

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

#	Paragraaf	Organisatie/woonplaats	Reactie/Advies	Reactie Stadsregio
401	Proces	Adviescommissie AML	Allereerst bedanken wij u voor de wijze waarop u de communicatie over het Ontwerp-Programma van Eisen (PvE) heeft verzorgd, zowel middels de informatieve bijeenkomsten voor de raadsleden als de informatie op de website van de Stadsregio.	Wij danken u voor uw waardering voor de wijze waarop de communicatie rond het ontwerp Programma van Eisen is verzorgd.
402	Proces	Adviescommissie AML	Qua proces hebben wij echter als aandachtspunt dat de adviesperiode te kort is. Wij constateren dat de doorlooptijd voor de standpuntbepaling in de colleges en het betrekken van de gemeenteraden erg krap is waardoor de gemeenteraden of nog net wel geconsulteerd werden of alleen geïnformeerd zijn.	Wij nemen kennis van uw opmerking en zullen deze meenemen bij de voorbereiding van de eerstvolgende concessie die door ons moet worden verleend.
398	Proces	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Wij adviseren u om in het vervolgproces inzichtelijk te maken welke gewichten u aan de gunningscriteria toekent aan de aanbieder die de inschrijver doet bovenop de minimumeisen uit het PvE.	Het gaat hierbij om vertrouwelijke informatie die met het oog op het level playing field bij de aanbesteding niet vroegtijdig bij één of meerdere potentiële inschrijvers bekend mag zijn. Wel zullen wij de begeleidingscommissie met vertegenwoordigers vanuit gemeenten meenemen bij de bepaling van de gunningscriteria.
400	Proces	FNV Streekvervoer	Graag zijn wij bereid om onze opmerkingen en aanbevelingen mondeling toe te lichten.	Wij danken u voor uw aanbod, maar beschouwen het overleg met vakbonden primair als verantwoordelijkheid van de concessiehouder in zijn rol van werkgever.
405	Proces	Gemeente de Ronde Venen	Op bestuurlijk niveau hebben wij diverse malen met elkaar gesproken over het openbaar vervoer in onze gemeente. Wij waarderen dat wij op deze manier zijn betrokken bij het proces. Ook de aanwezigheid en toelichting van uw medewerkers aan onze raadsleden tijdens een recent gehouden sessie over deze aanbesteding, hebben wij als positief ervaren.	Wij danken u voor uw waardering voor de wijze waarop wij uw gemeente bij de totstandkoming van het ontwerp Programma van Eisen hebben betrokken en de communicatie rond het ontwerp Programma van Eisen in uw gemeente hebben verzorgd.
399	Proces	Onbekend	<p>Wat heeft het voor zin om inspraak te hebben op uw Openbaar Vervoer plannen voor regio Amstelland Meerlanden? Wat heeft het voor zin om inspraak te hebben op uw Openbaar Vervoer plannen voor regio Amstelland Meerlanden?</p> <p>U wilt niet investeren in meer materiaal ter vervoer Passeniers, nog voldoende chauffeurs in dienst nemen om een goede dienstregeling te hebben.</p> <p>U wilt niet investeren in behoud van 5 minuten frequentie van bussen naar Amsterdam Centraal Station vanuit elke woonplaats in de regio Amstelland en Meerlanden.</p> <p>Ook geen investering in verbetering van dienstregeling naar Schiphol Noord, Schiphol Plaza of Schiphol bedrijven park, Utrecht Centraal Station, Hilversum en Breukelen Station.</p> <p>U wilt dus alle lijnen laten verdwijnen en geen nieuwe busverbindingen maken met voldoende frequentie, aanbod en haltes.</p> <p>Dus waarom dan inspraak doen voor iets waarin je geen invloed op hebt en alle besluiten al reeds genomen zijn vanachter een luie kantoorstoel, zonder enig inzicht in Openbaar Vervoer wensen van de klant, nog te luisteren naar de klant? U vindt Amstelland Meerlanden oninteressant als vervoersgebied als geen investeringen vanuit de winsten uit verleden in nieuwe zaken, goedkopere reiskosten per kilometer, afschaffen opstaptarief, niet op elkaar sluitende overstappen op stations of haltes en geen belang hebben in het Openbaar Vervoer zichtbaar!</p>	Wij nemen kennis van uw reactie. Uw reactie wekt de suggestie dat wanneer meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken, de uitvoering van het openbaar vervoer steeds goedkoper zou worden waardoor uitbreiding van het aanbod en verlaging van tarieven hand in hand kunnen gaan. Helaas is dit niet het geval en geldt ook voor de sterkste lijnen in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden dat de reizigersopbrengsten de exploitatiekosten niet volledig dekken en dat er dus een bijdrage van de Stadsregio noodzakelijk blijft om deze lijnen te kunnen exploiteren. Wel geldt hierbij dat door investeringen in de infrastructuur van deze lijnen het verschil tussen de reizigersopbrengsten en de exploitatiekosten kleiner is geworden. Dit is één van de manieren waarop wij investeren in het openbaar vervoer in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden.
403	Proces	RAR	De RAR waardeert het dat ook bij dit proces de Stadsregio de reiziger in een vroegtijdig stadium bij het tot stand komen van het Ontwerp PvE heeft betrokken. Het doel is wensen en opmerkingen zo mogelijk direct in een ontwerp PvE te kunnen verwerken. Dat proces is goed verlopen.	Wij danken u voor uw waardering voor de wijze waarop wij de RAR bij de totstandkoming van het ontwerp Programma van Eisen hebben betrokken.
404	Proces	RAR	De RAR signaleert dat in het nu voorliggende Ontwerp PvE veel maar niet alle voorstellen zijn gehonoreerd. De RAR is van oordeel dat deze het toch verdienen om in het PvE te worden opgenomen.	Wij zijn verheugd over uw opmerking dat in het ontwerp Programma van Eisen veel van uw voorstellen een plek hebben gekregen. Het feit dat wij ook rekening moeten houden met de belangen van andere partijen evenals met de financiële kaders, maakt het niet mogelijk om alle voorstellen van alle partijen te honoreren.
421	Proces	Regioraadslid	Hoe zijn de reizigers en burgers (naast de RAR) betrokken bij de inspraak op het ontwerp-PvE?	De burgers en reizigers zijn op de hoogte gesteld van de inspraakperiode via de weekbladen in de gemeenten in Amstelland Meerlanden, via sociale media zoals de website van de Stadsregio en twitter, in de bussen in Amstelland Meerlanden en via advertorials in het blad Echo, Metro en de Telegraaf.
407	Algemeen	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Visie Aalsmeer en ontwikkelingsplannen Greenport/Flora Holland aan bestek toevoegen	Wij zullen genoemde plannen als achtergrondinformatie bij de aanbestedingsdocumenten voegen.
362	Algemeen	Adviescommissie Zaanstreek	De adviescommissie merkt op dat het ontwerp-Programma van Eisen Amstelland Meerlanden geen gevolgen heeft voor de concessie Zaanstreek.	Wij delen uw constatering.
