

Overzicht ontvangen zienswijzen t.a.v. ontwerp-PvE Zaanstreek-Waterland 2024

Ten behoeve van de bespreking in de Regioraad op 26 oktober 2021

Gerectificeerde versie d.d. 25 oktober 2021

Per abuis was in de vorige versie (geplaatst op 21 oktober 2021) de reactie van de gemeente Edam-Volendam opgenomen als zienswijze van de Adviescommissie Waterland en de zienswijze van de Adviescommissie Waterland als reactie van de gemeente Purmerend namens de gemeenten regio Waterland; dit is gecorrigeerd.

Inleiding

Op 8 juli 2021 heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) het ontwerp-Programma van Eisen (hierna: ontwerp-PvE) voor de busconcessie Zaanstreek-Waterland vastgesteld en ter zienswijze, advies en inzage voorgelegd aan consumentenorganisaties, de Adviescommissies Zaanstreek en Waterland van inliggende gemeenten, aangrenzende gemeenten, de Provincie Noord-Holland en vervoerders in de regio. Daarnaast stond het eenieder die dat wilde (waaronder inwoners, reizigers, bedrijven, instellingen) vrij om een reactie te geven.

De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp-PvE op diverse manieren actief onder de aandacht gebracht:

- via een persbericht en interviews met Egbert de Vries in het Noord-Hollands Dagblad en NRC,
- via de social media kanalen van de Vervoerregio,
- via een brief aan de klankbordgroep van de Regioraad en aan de gemeenteraden van de concessiegemeenten, en
- door verschillende ‘technische sessies’ te houden voor wethouders en gemeenteraadsleden.

De periode van zienswijze is gesloten op 18 oktober 2021.

PvE van afgebroken aanbesteding vormde de basis voor het geactualiseerde ontwerp-PvE

Het huidige ontwerp-PvE is gebaseerd op de stukken van de eerder afgebroken aanbesteding. Destijds heeft een breed participatietraject plaatsgevonden en is er ook een zienswijzeprocedure geweest voor het ontwerp-PvE. Er zijn destijds 37 zienswijzen ingediend met ruim 300 vragen/suggesties. Daar waar mogelijk zijn de zienswijzen destijds verwerkt.

Belangrijke thema's uit de vorige ronde zienswijzen betroffen:

- de ontsluitingsnormen (m.n. de loopafstanden tot haltes),
- de wens voor een directe verbinding vanuit de belangrijkste kernen in de regio Zaanstreek-Waterland met Amsterdam CS (via de route IJtunnel – Prins Hendrikkade), en
- de verbindingen (lijnvoering en frequenties) vanuit Oostzaan en Landsmeer.

In de reactienota van de vorige (afgebroken) aanbesteding is te lezen hoe de Vervoerregio deze zienswijzen al dan niet heeft verwerkt (zie [deze link](#)). Bij de behandeling van het definitieve PvE in de Regioraad is ten slotte nog een motie aangenomen t.a.v. de directe verbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam CS.

Het uiteindelijk vastgestelde PvE van de afgebroken aanbesteding heeft de basis gevormd voor het geactualiseerde ontwerp-PvE.

Reacties/Zienswijzen t.a.v. geactualiseerde ontwerp-PvE

Ten aanzien van het geactualiseerde ontwerp-PvE (versie 8 juli 2021) zijn in totaal 38 verschillende zienswijzen ingediend bij de Vervoerregio. Deze zienswijzen zijn ingediend door de Reizigers Advies Raad, de adviescommissies Zaanstreek en Waterland en Amsterdam, enkele individuele gemeenten, vervoerders, en individuele partijen, al dan niet namens meerdere mensen.

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

Thema's in de Zienswijzen

De leidende thema's uit de zienswijzen zijn:

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

Vervolg

De Vervoerregio stelt in november 2021 een Reactienota op waarin zij een reactie geeft op de ontvangen zienswijzen en aangeeft in hoeverre de zienswijzen leiden tot wijzigingen in het PvE. Een conceptversie van deze Reactienota, als ook het definitieve concept voor het PvE ligt op 14 december 2021 voor aan de Regioraad.

Volgens planning zullen alle aanbestedingsdocumenten - waaronder de definitieve Reactienota en het definitieve PvE - kort daarna door het dagelijks bestuur worden vastgesteld en zal de aanbestedingsprocedure formeel van start gaan door publicatie van deze documenten ten behoeve van (potentiële) inschrijvers.

Tegelijkertijd zal de definitieve reactienota aan alle indieners worden toegezonden en zullen zowel de definitieve Reactienota als het definitieve PvE op de website van de Vervoerregio worden gepubliceerd.

Overzicht van de door de Vervoerregio ontvangen reacties/zienswijzen

Onderwerp	Indiener	Wens
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Adviescommissie Waterland	Wij dringen er bij u nogmaals op aan om als eis op te nemen dat het aantal busritten en -lijnen naar Amsterdam Centraal Station (CS) vanuit de regio Waterland tenminste gelijk blijft aan het huidige aantal ritten in 2019 (temeer omdat de regio Waterland geen rechtstreekse treinverbinding heeft met Amsterdam CS).
OV Infrastructuur - 30 km/u	Adviescommissie Waterland	De adviescommissie spreekt haar zorgen uit over de verschillende/ tegenstrijdige belangen bij weginrichting van 30 km wegen en gebruik als Ov-route. In hoeverre worden er bepaalde eisen gesteld aan snelheidsbeperkende maatregelen die de gemeente wenst te nemen in het kader van verkeersveiligheid?
Duurzaamheid - Capaciteit laadinfrastructuur	Adviescommissie Waterland	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor mogelijke capaciteitsproblemen op busstation Edam als gevolg van de implementatie van Zero-Emissiematerieel. Op busstation Edam wordt op dit moment reeds met elektrische bussengereden ten behoeve van lijn 316. Dit type bus heeft tijd nodig om volledig op te laden. Daardoor zijn er voor de dienstregeling extra bussen nodig ten opzichte van de situatie met dieselbussen. Dit zorgt voor capaciteitsproblemen op het busstation. De adviescommissie vraagt u tijdig met een voorstel te komen met betrekking tot de implementatie van het Zero-Emissie materieel.
Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Purmerend vraagt aandacht voor verbetering van het binnenstedelijk netwerk (stadbus/ ringlijn). Het busvervoer van en naar andere delen in Purmerend is in de verschillende inspraakopties door de (potentiële) reiziger met een onvoldoende beoordeeld. Het betreft verbindingen tussen de woonwijken en goede bereikbaarheid vanuit de wijken met het centrum van Purmerend, NS station Purmerend/Beatrixplein, Dijklander ziekenhuis en wijkwinkelcentra. In het ontwerpPvE is onduidelijk op welke manier aanbieders hierop kunnen scoren en wij vragen u dit kwantificeerbaar te maken.
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Ontwikkelingen tijdens concessie	Adviescommissie Waterland	Regio Waterland vraagt onderstaande grote ontwikkellocaties toe te voegen aan het overzicht van projecten dat is opgenomen in paragraaf 2.5 (p. 17): a. Waterlandkwartier (stationsgebied Purmerend) b. Golfbaanterrein (Purmerend) c. Purmer Zuid zuid (Purmerend) d. Lange Weeren (Edam-Volendam)
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Loopafstanden	Adviescommissie Waterland	Wij verzoeken u 'binnen een straal van 400/800/1200 meter' te vervangen door 'een loopafstand van 400/800/1200 meter'. En spreken onze zorgen uit over de genoemde afstand van 800 meter voor verbindende lijnen; het oprekken van de loopafstanden kan een groot afbreukrisico voor de bezetting hebben.
Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Beemster vraagt de huidige verbinding met het centrum van Purmerend te behouden. Deze wordt goed gewaardeerd. Ook vraagt het specifiek aandacht, zoals door het college van B&W ook verwoord in de brief van 16 april 2019 aan de Vervoerregio, voor de bereikbaarheid van de voorzieningen binnen Purmerend (NS station Purmerend/ Beatrixplein, Dijklander Ziekenhuis en de scholen) en bereikbaarheid binnen de Beemster.
Vervoerkundig - Scholierenlijnen	Adviescommissie Waterland	Scholierenlijnen worden niet verplicht gesteld. Wat is de aanleiding hiervoor? Wij verzoeken u op te nemen dat op de uitloper in de lijn 376 naar De Rijk ook in de middagperiode enkele ritten worden aangeboden voor scholieren. En dat scholierenlijn 614 Hoorn-Edam-Volendam behouden blijft.

Vervoerkundig - Aansluitingen	Adviescommissie Waterland	In bijlage B van het Ontwerp Programma van Eisen worden de lijnen 128 en 129 (beide uitlopers van de concessie Noord Holland Noord) genoemd als 'te gedogen' lijnen. Wij adviseren u om in paragraaf 4.3.1.1 onder het kopje "Aansluitingen en Afstemmingen" op te nemen dat er een goede aansluiting wordt geboden op lijn 129 op de halte Middenbeemster De Buurt en Purmerend Tramplein.
Vervoerkundig - Frequenties	Adviescommissie Waterland	De gemeente Landsmeer vraagt aandacht voor de frequenties van haar lijnen. En verzoekt de frequenties gelijk te houden aan de situatie pre-Corona; 5-8x/uur in de spits voor het 319 traject en 2x/uur voor het 125 traject. Dit doet recht aan de motie ingebracht in de vergadering van de Regioraad van de VRA op 9 juli 2019, waarin de minimale frequentie van de buslijn 319 is gesteld op 4 maal per uur gedurende de gehele dag. Bij verlaging van de frequenties zal het gemak en voordeel van het gebruik van het OV afnemen met het risico dat het aantal mensen dat gebruik maakt van het OV afneemt, en zeker niet meer aantrekt naar het niveau van voor de Corona-pandemie. Dit staat haaks op de doelstellingen van de VRA. Vooral bij het 125 traject is het verschil tussen 1x/uur en 2x/uur dusdanig dat huidige gebruikers zouden kunnen stoppen met het gebruik van het OV omdat het ongemak bij het missen van een bus of verbinding te groot wordt. Daarom stellen wij voor deze minimale frequentie van de 125-lijn niet aan de concessiehouder te laten maar dit minimum zelf te eisen in het PvE. Ook voor de 319 lijn ziet de gemeente Landsmeer graag de frequentie naar het oude niveau terugkeren.
Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Waterland vraagt aandacht voor het rondje Monnickendam; deze dient in één richting gehandhaafd te blijven. En verzoekt u om dit als eis op te nemen in het PvE.
Vervoerkundig - Lijnvoering	Adviescommissie Waterland	De gemeente Waterland vraagt ook aandacht voor de busverbinding tussen Marken en Amsterdam. Zij verzoekt u als eis op te nemen in het PvE dat deze directe busverbinding, in de spits, gehandhaafd blijft.
Duurzaamheid - Realisatie Laadinfrastructuur	Adviescommissie Amsterdam	Onze complimenten voor de eisen voor 100% Zero Emissie bus en de getroffen voorbereidingen om dit tijdig te kunnen realiseren met laadlocaties in Purmerend, Zaanstad en Edam. Dit draagt ook bij aan de doelstellingen van de gemeente Amsterdam op het gebied van schone lucht en zero emissie vervoer. (...) We vragen om ons tijdig te betrekken indien er sprake is van grote meerwaarde van het gebruik van laadinfrastructuur in Amsterdam.
Vervoerkundig - Rol wegbeheerder in Vervoerplanprocedure	Adviescommissie Amsterdam	De wegbeheerder, in Amsterdam Noord de gemeente Amsterdam, krijgt een rol in de dienstregelingsprocedure en wordt op die manier betrokken bij wijzigingen in het netwerk. In de Vervoerplanprocedure wordt deze rol voor de gemeente Amsterdam echter nog niet helder benoemd. Niet alleen als wegbeheerder, maar ook als belanghebbende bij het OV aanbod. We verzoeken daarom de gemeente ook (ambtelijk) bij dit vervoerplanproces te betrekken.
Beleid - Mobiliteitstransitie	Adviescommissie Amsterdam	De visie van de Vervoerregio voor de Transitie Mobiliteit richting 2030 vormt input voor de programma's van eisen voor de nieuwe concessies. De meest voor de hand liggende elementen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie kunnen nu al vertaald worden naar deze concessie. Ambities op het gebied van spitsmijden en inzet op multimodale hubs in de regio komen bijvoorbeeld nog niet krachtig in het PvE naar voren.
Beleid / Vervoerkundig - Mobiliteitsplan Noord en OV perspectief	Adviescommissie Amsterdam	Er staat veel op til in dit gebied, en de concessiehouder moet daar een goede bijdrage aan kunnen leveren. Het Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de vraag hoe we Noord ook in de toekomst bereikbaar houden. Hierin wordt aangekondigd dat er een OV-perspectief Noord wordt uitgewerkt. Dit beschouwt hoe het toekomstige OV-netwerk in geheel Noord eruit zou

