in deze te voorkomen.	veiligheid en het jaarlijkse actieplan sociale veiligheid motiveert de concessiehouder zijn keuzes, met inachtneming van artikel 61 lid 1 van het PvE.
170		H12 Paragraaf 12.5 Artikel 63 lid 2	Vervoerder	Artikel 63.2 stelt: De Concessieverlener zorgt voor een accurate en actuele registratie van Incidenten ... et cetera. Waar Concessieverlener staat dient naar ons inzicht Concessiehouder te staan. Is dit correct?	Wij danken u voor uw oplettendheid. Het PvE wordt in overeenstemming met uw voorstel aangepast.
171		H14 Paragraaf 14.1 Artikel 67 lid 4	Vervoerder	Wij begrijpen uw wens ten aanzien van een verantwoording van budget versus kosten, het zal voor een accountant echter ondoenlijk zijn een dergelijke verklaring op te stellen over zaken als besteedde uren. Wij verzoeken de Vervoerregio dan ook de accountantsverklaring in dit artikel te schrappen en te vragen naar een door Concessiehouder op te stellen rapportage.	De genoemde accountantsverklaring is gericht op de gemaakte kosten. De accountantsverklaring ziet niet op bestede uren.
172		H16 Paragraaf 16.2 Artikel 73 lid 1	Vervoerder	Het is ons niet duidelijk waarom u hier spreekt over een softwareprogramma in plaats van data in een bepaald universeel data-formaat te eisen.	De Vervoerregio wil de informatie en data sowieso in een universeel leesbaar en verwerkbaar dataformaat ontvangen. We hebben de term 'softwareprogramma' gebruikt omdat we bij de implementatie van de concessie graag afspraken met de concessiehouder willen maken over een softwareprogramma dat voor de concessieverlener goed werkbaar is om de data gerapporteerd te krijgen en desgewenst analyses op de data te doen.
173		H16 Paragraaf 16.2 Artikel 73 lid 14	Vervoerder	Tot nu toe krijgt de concessiehouder vanuit Translink het verzoek om mee te werken aan een informatieverzoek. Dit lid impliceert dat de concessieverlener wil besluiten over informatieverzoeken van derden. Is dit uw bedoeling?	Derden kunnen niet eigenstandig een onderzoeksvraag indienen, dit loopt via de Concessieverlener. Als de Concessieverlener het verzoek van een derde inwilligt, zal de Concessieverlener dit verzoek indienen bij Translink die vervolgens een medewerkingsverzoek indient bij de concessiehouder.
174		H16 Paragraaf 16.3	Vervoerder	Om ontwikkelfunctie waar te kunnen maken is beschikbaarheid van open data van deelsysteem aanbieders essentieel. Wij verzoeken de Vervoerregio in het Programma van Eisen te garanderen dat de data van deelaanbieders in het concessiegebied beschikbaar komen.	Dit kan de Vervoerregio niet garanderen, want deze informatie is eigendom van aanbieders van deelsystemen, en de Vervoerregio heeft hierover geen formele zeggenschap. Het is dus primair aan de Concessiehouder om afspraken met deze aanbieders te maken over de voor hem relevante informatie.

175		Bijlage C	Vervoerder	Enkele haltes in de bijlage zijn of worden met ingang van 2022 opgeheven. Moeten deze opnieuw bediend worden vanaf de start van de nieuwe concessie?	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen bijlage C/ figuur 3 aan.
176		Bijlage E.1.d	Vervoerder	Tariefvoorstel, het eerste uiterlijk op 15 juli 2023, en gedurende de looptijd van de Concessie uiterlijk op 15 juli van het Kalenderjaar voorafgaande aan het Kalenderjaar waarop het Tariefvoorstel betrekking heeft; Dit betekent een aanzienlijke vervroeging van de huidige processen, wat consequenties heeft voor het volledige proces bij verschillende betrokken instanties. Is dit inderdaad gewenst?	In de Tariefverordening wordt onder hoofdstuk 5.6 een datum van 1 september genoemd voor het conceptvoorstel zoals dat naar de RAR moet voor advies. Het PvE wordt hierop aangepast.
177		Bijlage E.1.i	Vervoerder	In lid 1.i is per abuis 2021 blijven staan in plaats van 2023.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen lid 1.i van Bijlage E aan.
178		Bijlage H	Vervoerder	In bijlage H vraagt de Vervoerregio diverse rapportages uit op verschillende momenten. Voor de eenduidigheid en het vergelijk adviseren wij u de momenten van rapportage (per categorie) op één lijn te brengen.	Wij zien geen aanleiding om de eisen op dit punt aan te passen.
179		Bijlage H	Vervoerder	In bijlage H wordt geen referentie gemaakt naar de MIPOV-elementen. Er is veel geïnvesteerd in een goede en gedegen MIPOV-rapportage. Wij verzoeken u daar waar mogelijk aan te sluiten bij deze rapportagemethodiek en zo min mogelijk extra rapportage elementen te vragen, ten behoeve van de monitoring op kosten en de kans op fouten niet te vergroten.	Wij zien geen aanleiding om de eisen op dit punt aan te passen.
180		Bijlage H Artikel 4.3 t/m 4.6	Vervoerder	In 4.3 en 4.4 worden het begrip reizigerskilometers gebruikt, in 4.5 en 4.6 wordt het begrip reizigerstariefkilometer gebruikt. Interpreteren wij het correct dat een tariefkilometer niet meer gelijk hoeft te zijn aan een werkelijke kilometer?	Dat is correct. In voorkomende gevallen kan beargumenteerd worden afgeweken. Dit kan alleen in overleg en na voorafgaande goedkeuring van de Concessieverlener.
181		Bijlage H Artikel 4 lid 15	Vervoerder	In verband met de wetgeving van privacy zal Concessiehouder geen gegevens kunnen verstrekken over abonnementen van MaaS-dienstverleners. Dit betreft immers geen eigen data van Concessiehouders. Wij verzoeken de Vervoerregio dan ook het gedeelte met betrekking tot 'MaaS-dienstverleners' te schrappen.	Wij danken u voor uw oplettendheid en passen de eis in bijlage H (4.15) aan.