365	Algemeen	Almere en Flevoland	Met interesse hebben wij het gemakkelijk te lezen en te begrijpen ontwerp Programma van Eisen doorgenomen.	Wij danken u voor uw waardering voor het ontwerp Programma van Eisen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

367	Algemeen	CNV	<p>Het totale beleid van de stadsregio is in belangrijke mate gebaseerd op het uit de pas lopen van inkomsten en uitgaven sinds de BredeDoelUitkering niet meer kostendekkend is, nadat de indexatie gewijzigde werd. De uitgangspunten van dit PvE zijn niet goed en passen niet op alle punten in een bezuinigungsstrategie. Er wordt door het dagelijks bestuur van de stadsregio bewust ingezet op verdere investeringen in R-net, ten koste van het onderliggende netwerk van "gewone" (fijnmaziger) buslijnen. Daarmee is de reiziger niet gebaat.</p> <p>Het R-net is een bezuiniging. Het wordt de reiziger uitgelegd als een verbetering, met de nodige bedrieglijkheid, want de aankomst is niet de uitstaphalte, maar het bestemmingsadres. Het vertrek is niet de instaphalte, maar het vertrekadres. De tijd die gemoeid is met het afleggen van de halteafstand maakt deel uit van de reis. Daardoor is een reis niet zo aantrekkelijk als de stadsregio wil doen geloven. De acceptatie van het R-net en verder lopen kwam/komt niet spontaan van de reiziger, maar pas nadat hij geen keus meer had/heeft.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw opvatting. Wij delen deze niet en voelen ons daarin gestuurd door het sterk toenemende aantal reizigers dat voor R-net kiest en de waardering die zij voor dit product hebben. Het klopt dat er door bezuinigingen op de BDU minder middelen voor het openbaar vervoer beschikbaar zijn en dat dwingt ons om keuzes te maken wat betreft een doelmatige inzet van middelen. Uitgaande van de huidige prognoses ten aanzien van de BDU-uitkering zijn wij daarbij in staat om ook in de komende concessieperiode de basismobiliteit te blijven garanderen.</p>
360	Algemeen	NS	<p>Zoals door u zelf ook onderkend in ontwerp PvE is de uitvoering van deze concessie voor NS van groot belang. Allereerst vanuit de strategie van NS om te werken aan openbaar vervoer 'van deur tot deur', maar ook vanuit de ligging van station Schiphol binnen het gebied van deze aan te besteden concessie.</p>	<p>Net als u onderkennen wij de sterke relatie en samenhang die tussen trein en bus in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Mede om die reden leggen wij in het Programma van Eisen meer nadruk op de ketenreis in plaats van op de individuele busrit.</p>
361	Algemeen	NS	<p>De complexiteit van deze PvE is groot; de belangen van de regio bij een goede PvE zijn ook groot. Daarom hecht NS veel waarde aan een goede samenwerking met u als concessieverlener en met de potentiële concessiehouder na de aanbesteding.</p>	<p>Net als u hechten wij veel waarde aan ons overleg met NS zoals dat nu al plaatsvindt. Naar aanleiding van uw opmerking hebben wij in paragraaf 2.3.2 van het Programma van Eisen een extra zin opgenomen dat de concessiehouder de invulling van zijn regierol moet afstemmen met andere concessiehouders.</p>
2	Algemeen	OV Bureau Groningen Drenthe	<p>Meer/minderwerkregeling is hier vaag gehouden.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw opmerking. Het Programma van Eisen bevat geen financiële afspraken tussen de Stadsregio en de concessiehouder; deze krijgen een plek in andere concessiedocumenten.</p>
363	Algemeen	Provincie Noord Holland	<p>Wij hebben met belangstelling kennis genomen van het Ontwerp PvE. Het heeft betrekking op een economisch zeer belangrijk gebied met o.a. de luchthaven Schiphol. Een optimaal functionerend openbaar vervoer in dit gebied is een belangrijke voorwaarde voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. De provincie heeft hierin in het verleden veel geïnvesteerd door de aanleg van de vrije busbaan van Haarlem en Nieuw-Vennep naar Hoofddorp en Schiphol (de voormalige Zuidtangent). Ook werkt de provincie hard aan nieuwe projecten zoals de busbaan op Schiphol-Oost, de nieuwe knooppunthalte Schiphol-Zuid en de vrije busbaan door Aalsmeer. Wij leggen ook eigen financiële middelen in voor deze projecten. Tevens is de provincie wegbeheerder van een groot aantal Vrije busbanen en busstroken in dit gebied. Mede dankzij de vier R-netlijnen in dit concessiegebied (met uitlopers naar Haarlem) is een netwerk ontstaan van snelle en frequente verbindingen, die echt een alternatief vormen voor het gebruik van de auto. Wij verwachten een verdere optimalisatie bij de start van de nieuwe concessie in december 2017.</p>	<p>Wij delen uw constatering dat in het concessiegebied sprake is van een netwerk van snelle en frequente verbindingen. Zoals in het Programma van Eisen is aangegeven zien wij dit netwerk als de ruggengraat van het OV-netwerk in het concessiegebied en verwachten wij dat de concessiehouder dit netwerk verder zal versterken, onder meer om aan de verwachte extra vraag van reizigers te kunnen voldoen.</p>
364	Algemeen	Provincie Utrecht	<p>Wij onderschrijven de ambitie om te streven naar een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden waarbij er nadrukkelijk ruimte ontstaat voor het ondernemerschap van vervoerders.</p> <p>U geeft aan te streven naar vraaggericht OV met veel ontwikkelruimte voor de vervoerder bij de invulling van het OV-aanbod. Dat is exact de wijze waarop wij onze (aan de concessie Amstelland-Meerlanden grenzende) streekvervoerconcessie in de markt hebben gezet.</p> <p>Bij paragraaf 1.6 viel het ons op dat de gemeente De Ronde Venen niet wordt genoemd terwijl we hebben begrepen dat zij ook de mogelijkheid hebben gekregen (op hun verzoek) om te reageren op het ontwerp PvE en dat u inmiddels zelfs ook het ontwerp PvE heeft toegelicht in de gemeenteraad van De Ronde Venen.</p>	<p>Wij danken u voor uw steun voor de keuzes die wij in het ontwerp Programma van Eisen hebben gemaakt als het gaat om de eisen aan het OV-aanbod.</p> <p>De reden dat de gemeente De Ronde Venen niet met naam genoemd wordt is dat wij aan deze gemeente niet formeel om een advies hebben gevraagd. De formele adviesaanvraag is aan de provincie Utrecht gericht waarbinnen deze gemeente ligt. Wel is het ontwerp Programma van Eisen ter informatie naar de gemeente gestuurd, net als naar een aantal andere gemeenten en organisaties die niet met naam in het ontwerp Programma van Eisen genoemd worden. De gemeente heeft daarbij net als andere organisaties en burgers de mogelijkheid gehad om op het ontwerp Programma van Eisen te reageren. De gemeente heeft van deze mogelijkheid ook gebruik gemaakt.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

366	Algemeen	Schiphol	<p>Wij hebben het document met veel belangstelling gelezen en willen de Stadsregio allereerst complimenteren met de wijze waarop de verschillende onderdelen van de aanbesteding van het Openbaar Vervoer zijn weergegeven en beschreven. Wij zijn met name positief over het streven naar een hoogwaardige kwaliteit van producten en diensten, de ketenbenadering, het inspelen op onverwachte ontwikkelingen, de inzet van ICT en het streven naar duurzaamheid, dat uit de tekst naar voren komt. Dit zijn onderdelen die ook binnen de luchthaven van groot belang worden geacht en daartoe dan ook bijzondere aandacht vereisen.</p> <p>Daarnaast zijn wij positief over de opname van een artikel over trein-vervangend vervoer. Samen met u als aanbestedende dienst van het busvervoer en de NS streeft de luchthaven naar een optimale customer journey.</p>	Wij danken u voor uw waardering voor het ontwerp Programma van Eisen in het algemeen en een aantal specifieke onderwerpen in het bijzonder.