		moeten zien en wat hiervoor nodig is — inclusief mogelijk nieuwe verbindingen en opwaarderingen van bestaande verbindingen
Beleid / Vervoerkundig - Basismobiliteitsvorm	Adviescommissie Amsterdam	Het Ontwerp PvE biedt de ruimte voor aanbieders om een zogenaamde 'basismobiliteitsvorm' in te zetten. Het gaat dan om flexibel, vraaggestuurd openbaar vervoer. Dit kan uitkomst bieden op lijnen waar maar beperkt reizigers gebruik van maken. We onderschrijven dat er goede alternatieven te organiseren zijn. Het succes ervan, staat of valt met of de reiziger hiermee een vergelijkbaar of zo mogelijk beter aanbod krijgt dan met een reguliere buslijn. Dit is van belang omdat de basismobiliteitsvorm kan worden ingezet ter vervanging van vaste lijnen in gebieden die aan de ontsluitingsnorm (inwoneraantallen en dichtheid) voldoen. Wij adviseren om scherper te sturen op de kwaliteit voor de reiziger. Dit kan door klanttevredenheid onderdeel te maken van de eisen, scherpere eisen te stellen voor het vertrektijdstip, aan de tijd voor het reserveren en aan fijnmazigheid. Beloon ook een goed regie-systeem, want dat is bepalend voor de kwaliteit.
Vervoerkundig - Toerismelijnen	Adviescommissie Amsterdam	Het beperken van de overlast van touringcars in de stad is een van de opgaves in het steeds drukker wordende centrum van Amsterdam. In Zaanstreek en Waterland liggen verschillende toeristische trekkers zoals de Zaanse Schans en Volendam. Bezoekers die in de stad verblijven, bezoeken deze locaties nu nog vaak per touringcar. Deze bestemmingen kunnen ook goed met regulier openbaar vervoer worden bereikt. Het verminderen van het aantal touringcars vraagt om een herkenbaar en gebruiksvriendelijk aanbod voor deze doelgroep.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Adviescommissie Amsterdam	In het programma van Eisen staat de wens van de Vervoerregio geformuleerd voor zowel een absolute als relatieve afname van het aantal ritten naar Amsterdam CS. We zijn blij met deze ambitie, maar vragen de Vervoerregio om hier een stevigere positie in te nemen. We denken dat er voor de vervoerder weinig prikkels bestaan om hier zelf initiatief op te nemen. Ons verzoek aan de Vervoerregio is om het juiste sturingsinstrument in de concessie in te bouwen en om een helder proces met ons vorm te geven om het aantal ritten gericht te laten afnemen.
OV Infrastructuur - 30 km/uur	Adviescommissie Amsterdam	Amsterdam staat aan de vooravond van een grote verandering in de openbare ruimte. In het stedelijke gebied van Amsterdam is ruimte schaars. Ook van het openbaar vervoer vraagt dit om efficiënt om met te gaan met ruimte en overlast te minimaliseren. We maken waar nodig ruimte voor verblijven, lopen, fietsen, groen, en zetten in op verkeersveiligheid. We werken aan de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de stad. Enkele tijdelijke uitzonderingen op deze maximum snelheid zijn ingegeven door de wens om het openbaar vervoer te faciliteren. We gaan de noodzaak voor de uitzondering regelmatig evalueren. De beschikbare infrastructuur is door de stedelijke dynamiek continue aan verandering onderhevig. Schets deze risico's duidelijk aan de inschrijvers in deze aanbesteding. Goede samenwerking met de betrokken gemeenten en tussen de vervoerders is van belang.
Vervoerkundig - Frequenties	Reizigers Advies Raad	Voor ontsluitende lijnen wordt in het PvE een minimumfrequentie van een rit per uur gevraagd. De RAR vindt dat een halfuursdienst overdag op weekdays en op zaterdag een minimum moet zijn en verzoekt het PvE daarop aan te passen.
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Reizigers Advies Raad	In artikel 3 en in bijlage G wordt uitgebreid aangegeven welke woon- en werkgebieden in ieder geval moeten worden bediend, met de criteria die daarvoor zijn gebruikt. Enkele belangrijke woonkernen hoeven volgens dat schema niet verplicht bediend te worden, met name Broek in Waterland. Volgens ons is dit een gevolg van de manier waarop die kern in kaart is gebracht: het omliggende gebied is erin meegenomen, waardoor de dichtheid laag komt te liggen. Het dorp zelf is echter een grote en

		dichtbevolkte woonkern, en de RAR verzoekt dan ook de status van Broek in bijlage G te veranderen in 'wel ontsluiten'.
Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Reizigers Advies Raad	Verder vragen wij extra aandacht voor de bediening van bedrijventerreinen. Het lijkt ons zinnig om die goed te ontsluiten met OV, zodat werknemers aangemoedigd worden om niet met de auto te komen.
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Reizigers Advies Raad	Het is van belang dat openbare voorzieningen goed bereikbaar zijn met OV. In dat verband denken wij ook aan de ontsluiting van het crematorium/de begraafplaats in Zaanadam, die momenteel te wensen overlaat.
OV Infrastructuur	Reizigers Advies Raad	De RAR juicht de eis toe dat nieuwe woonwijken ontsloten worden zodra 250 woningen gereed zijn. Wij vragen ons echter af of dat voldoende is voor de plannen rond station Kogerveld. Naar onze mening verdient het inrichten van een OV-knooppunt daar overweging.
Toegankelijkheid - Rolstoelplanken	Reizigers Advies Raad	Wij vragen u in overweging te nemen om in het PvE de eis op te nemen dat alle bussen naast elektrische rolstoelplanken ook handmatig bediende planken aan boord hebben. De elektrische zijn nogal storingsgevoelig, leert de ervaring.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Zaanstad	Voor de reizigers vanuit Zaanstad die wel als eindbestemming Amsterdam Centraal hebben of dit als overstappunt gebruiken op een ander vervoersmiddel is het wel van belang dat dit goed mogelijk blijft en het aantrekkelijk blijft om het openbaar vervoer te gebruiken. Extra overstappen tijdens een reis gaat ten koste van de aantrekkelijkheid en is mogelijk ook reistijd verhogend.
Vervoerkundig - lijnvoering	Gemeente Zaanstad	Voor de ontwikkeling van het centrum van Zaanadam hebben we als visie om in de toekomst regionale bussen niet meer over de route Peperstraat-Vinkenstraat te laten rijden. Deze visie hebben we opgenomen in het Zaanse Mobiliteitsplan 2040, zoals dat onlangs door de gemeenteraad is vastgesteld.
Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Het vervoer naar werklocaties vraagt meer aandacht. Het aanbod van vervoersmogelijkheden sluit nu niet overal aan bij de vraag naar vervoersmogelijkheden. Dat betekent niet alleen bushalte(s) nabij werklocaties, maar ook de dienstregeling aanpassen op reizigers die werken bij de bedrijven.
Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Wij hebben de uitdrukkelijke wens en ambitie om in Noorderveld in de toekomst openbaar vervoer aan te bieden. Hierbij willen we ook graag Molletjesveer meenemen, wat qua arbeidsplaatsen en dichtheid nu in de buurt komt van de eis voor verplichte bediening.
Vervoerkundig - Ontsluiting werkgebieden	Gemeente Zaanstad	Graag zien we dat de uitzondering verdwijnen om Achtersluispolder niet te ontsluiten.
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Zaanstad	Voor het Hembrugterrein zien we graag een verbetering van het openbaar vervoer ten opzichte van de huidige situatie. Voor de toekomst willen dit ook verankerd hebben in het PvE. Wens omfrequentie van de buslijnen hier te verhogen en ook in de avond en weekenden (minimaal) een buslijn te hebben.
Vervoerkundig - lijnvoering	Gemeente Zaanstad	Kansen voor ontsluiting van het Hembrugterrein zien we daarbij ook in samenhang met ons hierboven aangegeven punt dat we de regionale lijnen via niet meer door het centrum willen later rijden, maar bijvoorbeeld over de Den Uylweg. Daarmee ontstaan er ook kansen om aan te sluiten bij de ontwikkeling Hembrugterrein en de mogelijkheden tot realisatie van een halte op de Den Uylbrug.
Vervoerkundig - OV te water	Gemeente Zaanstad	Wij zien kansen voor vervoer over water als versterking van het netwerk voor alle motieven. Een waterbusachtig concept verbindt bijvoorbeeld Zaanadam, Hembrugterrein, Achtersluispolder, NDSM, Houthavens en Amsterdam Centraal met elkaar. We willen dit graag met Amsterdam en u dit verder onderzoeken. We verzoeken u om in het PvE de mogelijkheid op

