



Concessieverlening Zaanstreek-Waterland 2022

Reactienota

19 september 2019



INHOUD

VOORWOORD	3
1 INLEIDING	4
2 BELANGRIJKE/TERUGKERENDE THEMA'S IN DE REACTIES	6
2.1 VERVOERKUNDIGE EISEN EN WENSEN	6
2.2 TRANSITIE NAAR ZERO EMISSIE	12
2.3 TOEGANKELIJKHEID/INCLUSIVITEIT	12
2.4 BETROKKENHEID GEMEENTEN EN ANDERE WEGBEHEERDERS	13
2.5 TOEKOMSTVASTHEID PVE	13
2.6 IMPLEMENTATIE CONCESSIE	14
2.7 REACTIES OVER ONDERWERPEN DIE BUITEN HET PVE VALLEN	14
3 VERVOERKUNDIGE WENSEN	16
4 OVERIGE AANPASSINGEN AAN HET PVE	18
5 REACTIES	20
BIJLAGE A: NOTITIE ADAPTIVITEIT (29 MEI 2019)	144



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 vier 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 19 september 2019 ingestemd met de Reactienota en het aangepaste ontwerp-Programma van Eisen. De stukken worden ter advisering voorgelegd aan de regioraad, de Adviescommissies Zaanstreek en Waterland en de Reizigers Advies Raad. De start van de aanbesteding is voorzien op 1 november 2019, wanneer het Bestek wordt gepubliceerd.



1 INLEIDING

Op 29 mei 2019 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.

REACTIENOTA

In deze Reactienota geeft de Vervoerregio antwoord op 37 binnengekomen reacties die gezamenlijk bijna 300 vragen bevatten. In ruim veertig gevallen hebben de reacties geleid tot wijzigingen in het Programma van Eisen (hierna: PvE) of aandachtspunten voor de concessie documenten. 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 19 september 2019 voorlegt aan de regio raad, de Reizigers Advies Raad en de adviescommissies Zaanstreek en Waterland en waar de wijzigingen die in deze Reactienota worden beschreven zijn doorgevoerd.

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 bijna afgerond: de (tweede) consultatie van de regio raad, adviescommissies en de Reizigers Advies Raad kan nog tot aanpassingen leiden, die voor vaststelling van alle aanbestedingsdocumenten op 31 oktober worden doorgevoerd. Het PvE is onderdeel van het Bestek, dat momenteel verder wordt opgesteld. Het Bestek bestaat uit alle documenten waar de geïnteresseerde vervoerbedrijven hun aanbieding op baseren. De start van de aanbestedingsprocedure, voorzien op 1 november 2019, markeert het begin van de inschrijfperiode, waarin de vervoerbedrijven hun aanbieding voorbereiden. De inschrijfperiode eindigt op 27 maart 2020. Hierna start de beoordeling. Het besluit tot gunning van de Concessie is voorzien in de tweede helft van mei 2020. 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

Nog voor begonnen werd met het opstellen van de aanbestedingsdocumenten heeft de Regio raad¹ aangegeven dat gemeenten, reizigers en inwoners betrokken moeten worden bij de totstandkoming >>

¹ Vergadering van de Regio raad van de Vervoerregio Amsterdam, 11 december 2018

van het ontwerp-PvE. Aan het opstellen van het ontwerp-PvE is daarom een uitgebreid participatie- en adviestraject voorafgegaan. 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. Via burgerparticipatie hebben 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.

REACTIES OP ONTWERP-PvE

De volgende partijen hebben gebruikt gemaakt van de mogelijkheid om op het ontwerp-PvE te reageren:

- Reizigers Advies Raad voor de Vervoerregio Amsterdam
- Rover, afdeling Amsterdam
- Adviescommissie Zaanstreek
- Adviescommissie Waterland
- Adviescommissie Amsterdam²
- De gemeenten Edam-Volendam, Oostzaan, Wormerland, Alkmaar, Amsterdam, Beverwijk en Hoorn
- De Regioraadsleden uit de gemeente Purmerend
- De provincie Noord-Holland
- Drie vervoerbedrijven
- De vakbond FNV
- Maatschappelijke organisaties: gezamenlijke Buurtbusverenigingen Beemster, Zeevang en Waterland, Burgerplatform Zaanstad, Contact Commissie Jisp en Eilandraad Marken
- Het Van der Valk Hotel Oostzaan-Amsterdam

Daarnaast hebben veertien personen op persoonlijke titel gereageerd. 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 gedoeld en Concessiehouder indien de concessie vanaf 12 december 2021 wordt bedoeld) in ieder geval moet bieden en welke minimale bedieningstijden en frequenties daarbij gelden. Dit betreffen minimumeisen. De minimeisen uit het PvE mogen dus niet gezien worden als een bezuiniging of verschraving 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 minimeisen. 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.
- In hoofdstuk 3 worden de vervoerkundige wensen omschreven die de Vervoerregio verder meeneemt in de aanbesteding. Deze wensen zijn afkomstig uit de reacties.
- Hoofdstuk 4 bevat wijzigingen aan het PvE die de Vervoerregio zelf heeft geïnitieerd als gevolg van nader onderzoek, voortschrijdend inzicht of het compleet maken van het ontwerp-PvE.
- Hoofdstuk 5 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 Het advies van de adviescommissie Amsterdam moet nog in deze Reactienota verwerkt worden



2 BELANGRIJKE/TERUGKERENDE THEMA'S IN DE REACTIES

2.1 VERVOERKUNDIGE EISEN EN WENSEN

Een substantieel deel van de ingediende reacties heeft betrekking op hoofdstuk 4 (Vervoerkundige eisen en wensen) van het ontwerp-PvE. Uit de aard van de opmerkingen valt op te maken dat partijen zekerheid zoeken wat betreft het toekomstige busaanbod binnen de regio, zowel als het gaat om verplichte busverbindingen (vanuit de regio naar Amsterdam) als om de invulling van het ontsluitende netwerk. Ten slotte dienen partijen tal van wensen in voor uitbreiding van het PvE en voor op hun behoefte toegesneden vervoer. De wensen worden toegelicht in het volgende hoofdstuk van de Reactienota. In dit hoofdstuk leggen we uit welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij onze antwoorden op de meest voorkomende reacties op hoofdstuk 4 (Vervoerkundige eisen en wensen).

ONTSLUITINGSNORMEN, TE BEDIENEN HALTES/TRAJECTEN EN LIJNVOERING

Bij de aanbesteding is het uitgangspunt dat de Inschrijvers de vrijheid hebben om de lijnvoering zo in te richten dat zij de Reiziger het best menen te bedienen ('ontwikkelruimte'). Onder andere beogen wij hiermee dat er geen ongewenste parallelliteit in het netwerk ontstaat. Wij achten het niet doelmatig dat er meerdere alternatieven bestaan om van A naar B te reizen: elke Lijn dient een eigen functie te

vervullen. Dit OV-aanbod kan elders in de regio beter worden ingezet³. Wel schrijven wij voor welke delen van de regio de Concessiehouder in ieder geval moet ontsluiten.

Ontsluiting van gebieden

Het aanbieden van openbaar vervoer is een samenspel tussen het opstellen van een dienstregeling met daarin haltes, bussen en personeel, het beschikken over infrastructuur waar de bus overheen kan rijden en de afweging tussen het aantal reizigers dat wordt vervoerd en geld en tijd die dat kost. Omdat de concessiehouders in de Vervoerregio Amsterdam 'opbrengstverantwoordelijk' zijn, dat wil zeggen: de opbrengsten van verkoop van vervoerbewijzen verkrijgen, is het in hun belang om zoveel mogelijk reizigers te vervoeren. Zij zullen dus geneigd zijn om zijn lijnvoering en haltebediening zo in te richten dat zoveel mogelijk woon- en werkadressen ontsloten worden. Tegelijkertijd proberen de concessiehouders de gemiddelde snelheid te verhogen en het aantal haltes dat nodig is om de Reizigers te bedienen, te verlagen.

De Vervoerregio wil het openbaar vervoer positioneren als aantrekkelijk alternatief voor de auto (met name voor de vele mensen die reizen tussen wonen en werk/opleiding). Tegelijkertijd wil de Vervoerregio mensen die verstoken zijn van alternatief vervoer >>

³ Bij dit alles geldt dat de Vervoerregio altijd de mogelijkheid heeft om in de vorm van meerwerk extra vervoer in te kopen. Bijvoorbeeld wanneer voorstellen van de vervoerder passen binnen de kaders van het PvE, maar ongewenste gevolgen hebben voor bepaalde groepen inwoners/bezoekers van de regio. Voorwaarde hierbij is dat de begroting van de Vervoerregio ruimte biedt om dit meerwerk te financieren.

(zoals auto of fiets) met het openbaar vervoer bedienen. Er wordt dus een balans gezocht tussen het bedienen van de gebieden die het meeste verkeer aantrekken en het ontsluiten van de hele regio. Het PvE bevat daarom ontsluitingsnormen waaraan de Concessiehouder moet voldoen, te weten:

- Woon- en Werkgebieden dienen te voldoen aan een bepaald aantal inwoners/werknemers en een bepaalde bevolkingsdichtheid om in aanmerking te komen voor ontsluiting met het Openbaar Vervoer.
- 90% van het aantal adressen in een te ontsluiten Woon- of Werkgebied dient met Openbaar Vervoer ontsloten te zijn.
- Deze gebieden dienen bereikbaar te zijn via voor Openbaar Vervoer beschikbare infrastructuur en er moet voldoende vraag naar Openbaar Vervoer bestaan.

De ontsluiting door Openbaar Vervoer wordt gedefinieerd door middel van een afstand tot een Halte waarbinnen 90% van de adressen moet vallen. Deze maximale afstanden zijn hemelsbreed:

- 400 meter, indien het Woon-/Werkgebied door een Ontsluitende Lijn wordt ontsloten;
- 800 meter, indien het Woon-/Werkgebied door een Verbindende Lijn wordt ontsloten, en
- 1200 meter, indien het Woon-/Werkgebied door een treinstation wordt ontsloten⁴.

Deze ontsluitingsnormen zijn opgenomen in Artikel 3 van het PvE. De lijst met de te ontsluiten Woon-/Werkgebieden is opgenomen in Bijlage G van het PvE.

Daarnaast formuleren wij een Referentienetwerk dat dicht bij het huidige netwerk ligt. Het Referentienetwerk geeft de Trajecten weer, waaraan de Haltes liggen die verplicht bediend moeten blijven worden. Hierbij is het uitgangspunt dat alle Haltes die op 1 november 2019 bediend worden, bediend moeten blijven.⁵ Het is mogelijk dat de Concessiehouder gedurende de Concessie aanpassingen voorstelt aan de bediening van Haltes, maar hierbij geldt het uitgangspunt dat meer Reizigers van die aanpassingen profiteren dan dat er Reizigers op achteruit gaan. Dit maakt het onwaarschijnlijk dat gebieden die nu bediend worden, in de toekomst niet meer bediend worden. De Concessiehouder moet bij het voorstellen van aanpassingen rekening houden met de bepalingen in Artikel 17 van het PvE. Hierin wordt voorgeschreven dat de Concessiehouder met de Concessieverlener en Wegbeheerder(s) in overleg dient te gaan, en staan de criteria waarop zijn voorstellen door de Concessieverlener worden getoetst.

Hiermee worden de minimeisen die aan de ontsluiting van gebieden worden gesteld bepaald door twee aspecten: de gebiedsontsluitingsnorm (dient een gebied door Openbaar Vervoer ontsloten te worden?) en de maximale afstand tot een Halte waarbinnen 90% van de adressen in gebieden die ontsloten dienen te worden moet liggen. Het Referentienetwerk benadert het ontsluitingsvraagstuk van de andere kant: dit beschrijft de verplichte bediening van de Haltes, ongeacht of gebieden ontsloten moeten worden en ongeacht of deze gebieden al ontsloten worden door een andere Halte. Wij lichten deze systematiek toe aan de hand van twee voorbeelden. >>

⁴ Een treinstation met een directe treinverbinding naar Amsterdam Sloterdijk met een frequentie in Spitsperiodes en de Daluren van ten minste 4 keer per uur.

⁵ Uitgezonderd enkele haltes in de huidige concessie Zaanstreek. De Inschrijvers houden echter de mogelijkheid om deze Haltes wel op te nemen in hun ontwerp-dienstregeling.

1. GEEN VERPLICHTTE ONTSLUITING, WEL VERPLICHTTE BEDIENING BIJ START VAN DE CONCESSIE

Het Woongebied 'Zuideinde' te Oostzaan heeft 215 inwoners met een gemiddelde dichtheid van 2 inwoners per hectare. Op basis van de ontsluitingsnorm in Artikel 3 hoeft dit Woongebied niet met Openbaar Vervoer ontsloten te worden. Omdat de bestaande haltes in dit gebied liggen aan een Traject dat onderdeel is van het Referentienetwerk, dient de Concessiehouder deze Haltes wel te bedienen. De Concessiehouder mag tijdens de looptijd van de Concessie voorstellen doen om de bediening van deze Haltes te wijzigen. Hij volgt hierbij de procedure zoals beschreven in Artikel 17 van het PvE.

Dit voorbeeld dient louter ter illustratie en is geen verbeelding van de voorkeur van de Concessieverlener.

2. TOEKOMSTIGE VERPLICHTTE ONTSLUITING, BEDIENING DOOR EEN VERBINDENDE LIJN

In het Woongebied 'Havenbuurt' te Zaanstad worden nieuwe woningen gepland. Verwacht wordt dat dit gebied aan de ontsluitingsnorm voor Woongebieden zal voldoen. Op grond van Artikel 3 dient de Concessiehouder de Havenbuurt te gaan ontsluiten zodra de eerste 250 woningen zijn opgeleverd. In de nabijheid van dit gebied ligt de halte 'P. Ghijsenlaan'. Deze Halte ligt aan een Traject dat onderdeel is van het Referentienetwerk en dient door de Concessiehouder bediend te worden. Door deze Halte met een Verbindende Lijn te bedienen ontsluit de Concessiehouder ten minste 90% van de adressen in de Havenbuurt. Deze adressen liggen allemaal binnen een straal van 800 meter van de Halte.

De nabijgelegen Halte 'Symon Spiersweg' moet eveneens verplicht bediend worden omdat de Halte gelegen is aan een Traject dat onderdeel is van het Referentienetwerk. De Concessiehouder zou vanaf het Dienstregelingjaar 2023 kunnen voorstellen deze Halte niet langer te bedienen als hij aannemelijk kan maken dat Reizigers hier per saldo van profiteren, bijvoorbeeld omdat dit leidt tot kortere reistijden voor doorgaande Reizigers en Reizigers die van deze Halte gebruikmaken beter bediend gaan worden door de Verbindende Lijn die halteert op de 'P. Ghijsenlaan'.

Dit voorbeeld dient louter ter illustratie en is geen verbeelding van de voorkeur van de Concessieverlener.

De meeste reacties richten zich met name op de afstand waarbinnen 90% van de adressen in een gebied een Halte kan bereiken. De afstand wordt hemelsbreed voorgeschreven. De meeste reacties beschrijven het grote verschil tussen afstand hemelsbreed en afstand over de weg. De Vervoerregio erkent dat verschil, maar constateert tevens dat het niet werkbaar is om een afstand over de weg voor te schrijven. Sommige adressen liggen dusdanig ver van een weg waarover een bus mag en kan rijden dat wij het wenselijk vinden om toe te staan dat de Concessiehouder 10% van de adressen uit de te ontsluiten gebieden niet hoeft te bedienen. Dit per-

centage is gelijk aan het percentage behorend bij de ontsluitingsnormen in de concessies Amstelland-Meerlanden en Amsterdam.

De ontsluitingsnormen zijn naar aanleiding van de reacties niet herzien. Wij zijn van mening dat ontsluitingsnormen acceptabel zijn voor het overgrote merendeel van de reizigers. Dit wil niet zeggen dat voor alle reizigers de afstanden makkelijk te overbruggen zijn maar wij achten het niet in het algemeen belang om met alle individuele behoeften rekening te houden. >>

Wel is de procedure voor het substantieel aanpassen van de bediening van Haltes in een procedure beschreven zodat de Concessiehouder samen met de Wegbeheerder en de Vervoerregio tot een optimale afweging komt tussen efficiëntie van het lijnennet en het voor iedereen bereikbaar houden van de Halte (Artikel 17). Bovendien is in het PvE opgenomen dat nieuw te ontwikkelen Woongebieden waarvan verwacht wordt dat zij op grond van bouwplannen gaan voldoen aan de ontsluitingsnormen reeds worden ontsloten zodra zij een omvang van 250 inwoners bereiken. Het PvE is op dit punt uitgebreid (Artikel 3).

Bediening van haltes/trajecten en lijnvoering

Veel partijen hebben in hun reactie aandacht gevraagd voor de bediening van specifieke haltes of trajecten en vragen dus om het gedetailleerd voorschrijven van het OV-aanbod. Wij hebben in alle gevallen afgezien van het wijzigen van het PvE op deze punten. Hier zijn twee redenen voor:

1. Het Referentienetwerk, gebaseerd op het huidige netwerk. Dit netwerk ontsluit het gehele Concessiegebied volgens de ontsluitingsnormen en bestaat uit infrastructuur die door de Wegbeheerder is opengesteld voor Openbaar Vervoer.
2. Benutten van de ontwikkelruimte door de Concessiehouder. Om zelf een Dienstregeling te ontwerpen die inspeelt op actuele ontwikkelingen dienen de minimeisen die het PvE stelt beperkt te zijn. De Concessiehouder wordt geprikkeld om in te spelen op actuele ontwikkelingen doordat hij zelf de opbrengsten uit Vervoerbewijzen mag houden (opbrengstverantwoordelijkheid). De Concessiehouder maakt de afweging of de opbrengsten in verhouding staan tot de kosten. Het is onze verwachting dat hiermee ook de Reiziger (gemiddeld genomen) het beste af is.

Daarnaast vragen diverse partijen aandacht voor een bepaalde lijnvoering of bepaalde haltebediening. Over de verbindingen naar Amsterdam CS, frequenties in Landsmeer/Oostzaan en de route van de huidige lijn 69 (Zaanstad) zijn zoveel vragen gesteld dat deze hierna apart worden beschreven.

VERBINDING MET AMSTERDAM CENTRAAL STATION EN AANSLUITING OP DE NOORD/ZUIDLIJN (METRO 52)

De Vervoerregio heeft in 2015 met het oog op de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een Lijnen-netvisie⁶ vastgesteld waarin parallelle lijnvoering onwenselijk wordt geacht. Zowel de Noord/Zuidlijn als parallelle busverbindingen aanbieden vindt de Vervoerregio onwenselijk: de metro is de snelste en voor Reizigers goedkoopste⁷ vervoerwijze. De insteek daarbij is om zoveel mogelijk reizigers die baat hebben (dan wel geen onevenredig nadeel ondervinden) van een overstap op de Noord/Zuidlijn bij station Noord of Noorderpark, deze overstapmogelijkheid te bieden. Bussen die vrijkomen door ingebruikname van de Noord/Zuidlijn kunnen elders in de regio beter worden ingezet. Vanuit de regio Zaanstreek en Waterland is in 2015 met succes gepleit voor het behouden van een groot aantal rechtstreekse ritten naar Amsterdam CS. Vanuit Zaanstreek en Waterland samen rijden momenteel ongeveer evenveel bussen door naar Amsterdam CS als naar Amsterdam Noord.

In het ontwerp-PvE is een maximum vastgesteld voor het aantal Lijnen dat Amsterdam CS mag aandoen, te weten:

- maximaal twee Lijnen vanuit IJpendam (N235);
- maximaal twee Lijnen vanuit Broek in Waterland (N247), en
- maximaal twee Lijnen vanuit Zaanstreek (Oostzanerdijk) en één toeristenlijn vanaf Zaanse Schans

Van het totaal aantal ritten dat eindigt op de Haltes Amsterdam, Station Noord, Amsterdam, Noorderpark en Amsterdam, Centraal Station mag maximaal 40% van het totaal aantal ritten eindigen op Centraal Station.

Verschillende partijen spreken reeds voor het vaststellen van het ontwerp-PvE hun ongenoegen uit over de bestaande verdeling van de lijnen naar Amsterdam CS en Noord. Zij voeren aan dat reizigers de voorkeur geven aan een rechtstreekse verbinding naar Amsterdam CS. De Vervoerregio heeft deze adviezen meegewogen en blijft de uitzondering op >>

⁶ Lijnennetvisie 2018, zoals vastgesteld op 17 september 2015 door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam.

⁷ De Noord/Zuidlijn biedt een kortere verbinding met Amsterdam Centraal Station dan de buslijnen die via de IJtunnel rijden. Aangezien Reizigers per afgelegde kilometer betalen, zijn zij goedkoper uit indien zij gebruikmaken van de Noord/Zuidlijn

haar filosofie (het vermijden van parallelle verbindingen) ook in het ontwerp-PvE mogelijk maken: er wordt gestuurd op een verdeling van het aantal Ritten naar Amsterdam Noord, maar Ritten naar CS blijven mogelijk.

De Regioraad heeft op 9 juli 2019 ten aanzien van de bediening van Amsterdam CS een motie van de gemeente Edam-Volendam aangenomen die stelt dat Edam-Volendam niet beschikt over een treinstation en voorstelt om twee Lijnen tussen Edam en Amsterdam CS verplicht te stellen. Op basis van de vervoercijfers wordt al dan niet besloten dit aantal te continueren⁸. Deze motie stelt, in tegenstelling tot het ontwerp-PvE, ook een minimum vast (dat gelijk is aan het maximum van twee Lijnen op de N247-corridor). Het PvE is op dit punt aangepast (Artikel 8).

Overstap op metro 52 te Station Noord

Tevens uiten diverse partijen hun zorgen over de aansluiting tussen bus en metro op Station Noord. Aandachtspunten zijn hier onder andere de aansluiting op de eerste en laatste rit en de voorzieningen op het metrostation. Wij verwijzen naar hoofdstuk 5 (de afzonderlijke reacties 40, 162 en 165) voor onze reactie op deze zorgen.

VERBINDING MET OOSTZAAN EN LANDSMEER

Momenteel rijden lijn 392 (verbinding Amsterdam-Oostzaan-Zaandam, concessie Zaanstreek) en lijn 319 (verbinding Amsterdam-Landsmeer, concessie Waterland) volgens de R-netformule in hoge frequenties. Onderdeel van de R-netformule is ook een eis aan de maximumsnelheid op het (grootste deel van) het traject waarover de lijn rijdt. De Wegbeheerders voeren een reconstructie uit van grote delen van de routes door Oostzaan en Landsmeer. Als gevolg daarvan wordt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ingesteld. Maximumsnelheden lager dan 50 kilometer per uur vinden wij niet passend voor Openbaar Vervoer en zeker niet voor de R-netformule. In het ontwerp-PvE wordt de verbinding met Oostzaan en Landsmeer dan ook voorgeschreven als Ontsluitende Lijn, met een minimale frequentie van 2 keer per uur gedurende de dag.

De Regioraad heeft op 9 juli 2019 ten aanzien van de bediening van Oostzaan en Landsmeer twee moties aangenomen waarin wordt voorgesteld de bediening van beide kernen in de Spitsperioden te verhogen van 2 naar 4 keer per richting per uur. Het PvE is op dit punt aangepast (Artikel 5).

LIJN 69 (ZAANSTAD)

In het PvE zal bediening van de Haltes die direct ten oosten van de spoorlijn Zaandam-Wormerveer liggen niet geëist worden. Dit omdat dit traject een parallelle verbinding is. Op het traject Wormerveer – Zaandijk – Koog – Zaandam wordt in de huidige situatie een drietal verbindingen aangeboden: de sprinterverbinding Uitgeest – Amsterdam (trein) en de lijnen 67 en 69. Dat is niet efficiënt. Op de kaart (figuur 1) is te zien dat door het niet bedienen van een vijftal haltes van de huidige lijn 69 een zeer beperkt gebied niet ontsloten wordt volgens de 400-meter norm. In die gebiedjes zijn weinig adressen omdat het grotendeels onbebouwd gebied is.

Uit een analyse van de reizigersaantallen van lijn 69 blijkt dat 14% van de reizigers die instappen op een bushalte bij een station (Wormerveer, Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam), ook weer uitstappen bij een bushalte bij een van deze vier stations. Voor deze reizigers kan de trein een goed alternatief zijn. Bovendien is de frequentie van de trein meestal hoger dan die van lijn 69.

In het PvE is opgenomen dat de Concessiehouder niet verplicht is deze verbinding te bieden. Echter, door de wegen wel op te nemen in het Convenant Beschikbare Infrastructuur, geeft de Gemeente Zaanstad de Concessiehouder wel de mogelijkheid deze verbinding te bieden, indien de Concessiehouder deze verbinding wil ontwikkelen.

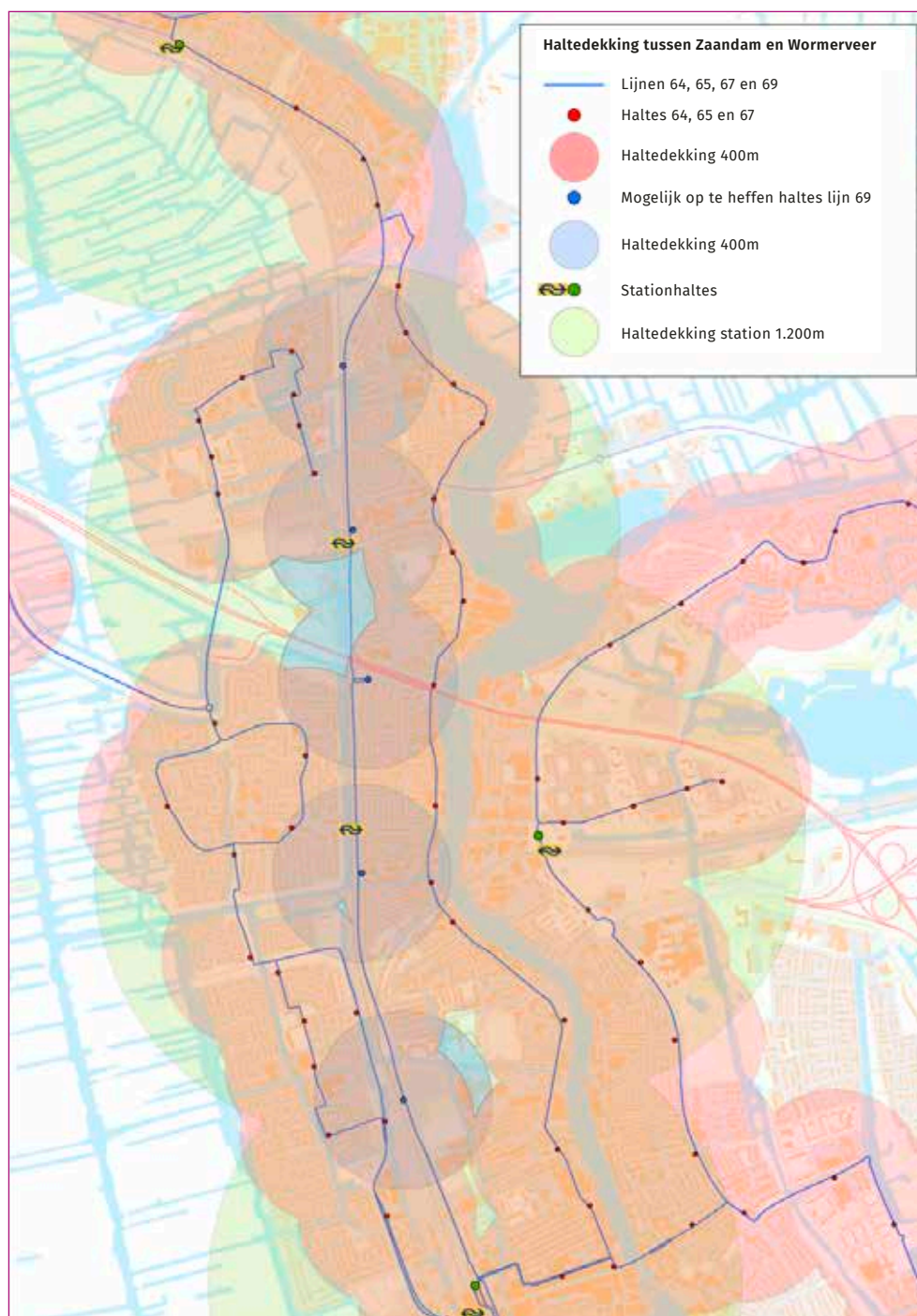
Over het verschil in Tarief tussen de trein en de bus is de Vervoerregio momenteel in gesprek met de Nederlandse Spoorwegen. De mogelijkheden om de tarieven tussen bus en trein op bepaalde Trajecten, waaronder Zaandam-Wormerveer, gelijk te trekken worden besproken. Bij tariefintegratie zal op deze >>

⁸ Op basis van de vervoercijfers in het eerste jaar van de Concessie kan de Concessiehouder gedurende het tweede jaar van de Concessie een voorstel doen om deze lijnvoering vanaf het derde jaar van de Concessie al dan niet te herzien.

verbinding het reizen per trein niet duurder hoeven uit te vallen dan reizen per bus. De Concessiehouder zal verder vorm kunnen geven aan deze tarief-

integratie. De in hoofdstuk 9 van het PvE gewenste nieuwe kaartsoorten passen goed in dit streven.

Figuur 1 Haltecirkels in omgeving spoorlijn Zaandam-Wormerveer



2.2 TRANSITIE NAAR ZERO EMISSIE

Zowel in aanloop naar, als in reactie op het ontwerp-PvE werd het belang van duurzaamheid in de aanbesteding door alle partijen onderkend. Zowel in gesprekken die wij met gemeenten en hun raadsleden hebben gevoerd als in de burgerparticipatie. Tegelijkertijd leven er ook zorgen: dat investeringen in duurzaamheid leiden tot minder OV-aanbod en dat elektrische bussen een groter risico op verstoring van de exploitatie betekenen. De Vervoerregio herkent deze zorgen maar is van mening dat het PvE ruimte maakt voor duurzaamheid en daarbij de betrouwbaarheid van de exploitatie garandeert. Wij gaan er van uit dat de exploitatiekosten per saldo 3%⁹ stijgen en dit kan betekenen dat het aanbod iets verkleind wordt. Dit zal echter pas bij de beoordeling blijken. Hierbij beschouwen wij het aan elkaar kunnen koppelen van Lijnen tussen Zaanstreek en Waterland als een kans om efficiëntie te verbeteren: Materieel en Personeel kunnen wellicht optimaler worden ingezet waardoor de exploitatiekosten lager uitvallen.

Wij zijn van mening dat voor deze 3% meerkosten een grote CO2-reductie te realiseren is in termen van reductie per euro. Daarbij komt dat de markt voor elektrische bussen nog volop in ontwikkeling is: er komen accu's beschikbaar met meer capaciteit en steeds meer busleveranciers bouwen elektrische bussen. Tevens verwachten wij de aan Zero Emissie verbonden implementatierisico's te voorkomen door met Wegbeheerders locaties aan te wijzen waar de Concessiehouder Laadinfrastructuur kan aanleggen, mocht hij ervoor kiezen om Elektrische Bussen overdag bij te laden. Door nu alvast afspraken te maken met Wegbeheerders en de Netbeheerder Liander kunnen wij tevens de grootste risico's op vertraging bij de aanleg van de locaties voorkomen: namelijk het te laat opleveren van de netaansluiting, waarvoor doorgaans wachtlijsten bestaan. Zo kan de Concessiehouder de voor hem optimale afweging maken tussen de accu-capaciteit van zijn bussen en de plaatsen en momenten waarop hij zijn bussen bij kan laden.

Ten slotte schrijven wij voor dat de Inschrijvers een Implementatieplan in hun aanbieding opnemen. Het Implementatieplan heeft tot doel dat er geen overgangsproblemen optreden bij de start van de Concessie. De Concessieverlener neemt de kwaliteit van het Implementatieplan mee bij de beoordeling van de Inschrijvingen. En tijdens de implementatieperiode ziet de Concessieverlener er nauwlettend op toe dat de Concessiehouder zijn Implementatieplan adequaat uitvoert. De Implementatie van Zero-Emissie Materieel zal hier ook een onderdeel van vormen. De reacties aangaande Zero Emissie hebben geleid tot enkele aanpassingen van het PvE. Het hoofdstuk Duurzaamheid is opgedeeld tussen de hoofdstukken Infrastructuur, Materieel en Duurzame Bedrijfsvoering zodat de gewenste rolverdeling tussen Concessieverlener, Concessiehouder en Wegbeheerder uit het PvE blijkt. Tevens is op de eis 80% Zero Emissie vanaf het begin van de Concessie en 100% Zero Emissie vanaf 2025 een uitzondering gemaakt voor Buurtbussen aangezien vrijwilligers van buurtbusstichtingen met een rijbewijs B thans geen Zero Emissie voertuigen (voor maximaal 8 reizigers) mogen besturen in verband met het grote extra gewicht van de accupakketten.

2.3 TOEGANKELIJKHEID/INCLUSIVITEIT

De belangrijke betekenis van het openbaar vervoer voor reizigers die geen of weinig alternatieve vervoersmogelijkheden hebben is door verschillende partijen benadrukt. Ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt benadrukt: zelfstandigheid is voor de groep 'reizigers met een mobiliteitsbeperking' een groot goed en zij verwachten dat de concessiehouder hen hierin tegemoet komt door bijvoorbeeld in bussen voldoende ruimte voor twee rolstoelen aan te bieden en reisinformatie op meerdere wijzen ter beschikking te stellen. Internationaal is voor deze groep reizigers al veel vastgelegd, bijvoorbeeld in het VN verdrag inzake de rechten van personen met een handicap¹⁰ en ook in nationale regelgeving (Regeling toegankelijkheid van het >>

⁹ Dit percentage is gebaseerd op data uit het jaar 2018. Omdat de technologische ontwikkelingen snel gaan en er steeds meer concurrentie ontstaat op de markt voor elektrische bussen is de verwachting dat de prijzen de komende jaren dalen. De bussen voor de concessie Zaanstreek-Waterland worden naar verwachting in de zomer van 2020 besteld en in de zomer van 2021 geleverd.

¹⁰ Vastgesteld door de Verenigde Naties op 13 december 2006

openbaar vervoer). Dit zijn minimeisen die ook in dit PvE worden voorgeschreven. Ook wordt er gevraagd om een tweede rolstoelplek. Het eisen van een tweede verplichte rolstoelplek in de bus gaat ten koste van zitplaatsen en daarmee van comfort van andere reizigers. In een gelede bus kan ruimte worden geboden bij de tweede (uitstap)deur. Daar zou een tweede rolstoel kunnen staan. Dit leidt echter tot extra investeringen in een rolstoelplank, en tot extra verbruik vanwege het extra gewicht. Omdat het aandeel personen met een mobiliteitsbeperking gering is ten opzichte van het totaal aantal Reizigers wordt een tweede rolstoelplek niet als eis in het PvE opgenomen.

Wel constateert de Vervoerregio dat in het dagelijks beheer van de Concessie het verlenen van service aan personen met een mobiliteitsbeperking voldoende aandacht moet krijgen. De Vervoerregio ziet hierin voor zichzelf ook een rol weggelegd. Tot wijzigingen in het PvE hebben de reacties niet geleid.

2.4 BETROKKENHEID GEMEENTEN EN ANDERE WEGBEHEERDERS

De participatie gedurende het opstellen van het ontwerp-PvE is door de Gemeenten en andere Wegbeheerders als waardevol ervaren. Zeker ook gezien de lange looptijd van de Concessie moeten goede afspraken worden gemaakt over de inpassing van het Openbaar Vervoer in de openbare ruimte. Diverse Gemeenten hebben in hun reactie aangegeven nauwer betrokken te willen worden bij de jaarlijkse wijzigingen die de Concessiehouder in zijn Dienstregeling doorvoert. Uit de studie naar de effecten van R-net¹¹ is de wenselijkheid hiervan gebleken bij het uitrollen van snelle OV-verbindingen die op minder Haltes stoppen. Belangrijk is om samen met de Concessiehouder, de Wegbeheerder(s) en de Vervoerregio te bespreken welke Haltes door R-net aangedaan worden en welke alternatieve bediening er voor de overige Haltes denkbaar is. Ook moet de materieelinzet onderwerp van overleg zijn tussen Wegbeheerder en Concessiehouder: in woonstraten is extra lang of hoog

materieel niet altijd gewenst, blijkt uit de reactie van enkele gemeenten. Daarnaast vraagt de inzet van Elektrische Bussen extra aandacht van de Wegbeheerder bij het (tijdelijk) afsluiten van wegen. De actieradius van de Elektrische Bus is beperkt en de locatie en bereikbaarheid van de Laadinfrastructuur kritisch, zo geven twee vervoerders in hun reactie aan. Tijdige informatie-uitwisseling tussen Concessiehouder en Wegbeheerders is daarom belangrijker dan in de huidige concessies.

De procedure waarmee de Concessiehouder zijn Dienstregeling vast laat stellen is beschreven in hoofdstuk 4 van het PvE en is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-PvE. Daarnaast worden afspraken tussen Vervoerregio en Wegbeheerders gemaakt over het openstellen van infrastructuur voor de Concessie. Die afspraken worden momenteel gemaakt en vastgelegd in een Convenant Beschikbare Infrastructuur.