420	Algemeen	Uithoorn	<p>Tevens zijn wij zeer tevreden met de huidige concessiehouder Connexion, dus svp geen andere concessiehouder met alle risico's vandien.</p>	In het Programma van Eisen en de onderliggende aanbestedingsstrategie hebben wij toegelicht waarom de concessie Amstelland-Meerlanden 2018 moet worden aanbesteed. Het is niet mogelijk om de concessie onderhands aan een bepaalde vervoerder te gunnen.
359	Algemeen	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>Wat is nu aantoonbaar beter/ aantrekkelijk? Dat wordt nergens benoemd. Het lijkt ons dat het toetsingskader vooraf duidelijk zou moeten zijn. Ook als u geen normen zouden de punten van aandacht inzichtelijk moeten zijn. In de discussie over Lijnennetvisie en Vervoersplan van het afgelopen jaar werd een model gehanteerd waarin niet de aspecten waren opgenomen die voor reizigers belangrijk zijn (naast sociale veiligheid) namelijk (aantal) wachttijden en reistijden De RAR heeft afgelopen jaar nog het advies gegeven (in het kader van de Second Opinion Lijnennetvisie) om ook deze punten mee te nemen. Dat zou bij de aanbesteding dan ook moeten gebeuren. Voor wie en bij wie aantoonbaar aantrekkelijk: Voor iedereen? Gemiddeld? Voor sommigen? Voor een aantal lijnen? Bezien naar iedere lokale situatie? Voor een bepaald percentage? Als u gaat differentiëren: opnieuw het toetsingskader vooraf.</p>	In de aanbestedingsdocumenten zullen wij onder meer aangeven op welke aspecten wij het OV-aanbod van de inschrijvers zullen beoordelen. De kwaliteit van aansluitingen, bedieningsperioden, frequenties en reistijden/directe verbindingen zullen daarbij een rol spelen.
358	Algemeen	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>Ook met de publieksbrochure is het lastig om op basis van de informatie een goed beeld te krijgen wat de gevolgen zijn in de concrete situatie.</p>	Wij nemen kennis van uw opmerking. Gelet op de ontwikkelruimte die wij de concessiehouder bieden, zal pas na gunning blijken hoe het OV-netwerk er bij start van de concessie uit komt te zien.
3	1.	CNV	<p>Onzekerheden: er bestaan verschillende onzekerheden die het voor elke ondernemer bemoeilijken om in te schrijven. Onzekerheden leiden tot het aanhouden van grote onvoorzien- of reserveposten die op hun beurt kostprijsverhogend werken. Ook is het mogelijk dat aanbieders te grote risico's nemen. Problemen zoals bij EBS zijn niet meer uniek. Om een zo goed mogelijke aanbidding te krijgen dienen er geen onzekerheden te zijn.</p>	Voor iedere concessie die wordt aanbesteed geldt dat inschrijvers te maken hebben met bepaalde onzekerheden. Wij zijn ons bewust van de effecten die deze onzekerheden op de inschrijvingen kunnen hebben en proberen risico's daarom zoveel mogelijk bij die partij te leggen die deze risico's het beste kan beïnvloeden. Vanuit die gedachte is paragraaf 17.3 van het Programma van PvE gewijd aan de wijze waarop wij met eventuele majeure ontwikkelingen tijdens de concessieperiode zullen omgaan.
4	1.	CNV	<p>Deze onzekerheden dienen zekerheden te zijn vóór de aanbesteding van start gaat. Zo nodig de concessie uitstellen tot de zekerheden er zijn.</p>	De huidige concessie kent door de eerdere verlenging met twee jaar een looptijd van 10 jaar, de maximum concessieduur die de wet toestaat. Verlenging van de huidige concessie is daarmee niet meer mogelijk.
5	1.3	OV Bureau Groningen Drenthe	<p>Nadrukkelijk inzetten op bereikbaarheid/dikke stromen: Stelling: (p8): "...speelt het openbaar vervoer een steeds kleinere rol bij de invulling van de basismobiliteit (=sociale functie van het openbaar vervoer)". Desondanks krijgt vervoerder wel rol van "regisseur van de keten", w.o. bereikbaarheidsoplossingen.</p>	Wij nemen kennis van uw opmerking. Met name bij verbindende lijnen waar sprake is van grotere afstanden tot de haltes speelt de reisketen, waaronder het voor- en natransport, een belangrijke rol. De concessiehouder wordt gevraagd de regie over deze keten te voeren. Hoe hij dit gaat doen wordt meegenomen bij de beoordeling van de inschrijvingen.
7	1.3	CNV	<p>Uitbreiding van het aanbod is op veel R-netlijnen niet nodig, gezien de overcapaciteit die op deze verbindingen in veel gevallen geboden wordt. Het is onverstandig omgaan met belastinggeld om vrij lege bussen rond te laten rijden, zelfs als ze rood zijn en een mooi R-net logo hebben. R-net holt de sociale functie van openbaar vervoer uit. Stop met de overcapaciteit op R-net en steek dat geld in een fijnmazig onderliggend lijnennet.</p>	Wij delen uw mening niet. Zeker tijdens de spitsperioden is op een aantal R-netlijnen nu al sprake van een tekort aan capaciteit. Gelet op de verwachte groei zal dit tekort in de komende jaren waarschijnlijk verder toenemen. Van de concessiehouder wordt gevraagd om zijn aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de (toekomstige) vraag.