		te nemen om een dergelijk vervoer over water als lijn onder te brengen in de concessie
Financieel - Bonusregeling	Gemeente Zaanstad	We hebben nog een suggestie over de bonus. Concessies hebben soms een problematisch begin, wat voor reizigers knap vervelend is (half december is geen fijne tijd voor uitval en gemiste aansluitingen). Wij stellen daarom voor om een bonus geven voor een vlekkeloze start. Dit kan bijvoorbeeld betaald worden door de bonus voor goede prestaties te verlagen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Edam-Volendam	Wij dringen er wederom op aan om als eis op te nemen dat het aantal ritten en lijnen naar Amsterdam CS vanuit Edam-Volendam/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 aangenomen motie d.d. 2 juli 2019, de toezeggingen van portefeuillehouder S. Dijkzwa, verkregen informatie uit reizigers enquêtes en uit data van vervoerde reizigers. R-net lijn 316 rijdt nu vanuit Edam, door Volendam naar Amsterdam Centraal Station.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Edam-Volendam	Voor de gemeente is het in standhouden van de directe busverbinding naar Amsterdam Centraal essentieel. Dit mede gezien de vele toeristen die tussen Edam en Volendam gebruik maken van deze lijn. Wij zien een grote meerwaarde in het zoveel mogelijk vervoeren van toeristen met het openbaar vervoer in plaats van met touringcar-bussen, waar grote overlast van wordt ervaren. Daarnaast zien we sinds ingebruikname van de Noord/Zuidlijn meer reizigers tussentijds overstappen op een andere lijn. Gestreefd moet worden naar een situatie waarbij zo min mogelijk dient te worden overgestapt.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Gemeente Edam-Volendam	In de toelichting bij het Ontwerp-Programma van Eisen staat dat de Vervoerregio de wens heeft, zodra de vervoersvraag dit toelaat, dat het aantal ritten naar Amsterdam Centraal Station zowel absoluut als relatief af te laten nemen. De gemeente E-V dringt er op aan om bij de aanvang van de nieuwe concessie ZaWa de rechtstreekse lijnen vanuit E-V naar Amsterdam CS nog 3 jaar in stand te houden en daarna te evalueren.
Duurzaamheid - Capaciteit laadinfrastructuur	Gemeente Edam-Volendam	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor mogelijke capaciteitsproblemen op busstation Edam als gevolg van de implementatie van Zero-Emissie materieel. Op busstation Edam wordt op dit moment 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 het Zero-Emissie materieel.
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen - Ontwikkelingen tijdens concessie	Gemeente Edam-Volendam	In paragraaf 2.5 zijn projecten benoemd waarvoor plannen gemaakt worden of projecten die worden gerealiseerd in aanloop naar of na de ingangsdatum van de Concessie. De gemeente Edam-Volendam vraagt de onderstaande grote ontwikkellocaties toe te voegen aan het overzicht van projecten dat is opgenomen in paragraaf 2.5 (p. 17): a. Lange Weeren
Vervoerkundig - Scholierenlijnen	Gemeente Edam-Volendam	Scholierenlijnen worden niet verplicht gesteld. Wat is de aanleiding hiervoor? Wij verzoeken u op te nemen dat de scholierenlijn 614 behouden blijft.
Vervoerkundig - Lijnvoering	Gemeente Edam-Volendam	Voor de gemeente is het van groot belang dat een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding blijft bestaan tussen Hoorn en Amsterdam Centraal Station met daarbij een haltering in Oosthuizen (Dorp), Edam en op de huidige haltes langs de N247 ten noorden van Edam. Deze hoogwaardige vervoerverbinding wordt nu ingevuld door R-Net lijn 314.
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Edam-Volendam	De gemeente Edam-Volendam vraagt aandacht voor de frequenties van haar lijnen. Het OV mag naar de toekomst niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie

Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Landsmeer	Om het Openbaar Vervoer aantrekkelijk te houden voor alle inwoners en bezoekers van Landsmeer wordt de VRA nogmaals verzocht de frequenties waarop de lijnen rijden gelijk te houden aan de situatie pre-Corona; 5-8x/uur in de spits voor het 319 traject en 2x/uur voor het 125 traject. Wanneer de frequenties verlaagd worden zal het gemak en voordeel van het gebruik van het OV afnemen met het risico dat het aantal mensen dat gebruik maakt van het OV afneemt, en zeker niet meer aantrekt naar het niveau van voor de Coronapandemie. Dit staat haaks op de doelstellingen van de VRA.
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Landsmeer	Vooraf bij het 125 traject is het verschil tussen 1x/uur en 2x/uur dusdanig dat huidige gebruikers zouden kunnen stoppen met het gebruik van het OV omdat het ongemak bij het missen van een bus of verbinding te groot wordt. Daarom wordt voorgesteld deze minimale frequentie van de 125-lijn niet aan de Concessiehouder te laten maar dit minimum zelf te eisen in het PvE. Ook voor de 319 lijn zien wij graag de frequentie naar het oude niveau terugkeren.
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Landsmeer	In de aangenomen motie van de SP, ingebracht in de vergadering van de Regioraad van de VRA op 9 juli 2019, is de minimale frequentie van de buslijn 319 gesteld op 4 maal per uur gedurende de gehele dag. De toezegging om deze minimale frequentie op te nemen in het PvE is nog niet gedaan. Wij verzoeken u om in ieder geval, de gedane toezegging na te komen en het PvE hierop aan te passen.
Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	1) VRA wil beweging stimuleren (fietsen/ wandelen) Het vervoersysteem is daaraan complementair/aanvullend en is gericht op het faciliteren van beweging (bijv. veilig stallen of zelfs meenemen van fiets). Aanbieders die hun passagiers stimuleren tot bewegen hebben een voorkeur.
Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	2) VRA stimuleert het laten staan van de auto. Veel mensen menen dat om gezondheidsredenen het veiliger is om met eigen vervoer/auto te gaan. Het instappen in een eigen coupe vanaf de zijkant (zoals in een koets) zou het comfort voor veel spijtoptanten doen stijgen om weer van het OV gebruik te maken
Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	3) Lokaal vervoer zou voor jongeren juist met wandelen en fietsen moeten plaatsvinden maar voor diegene die minder te been is zou op kleine schaal/ gepersonaliseerd vervoer kunnen worden toegepast. Bij slecht weer zal echter door toename van vervoersvraag opgeschaald moeten worden naar minder gepersonaliseerd vervoer.
Beleid - gezondheid/beweging	Raadslid uit Beemster	Hiermee wordt bewegen voor wie het kan gestimuleerd en worden grote afstanden meer een logische keuze voor OV. De hoeveelheid passagier-kilometer zijn voor OV op dit moment ongeveer gelijk met de wandel en fietskilometers. Het aantal kilometers vervoer zou flink omhoog moeten om de concurrentie met autoverkeer- kilometers te verbeteren.
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Alkmaar	Momenteel is de frequentie van de buslijn Amsterdam-de Rijk minimaal 2 maal per uur en in de spits zelfs 3 maal per uur. Daarnaast heeft de buslijn extra uitstraling met de Regionet formule. In het ontwerp Programma van Eisen staat dat het laatste gedeelte van deze lijn (tussen Purmerend en de Rijk) de status van verbindende lijn verliest en overgaat naar de status van ontsluitende lijn. Feitelijk betekent dit een verslechterde uitgangspositie voor deze buslijn. De vervoerder wordt weliswaar toegestaan om vaker te rijden en er toch een verbindende lijn van te maken, maar die toestemming is geen garantie dat het ook gebeurt.
Vervoerkundig - Frequenties / Lijnvoering	Gemeente Alkmaar	Het voorgestelde PvE heeft echter buitenproportionele gevolgen en staat niet in verhouding met het verlies van circa 25% van de reizigers. Hoe gaat de vervoerregio verklaren dat op sommige uren 2/3e deel van het OV

		verdwijnt en busreizigers op de verbinding naar en vanuit Amsterdam 20 of 40 minuten moeten wachten in Purmerend?
Vervoerkundig - Frequenties	Gemeente Hoorn	In het Programma van Eisen is de lijn Edam – Hoorn opgenomen als zijnde een ontsluitende lijn naar woongebieden. De minimaal gestelde frequentie voor deze lijnen is 1x per uur. Wel geeft de Vervoersregio de mogelijkheid aan de concessiehouder om de lijn te koppelen aan een R-net lijn wanneer hij de toegevoegde waarde qua kwaliteit van deze koppeling voor het lijnennet kan aantonen. De minimale frequentie gaat dan gedurende de dag omhoog naar 2x per uur. Echter, is in het Programma van Eisen niet gezegd dat de lijn gekoppeld gaat worden. Wij menen dat de lijn Edam – Hoorn ten alle tijden een minimale frequentie van 2x per uur nodig heeft, omdat het voor de Hoorn een belangrijke verbinding is.
Vervoerkundig - Nachtlijnen	Gemeente Hoorn	Daarnaast is de huidige nachtlijn Hoorn – Amsterdam niet meer opgenomen in de lijst met nachtritten. Dit betreuren wij en wij verzoeken u deze lijn toe te voegen aan de lijst met nachtritten.
Vervoerkundig - Toerismelijnen	Gemeente Hoorn	In het Programma van Eisen geeft u de concessiehouder de gelegenheid om, eventueel met derden, de mogelijkheden te onderzoeken om het aanbod aan Toeristenlijnen uit te breiden naar andere toeristische trekpleisters en hiertoe voorstellen op te nemen in zijn Vervoerplan. Wij gaan graag in gesprek over de mogelijkheden voor een toeristenlijn en producten gericht op toeristen gezien onze prachtige binnenstad en het in aanleg zijnde stadsstrand.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Betreffende de concessie Zaanstreek Waterland die ingaat per December 2023 verzoeken wij aanpassingen te maken in het ontwerp programma van eisen bij Artikel 4.2.4: streekvervoerders hebben niet langer een eindhalte bij station Amsterdam Centraal aangezien het in dit artikel beschreven nadeel voor de reiziger zich beperkt tot kleine tijdsverliezen en niet onevenredig is.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Betreffende de tabel in dit artikel voor zover deze afwijkt van bovenstaande [art. 4.2.4]: Een directe non-stop toeristenlijn richting Zaanse schans lijkt ons geheel niet nodig aangezien er een directe treinverbinding is met station Zaandijk – Zaanse schans, wat een paar honderd meter van de Zaanse schans ligt.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Een directe non-stop verbinding richting Edam-Volendam kan net zo goed vanaf station Noord plaatsvinden. Er is geen reden waarom toeristen minder milieuvriendelijk bediend hoeven worden dan inwoners.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Deze beide lijnen [directe non-stop toeristenlijn richting Zaanse Schans en directe non-stop verbinding richting Edam-Volendam] zouden ook via de Piet Heinkade naar de ring kunnen rijden, maar dat zou onnodige belasting op andere wegen geven.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Het initiatief “30km/u in de stad” wordt door ons hartelijk ontvangen, echter zien we dat het gedeelte van de Prins Hendrikkade tussen IJ-tunnel en Centraal station wordt uitgezonderd van het voorgestelde beleid, en volgens de plannen een 50km/u straat blijft. Dit kan maar één oorzaak hebben en dat is het overmatig gebruik van dit traject door streekbussen. Wat de bewoners betreft kan het niet zo zijn dat het streekvervoer een obstakel is voor het invoeren van een 30 km/u regime op de Prins Hendrikkade. Het behouden van een 50km/u beleid op dit traject zal een litteken zijn in het historische centrum van Amsterdam en beperkt de mogelijkheden van dit gebied onnodig.

Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	Een 30 km/u beleid is wat de bewoners betreft de enige manier om een veilige, schone, leefbare straat te creëren. De straat wordt hierdoor overzichtelijk, de milieu- en geluidsoverlast vermindert en het zorgt ervoor dat bewoners en andere gebruikers van de Prins Hendrikkade veilig kunnen fietsen en oversteken. Daarnaast zorgt het voor een duidelijk en consistent snelheidsbeleid voor de Amsterdamse binnenstad. Hierdoor is het voor automobilisten die vanuit de IJ-tunnel komen direct duidelijk wat de situatie is, dit zal overschrijding van de snelheid voorkomen. Ook is het voor automobilisten richting IJtunnel duidelijk dat zij zich moeten inhouden tot de tunnel, hetgeen mede door de toekomstige nieuwe inrichting van de straat snelheidsovertredingen zal tegengaan.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersgroep Prins Hendrikkade en Vereniging van Oosterdokgebruikers	De Prins Hendrikkade wordt heringericht en daaronder valt ook het traject dat nu door de streekbussen gebruikt wordt. Het verdwijnen van het streekvervoer in combinatie met het invoeren van een 30km/u beleid geeft veel mogelijkheden om het gebied geheel anders in te richten, waardoor het mogelijk wordt een werkelijke boulevard te creëren met een lage verkeersdruk, brede trottoirs en veel groen. Kortom een Prins Hendrikkade zoals deze ooit was, die eer doet aan de monumentale bebouwing en het uitzicht over het Oosterdok. Hiermee wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied ontwikkeld tussen enerzijds Dam en Centraal station en anderzijds de verschillende musea, culturele en andere populaire bestemmingen aan het Oosterdok en in Amsterdam-Oost.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Station Noord als begin en eindhalte. Geen regio bussen meer door de IJ tunnel en over de Prins Hendrikkade
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Eindhalte bij station Noord betekent tevens een substantiële vermindering van (bus)verkeer over de Prins Hendrikkade hetgeen in lijn is met de stedelijke en gebiedsvisies voor minder verkeer, betere veiligheid, meer ruimte voor fietser en voetganger, betere leefomgeving
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Nu, bij deze aanbesteding station Noord als eindhalte voor het regiovervoer opnemen betekent tevens dat bij herinrichting Prins Hendrikkade, momenteel weer uitgesteld tot minimaal 2025, busverkeer geen belemmering meer vormt voor de meest optimale variant.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Al het regiovervoer dient, ook deze die dus in stadsdeel Noord stopt, zich milieuvriendelijk en geluidsarm voort te bewegen. Dat betekent in de huidige praktijk elektrisch of met waterstof.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners Amsterdam (Netwerk)	Ook het regiovervoer dient binnen de gemeente grenzen van Amsterdam een maximum snelheid van 30km aan te houden uitgezonderd eventueel bij gebruik van een vrije busbaan of gecombineerde vrije bus-trambaan.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	De Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo	De Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo ontving van bewoners Prins Hendrikkade hun zienswijze d.d. 10 oktober. Ook ontvingen wij van Vereniging van Oosterdok Gebruikers Amsterdam hun zienswijze d.d. 7 oktober jl. Beide zienswijzen onderschrijven en ondersteunen wij. De Prins Hendrikkade ligt in het werkgebied van de Bewonersraad (postcode 1011). Zie www.bewonersraad1011.amsterdam . Deze woonstraat is onveilig en in milieuopzicht zwaar belast en vormt een gevaar voor de leefbaarheid. Het probleem is het overmatig gebruik van de Prins Hendrikkade door het streekvervoer. Onnodig vervoer over een stuk vanaf de IJtunnel van minder dan 700 meter. De Prins Hendrikkade, een woonbuurt, is daar niet voor geschikt. In Amsterdam is het beleid veranderd van “alles inzetten op het doorstromen van het (gemotoriseerd) verkeer” naar “meer veiligheid en leefbaarheid”. Onnodige verkeersbewegingen, verkeersbewegingen die anders opgelost kunnen worden, horen dan ook niet meer in de stad. Voor de argumenten en de voorgestelde aanpassingen o.a. in het ontwerp programma van eisen bij Artikel 4.2.4, verwijzen wij u naar de eerder genoemde en ingediende zienswijzen.

Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt heeft kennis genomen van en onderschrijft de zienswijze in dezen van een groep van 27 bewoners van de Prins Hendrikkade tussen Kalkmarkt en Schippersstraat en de zienswijze van de Vereniging Oosterdok Gebruikers samen met nog een bewonersgroep. De Prins Hendrikkade en Oosterdok zijn gelegen in het werkgebied van het Wijkcentrum, zoals blijkt uit haar statuten.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Bij het realiseren van de Noord-Zuid metrolijn is toegezegd dat de Amsterdamse binnenstad verlost zou worden van heel veel regionaal busverkeer. De bussen vanuit noordelijke richting zouden voortaan rijden naar het nieuwe metrostation in Noord. De passagiers konden daar overstappen op de nieuwe metro en zouden in een ommezen van tijd arriveren op het Centraal Station. De IJ-tunnel zou worden ontlast, en een belangrijk deel van de verkeersoverlast voor bewoners en bezoekers op en rond de Prins Hendrikkade zou verdwijnen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Deels is dat gebeurd, maar nog steeds zijn en blijven er veel te veel busbewegingen tussen Centraal Station en IJ-tunnel. Er worden stillere en schonere bussen beloofd, maar dat helpt niet tegen de drukte en onveiligheid. De snelheid mag voorlopig in tegenstelling tot bijna de hele binnenstad 50 km/u blijven, ook voor bussen. Veilig oversteken is er niet bij. De gevelwand aan de Prins Hendrikkade is prachtig. Daar zou je van moeten kunnen genieten vanaf een aangenaam voetpad aan beide zijden van de straat.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt	Wat voor de hier reeds verdwenen buslijnen gold, geldt ook voor de nog overgebleven lijnen: de passagiers in al die bussen zullen via de metro naar Noord geen of nauwelijks langere reistijd hebben. De paar passagiers die gebruik maken van de halte bij de IJ-tunnel kunnen toch niet de verklaring zijn voor zoveel busverkeer?
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	Wij zijn van mening dat er geen aanbesteding dient plaats te vinden voor alle regiobusvervoer dat de Prins Hendrikkade Amsterdam frequenteert. De redenen hiervoor zijn de volgende:
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	1. In het verleden heeft de Gemeente Amsterdam ons als bewoners van de PH kade meermalen verzekerd dat bij realisatie van de Noord Zuid metrolijn alle streekvervoer hierop aangesloten zou worden. Dit bleek ook te gaan gebeuren toen zelfs aan het begin van deze lijn een compleet busstation voor dit streekvervoer gecreëerd werd. Wij waren dan ook zeer verontwaardigd toen bleek dat de streekbussen toch hun vervoer tot aan CS en dus door de PH kade door konden zetten. Bij navraag bij ambtenaren van de Gemeente Amsterdam bleek dat dit streekvervoer een succesvolle lobby opgezet had en als onderdeel hiervan de Gemeente Amsterdam met extra financiële middelen ging subsidiëren. Wij zijn dan ook van mening dat deze vorm van lobbyfinanciering en van het volstrekt negeren van publieke belangen en –voorzieningen dient te stoppen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	2. De PH kade is een kade die de afgelopen jaren fors gegroeid is in aantal bewoners, bezoekers, voetgangers, fietsers, auto's en bussen. Er vinden honderden busbewegingen op een dag plaats. De kade is zo ingericht dat het primaat aan auto's en bussen is en bewoners het nazien hebben. De kade is een snelweg waar auto's regelmatig de maximumsnelheid overschrijden. De kade is onveilig voor voetgangers en fietsers. Er is veel geluidshinder en de lucht is ernstig vervuild. De kade is een lelijke snelweg midden in het historisch centrum van de stad. De kade dient hoognodig een andere uitstraling te krijgen door het terugdringen van het auto- en busverkeer, de invoering van 30 kilometer maximaal, veilige oversteekplaatsen, meer ruimte voor voetgangers, fietsers, fiets parkeren, laden en lossen en meer groen.

Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	3. Het argument dat regiobewoners meer tijd kwijt zouden zijn als ze van bus naar metro over moeten stappen snijdt geen hout. De metro is in vervoer aanzienlijk sneller dan de regiobus en de metro geeft betere/snellere overstapmogelijkheden binnen het stedelijk netwerk. En als het voor sommige regioreizigers al meer tijd zou kosten gaat het om te verwaarlozen tijd die zich in seconden of een enkele minuut uit laat drukken.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	4. Het argument dat streekbussen straks schoon in hun gebruik zullen zijn is op zichzelf juist, maar draagt niet bij aan het terugbrengen van de grote hoeveelheid busbewegingen
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	5. Een voornemen om speciale bussen voor toeristen van en naar Amsterdam CS te rijden is volstrekt overbodig, omdat trein en metro hier voldoende in kunnen voorzien.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	6. Wij zijn een groot pleitbezorger voor 30 km max in de stad. In de plannen van de Gemeente Amsterdam voor de invoering hiervan wordt echter de PH kade uitgezonderd. De streekbussen die niet alleen onnodig de PH kade frequenteren maar ook minimaal 50 willen blijven rijden zijn hier de echte reden voor. Dit terwijl 30 km. max een harde voorwaarde is voor het kunnen realiseren van een PH kade met meer aandacht voor de leefbaarheid en veiligheid voor bewoners, voetgangers en fietsen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewonersreactie namens 27 andere bewoners	7. De Prins Hendrikkade zal over enige tijd worden heringericht. Wil deze herinrichting succesvol zijn dan dient, naast het invoeren van 30 max en het autoluw maken van de kade, het streekvervoer aan te sluiten op de metrolijn, zoals eerder ook bedoeld was.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner A	Wens om te stoppen met de bussen over de Prins Hendrikkade / Het is belachelijk om niet te stoppen met het aantal bussen dat over de prins Hendrikkade jankt! Ik zou graag willen dat dit stopt!
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner B	Graag maak ik van deze email gebruik om mijn onvrede te uiten over zowel het huidige als de plannen voor het toekomstige busbeleid voor de Prins Hendrikkade. Op dit moment rijden de bussen zonder uitzondering ruimschoots te hard door de IJtunnel. Kennelijk wordt daar niet op gehandhaafd. Vervolgens moet het gewone verkeer van baan ruilen met de bussen op de Prins Hendrikkade. Dit is en vrij absurde manoeuvre op deze locatie.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner B	Mijn belangrijkste bezwaar is dat voor het voltooien van de Noordzuidlijn letterlijk is beloofd dat dit project dat de gemeente bijna failliet heeft doen gaan, een einde zou betekenen van dit verkeer. En laten we wel wezen: er is geen enkele reden meer voor lijnen om te blijven bestaan, behalve dan dat een paar reizigers niet hoeven over stappen. Kennelijk is de regionale vervoerslobby zo sterk dat een ronduit gevaarlijk situatie koste wat kost in stand moet worden gelaten. Daar heb ik als bewoner dus ernstig bezwaar tegen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner B	Bovendien is een 50 kilometergrens op dit stuk weg simpelweg te hard. Los van de onoverzichtelijkheid, die maakt dat dagelijks moeders met kinderen moeten rennen om een goed heenkomen te zoeken. Het verbaast me in hoge mate dat dat in 2021 gewoon kan.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner C	Graag wil ik U de vraag stellen waarom het nodig is om zoveel streekvervoer bussen over de Prins Hendrikkade te laten rijden. Enkele bussen in de morgen en in de namiddag zijn HALF VOL met forensen. De rest van de dag zie ik lege of met enkele mensen rijdende bussen. Eén bus van het streekvervoer, die deze mensen naar een goed aansluitend aantal bussen voor verder noordelijke streekvervoer brengt op een plek in ons noordelijke stadsdeel, is mijn inziens voldoende.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner C	Eén bus van het streekvervoer, die deze mensen naar een goed aansluitend aantal bussen voor verder noordelijke streekvervoer brengt op een plek in ons noordelijke stadsdeel, is mijn ziensvoldoende.

Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner D	Nu in 2021 hebben we de mogelijkheid om ook de onnodige stadsbussen gewoon achter door te laten rijden en de prinshendrikkade busvrij te maken van af de twee opstap plaatsten op de prinshendrikkade is het 5 minuten lopen naar het Centraal station !!
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner D	de 30 kilometer wordt hier niet gehandhaafd dus de bussen en auto s trekken nog even hard door we weten dat dit stukje heel slecht scoort wat lucht vervuiling in Amsterdam ik denk dat er geen echte reden meer is om het bus verkeer niet aan te pakken en ook geen reden om de 30 kilometer niet te gaan doortrekken voor dit stuk.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner E	Ik sluit me volledig aan bij het in de u toegestuurde zienswijze aanbesteding Zaanstreek-Waterland bewoners Prins Hendrikkade Amsterdam vermeldde verzoek tot opheffing van het onnodige streekvervoer over de Prins Hendrikkade. Dit maakt het mogelijk dat bij de geplande herinrichting van de Prins Hendrikkade ook de 30 km/u snelheidsbeperking kan worden ingevoerd, hetgeen milieu en veiligheid zeer ten goede zal komen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner F	Enige tijd geleden ontving de buurt van de gemeente Amsterdam plannen voor de herinrichting van de Prins Hendrikkade en de omvorming van de gehele omgeving tot een wandelcorridor. Daar past een veilige en schone straat in. En niet de racebaan die het nu is, met een drukke verbinding van het streekvervoer richting het Centraal Station.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner F	Bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn is de bewoners beloofd dat het regionaal streekvervoer over de Prins Hendrikkade zou verdwijnen. Dit is niet gebeurd. Die belofte kan met deze nieuwe concessie mooi worden ingelost. Waarom niet Station Noord gebruiken als eindhalte? Of anders de aansluiting met het CS regelen via de Piet Hein tunnel? Dit past in de plannen van de gemeente om het verkeer richting de stad te geleiden. Het helpt ons, bewoners van dit historische stukje Amsterdam, om in een gezonde en veilige omgeving te kunnen wonen. En het past bij de plannen van de gemeente dit gebied als wandelgebied te ontsluiten en zo onderdeel uit te laten maken van de historische binnenstad.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner G	Graag zou ik zien dat de Prins Hendrikkade mee wordt genomen in de 30 km.zone. Het is een zeer vervuilende straat en er wordt hard gereden , dit past niet meer in een veilige groene stad die Amsterdam graag wil worden.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner H	Al jaren wordt er gesproken over een boulevard hier op de kade, maar helaas blijkt nu uit de huidige plannen dat het laatste stukje PH Kade vóór de IJ-tunnel enkel wordt gebruikt als verkeersgebied, terwijl dit het hart kan zijn. Midden in Nemo, Scheepvaartmuseum en de nieuwe bieb. Ik hoop dat we hier ook 30km per uur kunnen krijgen, zodat er meer rust en aandacht is voor de mooie historische panden.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner H	De haltes die hier gepland staan voor bussen lijkt me volledig onnodig, nu de Noord Zuidlijn er is én het Centraal is uitgebreid. Een halterende bushalte zal voor ontzettend veel overlast zorgen en doet geen recht aan de straat.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner I & J	De vlag ging bij ons uit toen de 30k plannen voor Amsterdam in het nieuws kwamen maar onze straat wordt nu uitgesloten. Dat is zeer te betreuren. Wij hopen dat er een alternatief uitgewerkt kan worden voor het streekvervoer, de reden dat 30km niet mogelijk zou zijn.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners I & J	Ook wij willen een 30km/u straat, of een boulevard die recht doet aan de bebouwing, of gewoon een schone, overzichtelijke en nette straat [...]
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners I & J	[...] en dat de streekbussen van de kade verdwijnen omdat dit verkeer heel veel mogelijkheden tegen houdt.

Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner K	Helemaal eens ben ik het met hun mening dat de Prins Hendrikkade gevaarlijk is en slecht voor de volksgezondheid. Bij vraag om verbetering van de situatie beroept de gemeente beroept zich sinds lang op de noodzaak van doorstroming OV. Deze noodzaak zou met de komst van NoordZuidlijn verdwijnen, zo werd beloofd. Wat mij betreft moet dit ook absoluut gebeuren. Het gaat om uw financiële belangen als vervoerder tegenover onze veiligheid en gezondheid.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner L	Ik verzoek u met klem om deze levensgevaarlijke situatie te beëindigen door: 1. Per direct de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km per uur en drempels te plaatsen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner L	2. Op termijn er alles aan te doen om te zorgen dat het doorgaand verkeer en de enorme aantallen bussen verdwijnen.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	We willen dat de Prins Hendrikkade 30 km zone wordt en wel nu!
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Reductie van streekvervoer op de Prins Hendrikkade. Veel bussen zijn overbodig met de komst van de NZ lijn. Drastisch reductie was ook belooft.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Meer maatregelen om schadelijke uitstoot te beperken, zoals zero emissie bussen en vracht vervoer
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers vanaf Oosterdok naar de Kalkmarkt en visa versa.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoners M t/m Q	Geen trap bij de kikkerbilsuis naar de lage wal van de Prins Hendrikkade, maar behoud van de helling voor fietsers, rollators ed.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner R	U kunt een belangrijke bijdrage leveren aan een veiliger en rustiger leefklimaat in onze buurt door de eerder gemaakte belofte gestand te doen en alle streekbussen te laten vertrekken van het metro-eindstation in Noord.
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner S	Ik wil graag even mijn mening geven over de de herinrichting van de Prins Hendrikkade. Ik sluit mij aan bij het idee er een 30 km zone van te maken.. meer bomen en groen en minder verkeer (weg met de streekbussen !) De kade zal er zeker van opknappen en de lucht ook !
Vervoerkundig - Prins Hendrikkade Amsterdam	Bewoner T	De ontwikkeling en instandhouding van hoogwaardig en duurzaam openbaar vervoer in de regio Amsterdam is absoluut noodzakelijk en wordt volledig gedragen. De routing van bussen langs de Prins Hendrikkade biedt echter beperkt voordeel voor de gebruikers van het openbaar vervoer en een grote impact op bewoners en bezoekers van het centrum van Amsterdam. De gebruikers van het openbaar vervoer vanuit Amsterdam-Noord Centraal kunnen Amsterdam Centraal gemakkelijk bereiken via metro Noord/Zuid (Lijn 52). Bussen die nu over de Prins Hendrikkade rijden, kunnen stoppen bij het vervoersknooppunt van station Noorderpark. Het plan om Amsterdam groener en minder auto- (en bus-)afhankelijk te maken, moet echt ambitie hebben. Door het verminderen van de verkeersdrukke en het verwijderen van alle bussen op de Prins Hendrikkade, kunnen de wijken aan de Prins Hendrikkade die worden doorsneden door de monding van de IJtunnel, weer worden verbonden. Ondoordachte stadsplanning uit het verleden ongedaan maken en buurten herscheppen waar intragenerationele bewoners en bezoekers van kunnen genieten. Minder lawaai en vervuiling, die beide rechtstreeks van invloed zijn op leer-