Ten slotte zullen de Gemeenten ook voorafgaand aan de start van de Concessie worden betrokken. Enkele Gemeenten zullen zitting nemen in het beoordelings-team en alle Gemeenten zullen nauw worden betrokken bij de implementatie van de Concessie.

2.5 TOEKOMSTVASTHEID PVE

In diverse reacties wordt de zorg uitgesproken over de omvang van de Concessie: niet in aantallen bussen of reizigers maar over de duur van de Concessie en de mate van onzekerheid over reizigersgroei en ruimtelijke ontwikkelingen. De Vervoerregio erkent dat het lastig is om in concessies met lange looptijd om te gaan met onzekerheden ('adaptiviteit'). Herijking vindt plaats rond het vijfde en tiende jaar van de Concessie. Tijdens die momenten wordt samen met de Concessiehouder bekeken welke aanpassingen aan de Concessie gewenst zijn. Enkele vervoerders wezen terecht op de onwenselijkheid om 'nadere eisen' door middel van een Aanwijzing gedurende de looptijd van de Concessie door te voeren. Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de >>

¹¹ Vervoerregio Amsterdam – 'HOV-beleid', mei 2019, besproken door de Regioraad op 9 juli 2019

eisen te verzwaren of andere eisen te stellen. Wij werken in het Concessiebesluit nader uit wat wij onder Aanwijzing verstaan.

Ook wordt in diverse reacties de vraag gesteld of de ambities betaalbaar zijn, wordt gesuggereerd de transitie naar Zero Emissie over een aantal jaar te spreiden en wordt gevraagd of er ruimte is om in de toekomst extra aanbod te financieren indien sprake is van forse reizigersgroei. Wij zijn van mening dat de ambities passen binnen de ontwikkelruimte die de Concessiehouder heeft en er sprake is van een realistische set minimumeisen. Dankzij de hiervoor beschreven Herijking zijn integrale afwegingen over de (minimum)eisen aan de Concessiehouder periodiek mogelijk.

Bijlage A van deze Reactienota geeft de overwegingen van de Vervoerregio ten aanzien van adaptiviteit weer. De Herijking wordt nader uitgewerkt in het Bestek. Het PvE is op diverse punten aangepast betreffende het stellen van nadere eisen en het geven van aanwijzingen.

2.6 IMPLEMENTATIE CONCESSIE

Diverse reacties gingen in op de periode rond de start van de Concessie. Materieel moet worden getest en Laadinfrastructuur worden aangelegd. Tegelijkertijd dienen de huidige concessiehouders hun exploitatie ongestoord te kunnen voortzettend. Wij zijn ons bewust van het belang van goede planning, coördinatie en risicobeheersing gedurende deze periode en vragen de Inschrijvers om hun inspanningen daartoe vast te leggen in een Implementatieplan. Hierbij kunnen zij ervan uit gaan dat er op verschillende locaties, gelegen op of nabij belangrijke eindpunten in de regio voldoende stroom en plaats beschikbaar is om Bussen bij te laden. Daarover sluiten Vervoerregio en Gemeenten een samenwerkingsovereenkomst.

Na start van de Concessie moet de meerwaarde van de Inschrijving ook 'op straat' blijken, zo stellen enkele reacties. Ook hiervan zijn wij ons bewust. In

tegenstelling tot eerdere aanbestedingen zien wij in de Concessie Zaanstreek-Waterland het (door) ontwikkelen van het aanbod als gezamenlijke verantwoordelijkheid van Concessiehouder, Wegbeheerders en Vervoerregio (de ambtelijke organisatie én de Gemeenten). Daarom bieden wij pas ruimte voor het substantieel afwijken van het huidige aanbod vanaf het tweede jaar van de Concessie. Zo kopen we tijd, maar ook kennis: van de Concessiehouder én van de wereld anno 2022.

2.7 REACTIES OVER ONDERWERPEN DIE BUITEN HET PVE VALLEN

WERKING OV-CHIPKAARTAPPARATUUR LIJN 121

Zowel in verschillende reacties als in de vergadering van de Regioraad op 9 juli 2019 is opgemerkt dat de OV-chipkaartapparatuur op lijn 121 (Purmerend-Wormerveer) niet alle ritten registreert, met als gevolg dat de vervoercijfers het gebruik van deze lijn onderschatten. Navraag bij EBS heeft opgeleverd dat de OV-chipkaartapparatuur in 1% van de uren niet naar behoren gefunctioneerd heeft. Wij achten deze afwijking dusdanig klein dat wij de cijfers waarop het PvE is gebaseerd betrouwbaar vinden en zien geen reden om aan te nemen dat wij het gebruik van lijn 121 onderschatten.

AFSPRAKEN OVER MEDEZEGGENSCHAP TUSSEN DE CONCESSIEHOUDER EN ZIJN PERSONEEL

FNV heeft verzocht om de Concessiehouder te verplichten om zijn ondernemingsraad te consulteren bij het vaststellen van bijvoorbeeld het ontwerp-Voerplan. Op medezeggenschap is de Wet op de Ondernemingsraden van toepassing die beschrijft wanneer de medewerkers betrokken moeten worden bij besluiten die gevolgen kunnen hebben voor het Personeel. De wijze van samenwerking tussen de Concessiehouder en zijn personeelsvertegenwoordiging is geen aangelegenheid van de Vervoerregio. Wel wijzen wij de Concessiehouder in het PvE op het belang dat de Vervoerregio hecht aan het door de Concessiehouder benutten van de deskundigheid die onder het Personeel aanwezig is. Dit is één >>

van de uitkomsten van de themadag over 'Goed Werkgeverschap' die de Vervoerregio op 11 september 2019 heeft georganiseerd.

Om in de breedte zicht te verkrijgen op de tevredenheid van het Personeel van de Concessiehouder eisen wij wel dat de Concessiehouder een medewerkerstevredenheidsonderzoek laat uitvoeren, waarbij de personeelsvertegenwoordiging van de Concessiehouder, alsmede de Concessieverlener, betrokken dienen te worden. Andere onderwerpen die de bedrijfsvoering van de Concessiehouder aangaan, dan wel de wijze waarop hij zijn Personeel betreft bij het inrichten van zijn bedrijfsvoering, achten wij buiten zeggenschap van de Vervoerregio.

VERVOER, ANDERS DAN OPENBAAR VERVOER

Enkele reacties gingen in op het aanbieden van ander vervoer dan in het ontwerp-PvE beschreven als behorend tot de Concessie. Het verzorgen van voorzieningen anders dan Openbaar Vervoer per

Bus of Auto valt buiten de scope van de Concessie Zaanstreek-Waterland, zoals wordt beschreven in hoofdstuk 2 van het PvE. Dit geldt voor bijvoorbeeld openbaar vervoer over water, het ter beschikking stellen van vervoermiddelen aan inwoners en het verzorgen van besloten vervoer (voor bijvoorbeeld ouderen of gehandicapten).

HET TOTALE BUDGET VOOR DE CONCESSIE

Diverse partijen spreken hun zorg uit over het beschikbare budget. Dit zou te krap zijn om het bestaande aanbod te continueren en in nieuwe ambities (zoals Zero-Emissie Openbaar Vervoer) te voorzien. Bovendien zou Laadinfrastructuur niet betaald moeten worden uit het budget voor OV-exploitatie maar uit infrastructuurgelden. Wij kunnen ons deze gedachtegang voorstellen, maar hebben te maken met een budget waar reeds afspraken over zijn gemaakt: het gecombineerde budget voor de concessies Zaanstreek en Waterland vormt het financieel kader voor de Concessie. Het PvE is binnen dit financieel kader opgesteld.



3 VERVOERKUNDIGE WENSEN

Om discrepanties of aanvullingen in de Aanbestedingsleidraad ten opzichte van het PvE te voorkomen, worden wensen alleen in het gunningsmodel (onderdeel van de Aanbestedingsleidraad) opgenomen. De vervoerkundige wensen zijn daarom uit het ont-

werp-PvE gehaald en zullen in de Aanbestedingsleidraad worden overgenomen. Dit hoofdstuk beschrijft deze wijziging. Tevens geven wij een korte toelichting op de wijze waarop de wensen in de beoordeling van de Inschrijvingen worden meegenomen.

Wensen zoals reeds beschreven in het ontwerp-Programma van Eisen

Paragraaf Wens

4.2.4	De Ontsluitende Lijn Purmerend-Amsterdam Zuidoost uit te voeren conform de eisen die worden gesteld aan een Verbindende Lijn
4.2.4	Eén of meerdere Ontsluitende lijn(en) naar de Werkgebieden in Amsterdam Riekerpolder en één of meerdere Ontsluitende lijn(en) naar de Werkgebieden in Amsterdam Zuidoost aan te bieden, conform de eisen wat betreft minimale bedieningstijden en frequenties die worden gesteld aan Lijnen naar Werkgebieden
4.2.4	Het verbeteren van de lokale bereikbaarheid in Purmerend door de Woongebieden met directe Ontsluitende Lijnen te verbinden aan belangrijke lokale bestemmingen zoals het centrum, ziekenhuis en één van de station(s) in de stad
4.2.4	Een rechtstreekse verbinding in de Spitsperiode tussen Amsterdam en Marken (zonder 'rondje Monnickendam')
4.2.4	Een Ontsluitende Lijn tussen Monnickendam en Purmerend op zaterdag en zondag
4.2.4	Ontsluitende Lijnen uitvoeren met hogere frequenties dan de minimeisen die gesteld zijn aan Ontsluitende Lijnen
4.2.4	Het bieden van een directe oost-westverbinding in Zaanstad ter hoogte van het Zaanse Medisch Centrum en/of de Zaanse Schans, uitgevoerd met een Ontsluitende Lijn
4.2.5	Aansluiting van de Nachtlijnen in Amsterdam op het nachtnet van de concessiehouder in het aangrenzende concessiegebied wanneer dit vervoerkundig meerwaarde heeft
4.2.5	Het aanbieden van het nachtnet gedurende maandag- tot en met zondagnacht
4.2.5	Uitbreiding van de frequenties op donderdag- en vrijdagnacht naar 2 maal per uur
4.2.7	Verdere ontwikkeling van Toeristenlijnen, bijvoorbeeld door aanvullende Lijnen en/of bestemmingen, of uitbreiding van de bedieningstijden
4.3.2	Het aanbieden van een frequentie van ten minste 4 maal per uur op Trajecten van Verbindende Lijnen tussen 6:00 en 7:00 uur
4.3.2	Avond- en weekendbediening tussen Amsterdam Sloterdijk en Zaandam, De Vlinder

Wensen voortkomend uit de reacties op het ontwerp-Programma van Eisen

Reactie	Indiener	Wens
107	Eilandraad Marken	Frequenter bediening Traject naar Marken in de namiddag
107	Eilandraad Marken	Toevoeging van Marken aan het nachtnet
115	Gemeente Beverwijk	Verlenging 59 in Zaandam
118	Gemeente Hoorn	Toevoeging Hoorn aan het Nachtnet

Wensen voortkomend uit moties, aangenomen in de Regioraad van 9 juli 2019

Motie 2 – Zaanse leden Regioraad	Het bedienen van halte Vincent van Goghweg, Zaandam
---	---

HET BELONEN VAN DE WENSEN IN DE INSCHRIJVING

De Inschrijvingen worden beoordeeld aan de hand van een aantal Gunningscriteria. Per Gunningscriterium kunnen de Inschrijvers punten verdienen die bijdragen aan de totale score per Inschrijving. De vervoerkundige wensen kunnen worden beoordeeld bij de criteria, zoals Geboden Dienstregelingkilometers, Vervoerplan en vervoerpakketten. Punten voor de invulling van de wensen kunnen zowel direct als indirect worden toegekend.

INDIRECT

Is de wijze waarop de Inschrijver de wens invult vervoerkundig zinvol dan:

- telt de invulling van de wens (aantal daaraan verbonden Dienstregelingkilometers) mee voor de onderbouwing van het totaal aantal Geboden Dienstregelingkilometers. Dit biedt de Inschrijver de mogelijkheid om meer Dienstregelingkilometers aan te bieden, want alleen Dienstregelingkilometers die vervoerkundige meerwaarde hebben worden in de beoordeling meegenomen, en
- draagt de invulling van de wens bij aan de beoordeling van het Vervoerplan (dat onderdeel is van de Inschrijving).

DIRECT

Indien de wens in geringe mate verweven is met het gehele aanbod van Openbaar Vervoer dan kan deze wens worden opgenomen in een zogeheten vervoerpakket: bijvoorbeeld het in hogere frequentie aanbieden van een enkele Lijn. De Inschrijver kan bij (ruim) voldoende invulling van het vervoerpakket rechtstreeks punten verkrijgen. Zijn voorstel voor invulling van de wens wordt dan niet meegenomen bij de beoordeling van het aantal Geboden Dienstregelingkilometers en het Vervoerplan.



4 OVERIGE AANPASSINGEN AAN HET PVE

Deze lijst is niet uitputtend maar bevat de belangrijkste wijzigingen die vanuit de ambtelijke organisatie van de Vervoerregio zijn doorgevoerd:

- De resultaten van het onderzoek dat de Vervoerregio heeft laten doen naar beleving in de concessies Zaanstreek en Waterland zijn aanleiding geweest om de paragraaf over beleving (3.2) aan te passen. In het ontwerp-PvE was al vermeld dat deze aanpassing plaats zou vinden.
- Het hoofdstuk dat de Vervoerkundige Uitgangspunten beschrijft bestaat uit beschrijvende tekst, een aantal Artikelen en een groot aantal tabellen, kaarten en verwijzingen naar Bijlagen. In het PvE is zoveel mogelijk tekst in tabellen en Artikelen gezet om de leesbaarheid te vergroten. Als gevolg daarvan is de nummering van bijna alle Artikelen in het PvE aangepast.
- In het ontwerp-PvE bestond een dubbeling tussen het benoemen van Knooppunten/sub-knooppunten en het voorschrijven van Verbindende Lijnen op een aantal Trajecten tussen deze Knooppunten en subknooppunten. In het PvE (hoofdstuk 4) wordt enkel nog gesproken over Knooppunten en verplicht door Verbindende Lijnen te bedienen Trajecten. De voorwaarde dat elk te ontsluiten Woon-/Werkgebied rechtstreeks met een Knooppunt verbonden dient te worden is gehandhaafd.
- Aanpassen avondbediening Ontsluitende Lijnen: de minimeisen ten aanzien van de bedienings-tijden op Ontsluitende Lijnen zijn aangepast. In plaats van maandag- tot en met vrijdagavond dienen deze Lijnen nu op maandag- tot en met zondagavond 23:00 uur bediend te worden. In uitzondering daarop geldt dat de Lijnen naar Oostzaan en Landsmeer tot 24:00 uur bediend dienen te worden. Deze aanpassingen zijn in hoofdstuk 4 van het PvE verwerkt.
- De procedure tot vaststellen van de Dienstrege-ling is herschreven. Dit is het directe gevolg van de eerder in deze Reactienota genoemde studie naar de effecten van R-net. De Concessiehouder dient zijn ontwerp-Vervoerplan eerder te publi-ceren zodat de leden van de Adviescommissie Zaanstreek-Waterland ruimte hebben om de eigen Gemeenten te consulteren voorafgaand aan het advies van de Adviescommissie. Criteria ter beoordeling van het ontwerp-Vervoerplan zijn opgenomen in Artikel 17.
- De Vervoerregio maakt afspraken met Gemeenten over het realiseren van netaansluitingen op strategische locaties in het OV-netwerk ter voor-bereiding op de realisatie van Laadinfrastructuur ten behoeve van Zero-Emissie Openbaar Vervoer. Enerzijds kan zo op voorhand duidelijk-hed worden geboden aan de Inschrijvers over locaties waar Vervoerregio en Gemeenten

laadlocaties realistisch achten, anderzijds kunnen Vervoerregio en Gemeenten direct na gunning starten met het voorbereiden van een netaansluiting. De aanleg van de Laadinfrastructuur valt onder verantwoordelijkheid van de Concessiehouder. Toelichting op het voorgaande vindt u in hoofdstuk 5 van het PvE.

- Begrippenlijst: de begrippenlijst is niet langer een Bijlage bij het Programma van Eisen maar wordt alleen als Bijlage bij het Concessiebesluit opgenomen. Dit voorkomt het bestaan van meerdere begrippenlijsten ter voorkoming van eventuele verwarring of misinterpretatie gedurende de aanbestedingsprocedure of tijdens de Concessie. De begrippenlijst die tezamen met deze Reactienota en het PvE wordt gepubliceerd is een conceptversie.
- Vervolledigen bijlagen: waar nodig is in het PvE verwezen naar Bijlagen. Een aantal Bijlagen is toegevoegd, uitgebreid of geactualiseerd.



5 REACTIES

5 REACTIES

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie	Antwoord	Wijziging PvE
	<i>Personen en vervoerders zijn geanonimiseerd</i>	<i>Paragraaf ontwerp-PvE</i>	<i>Vragen uit of delen van de reacties die wij hebben ontvangen naar aanleiding van het ontwerp-PvE</i>	<i>De antwoorden op de vragen/reacties verwijzen naar het PvE zoals vastgesteld op 19 september 2019</i>	<i>Paragraaf of Artikel PvE</i>
Reacties niet gericht op een hoofdstuk, paragraaf of Artikel van het ontwerp-Programma van Eisen					
1	Contact Commissie Jisp		Bij de huidige buslijn 121 werkt de kaartautomaat niet en mogen de mensen gratis meerijden. Dit houdt in dat er ook geen reizigersaantallen geteld worden (dit is al zeker de laatste 2 jaar) zodat er geen reëel beeld is of de dienst wel of niet rendabel is.	Wij hebben navraag gedaan bij EBS, de exploitant van lijn 121, en hebben geen reden om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de gegevens verstrekt door EBS. Een nadere toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
2	Gemeente Wormerland		Onder de lopende concessie heeft de huidige vervoerder (EBS) de dienstregeling versobert. De concessie startte immers met een spitsregeling en een verruimde avonddienstregeling. Inmiddels is zowel de spitsregeling als de verruimde avonddienstregeling komen te vervallen. Als argument werd gesteld dat de data een laag aantal gebruikers laat zien. Graag willen wij u erop attenderen dat wij vanuit onze inwoners en medewerkers te horen krijgen dat inchecken op de buslijn 121 regelmatig niet mogelijk is. Dit omdat de kaartlezers buiten werking zijn door een defect of omdat het opstarten niet lijkt te lukken. Ook valt er wel eens een bus uit. Tijdens de regiораad van 9 juli 2019 is door	Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de gegevens verstrekt door EBS, de exploitant van lijn 121. Een nadere toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 2 van deze Reactienota. Derhalve vervalt voor ons de overweging om uit te gaan van hogere aantallen reizigers dan wij tot nu toe doen. Een inhoudelijke reactie op uw suggestie om de Dienstregeling te verbeteren vindt u bij reactie 148	

			portefeuillehouder Dijkma toegezegd hier een onderzoek naar te doen. Uw veronderstelling dat het aantal reizigersaantallen dermate laag is, kan hierdoor niet objectief worden vastgesteld. Hiermee stellen wij dat de data niet overeenkomt met de werkelijke reizigersaantallen en de behoefte van onze inwoners. Wij pleiten er daarom voor dat de nieuwe dienstregeling in de aankomende concessie beslist niet mag versoberen en op accenten juist moet verbeteren. U veronderstelt dat er een beperkte vraag naar openbaar vervoer is vanuit Wormer, Jisp en Neck. En dat u omwille hiervan een lagere eis stelt die vergelijkbaar is met de huidige situatie. Deze veronderstelling vinden wij niet correct aangezien het aantal reizigersaantallen niet objectief kan worden aangetoond. Immers blijken de kaartlezers, zoals eerder genoemd in deze zienswijze, vaak buiten werking te zijn.		
Hoofdstuk 1: Inleiding					
3	FNV	1.1	De toepassing van de Cao Streekvervoer is het uitgangspunt voor de aanbesteding op alle werknemers van de concessie, ook die in dienst zijn van andere bedrijven dan de concessiehouder zelf.	Het wettelijk kader voor de aanbesteding wordt gevormd door de Wet personenvervoer 2000 en de PSO-Verordening. De Vervoerregio verwacht van de Concessiehouder dat hij oog heeft voor het	

			De beoordeling en voorstellen betreffen alleen voorwaarden die niet al in de cao Openbaar Vervoer zijn geregeld.	welzijn en de veiligheid van het Personeel. Dit blijkt onder andere uit het respecteren van afspraken over rij- en rusttijden zoals deze in het Rijtijdenbesluit en de CAO Openbaar Vervoer zijn vastgelegd. Het ligt echter niet binnen de invloed van de Vervoerregio om een CAO van toepassing te verklaren.	
4	FNV	1.1	De Wet personenvervoer 2000 wordt toegepast.	Dat is correct.	
5	Contact Commissie Jisp	1.2	De komende 15 jaar neemt de leeftijdscategorie van 65 jaar en ouder met 25% toe. En deze leeftijdscategorie is afhankelijk van een goed streekvervoer.	Wij nemen kennis van uw opmerking. De Concessiehouder dient in zijn Marketingplan te beschrijven voor welke doelgroepen hij een marketinginspanning levert om het Openbaar Vervoer voor die groep extra aantrekkelijk te maken. De doelgroep 65+ zou zo'n doelgroep kunnen zijn.	
6	Rover	1.3	Wij missen bij het Programma van Eisen (PvE) een ambitieniveau voor het gebruik van het OV. Wij hadden een concrete vertaling van verschillende beleidsontwikkelingen in deze regio verwacht. Zoals het beleidsvoornemen voor een autoluwe binnenstad in Amsterdam, de consequenties van de forse groei van het aantal woningen in deze regio, alsmede de groei van arbeidsplaatsen, onderwijsvolgenden en bezoekers,	Wij beschouwen het openbaar vervoer in samenhang met de overige modaliteiten. De beleidsontwikkelingen rond de autoluwe binnenstad in Amsterdam volgen wij nauwgezet maar wij kunnen nog niks zeggen over de effecten van de autoluwe stad op reizigers in deze regio. In diverse documenten beschrijft de Vervoerregio de mogelijke betekenis op het mobiliteitssysteem, waaronder het openbaar vervoer, van deze en andere beleidsvoornemens, alsmede van andere	

			waaronder toeristen. Verder nemen de files weer toe, maar u gaat daar niet op in.	maatschappelijke ontwikkelingen zoals de toename van het wegverkeer en het toerisme. Eén van die documenten is het document 'Adaptiviteit in de concessie Zaanstreek-Waterland' dat als bijlage A aan deze Reactienota is toegevoegd.	
7	Rover	1.3	Ook missen wij de vertaling van het klimaatbeleid. Wij verwijzen naar het landelijke beleid, maar ook het Actieplan Schone Lucht van de gemeente Amsterdam. Wij hebben deze kritiek ook geuit in de discussie over het OV-Toekomstbeeld 2040 voor de Noordvleugel van de Randstad.	Het Programma van Eisen onderschrijft de doelstellingen uit het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus uit 2016 en gaat zelfs nog verder: per 2025 wordt de gehele Concessie uitgevoerd met Zero Emissie materieel. Zodoende wordt de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO₂, gereduceerd en verbetert de leefbaarheid.	
8	Rover	1.3	De bestuurders uit de gemeenten in de Vervoerregio hebben met de andere bestuurders in het bestuurlijk overleg over OVT2040 voor de Noordvleugel van de Randstad op 12 juni 2019 besloten dat de voorstellen voor dit OVT2040 herzien moeten worden, met een hoger ambitieniveau voor het openbaar vervoer, gezien deze ontwikkelingen. Wij verwachten van het DB van de Vervoerregio een zelfde hogere ambitie voor het PvE Zaanstreek-Waterland.	Het Programma van Eisen sluit aan bij vigerend beleid. Op dit moment is dat het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio.	
9	Rover	1.3	Gezien de lange looptijd van de concessie Zaanstreek-Waterland van 10 jaar met ook nog een optie tot verlenging met 5 jaar,	Bij het beoordelen van de Inschrijvingen wordt onder andere gekeken naar de Geboden Opbrengstengroei, en daarmee	

			stellen wij voor dat de Vervoerregio taakstellend van een groter aandeel in de modal split voor het openbaar vervoer uitgaat, met ook een forse groei van het absolute aantal reizigers, en dat u middelen inzet om dat te bereiken. Dit heeft 2 consequenties: 1. De toekomstige concessiehouder dient dit uitgangspunt in het aanbod te vertalen. 2. De vervoerregio neemt haar verantwoordelijkheid door de condities te scheppen die bij deze reizigersgroei horen en maakt daar afspraken over met de concessiehouder.	de reizigersgroei. De ambitie om meer Reizigers te vervoeren wordt bij de beoordeling van de Inschrijvingen beloond. De Inschrijving is bindend voor de gehele looptijd van de Concessie en de Inschrijver wordt tevens beoordeeld op het bieden van voldoende aanbod om alle Reizigers te kunnen vervoeren.	
10	Persoon 1	1.4	Huidig aanbod: Een uitgangspunt dat het huidige aanbod vertrekpunt is, is met de groei van de bevolking op termijn dus zeker te weinig aanbod. Kan dat uitgangspunt wel overeind blijven? En zeker voor de periode > 10 jaar zal er meer bijsturing mogelijk moeten zijn. De groei van de MRA regio mag dus sowieso een prominenter plek in het stuk krijgen.	De Concessiehouder moet de gehele looptijd van de Concessie alle Reizigers kunnen vervoeren (vervoergarantie). De Concessiehouder maakt jaarlijks in zijn Vervoerplan inzichtelijk of de door hem geplande Dienstregeling en inzet van Materieel hiervoor toereikend zijn.	
11	Rover	1.4	Ten principale vragen wij ons af waarom het budget voor de exploitatie van het OV ingezet wordt voor de financiering van de introductie van ZE-bussen. De overheid stimuleert via subsidies de aanschaf van elektrische auto's, terwijl geen belasting wordt geheven op de elektrische brandstof, in tegenstelling tot benzine en diesel. De bezitter en gebruiker van een elektrische	Het budget waaruit de Vervoerregio de exploitatie van het Openbaar Vervoer bekostigt, wordt van rijkswege ter beschikking gesteld. Wij gaan in hoofdstuk 2 van deze Reactienota nader in het op het ons ter beschikking staande budget. Daarom dagen wij de Inschrijvers uit om onder concurrentie een creatief en	

			auto wordt gesubsidieerd met geld dat niet afkomstig is uit de begroting voor aanleg en onderhoud van auto-infrastructuur. Wij stellen voor dat de extra investering om ZE bij het OV mogelijk te maken ook uit andere middelen betaald wordt dan de budgetten voor aanleg, onderhoud en exploitatie van OV-voorzieningen.	marktconform aanbod te doen voor de overstap naar Zero Emissie. Hiervoor bieden wij hem de ruimte door vanaf start Concessie 80% Zero Emissie te eisen, oplopend naar 100% in 2025.	
12	Rover	1.4	[...] Een beleid te voeren dat de invoering van ZE, net als bij de auto, uit andere bronnen financiert. In dit geval dus niet uit de exploitatiebijdrage voor het OV, zodat het exploitatiebudget maximaal ingezet kan worden voor het vervoer van reizigers.	Net als de tankfaciliteiten voor Bussen rijdend op fossiele brandstoffen (faciliteiten als dieseltanks, pompstation en dergelijke) maakt de Laadinfrastructuur onderdeel uit van het OV-systeem. Wij vinden het daarom een te rechtvaardigen keuze om hier een deel van de totaal beschikbare middelen voor de Concessie aan toe te wijzen. Wij lichten dit toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota. Om de aanleg van Laadinfrastructuur te bekostigen kunnen Inschrijvers rekening houden met enkele algemeen beschikbare subsidies voor verduurzaming van vervoer. Dit kan leiden tot een betere Inschrijving.	
13	FNV	1.4	Het financieel kader is te krap. Er is sprake van een lagere bijdrage, geen groei als gevolg van de demografie en hogere kwaliteitseisen. De concessiehouder zal meer reizigersinkomsten moeten genereren. Als dat niet lukt zal dit leiden tot grotere druk op het personeel. Wij willen	De bijdrage voor het uitvoeren van de Concessie blijft gelijk aan de bijdrage voor het uitvoeren van de huidige concessies Zaanstreek en Waterland. (Bescheiden) groei van het aantal Reizigers is inderdaad het uitgangspunt van de aanbesteding: de Inschrijvingen worden mede beoordeeld op	

			dus dat hier wel rekening mee gehouden wordt en dat het totaalbedrag verhoogd wordt.	de Geboden Opbrengstengroei. De Concessiehouder zal zich voor wat betreft de omgang met het Personeel aan alle daarvoor geldende wettelijke afspraken moeten houden.	
14	FNV	1.4	De inflatie is niet meegenomen [in het financieel kader] en er is geen rekening gehouden met mogelijke loonsverhogingen volgens cao.	Jaarlijks worden de Exploitatiesubsidie en de Vervoeropbrengsten geïndexeerd. Deze indexaties dienen ter dekking van de inflatie en de loonstijgingen. De indexatiepercentages worden jaarlijks landelijk vastgesteld. De Vervoerregio volgt deze landelijk vastgestelde systematiek.	
15	FNV	1.4	Het financieel kader mag niet leiden tot gedwongen vertrek van werknemers.	De inzet van voldoende Personeel om uitvoering van de Concessie te waarborgen is een eis aan de Concessiehouder. Het is aan de Concessiehouder om hier in zijn bedrijfsvoering rekening mee te houden. De Concessieverlener is niet in de positie om zich over het vertrek van werknemers van de Concessiehouder uit te spreken zolang de Concessiehouder handelt volgens de wet en de inhoud van zijn Personeelsplan, zoals geëist in hoofdstuk 10 van dit Programma van Eisen.	
16	FNV	1.4	Het OPvE beschrijft de minimeisen. FNV is van mening dat de boetes die opgenomen worden in het bestek voor het niet naleven van de minimeisen altijd hoger moeten zijn dan het voordeel dat de	De Concessieverlener ziet er op toe dat de Concessie zo goed mogelijk wordt uitgevoerd. Indien de Concessieverlener tekortkomingen constateert dan worden maatregelen ingezet die er op gericht zijn om zo snel mogelijk verbeteringen door te	

			concessiehouder ervan zou hebben als die niet aan die minimumeisen voldoet. [...] Het is daarom belangrijk dat de boetes op het niet naleven van de minimumeisen die aan de concessiehouder als werkgever worden gesteld zodanig zijn dat het niet-naleven van deze eisen een verdienmodel wordt. Daartoe is het ook belangrijk dat de eisen meetbaar zijn en de concessieverlener op naleving controleert.	voeren en de overlast voor Reizigers zoveel mogelijk te beperken. Daarvoor zijn er verschillende instrumenten, waaronder het opleggen van Boetes conform het Concessiebesluit en het Boetebeleid van de Vervoerregio. Het opleggen van Boetes is geen doel op zich.	
17	Persoon 7	1.5	Na het eerste jaar: de ervaring van de afgelopen twintig jaar is ook dat na een fantastisch wervend "bod" door de nieuwe vervoerder de dienstregeling een jaar later alweer wordt uitgekleeft tot het minimum uit het programma van eisen. Jullie schrijven ook dat jullie het programma van eisen het minimum is? Hoe bewaken jullie dat we structureel meer dan dat minimum gaan krijgen.	Hetgeen meer wordt aangeboden dan de minimumeisen uit het Programma van Eisen komt voort uit de Inschrijving van de Concessiehouder. Dit aanbod dient de Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessie te blijven aanbieden. Bij het beoordelen van de Inschrijvingen kan een Concessiehouder een hogere score behalen indien hij meer aanbiedt dan het minimum.	
18	Burgerplatform Zaanstad	1.5	Voor het openbaar busvervoer in Zaanstreek-Waterland heeft Vervoerregio Amsterdam een ontwerp Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Er wordt hierin veel meer gevraagd van de nieuwe vervoerder dan van de huidige vervoerder (o.a. duurzaamheid en innovatie), terwijl het budget gelijk is gebleven. Dit zal ongetwijfeld consequenties hebben en het	Wij begrijpen uw zorg omtrent het gelijk blijven van het budget in relatie tot de nieuwe ambities. In het Programma van Eisen worden de minimumeisen beschreven. Deze zullen gelden gedurende de Concessie en waarborgen de sociale functie van het Openbaar Vervoer naar onze mening voldoende. Uit onze ervaring blijkt dat de winnende Inschrijver altijd	

			Burgerplatform Zaanstad maakt zich ernstig zorgen omdat deze ontwikkeling vooral ten koste van ouderen en mensen die slecht ter been zal zijn. Juist deze mensen zijn aangewezen op Openbaar Vervoer en als de afstanden tussen de haltes groter worden, of het overstappen moeilijker wordt, heeft dat directe gevolgen voor hun sociale contactmogelijkheden. Het OV heeft naast woon-werkverkeer ook een belangrijke sociale functie. Mobiel zijn voorkomt eenzaamheid.	meer vervoer aanbiedt dan de minimumeisen voorschrijven. Daarnaast geven wij de Inschrijvers een aantal wensen mee die de Gemeenten uit het Concessiegebied hebben ingediend. Zo denken wij nieuwe ambities (zoals Zero-Emissie Openbaar Vervoer) te kunnen verenigen met vervoeraanbod dat past bij de vraag en aantrekkelijk is voor de Reiziger.	
19	FNV	1.5	De partij waaraan wordt uitbesteed moet aan dezelfde eisen voldoen als concessiehouder.	Daar waar in dit Programma van Eisen wordt gesproken over een eis aan de Concessiehouder, geldt dat deze eis ook van toepassing is op Onderaannemers die namens de Concessiehouder een deel van het Openbaar Vervoer uitvoeren.	
20	Adviescommissie Zaanstreek	1.6	In het algemeen kunnen wij instemmen met het ontwerp Programma van Eisen, dat mede tot stand is gekomen door participatie van burgers, ambtenaren en politici uit het concessiegebied. Ook vinden wij het positief om het opnemen van wensen van de gemeente, die wij u op 1 mei hebben toegestuurd, als gunningscriterium op te nemen.	Wij danken u voor uw positieve reactie.	
21	Adviescommissie Waterland	1.6	Met belangstelling heeft de adviescommissie Waterland kennisgenomen van het ontwerp	Wij waarderen uw positieve reactie betreffende het proces en uw steun.	

			Programma van Eisen Concessieverlening Zaanstreek-Waterland 2022. Wij zijn blij met de terugkoppeling vanuit de Vervoerregio op de opmerkingen die gemaakt zijn en dat deze meegewogen zijn bij het opstellen van het Ontwerp Programma van Eisen. Het Ontwerp Programma van Eisen voorziet naar de mening van de adviescommissie een goede basis voor het te maken bestek voor de aanbesteding. Wij onderschrijven de in de Toelichting gelegde accenten over o.a. duurzaamheid, maatschappelijk verantwoord ondernemen en het voortbouwen op het bestaande aanbod. Ook ondersteunen wij het uitgangspunt om lagere minimumeisen dan het huidige aanbod te stellen om zo vervoerders ruimte te bieden voor en uit te dagen tot innovatie.		
22	Adviescommissie Waterland	1.6	In het algemeen kunnen wij instemmen met het Ontwerp Programma van Eisen, dat mede tot stand is gekomen door participatie van burgers, ambtenaren en politici uit het concessiegebied. De wensen die de gemeenten bij de inwoners hebben opgehaald zijn goed verwoord door de Vervoerregio Amsterdam in de memo van 14 juni 2019.	Wij waarderen uw positieve reactie betreffende de memo van 14 juni 2019.	
23	Persoon 14	1.6	Voor een gewone burger is het PvE nauwelijks leesbaar, 152 blz.	Wij nemen kennis van en begrijpen uw opmerking. Het Programma van Eisen is in de eerste plaats een document waarin de	

				Concessieverlener eisen stelt aan de uitvoering van de Concessie. Bij bekendmaking van het ontwerp-Programma van Eisen is een informatiebrochure gepubliceerd die de belangrijkste accenten beschrijft die de Vervoerregio in het Programma van Eisen legt. En deze Reactienota wordt voorafgegaan door een inleiding die het gevolgde proces, de belangrijkste uitkomsten van de inspraakrondes en het vervolg beschrijft. Zo hopen wij tegemoet te komen aan uw zorgen over de leesbaarheid en begrijpelijkheid van het Programma van Eisen.	
24	Persoon 12	1.6	Ik wil verder mee denken aan het OV in Zaanstreek Waterland van af 2022.	Het ontwerp-Programma van Eisen is mede tot stand gekomen na raadpleging van een groot aantal inwoners en reizigers uit de regio. De Vervoerregio onderzoekt momenteel hoe inwoners en reizigers vaker bij ontwikkelingen rond het openbaar vervoerbeleid betrokken kunnen worden. Ook publiceert de Vervoerregio regelmatig artikelen over het openbaar vervoer op de website www.wijnemenjemee.nl.	
25	Persoon 14	1.6	Graag praat/denk ik met u mee.	Het ontwerp-Programma van Eisen is mede tot stand gekomen na raadpleging van een groot aantal inwoners en reizigers uit de regio. De Vervoerregio onderzoekt momenteel hoe inwoners en reizigers vaker	

				bij ontwikkelingen rond het openbaar-vervoerbeleid betrokken kunnen worden. Ook publiceert de Vervoerregio regelmatig artikelen over het openbaar vervoer op de website www.wijnemenjemee.nl.	
26	Rover	1.6	Tot slot wijs ik er op dat Rover bij andere gelegenheden bouwstenen voor beleid heeft aangedragen (hieronder weergegeven). Ik beveel die van harte in uw aandacht aan. Mocht u deze documenten niet in bezit hebben, dan sturen wij u die gaarne toe. [Rover achtergronddocumenten: 1. Eén OV-netwerk in de Noorvleugel – en zeven wissels die daarvoor in de goede stand moeten komen - 17 januari 2018; 2. Transformatie van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland; met praktische pijlers voor ontwerp en organisatie van OV maal twee en Presentatie 6 oktober 2018; 3. Alternatieve bekostiging en financiering openbaar vervoer in de Noordvleugel 27 september 2018; 4. Advies aan de bestuurlijke opdrachtgevers OV-Toekomstbeeld Noord-Holland 12 juni 2019]	Wij nemen kennis van uw opmerking. Het opstellen van nieuw beleid is geen doel van de concessieverlening Zaanstreek-Waterland. Het vigerende beleid van de Vervoerregio, waarnaar verwezen wordt in het eerste hoofdstuk van het Programma van Eisen, wordt in de Concessie geïmplementeerd.	
27	FNV	1.6	Wij zijn positief over de inzichtelijkheid van de procedure van deze aanbesteding en de wijze van presenteren van de inhoud.	Wij danken u voor uw positieve reactie.	