9	1.3	Hoofddorp	<p>"zorgen voor een optimale keten door verdere verbetering van de samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV...". Dit is een uitstekend uitgangspunt maar dient ook opvolging. Bij het opheffen van halte Hoofddorp Houtwijkerveld voor lijn 340 en vervangen door halte Geniedijk is deze doelstelling niet meegenomen gezien het feit dat voor een groot deel van achterliggende wijken geen rekening is gehouden met de niet bestaande voetgangers infrastructuur. Ik verwacht dus ook aanvullende zekerstelling dat ook omliggende infrastructuur wordt aangepakt. Anders is het dus GEEN Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Ook de gemeente Haarlemmermeer laat hier grote steken vallen met de opmerking "als er iets gebeurt dan nemen we wel maatregelen".. Ik mag hopelijk de verwachting uitspreken dat deze zaken beter afgestemd en geregeld worden.</p>	Wij onderschrijven het belang van goede loop- en fietsroutes naar haltes en knooppunten. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt echter bij de wegbeheerders, in dit geval de gemeente Haarlemmermeer.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

6	1.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>2e alinea : bewuste keuze of noodzaak (zie opmerkingen)</p> <p>4e alinea: vermindering sociale functie openbaar vervoer /gebruik fijnmazig netwerk onder meer door onaantrekkelijk maken van fijnmazig netwerk. Zie wijzigingen vervoersplan 2016. In de Westerpost van 27 jan 2016 verwijzing naar proefschrift G van den Heuvel TU Delft 1997, Openbaar Vervoer een systematische aanpak: elke gedwongen overstap levert reizigersverlies op van 30%. U kunt dit weer toetsen in het evaluatie onderzoek van vervoersplan 2016.</p> <p>Eerste bullet: "aandacht voor ontbrekende en zwakke schakels waar hoofdnetwerken en lokale netwerken elkaar ontmoeten" - kunt u dit concreet maken? En gaat u deze "aandacht" omzetten in "identificeren en oplossen"</p> <p>Tweede bullet : 45 min - ongeacht de afstand? Is niet logischer hierin te differentiëren: hoe dichterbij , hoe sneller voorzieningen bereikt moeten zijn?</p>	<p>Met het oog op de bereikbaarheid van de regio is het een bewuste en noodzakelijke keuze om het aanbod op R-netlijnen uit te breiden om aan de groeiende vraag te voldoen.</p> <p>Zoals aangegeven is al een aantal decennia sprake van een afnemende rol van het openbaar vervoer in de basismobiliteit. Ervaring daarbij leert dat een uitbreiding van het aanbod om de sociale functie van het openbaar vervoer te versterken niet tot meer reizigers leidt; reden waarom de betreffende overheden en vervoerders deze uitbreidingen in latere jaren weer hebben teruggedraaid. In het Programma van Eisen spelen we in op deze algemene trend door ruimte te bieden voor een andere, meer op de vraag afgestemde invulling van de basismobiliteit.</p> <p>Binnen het OV-netwerk in Amstelland-Meerlanden is een belangrijke rol weggelegd voor de knooppunten die in het verbindingsschema in hoofdstuk 3 zijn benoemd. De Stadsregio investeert ook in de verbetering van knooppunten, zoals het knooppunt Schiphol Noord. Van de concessiehouder wordt, onder meer vanuit zijn rol van ketenregisseur, aandacht gevraagd voor de aansluitingen op deze knooppunten; zowel binnen het verbindende net als tussen het verbindende net en lokale netwerken/andere mobiliteitsdiensten.</p> <p>De ambitie van 45 minuten moet gezien worden als bovengrens. Zowel de Stadsregio als de concessiehouder hebben er belang bij om reistijden zo kort mogelijk te houden, omdat dan meer reizigers van het OV gebruik zullen maken.</p>
8	1.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>Bullet: samenhang voetganger-netwerken en OV knooppunten: zie opmerking 7</p> <p>1.4.1 afgestemd op de vraag --- of de behoefte?</p>	<p>Gelet op hun ligging verwachten wij niet dat veel mensen naar OV-knooppunten zullen lopen. Wel zien we dat steeds meer mensen naar deze knooppunten fietsen, hetgeen al tot uitbreidingen van de fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten heeft geleid. Daarnaast zijn de OV-knooppunten goed bereikbaar via het verbindende en ontsluitende net waarvan de haltes zich binnen loopafstand bevinden.</p>
10	1.4	CNV	<p>De stadsregio vraagt van de vervoerder dat hij zijn producten en diensten zo goed mogelijk afstemt op de vraag van reizigers, maar verbiedt vervolgens verbindingen (bijvoorbeeld Elandsgracht-CS) en ritten op verbindingen die bewezen hebben aan een zeer grote vraag te voldoen. In plaats daarvan moeten reizigers straks tegen wil en dank naar station Zuid vervoerd worden, waar zij vaak tegen hun zin moeten overstappen op de Noord-Zuidlijn. Zelfs uit eigen onderzoek (EENZ) van de stadsregio blijkt dat. De NZ-lijn is beloofd als een extra verbinding bovenop het bestaande lijnennet, nu wordt het een verplichte vervanging voor veel bovengrondse tram- en buslijnen. De reiziger is de dupe van falend beleid van de stadsregio en de gemeente Amsterdam.</p>	<p>In de OV Lijnennetvisie 2018 heeft de Stadsregio de uitgangspunten voor het bovengrondse netwerk na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn uitgewerkt. Uit het onderliggende onderzoek blijkt dat veel reizigers een kortere reistijd krijgen als zij op de Noord/Zuidlijn overstappen. Omdat een overstap op de Noord/Zuidlijn niet voor alle reizigers gunstig uitpakt, blijft er een rechtstreekse verbinding met het centrum van Amsterdam die eindigt bij de Elandsgracht.</p>
11	1.4.1	CXX	<p>Ten aanzien van het meerjarig financieel kader: U geeft aan dat er momenteel nog geen duidelijkheid is over de eventuele bijdrage van Schiphol. Om onzekerheid bij inschrijvers te voorkomen, is het wenselijk dat deze bijdrage wel bekend is bij start van de aanbesteding.</p>	<p>In de aanbestedingsdocumenten zullen wij de hoogte van de bijdrage van Schiphol verwerken.</p>
12	1.4.1	CXX	<p>Ten aanzien van het meerjarig financieel kader: Wij vragen u rekening te houden met de gevolgen van de Lijnennetvisie 2018 op de exploitatiebijdrage.</p>	<p>In de aanbestedingsdocumenten zullen wij de gevolgen van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn op de exploitatiebijdrage verwerken.</p>
13	1.4.1	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>2e alinea van boven: keten: aansluiting op voor en natransport en andere systemen: voor de reiziger gaat het om logische knooppunten== overstappen/aansluitingen op weg naar bestemming</p>	<p>Wij delen uw mening dat de overstappunten op voor reizigers logische plekken op weg naar hun bestemming moeten liggen. Het grote aantal knooppunten dat in het verbindende net is opgenomen, stelt de concessiehouder in staat om dit te realiseren.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

14	1.4.3	CXX	In de transitie naar zero emissie zijn batterij-trolleybussen een optie. Kunt u aangeven wie verantwoordelijk is voor de aanleg en voor de kosten van de bovenleiding op de openbare weg. Daarbij willen we u er op wijzen dat het voor inschrijvers van belang is dat voor start van de aanbesteding opdrachtgever reeds met de verschillende wegbeheerders heeft afgestemd dat de vergunningen worden afgegeven voor de aanleg van deze bovenleidingen.	Wij zien batterij-trolleybussen als één van de opties om te komen tot zero emissie busvervoer. Vanwege de grotendeels vrijliggende busbaan zou met name de voormalige Zuidtangent een buslijn kunnen zijn om om met batterij-trolleybussen uit te voeren. Op basis van een verkennende studie in opdracht van de Stadsregio en de provincie Noord-Holland concluderen wij echter dat uitvoering van deze buslijn met elektrische bussen waaronder batterij-trolleybussen vanwege onzekerheden en risico's voornamelijk geen haalbare optie is. Op dit moment worden er dan ook geen voorbereidingen getroffen voor de aanleg van bovenleidingen die de inzet van batterij-trolleybussen (bij start van de concessie) mogelijk maken. Het staat inschrijvers evenwel vrij om zelf met voorstellen te komen voor de inzet van batterij-trolleybussen bij de uitvoering van de concessie. De inschrijver is in dat geval zelf verantwoordelijk voor de aanschaf/aanleg en het beheer en onderhoud van zowel de voertuigen als de voor de inzet van deze voertuigen benodigde infrastructuur (waaronder bovenleidingen). Deze verantwoordelijkheid betreft onder meer financiële en organisatorische aspecten (waaronder de vergunningverlening en toestemming om door de Abdijtunnel te rijden). Inschrijvers dienen in hun inschrijving aannemelijk te maken dat sprake is van realistische voorstellen die zij zelf volledig en tijdig kunnen uitvoeren (dus geen voorstel onder voorwaarden wat betreft de bijdrage/inzet van derden).