		en gezondheidsresultaten, wordt de buurt verrijkt, waardoor de Prins Hendrikkade opnieuw wordt gevestigd als een wenselijke kade/boulevard van Amsterdam die de buurt en de stad ondersteunt bij het creëren van een voorziening waar iedereen van kan genieten.
Vervoerkundig - Toerismelijnen	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt,	Het PvE doet het voorkomen dat het toerisme een zegen is voor Amsterdam. Dat was vroeger misschien zo, maar de afgelopen tien jaar is het aantal toeristen tot ongekende hoogte gestegen. Mede daardoor is ook de drukte op de Prins Hendrikkade flink toegenomen. Het gemeentebestuur en gemeenteraad van Amsterdam zeggen het toerisme in de binnenstad te willen indammen, maar dat wordt blijkbaar in de vervoersregio niet uitgedragen. Mooi als toeristen zich ook buiten de stad begeven, maar laten ze vanaf het CS gebruik maken van het reguliere OV. Ze hoeven, net als forenzen, niet over de Prins Hendrikkade. Beter zou het zijn om andere opstapplaatsen, aan de randen van de stad, te onderzoeken. Voor busvervoer van speciale doelgroepen, zoals schoolkinderen of groepsreizen van fysiek beperkten.
Toegankelijkheid - metrostation aanduiding liften	Namens het bestuur van Wijkcentrum d'Oude Stadt,	Tenslotte bevelen wij dringend aan om in en bij de ondergrondse metrostations, dus ook CS, de liften duidelijker aan te geven. De roltrappen zijn een probleem voor mensen die wat wankel op hun benen staan, bagage bij zich hebben, of hoogtevrees hebben (met name naar beneden).
Financieel - Bussenlening	Financiële instelling	De door VRA geïntroduceerde bussenlening (zekerheden)structuur voor concessie Amstelland-Meerlanden, welke ook als optie is opgenomen in dit Ontwerp PvE, zou goed te combineren zijn met een model meerpartijenovereenkomst (tussen VRA, concessiehouder en financier van de ZE bussen en laadinfra in een concessie) zoals recent in concessie Gooi- en Vechtstreek. Door deze optie expliciet onder de aandacht te brengen in het verdere aanbestedingstraject zou VRA op voorhand een optimale commerciële financieringsstructuur faciliteren voor de toekomstige concessiehouder van de concessie Zaanstreek-Waterland. Deze financieringsstructuur zou op vergelijkbare condities voor alle potentiële inschrijvers beschikbaar komen, en naar alle waarschijnlijkheid tot nog lagere financieringskosten voor de concessiehouder leiden. Bovendien is het niet nodig dat VRA zelf gelden aantrekt.
Financieel - Bussenlening	Financiële instelling	Wij zouden graag zien dat in het verdere aanbestedingstraject op voorhand aan potentiële inschrijvers duidelijk wordt gemaakt dat de VRA naast de in de optie bussenlening gebruikte (zekerheden)structuur met VRA als leninggever, tevens de mogelijkheid ondersteunt waarin deze (zekerheden)structuur in combinatie met een meerpartijenovereenkomst voor andere financier(s) als leninggever zal worden opgezet.
Financieel - Reizigersopbrengsten	Vervoerder	Verzoek om meer rekening te houden met het feit dat door gevolgen van covid het moeilijk is om voor een langere periode betrouwbare reizigersopbrengstenprognoses te maken. In artikel 1 wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de concessiehouder onderbouwde doelstellingen per doelgroep opstelt op het gebied van reizigers- en opbrengstengroei. In hetzelfde artikel wordt verwezen naar een "Geboden Opbrengstengroei".
Financieel - Reizigersopbrengsten	Vervoerder	Graag willen we u meegeven een vorm van opbrengstengarantie in te voeren, waarbij de concessiehouder gecompenseerd wordt voor tegenvallende reizigersopbrengsten. Dit biedt de vervoerder voldoende zekerheid om een aantrekkelijk bod te doen, aansluitend op uw visie en eisen.
Vervoerkundig - Ontsluitingseisen	Vervoerder	Ook het verplicht bedienen van alle haltes in het eerste jaar van de concessie zorgt voor een beperkte ontwikkelvrijheid, juist in tijden dat het OV een transitie moet ondergaan om klaar te zijn voor de toekomst. Wij adviseren u deze eis te laten vervallen, maar de fijnmazigheid (aantal

		bediende haltes bijvoorbeeld of gemiddelde loopafstand) kwalitatief te beoordelen in het vervoerplan.
Duurzaamheid (i.r.t. wendbaarheid concessie)	Vervoerder	U geeft aan dat (met name in de beginfase van de concessie) de vervoerder snel en flexibel in dient te spelen op de veranderende vraag naar OV. Dit is niet minder dan vanzelfsprekend, maar leidt tegelijkertijd tot vragen. Hierbij denken wij aan de gevolgen op bijvoorbeeld materieelgebied. Door de lange productietijd van zero-emissie voertuigen, is het lastig snel het vervoeraanbod uit te breiden op piekmomenten. Tegelijkertijd is het financieel ongewenst een vloot aan te schaffen die buitenproportioneel groot is ten opzichte van het vervoeraanbod. Wij adviseren u binnen het thema wendbaarheid hier voldoende zekerheid te bieden voor geïnteresseerden en meer duidelijkheid te schetsen over hoe u als concessieverlener mee om wenst te gaan.
Financieel - Vergoeding kosten offerte	Vervoerder	Als laatste willen we u meegeven dat het opstellen van een kwalitatief goed bod voor een concessie veel tijd, kennis en kosten vergt. Het niet gegund krijgen van een concessie betekent vanzelfsprekend dat deze kosten niet gedekt zijn. Om het voor vervoerders interessant te maken een bod op te stellen voor de concessie, willen we u in overweging geven om (een deel van) de kosten te vergoeden voor het opstellen van de offerte. Dit zorgt ervoor dat de forse investering die het opstellen van een offerte, niet als belemmering wordt gezien voor geïnteresseerde partijen.
Vervoerkundig - Dienstregeling	Vervoerder	Een ander voorbeeld is artikel 13. Per dienstregelingjaar mogen maximaal twee dienstregelingen (basisdienstregeling en een vakantiedienstregeling) onderscheiden worden. De pandemie heeft ons geleerd dat het soms nodig is om meerdere dienstregelingen per jaar te onderscheiden. Verzoek hiermee rekening te houden.
Nieuwe Betaalwijzen	Vervoerder	Wat ons betreft is het zeer wenselijk dat volop wordt ingezet op uitrol en promotie van EMV en andere aspecten van het landelijk programma OV-betalen om zo aantrekkelijke producten, tarieven en betaalmethoden aan te kunnen bieden en daarmee bij te dragen aan een herstel en doorgroei van het aantal reizigers.
H1 Paragraaf 1.3	Vervoerder	De Concessieverlener verwacht dat de toeristen in de toekomst weer voor een belangrijk deel zullen terugkeren in het Openbaar Vervoer. a. Kunt u concreet aangeven wat het uitgangspunt is zijnde toeristenverwachting vanaf 2023?
H1 Paragraaf 1.3	Vervoerder	b. Kunt u tevens aangeven hoe Concessieverlener omgaat met deze verwachting ten aanzien van de te verwachten groei versus vergoedingen?
H1 Paragraaf 1.4.2	Vervoerder	De Vervoerregio geeft aan dat het toepassen van de Trias Mobilica helpt om de opgave van het verminderen van de CO ₂ -uitstoot te structureren. Met name de doelstelling 'geen of minder mobiliteit' uit de Trias Mobilica lijkt in tegenspraak met de gewenste groeiopgave, zeker als dit een gunningscriterium betreft. Hoe wenst de Vervoerregio hier mee om te gaan?
H1 Paragraaf 1.5.1	Vervoerder	In deze paragraaf wordt aangegeven dat er een exploitatiebijdrage is voor de huidige bel- en buurtbussen. In de uitwerking van de financiële bepalingen zien wij graag of en zo ja hoe er een verdeling van het bedrag tussen de twee verschillende vervoervormen is.
H2 Paragraaf 2.2	Vervoerder	In paragraaf 2.2 stelt de Vervoerregio: "Daarnaast dient de Concessiehouder grensoverschrijdende lijnen vanuit omliggende concessiegebieden naar en vanuit het Concessiegebied te gedogen (zie Bijlage B: Te gedogen lijnen), ongeacht de frequenties en de bedieningstijden van deze lijnen." Normaliter geldt er een afspraak dat te gedogen lijnen vanuit andere concessies, binnen de onderhavige concessie geen hogere frequentie mogen rijden dan in de concessie waarbij ze horen. Graag uw aandacht hiervoor.

H2 Paragraaf 2.3	Vervoerder	Paragraaf 2.3 beschrijft de mogelijkheid van een eventuele verlenging van de concessie met maximaal 5 jaar. De afgelopen 2 jaar hebben we gezien dat bijvoorbeeld een virus als Covid-19 hele grote impact heeft op de dienstverlening binnen het Openbaar Vervoer en er zijn wellicht meer onvoorziene scenario's te bedenken binnen de contractperiode. Wij verzoeken u dan ook de bepaling omtrent een eventuele verlenging wederkerig te maken, zodat ook de Concessiehouder de mogelijkheid heeft een contractverlenging niet te accepteren. Waarbij in de aanbesteding dan de verplichting wordt opgenomen dat een opvolgend vervoerder het Materieel overneemt.
H2 Paragraaf 2.5	Vervoerder	De Vervoerregio benoemt in paragraaf 2.5 een aantal projecten. Haltes aan de op- en afritten van de s116 bij metrostation Noorderpark zijn hierin niet meer opgenomen. Betekent dit dat Noorderpark enkel als eindpunt kan worden aangedaan en niet als tussenliggende halte?
H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 6	Vervoerder	Hier wordt naar onze mening openbaar vervoer in de Concessie bedoeld en niet openbaar vervoer in brede zin. Klopt dat?
H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5a	Vervoerder	Wordt bij lid 5 sub a bedoeld een visie op het openbaar vervoer in de Concessie Zaanstreek-Waterland of in brede zin? Volgens de begrippenlijst betekent Openbaar Vervoer in de brede zin.
H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5b	Vervoerder	De doelstelling van reizigers- en opbrengstengroei voor de eerste 4 jaar van de concessie is door de effecten van COVID-19 nagenoeg onmogelijk. Zodra er zicht is op het gebruik van het openbaar vervoer na de pandemie, kunnen er voorzichtig weer doelstellingen worden geformuleerd.
H3 Paragraaf 3.3 Artikel 1 lid 5d	Vervoerder	In dit artikel wordt verwezen naar een geboden opbrengstengroei. Met de kennis van vandaag is het niet mogelijk om een opbrengstengroei te bieden. Er moet eerst zicht komen op het gebruik van het openbaar vervoer na de pandemie.
H3 Paragraaf 3.4 Artikel 2 lid 5	Vervoerder	In artikel 2.5 wordt verwezen naar het niet bestaande artikel 2 lid 7 waar dit waarschijnlijk lid 4 dient te zijn.
H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	Wij begrijpen de wens ten aanzien van het referentienetwerk. Echter, door het verplicht voorschrijven van ten minste 1 vaste lijn langs (bijna) alle bestaande haltes in 2024 verzoekt De Concessieverlener in wezen Concessiehouders het aantal en type bussen af te stemmen op een dienstregeling voor één jaar, waarbij de opvolgende concessiejaren een andere uitvoering zouden kunnen krijgen. Juist een denkbaar scenario post-covid-19. Vervoerders zullen dus rekening moeten houden met twee concepten, jaar 1 en de rest van de concessie. Dit lijkt ons voor zowel Concessieverlener als inschrijver geen wenselijk scenario.
H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	De Concessieverlener heeft een Referentienetwerk (zie figuur 3) gedefinieerd dat in de basis vergelijkbaar is met het netwerk uit Dienstregelingjaar 2019. Het is ons opgevallen dat sommige haltes uit Bijlage C (Haltes behorend tot het referentienetwerk) niet zijn opgenomen in figuur 3, waaronder de haltes van lijn 67 in Wormer. Ook zijn er trajecten opgenomen in figuur 3 waar er, met ingang van 2022, voor gekozen is geen bus meer te laten rijden of zijn er juist trajecten niet opgenomen waar nu wel een bus komt. Wij verzoeken de Vervoerregio daarom nog eens kritisch te kijken naar het gewenste Referentienetwerk om onduidelijkheden te voorkomen.
H4 Paragraaf 4.2.1	Vervoerder	Er wordt aangegeven dat dienstregeling 2019 het uitgangspunt is. In 2022 veranderen de treintijden en daardoor het busnetwerk. Naar onze mening moet dienstregeling 2022 het uitgangspunt zijn.
H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1	Vervoerder	In artikel 4.1 stelt de Vervoerregio dat De Concessiehouder in Dienstregelingsjaar 2024 uitsluitend op onderstaande Trajecten ten hoogste één Verbindende Lijn aanbiedt die hij uitvoert overeenkomstig de eisen die vanuit de Productformule R-net gesteld worden. Is de gestelde beperking van ten hoogste één Verbindende Lijn in deze correct? Naar ons inziens zou hier namelijk 'ten minste' dienen te staan.