28	Provincie Noord-Holland	1.6	Tijdens de voorbereiding van het ontwerp Programma van Eisen heeft meermalen afstemming plaatsgevonden tussen Vervoerregio en de Provincie. De daarbij besproken onderwerpen komen ons inziens goed terug in het ontwerp PvE. We zetten deze afstemming graag voort in de aanloop naar de aanbesteding en gunning van beide concessies.	Wij danken u voor uw positieve reactie. Wij zetten de afstemming met de Provincie tevens graag voort in de aanloop naar de aanbesteding en gunning van de Concessie.	
29	Gemeente Alkmaar	1.6	De gemeente Alkmaar spreekt waardering uit dat u met deze nieuwe concessie openstaat voor vernieuwing en ook inzet op een zo schoon mogelijk openbaar vervoer. Ook waardering voor de inbreng op het programma van eisen door verschillende stakeholders en ons als buurregio.	Wij bedanken u voor uw positieve reactie en uw waardering.	
30	Adviescommissie Waterland	1.7	In het ontwerp PvE is onduidelijk op welke manier aanbieders [op de wensen van de Gemeente Purmerend] kunnen scoren en wij vragen u dit kwantificeerbaar te maken.	In het Programma van Eisen staat het beoordelingsproces niet beschreven. Dit wordt in een later stadium beschreven in de Aanbestedingsleidraad.	
31	Vervoerder 3	1.7	In het ontwerp programma van eisen wordt op diverse plaatsen aangegeven wat de inschrijver in zijn inschrijving moet opnemen. Zoals u op pagina 11 aangeeft, bevat de aanbestedingsleidraad de gunningscriteria en de informatie die door inschrijvers moet worden aangeleverd. Om discrepantie of aanvullingen in het programma van eisen ten opzichte van de aanbestedingsleidraad te voorkomen,	Wij danken u voor uw suggestie. Wij hebben deze suggestie overgenomen omdat wij net als van mening zijn dat het Programma van Eisen zich tot eisen beperkt die gedurende de Concessie gelden. Het Programma van Eisen is op diverse punten aangepast: de vervoerkundige wensen (uit hoofdstuk 4 van het ontwerp-Programma van Eisen) zijn verwijderd.	

			verzoeken wij u om alle informatie die door inschrijvers bij de inschrijving moet worden aangeleverd enkel en alleen in de aanbestedingsleidraad te vermelden. En dus niet in het programma van eisen.	Deze wensen nemen wij op in de Aanbestedingsleidraad. Tevens lichten wij alle wensen toe in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
32	Vervoerder 3	1.7	Ons voorstel is om bij het beperken van de omvang van de plannen in de bieding het aantal woorden per plan te limiteren (en niet het aantal pagina's per plan). Zo blijven biedingen beknopt en vergelijkbaar en biedt u inschrijvers de mogelijkheid om teksten te verduidelijken met behulp van infographics en ander beeldmateriaal. Het is onze ervaring dat dit de leesbaarheid van de plannen ten goede komt.	De eisen die wij stellen aan de maximale omvang van de Inschrijving worden nader uitgewerkt in de Aanbestedingsleidraad, die onderdeel is van het Bestek.	
33	Vervoerder 3	1.7	Wij verzoeken u om de aanbestedingsdocumenten zowel in Pdf als in Word-bestanden beschikbaar te stellen. Zo zijn de Word-bestanden eenvoudig vertalen tbv buitenlandse leveranciers en de moederorganisatie.	Wij zullen de aanbestedingsdocumenten in beide documenttypen beschikbaar stellen.	
34	Vervoerder 3	1.7	Tot slot heeft het onze voorkeur om de inschrijving digitaal in te dienen.	De Inschrijving dient digitaal ingediend te worden.	
Hoofdstuk 2: Scope, implementatie en Aanpassing Concessie					
35	Persoon 14	2.1	Ik wil dat dit ((het feit dat) West-Knollendam (het uiterste Noorden van Zaanstad, 465 bewoners) helaas geen OV heeft – zelfs geen buurtbus - en de loopafstand naar de dichtsbijzijnde bushalte	West-Knollendam voldoet niet aan de ontsluitingsnormen, die wij hanteren om doelmatig OV te bieden. Wij lichten dit nader toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	

			(Cor Bruijnweg Wormerveer) 44 minuten lopen is!) verandert en heb hiertoe 2 voorstellen: 1. OV over het water (vanaf Zaandam tot Krommenie) [...]	Openbaar vervoer over water valt buiten de scope van de Concessie. De scope van de concessie staat als volgt in paragraaf 2.1 vermeld: "De Concessie betreft het recht, maar ook de plicht om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer per Auto en Bus te verrichten binnen het concessiegebied Zaanstreek-Waterland."	
36	Gemeente Alkmaar	2.1	Lijn 305 – Amsterdam – Edam-Volendam – Hoorn, deze lijn wordt toch niet gedoogd omdat deze onderdeel is van uw uitvraag? De huidige vervoerder is EBS en niet Connexxion. [...] Lijn 376 – Amsterdam – Purmerend – De Rijp, deze lijn wordt toch niet gedoogd omdat deze onderdeel is van uw uitvraag? De huidige vervoerder is EBS en niet Connexxion	Het gedogen van lijnen van andere concessiehouders is een eis die de Concessieverlener oplegt in het Programma van Eisen. In uw voorbeeld: de huidige lijnen 305 en 376 rijden van Amsterdam via Purmerend naar De Rijp (waarbij het traject op grondgebied van de Gemeente Alkmaar de uitloper is). Deze uitloper, in de concessie Noord-Holland Noord wordt gedoogd door de betreffende concessiehouder Connexxion. EBS is de concessiehouder van de concessie Waterland en exploiteert de lijnen 305 en 376. Lijn 129 is een lijn van de concessie Noord-Holland Noord en wordt door Connexxion geëxploiteerd. EBS gedooft dit: lijn 129 is een zogeheten te gedogen lijn in de concessie Waterland.	

				De hierboven omgang met Uitlopers en Te gedogen lijnen verandert niet in de nieuwe Concessie.	
37	Adviescommissie Zaanstreek	2.2	Zaanstad heeft twee jaar geleden openbaar vervoer over de Zaan aan rederij Lee gegund (route Amsterdam – Hembrugterrein – Zaanse Schans – Wormerveer). Wij verzoeken u openbaar vervoer over water op te nemen in Bijlage C met Te Gedogen Lijnen (p. 121).	Het vervoer dat u beschrijft is geen openbaar vervoer op grond van de Wet personenvervoer 2000. Er is daarom geen sprake van een gedoogplicht die wij in het Programma van Eisen kunnen opnemen. De Concessiehouder kan zich niet verzetten tegen deze vorm van vervoer. Wij hopen hiermee uw vraag afdoende te hebben beantwoord.	
38	FNV	2.2	Wij spreken onze waardering uit voor het feit, dat het dagelijks bestuur van de Vervoersregio kiest voor de maximale concessieduur van 10 jaar met een optie voor en verlenging van 5 jaar.	Wij danken u voor uw positieve reactie.	
39	Vervoerder 1	2.2	U beschrijft het concessiegebied met haar uitloper in de provincie Noord Holland en Amsterdam. Op dit moment is er een andere aanbieder van openbaar vervoer, die invulling geeft aan vervoer binnen de Zaanstreek op een specifieke lijn. Hoe kijkt u aan tegen de ontwikkelingen van individuele partijen die binnen het toekomstige concessiegebied OV wensen aan te bieden?	Wij nemen aan dat u in uw reactie doelt op de ondernemers die voor het uitvoeren van toeristenvervoer een ontheffing van de Vervoerregio hebben gekregen. In de Zaanstreek is voor zover bij de Vervoerregio bekend geen andere reguliere ov-lijn aanwezig dan het openbaar vervoer dat door de huidige concessiehouder wordt aangeboden. De Vervoerregio zal per aanvraag bekijken of een ontheffing kan worden verleend. Het uitbreiden van toeristisch vervoer door de Concessiehouder staat als wens beschreven	

				in het Programma van Eisen. Wij dagen de Inschrijvers dan ook uit om zelf een goed product voor de toeristische markt te ontwikkelen.	
40	Vervoerder 1	2.2	Daarnaast beschrijft u dat er gestreefd wordt naar combinatie van Doelgroepenvervoer en OV. Op welke wijze denkt u dat commerciële partijen met elkaar dienen samen te werken om te komen tot het integreren van de doelgroepen in het OV?	De Vervoerregio onderzoekt of het combineren van doelgroepenvervoer en Openbaar Vervoer tot verbetering voor de Reiziger en efficiency voor de opdrachtgever zou kunnen leiden. Lopende de Concessie verwachten wij hier meer duidelijkheid over.	
41	Vervoerder 3	2.2	In Paragraaf 2.2 benoemt u dat het te gedogen openbaar vervoer. Op dit moment wordt ook de hop-on-hop of bus (A'dam-Zaanse Schans- Edam - Volendam-A'dam) gedoogd. Neemt u die ook op de lijst met de gedogen openbaar vervoer?	De Vervoerregio neemt op voorhand geen algemene gedoogplicht op voor hop-on-hop-off busvervoer in de Concessie. Aanbieders van dit vervoer dienen per geval een ontheffing ex artikel 29 Wet personenvervoer 2000 bij de Vervoerregio aan te vragen. De Vervoerregio dient vervolgens conform dit artikel te beoordelen of dit vervoer dusdanige gelijkenis vertoont met het concessievervoer, dat onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van de Concessie. In het Programma van Eisen worden toeristen als belangrijke doelgroep onderscheiden, en wordt de Concessiehouder gestimuleerd het toeristenvervoer in de Concessie verder te ontwikkelen. Een Toeristenlijn tussen	

				Edam/Volendam en Zaanse Schans gedurende de zomermaanden is voorgeschreven.	
42	Persoon 7	2.3	Lengte concessie: Er wordt voor gekozen om de concessie voor in ieder geval 10 jaar te gunnen, met zicht op een soort automatische verlenging van 5 jaar. Dat is een hele lange periode: bijna een volledige generatie groeit in die periode op. Tevens gaan de ontwikkelingen op het gebied van vervoer hard en groeit de metropoolregio Amsterdam qua bevolking als kool. Hoe gedetailleerd dit programma van eisen ook is, het gaat gegarandeerd geen antwoord geven op de vragen die de komende jaren gaan komen. Er gaan veel nieuwe woningen worden gebouwd, de Noord-Zuid lijn gaat gegarandeerd doorgetrokken worden en het autobezit zal afnemen. En dan zijn er vast nog veel dingen die grote impact gaan hebben. Er staat wel dat er soort van herijkingsmomenten zijn na 5 jaar, maar hoe voorkomen jullie dat het OV in dit deel van de MRA in 2036 niet verouderd is?	Er is gekozen voor een concessieduur van maximaal 15 jaar vanwege de wens om in de Concessie Zero-Emissie Bussen in te zetten. De afschrijvingstermijn van deze Bussen is 15 jaar. Door de looptijd van de Concessie af te stemmen op de afschrijvingstermijn van de Bussen worden de Inschrijvers in staat gesteld een optimaal aanbod voor het Openbaar Vervoer te doen. Wij zijn het met u eens dat de Concessie voldoende flexibel moet zijn om te kunnen inspelen op de ontwikkelingen die zich gedurende een periode van 15 jaar kunnen voordoen. De Vervoerregio heeft geïnventariseerd welke ontwikkelingen zijn te voorzien en welke effect deze ontwikkelingen hebben op de Concessie. Te noemen zijn het project Amsterdam autoluw, de ontwikkeling van Havenstad en andere grote ruimtelijke ontwikkelingen, mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a Service en Smart Mobility en de ontwikkeling van zelfrijdende auto's. De conclusie is dat de Concessie voldoende mogelijkheden geeft om hierop te kunnen inspelen, onder meer met de vaste	

				Herijkingsmomenten en de verplichting van de Concessiehouder om zijn aanbod af te stemmen op de (veranderende) vraag (vervoerplicht). De Concessiehouder dient daartoe jaarlijks in verschillende plannen ook een 'doorkijk' naar de komende jaren te bieden. Daarnaast biedt de Concessie ruimte voor een Aanpassing bij onvoorziene ontwikkelingen. In het document 'Adaptiviteit in de concessie Zaanstreek-Waterland' dat als bijlage A aan deze Reactienota is toegevoegd worden enkele belangrijke, maar nog onzekere, ontwikkelingen beschreven.	
43	Persoon 7	2.3	Is het met deze lengte van concessie in dit huidige tijdgewricht niet verstandiger om fundamenteelere bijsturing mogelijk te maken i.p.v. een korte evaluatie?	Bij de voorgaande reactie is de reden voor een Concessie met de maximale looptijd van 15 jaar aangegeven. De Vervoerregio heeft daarbij afgewogen dat de voordelen van een langer lopende Concessie opwegen tegen de nadelen. Ook is toegelicht dat de concessie mogelijkheden biedt om te kunnen inspelen op voorziene en onvoorziene ontwikkelingen die zich gedurende deze periode voordoen. Daarbij geldt wel dat er vanuit het aanbestedingsrecht beperkingen gelden ten aanzien van het doorvoeren van	

				fundamentele wijzingen in lopende contracten.	
44	Persoon 7	2.3	En hoe krijgt de participatie van reizigers/bevolking daar dan vorm bij?	Participatie van Reizigers en bevolking vindt plaats via de adviezen van de Reizigers Advies Raad en de Adviescommissie Zaanstreek-Waterland. Zij geven (onder andere) advies op het Vervoerplan dat de Concessiehouder jaarlijks indient en waar hij zijn Dienstregeling op baseert. Het ontwerp-Programma van Eisen is mede tot stand gekomen na raadpleging van een groot aantal inwoners en reizigers uit de regio. De Vervoerregio onderzoekt momenteel hoe inwoners en reizigers vaker bij ontwikkelingen rond het openbaar-vervoerbeleid betrokken kunnen worden. Ook publiceert de Vervoerregio regelmatig artikelen over het openbaar vervoer op de website www.wijnemenjemee.nl.	
45	Vervoerder 1	2.3	U geeft aan dat u mogelijk overgaat tot een verlenging van de concessie indien u tevreden bent over de kwaliteit en over de staat van onderhoud van de voertuigen. Wij kunnen ons voorstellen dat wanneer u niet tevreden bent over de onderhoudsstaat van de voertuigen, de overnameregeling niet van toepassing is, maar het koppelen van het al dan niet verlengen van de concessie aan het onderhoud van de voertuigen brengt ons inziens voor inschrijvers grote	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het aanschaffen en onderhouden van het Materieel. Rekening houdend met een levensduur van het Materieel die de initiële duur van de Concessieduur (10 jaar) overschrijdt bieden wij de Concessiehouder de mogelijkheid dat de Concessie met 5 jaar wordt verlengd. Wij zullen in het Concessiebesluit opnemen dat dit een verlenging van rechtswege betreft.	

			onzekerheid met zich mee. Bent u bereid dit artikel aan te passen?	Wij begrijpen dat er onzekerheden bestaan omtrent de levensduur en het bewaken van de technische staat van het Materieel, zeker nu inzet van Zero-Emissie Materieel geëist wordt, waarvan de staat na 10 jaar nog onbekend is. Wij achten de Concessiehouder echter in de positie om met deze onzekerheden om te gaan aangezien de Concessiehouder volledig verantwoordelijk is voor zowel de keuze voor bepaalde Typen Voertuigen als de wijze van onderhoud.	
46	Vervoerder 3	2.3	De looptijd van de concessie is tien jaar met een optie om de looptijd met maximaal vijf jaar te verlengen. Wij zijn geen voorstander van een verlengingsoptie. Een verlengingsoptie geeft dusdanige onzekerheid in de business case dat de verlenging in beginsel niet meegenomen wordt in de afschrijvingstermijn van de investeringen.	Wij verwachten dat het vooruitzicht op Verlenging de marktspanning verhoogt waardoor de aanbesteding een kwalitatief en kwantitatief betere aanbidding oplevert.	
47	Vervoerder 3	2.3	Het heeft onze voorkeur dat u een looptijd hanteert van vijftien jaar. Als u daartoe niet genegen bent, dan verzoeken wij u om bij de aanbesteding eenduidig de voorwaarden voor de verlenging kenbaar te maken zodat wij weloverwogen risico's kunnen inschatten en een keus maken over de te hanteren afschrijvingstermijn.	Wij begrijpen de wens vanuit potentiële Inschrijvers voor een Concessie met een looptijd van 15 jaar, onder meer vanwege de afschrijvingstermijnen van investeringen. De Vervoerregio acht een dergelijke looptijd ook in het belang van de Reiziger omdat wij met deze termijn verwachten dat deze aanbesteding een optimaal aanbod aan Openbaar Vervoer oplevert. De Vervoerregio wil echter wel	

				een tussentijds toetsingsmoment hebben om de prestaties van de Concessiehouder te kunnen beoordelen. Alleen bij een negatieve uitkomst van de toets komt de Concessiehouder niet voor Verlenging in aanmerking. In het Bestek worden eenduidige voorwaarden voor Verlenging van de Concessie opgenomen, zodat Inschrijvers hier rekening mee kunnen houden.	
48	Persoon 7	2.4	Overgang concessie: ruim 20 jaar gebruik ik de bus tussen Purmerend en Amsterdam meerdere malen per week. Een groot issue bij iedere overgang van vervoerder was de totale chaos in de eerste weken. Buschauffeurs die de routes niet kennen, bussen die niet op komen dagen etc. Zeker nu er ook nog twee regio's worden samengevoegd, lijkt het mij verstandig om een implementatieplan te eisen van de nieuwe vervoerder. Hoe gaan ze er voor zorgen dat de overgang soepel gaat? Welke maatregelen nemen zij?	Wij delen uw zorg. Daarom verplichten we de Inschrijvers om in hun Inschrijving een Implementatieplan op te nemen. Hierin beschrijven zij op welke wijze zij procesmatig invulling zullen geven aan de periode tussen de gunning en de start van de Concessie (= implementatieperiode). Het Implementatieplan heeft tot doel minimaal te garanderen dat er geen overgangsproblemen optreden bij de start van de Concessie. De Concessieverlener toetst de kwaliteit van het Implementatieplan bij de beoordeling van de Inschrijvingen. Tijdens de implementatieperiode ziet de Concessieverlener er nauwlettend op toe dat de Concessiehouder zijn Implementatieplan adequaat uitvoert.	
49	FNV	2.4	Uitgangspunt voor de concessieverlening is dat de reiziger geen last mag hebben van de overgang van de oude afspraken naar de	Uw uitgangspunt delen wij. Het Implementatieplan zal als onderdeel van de Inschrijving worden beoordeeld. Een	

			nieuwe afspraken. Voor FNV betekent dit dat onder andere de routekennis en kennis van materieel, betalingssystemen etc. op peil wordt gebracht voor aanvang dienstregeling aan de hand van een met de OR overeengekomen plan met uitgewerkte opleidingen.	ondeugdelijk Implementatieplan is een uitsluitingsgrond. Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
50	Gemeente Amsterdam	2.5	De gemeente Amsterdam stelt een Mobiliteitsplan op voor stadsdeel Noord, hier kan eventueel uit naar voren komen dat er in de toekomst andere keuzes nodig zijn. Er is daarom behoefte aan flexibiliteit en ruimte voor bijsturing tijdens de concessie.	Wij zijn het met u eens dat er ruimte nodig is voor flexibiliteit en bijsturing. Daartoe zullen wij mogelijkheden in het Concessiebesluit opnemen. Hierbij is het uitgangspunt dat de Concessiehouder in financiële zin bevoordeeld noch benadeeld wordt. In het document 'Adaptiviteit in de concessie Zaanstreek-Waterland' (bijlage A bij deze Reactienota) wordt dit nader toegelicht.	
51	Vervoerder 3	2.5	Wij herkennen dat u als concessieverlener 'in control' wenst te zijn, en tegelijkertijd de concessiehouder en andere aanbieders de ruimte wilt geven om een stabiele, gezonde bedrijfsvoering te realiseren. Een stabiele en gezonde bedrijfsvoering komt in gevaar doordat u in het ontwerp programma van eisen bij de volgende onderwerpen de mogelijkheid openhoudt om een aanwijzing te geven: regisseurstaken, vervoerplan, dienstregeling, vormgeving van een halte, gebruik van beschikbare infrastructuur, aansluitgarantie, vergoedingsregeling,	Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de eisen te verzwaren of nadere eisen te stellen. Daar waar dit het geval is, is het Programma van Eisen aangepast. In het Concessiebesluit wordt een Artikel opgenomen waarin het middel Aanwijzing nader wordt uitgewerkt.	

			uitvoeringsplan, toegankelijkheid, materieel, comfort, duurzaamheidsplan, gebruik laadinfrastructuur door derden, reisinformatie, OV-Chipkaartsysteem, sociale veiligheid en openbaarheid informatie.		
52	Vervoerder 3	2.5	Wij willen u meegeven dat u in onze ogen alleen aanwijzingen kunt geven om aan de voorwaarden en eisen van het concessiebesluit te voldoen. Dus geen aanvullende voorwaarden of eisen kunt stellen. Bij het opstellen van de inschrijving wordt de business case gebaseerd op de voorwaarden en eisen zoals deze bekend zijn tijdens de aanbesteding. Onze bedrijfsvoering kan ernstig in gevaar komen als u van mening bent dat u aanvullende voorwaarden en eisen tijdens de concessie kunt opleggen. Samengevat geeft het ontwerp programma van eisen ons de indruk dat u eenzijdig en zonder instemming van de concessiehouder voorwaarden en eisen wilt wijzigen. Dit raakt onze bedrijfsvoering direct en is voor ons een risico. Wij willen ontwikkelingen absoluut niet in de weg staan en daarom stellen wij voor dat u de procedure voor tussentijdse herijking en aanpassing van de concessie, zoals	Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de eisen te verzwaren of nadere eisen te stellen. Daar waar dit het geval is, is het Programma van Eisen aangepast. In het Concessiebesluit wordt een Artikel opgenomen waarin het middel Aanwijzing nader wordt uitgewerkt.	

			bedoeld op pagina 15, ook toepast bij het geven van aanwijzingen.		
Hoofdstuk 3: Inspelen op de wensen van Reizigers					
53	Regioraadsleden Purmerend	3.3	Houd rekening met de verwachte groei van reizigersaantallen. Purmerend heeft een met de MRA afgestemde ambitie om in de komende 20 jaar 10.000 extra woningen bij te bouwen, waar mogelijk binnen de huidige stadsgrenzen. Deze extra bewoners (en dus reizigers) moeten in gedachten worden gehouden bij het bepalen van de eisen ten aanzien van de nieuwe concessie.	In het Programma van Eisen worden in Artikel 1 (Ontwikkelrol) de toekomstige groei en de plicht die de Concessiehouder heeft om aan te tonen hoe hij deze groei kan accommoderen aangehaald. Daarnaast heeft de Concessiehouder een vervoerplicht, conform Artikel 24 (Vervoergarantie).	
54	Gemeente Amsterdam	3.3	Uitgangspunt moet zijn dat de reiziger geen nadeel heeft van het bestaan van twee verschillende vervoerders in dit gebied. Om tot een samenhangend busnetwerk voor Noord te komen is een start gemaakt met deze samenwerking tussen GVB, EBS en Connexxion. Deze samenwerking zien wij graag verder voortgezet in de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland. Ook op het gebied van monitoring, evaluatie en doorontwikkeling. Dit vraagt ook om een stevige visie van de nieuwe vervoerder op wat de rol is van de streeklijnen in Noord: verbinden én ontsluiten.	Wij voorzien in de Concessie een regierol voor de Concessiehouder als het gaat om de afstemming van zijn diensten op die van andere concessiehouders en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Wij vragen van de Concessiehouder dus om de bestaande samenwerking met GVB voort te zetten. Bij het opstellen van dit Programma van Eisen is tevens overleg gevoerd met GVB. Ook in Amsterdam Noord is het huidige netwerk het uitgangspunt is voor de Concessie (Referentienetwerk).	
55	Gemeente Amsterdam	3.3	Deze ontwikkelingen [groei van de stad i.c.m. transitie naar duurzame en autoluwe stad] vragen om een wezenlijk andere benadering van de manier waarop we ons	Wij zijn het met u eens dat zich belangrijke ontwikkelingen zullen voordoen gedurende de looptijd van de Concessie. Daartoe zullen wij, naast de in het Programma van	

			verplaatsen. De rol van de auto in de stedelijke bereikbaarheid verandert daardoor, en openbaar vervoer vormt een belangrijk alternatief. Dit is een regionale opgave. Ook binnen Amsterdam Noord zullen inwoners in steeds mindere mate afhankelijk worden van de auto en het OV meer gaan gebruiken. We vinden het belangrijk dat het PvE voldoende inspeelt op deze groei. Dit vraagt een verdere doorontwikkeling van R-net, lerende van de lessen uit de recente evaluatie. Sommige lijnen doen het goed, anderen hebben nog niet het gewenste kwaliteitsniveau bereikt.	Eisen beschreven vervoergarantie, mogelijkheden in het Concessiebesluit opnemen. Hierbij is het uitgangspunt dat de Concessiehouder in financiële zin bevoordeeld noch benadeeld wordt. In het document 'Adaptiviteit in de concessie Zaanstreek-Waterland' (bijlage A bij deze Reactienota) wordt dit nader toegelicht.	
56	Vervoerder 1	3.3	In het PvE wordt beschreven dat consumentenorganisaties een prominente rol innemen in het toetsingsproces van de dienstverlening. Natuurlijk dienen de belangen goed te worden behartigd, echter het verdient de voorkeur, zeker gelet op de ontwikkelrol van de concessiehouder, een kader te schetsen waarbinnen de concessiehouder kan innoveren en veranderen. De lange procedures van inspraak kunnen belemmerend werken op de ontwikkelingen die gewenst zijn. Het bieden van een basis voorziening kan hierbij helpen. Het separaat kunnen ontwikkelen van nieuwe propositities, vervoerbewijzen en of lijnen verdient aandacht. Dit verlangt een andere inspraak mogelijkheid. Het uitdagen van de inschrijvende partij om te komen	De prominente rol van consumentenorganisaties in het Programma van Eisen komt voort uit de wettelijke rol van consumentenorganisaties bij het openbaar vervoer zoals vastgelegd in de Wet en het Besluit personenvervoer 2000. Artikel 31 van de Wet personenvervoer beoogt de belangen van consumenten te waarborgen via een adviesrecht van Consumentenorganisaties over de uitvoeringsdetails van het openbaar vervoer. Conform dit artikel dient de Concessiehouder advies te vragen aan Consumentenorganisaties indien hij voorstellen doet tot wijziging van de Dienstregeling, Tarieven en overige in de Concessie geregelde onderwerpen. In het Programma van Eisen wordt de wettelijke	

			met veranderende inspraak, kan helpen te komen tot ontwikkeling.	rol van de Consumentenorganisaties in acht genomen, onder meer in de vervoerplanprocedure. De Vervoerregio heeft hierbij ook rekening gehouden met werkbaarheid voor de Concessiehouder.	
57	Vervoerder 1	3.3	Gelet op de ontwikkelingen in de concessie en de ontwikkelingen van R-Net eventueel aangevuld met de komst van een spoorverbinding richting Amsterdam Noord, geniet het de voorkeur de vervoerkundige ontwikkeling bij de concessiehouder te laten. Hoe ziet de concessieverlener de rol van de concessieverlener als vervoerontwikkelaar?	Wij zien de rol van de Concessieverlener als vervoerontwikkelaar maar zeer beperkt. In de Aanbestedingsstrategie voor de concessie Zaanstreek-Waterland (zoals vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 25 april 2019) wordt onze visie op de vervoerontwikkeling beschreven. De Vervoerregio stelt kaders vast waarbinnen de Concessiehouder zijn aanbod doorontwikkelt. Voorbeelden van deze kaders zijn het Beleidskader Mobiliteit, de Lijnennetvisie 2018 en de Vervoerkundige Uitgangspunten en de vervoerplanprocedure zoals beschreven in hoofdstuk 4 van het Programma van Eisen.	
58	Vervoerder 1	3.3	Kunt u aangeven waarom u het wenselijk acht dat gegadigden data leveren aan het NDOV met betrekking tot beschikbaarheid / capaciteit?	Wij vinden het belangrijk dat zoveel mogelijk gegevens met betrekking tot het aanbod en gebruik van het Openbaar Vervoer als open data beschikbaar komen. Op die manier stellen we (markt)partijen, zowel de Concessiehouder als derden, in staat zo goed mogelijk in de informatiebehoefte van (potentiële) reizigers te voorzien.	Artikel 2
Hoofdstuk 4: Vervoerkundige eisen en wensen					

59	Reizigers Advies Raad	4.1	De Vervoerregio stelt dat reizigers vanwege hoge frequenties bereid zijn om een grotere afstand tot de halte te accepteren en wil de ontsluitingsnorm voor het netwerk oprekken naar 800 m. De RAR heeft hier grote bezwaren tegen en voelt zich gesteund door de notitie d.d. 25-4-19 aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. Hij stelt hierin dat een verdere versnelling van lijnen en het vergroten van halte afstanden in het concessiegebied relatief weinig op leveren ten opzichte van de nadelen zoals de langere afstand tot de halte.	Wij zien net als u de complexiteit van dit onderwerp. De Vervoerregio heeft de ambitie om in te zetten op het doorontwikkelen van de R-netformule op de plaatsen in het netwerk waar dit zinvol geacht wordt. Daarom hebben wij in het Programma van Eisen de vervoerplanprocedure uitgebreid, met onder andere criteria waaraan het verder ontwikkelen van R-net getoetst wordt. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota gaan wij hier nader op in.	Artikel 17
60	Adviescommissie Zaanstreek	4.1	Wij zijn verbaasd over het bepaalde in artikel 3 lid 2 (p. 22) dat in Noorderveld (dat overigens in Wormerveer ligt) en de Achtersluispolder geen OV-ontsluiting nodig is. Indien u optimaal ruimte wilt geven aan de creativiteit van een vervoerder, liggen hier kansen. Elke vervoerder weet immers dat werkgebieden een lastige markt zijn maar daar ligt juist de uitdaging. In Artikel 6 lid 1 (p. 30) doet u de vervoerder al een handreiking voor alternatieve vervoersvormen die een oplossing kunnen bieden voor situaties met een geringe vervoervraag; het is prematuur om bepaalde gebieden bij voorbaat van OV uit te sluiten. Wij verzoeken u het PvE op dit punt aan te passen.	Uw opmerking betreffende het feit dat Noorderveld in Wormerveer ligt is correct. Dit zal aangepast worden in het Programma van Eisen. Betreffende de verbinding naar Noorderveld achten wij het niet mogelijk om een logische route te ontwikkelen, omdat het industrieterrein Noorderveld uit twee losse gebieden bestaat. Deze gebieden hebben onvoldoende dichtheid van personeel en voldoet daardoor niet aan de norm. In Achtersluispolder is al eens geëxperimenteerd met het aanbieden van openbaar vervoer maar deze verbinding is bij gebrek aan reizigers opgeheven. Daarom	Artikel 3

				schrijven wij deze niet als verplichte verbinding voor. Echter staat het de Concessiehouder vrij om gebieden te ontsluiten die niet verplicht ontsloten hoeven te worden.	
61	Adviescommissie Zaanstreek	4.1	In artikel 3, lid 4 (p. 22) noemt u stralen van 400/800/1200 meter als maat voor ontsluiting. Dit criterium houdt geen rekening met barrières waardoor de loopafstand aanzienlijk meer kan bedragen, wat vooral voor kwetsbare mensen drempelverhogend werkt. Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'.	Wij zien net als u gevolgen die het hanteren van een eis gebaseerd op hemelsbrede afstand heeft, met name voor de groep Reizigers die u beschrijft. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota gaan wij hier nader op in.	
62	Adviescommissie Waterland	4.1	In artikel 3, lid 4 (p. 22) noemt u stralen van 400/800/1200 meter als maat voor ontsluiting. Dit criterium houdt geen rekening met barrières waardoor de loopafstand aanzienlijk meer kan bedragen, wat vooral voor kwetsbare mensen drempelverhogend werkt. Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'. Ook spreken wij 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.	Wij zien net als u gevolgen die het hanteren van een eis gebaseerd op hemelsbrede afstand heeft, met name voor de groep Reizigers die u beschrijft. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota gaan wij hier nader op in. Het oprekken van loopafstanden waar u over spreekt zal niet gebeuren zonder de vervoerplanprocedure te doorlopen. Hierin dient de Concessiehouder per voorgestelde wijziging de gevolgen voor diverse groepen Reizigers, maar ook voor de totale bezetting te omschrijven voor deze wijzigingen vastgesteld worden.	

63	Regioraadsleden Purmerend	4.1	Houd de loopafstand tot een bushalte zoveel mogelijk op maximaal 400 meter. Eén van de redenen voor het succes van het busvervoer in Purmerend is de fijnmazigheid van het netwerk. De bewonersraadpleging geeft een wisselend beeld bij de afweging tussen snelheid, frequentie en loopafstand, maar vergroting van de loopafstand zorgt voor stijging van deur-tot-deur reistijd.	De Concessiehouder dient het Referentienetwerk, gebaseerd op het huidige netwerk, te blijven bedienen. Ten opzichte van de huidige situatie vervallen er in het Referentienetwerk geen haltes in Purmerend. Gedurende de looptijd van de Concessie mag de Concessiehouder voorstellen doen om Haltes op een andere wijze te bedienen of Haltes te laten vervallen. Conform de Vervoerplanprocedure (Artikel 17) gebeurt dit nooit zonder overleg met de Wegbeheerder.	
64	Persoon 2	4.1	De buurtbus lijn 416 in Middenbeemster ziet dat een deel van zijn reizigers niet meer meegaat, omdat zij met lijn 305 reizen, ondanks het belachelijke feit dat lijn 305 tussen Middenbeemster De Buurt en Purmerend Tramplein nergens mag stoppen!	Uw opmerking bevestigt onze ervaring dat behoeften van reizigers verschillen. Beide lijnen voorzien in andere behoeften. Terwijl, enerzijds, lijn 305 voorziet in een behoefte voor reizigers die snel uit De Rijk en/of Middenbeemster naar Purmerend en Amsterdam willen reizen, voorziet, anderzijds, de Buurtbus in de behoefte aan ontsluiting binnen de Beemster.	
65	Persoon 2	4.1	Er moet weer een bus komen vanuit Middenbeemster die de scholen in Purmerend en het treinstation rechtstreeks bedient.	Wij nemen kennis van uw wens. Gelet op de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden en de opbrengstverantwoordelijkheid die de Concessiehouder heeft, bieden wij de Concessiehouder de ruimte om zelf een afweging te maken of en hoe hij invulling geeft aan deze wens.	