16	1.4.3	Hoofddorp	Sociale veiligheid uit zich ook in de infrastructuur, dus geen verlaten donker fietspad om bij de bushalte te komen (zoals bij halte Hoofddorp Geniedijk voor lijn 340). Tevens is het verbazingwekkend dat een halte op redelijke afstand van een bejaardenhuis/verzorgingstehuis wordt opgeheven. Dit is niet sociaal en ook niet veilig.	Wij onderschrijven uw opmerking dat een donker en verlaten fietspad niet bijdraagt aan het gevoel van veiligheid. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en veiligheid van loop- en fietsroutes naar haltes en knooppunten ligt echter bij de wegbeheerders, in dit geval de gemeente Haarlemmermeer. Bij het besluit om haltes op te heffen, kijken wij onder meer naar het aantal reizigers dat dagelijks van deze haltes gebruik maakt. De ervaring leert dat bewoners van bejaarden- en verzorgingshuizen in het algemeen zelden of niet gebruik van het openbaar vervoer maken. Voor bezoekers en medewerkers van deze huizen hoeft een iets langere loopafstand, vergelijkbaar met de normen elders in het concessiegebied, geen probleem te zijn om van het OV gebruik te maken.
15	1.4.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Sociale veiligheid. Waarom verwezen naar onderzoek NS en niet naar discussie over lijnennet/vervoersplan. Gemak is "zacht", maar voor reizigers wel belangrijk en "hard"meetbaar in aantal overstappen en wachttijden. Waarom dit niet benoemd?	Wij hebben naar het onderzoek van NS verwezen omdat hierin alle verschillende kwaliteitsaspecten, zowel 'hard' als 'zacht', aan bod komen. Uit dit onderzoek blijkt het belang dat reizigers aan veiligheid hechten.
17	1.4.3 en 11.1	FNV Streekvervoer	U besteedt veel aandacht aan het busmaterieel met betrekking tot duurzaamheid en spreekt uw verwachting uit, dat in 2025 alle instroom van nieuw materieel uit bussen met zero emissie bestaat. FNV Streekvervoer is voorstander van een geleidelijke vervanging van het busmaterieel. Dat zorgt ervoor dat er geen extra geld besteed hoeft te worden aan vervroegde vervanging van nog niet afgeschreven materieel (ook dat is een vorm van duurzaamheid) en maakt gedurende de hele concessieperiode instroom van materieel wat voldoet aan de nieuwste stand van technische ontwikkelingen mogelijk. Door slimme inzet van het materieel kan een extra impuls aan de verbetering van het milieu gegeven worden. Wij adviseren het Dagelijks Bestuur om in het PvE op te nemen, dat de bussen bij concessiewisseling over gaan naar de nieuwe concessieverkrijger. In onze visie moeten ook concrete eisen gesteld worden aan het onderhoud van het busmaterieel gedurende de gehele concessieperiode. FNV Streekvervoer is teleurgesteld over het feit, dat u in het OPvE geen aandacht besteed aan eisen voor de werkplek van de chauffeur, de buscabine. Wij dringen er nadrukkelijk op aan om in het PvE op te nemen, dat nieuw aan te schaffen busmaterieel minimaal moet voldoen aan de wettelijke eisen en aan de eisen en afspraken over het busmaterieel/buscabine, die genoemd worden in de cao Openbaar Vervoer.	Zoals wij in het Programma van Eisen hebben aangegeven vragen wij van de inschrijvers een transitieplan naar zero emissie busvervoer. Inschrijvers kunnen daarmee zelf een afweging maken in hoeverre zij gedurende de concessieperiode (diesel)bussen door zero emissie bussen willen vervangen. De Stadsregio zal in de aanbestedingsdocumenten een overnameregeling voor die zero emissie bussen opnemen waarvan het einde van de afschrijvingsperiode naar het oordeel van de Stadsregio een aantal jaren na het einde van de concessie ligt. Met betrekking tot uw opmerking over de buscabine constateren wij dat u refereert aan eisen en wensen zoals opgenomen in de wet en de CAO Openbaar Vervoer. De concessiehouder moet per definitie aan alle wettelijke bepalingen en regelingen voldoen. Het is dan ook niet noodzakelijk deze in het Programma van Eisen over te nemen.
18	1.5	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Minimum eisen versus ambitieniveau: wel aangeven naar welke punten gekeken wordt(algemene opmerking) en in dit verband aansluiting op lokale netwerken noemen. Daaronder kan Rnet vallen (als Badhoevedorp bediend wordt door Rnet maar halte is alleen bereikbaar met vervoer á eenmaal per uur, dan is zeker op de terugweg de Rnet frequentie in delen van Badhoevedorp gewoon eenmaal per uur). Aangezien alle eisen in het PvE worden omgezet in bepalingen in de offerte-aanvraag (zie algemene opmerking)	Wij onderschrijven uw opmerking dat bij een overstap van een hoogfrequente op een laagfrequente buslijn de kwaliteit van de aansluiting extra belangrijk is. Wij zullen uw opmerking betrekken bij de uitwerking van het vervoerkundige deel van het bestek.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

19	1.7	CXX	Een opmerking ten aanzien van de reactienota: vervoerders ontvangen deze ook graag.	De Reactienota zal in ieder geval via de website van de Stadsregio verkrijgbaar zijn. Daarnaast krijgen alle organisaties en burgers die op het ontwerp Programma van Eisen hebben gereageerd de Reactienota per mail toegezonden.