H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1i, voetnoot 16	Vervoerder	In voetnoot 16 staat: “Halte Amsterdam, Noorderpark dient bediend te worden de Concessiehouder besluit dat Amsterdam, Noorderpark een Eindpunt is”. Deze zin lijkt niet correct genoteerd. Graag uw aandacht hiervoor.
H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 1j	Vervoerder	Waar verwezen wordt naar de voetnoot nummer 15, nemen wij aan dat dit voetnoot 16 zou moeten zijn?
H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 6	Vervoerder	De weergegeven tabel met daaronder de tekst lijken niet helemaal in overeenstemming. Dit zorgt voor verwarring. Zo wordt er bijvoorbeeld wel geschreven over een verschil in de frequentie voor de ochtendspits, maar niet voor de avondspits, waarbij wellicht wel aannemelijk is dat de vervoerstromen dan tegengesteld gelijk zullen zijn. Wij verzoeken u dan ook de gewenste frequenties duidelijk weer te geven in tabellen inclusief de gewenste tegenspitsfrequentie voor de avondspits.
H4 Paragraaf 4.2.2 Artikel 4 lid 6	Vervoerder	Geldt de uitzondering om in de tegenspitsrichting in de ochtendspits een lagere frequentie te rijden ook voor de tegenspitsrichting in de avondspits? Anders worden er na 19:00 nog veel materiaalritten of in een hoge frequentie gereden vanuit Amsterdam.
H4 Paragraaf 4.2.3 Artikel 5 lid 3	Vervoerder	Ontsluitende lijnen moeten verplicht 7 dagen per week tot na 23:00 rijden. Dit is een verruiming ten opzichte van de huidige dienstregeling. Is dit uw bedoeling?
H4 Paragraaf 4.2.3 Artikel 5 lid 6	Vervoerder	In artikel 5, lid 6 wordt gesteld dat bij een kwartierdienst 2 minuten afgeweken mag worden van het interval om aansluiting te bieden op de Noord-Zuidlijn. Als de Noord-Zuidlijn qua frequentie wellicht weer naar elke 6 minuten gaat, is een 3 minuten afwijking nodig om bij elke rit dezelfde aansluitduur te bieden. Wij verzoeken de Vervoerregio daarom een aanpassing te doen naar 3 minuten.
H4 Paragraaf 4.2.5 Artikel 9 lid 1	Vervoerder	Het huidige nachtnet wordt min of meer geëist. Graag zien wij hier meer ontwikkelvrijheid wat tot een interessanter aanbod kan leiden.
H4 Paragraaf 4.2.5 Artikel 9 lid 1	Vervoerder	In artikel 9, lid 1 wordt halte Landsmeer, Van Beekstraat benoemd. Deze halte heet tegenwoordig Landsmeer Centrum. Aannemelijk wordt dezelfde halte bedoeld?
H4 Paragraaf 4.3.1.1 Artikel 14 lid 8	Vervoerder	Artikel 14.8 sluit af met: “..., tenzij de Concessieverlener en de Concessieverlener anders overeenkomen.” Hier lijkt per abuis tweemaal het woord Concessieverlener opgenomen.
H4 Paragraaf 4.3.1.2 Artikel 15 lid 4	Vervoerder	Wij kunnen ons voorstellen dat wijzigingen van lijnnummering op verzoek van de Concessieverlener voor haar rekening en risico komt. Bent u het daarmee eens? Zo ja, wilt u dit lid op dit punt aanpassen?
H4 Paragraaf 4.3.1.2 Artikel 15 lid 4	Vervoerder	Kosten wijziging lijnnummer, waaronder aanpassing betalingssysteem, zijn voor rekening concessiehouder. Op welke kosten voor aanpassing betalingssysteem wordt hier bedoeld?
4.3.2 Feestdagen, artikel 16.2	Vervoerder	Rondom Oudejaarsdag en Nieuwjaarsdag vraagt de Vervoerregio de Concessiehouder een dienstregeling te rijden welke af lijkt te wijken van de landelijke standaard waarbij bijna al het Openbaar Vervoer stil ligt na ongeveer 20.00 uur op Oudejaarsavond. Wanneer de Concessiehouder de enige partij is gehouden aan de in deze eis genoemde tijden, zal er voor de reiziger geen aansluiting zijn overig openbaar vervoer in de regio. Graag uw aandacht hiervoor.
H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17	Vervoerder	De COVID-19-pandemie heeft ons geleerd dat het soms nodig is om de dienstregelingen meerdere keren per jaar te wijzigen. Wilt u heroverwegen om dit artikel en de vervoerplanprocedure te verruimen zodat de flexibiliteit toeneemt en meer ingespeeld kan worden op de vervoersvraag?
H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 3bi	Vervoerder	Door de COVID-19-pandemie gaan de vervoerstromen wijzigen. Op welke manier is niet bekend en zal in de komende jaren duidelijk worden. Het is daarom een hele uitdaging om precies aan te geven hoeveel reizigers voor- en nadeel ondervinden van een wijziging. Laat staan dat naar de diverse doelgroepen.

H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 3e	Vervoerder	De Vervoerregio verzoekt om een vervoeraanbod uitgedrukt in het aantal Dienstregelingkilometers. Ook binnen de bebouwde kom van de regio Amsterdam lijkt binnen afzienbare tijd de maximale snelheid van 50 km p/u naar 30 km p/u verlaagd te worden. Het aantal Dienstregelingkilometers blijft gelijk, maar u kunt zich indenken dat deze maatregel de prijs van een Dienstregelinguur (DRU) verhoogt. Hoe borgt de Vervoerregio dat eventuele inschrijvers een reëel aanbod doen met in achtneming van dit gegeven? Bent u eventueel bereid een aanpassing toe te staan mocht deze situatie zich voordoen gedurende de concessieperiode?
H4 Paragraaf 4.3.2 Artikel 17 lid 4	Vervoerder	In artikel 17 lid 3d wordt aangegeven dat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om een verzoek tot aanpassing/ontheffing van een bepaling in te dienen. Dit verzoek wordt in artikel 17 lid 4 niet meegewogen bij het vaststellen van het vervoerplan. Zoals het er nu staat, kan de vervoerder wijzigingsverzoeken indienen, maar worden die nooit meegewogen. (nb: dit geldt eveneens voor artikel 17 lid 5)
H5 Paragraaf 5.2 Artikel 20 lid 2	Vervoerder	Artikel 20 lid 2 impliceert dat de wegbeheerder invloed heeft op de naam van een halte. Immers de concessiehouder moet voorstellen doen aan de wegbeheerder om de haltes te voorzien van herkenbare namen. Als het voorstel niet wordt overgenomen blijven de huidige namen dan bestaat totdat de wegbeheerder deze wil wijzigen? En wat is hier anders dan bij de overige haltes?
H5 Paragraaf 5.3 Artikel 22 lid 1	Vervoerder	In artikel 17 lid 3d wordt aangegeven dat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om een verzoek tot aanpassing/ontheffing van een bepaling in te dienen. Deze mogelijkheid lijkt er in artikel 22 lid 1 niet meer te zijn. Immers de concessiehouder moet blijven voldoende aan de vervoerkundige uitgangspunten.
H5 Paragraaf 5.3	Vervoerder	Bijlage L 'Convenant Beschikbare Infrastructuur' ontbreekt en wordt separaat beschikbaar gesteld. In de praktijk nu is iig onduidelijkheid bij met wegbeheerders die het convenant niet getekend hebben (o.a. gemeente Amsterdam) over de vergoeding van de kosten gemaakt voor een omleiding als gevolg van werkzaamheden.
H5 Paragraaf 5.4	Vervoerder	In de inleidende tekst wordt aangegeven dat de concessieverlener zich inspant om de netaansluiting tijdig aan te leggen op de stallingen in Purmerend en Zaandam. Wat betekent dat concreet in het kader van verantwoordelijkheid?
H5 Paragraaf 5.4	Vervoerder	<i>“Op basis van nieuwe ontwikkelingen in de techniek rond Zero Emissievoertuigen is besloten dat de Concessieverlener zich inspant om de netaansluiting tijdig aan te leggen op de stallingen in Purmerend en Zaandam, opdat de Concessiehouder voor de ingangsdatum van de Concessie Laadinfrastructuur kan realiseren.”</i> De Concessieverlener spant zich in om tijdig de netaansluiting aan te leggen, om het voor de Concessiehouder mogelijk te maken voor de ingangsdatum van de Concessie laadinfrastructuur te realiseren en zo vanaf de start van de concessie met Zero Emissievoertuigen te rijden, wat een plicht is (artikel 40, lid 1 op pagina 66). Wat als de inspanning niet tot succes heeft geleid?
H5 Paragraaf 5.4 Artikel 23 lid 5	Vervoerder	<i>“De Laadinfrastructuur voor Batterij-elektrisch Materieel wordt bidirectioneel uitgevoerd, of dusdanig voorbereid dat de Laadinfrastructuur retrofit bidirectioneel kan worden uitgevoerd, waarbij de kosten volledig voor de Vervoerder zijn.”</i> Het wel of niet bidirectioneel uitvoeren van de Laadinfrastructuur van Batterij-elektrisch Materieel bepaalt in grote mate de levensduur van de batterij en heeft daarmee grote invloed op de kosten. Wij vragen de Vervoerregio duidelijk te specificeren of het bidirectioneel voorbereiden of juist het direct bidirectioneel uitvoeren van de Laadinfrastructuur geëist wordt?