66	Persoon 14	4.1	er is geen duidelijkheid over welke afstand van een woonwijkje acceptabel is t.o.v. het OV.	In hoofdstuk 2 van deze Reactienota geven wij toelichting op de eisen die wij stellen ten aanzien van de afstand tot de Halte.	
67	Gemeente Oostzaan	4.1	U noemt stralen van 400/800/1200 meter als maat voor ontsluiting. Dit criterium houdt geen rekening met barrières waardoor de loopafstand aanzienlijk meer kan bedragen. Vooral voor kwetsbare doelgroepen werkt dit drempelverhogend. Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'.	Wij nemen uw verzoek niet over. Wij verwijzen u voor de achtergrond van deze afweging naar hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
68	Gemeente Wormerland	4.1	U noemt stralen van 400/800/1200 meter als maat voor ontsluiting. Dit criterium houdt geen rekening met barrières waardoor de loopafstand aanzienlijk meer kan bedragen. Vooral voor kwetsbare doelgroepen werkt dit drempelverhogend. Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'.		
69	Burgerplatform Zaanstad	4.1	1 - Nieuwe wijken ontstaan de komende jaren. Pas bij 1000 inwoners wordt de nieuwe wijk bediend met een halte. Het Burgerplatform Zaanstad vraagt al bij 300 inwoners een Openbaar Vervoersmogelijkheid.	Uw suggestie nemen wij over. Gebieden in ontwikkeling, waar plannen zijn vastgesteld die binnen afzienbare termijn leiden tot de inwoneraantallen en bevolkingsdichtheid zoals beschreven in Artikel 3 dienen al met Openbaar Vervoer ontsloten te worden vanaf het moment dat zij 250 inwoners tellen. Deze eis is toegevoegd aan het Programma van Eisen.	Artikel 3

70	Burgerplatform Zaanstad	4.1	3 - Sommige wijken worden niet bediend met haltes of vervoer zoals afgesproken. Het is de vervoerder toegestaan maximaal 5% van het bedieningsgebied niet te bedienen. Wij willen dat de criteria waaronder een vervoerder die 5% kan hanteren, goed beschreven zien.	Artikel 3 van het Programma van Eisen bevat de eisen die aan de ontsluiting van het Concessiegebied gesteld worden. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota lichten wij de ontsluitingsnormen toe.	
71	FNV	4.1	Winkelcentra, bejaardenhuizen, ziekenhuizen, zorgcentra, sportvelden etc. moeten aan een bus route liggen en de haltes op loopafstand hebben, bij voorkeur voor de deur maar maximaal 300 meter loopafstand tussen halte en ingang. Dit moet een belangrijk onderwerp zijn tijdens het overleg tussen concessieverlener en concessiehouder over het Vervoersplan.	Wij zien net als u gevolgen die het hanteren van een eis gebaseerd op hemelsbrede afstand heeft, met name voor de groep Reizigers die u beschrijft. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota gaan wij hier nader op in. Het wijzigen van bediening van de Haltes zal niet gebeuren zonder de vervoerplanprocedure te doorlopen. Hierin dient de Concessiehouder per voorgestelde wijziging de gevolgen voor diverse groepen Reizigers, maar ook voor de totale bezetting te omschrijven voor deze wijzigingen vastgesteld worden.	
72	FNV	4.1	Voordat het Vervoersplan wordt vastgesteld is overleg tussen concessiehouder en zijn medewerkers op zijn plaats. De concessiehouder toont dan ook schriftelijk aan de concessieverlener aan dat hij overleg heeft gevoerd met zijn medezeggenschap over het Vervoersplan.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	

73	Van der Valkhotel Oostzaan-Amsterdam	4.1	[Verzoek van Van der Valkhotel Oostzaan-Amsterdam om in contact te treden met Vervoerregio/Concessiehouder over de mogelijkheid om het Van der Valk hotel met openbaar vervoer te ontsluiten]	U vraagt ons om u in contact te brengen met de nieuwe Concessiehouder. Dit is mogelijk zodra de Concessie gegund is. Wij willen nu ook inhoudelijk ingaan op uw wens om door Openbaar Vervoer ontsloten te worden. Het Werkgebied waarin het Van der Valk hotel Oostzaan ligt voldoet niet aan de ontsluitingnormen zoals geformuleerd in Artikel 3. De Concessiehouder wordt dus niet verplicht daar Openbaar Vervoer aan te bieden maar gelet op de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden, heeft de Concessiehouder de ruimte om zelf een afweging te maken of en hoe hij invulling geeft aan deze wens.	
74	Adviescommissie Zaanstreek	4.2	Wij juichen het toe dat u onderscheid maakt naar knooppunten en subknooppunten (p.25). Gelet op de overstapmogelijkheden en de hiërarchie in het OV-netwerk doen wij de suggestie Koog aan de Zaan station bij de subknooppunten onder te brengen en Zaandam de Vlinder bij de knooppunten.	Deze suggesties kunnen niet overgenomen worden, vanwege het feit dat dit problemen kan opleveren met de bedieningsperioden voor de eerste Rit.	
75	Adviescommissie Zaanstreek	4.2	De gemeente Zaanstad ondergaat de komende jaren, gedurende de looptijd van de nieuwe concessie, een metamorfose met weerslag ook op het openbaar vervoer. Voor de ontwikkeling van het centrum van Zaandam is het beter om regionale bussen	Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een lijnennet te ontwikkelen. De halte Vinkenstraat is een van de belangrijkste haltes in Zaanstad, alsmede een toegangspoort tot het centrum van	

			niet meer over de route Peperstraat-Vinkenstraat te laten rijden. Wij verzoeken u het PvE op dit punt aan te passen.	Zaandam. 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.	
76	Adviescommissie Zaanstreek	4.2	Wij zijn verontrust dat de haltes van lijn 69 van station Zaandam tot Wormerveer niet meer verplicht gesteld worden met het argument dat deze lijn parallel aan de spoorlijn loopt. Nog afgezien van het feit dat de treinverbinding nogal eens uitvalt, is met vijf haltes tussen station Zaandam en Wormerveer de bereikbaarheid van deze opstappunten veel beter dan van slechts twee NS-stations en dat tevens tegen een voordeliger tarief. Bovendien is het vreemd dat de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans wel als (sub)knooppunten worden genoemd, maar dan niet door een bus worden bediend. Daarom verzoeken wij u dringend deze haltes in stand te laten.	In het Programma van Eisen wordt de verplichte bediening van deze Haltes niet geëist. Dit vanwege het feit dat deze verbinding een parallelle verbinding is. Als zodanig is opgenomen dat de Concessiehouder niet verplicht is deze verbinding te bieden. Echter, door de wegen wel op te nemen in het Convenant Beschikbare Infrastructuur, geeft de gemeente een Concessiehouder wel de mogelijkheid deze verbinding terug te leggen, indien de Concessiehouder deze verbinding wil ontwikkelen. Betreffende het verschil in Tarief tussen de trein en de bus is de Vervoerregio momenteel in gesprek met de NS over de mogelijkheid tot tariefintegratie, waarbij wij er naar streven dat reizen op deze verbinding reizen per trein niet duurder uitvalt dan reizen per bus.	
77	Adviescommissie Waterland	4.2	De gemeente Beemster vraagt de huidige verbinding met het centrum van Purmerend	Het Referentienetwerk dat geëist wordt gaat uit van het huidige aanbod. Zodoende	

			te behouden. Deze wordt goed gewaardeerd.	zal de huidige verbinding tussen de gemeente Beemster en het centrum van Purmerend behouden blijven.	
78	Adviescommissie Waterland	4.2	In de memo van 14 juni geeft u met betrekking tot de verbinding met Amsterdam CS aan dat de vervoerder het zelfde aantal ritten mag aanbieden als in de huidige situatie. Ook staat het de vervoerder vrij om minder ritten naar CS aan te bieden. De adviescommissie vindt deze formulering te vrijblijvend. Wij dringen er bij u op aan om als eis op te nemen dat het aantal ritten naar Amsterdam CS vanuit Waterland tenminste gelijk blijft aan het huidige aantal ritten in 2019 (temeer omdat de regio Waterland geen rechtstreekse treinverbinding heeft met Amsterdam CS). Dit doet recht aan de verkregen informatie uit reizigers enquêtes en uit data van vervoerde reizigers.	Het huidige aantal Lijnen dat naar Amsterdam Centraal Station rijdt vanuit Gemeente Edam-Volendam wordt behouden, naar aanleiding van de aangenomen motie van Edam-Volendam in de Regioraad van 9 juli 2019. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het feit dat Edam-Volendam e.o. geen treinstation heeft. Dit is aangepast in het Programma van Eisen. Deze aanpassing wordt toegelicht in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	Artikel 8
79	Adviescommissie Waterland	4.2	De gemeente Purmerend vraagt met klem aandacht voor de wens, die ook uit de verschillende inspraakopties naar voren kwam, van een ringlijn of stadsbus tussen de wijken en belangrijke lokale verbindingen. Het busvervoer van en naar andere delen in Purmerend wordt door de (potentiële) reiziger met een onvoldoende beoordeeld. Ook vanuit de inzet tot verminderen van de automobiliteit en stimuleren van duurzame	Het verbeteren van de verbindingen binnen Purmerend nemen wij als wens over. Deze wens is, net als de andere wensen, verwijderd uit het Programma van Eisen maar zal wel mee worden genomen in de aanbestedingsprocedure. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	

			vervoersoplossingen is dit een gewenste ontwikkeling. 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. De adviescommissie hecht ook grote waarde aan de mening van de reizigers, vandaar dat we hier extra aandacht voor vragen.		
80	Adviescommissie Waterland	4.2	Ook vraagt het specifieke aandacht, zoals door het college van B&W 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. Deze twee aspecten zijn in de verschillende inspraakopties met een ruime onvoldoende beoordeeld.	Het verbeteren van de verbindingen binnen Purmerend nemen wij als wens over. Deze wens is, net als de andere wensen, verwijderd uit het Programma van Eisen maar zal wel mee worden genomen in de aanbestedingsprocedure. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota. Binnen de Beemster zijn verschillende Trajecten onderdeel van het Referentienetwerk. Binnen het Referentienetwerk krijgt de Concessiehouder de vrijheid om een lijnennet te ontwikkelen dat aansluit bij de wensen van de Reizigers.	
81	Adviescommissie Waterland	4.2	In de memo van 14 juni is, door de Vervoerregio, onder punt 1 "Purmerend" niet aangegeven dat de gemeente Purmerend extra aandacht vraagt voor de bereikbaarheid van het centrum per bus 's	Het verbeteren van de verbindingen binnen Purmerend nemen wij als wens over. Deze wens is, net als de andere wensen, verwijderd uit het Programma van Eisen maar zal wel mee worden genomen in de	

			avonds en in het weekend. Dit aspect behoort tot de belangrijkste aanbevelingen zoals door het college van B&W verwoord in een brief van 18 april 2019 aan de Vervoerregio. De adviescommissie verzoekt u om deze wens toe te voegen aan artikel 4.2.4.4.	aanbestedingsprocedure. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
82	Adviescommissie Waterland	4.2	De gemeente Waterland geeft aan dat de directe busverbinding, in de spits, naar Marken gehandhaafd moet blijven. In uw reactie heeft u aangegeven dat dit in paragraaf 4.2.4.4. is verwoord als wens. Wij adviseren u om dit als eis op te nemen.	Om de Concessiehouder voldoende ontwikkelruimte te bieden valt de directe busverbinding, in de Spitsperioden, naar Marken onder de wensen. In de winnende Inschrijving zal blijken of deze verbinding aangeboden zal worden. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
83	Adviescommissie Waterland	4.2	In artikel 4.2.6 staat dat de buurtbus wordt gecontinueerd op basis van een vaste dienstregeling. Dit is in lijn met de wensen van de gebruiker in de landelijke gebieden (zoals de Zeevang, de Beemster en Waterland) die de voorkeur geven aan een vaste dienstregeling ten opzichte van een bus "op afroep".	Wij nemen kennis van uw opmerking.	
84	Adviescommissie Waterland	4.2	Scholierenlijnen worden niet verplicht gesteld. Wij verzoeken u om op te nemen dat op de uitloper in de lijn 376 naar De Rijp ook in de middagperiode enkele ritten worden aangeboden voor scholieren.	Scholierenlijnen worden in het Programma van Eisen niet verplicht gesteld. Indien de lijn in de middagperiode wordt aangeboden voor scholieren, wordt deze zodoende ook een Scholierenlijn, waardoor deze Lijn niet verplicht gesteld kan worden.	

				Desalniettemin kan het gebruik van de Lijn wel aanleiding zijn voor de Concessiehouder om 's middags een Rit door te laten rijden naar De Rijp.	
85	Regioraadsleden Purmerend	4.2	Optimaliseer busvervoer naar Amsterdam en de aansluiting op de Noord/ Zuidlijn, maar behoud ook de rechtstreekse verbinding met Amsterdam CS. Het busvervoer naar Amsterdam wordt nu met een ruime voldoende beoordeeld. De buslijnen 305 en 306 bieden nog een directe verbinding met CS, waarvan intensief gebruik wordt gemaakt. Wel zijn er klachten over de overstap in IJpendam voor de vele reizigers die daar overstappen op één van de lijnen naar CS. Uit de bewonersraadpleging blijkt een grote behoefte aan het behoud van minimaal de twee huidige rechtstreekse lijnen naar CS, conform de geldende lijnennetvisie.	Het Programma van Eisen houdt zich aan de Lijnennetvisie 2018 met betrekking tot de lijnen die naar Amsterdam rijden. Binnen het kader dat wordt gesteld in het Programma van Eisen betreffende het doorrijden naar Amsterdam Centraal Station staat het de Concessiehouder vrij om zijn netwerk op te zetten.	
86	Regioraadsleden Purmerend	4.2	De stoptrein (2x per uur naar Schiphol via Sloterdijk) is hiervoor geen alternatief, aangezien dat een langere reistijd én een lastige overstap bij wisseling van terminal in Sloterdijk oplevert.	Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan.	
87	Regioraadsleden Purmerend	4.2	Lokale bereikbaarheid binnen Purmerend (tussen bepaalde wijken/voorzieningen) moet beter. Het busvervoer binnen Purmerend wordt met een onvoldoende beoordeeld. Bij de verschillende	Het verbeteren van de verbindingen binnen Purmerend nemen wij als wens over. Deze wens is, net als de andere wensen, verwijderd uit het Programma van Eisen maar zal wel mee worden genomen in de	

			inspraakvormen werd regelmatig gevraagd naar een ringlijn of een stadsbus tussen de wijken en belangrijke lokale bestemmingen: het centrum, het NS station, het Dijklander ziekenhuis en de wijkwinkelcentra. Daarnaast was er veel behoefte aan een betere bereikbaarheid 's avonds en in het weekend van en naar het centrum. Weliswaar is een zin opgenomen als wens in het concept PvE, maar we gaan er vanuit dat in het bestek fors op dit aspect gescoord kan worden, zodat de kans groot wordt dat de vervoerders dit aspect adequaat zullen meenemen in hun aanbidding.	aanbestedingsprocedure. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
88	Persoon 5	4.2	Wij (mijn moeder en ik) willen graag een rechtstreekse busverbinding naar Wijk aan Zee en een busverbinding naar Purmerend.	Wij nemen kennis van uw wens. Door de gemeente Beverwijk is een onderzoek uitgevoerd naar, onder anderen, het doortrekken van lijn 59 vanuit de Zaanstreek naar Wijk aan Zee. De bevindingen hiervan zijn dat de voordelen van het doortrekken van de lijn naar Wijk aan Zee niet opwegen tegen de nadelen van de verslechterde aansluitingen op Beverwijk. Op grond van deze bevindingen is er geen aanleiding om een busverbinding naar Wijk aan Zee in het Programma van Eisen op te nemen.	
89	Persoon 14	4.2	Ik wil dat dit ((het feit dat) West-Knollendam (het uiterste Noorden van Zaanstad, 465 bewoners) helaas geen OV	In het Referentienetwerk staan geen verbindingen die van station Wormerveer, naar Alkmaar en/of Purmerend (via West-	

			heeft – zelfs geen buurtbus - en de loopafstand naar de dichtstbijzijnde bushalte (Cor Bruijnweg Wormerveer) 44 minuten lopen is!) verandert en heb hiertoe 2 voorstellen: [...] 2. Een buslijn van station Wormerveer, naar Alkmaar (valt buiten onze regio) en/of Purmerend.	Knollendam) gaan. Echter staat het de Concessiehouder vrij om deze verbindingen aan te bieden door de ontwikkelruimte die de Concessiehouder geboden wordt.	
90	Persoon 9	4.2	Zoals uit de tabel op pag. 133 en het kaartje op pag 24 blijkt wordt een groot deel van Oostzaan, met name het noordelijk deel ervan, niet ontsloten. Daar ben ik teleurgesteld in. [Voor mijzelf is] de dichtstbijzijnde bushalte een kleine 4 km (!) bij ons vandaan. Voor mijzelf niet zo'n groot probleem, maar voor bijvoorbeeld mijn bejaarde ouders en vele anderen die ons zouden willen bezoeken wel. Zonder auto is dat bijna ondoenlijk. Nu wonen wij tamelijk landelijk en afgelegen, dat is een keuze natuurlijk, maar zoals uit het kaartje op pag 24 blijkt, wordt het hele gebied ten noorden van het centrum van Oostzaan niet ontsloten; ook niet de vele nieuwe wijken en woningen die rond het noordeinde gebouwd worden (De Haal/De Heul/Noordeinde: ruim 1600 inwoners, zoals uit pag 133 blijkt). Er is een	Wij hebben begrip voor uw situatie. De Vervoerregio kan geen openbaar vervoer bekostigen dat het gehele grondgebied van de Vervoerregio volledig bestrijkt en daarom worden ontsluitingsnormen gesteld, onder andere op basis van de bevolkingsdichtheid. Wij lichten deze normen toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota. Inwoners van De Haal die geen eigen middelen voor vervoer beschikbaar hebben kunnen een beroep doen op de Belbus Oostzaan. Hiervoor gelden wel bepaalde voorwaarden. Informatie hierover vindt u op de website www.belbusoostzaan.nl.	

			school (Noorderschool) op de Haal, een manege; Langs het hele lint over een afstand van meer dan 4 km staan woningen, en is er nog een 'kern' bij de stationsstraat. wordt allemaal niet ontsloten. In het kaartje op pag. 24 is te zien dat er een groot 'gat' zit en OV aanbod tussen zaandam (i/h westen) en Landsmeer/Den IJp (i/h oosten). Het treinspoor komt er vlak langs, maar ook hiervoor geldt: geen halte in Oostzaan. In een tijd dat men mensen het liefst de auto uit wil hebben en meer duurzame oplossingen van reizen wil bieden is het erg teleurstellend dat bij een herziening cq nieuwe aanbesteding van het OV een heel gebied nog altijd niet ontsloten wordt, er geen verbetering is, zodat men er alleen met de auto kan komen (voor mijn bejaarde ouders binnenkort geen optie meer). Graag zou ik verzoeken of het ontsluiten van dit gebied heroverwogen zou kunnen worden; het zou al een hele uitkomst zijn zou er slechts kleine bus enkele malen per dag Oostzaan centrum met het noorden van Oostzaan en Purmerend verbinden.		
91	Persoon 6	4.2	Graag zou ik aan de lijst met haltes welke de vervoerder moet bedienen met ontsluitende lijnen enkele haltes willen toevoegen, omdat sommige buslijnen nu enkele nodeloze, vertragende lusroutes rijden, die kunnen versneld worden, als	Het Programma van Eisen gaat van het Referentienetwerk uit, waarin de Haltes vanuit de huidige concessies worden behouden. Bij het bepalen van de ontsluitingsnorm hanteren wij het uitgangspunt dat het Openbaar Vervoer	

			enkele weinig gebruikte haltes worden opgeheven. Daarom zou ik het liever als volgt willen formuleren: De vervoerder moet alle bestaande haltes bedienen, die verder dan (300 of 400 of 500) meter van een bediende halte vandaan liggen. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan zou ik aan die lijst met uitzonderingen graag de volgende haltes willen toevoegen (die dus niet bediend hoeven te worden):* Landsmeer West: haltes Scheepsbouwersweg, Postweg, Greijenbeek; * Volendam Noord: haltes Morseweg en Kimsterweg; * Zaandijk: Valkstraat, Koperslagerstraat (omdat de centraler gelegen halte Witteveerstraat daar dichtbij ligt)	bereikbaar is voor allen die daar gebruik van willen maken. In hoofdstuk 2 van deze Reactie wordt dit nader toegelicht. Wij kiezen daarom niet om de afstand tussen de Haltes voor te schrijven, maar de norm te hanteren dat een Halte 90% van de adressen binnen een bepaalde straal bedient (dit staat beschreven in Artikel 3). Gedurende de Concessie zal de Concessiehouder voorstellen kunnen doen om de bediening van Haltes te wijzigen. Dit wordt geregeld in de vervoerplanprocedure.	
92	Persoon 10	4.2	Gaarne U aandacht voor het op nieuw aanbesteden van vervoer in Zaanstad. Daarbij zou ik u willen vragen bus 76 Koog aan de Zaan te handhaven en met name de bushalte voor het complex Parkzicht dat is voor een senioren complex met 85 woningen waarvan meer dan de helft boven de tachtig jaar is. Aangezien er geen goede winkelvoorziening is zijn wij aangewezen op het centrum Zaanstad en het station aldaar.	De Concessiehouder moet alle trajecten die onderdeel zijn van het Referentienetwerk bedienen. Het Referentienetwerk is in de basis hetzelfde netwerk als het huidige. In het Referentienetwerk blijft ook het traject langs het complex Parkzicht (halte Stationsstraat) gehandhaafd.	
93	Persoon 10	4.2	Ook is in het verleden gebeurd dat bus 67 de route Botermarkt en Vinkenstraat niet meer neemt. Dat waren haltes voor degen die slecht ter been zijn heel jammer en daarbij ook zal het de winkels aan klandizie	Het Referentienetwerk, en de daarbij behorende routes van de buslijnen, wordt mede bepaald door de Beschikbare Infrastructuur. In geval van lijn 67 wordt de route Vinkenstraat niet genomen,	

			schelen. Ik wil U vragen daar aandacht aan te willen besteden.	aangezien deze route niet (meer) valt onder de voor Openbaar Vervoer beschikbare wegen.	
94	Persoon 3	4.2	Voor 22 juli 2018 ging bus 315 rechtstreeks naar Amsterdam CS. Nu alleen nog naar Metro station Noord en dit kost 10 à 12 minuten meer reistijd met de metro 52. Purmerend en Volendam/Edam hebben wel directe verbindingen zij het op bepaalde lijnen. Voor zover ik na kan gaan is alleen bus 316 een e-bus dus diesel/benzine bussen komen ook nog in Amsterdam. Kan u het voor elkaar krijgen dat Monnickendam hoe dan ook weer een rechtstreekse verbinding krijgt?	Wij nemen kennis van uw opmerking. Gelet op de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden, heeft de Concessiehouder de vrijheid om binnen hetgeen voorgeschreven is het OV-netwerk te bepalen. Dit geldt ook voor het Traject Monnickendam-Amsterdam Centraal Station. De Lijnen die vanuit Edam-Volendam naar Amsterdam Centraal Station rijden halteren bij Monnickendam, Halte Bernardbrug. In elk geval de eerste twee jaren van de Concessie zullen, indien er vanuit Marken of vanaf Monnickendam, Halte Grote Kerk geen rechtstreekse bus naar Amsterdam Centraal Station rijdt, op halte Bernardbrug twee rechtstreekse Lijnen naar Amsterdam Centraal Station halteren. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast na een motie in de Regioraad van 9 juli 2019.	Artikel 8
95	Persoon 7	4.2	Aansluiting Amsterdam Centraal: eerlijk gezegd ben ik verbaasd dat er in het programma van eisen een zin staat dat het de ambitie is om het aantal verbindingen op Amsterdam Centraal te verminderen (p.27) , terwijl er vanuit de enquête en de panels heel duidelijk blijkt dat een hoogfrequente	Hierbij volgt het Programma van Eisen het in 2015 vastgestelde document 'Lijnennetvisie 2018' van de Vervoerregio Amsterdam. De Lijnennetvisie stelt dat paralleliteit vermeden moet worden. Daarom stelt het Programma van Eisen beperkende eisen met betrekking tot het	

			rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal zeer hoog op het wensenlijstje staan. Waarom wordt die keuze voor dat uitgangspunt gemaakt? En waarom wordt het aantal rechtstreekse lijnen vanuit Edam, Purmerend en Zaandam gemaximeerd op twee?	aantal Ritten naar Amsterdam Centraal Station. Deze keuze wordt nader toegelicht in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
96	Persoon 11	4.2	De strikte eis van maximaal 40% ritten per dag naar CS uit art. 4.3.2.1 is derhalve veel te dwingend voor de concessiehouder en voor de reizigers en dus ongewenst. Hij kan bovendien niet de externe factoren beïnvloeden om dat doel beter te kunnen bereiken. Bovendien wordt met maximaal twee lijnen per corridor, die zijn toegestaan, een deel van de reizigers ernstig in zijn keuze belemmerd!	Hierbij volgt het Programma van Eisen het in 2015 vastgestelde document 'Lijnennetvisie 2018' van de Vervoerregio Amsterdam. De Lijnennetvisie stelt dat paralleliteit vermeden moet worden. Daarom stelt het Programma van Eisen beperkende eisen met betrekking tot het aantal Ritten naar Amsterdam Centraal Station. Deze keuze wordt nader toegelicht in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
97	Persoon 11	4.2	Een belangrijke reden voor het achter blijven van de aantrekkelijkheid van de overstap in Noord, wordt veroorzaakt door de zeer beperkte voorzieningen in en rond de stationshal (er zijn niet eens banken om de komst van je bus af te wachten), waar je 's avonds met een wachttijd van 29 minuten geconfronteerd wordt, als je bus net weg is. Er is geen roltrap van het perron naar beneden naar de stationshal. Er is geen toezicht en er zijn geen winkels open na 21.00 uur. Ook in de spits kan M52 niet vaker dan eenmaal per 6 minuten rijden, vanwege de enkelvoudige aanlanding op	Wij herkennen uw reactie en zijn ons bewust van het belang van aantrekkelijke voorzieningen op dit voor de Concessie zo belangrijke Knooppunt. De Vervoerregio spant zich, met de verschillende belanghebbenden, in om de voorzieningen op Station Noord te verbeteren.	

			station Zuid. De voortekenen met de vertragingen bij de Zuidasplannen en het nieuwe metro beveiligingssysteem zullen de komende tien jaren naar verwachting daarin niet veel verandering brengen. Kortom de gebrekkige voorzieningen blijven vooralsnog in stand. Dat alles maakt je reis via Noord er niet aantrekkelijker op. Zeker niet voor ouderen en minder validen.		
98	Persoon 11	4.2	Zowel op de huidige lijn 306 en lijn 314 naar CS hebben regelmatig in de weekeinden en in de ochtendspits te leiden onder overbelasting door een te groot reizigersaanbod. Deze problemen kunnen nu alleen met de inzet van gelede bussen worden opgelost. Geen structurele oplossing. Met drie lijnen per corridor zou al een betere aanpassing aan de vervoersvraag kunnen worden bereikt, zie het voorstel, dat ik in 2016 aan de Regioraad heb voorgelegd met bijgaand Waterlandsche busnet. Als het reizigersbelang te allen tijde voorop staat, dan moet het ook toekomst bestendig zijn.	Wij laten de keuze voor de bediening van Amsterdam Centraal Station grotendeels bij de Concessiehouder. Hij dient de inzet van zijn Materieel af te stemmen op het verwachte aantal Reizigers. Een nadere toelichting op onze keuze vindt u in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
99	Gemeente Oostzaan	4.2	Wij onderschrijven de nachtverbinding tussen Amsterdam en Oostzaan en de wensen voor uitbreiding in de overige nachten alsmede een hogere frequentie.	Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan.	
100	Gemeente Wormerland	4.2	Waarbij wij de volgende aanvulling doen naar aanleiding van afstemming met de	Het Traject tussen Wormerland en Wormerveer NS-station is onderdeel van	

			contactcommissie Zaanstreek. We onderschrijven de zorg dat lijn 69 niet meer verplicht gesteld wordt. Dit kan gevolgen hebben bij de keuzes die de vervoerder maakt voor lijn 67. Het is voor Wormerland uitermate belangrijk dat een directe verbinding met Zaanstad behouden blijft. Daarom spreken wij onze zorgen hierbij uit.	het Referentienetwerk en dient te worden aangeboden. Het is de ontwikkelvrijheid van de Concessiehouder om de Lijnen die dat Traject bedienen door te trekken richting Zaandam. Wij lichten het niet langer verplicht stellen van bediening van deze haltes toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
101	Gemeente Wormerland	4.2	Als gemeente binnen de Metropoolregio Amsterdam onderschrijven wij het belang van een goede ov-bereikbaarheid van onze gemeente in de regio. Het behoud van een goede busverbinding van en naar Station Wormerveer (Zaanstad) en Purmerend is van belang voor veel van onze inwoners. Met name voor onze kwetsbare doelgroepen is het essentieel het huidige aanbod te behouden, alsmede als duurzaam alternatief ten opzichte van de auto.	Het huidige lijnennet geldt als uitgangspunt voor de Concessie. Als zodanig zullen de verbindingen naar Wormerveer en Purmerend behouden blijven.	
102	Gemeente Wormerland	4.2	Wij ondersteunen dan ook het gedachtengoed om op termijn over te gaan naar Zero Emissie Bussen. Dit mag echter niet ten koste gaan aan de verbinding van onze kernen met onze buurgemeenten.	Alle Trajecten naar de buurgemeenten van Wormerland maken onderdeel uit van het Referentienetwerk en moeten worden bediend.	
103	Gemeente Wormerland	4.2	Naar verwachting zal de leeftijdscategorie van 65 jaar en ouder de aankomende jaren aanzienlijk toenemen. Binnen deze leeftijdscategorie zijn de meesten afhankelijk van goed streekvervoer. Niet alleen vanwege de verminderde (fysieke)	De Concessiehouder moet alle trajecten die onderdeel zijn van het Referentienetwerk bedienen. Het Referentienetwerk is in de basis hetzelfde netwerk als het huidige. In het Referentienetwerk blijft ook het Traject tussen Purmerend en Wormerland (dat de	

			mobilititeit maar ook omwille van het tegengaan van eenzaamheid. Goed streekvervoer dat in ieder geval onze kernen Wormer, Jisp en Neck verbindt met Purmerend en Zaanstad (Wormerveer) vergroot de vitaliteit van inwoners en de kern als geheel. Het komt de leefbaarheid van de kleine kernen ten goede. Wij verwachten een passende busverbinding voor onze kernen Wormer, Jisp en Neck waarin een goed openbaar vervoer gewaarborgd wordt.	kernen Wormer, Jisp en Neck ontsluit) bestaan.	
104	Gemeente Edam-Volendam	4.2	Wij zijn blij met de terugkoppeling vanuit de Vervoerregio op de opmerkingen die gemaakt zijn en dat deze meegewogen zijn bij het opstellen van het ontwerp-Programma van Eisen. Wij willen nog enige flexibiliteit in het Programma van Eisen met betrekking tot het maximaliseren van het aantal buslijnen (2 per gebied) en busritten (maximaal 40%) naar het Centraal Station. We zien een mismatch tussen de verdeling en de (grote) vraag van de reizigers in onze gemeente om naar Amsterdam CS te reizen, zoals meerdere enquêtes onder gebruikers en verkregen reizigersdata hebben aangetoond. Omdat de reizigersdata e.e.a. aantoon kan het zijn dat de vervoerder vanwege het verder verbeteren van reizigerstevredenheid maar ook om	Wij danken u voor uw positieve reactie. Naar aanleiding van de motie die is aangenomen tijdens de Regioraad van 9 juli 2019 zal het huidige aantal Lijnen van Edam naar Amsterdam Centraal Station gelijk blijven. Deze eis is opgenomen in het Programma van Eisen.	Artikel 8

			economische redenen meer lijnen/ritten rechtstreeks van Edam-Volendam naar CS wij toevoegen, wat goed is voor de totale concessie en reizigerstevredenheid, maar door de huidige maximalisering onmogelijk wordt gemaakt. Wij zien graag dat daar in het Programma van Eisen rekening mee wordt gehouden.		
105	Burgerplatform Zaanstad	4.2	4 - Halte uitvaartcentrum Vincent van Goghweg, Zaandam, moet blijvend worden bediend. Een dergelijke voorziening dient met Openbaar Vervoer bereikbaar te zijn.	De bediening van de Halte Vincent van Goghweg, Zaandam nemen wij als wens over. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
106	Burgerplatform Zaanstad	4.2	5 - Lijn 69, die nu niet als eis wordt gesteld in het PvE, zou wel als eis moeten worden gesteld. In het PvE (blz28) staat dat alle haltes die niet aan een verbindende lijn liggen met een ontsluitende lijn worden bediend. Maar lijn 69 is de enige rechtstreekse vervoersverbinding vanuit Zaanstad Noord naar het ziekenhuis in Zaandam. Een dergelijke belangrijke maatschappelijke voorziening dient met Openbaar Vervoer goed bereikbaar te zijn. Deze buslijn mag niet verdwijnen of geknipt worden.	De haltes van de huidige lijn 69 die parallel en op korte afstand van de spoorlijn Zaandam-Wormerveer liggen hoeven in het Programma van Eisen niet verplicht bediend te worden. De Concessiehouder dient het Zaans Medisch Centrum met maximaal 1 overstap bereikbaar te maken vanuit elk te ontsluiten Woongebied in Zaanstad (conform Artikel 3), gelet op het belang van deze voorziening voor de inwoners. De Concessiehouder kan er voor kiezen om de verplicht te ontsluiten Woongebieden Oud West en Schilders- en Waddenbuurt rechtstreeks met het Zaans Medisch	

				Centrum te verbinden, maar kan ook anders besluiten. Dit valt binnen de ontwikkelruimte die de Concessiehouder heeft.	
107	Eilandraad Marken	4.2	Recentelijk is op Marken in het kader van een maatschappelijke stage een OV-enquete onder jongeren van 12-25 jaar gehouden. Hieruit kwamen de volgende wensen naar voren: a. Een nachtbus op vrijdag en/of zaterdag (rond 3 á 4 uur). Dit krijgen wij ook uit andere leeftijdscategorieën teruggekoppeld. Deze voorziening is ook van belang voor de gasten van het Europarc Resort Poort van Amsterdam in Uitdam/In de opsomming in paragraaf 4.2.5 staat deze voorziening niet genoemd. b. Een betere verbinding naar Hoorn vanuit Marken. c. Een betere verbinding van Marken naar Volendam (naast de reguliere schoolbus). d. Een hogere frequentie van de bussen van en naar Marken in de namiddag - dit zijn de uren dat het meest van de bus gebruik wordt gemaakt.	Wij danken u voor uw reactie en het onderzoek waar u naar verwijst, en reageren hieronder op uw voorstellen: a. Het opnemen van Marken in het nachtnet nemen wij als wens over. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota. b. In het Referentienetwerk staat opgenomen dat een Uitloper aangeboden mag worden naar Hoorn. Door de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden, staat het deze vrij om een extra lijn aan te bieden. c. Door de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden, staat het deze vrij om een extra lijn aan te bieden. d. Een frequentere bediening van het Traject naar Marken in de namiddag nemen wij als wens over. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	

108	Eilandraad Marken	4.2	Het PvE behandelt in paragraaf 4.2.3.2 en figuur 3 op pag. 26 de uitlopers van verbindende lijnen – de verbinding naar en van Marken wordt hier ingetekend tot Monnickendam. Het is voor Marken wezenlijk dat de verbinding Marken-Amsterdam CS en Marken-NoordZuidlijn wordt geborgd, in die zin dat inwoners van Marken zonder overstap in Monnickendam naar die twee bestemmingen kunnen reizen.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Artikel 4 en figuur 3 stellen dat de Verbindende Lijn Amsterdam-Monnickendam, Swaensborch aangeboden moet worden. Daarnaast is er een toegestane Uitloper van deze Verbindende Lijn mogelijk tot Marken. Gelet op de ontwikkelruimte die wij de Concessiehouder bieden, bieden wij de Concessiehouder de ruimte om zelf een afweging te maken of en hoe hij invulling geeft aan uw opmerking.	
109	Provincie Noord-Holland	4.2	In Bijlage B staat lijn 59 benoemd als gedoogde lijn. Momenteel rijdt lijn 59 als ontsluitende lijn tussen Zaandam en Beverwijk. Deze valt onder de huidige concessie Zaanstreek. Wij zouden graag zien dat het PvE borgt dat deze lijn ook in de nieuwe concessieperiode blijft rijden tot aan Beverwijk.	Het Referentienetwerk dat geëist wordt gaat uit van het huidige aanbod. De verbinding naar Beverwijk is een Uitloper van de Concessie. Zodoende zal de huidige verbinding tussen Zaandam en Beverwijk behouden blijven.	
110	Provincie Noord-Holland	4.2	De huidige scholierenlijn 614 is een druk bezette lijn en heeft derhalve een belangrijke ontsluitingsfunctie voor scholieren in de regio Hoorn – Edam – Volendam. Wij vinden het wenselijk dat deze scholierenlijn opnieuw in de huidige opzet terugkomt en zouden deze graag opgenomen zien in het Programma van Eisen.	In het Referentienetwerk staat opgenomen dat deze Uitloper aangeboden mag worden. Derhalve wordt deze Uitloper niet voorgeschreven, maar kan de Concessiehouder in zijn inschrijving deze Uitloper wel aanbieden. Indien 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.	
111	Provincie Noord-Holland	4.2	Indien u besluit om deze lijn niet specifiek te eisen, verzoeken wij u om via het Programma van Eisen en de beoordeling van de inschrijving te borgen dat inschrijver de verwachte vervoervraag op een goede wijze afwikkelt en een goede aansluiting op de buslijnen in Hoorn faciliteert.	In zijn Vervoerplan geeft de Concessiehouder aan hoe hij de inzet van Materieel afstemt op het verwachte aantal Reizigers en welke Aansluitingen op andere openbaar vervoerverbindingen hij biedt. Het Vervoerplan voor het Dienstregelingjaar 2022 is onderdeel van de Inschrijvingen en zal daarom mede bepalen welke Inschrijver de Concessie gegund krijgt.	
112	Gemeente Alkmaar	4.2	We hechten grote waarde aan het behouden van de huidige buslijn tussen de Rijk (halte Wollandje) en Purmerend, de huidige lijn 305 met minimaal dezelfde frequentie en hiertoe niet de inzet van andere vervoersvormen. Ook hechten wij grote waarde aan het behouden van de huidige buurtbus tussen de Rijk en Purmerend, de huidige lijn 416. Beiden lijnen behouden over dezelfde routes.	In het Programma van Eisen zijn het Traject Purmerend-De Rijk en het Traject van de huidige lijn 416 opgenomen in het Referentienetwerk. Het Traject Purmerend-De Rijk is een verplicht te bedienen Uitloper, die gekoppeld mag worden aan een Verbindende Lijn van Purmerend naar Amsterdam.	
113	Gemeente Amsterdam	4.2	De gemeente Amsterdam wordt graag betrokken bij voorstellen van de nieuwe vervoerder voor aanpassingen op het referentienetwerk voor Noord. Concreet vragen we aandacht voor de ontsluiting van belangrijke functies en de woongebieden in Noord: het BovenIJ ziekenhuis (zowel halt Statenjacht als halte IJdoornlaan), de wijken	De Wegbeheerder, in Amsterdam Noord de gemeente Amsterdam, krijgt een rol in de Dienstregelingprocedure en wordt op die manier betrokken bij wijzigingen in het netwerk. De ontsluiting van het BovenIJ Ziekenhuis via de halte Oosterlengte is een eis in het Programma van Eisen (Artikel 3). Ontsluiting van de andere door u	