20	1.7	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Tegen het vastgestelde PvE is geen beroep en bezwaar mogelijk is; dan moet in het PvE duidelijk worden aangegeven wat er nu precies in het bestek verder wordt uitgewerkt. Dat geldt nu niet voor de vraag: wordt er op buurt/wijk/of kern niveau ontsloten, wordt de aansluiting op het Rnet gewaarborgd.	Wij nemen kennis van uw opmerking. De inhoud van deze Reactienota is voor vaststelling van het Programma van Eisen met de Regioraad besproken. In de Reactienota geven we naar aanleiding van gemaakte opmerking meer inzicht in de uitwerking van het vervoerkundige deel van het bestek. Uitgangspunt daarbij zijn de normen voor de bediening van buurten/wijken/kernen die in het ontwerp Programma van Eisen zijn beschreven en waarbij is aangegeven dat minimaal een verbinding met één van de knooppunten en daarmee een aansluiting op een verbindende (R-net)lijn moet worden geboden. De concessiehouder krijgt binnen deze kaders de ruimte om zijn aanbod zo goed mogelijk op (ontwikkelingen in) de vraag af te stemmen.
65	2.1	RAR	Het betreft hier niet alleen Meer taxi maar het totale aanvullende kleinschalige openbare vervoer	In het Programma van Eisen wordt de Meertaxi niet met naam genoemd. In zijn algemeenheid geldt dat collectieve vraagafhankelijke vervoersystemen zoals de Meertaxi niet onder de definitie van openbaar vervoer vallen en daarmee geen deel uitmaken van de concessie.
66	2.1.2	CXX	Kunt u verduidelijken wat u in dit geval verstaat onder tijdelijke openbaar vervoer, bijvoorbeeld in het kader van majeure infrastructurele wijzigingen?	Wij hebben de formulering naar aanleiding van uw opmerking gewijzigd. Bedoeld wordt tijdelijk Openbaar Vervoer ter vervanging van het Openbaar Vervoer per tram, metro en trein en over water.
69	2.1.3	CNV	Onzekerheid: De Amstelveenlijn en de uitbater, krijgt de winnaar van de concessie ook de Amstelveen(Uithoorn)lijn?	Zie ons antwoord op reactie 68.
67	2.1.3	FNV Streekvervoer	Werkgelegenheid onder druk door opening Noord-Zuidlijn en plannen doortrekken Amstelveenlijn. De opening van de Noord-Zuidlijn en de plannen voor het doortrekken van de Amstelveenlijn zijn een bedreiging voor de werkgelegenheid van buschauffeurs in de concessie AML. Uitgangspunt van FNV Streekvervoer is: Geen gedwongen ontslagen. Het werk van de buschauffeurs in de concessie AML kan gegarandeerd worden door uitbreiding van het aantal dienstregelingsuren op andere lijnen in het concessiegebied en door het beschikbaar stellen van arbeidsplaatsen aan buschauffeurs op de Noord-Zuidlijn en de Amstelveenlijn. Wij roepen u op om tijdig met FNV Streekvervoer in gesprek te gaan over oplossingen voor deze problematiek.	Wij nemen kennis van uw reactie. Wij zien de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemers als onderdeel van het personeelsbeleid dat de verantwoordelijkheid van de concessiehouder is. Hieronder vallen ook gesprekken met vakbonden bij wijzigingen in het personeelsbestand, ongeacht de oorzaak van deze wijzigingen.
68	2.1.3	RAR	Op dit moment onderzoekt de Stadsregio de mogelijkheid en wenselijkheid om de Amstelveenlijn na 2020 als hoogwaardige tramverbinding van Amstelveen Westwijk naar Uithoorn door te trekken. Als hiertoe besloten wordt, zal duidelijk moeten zijn of deze hoogwaardige tramverbinding (Uithoornlijn) onder de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018 of onder de Concessie Amsterdam 2012 gaat vallen. De RAR vraagt zich in dit kader af of het realistisch is dat de Uithoornlijn als tramverbinding onderdeel zou kunnen uitmaken van de concessie A-M 2018 aangezien de concessiehouder dan een "eilandbedrijf" moet runnen met alle nu nog onbekende consequenties voor materieel, onderhoud etc. Door deze optie open te houden creëer je onzekerheid voor de inschrijvers, met mogelijk ongunstige biedingen als gevolg.	In het ontwerp Programma van Eisen wordt gerefereerd aan een onderzoek dat op dat moment nog plaatsvond. Inmiddels is dit onderzoek afgerond en is de lijn die gekozen wordt dat inschrijvers in hun inschrijving geen rekening hoeven te houden met de mogelijkheid dat zij de Uithoornlijn moeten gaan exploiteren. Zoals in paragraaf 17.3 is beschreven, beschouwt de Stadsregio de eventuele aanleg van de Uithoornlijn als een majeure ontwikkeling die tot aanpassingen van de afspraken kan leiden.
72	2.2	CNV	Het tweede getal 2017 dient 2027 te zijn. (Het zou overigens prettig zijn als dit slechte programma van eisen slechts maximaal 21 dagen zou gelden).	Wij hebben het jaartal aangepast.
71	2.2	CXX	Hoe ziet SRA de ingangsdatum van de nieuwe concessie in relatie tot het in gebruik nemen van de N/Z lijn die voor Q3 2017 gepland staat?	De concessie start op 10 december 2017, ongeacht het moment waarop de Noord/Zuidlijn in gebruik wordt genomen.
73	2.2	Meerdere partijen	'De concessie start op 10 december 2017 en eindigt uiterlijk in december 2017'. Einddatum veranderen in 2027.	Zie ons antwoord op reactie 72.
70	2.2	OV Bureau Groningen Drenthe	Concessieduur biedt mogelijkheid om tot 15 jaar te <u>verlengen</u> (i.v.m. verduurzaming), of zelfs langere als de wet dat toestaat. Opmerkelijk is ze dit niet concretiseren vooraf: als jij dit doet, dan doen wij dat. Ik zou het als vervoerder lastig vinden om hierop in te schrijven.	De voorwaarden waaronder de concessieduur tot 15 jaar verlengd kan worden zullen wij in de aanbestedingsdocumenten nader uitwerken.
74	2.2 en 10	FNV Streekvervoer	FNV Streekvervoer spreekt zijn waardering uit voor het feit dat het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio kiest voor de maximale concessieduur van 10 jaar en het belang van Sociale Veiligheid onderschrijft	Wij danken u voor uw steun voor onze keuzes ten aanzien van de concessieduur en het belang van sociale veiligheid.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

75	2.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Regisseur: Aansluiting op trein, toevoegen en lokaal netwerk en bestemming	In paragraaf 2.3.2 wordt reeds aandacht gevraagd voor lokale netwerken door de aansluiting op andere vormen van openbaar vervoer, ook in geval van een andere invulling van de Basismobiliteit, expliciet te benoemen.