H5 Paragraaf 5.4 Artikel 23 lid 8	Vervoerder	Artikel 23 lid 8 impliceert dat als de concessieverlener daartoe verzoekt, de concessiehouder laadinfrastructuur moet verplaatsen, zelfs op bijvoorbeeld stallingen en als een verplaatsing in de openbare ruimte nadelig uitpakt voor de concessiehouder.
H6 Paragraaf 6.2 Artikel 26 lid 2a	Vervoerder	Dit is naar onze mening een disproportionele bepaling. Rituitval als gevolg van bijvoorbeeld verkeersinfarcten of een afsluiting van de IJtunnel is in de metropoolregio Amsterdam reëel en niet verwijtbaar aan de concessiehouder. Wij verzoeken u dit artikel aan te passen, bijvoorbeeld door te stellen dat als meer dan 0,4% van de ritten op een dag meer dan 10 minuten later of niet aankomt dat de dag niet wordt meegenomen voor het bepalen van het percentage uitgevallen ritten.
H6 Paragraaf 6.2 Artikel 26 lid 3	Vervoerder	<i>Indien een Rit – onverhoopt – gedeeltelijk of volledig uitvalt, mag de Concessiehouder, wanneer de tijd tussen opeenvolgende Ritten van de desbetreffende Lijn niet meer dan 10 minuten bedraagt, de in de Geldende Dienstregeling vermelde vertrektijden van de voorafgaande en de eerstvolgende Rit van de desbetreffende Lijn aanpassen ten behoeve van de regelmaat.</i> In 6.3 is vervolgens verwoord dat de Vervoerregio in de toekomst wil starten met regelmaatsturing. Het is hierdoor onduidelijk welke actie de Indien een Rit – onverhoopt – gedeeltelijk of volledig uitvalt, mag de Concessiehouder, wanneer de tijd tussen opeenvolgende Ritten van de desbetreffende Lijn niet meer dan 10 minuten bedraagt, de in de Geldende Dienstregeling vermelde vertrektijden van de voorafgaande en de eerstvolgende Rit van de desbetreffende Lijn aanpassen ten behoeve van de regelmaat. In 6.3 is vervolgens verwoord dat de Vervoerregio in de toekomst wil starten met regelmaatsturing. Het is hierdoor onduidelijk welke actie de Vervoerregio verwacht ten aanzien van artikel 26.3. Graag een verduidelijking.
H6 Paragraaf 6.4 Artikel 29 lid 1d	Vervoerder	In artikel 29.1d lijkt een verschrijving te staan. Waar staat: “...zoals genoemd in lid 2, onder sub f, onder iii van Artikel 12...” dient ons inziens, artikel lid 2, onder sub e, onder artikel iii van artikel 12, te staan.
H7 Paragraaf 7.8 Artikel 40 lid 6	Vervoerder	Een voertuig dat aan Euro-6/VI voldoet, is dusdanig uitgerust dat het niet alleen vooraf (zoals bij vorige Euro-normen) maar ook tijdens de gebruiksduur aan deze norm voldoet, of het nu met of zonder roetfilter is uitgerust. Door hier nu een roetfilter op te eisen loopt men het risico de Euro-6/VI goedkeuring te verliezen. Wij verzoeken u de roetfilter te schrappen uit het Programma van Eisen.
H7 Paragraaf 7.8 Artikel 40 lid 8	Vervoerder	De begrippen Zero-Emissiebus, Zero-Emissiematerieel en Zeroemissievoertuig worden gebruikt in het Programma van Eisen. In artikel 40.8 is het toegestaan om Zero-Emissievoertuigen in te zetten die uitgerust zijn met een vorm van een biobrandstofkachel. Een Voertuig is conform de begrippenlijst een Auto of een Bus. Dit kan verwarring veroorzaken bij de inschrijver. Wij verzoeken u in deze eenduidige terminologie te gebruiken om verwarring te voorkomen.
H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 2	Vervoerder	De openingstijden van het informatiepunt Purmerend Tramplein is in de huidige situatie beperkter dan hier wordt geëist. Is dit uw bedoeling?
H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 2	Vervoerder	In artikel 47.2 spreekt de Vervoerregio over een bemand informatiepunt bij het knooppunt Zaandam station. Ten tijde van de publicatie in 2019 was hier inderdaad een bemand informatiepunt. Inmiddels is besloten dit informatiepunt te sluiten op verzoek van de Vervoerregio. Wij verzoeken u dan ook artikel 47.2 aan te passen aan de huidige situatie.
H8 Paragraaf 8.4 Artikel 47 lid 3	Vervoerder	In de huidige situatie is de concessiehouder Waterland verantwoordelijk voor het verkooppunt op Amsterdam Centraal Station. Dit betekent bijvoorbeeld het huren en inrichten van de ruimte. Zoals de eis nu is gesteld, hoeft voor Amsterdam Centraal Station alleen personeel te beschikking worden gesteld. Is dit uw bedoeling?

H9 Paragraaf 9.1 Artikel 48	Vervoerder	Het Programma van Eisen kent een diversiteit aan bepalingen met betrekking tot de OV-chipkaart. Om herhaling van onze opmerking te voorkomen heeft onderstaande vraag betrekking op alle gestelde eisen omtrent de OV-Chipkaart, zoals de implementatie van de apparatuur als kaartlezers en oplaadpunten, abonnementen, het distributienetwerk et cetera. Zoals bekend staat de voorgenomen beëindiging van het OVChipkaartsysteem gebaseerd op de Mifare-Classic technologie gepland voor 31/12/2023? Wij verzoeken u alle gestelde eisen met betrekking tot de OV-Chipkaart zorgvuldig te evalueren in verband met de hieruit volgende consequentie dat op een dergelijk laat tijdstip in de levenscyclus van de huidige OVC-techniek omvangrijke investering in het OV-chipkaartsysteem (inclusief apparatuur) voor slechts enkele weken zijn weerslag zal hebben op het aan te bieden voorzieningenniveau.
H9 Paragraaf 9.2 Artikel 50 lid 2a en Artikel 50 lid 3	Vervoerder	Bij afschaffing van OV-Chipkaart komt ook het Randstad Noord Zone Abonnement te vervallen. Wij vragen u daarom toe te voegen 'of aan opvolgers'.
H9 Paragraaf 9.2 Artikel 51 lid 5	Vervoerder	Ter verduidelijking verzoeken wij u het begrip “Bijzondere Vervoerbewijzen” te concretiseren.
H9 Paragraaf 9.3 Artikel 52 lid 9	Vervoerder	In artikel wordt verwezen naar bijlage J. De lijst met AVM-punten die daarin staat is volgens ons niet actueel.
H12 Paragraaf 12.2 Artikel 60 lid 6d	Vervoerder	De Vervoerregio stelt in artikel 60.6d dat het budget dat de Concessiehouder inzet ter uitvoering van het Actieplan Sociale Veiligheid, ten minste € 800.000,- per Jaar is. Kan de Vervoerregio specificeren: a. Of dit extra budget is ten opzichte van de exploitatiebijdrage?
H12 Paragraaf 12.2 Artikel 60 lid 6d	Vervoerder	b. Hoe dit budget zich verhoudt ten opzichte van de gevraagde 13 FTE in punt 1 van artikel 60?
H12 Paragraaf 12.3 Artikel 61 lid 1	Vervoerder	De Vervoerregio stelt terecht dat het dient te voorkomen dat de inzet van Personeel onderwerp van concurrentie bij de aanbesteding van de Concessie wordt. Door het eisen van 13 fte's voor toezicht, service en controle maar niet de daadwerkelijke bevoegdheden te definiëren (Boa, RTGB et cetera) is het nog steeds mogelijk te concurreren op sociale veiligheid. Een FTE Boa met RTGB is bijvoorbeeld duurder en minder uren beschikbaar per jaar dan een toezichthouder of service medewerker. Wij verzoeken u daarom ook aan te geven hoeveel van de gevraagde 13 FTE minimaal BOA dient te zijn om de ongewenste concurrentie in deze te voorkomen.
H12 Paragraaf 12.3 Artikel 61 lid 2	Vervoerder	De Concessiehouder zet in ieder geval een team van ten minste 2 toezichthouders die over de juiste bevoegdheden beschikken in. Ook hier verzoeken wij u de “juiste bevoegdheden” te definiëren om ongewenste concurrentie in deze te voorkomen.
H12 Paragraaf 12.5 Artikel 63 lid 2	Vervoerder	Artikel 63.2 stelt: De Concessieverlener zorgt voor een accurate en actuele registratie van Incidenten ... et cetera. Waar Concessieverlener staat dient ons inziens Concessiehouder te staan. Is dit correct?
H14 Paragraaf 14.1 Artikel 67 lid 4	Vervoerder	Wij begrijpen uw wens ten aanzien van een verantwoording van budget versus kosten, het zal voor een accountant echter ondoenlijk zijn een dergelijke verklaring op te stellen over zaken als besteedde uren. Wij verzoeken de Vervoerregio dan ook de accountantsverklaring in dit artikel te schrappen en te vragen naar een door Concessiehouder op te stellen rapportage.
H16 Paragraaf 16.2 Artikel 73 lid 1	Vervoerder	Het is ons niet duidelijk waarom u hier spreekt over een softwareprogramma in plaats van data in een bepaald universeel data-format te eisen.
H16 Paragraaf 16.2 Artikel 73 lid 14	Vervoerder	Tot nu toe krijgt de concessiehouder vanuit Translink het verzoek om mee te werken aan een informatieverzoek. Dit lid impliceert dat de concessieverlener wil besluiten over informatieverzoeken van derden. Is dit uw bedoeling?

H16 Paragraaf 16.3	Vervoerder	Om ontwikkelfunctie waar te kunnen maken is beschikbaarheid van open data van deelsysteem aanbieders essentieel. Wij verzoeken de Vervoerregio in het Programma van Eisen te garanderen dat de data van deelaanbieders in het concessiegebied beschikbaar komen.
Bijlage C	Vervoerder	Enkele haltes in de bijlage zijn of worden met ingang van 2022 opgeheven. Moeten deze opnieuw bediend worden vanaf de start van de nieuwe concessie?
Bijlage E.1.d	Vervoerder	Tariefvoorstel, het eerste uiterlijk op 15 juli 2023, en gedurende de looptijd van de Concessie uiterlijk op 15 juli van het Kalenderjaar voorafgaande aan het Kalenderjaar waarop het Tariefvoorstel betrekking heeft; Dit betekent een aanzienlijke vervroeging van de huidige processen, wat consequenties heeft voor het volledige proces bij verschillende betrokken instanties. Is dit inderdaad gewenst?
Bijlage E.1.i	Vervoerder	In lid 1.i is per abuis 2021 blijven staan in plaats van 2023.
Bijlage H	Vervoerder	In bijlage H vraagt de Vervoerregio diverse rapportages uit op verschillende momenten. Voor de eenduidigheid en het vergelijk adviseren wij u de momenten van rapportage (per categorie) op één lijn te brengen.
Bijlage H	Vervoerder	In bijlage H wordt geen referentie gemaakt naar de MIPOV-elementen. Er is veel geïnvesteerd in een goede en gedegen MIPOV-rapportage. Wij verzoeken u daar waar mogelijk aan te sluiten bij deze rapportagemethodiek en zo min mogelijk extra rapportage elementen te vragen, ten behoeve van de monitoring op kosten en de kans op fouten niet te vergroten.
Bijlage H Artikel 4.3 t/m 4.6	Vervoerder	In 4.3 en 4.4 worden het begrip reizigerskilometers gebruikt, in 4.5 en 4.6 wordt het begrip reizigerstariefkilometer gebruikt. Interpreteren wij het correct dat een tariefkilometer niet meer gelijk hoeft te zijn aan een werkelijke kilometer?
Bijlage H Artikel 4 lid 15	Vervoerder	In verband met de wetgeving omtrent privacy zal Concessiehouder geen gegevens kunnen verstrekken omtrent abonnementen van Maasdienstverleners. Dit betreft immers geen eigen data van Concessiehouders. Wij verzoeken de Vervoerregio dan ook het gedeelte met betrekking tot 'Maas-dienstverleners' te schrappen.