			Oostzanerwerf en Kadoelen, winkelcentrum Molenwijk, de verbinding vanuit de wijk Tuindorp Oostzaan naar de Noord-Zuidlijn en de mate waarin deze buslijnen de pontaanlandingen aandoen.	genoemde gebieden wordt uitgevraagd volgens de huidige situatie (Referentienetwerk).	
114	Gemeente Amsterdam	4.2	In het PvE van de concessie Amsterdam (2012, p.22) zijn delen van Noord opgenomen die worden ontsloten zodra hier de eerste 250 woningen zijn opgeleverd. We vragen de Vervoerregio er op toe te zien dat deze rol goed is belegd in Amsterdam Noord, in goede samenwerking tussen GVB en de nieuwe concessiehouder.	Het Programma van Eisen van de concessie Amsterdam wordt niet aangepast in het kader van de aanbesteding Zaanstreek-Waterland 2022. De daar genoemde ontsluitingsnormen blijven van kracht voor de concessiehouder GVB. Indien het GVB om hen moverende redenen wenselijk lijkt dat de Concessiehouder een rol vervult in het ontsluiten van nieuwe Woongebieden dan biedt het PvE Zaanstreek-Waterland aanknopingspunten voor deze samenwerking. Afstemming tussen beide concessiehouders wordt door de Vervoerregio als wenselijk gezien.	
115	Gemeente Beverwijk	4.2	Vanwege de uitkomsten van [het onderzoek naar de potentie van lijn 59] onderzoek komen wij terug op onze wens om de lijn op korte termijn op te waarderen. Wel verzoeken wij u om als wens in het Programma van Eisen voor de aanbesteding Zaanstreek-Waterland op te nemen dat lijn 59 wordt doorgetrokken aan de Zaanse kant tot voorbij station Zaandam (vanaf station Zaandam naar het centrum, het Zaanse	Het doortrekken van de verbinding Beverwijk-Zaandam nemen wij als wens over. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	

			Medisch Centrum, of richting Koog aan de Zaan).		
116	Gemeente Beverwijk	4.2	In opdracht van de gemeente Beverwijk heeft bureau Goudappel Coffeng onafhankelijk onderzoek gedaan naar de potentie van buslijn 59. [...] De conclusies van het onderzoek luiden dat: er een groei wordt voorzien in het aantal verplaatsingen tussen de IJmond en de Zaansteek; er geen mogelijkheden zijn om de rijtijden te verkorten; de huidige bezetting geen aanleiding vormt voor een hogere frequentie van de lijn; de voordelen van het doortrekken van de lijn naar Wijk aan Zee en/of Heemskerk niet opwegen tegen de nadelen van de verslechterde aansluitingen op Beverwijk; het doorkoppelen / doortrekken van de lijn vanaf station Zaandam naar het centrum, het Zaan Medisch Centrum, of richting Koog aan de Zaan wel als kansrijk wordt gezien; de voorlopige uitkomsten van het OV toekomstbeeld 2040 voor nu nog geen aanleiding zijn om lijn 59 op te waarderen.	Wij nemen kennis van uw opmerking en bedanken u voor het informatieve onderzoek naar de vervoerwaarde van de huidige lijn 59.	
117	Gemeente Hoorn	4.2	Lijn 314 en 379 bedienen de Grote Waal. In uw Programma van Eisen laat u de route voor de verbinding naar station Hoorn aan de vervoerder. Als de vervoerder ervoor kiest om bus 314 en 379 via de Provincialeweg te laten rijden, verliest een deel van onze gemeente de busverbinding.	In het Programma van Eisen staat beschreven dat de Concessiehouder een Uitloper moet aanbieden via de Grote Waal naar NS-station Hoorn. In het Referentienetwerk is het Traject door Grote Waal opgenomen. De Haltes aan dat	

			Verandering van route kan alleen, als de vervoerder een alternatief opneemt voor de Grote Waal. Wij vragen u dan ook om de Grote Waal op te nemen in paragraaf 4.2.2 Verplichte Trajecten en (Sub-)Knooppunten.	Traject dienen verplicht bediend te worden.	
118	Gemeente Hoorn	4.2	Bij de nachtlijnen ontbreekt de verbinding Hoorn – Edam – Volendam – Amsterdam CS. Wij verzoeken u deze toe te voegen.	Het opnemen van Hoorn in het Nachtnet nemen wij als wens over. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
119	Gemeente Hoorn	4.2	U stelt geen aparte eisen ten aanzien van Scholierenlijnen. Wij maken ons hierbij zorgen om scholierenlijn 614. Van deze scholierenlijn maken veel van de scholieren uit Edam-Volendam en omgeving gebruik. Zeker de jongere scholieren vormen nog een kwetsbare groep in het verkeer. Grote loopafstanden naar school zijn daarom niet wenselijk.	Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan.	
120	Gemeente Hoorn	4.2	Afgelopen jaar is de behoefte aan de lijn opnieuw aangetoond. Na een routewijziging zijn ouders en school van een vervallen halte in het verweer gekomen. Als tijdelijke proef is daarop de halte weer in gebruik genomen, waarbij leerlingen 10 minuten extra reistijd hadden. Zij bleken in grote getale te kiezen voor de bus in plaats van een wandeling. De vervoerder heeft daarop geadviseerd om de halte in het nieuwe vervoersplan weer toe te voegen. Wij	De Concessiehouder krijgt de ontwikkelruimte om Scholierenlijnen aan te bieden, afhankelijk van het aantal Reizigers dat de Concessiehouder verwacht.	

			pleiten derhalve voor het opnemen van lijn 614 in uw Programma van Eisen.		
121	FNV	4.2	Ontwikkelingen rond buurtbuslijnen mogen nooit leiden tot vermindering van de overeengekomen aantal DRU's.	Het aanbod aan Openbaar Vervoer berekenen wij in Dienstregelingkilometers. In zijn Inschrijving geeft de Concessiehouder aan hoeveel Dienstregelingkilometers hij jaarlijks aanbiedt. Dit aantal is bindend voor de looptijd van de Concessie, maar is exclusief de Buurtbussen.	
122	FNV	4.2	Wij adviseren om een Ringlijn Zaanse Schans - Edam - Amsterdam v.v. in te voeren.	Wij nemen uw reactie ter kennisgeving aan. Wij dagen de Inschrijvers uit om het aantal toeristenlijnen uit te breiden.	
123	FNV	4.2	I.v.m. het toegenomen aanbod aan toeristen over het hele jaar moeten toeristenlijnen het hele jaar door rijden.	In het Programma van Eisen staat beschreven dat de Vervoerregio het aantal toeristenlijnen wenst uit te breiden. Hierbinnen kan 'uitbreiden' breed worden geïnterpreteerd. Dat wil zeggen dat een uitbreiding kan bestaan uit het aanbieden van een extra lijn, dan wel een uitbreiding van de bedieningstijden. Wij zullen deze beschrijving toevoegen aan de formulering van de wens. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
124	FNV	4.2	Met klem willen wij benadrukken dat een 'toeristenlijn' gewoon Openbaar Vervoer is	Een Toeristenlijn is in het Programma van Eisen gedefinieerd als Lijn en moet dus opgenomen worden in de Dienstregeling.	

			en dus ook opgenomen dient te worden in de dienstregeling.	Dit geldt voor de voorgeschreven verbindingen en de verbindingen die de Concessiehouder in zijn Inschrijving extra aanbiedt. Indien een ontheffing wordt aangevraagd door een externe partij voor het aanbieden van een toeristenlijn valt dit wel onder Openbaar Vervoer, maar hoeft deze lijn niet in de Dienstregeling van de Concessiehouder hoeven te worden opgenomen.	
125	FNV	4.2	Ontwikkelingen rond invulling van de basismobiliteit mogen nooit leiden tot vermindering van het overeengekomen aantal DRU's.	Het aanbod aan Openbaar Vervoer berekenen wij in Dienstregelingkilometers. In zijn Inschrijving geeft de Concessiehouder aan hoeveel Dienstregelingkilometers hij jaarlijks aanbiedt. Dit aantal is bindend voor de looptijd van de Concessie.	
126	Vervoerder 1	4.2	Kunt u aangeven waarom Amsterdam Sloterdijk niet in deze lijst is opgenomen?	In het Programma van Eisen is Amsterdam Sloterdijk toegevoegd als Knooppunt.	§ 4.2.1.1
127	Vervoerder 1	4.2	Ons inziens zouden ook Wormerland P&R en Basisweg Amsterdam als subknooppunt opgenomen moeten worden.	Wijdewormer P+R is in het Programma van Eisen toegevoegd als niet verplicht te bedienen Halte en ten aanzien van lijnen naar de Werkgebieden zijn wensen opgenomen. Meer informatie over hoe wensen worden meegenomen in de aanbesteding kunt u vinden in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	§ 4.2.1 Bijlage C

				Alle subknooppunten zijn komen te vervallen. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast.	
128	Vervoerder 2	4.2	In het Referentienetwerk (figuur 2.1) is de uitloper naar Zuidoost en Riekerpolder niet zichtbaar omdat deze van de kaart valt, dit kan mogelijk voor een ongewenste route zorgen.	In het Programma van Eisen zijn deze Uitlopers volledig opgenomen.	Figuur 3 en Bijlage A
129	Vervoerder 2	4.2	De Concessiehouder zorgt er daarbij voor dat bij iedere aan deze trajecten gelegen Halte ten minste één Lijn halteert. Geldt deze eis ook voor de categorie 'Uitlopers van de concessie' (de zwarte lijnen)?	Deze eis geldt voor de categorie 'Uitlopers van de Concessie'. Deze eis geldt echter niet voor toegestane Uitlopers, die bediend mogen worden.	
130	Vervoerder 2	4.2	Deze tekst is multi-interpretabel: Wordt bedoeld dat 40% van de ritten naar CS mogen en daarvan max 2 per corridor óf wordt bedoeld dat 40% van de ritten naar CS mogen en daarbovenop max 2 per corridor. En dezelfde opmerking geldt voor de derde bullit: toeristenlijn.	De opsomming betreft drie eisen die alle onafhankelijk van elkaar geldig zijn. Het gaat dus om maximaal 40% van het totaal aantal Ritten naar Amsterdam Noord, Noorderpark en Amsterdam Centraal Station die door mogen rijden naar Amsterdam Centraal Station. Verder mogen maximaal 2 Lijnen per corridor naar Amsterdam Centraal Station rijden. En bovenop dit aantal Ritten en Lijnen is het toegestaan om maximaal 1 rechtstreekse Lijn van Amsterdam Centraal Station naar Zaanse Schans aan te bieden.	
131	Vervoerder 2	4.2	De route van het nachtnet (bijv Amsterdam IJzijde - Landsmeer - etc) is ruim omschreven, het biedt ruimte voor de	Het nachtnet mag net als het dagnet alleen gebruikmaken van de voorgeschreven Uitlopers.	

			concessiehouder om via Rembrandtplein/Leidseplein/andere locaties in Concessiegebied Amsterdam te rijden. Graag duidelijkheid in geven door af te bakenen en precieze routes te formuleren.		
132	Vervoerder 3	4.2	In paragraaf 4.2.2.1 “Verplichte trajecten” staat dat Reizigers met maximaal één overstap (Aansluiting) van (Sub-)Knooppunt naar (Sub-)Knooppunt kunnen reizen. In de huidige situatie zijn veel van dergelijke relaties pas met twee overstappen te bereiken. Bijvoorbeeld van Zaandijk, station Zaanse Schans naar Purmerend Neckerstraat vergt in de huidige situatie twee keer overstappen (op Amsterdam Centraal en Amsterdam Noord). Eén keer overstappen is alleen haalbaar als veel lijnen via Amsterdam Centraal gaan, wat niet strookt met de andere uitgangspunten van het ontwerp programma van eisen. Ons voorstel is deze eis alleen te laten gelden voor Knooppunten en niet voor Subknooppunten.	In het Programma van Eisen is deze eis aangepast. De subknooppunten zijn vervallen. De eis ten aanzien van het verbinden van Knooppunten onderling met maximaal 1 overstap is eveneens vervallen.	
133	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.1 Referentienetwerk: In figuur 2 volgt de uitloper naar IBM niet de route van de bestaande buslijnen uit ZaWa. Ons verzoek is om in figuur 2 de bestaande route via het Bos en Lommerplein-Hoofdweg-Mercatorplein over te nemen.	Bedankt voor uw opmerksomheid. Wij hebben uw verzoek overgenomen en de figuur aangepast.	Figuur 3 en Bijlage A

134	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.3 Verbindende lijnen staat: Voor zijn Inschrijving moet de Concessiehouder minimaal uitgaan van het bedienen van alle Haltes binnen de te ontsluiten Woon-/Werkgebieden voor de Verbindende lijnen in het Concessiegebied. Deze zin begrijpen wij niet. Bedoelt u dat op de verbindende lijnen alle haltes die nu ook door verbindende lijnen worden aangedaan moeten worden blijven bediend?	Met deze zin wordt bedoeld dat alle Haltes op Trajecten waar Verbindende Lijnen rijden moeten worden bediend, indien deze Haltes liggen in een te ontsluiten Woon-/Werkgebied. Wij wijzen er op dat alle Haltes die liggen op Trajecten behorend bij het Referentienetwerk bediend moeten worden. Dit betekent dat Haltes op Trajecten waarop uitsluitend Verbindende Lijnen rijden, bediend moeten worden door een Verbindende Lijn, ongeacht of het Woon-/Werkgebied verplicht ontsloten dient te worden. De tekst in het Programma van Eisen is ter verduidelijking aangepast.	
135	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.3.1 Aansluiting op Noord/Zuidlijn: In deze paragraaf staat dat vanaf de drie corridors: Ilpendam (N235), Broek in Waterland (N247) en Zaanstad (Oostzanerdijk) maximaal twee lijnen per corridor aan te bieden naar Amsterdam Centraal Station. In paragraaf 4.2.5 nachtlijnen worden ook een zestal nachtlijnen geëist. Ons voorstel is om bij paragraaf 4.2.3.1 te vermelden dat de eis van maximaal twee lijnen per corridor alleen voor daglijnen geldt.	Wij nemen uw suggestie betreffende de verduidelijking van het verschil tussen de eisen van Daglijnen en Nachtlijnen over. Het Programma van Eisen is op dat punt aangepast.	Artikel 8
136	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.3.2 Uitlopers van Verbindende lijnen: Hier wordt Amsterdam-Noord - Buiksloterwegveer als verplichte	Het betreft hier een toegestane Uitloper waarop eveneens een verbinding geboden mag worden, waarbij deze gekoppeld kan	

			ontsluitende lijn benoemd. Deze verbinding is per 3-3-19 opgeheven wegens gebrek aan vervoervraag, er rijden alleen nog enkele (scholieren)ritten tussen Amsterdam Noord – Hagedoornplein. Ons voorstel is om deze eis te laten vervallen.	worden aan Verbindende Lijn. Het is geen verplicht te bedienen Traject. Wij nemen uw voorstel om deze eis te laten vervallen niet over.	
137	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.4.4 Wensen Ontsluitende lijnen: In deze paragraaf staat een rechtstreekse verbinding vanuit Marken in de Spits (zonder rondje Monnickendam). Kunt u verduidelijken wat de bestemming van deze gewenste verbinding is?	Het betreft hier een verbinding naar Amsterdam waarbij in de Spitsperioden Reizigers vanuit Marken niet via het 'rondje Monnickendam' hoeven te reizen, maar direct via de Halte Grote Kerk naar Amsterdam reizen. Deze wens is, net als de andere wensen, verwijderd uit het Programma van Eisen maar zal wel mee worden genomen in de aanbestedingsprocedure. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
138	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.5 Nachtlijnen: In deze paragraaf worden zes nachtlijnen met frequenties van 1x tot 2x per uur gevraagd. Dit betekent, ten opzichte van de huidige situatie, op een aantal relaties een behoorlijke uitbreiding van het aanbod, waar mogelijk maar weinig vervoervraag tegenover staat. Is dit de bedoeling?	Het uitbreiden van het vervoeraanbod op de Nachtlijnen is een uitbreiding ten opzichte van het huidig aanbod in de concessie Zaanstreek. De eis in het Programma van Eisen betekent in praktijk het opnieuw voorschrijven van de huidige eis zoals die geldt in de concessie Waterland. Dit is een bewuste keuze. Daarnaast is het traject voor de Nachtlijnen in Zaanstreek aangepast.	

139	Vervoerder 3	4.2	Paragraaf 4.2.7 Toeristenlijnen: In deze paragraaf staat dat de concessieverlener in paragraaf 4.2.3 heeft aangegeven dat Volendam en de Zaanse Schans middels een Verbindende lijn bediend moeten worden. Dit lezen wij niet terug in paragraaf 4.2.3. Gezien de beperkte vervoervraag op deze verbinding verzoeken wij u ook om deze niet als verbindende lijn voor te schrijven.	Wij danken u voor uw opmerkzaamheid. De tekst zal in het Programma van Eisen worden aangepast. De Lijn zal niet als Verbindende Lijn worden voorgeschreven. Het is echter wel een verplichte verbinding.	Artikel 11
140	Vervoerder 3	4.2	In artikel 6 lid 1 is aangegeven dat de concessiehouder na goedkeuring van de concessieverlener alternatieve vervoersvormen per auto en/of bus mag aanbieden. Betekent dit dat het aanbieden van alternatieve vervoersvormen in de inschrijving niet mogelijk is?	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om direct vanaf de start van de Concessie alternatieve vormen van Openbaar Vervoer aan te bieden. Dit vanwege het feit dat het zich moet houden aan het Referentienetwerk. De Concessiehouder mag wel na de start van de Concessie in overleg met de Gemeente(n) en de Vervoerregio onderzoeken of alternatieve vormen van Openbaar Vervoer beter geschikt zijn voor delen in het Referentienetwerk. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast.	Artikel 12
141	Reizigers Advies Raad	4.3	De RAR stelt voor tussen 19.00 en 20.00 de minimale frequentie op verbindende lijnen gedurende werkdagen en zaterdag op 4 te zetten. Dit gezien de grote drukte die er is op vele R-netlijnen vanuit Amsterdam.	De Concessiehouder heeft vervoerplicht en garandeert een zitplaats aan reizigers die langer dan 10 minuten met de Bus moeten reizen. Deze eisen voorzien in het inzetten van voldoende capaciteit op drukke momenten.	
142	Reizigers Advies Raad	4.3	De RAR stelt vast dat de huidige kernen Landsmeer en Oostzaan niet meer onder de	Naar aanleiding van de moties die zijn aangenomen tijdens de Regioraad van 9 juli	Artikel 5

			verbindende lijnen (R-Net) vallen. Gezien de grote behoefte (Landsmeer ruim 2200 reizigers per dag) om vanuit deze kernen met Amsterdam d.m.v. het R-net verbonden te zijn adviseert de RAR deze kernen weer op te nemen in het verbindend netwerk.	2019 zullen deze kernen een frequentie van 4 keer per uur in de Spitsperioden krijgen. Dit betekent niet dat de Lijnen naar Landsmeer en Oostzaan gelijk gesteld worden aan een Verbindende Lijn is (en daarmee binnen R-net vallen). Dit omdat de doorstroming en snelheid op de Trajecten van en naar Oostzaan en Landsmeer onvoldoende is om deze Trajecten onder de Verbindende Lijnen te scharen. Er zal dus geen R-net aangeboden worden in Landsmeer en Oostzaan maar de minimumfrequentie is in het Programma van Eisen naar boven bijgesteld. Deze aanpassing wordt in hoofdstuk 2 van deze Reactienota nader toegelicht.	
143	Adviescommissie Zaanstreek	4.3	Wij zijn bezorgd dat als de frequentie van lijn 392 van station Zaandam via Oostzaan naar Amsterdam verlaagd wordt van acht maal per uur in de spits naar tweemaal per uur, bussen overvol zullen raken en met name de reizigers in Oostzaan toch weer in de auto zullen stappen. Wij willen daarom dat in het PvE de frequentie van lijn 392 wordt opgevoerd naar minimaal vier maal per uur.	Naar aanleiding van de motie die is aangenomen tijdens de Regioraad van 9 juli 2019 zal de frequentie op deze Lijn worden verhoogd, waardoor er een frequentie van minimaal 4 maal per uur in de Spitsperioden wordt voorgeschreven. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Deze aanpassing wordt in hoofdstuk 2 van deze Reactienota nader toegelicht.	Artikel 5
144	Adviescommissie Waterland	4.3	In paragraaf 4.3.3. geeft u aan dat in Landsmeer de doorstroming en de snelheid onvoldoende is om het traject Amsterdam Noord - Landsmeer als verbindende lijn te beschouwen. De actuele vervoervraag op	Voor het traject Amsterdam Noord-Landsmeer is de frequentie naar boven bijgesteld. Echter, om een Lijn als Verbindende Lijn te beschouwen is niet alleen de vervoervraag van belang. Er	

			lijn 319 is echter zodanig dat de adviescommissie er voor pleit om dit traject alsnog toe te voegen aan de lijst van verbindende lijnen in paragraaf 4.2.3.	wordt tevens gekeken naar de Beschikbare Infrastructuur in de Gemeente. Gezien de doorstroming op het Traject in Landsmeer is het niet passend de Lijn naar Landsmeer als Verbindende Lijn op te nemen. Betreffende de minimumfrequenties op het Traject naar Landsmeer is het Programma van Eisen aangepast. Deze aanpassing wordt in hoofdstuk 2 van deze Reactienota nader toegelicht.	
145	Adviescommissie Waterland	4.3	De gemeente Landsmeer verzoekt om de ontsluitende lijn 125 te behouden met de huidige met de huidige frequentie (2x/uur). Materieel dat kleiner is dan 12 is hierbij op een aantal ritten een goede optie.	De Ontsluitende Lijn wordt als deel van het Referentienetwerk behouden. Betreffende de frequentie geldt er een minimumfrequentie van 1 keer per uur (tussen 7:00 uur en 24:00 uur op werkdagen en van 8:00 uur en 18:00 uur op zaterdagen en zondagen). De Concessiehouder krijgt de ontwikkelruimte om deze frequentie te verhogen of ander Materieel in te zetten, afhankelijk van het aantal Reizigers dat de Concessiehouder verwacht. De lengte van het Materieel dat in de Gemeente Landsmeer ingezet wordt is gemaximeerd op 13 meter. Dit is aangepast in het Programma van Eisen.	Artikel 35
146	Persoon 6	4.3	Ook vraag ik me af of de geëiste minimumfrequentie op zondag en 's avonds op de verbindende lijnen (blz. 33 onderaan)	De Verbindende Lijnen vormen de kern van het OV-netwerk in het Concessiegebied. Het Openbaar Vervoer heeft een	

			niet teveel bijna-lege ritten betekent, die ten koste kan gaan van R-netritten in de spits. Ik zou hieraan graag, voor de avond en de zondag, aan toe willen voegen: voorzover de bezetting groter is dan gemiddeld 2 personen per rit. Of anders: de kernen/wijken expliciet benoemen, die wel een avond/zondag bediening nodig hebben. Bijv. Oosthuizen en Assendelft enz. wel, maar bijv. Wormer niet (omdat station Wormerveer daar voldoende dichtbij ligt, en de bussen naar Wormer (67, 121) 's avonds en in het weekend meer lucht dan reizigers vervoeren).	belangrijke sociale functie: Reizigers zonder andere vorm van vervoer moeten zich ook 's avonds en in het weekend kunnen verplaatsen. Daarom kiezen we er op de belangrijkste Trajecten voor om ruime bedieningstijden te hanteren, ook al maken hier relatief weinig reizigers gebruik van. Voor secundaire lijnen (Ontsluitende Lijnen) gelden lagere minimumeisen t.a.v. frequenties en bedieningstijden, waarbij bovendien voor de minst gebruikte Lijnen nog weer lagere minimumeisen zijn gesteld. Wij herkennen uw opmerking dat het belangrijk is dat Bussen Reizigers vervoeren maar achten het voorschrijven van ruime bedieningstijden belangrijk vanwege de sociale functie van het Openbaar Vervoer.	
147	Persoon 6	4.3	Ook stelt het PVE dat Landsmeer en Oostzaan niet door R-net bediend hoeven te worden. Nu rijdt daar wel R-net. Is het mogelijk om voor Landsmeer en Oostzaan toch nog de bedieningseisen van R-net op te nemen?	In Oostzaan en Landsmeer worden geen Verbindende Lijnen voorgeschreven omdat de doorstroming en snelheid op de Trajecten van, in en naar Oostzaan en Landsmeer onvoldoende is. In Oostzaan en Landsmeer wordt in de Spitsperioden een minimale frequentie van 4 Ritten per richting per uur voorgeschreven. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast naar aanleiding van twee moties in de Regioraad van 9 juli 2019.	Artikel 5
148	Gemeente Wormerland	4.3	Wij stellen voor om in ieder geval de spitsregeling en de verruimde avonddienst	Wij stellen geen hogere eisen aan de bediening tijdens de Spitsperioden, er op	Artikel 5

		tijdens de weekenddagen te herintroduceren. Met name omdat onze inwoners gedurende de vrijdag-, zaterdag en zondagavond behoefte hebben aan een verruiming van de dienstregeling. [...] Ook is er tijdens de weekenden een groeiende behoefte aan het ontplooiën van activiteiten in de regio. Dit onderschrijft u in uw 'Programma van Eisen', verder PvE. Namelijk dat mensen hun dagelijkse activiteiten in de regio moeten kunnen ontplooiën (1), en dat zij deze eenvoudig en snel moeten kunnen bereiken (2). Een versoerde dienstregeling, zonder spitsregeling en met beperkte avonddiensten, staat hier haaks op en maakt het voor onze inwoners niet mogelijk om hun dagelijkse activiteiten in de regio te ontplooiën en eenvoudig en snel te bereiken. U bouwt hiermee niet voort op het bestaande aanbod. Daar waar u naar eigen zeggen er naar streeft in het aanbestedingsresultaat (1.4, pagina 8). Wij vragen u dan ook de dienstregeling voor lijn 121 conform tabel 6 (pagina 33) zonder uitzonderingen te handhaven. U heeft omschreven hoe de reiziger het openbaar vervoer waardeert: het bestaande aanbod wordt door de reiziger goed gewaardeerd (1.4, pagina 8); veruit	vertrouwend dat de Concessiehouder hier een keuze maakt die de Reizigers in het Concessiegebied ten goede komt. Wij zijn het met u eens dat het openbaar vervoer bij moet dragen aan de mogelijkheden die inwoners van de regio moeten hebben om hun activiteiten te ontplooiën. De avondbediening op zaterdag en zondag hebben wij daarom opgenomen als minimumeis voor Ontsluitende Lijnen. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Ten aanzien van de bediening van het Traject tussen Wormer, via Jisp en Neck naar Purmerend, waar nu lijn 121 rijdt zien wij een relatief bescheiden aantal reizigers dat van deze verbinding in de avonduren gebruikmaakt. Wij stellen de minimumeis voor dit Traject voor de Dienstregelingjaren 2022 en 2023 gelijk aan de minimumeis voor de Ontsluitende Lijnen. Continuering van de avondbediening op dit Traject hoeft daarna enkel voortgezet te worden indien deze Lijn gedurende de avond ten minste gemiddeld 2 Reizigers per Rit vervoert. Echter staat het de Concessiehouder vrij meer te bieden dan hetgeen voorgeschreven is in het Programma van Eisen. Inschrijvingen die een hogere frequentie dan een uurdienst bieden op	
--	--	--	---	--

		het grootste deel van de reizigers verkiest frequent en snel openbaar vervoer (R-net) boven een fijnmazig openbaar vervoer (hoofdstuk 4, p. 21). Gelet op het voornoemde adviseren wij de huidige dienstregeling niet te versoberen en juist op accenten te verbeteren. We doelen hier op verruiming van de dienstregeling gedurende de spits- en avonduren. Dit sluit ons inziens aan op de lokale behoefte. [...] Daarnaast is de kern Jisp een lintbebouwing gelegen tussen de kernen Wormer en Neck. Voor de kwetsbare doelgroepen in dit gebied is buslijn 121 de enige modaliteit waar men beschikking toe heeft. De bereikbaarheid van onze kleine kernen vraagt dan ook om bijzondere aandacht. De kern Jisp kan ook niet als een afgezonderde gemeenschap van minder dan 1.000 inwoners gezien worden, daar moet het oostelijke deel van Wormer aan het lint bij worden opgeteld. Volledigheidshalve wijzen wij u er op dat een beperkte dienstregeling weinig perspectief biedt op het aantrekken van reizigers. Een beperkte dienstregeling is immers weinig aantrekkelijk voor de gebruiker. Met betere OV-verbindingen is de kans groter dat wij onze inwoners	Ontsluitende Lijnen worden daarvoor beloond. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
--	--	---	---	--

			verleiden het openbaar vervoer te verkiezen boven de auto. Om voornoemde redenen dringen wij u erop aan de minimale bedieningstijden in tabel 6 zonder uitzonderingen te handhaven voor de verbinding van onze kernen Wormer, Jisp en Neck.		
149	Gemeente Wormerland	4.3	De in het PvE onder dit hoofdstuk opgenomen passage, dat een laatste vertrektijd van 21:00 uur mogelijk is, betekent sowieso een verslechtering ten opzichte van de huidige concessie. Enige stimulans voor inwoners om voor alternatief vervoer te kiezen wordt hiermee ontnomen.	Wij zijn het met u eens dat het openbaar vervoer bij moet dragen aan de mogelijkheden die inwoners van de regio moeten hebben om hun activiteiten te ontplooiën. De avondbediening op zaterdag en zondag hebben wij daarom opgenomen als minimumeis voor Ontsluitende Lijnen, als aanvulling op de reeds geëiste avondbediening van maandag tot en met vrijdag. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Voor het Traject Wormer, via Jisp en Neck naar Purmerend is de avondbediening van maandag tot en met zondag verplicht gesteld.	Artikel 5
150	Gemeente Oostzaan	4.3	Wij ondersteunen het gedachtengoed om op termijn over te gaan naar Zero Emissie Bussen. Dit mag echter niet ten koste gaan aan frequentie van de enige busverbinding door de gemeente Oostzaan. U heeft omschreven hoe de reiziger het openbaar vervoer waardeert: Het bestaande aanbod wordt door de reiziger goed gewaardeerd	Naar aanleiding van de motie die is aangenomen tijdens de Regioraad van 9 juli 2019 zal de minimale frequentie tijdens de Spitsperioden verhoogd worden naar 4 maal per uur.	Artikel 5

			(1.4, pagina 8), Veruit het grootste deel van de reizigers verkiest frequent en snel openbaar vervoer (R-net) boven een fijnmazig openbaar vervoer (hoofdstuk 4, p. 21). Gelet op het voornoemde adviseren wij het huidige aanbod in frequentie aan te houden. De door u voorgestelde frequentievereiste van minimaal 2x per uur geeft onvoldoende zekerheid dat onze inwoners hun dagelijkse activiteiten eenvoudig en (met name) snel zullen bereiken. U bouwt hiermee niet voort op het bestaande aanbod. Daar waar u naar eigen zeggen naar streeft in het aanbestedingsresultaat (1.4, pagina 8). Wij vragen u dan ook de minimale frequentievereiste gelijk te stellen aan de frequentie in de nu lopende concessie, namelijk 4x per uur.		
151	Provincie Noord-Holland	4.3	Onze reactie is opgesteld vanuit onze verantwoordelijkheid als concessieverlener voor aangrenzende concessiegebieden. In uitzondering hierop vragen wij ook uw aandacht voor de lijnen van en naar Oostzaan en Landsmeer. In het ontwerp Programma van Eisen is de minimale frequentie op de Lijnen naar Oostzaan en Landsmeer gesteld op twee keer per uur. De verbinding Oostzaan en Landsmeer is volgens het ontwerp Programma van Eisen qua bezettingsgraad echter een verbindende lijn. Wij verzoeken u derhalve	Naar aanleiding van de motie die is aangenomen tijdens de Regioraad van 9 juli 2019 zal de minimale frequentie van de Lijnen naar Oostzaan en Landsmeer in de Spitsperioden worden verhoogd naar 4 maar per uur.	Artikel 5

			om de minimale frequentie voor lijnen van en naar Oostzaan en Landsmeer gelijk te stellen aan die van de verbindende lijnen.		
152	Rover	4.3	Openbaar vervoer draagt bij aan de leefbaarheid en het functioneren van wijken en kleine kernen en het bereiken van allerlei voorzieningen (ziekenhuizen, winkels, knooppunten OV). In het nieuwe PvE zijn voor de niet R-netlijnen de minimumfrequentie-normen verlaagd ten opzichte van het vorige PvE. Gezien de groei van Zaanstad en Purmerend en het streven van Amsterdam voor een autoluwe is dat onwenselijk. Houd ze minimaal gelijk.	Ten opzichte van de huidige minimeisen in de concessies Zaanstreek en Waterland vragen wij een lagere frequentie in de Spitsperioden, er op vertrouwend dat de Concessiehouder hier een keuze maakt die de Reizigers in het Concessiegebied ten goede komt. Wij vinden met u dat het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid levert. Ten opzichte van het ontwerp-Programma van Eisen hebben wij daarom de bediening op Ontsluitende Lijnen in de Avond op de zaterdag en zondag tot 23:00 uur verplicht gesteld. Mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zoals de autoluwe stad zien wij als potentieel zeer belangrijk voor de Concessie en zijn genoemd als onderwerp van een mogelijke Herijking van de Concessie. Hierop gaan wij nader in in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	Artikel 5
153	Contact Commissie Jisp	4.3	Het is voor deze concessie de komende 17 jaar van groot belang dat er grondig naar gekeken wordt. En omdat de Vervoersregio de huidige exploitant van 'Waterland', EBS, vijf jaar geleden in staat heeft gesteld tussentijds de dienstregeling te versoberen	Wij stellen geen hogere eisen aan de bediening tijdens de Spitsperioden, er op vertrouwend dat de Concessiehouder hier een keuze maakt die de Reizigers in het Concessiegebied ten goede komt.	Artikel 5

			- EBS had naar eigen zeggen bij nader inzien voor te weinig ingeschreven en werd daar door de Vervoersregio in gefaciliteerd - waarbij buslijn 121 de spitsdienst kwijtraakte (late diensten waren ook al ingekort). Wij willen u erop attenderen dat de dienstregeling welke Jisp verbind met Purmerend en Wormerveer beslist niet mag versoberen. Bovendien willen wij in ieder geval weer een avonddienst terug met name voor de vrijdag en zaterdag avond. Wij verwachten een voor Jisp passende busverbinding waarin een goed openbaar vervoer gewaarborgd wordt.	De avondbediening op zaterdag en zondag hebben wij daarom opgenomen als minimumeis voor Ontsluitende Lijnen, als aanvulling op de reeds geëiste avondbediening van maandag tot en met vrijdag. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Voor het Traject Wormer, via Jisp en Neck naar Purmerend is de avondbediening van maandag tot en met zondag verplicht gesteld. Echter staat het de Concessiehouder vrij meer te bieden dan hetgeen voorgeschreven is in het Programma van Eisen. Inschrijvingen die een hogere frequentie dan een uurdienst bieden op Ontsluitende Lijnen worden daarvoor beloond. Een toelichting hierop vindt u in hoofdstuk 3 van deze Reactienota.	
154	Vervoerder 2	4.3	Op het Lange Vonder/Vorticellaweg-traject is de nieuwe vervoerder verplicht te rijden, volgens de referentiekaart (figuur 2). Echter, de minimale frequentie op de uitlopers van de concessie is 2x per uur overdag en 1x in de avond. In de Concessie Amsterdam is de vervoerder verplicht minimaal 2x per uur te rijden. Het is dus mogelijk dat in de avonduren een extra buslijn op dat traject moet gaan rijden 1x per uur. Vanwege helderheid van het	Oostzaan dient in de Avond minimaal 2 keer per uur bediend te worden via Traject Lange Vonder-Vorticellaweg.	Artikel 5

			netwerk en kostenefficiency is dit ongewenst.		
155	Adviescommissie Zaanstreek	4.4	In Artikel 7 (p. 36) gaat de Dienstregelingprocedure in lid 2g in op de benodigde analyse van onder andere demografische ontwikkelingen. Zaanstad zal de komende jaren fors groeien om haar aandeel in de woningbouwopgave van de Metropoolregio Amsterdam te verwezenlijken. In de genoemde procedure missen wij de verplichting tot overleg met de inliggende gemeenten en wij verzoeken u deze omissie recht te zetten. Het in Artikel 15 (p. 41) genoemde afstemmingsoverleg met wegbeheerders heeft immers vooral het doel aanpassingen van de beschikbare infrastructuur te bespreken.	In Artikel 17 (Dienstregelingprocedure) wordt tevens genoemd dat aanvullende wensen van eventuele Derden onderdeel dienen te zijn van het Vervoerplan. Wij hebben een ontsluitingsnorm opgenomen van nieuw te ontwikkelen gebieden. Zodra de eerste 250 woningen zijn opgeleverd dient de Concessiehouder het gebied te ontsluiten.	Artikel 3
156	Adviescommissie Waterland	4.4	In bijlage C 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. We adviseren u om in paragraaf 4.4.5. onder het kopje "Aansluitingen en Afstemmingen" de wens op te nemen dat er afstemming plaats vindt met Connexxion over de vertrektijden op de halte Middenbeemster de Buurt en Purmerend Tramplein zodat ook in daluren elk kwartier een bus vertrekt.	In het Programma van Eisen wordt Afstemming voorgeschreven in Artikel 14. Echter kan er voor de specifieke lijnen in uw reactie geen resultaat beloofd worden.	