78	2.3.2	CNV	Kleinschalig vervoer als first en last mile in aanvulling op R-Net noodzaakt een grote inzet van kleine voertuigen, want er zijn veel reizigers (tegelijk). De huidige praktijk van een redelijk strakke route die mensen op een werkelijk redelijke loopafstand van huis brengt is de beste oplossing. "Innovatieve" vernieuwingen hebben alleen zin als het bijbehorende probleem er werkelijk is, niet als het er aan de haren bij gesleept wordt. Een lijn kan/mag/moet zichzelf feederen in het eerste/laatste stuk van zijn route, dat wordt al jaren gedaan en het is niets meer en niets minder dan het direct invullen van de first en last mile in de eerst/laatste kilometers van de lijn. Dit is veel efficiënter dan het apart inzetten van kleine voertuigen.	Wij bieden de concessiehouder de ruimte om binnen de kaders zoals vastgelegd in het Programma van Eisen zelf met een aanbod voor de 'first & last mile' te komen. Wij merken daarbij op dat specifiek voor R-net restricties gelden wat betreft de routes die gevolgd kunnen worden. Daarbij zien we dat mensen bereid zijn om verder naar R-nethaltes te fietsen of te lopen, ook wanneer zij daarvoor nu gebruik kunnen maken van een ontsluitende buslijn. Deze mensen kiezen ook nu al zelf voor een andere invulling van de 'first & last mile'.
76	2.3.2	GVB	In artikel 2.3.2. stelt u eisen aangaande de regierol over de keten. Wij missen de eis over samenwerking met de omliggende concessiehouders	In paragraaf 2.3.2 geven wij aan wat de concessiehouder in zijn rol van regisseur in ieder geval moet bereiken en schrijven wij niet voor hoe hij dit moet bereiken. Wij zien het overleg met andere concessiehouders als één van de manieren om de afstemming en aansluitingen tussen de verschillende vormen van (openbaar) vervoer te verbeteren.
77	2.3.2	Hoofddorp	Het concept van de "first & last mile" klinkt goed, maar moet wel gerealiseerd worden. Bijvoorbeeld door een voetpad aan te leggen naar de bus haltes. Alleen maar haltes opheffen voor een snellere verbinding weegt niet altijd op tegen de 2 maal langere loopafstand naar de halte over een niet aanwezig voetpad, dus over voetpad, langs de geniedijk.	Wij onderschrijven het belang van goede loop- en fietsroutes naar haltes en knooppunten. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt echter bij de wegbeheerders, in dit geval de gemeente Haarlemmermeer.
412	2.3.2	Regioraadslid	First en last mile: het gaat niet alleen om de fiets maar ook over scooters, lopen en scootmobiels.	De regiefunctie ten aanzien van de first and last mile omvat het hele scala van vervoersvormen waarvan reizigers gebruik kunnen maken om naar en van de halte te reizen.
413	2.3.2		Hoe reëel is het om minimumeisen te stellen als je ook ambitie hebt voor ketenvervoer?	Het een sluit het ander niet uit. De minimumeisen geven aan welk OV-aanbod mensen in een bepaalde regio in ieder geval mogen verwachten. De minimumeisen hebben veelal betrekking op een lijn of verbinding die vaak maar een onderdeel van de reisketen is. Het is aan de concessiehouder om gegeven de minimumeisen zo goed mogelijk in het ketenvervoer te voorzien.
79	2.3.3	CXX	U geeft terecht aan dat sociale veiligheid rondom het openbaar vervoer niet alleen de taak is van de vervoerder. Om misvattingen in de toekomst te voorkomen, is het verstandig om taken en (financiële) verantwoordelijkheden van de verschillende partijen voor start van de aanbesteding duidelijk af te bakenen.	In hoofdstuk 10 van het Programma van Eisen hebben wij aangegeven wat wij van de concessiehouder verwachten als het gaat om het waarborgen van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer en is een budget aangegeven dat de concessiehouder hier minimaal aan moet besteden.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

80	2.3.3 en 10	FNV Streekvervoer	<p>Sociale Veiligheid. Agressie, roofovervallen en vernieling in het Openbaar Vervoer zijn helaas aan de orde van de dag. Uitgangspunt moet zijn dat reizigers met een goed gevoel en zonder zorgen over hun veiligheid gebruik kunnen maken van het Openbaar Vervoer en dat werknemers een veilige werkplek hebben. De concessieverlener dient alles in het werk te stellen om de veiligheid van reizigers en werknemers in het Openbaar Vervoer te bevorderen.</p> <p>De eis aan de concessiehouder, opgenomen in het OPvE op pagina 56: 10.1 om minimaal € 1 miljoen per jaar te besteden aan handhaven en verbetering van de Sociale Veiligheid vinden wij ruim onvoldoende. Niet alleen is het genoemde bedrag te laag, maar zijn de omschreven maatregelen volgens FNV niet voldoende om tot verbetering te komen.</p> <p>Wij stellen voor om de volgende maatregelen op te nemen in het Programma van Eisen (PvE) en om het bedrag voor de jaarlijkse besteding voor de Sociale Veiligheid dusdanig te verhogen, dat deze maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiden van het aantal toezichthouders naar minimaal 45; • Deze toezichthouders zijn BOA bevoegd; • Deze toezichthouders treden altijd in koppels van minimaal 2 op; • Vanaf ingang nieuwe concessie zijn alle bussen cashless (gebruik maken van bij voorkeur technische mogelijkheden voor contactloos betalen op de bus); • Forse uitbreiding van het aantal kaartautomaten en verkooppunten; • Een duidelijkheid in het kaartstelsel en tariefstelling (kaarten op alle OV in de regio toepasbaar, los van welke maatschappij en concessie); • Een open instapregime is slecht voor de sociale veiligheid: meestal concentreert de 'narigheid' zich achter in de bus. In het geval dat het Dagelijks Bestuur blijft kiezen voor een open instapregime eisen wij dat alle bussen, die op lijnen met een open instapregime ingezet worden, voorzien zijn van tourniquets op de achterdeuren; • Uitbreiden van het aantal camera's bij de achterdeuren en achter in de bus en verbetering van de kwaliteit van de camerabeelden; • Duidelijk kenbaar maken aan de passagiers, dat ook achter in de bus camera's geplaatst zijn. 	Wij nemen uw suggesties ten aanzien van het cameratoezicht in de bussen mee bij de nadere uitwerking van het Programma van Eisen in de aanbestedingsdocumenten. In paragraaf 8.4 is reeds opgenomen dat de concessiehouder op veelgebruikte haltes een kaartautomaat moet plaatsen. Hoofdstuk 8 bevat ook een aantal eisen voor het accepteren van interoperabele kaarten en abonnementen. De huidige resultaten op het gebied van sociale veiligheid geven voor ons geen aanleiding om de overige maatregelen die u voorstelt als verplichting in het Programma van Eisen op te nemen; dit mede gelet op de extra kosten die deze maatregelen met zich meebrengen.
97	3.	Amsterdam Marketing	<p>Streef naar een goede bereikbaarheid van de belangrijkste toeristische locaties in de Amstelland-Meerlanden concessie na waarbij de bezoeker idealiter zo min mogelijk hoeft over te stappen als deze vanuit Amsterdam komt. Uit het bezoekersonderzoek van Amsterdam Marketing blijkt dat een internationale bezoeker aan Amsterdam gemiddeld 4 uur de regio in gaat. De te bezoeken bezienswaardigheden liggen op maximaal 45 minuten reistijd met het OV van Amsterdam CS, dit in aansluiting op de Strategische Agenda Toerisme 2025 van de Metropool Amsterdam. Desgewenst kan Amsterdam Marketing een lijst met de belangrijkste toeristische locaties in de concessie Amstelland-Meerlanden aanleveren.</p>	De Stadsregio zoekt een vervoerder die zo goed mogelijk de toeristische markt bedient. We zullen een lijst opvragen bij Amsterdam Marketing met de belangrijkste toeristische locaties.