157	Persoon 2	4.2	Hef het traject van Connexxion-lijn 129 tussen Purmerend en Noordbeemster v.v. op en laat dat traject bedienen door lijn 305. Nu vertrekken er vanaf het Tramplein en vanaf Middenbeemster De Buurt vrijwel gelijktijdig twee buslijnen met hetzelfde reisdoel. Op meerdere momenten van de dag staan er drie lijnbussen op halte De Buurt in Middenbeemster. Wat een verspilling van geld! Lijn 129 zou dan de lijn Alkmaar naar Hoorn via Noordbeemster moeten worden. Scholieren uit Middenbeemster met bestemming Alkmaar en / of Hoorn moeten in Noordbeemster overstappen.	Lijn 129 is een Lijn uit de aangrenzende concessie Noord-Holland Noord. Dit is een lijn die de huidige concessiehouder van de concessie Waterland dient te gedogen. Op grond van Artikel 14 (Aansluiting en Afstemming) moet de Concessiehouder de vertrektijden van zijn Lijnen afstemmen op de vertrektijden van grensoverschrijdende lijnen die gedeeltelijk dezelfde route volgen maar niet tot de Concessie behoren.	
158	Gemeente Oostzaan	4.4	In de genoemde procedure missen wij de verplichting tot overleg met de in regio Zaanstreek-Waterland gelegen gemeenten. Wij verzoeken u deze omissie recht te zetten door de verplichting in de procedure op te nemen.	Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Een nadere toelichting op het betrekken van de Gemeenten en overige Wegbeheerders vindt u in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	Artikel 17
159	Gemeente Wormerland	4.4	In de genoemde procedure missen wij de verplichting tot overleg met de in regio Zaanstreek-Waterland gelegen gemeenten. Wij verzoeken u deze omissie recht te zetten door de verplichting in de procedure op te nemen. Dit is reeds in de regioraad van 9 juli 2019 door portefeuillehouder Dijkzma toegezegd.		

160	Burgerplatform Zaanstad	4.4	6 - De afstand tussen haltes is nu maximaal 400 meter. Vanwege tijdswinst zou de afstand tussen haltes vergroot kunnen worden tot 800 meter. Het Burgerplatform Zaanstad ziet hiervan het nut in tijdens de spits, voor de mensen die naar hun werk gaan. Maar het buiten de spits overslaan van haltes maakt het OV onaantrekkelijk voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn. Dat is niet wenselijk.	De Concessiehouder kan jaarlijks voorstellen doen tot het wijzigen van de bediening van Haltes. Hij dient hierover met de Concessieverlener en de Wegbeheerder in overleg te treden. Hiervoor zijn criteria geformuleerd (Artikel 17). Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Een toelichting op ontsluitingseisen en het herzien van de bediening van Haltes vindt u in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	Artikel 17
161	Gemeente Alkmaar	4.4	Met inliggende gemeenten gaan wij er vanuit dat [de Concessiehouder bij de organisatie en uitvoering van zijn ontwikkelrol rekening houdt met inliggende gemeenten en andere stakeholders] ook betrekking heeft op de naastgelegen concessiegebieden, de uitlopers zoals u dit noemt.	Ook de Wegbeheerder van Uitlopers die door de Concessiehouder bediend worden zal de Concessiehouder contact moeten onder houden. Dit blijkt onder andere uit de vervoerplanprocedure (Artikel 17), die in het Programma van Eisen is aangepast.	Artikel 17
162	Vervoerder 1	4.4	Wij verzoeken u bij het definitieve PvE de dienstregeling van de Noord-Zuidlijn mee te leveren, zodat inschrijvers hier een goede aansluiting op kunnen bieden.	Indien de dienstregeling voor de Noord/Zuidlijn in Dienstregelingjaar 2022 beschikbaar is ten tijde van vaststelling van het definitief Programma van Eisen zullen wij deze bijvoegen. Wij geven de Inschrijvers als uitgangspunt mee dat zij uitgaan van een frequentie op de Noord/Zuidlijn van tien ritten per richting per uur in de Spitsperioden en het Dal (gelijk aan de huidige situatie). Daarnaast moet de Concessiehouder	

				rekening houden met het feit dat de frequentie van de Noord/Zuidlijn zal stijgen (naar minimaal twaalf ritten per uur) gedurende de looptijd van de Concessie. Dergelijke frequentieverhoging zal tijdig aangekondigd worden en de Concessiehouder dient zijn aanbod hier op aan te passen via de reguliere Dienstregelingprocedure.	
163	Vervoerder 1	4.4	U benoemt in artikel 4.4.4.2. dat maximaal twee dienstregelingen onderscheiden worden. Wij raden u aan om de keuze voor (tijdelijke) dienstregelingen bij vervoerders te laten liggen, zodat zij de economisch / operationeel meest optimale bieding kunnen doen.	Wij achten het in het belang van de Reiziger dat de Dienstregeling op elk moment kan wijzigen, de communicatieve inspanningen die de Concessiehouder doet om dit bij de Reiziger onder de aandacht te brengen ten spijt. We maken onderscheid tussen twee typen Dienstregelingen, te weten een Vakantiedienstregeling en een Basisdienstregeling. Een voorstel voor een nieuwe Basisdienstregeling na een Vakantiedienstregeling mag uitgevoerd worden mits de Concessiehouder blijft voldoen aan de eisen uit de Concessie en het vigerende Vervoerplan.	
164	Vervoerder 1	4.4	Wij onderschrijven uw wens om tijdig omleidingen aan te leveren voor de diverse reisinformatiekanalen. Door expliciet ov9292 te noemen is er ons inziens geen level playing field voor de verschillende reisinformatie diensten / kanalen.	Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast.	Artikel 30

165	Vervoerder 1	4.4	Er wordt aangegeven dat reizigers met in achtneming van een bepaalde tijds marge vervangend vervoer aangeboden dienen te krijgen. Er zijn echter situaties denkbaar die volledig buiten de invloedssfeer van de concessiehouder liggen als het gaat om incidenten en of calamiteiten. Te denken valt aan een storm waarbij bomen omvallen en de toegankelijkheid van de weg dusdanig beïnvloeden dat er geen verkeer meer mogelijk is. Het geniet de voorkeur dat er rekening gehouden wordt bij het beschrijven van; hoe te handelen bij incidenten en calamiteiten, rekenschap te nemen van situaties die niet te beïnvloeden zijn door de concessiehouder.	De door u beschreven situaties kunnen opgenomen worden in het Uitvoeringsplan.	
166	Vervoerder 2	4.4	Oud & Nieuw: De nachtbus van concessie Amsterdam start om 1:30 op, afstemming tussen de twee concessie is belangrijk i.v.m. drukte en dus veiligheid op Busstation IJzijde. Ook rijdt het dagnet van ZaWa nog tussen 1:00 en 1:30, dus dan zouden de laatste ritten van dagnet nog extra ritje moeten rijden.	De Concessiehouder is niet verplicht om Openbaar Vervoer aan te bieden tussen 24:00 uur en 6:00 uur, behoudens de Nachtlijnen. Blijkens Artikel 9 dienen Nachtlijnen vanaf in elk geval 1:00 uur conform Dienstregeling uitgevoerd dienen te worden in de nacht volgend op Oudejaarsdag. De Concessiehouder kan dus besluiten om behoudens de Nachtlijnen geen Openbaar Vervoer aan te bieden tot 1:30 uur op Nieuwjaarsdag.	

167	Vervoerder 3	4.4	Paragraaf 4.3.2 Verbindende lijnen: In deze paragraaf staat “Daarnaast dienen Lijnen die als Begin- en Eindpunt Amsterdam, station Noord of Amsterdam, Noorderpark hebben Aansluiting te bieden op de eerste en laatste Rit van de Noord/Zuidlijn.” In 4.4.5 Aansluitingen en Afstemmingen staat onder punt 6 “De Concessiehouder stemt de vertrektijden van Lijnen die (gedeeltelijk) dezelfde route volgen op elkaar af zodat de vertrektijden goed over het uur gespreid worden.” Dit lijkt met elkaar te conflicteren. Wanneer twee (of meer) lijnen worden afgestemd zullen de aankomst- en vertrektijden zover mogelijk uit elkaar liggen en kan maar één van de lijnen uit de bundel aansluiten op de eerste en laatste rit van de Noord/Zuidlijn. Dit is ook de huidige praktijk. We verzoeken u daarmee rekening te houden in het definitieve programma van eisen.	Wij danken u voor uw opmerkelijkheid. Het Programma van Eisen is aangepast. De verplichting om aan te sluiten op de eerste en laatste Rit van de Noord/Zuidlijn gaat boven de verplichte Afstemming.	Artikel 14
Hoofdstuk 5: Infrastructuur					
168	Provincie Noord-Holland	5	De provincie Noord-Holland is ook vanuit de rol als wegbeheerder betrokken bij de voorbereiding van dit ontwerp PvE. Voor de aandachtspunten die wij als wegbeheerder hebben meegegeven verwijs ik u graag naar de informatie die eerder aan [de Vervoerregio] is verstrekt.	Wij nemen kennis van uw opmerking en zullen wanneer het de rol van de provincie Noord-Holland als Wegbeheerder betreft, refereren naar de informatie die aan ons is verstrekt.	
169	Adviescommissie Zaanstreek	5.1	In de huidige concessie neemt de bus de Wilhelminastraat als de Beatrixbrug	In het Convenant Beschikbare Infrastructuur zal de voor het Openbaar	

			geopend is. Voor de leefbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid op en rond het horecaplein de Dam is voortzetting van deze situatie ongewenst. Wij verzoeken u in het PvE een kaart op te nemen van beschikbare wegen waarop de Wilhelminastraat niet langer uitwijkmogelijkheid voor een busroute is.	Vervoer Beschikbare Infrastructuur worden opgenomen. De gemeente Zaanstad is verantwoordelijk voor de Beschikbare Infrastructuur in Zaandam en stelt de Wilhelminastraat als uitwijkmogelijkheid ter beschikking. Dit achten wij ook gewenst voor de betrouwbaarheid van de Dienstregeling.	
170	Adviescommissie Waterland	5.1	De gemeente Waterland geeft aan dat het rondje Monnickendam, in één richting, gehandhaafd moet blijven. In uw reactie heeft u aangegeven dat deze wens in de concessiedocumenten wordt opgenomen. Wij adviseren u om dit als eis op te nemen.	De gemeente Waterland stelt het 'rondje Monnickendam' in één richting beschikbaar voor de uitvoering van de Concessie. Deze afspraak wordt in het Convenant Beschikbare Infrastructuur vastgelegd. Er hoeven geen aanvullende eisen in het Programma van Eisen worden opgenomen om te borgen dat het 'rondje Monnickendam' in één richting door Openbaar Vervoer wordt gebruikt.	
171	Gemeente Hoorn	5.3	De provincie Noord-Holland is bij de planvorming [van de Poort van Hoorn] betrokken, ook als het gaat om het belang van het openbaar vervoer en soepele aansluiting van regioliijnen op het knooppunt. Vervoerders betrekken wij hier ook graag bij. Het is op dit moment nog niet duidelijk wanneer en hoe snel deze plannen concreet worden, hangende een aantal politieke vragen. Planning: eind 2019: besluitvorming gemeenteraad, samenwerkingsovereenkomst, 2020:	Wij nemen kennis van uw reactie en het feit dat u de Concessiehouder graag bij de planvorming wilt betrekken. Artikel 21 voorziet in het organiseren van overleg met Wegbeheerders door de Concessiehouder om de effecten van voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur op de exploitatie van het Openbaar Vervoer te bespreken.	

			anterieure overeenkomst en bestemmingsplan. Voor dit project hebben wij een vervoerder nodig die meedenkt en input levert bij de planvorming voor de Poort van Hoorn en in een later stadium in de vorm van aanpassing van de lijnvoering. Wij kunnen niet uit uw Programma van Eisen opmaken of de vervoerder hieraan kan voldoen. Wij verzoeken u aan te geven of de vervoerder hieraan kan voldoen. Als het Programma van Eisen hier niet in voorziet, verzoeken wij u het Programma van Eisen hierop aan te passen.		
172	FNV	5.3	Chauffeurs ervaren dagelijks veiligheids- en doorstromingsproblemen. Ten behoeve van het uitwerken en het uitvoeren van infrastructurele maatregelen zal de concessiehouder vooraf overleg voeren met de OR en de betrokken chauffeurs.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij, lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
173	Vervoerder 1	5.3	De door u gepresenteerde doelen hangen samen met het beschikbaar zijn van een infrastructureel netwerk voor OV, Fiets en auto. Gelet op de ontwikkelingen in de regio kan het gebeuren dat er gedurende de looptijd van de concessie ingrijpende wijzigingen in dit netwerk gaan plaatsvinden. Welke verwachtingen heeft u ten aanzien van de vervoerder als het gaat om het borgen van de beschikbaarheid van	Ten aanzien van uw zorg over de beschikbaarheid van weginfrastructuur in het algemeen reageren wij als volgt: over Beschikbare Infrastructuur maakt de Vervoerregio afspraken met de Wegbeheerders. Deze afspraken worden vastgesteld in het Convenant Beschikbare Infrastructuur. Dit stuk maakt onderdeel uit van de aanbestedingsdocumentatie. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij	

			de wegen infrastructuur, mede gelet op de ZE exploitatie en de daarmee samenhangende voertuig actieradius?	regelmatig afstemt met de Wegbeheerders, en vice versa. Wij verwachten dat de Concessiehouder zich tijdig op de hoogte stelt van ingrijpende wijzigingen in de infrastructuur die wellicht een ander netwerk noodzakelijk maken. Er vindt een periodieke Herijking van de Concessie plaats waarin (afspraken over) dergelijke grote wijzigingen tot stand kunnen komen. Ten aanzien van uw zorg over de beperkte mogelijkheden tot het rijden van langere afstanden tussen oplaadlocaties/oplaadmomenten, die mogelijk veroorzaakt worden door wijzigingen in de (beschikbaarheid van) weginfrastructuur willen wij u meegeven dat het omrijden als gevolg van werkzaamheden tot de risico's van de Concessiehouder behoort. In het Programma van Eisen gaan we de Concessiehouder vragen om over deze risico's na te denken.	
174	Vervoerder 1	5.3	Het beheer en onderhoud van de wegen valt niet onder de concessie, maar de beschikbaarheid speelt een belangrijke rol bij de dienstverlening. Om er zeker van te zijn dat de ZE dienstverlening afdoende kan worden aangebonden aan de reizigers, is het zaak dat de concessiehouder afspraken kan maken met de wegbeheerders over de beschikbaarheid en de mogelijke	Wij stellen het op prijs dat u het belang van tijdige informatieverstrekking aan Reizigers over Omrijden onder onze aandacht brengt. Wij delen uw punt van zorg ten aanzien van de grotere gevolgen voor de Dienstregeling in geval van Omrijden. Toch achten wij voortzetting van de bestaande afspraken met Wegbeheerders voldoende. Dit is onder andere gebaseerd op onze	

			oplossingen indien de beschikbaarheid niet passend is. Welke rol kan de concessieverlener hierin betekenen en hoe kunnen afspraken concreet worden vastgelegd als er omgereden moet worden. De uitvoering van de dienstverlening kent een zekere doorlooptijd. Er wordt gesproken over een periode waarbinnen de concessiehouder dient te reageren op voornemens van infrabeheerders de infrastructuur niet beschikbaar te stellen. De tijd die wordt genoemd, beperkt de communicatie naar reizigers en de wijze waarop zij een ander reisplan kunnen maken. Het geniet de voorkeur om een ruimere periode van inbrengen van wijzigingen aan de beschikbare infrastructuur op te nemen en de periode van reactie te verruimen. Tevens kan het behulpzaam zijn om een minimale periode van informatieverstrekking richting reizigers op te nemen.	ervaring met Zero-Emissievoertuigen in de concessie Amstelland-Meerlanden. Wij bezien gaandeweg de Concessie of er reden zal zijn hier nadere afspraken met Wegbeheerders over te maken.	
175	Vervoerder 3	5.3	In artikel 15.1 geeft u aan dat bestuurlijke afspraken met wegbeheerders zijn gemaakt. Wij zijn benieuwd of er met de gemeente Amsterdam bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met name over het vergoeden van extra kosten voor de vervoerder bij werkzaamheden.	Met de gemeente Amsterdam zijn in het Convenant Beschikbare Infrastructuur, of anderszins, geen bestuurlijke afspraken gemaakt over het vergoeden van extra kosten voor de Concessiehouder bij werkzaamheden. In voorkomende gevallen zal de Concessiehouder het initiatief moeten nemen om met de gemeente	

				Amsterdam afspraken te maken over een eventuele vergoeding.	
Hoofdstuk 6: Betrouwbaarheid					
176	Vervoerder 1	6.1	Kan concessieverlener zich inspannen om bij de inliggende gemeentes bij het vergeven van vergunningen de verplichting tot het organiseren van het vervoer op laten nemen?	De Concessieverlener gaat niet over het vergunningverleningsproces van de inliggende Gemeenten.	
177	Vervoerder 1	6.1	U stelt in artikel 18.5 een bepaling van het maximaal aantal staanplaatsen gebaseerd op de helft van de RDW in het kader van de voertuigkeuring van het desbetreffende Type Voertuigen c.q. kentekenregistratie van het desbetreffende Voertuig. Wij raden u aan hiervan af te zien en het maximale aantal staanplaatsen te baseren op maximaal 4 staanplaatsen per m2. Uw doel is staanplaatscomfort nemen we aan. Bij zero emissie bussen is het voertuiggewicht inclusief de batterijen van belang voor het bepalen van de totale vervoerscapaciteit van de bus. Grotere en daarmee zwaardere batterijen kunnen leiden tot minder staanplaatsen als de buscapaciteit gewichtsbepaald wordt. Daar dan de helft van kan leiden tot een veel te kleine staanplaats capaciteit. Een ideale combinatie van bus en batterij kan daarmee teniet worden gedaan of het kan leiden tot (onnodige) grotere voertuigen. De bepaling van het aantal staanplaatsen bij een	Wij volgen uw overweging en passen het Programma van Eisen op dit punt aan, met dien verstande dat het aantal staanplaatsen dat in het kader van de voertuigkeuring als maximum is vastgesteld, ook in de Concessie als maximum wordt gehanteerd.	Artikel 25

			vergelijkbare 'standaard' dieselbus maakt een en andere onduidelijk en subjectief. Veel beter is een norm aan te houden van 4/m2		
178	Vervoerder 1	6.2	In het PvE wordt beschreven dat er ongeacht verwijtbaarheid er een percentage ritten maximaal mag uitvallen. Natuurlijk is het aan de vervoerder er zorg voor te dragen dat alle ritten worden uitgevoerd. Echter het kan zijn dat er door omstandigheden die niet in de invloedssfeer van de concessiehouder liggen er rituitval ontstaat. Het geniet de voorkeur rekenschap te nemen van de beperkende factoren die er mogelijk kunnen ontstaan welke niet verwijtbaar zijn aan de concessiehouder. Indien er een zeer krap en stringent regime wordt gehandhaafd, kan het zijn dat inschrijvende partijen op voorhand rekenschap menen van de financiële effecten op de uitvoering en hierdoor minder dienstverlening wordt aangeboden.	In beginsel gaat de Concessieverlener er vanuit dat de Concessiehouder alle Ritten uitvoert. In het Boetebeleid en het Uitvoeringsbesluit wordt verder uitgewerkt hoe wordt omgegaan met de Rituitval.	
179	FNV	6.3	De werkdruk in het OV is een erkend probleem. Om die te beperken/verlagen stelt het FNV het volgende voor: wij adviseren om te voorkomen dat de werkdruk toeneemt als gevolg van te krap gestelde dienstregeling rekening houdend met verkeersdrukte en bijzondere omstandigheden. Dat kan gerealiseerd	De Reiziger heeft belang bij realistische en betrouwbare rijtijden. De Concessiehouder wordt middels in het Boetebeleid geprikkeld om tot een goede punctualiteit te komen.	

			worden door reële rijtijden te hanteren, die de concessiehouder in samenspraak met de medezeggenschap opstelt.	Ten aanzien van de medezeggenschap verwijzen wij u naar hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
180	FNV	6.3	Hierbij geldt dan de daadwerkelijke vertrektijd, met inbegrip van de voorstatijd, maar zonder loop- en keertijden etc. van het rijdend personeel. Dit is van toepassing op ritniveau.	Loop- en keertijden zijn afspraken tussen werkgevers en werknemers. Hierop heeft de Vervoerregio geen invloed.	
181	FNV	6.3	Rijtijden differentiëren over de verschillende dagen van de week en verschillende tijden/blokken op de dag zelf door spitsgevoeligheid op te nemen in de dienstregeling.	Wij nemen uw reactie ter informatie aan.	
182	FNV	6.3	Regelmatige controle op de rijtijden is van groot belang. Deze evaluatie dient de concessiehouder aan de concessieverlener aan te tonen, waarbij de gewenste aanpassingen aangegeven worden.	De Concessiehouder wordt geprikkeld om tot een goede punctualiteit, met realistische rijtijden, te komen middels het boetebeleid van de Vervoerregio.	
183	FNV	6.3	Ter overweging m.b.t. punctualiteit/rijtijd: Rekent de opdrachtgever met hetzelfde percentage als de werkgever? Voorbeeld: de concessieverlener stelt dat 90% van de rijtijden moet kloppen en de concessiehouder gaat uit van 80% omdat de boete voor die 10% extra niet hoog is en kan daardoor minder rijdend personeel in dienst hebben (minder kosten), mag dat dan? Mogelijke oplossing: 1. Opnemen dat de punctualiteitseis van de opdrachtgever	De Vervoerregio werkt met zijn eigen punctualiteitseisen, die worden opgenomen in het Concessiebesluit (en Bijlagen). Het is niet de intentie van de Vervoerregio om met deze punctualiteitseis de Concessiehouder aan te zetten tot een ander beleid ten aanzien van zijn Personeel. De punctualiteitseisen hebben tot doel dat de Concessiehouder oog heeft voor kwaliteit van de uitvoering van de Dienstregeling.	

			niet beter mag zijn dan die intern gehanteerd wordt door de bedrijven; 2. Andere oplossing: Zet de punctualiteitseis op 100%. Dit zorgt ook voor meer comfort voor de reiziger en minder werkdruk voor de chauffeurs.		
184	Persoon 7	6.4	Geld terug regeling: wat goed dat er een goede geld terug bij vertraging regeling komt. Het is al frustrerend genoeg als er vertraging is, maar mijn ervaring bij de NS is dat het in ieder geval iets in de beleving scheelt als je je reisgeld deels of volledig terug krijgt. Het zou een mooie stap zijn als dat straks ook bij de bus kan (nb. of bestaat dat nu ook al? Ik ken het niet, maar vind de website van EBS en hun social media activiteit echt onvoldoende informatief).	Wij waarderen uw steun betreffende deze eis. Deze regeling is momenteel al van toepassing in de concessies Zaanstreek en Waterland en is ook in het Programma van Eisen opgenomen onder Artikel 29 (Vergoedingsregeling).	
185	Vervoerder 1	6.5	In het PvE wordt geen rekening gehouden met eventuele calamiteiten. ZE exploitatie brengt met zich mee dat voertuigen niet ongelimiteerd ingezet kunnen worden en dat er rekening gehouden dient te worden met het opladen van batterijen. Het geniet dan ook de voorkeur dat concessiehouders goed nadenken over eventuele calamiteiten die zich kunnen voordoen. Denk hierbij aan in meer of mindere mate beschikbaar zijn van beschikbare infrastructuur binnen het concessie gebied, of van een aanpalend gebied met invloed op het concessiegebied. Het opstellen van plannen hoe te handelen,	Het Programma van Eisen schrijft voor dat de Concessiehouder een Uitvoeringsplan opstelt waarin hij beschrijft hoe hij handelt bij Calamiteiten. De verantwoordelijkheid voor de door u beschreven voorbereiding en plannen ligt dus bij de Concessiehouder.	

			kan voorkomen dat er geen onbetrouwbare uitvoering van de dienstverlening naar inwoners van het concessiegebied plaatsvindt. Hoe kijkt u aan tegen dergelijke situaties en hoe verwacht u dat de concessiehouder zich hierop voorbereidt?		
186	Vervoerder 1	6.5	U stelt: De Concessiehouder verleent zonder voorbehoud zijn medewerking van door de Concessieverlener geïnitieerde pilots gericht op de toepassing van nieuwe (informatie)technologieën gericht op een verbetering van de betrouwbaarheid en het comfort van het Openbaar Vervoer. Kunt u bevestigen dat de concessieverlener de kosten hiervan voor zijn rekening neemt?	Dit kunnen wij niet op voorhand bevestigen. Wij maken hier voor elke pilot opnieuw afspraken over met de Concessiehouder.	
Hoofdstuk 7: Materieel					
187	FNV	7.1	Materieel moet betrouwbaar zijn, onbetrouwbaar materieel geeft stress bij het personeel en zorgt voor verstoring van de dienstregeling.	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de inzet van het Materieel. Hij dient dat te doen conform de eisen die in het Programma van Eisen zijn opgenomen.	
188	FNV	7.1	Dringend verzoek om de volgende eis ook op te nemen: Alle materiaal moet een certificaat hebben van het Sector Instituut Transport en logistiek.	Uw verzoek nemen wij niet over. Wij zijn niet bekend met het certificaat waar u naar verwijst.	
189	FNV	7.1	Alle camera's ook voorzien van geluidsopnameapparatuur.	Of de verplichte camera's in de Bus ook uitgerust worden met geluidsopnameapparatuur laten wij over aan de Inschrijver. Wij kunnen ons voorstellen dat geluidsopnameapparatuur	

				bijdraagt aan de veiligheid maar zien, op basis van de huidige concessies, geen aanleiding om hiertoe verplichtingen op te nemen.	
190	Vervoerder 3	7.1	In de begeleidende tekst bij paragraaf 7.1 is aangegeven dat het materieel moet beschikken over alle systemen en apparatuur die nodig zijn voor de positiebepaling van het materieel, inning van tarieven en de veiligheid van reizigers, personeel en medeweggebruikers. Wij nemen aan dat u bedoelt 'systemen en apparatuur' en niet 'alle systemen en apparatuur'. Als u het woord 'alle' handhaaft, wilt u dan SMART aangeven wat u hieronder verstaat.	De Vervoerregio heeft de tekst in het Programma van Eisen aangepast. Overigens zijn de eisen dienaangaande in Artikel 33 (Algemene eisen aan het materieel) uitgewerkt.	§ 7.1
191	Persoon 2	7.2	Laat de Rijperweg in Beemster tussen de Middenweg en Purmerenderweg zo snel mogelijk vervallen als busroute voor grote lijnbussen! Deze weg is veel te smal. Je moet eens zien wat voor capriolen een lijnbus moet maken als hij een tegemoetkomer heeft in de vorm van een andere lijnbus, een vrachtauto of een tractor, vooral als de lijnbus bovendien een gelede bus is. Onverantwoord!	Het Programma van Eisen schrijft voor dat de Concessiehouder het Materieel dat hij inzet afstemt op de capaciteit en kenmerken van de Beschikbare Infrastructuur. Voordat lijn 305 over de Rijperweg is gaan rijden, is de weg geschikt gemaakt om er Groot Materieel over heen te laten rijden. Vanwege het aantal Reizigers is het niet mogelijk om deze verbinding met Klein Materieel uit te voeren.	
192	Vervoerder 3	7.2	Artikel 25 lid 1a en 1b kunnen onzes inziens worden samengevoegd tot "de maximale leeftijd van Bussen, die ter uitvoering van	Wij nemen uw suggestie niet over. De in het ontwerp-Programma van Eisen gestelde gelijke geëiste leeftijd van Zero-Emissie en	Artikel 34

			de Concessie wordt ingezet bedraagt niet meer dan vijftien (15) jaar en zes (6) maanden". De eisen voor Groot-materieel (niet zijnde ZE-bussen) en ZE-bussen zijn namelijk hetzelfde.	niet-Zero-Emissie Materieel was niet correct. Voor Zero-Emissie Materieel eisen wij een maximale leeftijd van 15 jaar en 6 maanden. Voor Materieel, niet zijnde Zero Emissie, eisen wij een maximale leeftijd van 10 jaar en 6 maanden. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast.	
193	Adviescommissie Waterland	7.3	Wij kunnen ons vinden in de wens van de gemeente Landsmeer om geen materieel in te zetten dat langer is dan 12 m.	De lengte van het Materieel dat in de Gemeente Landsmeer ingezet wordt is gemaximeerd op 12 meter. Dit is aangepast in het Programma van Eisen.	Artikel 35
194	Persoon 1	7.3	Het lijkt mij wenselijk 9 meter te vervangen door 10 meter gelet op rollators, kinderwagens en rolstoelen, anders gaat het niet passen in de vermoedelijk elektrische bussen. Ik spreek uit ervaring dat er nu al soms met 10 meter bussen kinderwagens niet mee kunnen omdat er al 2 in staan. De modellen hiervoor zijn : BYD K7U, electric 10-meter en de VDL Citea LL99 Electric 9.95 meter bussen (welke per eind 2019 gaat rijden in de concessie NHN-Alkmaar).	De lengte-eis is ingegeven door beperkingen die de Wegbeheerder opleggen voor het gebruik van de infrastructuur. In het Programma van Eisen staat opgenomen dat in het Materieel minimaal plek moet zijn voor 1 rolstoel en waarbij voorzieningen zijn getroffen om deze rolstoel vast te zetten. Deze eis geldt voor al het Materieel, waaronder Elektrisch Materieel en ongeacht de lengte van het Materieel. Wij lichten deze eis nader toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
195	Persoon 4	7.3	Ik heb begrepen dat u nieuwe concessies gaat uitgeven. Ik woon in de wijk Het Kalf. Daar zijn 3 buslijnen en wel 391, 395, 69. Wat mij opvalt dat alle drie bussen tegelijk de wijk komen binnenrijden (1) is dat niet effectief, beter spreiden; (2) op de bushaltes is in het algemeen maar plaats	Betreffende uw eerste punt begrijpen wij uw reactie dat dit niet effectief is. In het Programma van Eisen is in Artikel 14 (Aansluiting en Afstemming) staat dat de Concessiehouder de vertrektijden van Lijnen die (gedeeltelijk) hetzelfde Traject volgen op elkaar afstemt zodat de	

			voor een bus. Verkeerstechnisch gevaarlijk. Je moet je strategisch opstellen om de juiste bus te attenderen.	vertrektijden goed over het uur gespreid worden. Betreffende uw tweede punt is de Concessiehouder verplicht zich aan de verkeersregels te houden, alsmede veilig te halteren op de daarvoor aangewezen Haltes. De Concessiehouder heeft de vrijheid om de Dienstregeling op te zetten binnen de gestelde kaders door de ontwikkelruimte die we de Concessiehouder bieden. Binnen deze kaders hoort de Concessiehouder met de Dienstregeling voldoende ruimte te laten om de capaciteit van de Halte efficiënt te benutten.	
196	Gemeente Hoorn	7.3	In een voorgesprek voor het Programma van Eisen hebben wij u meegegeven dat lijn 314 en 379 Hoorn binnen rijden door een kwetsbare woonstraat. De gemeente Hoorn maakt zich zorgen over de zwaarte van de (zwaardere) elektrische bussen, en eventuele dubbelgelede dan wel dubbeldekker bussen. Met name op de klinkerverharding. Wij verzoeken u deze straat als kwetsbaar punt op te nemen.	In het Programma van Eisen wordt er van de Concessiehouder geëist dat hij het Materieel dat hij inzet voor zijn Dienstregeling afstemt met de Beschikbare Infrastructuur. Echter wordt er in het Programma van Eisen niet gesproken van "kwetsbare punten". Als zodanig zal deze straat niet onder deze noemer in het Programma van Eisen opgenomen worden.	
197	Vervoerder 1	7.3	De vervoersvraag vanuit de concessie Zaanstreek Waterland leent zich bij uitstek voor de inzet van voertuigen die een grote capaciteit en hoge mate van comfort kunnen bieden. Hierbij kan het zijn, dat	Aan de inzet van Materieel worden beperkingen opgelegd conform Artikel 35 (Inpasbaarheid Materieel) van dit Programma van Eisen. Naast capaciteit en comfort hebben wij ook aandacht gehad	

			langeafstandsvoertuigen een optie kunnen bieden. Het geniet de voorkeur geen beperkingen op te leggen en de vrijheid toe te staan aan de concessiehouder voertuigen te kiezen die optimaal passen bij de vervoersvraag en de comfortbeleving.	voor ruimtelijke inpasbaarheid, doorstroming en halteertijden bij het bepalen van deze beperkingen.	
198	Vervoerder 1	7.3	Kan deze eis [ten aanzien van de inzet van materieel in de wijk Saendelft en langs de westzijde van de Zaanoevers] worden opgerekt naar 10 meter? Gevolg is een veel bredere markt van beschikbaarheid van zero emissievoertuigen.	Deze eis kan niet worden aangepast naar 10 meter. Dit in verband met de ruimtelijke inpasbaarheid en de doorstroming.	
199	Adviescommissie Zaanstreek	7.4	Met het oog op het VN-verdrag inzake de toegankelijkheid voor mensen met een handicap het mogelijk moet zijn om twee rolstoelen en/of scootmobiel in de bus mee te nemen en de ruimte daarvoor te creëren door opklapbare zitplaatsen.	In het Programma van Eisen wordt 1 rolstoelplaats voorgeschreven. De Vervoerregio voldoet hiermee aan de wettelijke vereisten: een Bus dient ten minste 1 opstelplaats voor rolstoelen met de maximale afmetingen te hebben, als bedoeld in de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De Vervoerregio staat toe dat bij de rolstoelplaats klapstoelen worden aangebracht, waarbij uiteraard geldt dat een hier zittende Reiziger zijn plaats moet afstaan indien een persoon in een rolstoel met de Bus mee wil. Het staat de Concessiehouder vrij om een tweede rolstoelplaats te creëren maar de Vervoerregio schrijft dit niet voor. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota lichten wij deze eis nader toe. Conform de Algemene voorwaarden stads- en	

				streekvervoer zijn scootmobielen in de Bus niet toegestaan.	
200	Persoon 13	7.4	De eis dat conform de Europese richtlijnen de volledige toegankelijkheid voor mensen die gebruik maken van (elektrische) rolstoelen en overigens mensen met welke beperking dan ook) geregeld wordt; niet alleen papier, maar vooral in de dienstuitvoering van alle dag!	Het Programma van Eisen voorziet in toegankelijkheidseisen voor het Materieel conform Europese richtlijnen (Artikel 36) en verplicht de Concessiehouder hier ook in de dagelijkse dienstuitvoering naar te handelen.	
201	Persoon 13	7.4	Periodieke controle op veiligheid en functioneren van schuifplanken.	De verantwoordelijkheid voor het periodiek controleren van de toegankelijkheid maakt onderdeel uit van de het beheer van de Concessie.	
202	Persoon 13	7.4	Standaard voorzieningen op alle bussen voor de toegang van mensen met een lichamelijke beperking.	Het Programma van Eisen voorziet in toegankelijkheidseisen voor het Materieel conform Europese richtlijnen (Artikel 36).	
203	Burgerplatform Zaanstad	7.4	7 - Twee rolstoelen in de bus moet kunnen, mits ze naast elkaar kunnen staan in de ruimte voor rolstoelen, koffers en mensen met rollator. Een aanpassing van de bus is dan niet nodig, alleen een aanpassing van de regels waar de chauffeur aan gebonden is (nu is dat maximaal één rolstoel). Verantwoordelijkheid bij de reiziger, geen betutteling.	In het Programma van Eisen wordt 1 rolstoelplaats voorgeschreven. De Vervoerregio voldoet hiermee aan de wettelijke vereisten: een Bus dient ten minste 1 opstelplaats voor rolstoelen met de maximale afmetingen te hebben als bedoeld in de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De Vervoerregio staat toe dat bij de rolstoelplaats klapstoelen worden aangebracht, waarbij uiteraard geldt dat een hier zittende Reiziger zijn plaats moet afstaan indien een persoon in een rolstoel met de Bus mee	

				wil. Het staat de Concessiehouder vrij om een tweede rolstoelplaats te creëren maar de Vervoerregio schrijft dit niet voor. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota lichten wij deze eis nader toe.	
204	Gezamenlijke buurtbusverenigingen Beemster, Waterland en Zeevang	7.4	Naar onze mening is een rolstoellift achterin de bus een overbodige uitgave, waarvan het geld beter besteed kan worden aan bijv. een mobilofooninstallatie of ander verbindingsmiddel waarmee direct contact kan worden opgenomen met een verkeersgeleidingscentrale.	De Concessiehouder is verplicht om een voorziening te treffen om de toegankelijkheid van Klein Materieel voor rolstoelen vanaf de rechterzijde te garanderen. Communicatieapparatuur om de Centrale Verkeersleiding te bereiken is opgenomen als eis (Artikel 39).	
205	FNV	7.4	De aangeschafte voertuigen knielen "vierkant". D.w.z. met minimaal de beide voorwielen tegelijkertijd.	Met hetgeen in het Programma van Eisen wordt gesteld onder "knielen", wordt hetgeen bedoeld zoals in uw reactie beschreven staat. Dat wil zeggen dat er standaard geknield kan worden aan de voorkant, met de mogelijkheid om te neigen naar de zijkant indien een Reiziger met een mobiliteitsbeperking het Materieel wilt betreden.	
206	Vervoerder 3	7.4	In artikel 27 lid 7 geeft u aan dat alle voorzieningen ten behoeve van reizigers in het materieel in contrasterende kleuren uitgevoerd moet worden. Kunt u aangeven wat u onder 'voorzieningen' verstaat? Een stoel is in onze ogen ook een voorziening, maar wij verwachten niet dat deze in	Wij doelen hierbij op voorzieningen die met name van belang zijn voor Reizigers met een mobiliteitsbeperking. Dit hebben wij in het betreffende Artikel verduidelijkt. Te denken valt aan drukknoppen, markeren van op- en afstapjes, stickers die aangeven waar de zitplaats(en) zich bevinden die zijn	Artikel 36

			contrasterende kleuren uitgevoerd moet worden.	bestemd voor Reizigers die slecht ter been zijn, of deze zitplaats zelf markeren. Deze lijst met voorbeelden is niet uitputtend. Wij vertrouwen er op dat Inschrijvers oog hebben voor de behoeften van deze groep Reizigers.	
207	Vervoerder 1	7.6	U stelt: ""De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om ten aanzien van het comfort te allen tijde door middel van het geven van een Aanwijzing aan de Concessiehouder, dan wel anderszins, nadere eisen te stellen."" Kunt u bevestigen dat u hiermee doelt op nadere eisen, gedurende de implementatieperiode, dat wil zeggen, voor aanschaf materieel? Nadere eisen ten aanzien van materieel kunnen kostenverhogend werken ten opzichte van het aanbod van de inschrijver. Kunt u bevestigen dat de opdrachtgever deze kosten voor zijn rekening neemt? Zo niet, kunt u aangeven hoe u vindt dat inschrijvers gedurende hun bieding rekening moeten houden met deze onzekerheid?	Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de eisen te verzwaren of nadere eisen te stellen. Daar waar dit het geval is, is het Programma van Eisen aangepast. In het Concessiebesluit wordt een Artikel opgenomen waarin het middel Aanwijzing nader wordt uitgewerkt.	
208	Burgerplatform Zaanstad	7.7	2 - Buurtbussen worden gereden door vrijwilligers. Wanneer de buurtbussen elektrisch moeten zijn, vallen de meeste vrijwilligers weg omdat voor deze zwaardere bussen een vrachtwagenrijbewijs	In het Programma van Eisen is er een aanpassing gemaakt aan de eis betreffende de uitvraag van Zero-Emissie Voertuigen. Er zal geen verplichte inzet van Zero-Emissie Voertuigen voorgeschreven worden op de Buurtbuslijnen. Pas vanaf 1 januari 2030	Artikel 40

			nodig is. De buurtbussen kunnen daarom niet elektrisch rijden.	dienen ook de Buurtbuslijnen met Zero-Emissie Voertuigen te worden uitgevoerd.	
209	Gezamenlijke buurtbusverenigingen Beemster, Waterland en Zeevang	7.7	Het lijkt ons, bestuurders van drie buurtbusverenigingen, gewenst, eenvoudiger en misschien zelfs voordeliger om voor deze drie verenigingen één merk en type bus aan te schaffen bij vervanging van de huidige bussen die nagenoeg aan het eind van hun inzetbare leeftijd zijn. Eén of bij voorkeur twee reservebussen van hetzelfde type vergroot de uitwisselbaarheid en inzetbaarheid.	Wij nemen uw reactie ter informatie aan. De uiteindelijke keuze betreffende de aanschaf van het Materieel wordt genomen door de Concessiehouder.	
210	Gezamenlijke buurtbusverenigingen Beemster, Waterland en Zeevang	7.7	Een merk en type buurtbus dat alle genoemde voordelen van VW en de in gebruik zijnde Mercedes Sprinter verenigen is een Mercedes Sprinter 313 CDI, zoals in gebruik bij de buurtbus die rijdt in Nuenen, Veluwezoom-West of in Voorne (concessie E.B.S.).	Wij nemen kennis van uw reactie.	
211	Vervoerder 1	7.7	U stelt: De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Buurtbussen voldoen aan de bij of krachtens geldende regelgeving daaraan te stellen eisen. Kunt u dit verduidelijken?	De Buurtbus valt onder Klein Materieel. Als zodanig zijn de eisen in het Programma van Eisen met betrekking op Klein Materieel van toepassing op de Buurtbussen.	
Hoofdstuk 8: Duurzaamheid					
212	Reizigers Advies Raad	8	Gezien de opgedane ervaringen, te weinig accucapaciteit, met ZE bussen bij de concessie Amstelland-Meerlanden adviseert de RAR om bij de start van de concessie in te zetten op 80% ZE bussen.	Het Programma van Eisen stelt dat er 80% Zero-Emissie Materieel wordt geëist. Aan de overige 20% kan de Concessiehouder in zijn Inschrijving invulling geven. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota lichten	

				wij onze aanpak om te komen tot Zero Emissie nader toe.	
213	Regioraadsleden Purmerend	8	Tariefstelling blijft een aandachtspunt: betaalbaarheid is heel belangrijk. De Purmerenders vinden duurzaamheidsontwikkelingen (o.a. de komst van zero emissie bussen) belangrijk maar geven aan dat deze ontwikkelingen geen invloed op de ritprijs mogen hebben.	Er is geen directe relatie tussen de verplichte inzet van Zero-Emissie Voertuigen en de hoogte van de Tarieven. De Vervoerregio heeft een Tarievenverordening. Hierin is vastgelegd hoe de hoogte van de Tarieven vastgesteld wordt en welke procedures gevolgd moeten worden ten aanzien van de vaststelling van Tarieven gevolgd moet worden.	
214	Rover	8	Wij juichen het streven naar zero emissie toe, maar vragen u wel om dat vanuit het juiste perspectief te benaderen. De grootste bijdrage aan minder emissie is als veel mensen de auto laten staan en het OV gaan gebruiken. Dit levert op korte termijn meer op dan het vervangen van dieselbussen door ZE bussen, als die mensen niet overstappen op het OV en nog steeds auto blijven rijden. Zie ook de relatie met ons vorige punt [over de modal split].	Door de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Concessiehouder te leggen prikkelen wij hem voortdurend om het aandeel OV-reizigers te vergroten en zo de mobiliteit te verduurzamen. Verder levert het 100% reduceren van emissies van het regionaal busvervoer naar onze verwachting een grotere bijdrage aan de landelijke CO ₂ -reductie dan het realiseren van vermeden autokilometers door het inzetten van meer Materieel, niet zijnde Zero Emissie. Wij verwijzen u voor onze visie op CO ₂ -reductie naar hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
215	Rover	8	Daarnaast de vraag hoe je tot ZE komt. De ervaring met de concessie Amstelland-Meerlanden leert dat in de toekomst lange	Wij verwachten dat de technologische ontwikkeling zodanig is dat de Concessie 100% Zero Emissie uitgevoerd kan worden.	

			en vaak drukke buslijnen moeten worden geknipt, omdat de batterij-capaciteit van de bussen niet voldoende is om de lange lijn te rijden. Bovendien is er te weinig laadcapaciteit en het laden duurt tamelijk lang. Dat kan tot gevolg hebben dat enerzijds een aantal reizigers niet meer met de bus gaat reizen en anderzijds dat u geld van de Vervoerregio spendeert aan lege kilometers naar laadpalen of extra bussen moet betalen vanwege de lange laadtijd. Geld dat anders besteed kan worden aan ritten met reizigers.	De Concessiehouder zal in zijn Inschrijving moeten onderbouwen dat het Materieel dat hij inzet voldoet aan de vereiste accucapaciteit om de verplicht voorgeschreven Verbindende Lijnen te kunnen exploiteren (zonder lijnen op te knippen of in te korten) en dat hij voldoet aan de vervoerplicht. Hierop wordt zijn Inschrijving beoordeeld.	
216	Contact Commissie Jisp	8	Tevens heeft er in Het Noord Hollands Dagblad gestaan dat er verschillende duurzaamheidseisen aan de aanbesteding worden verbonden als dit inhoudt dat de dienstregeling vanwege de kosten die daar mee gemoeid zijn worden wordt versoberd. Openbaar vervoer is al duurzaam.	Wij kunnen niet oordelen over het artikel in het Noord-Hollands Dagblad waaraan u refereert omdat wij niet weten naar welk artikel u verwijst. Het verduurzamen van de Concessie door het eisen van ten minste 80% Zero-Emissie Voertuigen bij de start van de Concessie en 100% Zero-Emissie Voertuigen per 2025 leidt tot een beperkte kostenverhoging voor de Concessiehouder. Door de Concessiehouder ontwikkelruimte te bieden verwachten wij een nadelig effect hiervan op het vervoeraanbod te voorkomen. Wij verwijzen u voor onze visie op CO₂-reductie naar hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
217	Gemeente Amsterdam	8	We zien de wisseling van een concessie als een belangrijk momentum om het vervoermodel te wijzigen. Hier zet het	Wij bedanken u voor uw complimenten.	

			Ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de concessie Zaanstreek-Waterland belangrijke stappen in, naar een duurzaam, hoogwaardig en inclusief openbaar vervoer. Onze complimenten! We vinden het belangrijk dat stad en regio samen klaar zijn voor de toekomst. Dit vraagt om afspraken met de vervoerder die voldoende flexibiliteit bieden om op nieuwe ontwikkelingen en inzichten in te spelen. Dit belang neemt toe nu de concessie mogelijk voor 15 jaar wordt verleend met het oog op de Zero Emissie ambities. Ook goede samenwerking met de betrokken gemeenten en tussen de vervoerders is van belang.		
218	Adviescommissie Zaanstreek	8.1	Wij hechten grote waarde aan maatschappelijk verantwoord ondernemen en inkopen. Daar hoort ook bij dat de overheid en de markt zich gezamenlijk actief inzetten tegen misstanden op de internationale arbeidsmarkt. De concessiehouder zou zich in dit verband moeten houden aan de mensenrechten en in het bijzonder geen gebruik moeten maken van kinderarbeid voor het onder andere delven van kobalt voor de productie accu's voor elektrische auto's; Wij willen daarom dat de opdrachtgever de internationale sociale voorwaarden (ISV) toepast in de aanbestedingsprocedure.	Wij zullen in de aanbestedingsprocedure oog hebben maatschappelijk verantwoord inkopen en nemen hiertoe bepalingen op in het Bestek.	

219	Vervoerder 1	8.1	U geeft in meerdere eisen en bij meerdere onderwerpen aan dat de concessieverlener ten allen tijde nadere eisen kan stellen aan, onder andere wanneer het gaat over het ontwerp Duurzaamheidsplan. Wij voorzien op twee vlakken mogelijke problemen: a. U vraagt tijdens de aanbesteding een ontwerp Duurzaamheidsplan uit, wat onderdeel wordt van de gunning. Indien u tijdens de aanbestedingsfase of zelfs na gunning de eisen aan dit plan aanpast of nieuwe eisen toevoegt, komt hiermee het level playing field in het geding. b. Wanneer u na gunning de eisen aanpast, werkt dit mogelijk kostenverhogend voor de winnende inschrijver. Hij heeft immers een volledig doorgerekend bod neergelegd, waaraan u aanpassingen doet. Kunt u aangeven hoe u omgaat met een mogelijke kostenverhoging door eventuele door u nader gestelde eisen na gunning?	Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de eisen te verzwaren of nadere eisen te stellen. Daar waar dit het geval is, is het Programma van Eisen aangepast. In het Concessiebesluit wordt een Artikel opgenomen waarin het middel Aanwijzing nader wordt uitgewerkt.	
220	Reizigers Advies Raad	8.2	Verder adviseert de RAR voldoende reserve dieselbussen achter de hand te houden die bij uitval van het ZE materieel ingezet kunnen worden.	De Vervoerregio verwacht dat de Concessiehouder in staat is om een robuuste en betrouwbare Zero Emissie Dienstregeling te bieden waarbij er geen noodzaak is om permanent een grote calamiteitenvloot paraat te hebben. De Concessiehouder heeft gedurende de	

				implementatieperiode ook tijd om zijn Dienstregeling en uitvoering te testen. Desalniettemin zal het aanwezig zijn van een gepaste calamiteitenvloot die paraat staat tijdens de eerste we(e)k(en) van de Concessie gewaardeerd worden. Dit kan de Concessiehouder beschrijven in zijn Uitvoeringsplan, dat als onderdeel van de Inschrijving beoordeeld zal worden.	
221	Adviescommissie Waterland	8.2	De gemeente Edam-Volendam heeft haar zorg uitgesproken over de infrastructurele en ruimtelijke gevolgen van de implementatie van Zero-Emissie materieel. Op busstation Edam wordt op dit moment reeds 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 Zero-Emissie materieel.	Wij herkennen uw zorgen en zijn ons bewust van de gevolgen van de introductie van Zero-Emissie Voertuigen. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota beschrijven wij onze aanpak om te komen tot 100% Zero Emissie. De Vervoerregio verwacht dat er met de ruimte die thans beschikbaar is op de busstations in de concessie Zaanstreek-Waterland voldoende ruimte is om een volledig Zero Emissie busnetwerk te faciliteren.	
222	Gemeente Edam-Volendam	8.2	Wij maken ons zorgen over de infrastructurele en ruimtelijke gevolgen van de implementatie van Zero-Emissie materieel. Op busstation Edam wordt op dit moment reeds met elektrische bussen gereden ten behoeve van lijn 316. Gezien	Wij herkennen uw zorgen en zijn ons bewust van de gevolgen van de introductie van Zero-Emissie Voertuigen. In hoofdstuk 2 van deze Reactienota beschrijven wij onze aanpak om te komen tot 100% Zero Emissie.	

			dit type bus tijd nodig heeft om volledig op te laden, zijn voor de dienstregeling extra bussen benodigd ten opzichte van de situatie met dieselbussen. Dit zorgt voor capaciteitsproblemen op het busstation. De ruimte op busstation Edam is zeer beperkt, en het is niet mogelijk dit busstation verder uit te breiden of te verplaatsen. Wij vragen u tijdig met een voorstel te komen hoe de implementatie van ZE-materieel op een goede manier tot stand gebracht kan worden.		
223	Rover	8.2	Nogmaals, wij ondersteunen ZE. Ons voorstel is dat de Vervoerregio een duidelijker beleid neerzet voor zero-emissie, bestaande uit de volgende elementen: 1. rekening houden met voortschrijdende technologie wat betreft de batterij-efficiency en dat verwerken in de concessievoorwaarden. Dus niet om meteen of binnen enkele jaren alle bussen ZE te laten zijn en dat als bonus in het PvE voor de concessie op te nemen, als het slimmer is nog even te wachten op betere batterijen met meer rendement. Die ontwikkeling gaat erg hard, dus het perspectief van ZE blijft haalbaar. Dat vraagt dus om een fasering onder condities. U zou daarbij de bussen in stedelijk gebied als eerste ZE kunnen maken en elders zo nodig wat later.	De door u beschreven fasering van Zero Emissie hebben wij reeds in het Programma van Eisen geëist. We schrijven voor dat vanaf start Concessie op de Lijnen naar het centrum van Amsterdam uitsluitend Zero-Emissie Voertuigen worden ingezet, en dat vanaf 2025 al het Openbaar Vervoer (met uitzondering van de Buurtbussen) in de Concessie geheel uitstootvrij is. Het versnellen van deze transitie zal in de beoordeling van de Inschrijvingen worden beloond. Zo houden we rekening met de innovatie op het gebied van Zero-Emissie bussen, die zoals u beschrijft inderdaad erg snel verloopt. Daarnaast zal het wachten op slimmere techniek -een argument wat altijd van toepassing zal blijven- het behalen van de	

				doelen van het Klimaatakkoord in de weg staan. Uitstel van inzet van Zero-Emissie Voertuigen staat namelijk gelijk aan uitstel van CO ₂ -reductie.	
224	Rover	8.2	Dit betekent dat u de eis van 100% ZE afhankelijk maakt van en combineert met uw eigen beleid en niet als eenzijdige harde eis bij de concessiehouder neerlegt. Het gaat om de reiziger.	De Vervoerregio ziet ook een rol voor Wegbeheerders en zichzelf. Daarvoor wordt voor Zaanstreek-Waterland een Samenwerkingsovereenkomst tussen de Vervoerregio en de Gemeenten opgesteld. Hierin worden verantwoordelijkheden geregeld en financiële afspraken gemaakt. Op basis van die afspraken vertrouwen wij er op dat de Concessiehouder vanaf de start van de Concessie de geëiste 80% Zero Emissie ook waar kan maken.	
225	Gemeente Amsterdam	8.2	De gemeente Amsterdam heeft in het Actieplan Schone Lucht opgenomen dat per 2022 het openbaar vervoer door de binnenstad zero emissie is. Vandaar onze eis dat vanaf start concessie in 2022 de bussen naar Amsterdam Centraal met zero emissie materieel worden uitgevoerd.	In het Programma van Eisen wordt reeds voorgeschreven dat alle verbindingen die Amsterdam Centraal Station aandoen vanaf start Concessie (12 december 2021) geheel met Zero-Emissie Voertuigen worden uitgevoerd.	
226	Gemeente Amsterdam	8.2	De daaropvolgende mijlpaal is om vanaf 2025 binnen ring A10 met Zero Emissie te rijden. We verzoeken de Vervoerregio ook deze mijlpaal mee te nemen in het PvE.	In het Programma van Eisen wordt reeds voorgeschreven dat de Concessie vanaf 2025 geheel met Zero-Emissie Voertuigen wordt uitgevoerd. Een uitzondering hierop vormen de Buurtbussen, omdat op dit moment nog geen Auto's voor vervoer van 8 Reizigers die door vrijwilligers, enkel in bezit van rijbewijs B, kunnen worden	

				bestuurd in geschikte Zero Emissie uitvoering verkrijgbaar zijn.	
227	Vervoerder 1	8.2	De keuze om met minder ruimtebeslag te komen tot de zero emissie uitstoot omslag ten aanzien van het openbaar vervoer, kan conflicterend zijn. Inzet van ZE voertuigen binnen een dienstregeling kan leiden tot een toename van het aantal noodzakelijke voertuigen. Hoe kijkt u aan tegen deze ontwikkeling?	De Concessiehouder wordt uitgedaagd om een efficiënte transitie naar Zero Emissie te maken. Daarom geven wij hem bijvoorbeeld de vrijheid om zelf een transitiepad te kiezen om de stap van 80% naar 100% Zero Emissie te maken. Het kan zijn dat hij hiervoor extra Voertuigen inzet. Dit is inherent aan de keuze van de Vervoerregio om de zogeheten 'opportunity charging' techniek als een van de Zero Emissie voorkeurstechieken te benoemen. Deze techniek houdt in dat Bussen een aantal keer per dag worden opgeladen en daarvoor kan het zijn dat er meer Bussen benodigd zijn voor uitvoering van de Concessie. Tevens is daar ruimte op of nabij de Eindpunten voor nodig. Hierover maken wij afspraken met Wegbeheerders. Hierop gaan wij nader in in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
228	Rover	8.3	Te zorgen dat er allereerst voldoende laadfaciliteiten zijn om elektrische bussen op te laden, zonder het knippen van lijnen of extra lege kilometers en lange oplaadtijden. U kunt overwegen als Vervoerregio zelf die faciliteiten te creëren of enkele inliggende gemeenten dit namens de vervoerregio te laten doen. Dit mede vanwege onderhandelingen met	De door u beschreven analyse van risico's die verbonden zijn aan Zero Emissie exploitatie van het OV delen wij. Voor het uitvoeren van het Referentienetwerk zoals beschreven in hoofdstuk 4 van het Programma van Eisen bieden wij de Concessiehouder een 'referentienetwerk van laadlocaties' aan. Over realisatie van die laadlocaties maken wij alvast	

			energiebedrijven en bouwvergunningen. Wellicht kunnen daar ook dienstvoertuigen van gemeenten van gebruik maken.	voorbereidende afspraken met de Wegbeheerders zodat de Concessiehouder gedurende de implementatieperiode voortvarend van start kan en de risico's op het niet tijdig gereed zijn van de locaties beperkt wordt.	
229	Rover	8.3	Tevens zouden meerdere OV bedrijven van dezelfde palen gebruik kunnen maken, in plaats van ieder voor zich een oplossing te zoeken. Daarbij hoort ook uniformiteit van de laadfaciliteiten, zowel op straat als op de bus, zodat ook schaalvoordelen kunnen worden behaald.	In Artikel 23 lid 4 wordt in standaardisatie voorzien.	
230	Provincie Noord-Holland	8.3	Wij waarderen de mogelijkheden die het PvE biedt om als concessiehouder van een aangrenzende concessie gebruik te mogen maken van de aanwezige laadinfrastructuur.	Wij nemen kennis van uw opmerking.	
231	Gemeente Alkmaar	8.3	Wij hechten grote waarde aan zero emissie en indien nodig gaan wij graag met u in overleg om eventuele benodigde oplaadvoorziening te realiseren in De Rijk nabij halte Wollandje.	Wij danken u voor uw welwillendheid tegenover medewerking omtrent de realisatie van de oplaadvoorzieningen en zijn hierover reeds met u in overleg getreden. De locatie nabij Wollandje is opgenomen in het netwerk van laadlocaties zoals dat in het Programma van Eisen wordt beschreven.	
232	Vervoerder 1	8.3	Om te komen tot een vlekkeloze implementatie, is het noodzakelijk dat de benodigde laadinfrastructuur tijdig wordt	De rolverdeling tussen Concessieverlener, Concessiehouder en Wegbeheerder wordt beschreven in afbeelding 1	Bijlage I

			opgeleverd. Hiervoor is het noodzakelijk dat aanvraagprocedures tijdig in gang worden gezet. Welke rol heet de concessieverlener in het realiseren van de laadinfrastructuur, of welke rol heeft de concessieverlener in de vergunning verstrekking ten aanzien van de laadinfrastructuur?	Demarcatietekening in Bijlage I van het Programma van Eisen.	
233	Vervoerder 1	8.4	De door u geformuleerde art 35.3 is erg algemeen en wij adviseren dit concreter te maken in het definitieve programma van eisen door specifieker aan te geven welke producten, materialen en grondstoffen u bedoelt.	Een nadere specificatie van eisen zullen wij opnemen in het Bestek. Het betreffende lid is in het Programma van Eisen niet langer opgenomen.	
Hoofdstuk 9: Reisinformatie					
234	Vervoerder 1	9	In het PvE wordt gesproken over de verschillende soorten reisinformatie. Daarbij wordt ervan uit gegaan dat er vanuit de informatiebehoefte alleen elementen spelen die te maken hebben met route en dienstregeling tijd. Het geniet de voorkeur om rekenschap te nemen van de behoefte van reizigers om vanuit verschillende invalshoeken te kijken naar informatie. Dit kan zijn vanuit een propositie, vanuit prijs of vanuit tijd. Het realiseren van de integratie van deze elementen past binnen de visie van ketenregisseurschap en het geniet dan ook de voorkeur deze aanscherping te benoemen bij het hoofdstuk informatie. Alle aspecten van informatie worden als separate elementen benoemd. Het geniet	De invulling van de rol van Mobiliteitsmakelaar is aangepast in het Programma van Eisen. Een herkenbare uitstraling van de verschillende soorten informatie is een van de onderdelen op het gebied van Reisinformatie waarop wij de Inschrijvers willen uitdagen.	Artikel 2

			de voorkeur om de concessiehouder uit te dagen een integraal geheel te laten bieden. Look and Feel op alle touchpoints eensluidend, draagt bij aan herkenbaarheid en duidelijkheid.		
235	FNV	9.1	Het FNV adviseert om de rijtijden meer punctueel te houden door vermindering van de noodzaak voor reizigers om vragen te stellen.	De Concessieverlener daagt de Concessiehouder uit om een intuïtief en gemakkelijk product te bieden, dat reizigers als vanzelfsprekend ervaren. Uiteraard moet het wel mogelijk zijn voor reizigers om vragen te stellen bij de chauffeur.	
236	FNV	9.1	Zorg voor meer en duidelijkere informatie voor de reiziger, met name over uitval en vertraging van bussen.	Het Programma van Eisen stelt in Artikel 43 (Wijzigingen dienstregeling) eisen aan de reisinformatie bij uitval en vertragingen.	
237	FNV	9.1	Houd daarbij ook rekening met de (oudere) reiziger als je moderne technologieën toepast.	Het Programma van Eisen stelt eisen aan begrijpelijke reisinformatie in Artikel 44 (Begrijpelijke, toegankelijke informatie). Hierbij wordt er bij innovaties en dergelijke rekening gehouden met alle Reizigers, ook wanneer sommige doelgroepen minder gebruik maken van nieuwe technologieën.	
238	FNV	9.2	De service aan de reiziger kan verbeteren door op plekken waar geen loket is maar wel veel reizigers instappen kaartautomaten met een ruim assortiment te plaatsen.	Het Programma van Eisen zal dit niet voorschrijven. Dit omdat het betalen in het Openbaar Vervoer gaat veranderen de komende jaren. Bij startdatum van de Concessie worden ook Nieuwe Betaalwijzen geïntroduceerd. Het wordt dan gemakkelijker voor de Reiziger om te betalen in het Openbaar Vervoer. Betalen	

				met de bankpas of via een papieren/digitale barcode wordt eenvoudiger. Op den duur worden kaartautomaten overbodig.	
239	FNV	9.4	FNV vindt het aantal loketten van 2 minimaal.	Ons streven is dat de Concessiehouder op elk Knooppunt een fysieke vorm van informatievoorziening biedt. Wij schrijven loketten te Zaandam Station, Purmerend Tramplein en Edam Busstation voor. Daarnaast is de Concessiehouder verplicht om samenwerking met andere concessiehouders op de bestaande loketten in Amsterdam (locaties Centraal Station en Noord). Het Programma van Eisen is op deze punten aangepast.	Artikel 47
240	Provincie Noord-Holland	9.4	Wij zien graag dat op de door u benoemde informatiepunten ook informatie omtrent de Noord-Hollandse concessies wordt verstrekt, met name m.b.t. de toeristische gebieden.	Op deze informatiepunten worden Interoperabele Vervoerbewijzen verkocht, waaronder het Amsterdam & Region Travel Ticket. Deze producten zijn ook geldig in de concessies van de provincie Noord-Holland. Bij deze producten wordt informatie over toeristische bestemmingen geleverd. Deze informatie geldt voor het gehele gebied waar het Amsterdam & Region Travelticket geldig is.	
241	Vervoerder 3	9.4	Artikel 42 lid 1 laat open of en wanneer de concessiehouder rekening moet houden met het bemensen van informatiepunten.	In het Programma van Eisen is dit verduidelijkt.	Artikel 47

			Wilt u in het definitieve programma van eisen de eisen inzake bemensing van informatiepunten SMART maken, waaronder (maar niet uitsluitend) de verdeling van kosten van een met een andere vervoerder cq vervoerders gedeeld informatiepunt.		
242	Vervoerder 3	9.4	Artikel 42 lid 2 geeft aan dat de loketten Purmerend en Zaandam op zaterdag en zondag in ieder geval tussen 09:00 en 17:00 uur geopend moeten zijn. In de huidige situatie is het loket in Purmerend op een aantal feestdagen dicht. Wilt u deze uitzondering in het definitieve programma van eisen opnemen?	Wij wijzigen het Programma van Eisen op dit punt niet. Wij achten het belangrijk dat de loketten ook op feestdagen geopend zijn.	
Hoofdstuk 10: Betaalsystemen, Tarieven en distributie					
243	Rover	10	Wij vragen van de Vervoerregio om met een integraal tariefsysteem voor de vervoerregio te komen, waarbij de reiziger niet een dubbel opstaptarief moet betalen bij overstap van de bus op de trein of omgekeerd en er ook doorgaande abonnementen zijn ongeacht wie de vervoerder is. Dus inclusief de trein. Kortom dat de reiziger niet financieel wordt gestraft voor overstappen.	Hoewel de Vervoerregio begrip heeft voor deze wens, moet worden benadrukt dat gegeven de rolverdeling binnen het Nederlandse openbaar vervoer, met daarin een grote mate van tariefvrijheid voor de vervoerder op het Hoofdrailnet, de Vervoerregio deze wijziging niet eenzijdig kan opleggen. Bij de invoering van een gewijzigd tariefstelsel bij invoering van EMVc zal de Vervoerregio deze wenselijkheid van integrale beprijzing wel in de diverse besluitvormende gremia aan de orde stellen.	

244	Rover	10	Tevens zou u daarin de tarieven aantrekkelijker kunnen maken voor reizigers die met anderen samen reizen, zoals in veel vervoerregio's in het buitenland gangbaar is. Dit om de overstap van de auto naar OV te bevorderen. Dit vereist beleid en is niet meteen morgen gerealiseerd, maar u zou daar nu mee kunnen beginnen en in de concessievoorwaarden opnemen dat de concessiehouder daaraan meewerkt.	De wenselijkheid wordt niet betwist, maar de Vervoerregio zal dit niet opleggen. De Concessiehouder kan in zijn Inschrijving voorstellen doen voor producten, Proposities en Tarieven die naar zijn inzicht het beste aansluiten bij de behoefte van de Reiziger.	
245	Vervoerder 1	10	Gedurende de looptijd van de concessie, zullen de betaalwijzen van het OV gaan veranderen. De introductie van de bankkaart als wettig betaalmiddel zal een feit zijn. De hiermee samenhangende tariefstructuur wijziging kan impactvol zijn voor reizigers en inwoners van het concessiegebied. De interlocutie van deze nieuwe wijze van betalen vraagt om een wijziging in het propositie portfolio en vraagt om een andere kijk op het betalen in het OV. Om te komen tot deze wijzigingen, is het noodzakelijk om een zekere vrijheid toe te kennen aan de concessiehouder ten aanzien van de tarifiering voor de dienstverlening. Het geniet de voorkeur expliciet te maken welke vrijheden zullen worden toegestaan aan de concessiehouder om te komen tot de systeemveranderingen. Het aanbieden van proposities aan MaaS	De Vervoerregio is zich terdege bewust dat de introductie van Nieuwe Betaalwijzen en de komst van MaaS veranderingen teweeg kunnen brengen in organisatie, aanbod van producten en distributie van reisproducten en eventueel effecten hebben op opbrengsten. Maar wat het echt betekent op dit moment is nog onbekend. Wel is de Concessieverlener ervan overtuigd dat deze veranderingen voor de reiziger er niet toe mogen leiden dat het reizen met het Openbaar Vervoer ingewikkeld is of wordt. Uitlegbaarheid aan de Reiziger is zeer belangrijk en zeker op het gebied van betalen vindt de Concessieverlener Interoperabiliteit en afstemming met andere overheden zeer belangrijk. Waarbij de Vervoerregio uitgaat van het Landelijk Tarievenkader (LTK). Landelijk worden hier procesmatige stappen in gezet of en hoe te	Artikel 49

		partijen tegen de geldende OV tarieven wordt voorgesteld. Concessiehouder zal een afweging willen maken welke proposities aangeboden worden aan de MaaS partijen. Hoe staat de concessieverlener tegenover het feit dat niet alle bestaande proposities via de MaaS aanbieder worden aangeboden? In het PvE is opgenomen dat het OV chipkaart systeem gehanteerd moet worden en dat het pas uitgezet mag worden als hier landelijk overeenstemming over is. In de landelijke overleggen is bepaald dat concessieverleners met concessiehouders hier afspraken over dienen te maken. Het geniet dan ook de voorkeur om inschrijvende partijen uit te dagen een oplossing te beschrijven voor de hedendaagse uitdagingen waar de OV sector voor staat. In het PvE wordt kenbaar gemaakt dat Barcode een betaalwijze is. Het geniet hier de voorkeur om er voor te kiezen kenbaar te maken dat een Barcode een bewijs is waarmee dient te worden ingecheckt. Uiteindelijk is het Ticket al op een andere wijze aangeschaft en is er al voor betaald. Het EMV scheme is een ander dan het OV chipkaart scheme. Het geniet de voorkeur helder en eenduidig een toelichting te geven op alle drie de scheme's OV chip,	komen tot eventuele aanpassingen in het LTK in relatie met de komst van nieuwe betaalwijzen. Aangaande de vrijheden wat betreft de tarifiering, daarvoor geldt de Tariefverordening. U vraagt of het mogelijk is om zelf een afweging te maken welke Propositions tegen welke tarifiering worden aangeboden aan MaaS-dienstverleners. Wij zijn ons ervan bewust dat het aanbieden van alle Propositions van de Concessiehouder effecten kan hebben op de Vervoeropbrengsten. Dit is echter wel onze wens bij het eindbeeld van MaaS en daarom is ons uitgangspunt ook dat in principe alle producten en Propositions beschikbaar gesteld worden aan wederverkopers, waaronder MaaS-dienstverleners. Wel zal de Concessieverlener hier uiteindelijk het besluit over nemen, waarbij rekening gehouden kan worden met de verschillende belangen, of wanneer inzichten wijzigen. De voorwaarden waartoe de MaaS-dienstverlener deze Propositions mag verkopen, zijn uiteraard aan de Concessiehouder. Het NOVB neemt uiteindelijk het besluit wanneer de OV-Chipkaart wordt uitgezet. Over de communicatie hierover worden regionaal afspraken gemaakt tussen	
--	--	---	---	--

			EMV en Barcode. Het geniet hier de voorkeur om de inschrijver uit te dagen een volledig plan te laten opstellen hoe men de drie scheme's ten opzichte van elkaar wenst te plaatsen en hoe het OV chipkaart Scheme uit gefaseerd zal worden.	concessiehouder en concessieverlener, waarbij de concessiehouder verantwoordelijk is. Wij dagen de Concessiehouder daartoe uit een voorstel uit te werken hoe de verschillende betaalwijzen zich tot elkaar verhouden en welke doelgroepen bediend worden. Hierbij wordt nauw aangesloten bij (toekomstige) landelijke afspraken. Waarbij de Vervoerregio wenst dat concessiehouders regionaal samenwerken en opmerkt dat er geen rechten ontleend kunnen worden aan hoe de verschillende betaalwijzen daadwerkelijk ingevoerd worden, indien in landelijk en/of regionaal overleg andere afspraken gemaakt worden. De Vervoerregio streeft er naar dat de Concessiehouder hier in ieder geval afstemming over zoekt met de concessiehouders van concessie Amsterdam en concessie Amstelland-Meerlanden en mogelijk ook met de concessiehouders van de concessies waar de provincie Noord-Holland en de gemeente Almere concessieverleners zijn. Wij hebben onze verwachtingen ten aanzien van de invoering van betaalwijzen in het Programma van Eisen verduidelijkt.	
246	FNV	10.1	Bij de introductie van innovatieve vervoersbewijzen worden chauffeurs	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van	

			opgeleid en vindt voor de passagiers adequate voorlichting plaats. Het vernieuwings- en het introductieplan wordt aan de OR voorgelegd.	zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
247	Vervoerder 1	10.1	In Eis 44.2 stelt u dat vanaf start Reizigers kunnen betalen met EMVc of Barcode. Dient dit niet EMVc én Barcode te zijn? Kunt u tevens een verduidelijking geven over het verplicht in- en uitchecken met alle betaalwijzen?	Wij danken u voor uw oplettendheid. Dit moet inderdaad EMVc en Barcode zijn. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. In principe stellen wij als eis dat wij zoveel mogelijk data willen ontvangen over de reizen die gemaakt zijn. Dit betekent op dit moment dat reizigers moeten in- en uitchecken. Mochten er andere manieren zijn om deze data te achterhalen in de toekomst dan staan wij daarvoor open.	Artikel 49
248	Vervoerder 1	10.1	In Eis 44.5 stelt u dat de Concessiehouder de invoering van nieuwe betaalsystemen dient te bekostigen. Betekent dit dat U hierin afwijkt van het landelijke proces waarbij in de huidige concessies Waterland en Zaanstreek toegewerkt wordt naar een oplossing m.b.t. deze financiering?	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de invoering van Nieuwe Betaalsystemen. Dit geldt ook voor de bekostiging. De landelijke planning is dat reizigers vanaf januari 2022 in heel Nederland kunnen reizen met de Nieuwe Betaalwijzen in alle concessies. Dit loopt gelijk met de start van de Concessie Zaanstreek-Waterland. Wij gaan er daarom vanuit dat de Voertuigen hierop zijn voorbereid. Er zijn naar ons weten geen landelijke processen waar oplossingen gezocht worden voor financiering van concessies die starten eind 2021. Dit geldt alleen voor concessie die starten in de	

				periode tussen de duale fase en de eerste paar jaar na invoering, waar vervoerders mogelijk vroegtijdig moeten afschrijven. In Zaanstreek-Waterland is hier geen sprake van.	
249	Vervoerder 3	10.1	Nadat in de inleidende alinea van hoofdstuk 10 terecht wordt weergegeven dat de streefdatum voor invoering van een nieuwe betaalsysteem 1 jan 2022 is, wordt vervolgens in artikel 44 lid 2 geëist dat het vanaf de start concessie (medio dec 2021) beschikbaar is. Die data verhouden zich niet tot elkaar en bovendien doet de harde eis geen recht aan het feit dat het een streefdatum betreft en dat allermint zeker is dat die gehaald wordt.	De landelijke streefdatum voor de invoering van de Nieuwe Betaalwijzen in alle concessies in heel Nederland is 1 januari 2022. Dit betekent niet dat in één keer alle concessies in heel Nederland over gaan. Waarschijnlijk zullen de Nieuwe Betaalwijzen concessiegewijs ingevoerd worden. Wij gaan er vanuit dat per start van de Concessie EMVc en Barcode ingevoerd is naast de OV-Chipkaart. Mocht door landelijke ontwikkelingen blijken dat het niet mogelijk is om EMVc en/of Barcode al functioneel te hebben, dan is in ieder geval de apparatuur zodanig geschikt dat dit zo snel mogelijk geïntroduceerd kan worden. In het Programma van Eisen hebben wij verduidelijkt wat wij van u verwachten, gezien de onzekerheid die u in uw reactie beschrijft.	Artikel 49
250	Gemeente Hoorn	10.2	De gemeente Hoorn is ook op zoek naar een voor toeristen interessant product. Hiervoor is overleg geweest met Connexxion. Connexxion en EBS werken voor 2020 aan een toeristische campagne om de toeristen uit Amsterdam te halen. Wij geven u in overweging om hierbij de krachten te	Het Programma van Eisen (Artikel 50) staat toe dat de Concessiehouder in samenwerking met Derden een product aanbiedt. Het Programma van Eisen hoeft op dit punt dus niet verruimd te worden.	

			bundelen en het Programma van Eisen op dit punt te verruimen.		
251	Vervoerder 1	10.2	In het PvE is een beschrijving opgenomen van de hanteren tariefstructuur en te hanteren tarieven en proposities. Het geniet hier de voorkeur een kader te scheppen en niet vast te houden aan de bestaande situatie. Gelet op de ontwikkelingen die ertoe moeten leiden dat EMV betalen zijn intrede kan gaan doen, is er een zekere mate van vrijheid nodig om te komen tot een systeemverandering. Vasthouden aan het ouden systeem draagt niet bij aan de verandering. Het uitdagen van de inschrijvende partij om te komen met voorstel om te komen tot een nieuw systeem dat passend is voor de inwoners en gebruikers van het systeem kan een oplossing zijn.	De Concessiehouder wordt geacht creatief mee te denken bij de totstandkoming van een nieuw tarieven- en betaalsysteem. Hierbij ziet de Concessieverlener een overgangperiode van oude naar nieuwe systemen voor zich, waarbij de Reiziger zo min mogelijk ongemak ervaart en het reizen met het Openbaar Vervoer gemakkelijk blijft.	
252	Vervoerder 3	10.2	Artikel 45 lid 8: De in dit lid bedoelde afstemming over doorgaande nachtkaarten wordt in de huidige situatie niet gedaan. Er wordt vrijwel geen gebruik gemaakt van doorgaande nachtkaarten, mede omdat GVB deze niet op hun voertuigen verkopen. Gaat u GVB verplichten dat in de vanaf december 2021 wel te doen?	De Vervoerregio streeft naar een integratie van de tarieven op de nachtlijnen, in de vorm van "reizen op saldo" waarbij het basistarief niet nogmaals in rekening wordt gebracht bij een overstap. Dat wil zeggen dat de Concessiehouder zoveel mogelijk afstemming zoekt en integreert met omliggende concessiehouders. GVB wordt echter niet verplicht tot herinvoering van een papieren Interoperabel Vervoerbewijs.	

253	Vervoerder 3	10.2	In artikel 45 lid 11 verplicht u de concessiehouder om bijzondere vervoerbewijzen te faciliteren en te accepteren die de concessieverlener uit zichzelf vaststelt. Wij nemen aan dat u de concessiehouder compenseert als deze vervoerbewijzen leiden tot inkomstenderving.	De Concessieverlener treedt in gesprek met de Concessiehouder over eventuele inkomstenderving voordat de Bijzondere Vervoerbewijzen worden vastgesteld.	
254	Vervoerder 1	10.3	In het PvE is beschreven waar het distributienetwerk aan dient te voldoen. Gelet op de veranderingen ten aanzien van de betaalwijzen, geniet het de voorkeur niet inhoudelijk te beschrijven hoe een distributienetwerk er uit dient te zien, maar de kaders mee te geven ten aanzien van de verwachtingen. Daarbij geniet het de voorkeur de inschrijver uit te dagen met een passend plan te komen om de overgang van chip naar bankpas te faciliteren en met name de distributiekkanalen te borgen voor alle drie de scheme's.	Wij danken u voor uw suggestie. Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.	Artikel 52
255	Vervoerder 3	10.3	In artikel 47 lid 2f benoemt u baliehandelingen. Wilt u SMART maken wat u hieronder verstaat?	De definitie van Baliehandelingen staat beschreven in de Begrippenlijst.	
Hoofdstuk 11: Personeel					
256	Persoon 13	11.1	[betreffende dienstverlening aan Reizigers met een mobiliteitsbeperking] Garantie en zorg voor goede opleiding en dienstverlening van personeel.	In het Programma van Eisen wordt in Artikel 52 gesteld dat de Concessiehouder het Personeel zodanig faciliteert dat zij hun taken goed kunnen uitvoeren door aandacht te besteden aan opleiding.	

				Daarnaast stelt Artikel 55 dat het Rijdend Personeel er op toeziet dan Reizigers met een visuele, auditieve en/of motorische beperking gebruik kunnen maken van de voor hen bestemde zitplaatsen en bekend is met de te volgen procedures in geval Reizigers met een mobiliteitsbeperking van het Openbaar Vervoer gebruik willen maken en hen indien nodig helpt bij het betreden en verlaten van het Materieel.	
257	FNV	11.1	De FNV stelt voor: De concessiehouder legt jaarlijks een volledig plan voor het uitvoeren van artikel 48 ter instemming voor aan de ondernemingsraad.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
258	FNV	11.1	De concessiehouder evalueert dit plan jaarlijks en legt de evaluatie samen met de bevindingen van de ondernemingsraad voor aan de concessieverlener.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
259	FNV	11.1	Voorzieningen voor personeel: Personeel moet de beschikking hebben over een eigen locker met gleuf op standplaats.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
260	FNV	11.1	De concessiehouder maakt bij voorkeur gebruik van werknemers die in dienst zijn van de concessiehouder.	De overgang van het Personeel van de oude naar de nieuwe concessiehouder is geregeld in de Wet personenvervoer 2000.	

				De Personeelsopgave is onderdeel van het Bestek. Voor de inzet van Personeel van Derden is goedkeuring van de Concessieverlener nodig.	
261	FNV	11.1	Flexwerkers worden alleen ingezet voor 'ziek en piek'.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
262	FNV	11.1	Flexwerkers rijden toegewezen diensten waarop door de medezeggenschap instemming is verleend.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
263	FNV	11.1	[Uitbesteden van werk] Maximaal 20 fte per jaar over de gehele concessie.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
264	FNV	11.1	Uitbesteden mag niet leiden tot concurrentie op arbeidsvoorwaarden.	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	
265	FNV	11.1	Voldoende aantal diensten waarin op tijd pauze kan worden genomen conform cao.	Dit beogen wij met de bepalingen zoals opgenomen in hoofdstuk 10 van het Programma van Eisen.	

266	FNV	11.1	Voor een gezonde, uitgeruste en dus veilige chauffeur zijn er goede eindpuntenvoorzieningen nodig. Deze dienen regelmatig schoon te worden gemaakt en goed te worden onderhouden. Op alle eindpunten van een lijn staat tenminste een toilet.	De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van deze voorzieningen ligt bij de Concessiehouder. De Vervoerregio geeft de beschikbaarheid van de voorzieningen aan in het Bestek.	
267	Persoon 13	11.2	In de dienstregeling en rijtijden er rekening mee houden dat er mensen met een beperking mee moeten en dat soms dus halteringtijden net een tikkie langer worden.	De Concessiehouder hoort een Dienstregeling op te stellen waarbinnen ruimte gelaten is om mensen met een mobiliteitsbeperking mee te laten reizen zonder dat de punctualiteitseisen in het geding komen.	
268	Persoon 13	11.2	De chauffeur als dienstverlener. Niet alleen een vrolijk goedmorgen aan de valide mens, maar kordaat optredend naar de minder valide mens.	In het Programma van Eisen wordt in Artikel 55 gesteld dat het Rijdend Personeel er op toeziet dan Reizigers met een visuele, auditieve en/of motorische beperking gebruik kunnen maken van de voor hen bestemde zitplaatsen en bekend is met de te volgen procedures in geval Reizigers met een mobiliteitsbeperking van het Openbaar Vervoer gebruik willen maken en hen indien nodig helpt bij het betreden en verlaten van het Materieel.	
269	Persoon 13	11.2	Een boete op nalatigheid die verwijtbaar is. Hoe is het mogelijk dat een chauffeur gewoon roept: wacht maar op volgende bus ik ben al te laat!	Aantoonbare nalatigheid (het niet handelen conform Artikel 55 van het Programma van Eisen) wordt beboet. Daarnaast is het een buschauffeur niet toegestaan Reizigers met een mobiliteitsbeperking te weigeren.	

270	FNV	11.2	De mensen die de loketten bezetten dienen kennis te hebben van het gebied en te beschikken over talenkennis van naast de Nederlandse taal minimaal Engels, sociale vaardigheden, en kennis van de kaartsoorten.	In het Programma van Eisen zijn reeds bepalingen opgenomen ten aanzien van kennis over de reis (Artikel 47) en de taalbeheersing (Artikel 55).	
271	FNV	11.3	Social Return mag niet leiden tot verdringing van vast personeel. Deze mensen zijn additioneel.	De Concessiehouder maakt zelf de afweging welk deel van de taken hij door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in laat vullen, mits hij blijft voldoen aan het bepaalde in Artikel 53.	
272	FNV	11.3	Tijdens evenementen en in risico situaties moet extra inhuur mogelijk zijn.	Naar aanleiding van uw opmerking hebben wij de eis met betrekking tot de inzet van toezichthoudend Personeel aangepast en hieraan toegevoegd dat de Concessiehouder ook rekening moet houden met de 'noodzaak tot extra inzet bij Evenementen'. Het ontwerp Programma van Eisen bevatte al de bepaling dat de Concessiehouder voor eigen rekening extra toezichthoudend Personeel moet inzetten indien de doelstellingen op het gebied van sociale veiligheid niet (dreigen te) worden gehaald.	Artikel 61
273	FNV	11.4	Het personeelsplan dient in samenspraak met de OR tot stand te komen en moet de instemming hebben van de OR voordat het bedrijf gaat inschrijven op de concessie en minimaal aandacht te geven aan de volgende onderwerpen: voor de controle	Aangaande de bedrijfsvoering van de Concessiehouder (en de betrokkenheid van zijn personeelsvertegenwoordiging daarbij) lichten wij ons standpunt toe in hoofdstuk 2 van deze Reactienota.	

			van naleving arbeidstijden is het van belang dat er in iedere bus een tachograaf geplaatst wordt en de chauffeurs werken met een chauffeurspas; veilige chauffeur door goede opleiding; kennis van zaken door goede opleiding; Gastheer/-vrouw door goede opleiding; weten wat je wettelijk moet doen en moet laten; pauzevoorzieningen; eisen aan de chauffeur.		
Hoofdstuk 12: Sociale veiligheid					
274	FNV	12.3	FNV vindt 16 mensen onvoldoende voor de gehele concessie. Een aantal van 26 medewerkers voor Service & Veiligheid (BOA's/toezichthouders) is minimaal nodig. Als ze als 'setje' ingezet worden, dan moet het aantal verdubbelen. Dit hoeft echter niet op alle uren van de dag en is ook niet op alle locaties van de concessie nodig.	Het minimumaantal voorschreven aantal full-time equivalenten voor het houden van toezicht, verlenen van service en het uitvoeren van (incidentele) kaartcontroles sluit aan bij de landelijke afspraken die zijn vastgelegd in het Convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.	
275	FNV	12.3	Uitbreiding van deze groep mensen bij significatie toename van de agressie moet in het bestek opgenomen worden.	De Concessiehouder dient alle maatregelen die redelijkerwijs van hem gevergd kunnen worden om de veiligheid in het Openbaar Vervoer voor Reizigers en Personeel te kunnen waarborgen (Artikel 59). Door middel van monitoring maakt de Concessiehouder de effecten van zijn maatregelen inzichtelijk. Indien noodzakelijk dan treft de Concessiehouder extra maatregelen. Ons inziens is het daarom niet nodig in het bestek specifieke	

				eisen te stellen aan de inzet van extra Personeel.	
276	FNV	12.3	Zorg voor BOA's met BOA III, zeker in de nachtdiensten inzet van minimaal 2 BOA's.	In het Programma van Eisen worden functionele eisen gesteld aan de inzet van Personeel ten behoeve van de sociale veiligheid. Het is aan de Concessiehouder om Personeel in te zetten met de kwalificaties die passen bij de gestelde eisen. Er wordt ten minste 1 team bestaande uit ten minste 2 toezichthouders geëist voor inzet gedurende de nacht.	
277	FNV	12.3	Altijd als 'setje' aan het werk. Het 'setje' kan bestaan uit een BOA en een toezichthouder.	De Concessiehouder bepaalt zelf in hoeverre zijn Personeel wordt ingezet in 'setjes'. Dit zal echter wel in lijn met het beleidskader Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer 2017-2021 en het convenant Sociale Veiligheid moeten zijn.	
278	FNV	12.3	Zorg ervoor dat de concessieverkrijger voldoende personeel heeft om bovenstaand rooster in te vullen. Daarbij gaat onze voorkeur ernaar uit om het tekort aan BOA's bij voorkeur op te lossen door tijdig jongeren aan te nemen en huidig personeel, dat dat zou willen, op te leiden tot BOA.	De Concessiehouder dient in zijn Actieplan Sociale Veiligheid en Meerjarenplan Sociale Veiligheid de haalbaarheid van zijn maatregelen op het gebied van sociale veiligheid te onderbouwen. Daarnaast is er een minimum aantal fulltime-equivalenten geëist waar de Concessiehouder zich aan dient te houden.	
Hoofstuk 13: Verkeersveiligheid					
279	FNV	13	Vereiste: frontcamera's op de bus	De Concessiehouder is verplicht zijn Materieel uit te rusten met voorzieningen ten behoeve van verbetering van de	

				zichtbaarheid van medeweggebruikers voor het Rijdend Personeel. De Concessiehouder kan besluiten om zijn Materieel met frontcamera's uit te rusten. Het Programma van Eisen beschrijft nadrukkelijk de mogelijkheid hiertoe ('kop-camera', ook wel 'dash-cam' genoemd).	
280	Vervoerder 1	13	Het is op dit moment nog niet duidelijk of ADAS dan al in alle voertuigen beschikbaar is. Deze eis leidt hierdoor mogelijk tot uitsluiting van bepaalde merken en typen voertuigen. Dit lijkt ons niet de bedoeling. Kunt u bevestigen dat deze eis niet voor alle voertuigen geldt?	Wij vragen hier om een voorstel voor ADAS uit te werken. Het betreft hier niet een verplichting om in alle Voertuigen ADAS te implementeren.	
281	Vervoerder 3	13	In artikel 58 lid 2 geeft u aan dat de concessiehouder met een voorstel komt. Wilt u SMART aangeven wat dit betekent?	Wij verwachten dat de Concessiehouder hier met een voorstel voor komt, waarin in ieder geval is aangegeven op welke manier, in welke voertuigen en in welk jaar ADAS wordt ingevoerd.	
Hoofdstuk 14: Marketing					
282	Vervoerder 1	14	Marketing is een belangrijke pijler voor het onder de aandacht brengen van het mobiliteitsaanbod. Echter gedurende een jaar veranderen de omstandigheden en het geniet dan ook de voorkeur om op basis van hoofdlijnen een plan vast te stellen. Hierin is opgesloten dat er op uitvoeringsniveau aanpassingen gedaan kunnen worden. De wijze waarop de communicatie plaatsvindt, de uiting zelf en de doelgroep kan	De Concessiehouder dient jaarlijks een Marketingplan in dat correct en volledig uitgevoerd dient te worden. Wij verwachten van de Concessiehouder dat hij een jaar vooruit kan kijken. Eventuele extra benodigde marketingactiviteiten die niet voorzien zijn komen voor rekening en risico van de Concessiehouder.	

			veranderen. Het geniet de voorkeur om mogelijkheden open te laten en ontwikkelvrijheden mee te geven aan de concessiehouder.		
283	Vervoerder 3	14.2	In artikel 60 lid 1 benoemt u een jaarlijkse contributie. Wilt u in de definitieve aanbestedingsdocumenten de hoogte van de contributie kenbaar maken?	De jaarlijkse contributie aan het OV Marketingbureau is vervallen en het Programma van Eisen is op dit punt aangepast.	Artikel 68
Hoofdstuk 15: consumentenbescherming en reizigersinspraak					
284	Persoon 13	15.1	In de jaarrapportage die de concessiehouder oplevert, verantwoording op de toegankelijkheid voor mensen met een beperking; verstoringen.	De Concessiehouder dient een klachtenregistratie bij te houden. Hierin levert hij alle klachten, waaronder klachten met betrekking op toegankelijkheid voor mensen met een beperking.	
285	Persoon 7	15.2	Tot slot las ik ergens over een soort Reizigersadviesraad als klankbord voor de vervoerder. Is dat een bestaand gremium of nieuw op te richten? Ik ben anders zeker geïnteresseerd om in zoiets deel te nemen en periodiek mee te denken.	De Reizigers Advies Raad (RAR) is een bestaande organisatie. Meer informatie over de RAR kunt u vinden op de website www.rar-stadsregioamsterdam.nl .	
286	Vervoerder 3	15.2	In artikel 62 en 63 introduceert u een reizigersplatform naast de RAR. Het is ons niet duidelijk waarom dit platform ingesteld moet worden. Wij kunnen ons wel voorstellen dat u de inschrijvers uitdaagt om in het ontwikkelplan op te nemen hoe belanghebbenden worden betrokken bij de ontwikkeling van de dienstverlening.	De precieze uitvoering en samenstelling van het voorgeschreven Consumenten Platform is aan de Concessiehouder.	
Hoofdstuk 12: Relatie Concessieverlener – Concessiehouder					

287	Vervoerder 1	16.2	Het geniet de voorkeur de inschrijver uit te dagen een interactieve vorm te bieden van MIPOV en eventuele aanvullende rapportages. Het statisch aanbieden van informatie, zal namelijk niet leiden tot een optimaal inzicht en gedragen constatering.	Wij stellen eisen ten aanzien van de wijze waarop informatie wordt aangeleverd. Wij nemen daarbij (conform Bijlage H) voor een aantal vormen van data genoeg met digitaal aangeleverde, bewerkbare informatie. Ook eisen wij dat een aantal vormen van data 'real time' wordt aangeleverd. Alle data dient online, digitaal ontsloten te worden.	
Bijlagen					
288	Vervoerder 1	Bijlage A	U stelt bij de definitie van Nieuw Groot Materieel: (Groot) Materieel waarbij de euroclassificering na 30 juni 2011 af-fabriek en bij eerste afgifte kentekenbewijs deel 1 is afgegeven. Wij menen dat hier 2021 dient te staan in plaats van 2011.	Wij danken u voor uw opmerkzaamheid. De definitie van Nieuw Groot Materieel is aangepast.	Begrippen-lijst
289	Vervoerder 3	Bijlage A	Nieuw (Groot) Materieel: bedoelt u in deze definitie '30 juni 2021' ipv '30 juni 2011'?		
290	Vervoerder 3	Bijlage A	Wat u verstaat onder 'Aanwijzing' is ons nog niet bekend. Volgens de begrippenlijst wordt de procedure 'Aanwijzing' in het, voor ons nog onbekende, concessiebesluit omschreven.	Het is inderdaad niet de bedoeling om door middel van een Aanwijzing de eisen te verzwaren of nadere eisen te stellen. Daar waar dit het geval is, is het Programma van Eisen aangepast. In het Concessiebesluit wordt een Artikel opgenomen waarin het middel Aanwijzing nader wordt uitgewerkt.	

291	Vervoerder 3	Bijlage A	Gunningcriterium: in uw definitie moet een inschrijving aan een gunningcriterium voldoen. Deze definitie begrijpen wij niet. Een gunningcriterium is in onze ogen een criterium waarop de inschrijver zich kan onderscheiden ten opzichte van zijn concurrenten. Een gunningcriterium is geen eis waaraan je moet voldoen.	Wij danken u voor uw opmerksaamheid. De definities van Gunningscriterium en Toetsingscriterium zijn aangepast.	Begrippen- lijst
292	Vervoerder 3	Bijlage A	Haltepaal: Is het haltebord in uw definitie onderdeel van de haltepaal?	Dank voor uw oplettendheid. Het begrip Haltepaal is vervangen door Haltebord	Begrippen- lijst
293	Vervoerder 3	Bijlage A	Reistijd: op pagina 17 beschrijft u reisbeleving als zijnde de beleving van 'deur-tot-deur'. In de definitie gebruikt u reistijd voor de tijd van een rit. Wilt u in de definities en het gebruik van de definities een duidelijk onderscheid maken tussen een rit en een reis?	Wij hebben de definities van deze begrippen verduidelijkt.	Begrippen- lijst
294	Vervoerder 3	Bijlage A	Tot slot verzoeken wij u om het aantal definities rondom bussen en auto's te verkleinen. U gebruikt de definities: Auto, Bestaand (Groot) Materieel, Bus, Buurtbus, Elektrisch Materieel, Elektrische Bus, Gelede Bus, Groot Materieel, Klein Materieel, LagevloerBus, Materieel, Nieuw (Groot) Materieel, Semi-Lagevloerbus, Voertuig, Zero-emissiebus, Zero-emissie Materieel. Wij stellen voor dat u zich beperkt tot Auto, Bus, Buurtbus, Voertuig (waaronder zowel auto als bus vallen) en zero-emissie.	Elk kernbegrip kent een specifieke betekenis. Wij nemen uw verzoek niet over.	



BIJLAGE A: NOTITIE ADAPTIVITEIT (29 MEI 2019)

Inleiding

In de aanbestedingsstrategie voor de concessie Zaanstreek-Waterland 2022 wordt aangestuurd op een concessieduur van 10 jaar, met een optie tot verlenging met nog eens 5 jaar. De voornaamste reden voor een lange concessieduur is de forse investeringen die de vervoerder moet doen in Zero-Emissie busvervoer. Bij de afstemming over de concessieduur zijn er vanuit de ambtelijke organisatie en de Klankbordgroep van de Regioraad zorgen geuit en vragen gesteld over de flexibiliteit en de mogelijkheden tot aanpassingen in een dergelijk lange concessie. Een snel veranderende wereld, met allerlei ontwikkelingen in de mobiliteitssector in het algemeen, in de OV-sector specifiek én ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het concessiegebied, lijkt in eerste instantie niet te rijmen met een langdurig contract. In deze memo wordt beschreven welke mogelijkheden tot aanpassingen er in de huidige contracten zijn en worden een aantal wijzigingen die in het verleden binnen een lopend contract zijn gedaan besproken. Ten slotte wordt voor een aantal te verwachten ontwikkelingen gezien welke effecten deze zouden kunnen hebben op de concessie en in hoeverre de huidige contractvormen daarin kunnen voorzien.

Bepalingen in huidige concessies

In de lopende concessies zijn diverse bepalingen opgenomen die voorzien in tussentijdse aanpassingen om te kunnen inspelen op ontwikkelingen/gewijzigde omstandigheden gedurende de looptijd van de concessie. Daarbij geldt dat aanpassingen moeten passen binnen de kaders van wet- en regelgeving.

N.B. Bij het opnemen van bepalingen met betrekking tot tussentijdse aanpassing van de concessie geldt dat dit een bepaalde mate van onzekerheid voor de concessiehouder met zich meebrengt. Een concessiehouder zal dit als risico beprijzen in zijn bieding. Van de zijde van de concessieverlener geldt dat de concessiehouder bij elke aanpassingsmogelijkheid het bepaalde in de concessie weer ter discussie kan stellen. De concessieverlener moet daarbij onderhandelen met een monopolist.

Een aantal voorbeelden van relevante bepalingen zijn:

- Vervoerplicht; de vervoerder is verplicht om voldoende capaciteit en frequentie aan te bieden om aan de vervoersvraag te kunnen voldoen. Stijgende reizigers aantallen moeten dus worden opgevangen door de vervoerder.

- Ontsluiten van woon- en werkgebieden; De vervoerder is verplicht om gebieden van enige omvang te ontsluiten met openbaar vervoer. Dit geldt ook voor te ontwikkelen locaties binnen het concessiegebied. Punt van aandacht hierbij is de omvang van een nieuw gebied, het moment waarop OV geleverd moet gaan worden (bijvoorbeeld als de eerste 100 woningen gereed zijn) en denkbaar is dat er speciale aandacht komt voor wijken die autoluw worden gemaakt (lees een lage parkeernorm hebben).
- Vervoerplanprocedure; De vervoerder is verplicht om jaarlijks een vervoerplan aan het dagelijks bestuur aan te bieden. In dit vervoerplan beschrijft de vervoerder welke wijzigingen hij wil doorvoeren om te kunnen aansluiten bij ontwikkelingen in het gebied.
- Herijking; Bij herijking gaat het om een kleinere aanpassingen van de concessie ten gevolge van gewijzigde omstandigheden. Er wordt daarbij gekeken naar de actualiteit, effectiviteit en handhaafbaarheid van bepalingen in het Concessiebesluit, de Uitvoeringsovereenkomst en de Subsidiebeschikking. Naar aanleiding van de herijking kunnen bepalingen en/of kwantiteiten in de concessie worden aangepast. Een herijking is alleen in de concessie Amsterdam opgenomen.
- Majeure ontwikkelingen, ook wel systeemsprong genoemd; In elk van concessies is een artikel opgenomen over tussentijdse aanpassing van de concessie. Daarbij is limitatief een aantal ontwikkelingen benoemd naar aanleiding waarvan de concessieverlener de concessie kan aanpassen. In de concessie Amsteland-Meerlanden zijn hier bijvoorbeeld genoemd de ombouw van de Amstelveenlijn, de aanleg van de Uithoornlijn en een wijziging in de organisatie van het doelgroepenvervoer. Uitgangspunt is dat de concessieverlener en de concessiehouder overeenstemming bereiken over de aanpassing concessie, conform de in de concessie vastgelegde procedure. Het Dagelijks Bestuur is bevoegd de systeemsprong aan te passen in het Programma van Eisen.

Belangrijk uitgangspunt bij alle mogelijke wijzigingen is dat de vervoerder in economische zin noch mag worden bevoordeeld noch benadeeld door de aanpassing. Het toevoegen van eisen gedurende de concessie is dan ook niet zomaar op te leggen. Voor elke aanpassing geldt dat overeenstemming moet worden gevonden met de vervoerder. Hierbij geldt dat er een goed evenwicht gezocht moet worden tussen de continuïteit en het inspelen op ontwikkelingen.

Voorbeelden aanpassingen concessie

Op basis van bovenstaande mogelijkheden, zijn in de afgelopen jaren een aantal wijzigingen doorgevoerd in de concessies. Onderstaand een aantal voorbeelden:

- **Lijnennet Noord-Zuidlijn**
Bij de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn is het bovengrondse netwerk van GVB, maar ook het lijnennet van de streekconcessies aangepast. Op basis van de in 2015 vastgestelde lijnennetvisie, hebben alle vervoerders een vervoerplan opgesteld. Deze vervoerplannen zijn besproken in de regioraad en vastgesteld door het dagelijks bestuur. Op basis van deze vervoerplannen zijn met de vervoerders afspraken gemaakt over de financiële afhandeling van de wijzigingen, om te voldoen aan de voorwaarde dat de vervoerder economisch niet bevoordeeld noch benadeeld mag worden. Bovendien zijn de concessiedocumenten aangepast.
- **ZE voertuigen Waterland**
EBS heeft gedurende de looptijd van de concessie het initiatief genomen om een eerste stap te zetten in de transitie naar Zero-emissie busvervoer. Op lijn 316 zijn 10 ZE-voertuigen ingestroomd. Om dit mogelijk te maken, heeft de Vervoerregio een financiële bijdrage geleverd aan de laadinfrastructuur op het bussta-

tion in Edam. Niet alleen omdat dit initiatief bijdraagt aan de doelstellingen van de Vervoerregio, maar ook omdat de laadinfrastructuur in de volgende concessie te gebruiken is. Ook voor de bussen is een dergelijke regeling opgezet. De bussen worden via een overnameregeling verplicht voorgeschreven aan de nieuwe vervoerder van de concessie Zaanstreek-Waterland.

- Vanuit de Zaanstreek was er de wens tot (her)invoering van ritten in de avond op lijn 59. Deze wens was mede ingegeven door de wens van bedrijven op het terrein HoogTij. De vervoerder heeft deze wens herkend en een voorstel gemaakt tot het anders verdelen van de huidige ritten over de dag. Uitgangspunt voor de vervoerder daarbij is dat hij van mening is dat er in de nieuwe situatie meer reizigers van lijn 59 gebruik zullen gaan maken.

Doorkijk naar ontwikkelingen in de toekomst en mogelijk effect op de concessie

In de toekomstige concessie Zaanstreek-Waterland is een aantal ontwikkelingen voorzien, waarvoor op dit moment nog geen concrete invulling bekend is, maar waarvan het wel te verwachten is dat deze gedurende de concessie invloed gaan hebben. Onderstaand staat beschreven welke impact deze ontwikkelingen mogelijk hebben op de concessie en hoe daar (eventueel) op kan worden geacteerd binnen de concessie.

Amsterdam Autoluw

De gemeente Amsterdam wil met het programma Autoluw meer ruimte in de stad creëren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, door het aantal auto(bewegingen) in de stad te verminderen. De exacte uitwerking van dit programma is op dit moment nog niet duidelijk, maar op hoofdlijnen is te verwachten dat het reizen met de auto van en naar Amsterdam minder aantrekkelijk zal worden. Voor de concessie Zaanstreek-Waterland heeft dit mogelijk een stijging van het aantal reizigers tot gevolg. Immers, door het verminderen van de aantrekkelijkheid voor de auto, zal het openbaar vervoer relatief aantrekkelijker worden. Grofweg heeft dat twee gevolgen voor de vervoerder in de Zaanstreek-Waterland. Door de stijgende reizigersaantallen zal er op verbindingen van en naar Amsterdam extra capaciteit noodzakelijk zijn. Op grond van de vervoerplicht moet de vervoerder deze extra capaciteit verzorgen. Daarentegen ontvangt de vervoerder ook de bijbehorende extra opbrengsten. Een dergelijke ontwikkeling lijkt binnen de concessie op te lossen.

Maas en Smart Mobility

De afgelopen tijd zijn de eerste stappen gezet op het gebied van Mobility as a Service (MaaS) en Smart Mobility. Bij MaaS gaat het vooral om een platform om een multimodale reis te kunnen plannen, boeken en betalen. In Amstelland-Meerlanden is een dergelijk platform door de vervoerder uitgerold. Bovendien stelt de vervoerder allerlei data ter beschikking aan marktpartijen (reizigersaantallen, dienstregeling etc.) waarmee kan worden ingespeeld op de combinatie van openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten.

In eerste instantie lijkt dit vooral positief te zijn voor vervoerders. Het verbeteren van de ketenreis maakt dat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt. Aan de andere kant zouden nieuwe mobiliteitsdiensten ook kunnen concurreren met het openbaar vervoer. Het verlenen en beheren van concessie volgt uit de Wet personenvervoer 2000, waarbij de vervoerder het exclusieve recht om openbaar vervoer in het gebied aan te bieden verkrijgt. Eventuele aanbieders van diensten die het karakter van openbaar vervoer hebben, moeten een ont-heffing vragen bij de Vervoerregio. Hiermee worden de inkomsten van de vervoerder grotendeels gewaarborgd.

In de concessie worden eisen gesteld aan het beschikbaar stellen van data en het meewerken aan een platform t.b.v. de ketenreis. Hetzelfde geldt voor het meewerken aan nieuwe betaalmiddelen (EMV-betalen).

Daarmee denken we de noodzakelijke randvoorwaarden in de concessie te hebben. Daarnaast lijken MaaS-oplossingen met name kansrijk als vervanging van laagfrequente lijnen. Omdat deze lijnen vaak een lage kostendeckingsgraad hebben, zal de vervoerder naar verwachting best bereid zijn om een alternatief aan te bieden of afspraken te maken met andere partijen hierover. In de concessie wordt daarom opgenomen dat de vervoerder verplicht is om mee te werken aan dergelijke initiatieven. In stedelijk gebied kan MaaS leiden tot een verschuiving van OV naar taxivervoer. Ook dan zal het om relatief kleine aantallen gaan. Daarnaast gaat het slechts over een beperkt deel van het budget van de concessie, waarmee dit soort ontwikkelingen ook in een herijking zouden kunnen worden meegenomen.

Zelfrijdende auto's

De zelfrijdende auto heeft in potentie een grote invloed op de dagelijkse mobiliteit. Een grootschalige uitrol van de zelfrijdende auto is niet voor de komende jaren voorzien. Voor de komende 15 jaar is het echter niet ondenkbaar dat zelfrijdende auto's een alternatief kunnen vormen voor laagfrequente buslijnen of een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. In het eerste geval kunnen mogelijk kosten worden bespaard en er kan beter worden ingespeeld op de vraag. In het tweede geval geldt dat het openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker wordt. In beide gevallen zal de vervoerder waarschijnlijk bereid zijn om mee te werken aan initiatieven of zelf pilots willen uitvoeren. In de concessie wordt daarom opgenomen dat de vervoerder verplicht is om mee te werken aan dergelijke initiatieven. Daarnaast gaat het slechts over een beperkt deel van het budget van de concessie, waarmee dit soort ontwikkelingen ook in een herijking zouden kunnen worden meegenomen.

Havenstad en andere grote ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de concessie

Gedurende de loop van een concessie verandert de omgeving. Zeker in deze regio worden nieuwe gebieden ontwikkeld, waarbij het wenselijk is dat deze ook met het openbaar vervoer worden ontsloten. In de huidige concessies zijn op dit gebied verplichtingen opgenomen. De vervoerder is daarmee verplicht om gebieden met een bepaalde omvang van inwoners en/of arbeidsplaatsen te ontsluiten met openbaar vervoer. Hiermee wordt gewaarborgd dat de vervoerder extra openbaar vervoer aanbiedt gedurende de concessie. In de praktijk wordt in een vroegtijdig stadium overleg gevoerd tussen gemeente, vervoerder en Vervoerregio over dit soort ontwikkelingen.

Specifiek voor Havenstad geldt dat de concessiehouder van de concessie Amsterdam (thans GVB) in beginsel verantwoordelijk is voor de ontsluiting, maar dat een aantal lijnen vanuit Zaanstad het dichtst bij het gebied liggen. Om te zijner tijd aanvullende afspraken te kunnen maken met de vervoerder Zaanstreek-Waterland, maar ook met de concessiehouder Amsterdam, wordt de ontwikkeling van Havenstad als Majeure Ontwikkeling (zie hoofdstuk 1 van het Programma van Eisen).

Conclusies

De hierboven beschreven ontwikkelingen lijken goed in te passen binnen een lopende concessie. Daarbij wordt geconstateerd dat het gaat om ontwikkelingen, maar dat de impact op de gehele concessie relatief beperkt is. Ten eerste omdat het gaat om ontwikkelingen waar de vervoerder ook voordelen van ondervindt en daarom bereid zal zijn om mee te denken. Bovendien hebben ontwikkelingen met name invloed op (laagfrequente) lijnen met relatief weinig reizigers.

Tevens kan geconstateerd worden dat de beschreven processen tijd kosten. Het proces van evaluatie, voorstellen van maatregelen, het uitwerken van oplossingen en (vooral) de besluitvorming kost veel tijd. Daarom kan een herijking niet elke drie jaar plaatsvinden maar is een langere periode gewenst.

De concessiedocumenten van de huidige concessies bieden voldoende ruimte en flexibiliteit om in te kunnen spelen op een veranderende omgeving. Enerzijds doordat vervoerders verplichtingen hebben op dit gebied en anderzijds omdat ze vaak ook belang bij dergelijke wijzigingen hebben. Aandachtspunt daarbij blijft dat de vervoerder in economische zin noch mag worden bevoordeeld dan wel benadeeld door de aanpassing. Het toevoegen van eisen gedurende de concessie is dan ook niet zomaar op te leggen.

Vanwege de lange concessieduur is in de aanbestedingsstrategie bovendien al gekozen voor twee (na 5 jaar en na 10 jaar) herijkingsmomenten, waarbij eventuele aanvullingen kunnen worden opgenomen in de concessie. Daarmee heeft de Vervoerregio voldoende bijsturingsmogelijkheden om gedurende de concessie in te kunnen spelen op verwachte en onverwachte ontwikkelingen.