98	3.	Amstelveen (Nes aan de Amstel)	<p>Wellicht is het mogelijk om een verbinding tussen het dorp Nes aan de Amstel met de middelbare scholen Herman Wessling College en het Amstelveen College te maken. Dan kunnen de kinderen in bijvoorbeeld de winter of met slecht weer ook met de bus, dus dat zou wel wat meer klanten opleveren.</p>	De inschrijvers zijn vrij om dit aan te bieden. Middels toezending van de reactienota worden de inschrijvers hier op gewezen.
107	3.	Adviescommissie AML	<p>Wij stemmen in met de doelstelling van de aanbesteding en de uitgangspunten van het PvE dat de minimumeisen bevat waar de vervoerder aan moet voldoen. Het netwerk van verbindende lijnen vormt de ruggengraat van onze concessie. Tegelijkertijd wordt de bediening van de kleine kernen, ook die met minder dan 1.000 inwoners, geëist waardoor ook de basismobiliteit gegarandeerd is. Wij adviseren u om op de punten, zoals hierboven beschreven, de minimale eisen uit te breiden.</p>	Zie ons antwoord op reactie 247.
82	3.	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	<p>Vanuit Kudelstaart/Aalsmeer bestaat een grote vervoersvraag van middelbare scholieren naar de middelbare school-complexen in Amstelveen Zuid</p>	De verbinding Kudelstaart - Amstelveen zal als gunningscriterium worden opgenomen.
108	3.	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	<p>Invloedsgebieden haltes R-NetA/erbindend OV-net:In Aalsmeer lijkt de hele kern onder het invloedsgebied van lijn 340 te gaan vallen. Bestuurlijk wordt ingezet op bediening van het centrum Aalsmeer en Hortensiaplein met een ontsluitende lijn (bijvoorbeeld lijn 171 die ook naar Aalsmeer Raadhuisplein (keermogelijkheid) kan rijden via Hortensiaplein, of (indien mogelijk) naar Schiphol Zuid/Rijk kan rijden).</p>	De nu bediende haltes in het oude dorp liggen ruim binnen de maximale afstand van 800 meter (hemelsbreed van R-nethaltes en ook op een afstand van maximaal 400 meter (hemelsbreed) van haltes van het overige OV. De meerwaarde van de route door het oude dorp is daardoor zeer beperkt.
109	3.	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	<p>Flexibiliteit vervoerder t.a.v. OV-bediening toekomstige Flower Experience</p>	Wij stellen geen beperkingen aan de concessiehouder ten aanzien van een flexibele bediening van de toekomstige Flower Experience.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

110	3.	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Vervoerder motiveren onderzoek te doen naar haalbaarheid van OV (of basismobiliteit) vanuit Aalsmeer/Kudelstaart naar Zuid-Holland en hierop in te gaan in zijn inschrijving aan de Stadsregio	We zullen de concessiehouder niet vragen om hier actief onderzoek naar te doen. Wel zullen we de provincie Zuid Holland vragen om de mogelijkheden tot het bieden van provinciegrensoverschrijdend vervoer te verruimen door akkoord te gaan met het benoemen van de verbinding Kudelstaart Leimuiden als uitloper van de concessie Amstelland Meerlanden in de concessie Zuid-Holland-Noord, wanneer de concessiehouder hier markt in ziet.
83	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Aansluiting 'LOV' Bijlmer-A'veen busstation (171) op lijn 300 en 356 op Busstation A'veen (in beide richtingen)	Bij de invoering van R-netlijn 356 is afgesproken dat lijn 171 te Amstelveen Busstation met name in de stille uren aansluit op lijn 356. Dit ter compensatie van het vervallen van directe reisrelaties vanaf de (stopdienst-)haltes tussen Bijlmer-ArenA en Amstelveen richting Haarlem e.v.v. na het verdwijnen van lijn 175. De inschrijvers zullen in de onderbouwing van de aansluitingen in hun netwerk ook een afweging over het wel of niet bieden van deze aansluiting moeten geven.
84	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Ontsluitend OV naar Ziekenhuis Amstelland sluit aan op andere ontsluitende OV lijnen (die ziekenhuis niet aandoen) op busstation Amstelveen (v.v.)	De Stadsregio onderkent het belang van goed OV naar het Ziekenhuis vanaf Amstelveen Busstation. We zullen een verbinding Amstelveen Busstation - Ziekenhuis voorschrijven. Het is aan de concessiehouder hoe aangesloten wordt vanuit het ziekenhuis op andere buslijnen.
85	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	In de huidige concessie wordt de wijk Waardhuizen intern bediend door een lijnbus (lijn 149), de afspraak is dat dóór deze wijk alléén kleinschalig materieel mag (en kan) rijden. Lijn 149 rijdt tevens een 1-richtingslus Busstation Amstelveen-Oude Dorp-Busstation Amstelveen, deze lijn rijdt gedurende de hele week 2 x per uur. Doordeweeks overdag rijdt lijn 149 (Uithoorn-Nes-Waardhuizen-Groenelaan-Busstation) door als lijn 149 die de 1-richtingslus Oude Dorp verzorgt. Vervolgens rijdt deze bus weer als lijn 149 naar Waardhuizen	In de aanbestedingsdocumenten zullen deze mogelijkheden en beperking ten aanzien van het gebruik van de betreffende infrastructuur als achtergrondinformatie aan de inschrijvers worden meegegeven.
86	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Lijn 199 is combi van Schiphol-bereikbaarheid en ontsluitend OV in A'veen, lijn loopt in huidige situatie door t/m station Amsterdam Zuid via Amstelveen Busstation (B en W Amstelveen willen deze buslijn behouden)	De Stadsregio zal bediening van de route van lijn 199 tussen Schiphol en Poortwachter/Sacharovlaan uitvragen. De rest van de huidige lijn 199 is niet verplicht maar mag worden aangeboden al dan niet gekoppeld aan Schipholnet. Zie ook het antwoord op reactie 196
87	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	De supervroege 'speciale' ritten voor de Bloemenveiling	Deze ritten worden niet geeist maar we willen de inschrijvers hier wel nadrukkelijk op wijzen.
88	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Net boven 3.4.3: Inspectie ILT uiterst kritisch op kruisingen tussen verbindend OV onderling	De inschrijvers zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van de huidige veilige situatie .
89	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Lijn 487 kent vanwege de vrijdagmarkt op deze dag een hogere vervoervraag	Het is aan de inschrijvers hoe met deze kennis om te gaan. Uit de chipkaartdata die de Stadsregio als achtergrondinformatie aan inschrijvers beschikbaar stelt, blijkt deze hogere vervoervraag .
90	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Huidig ontsluitend OV-net in Amstelveen kent hoge klantwaardering (huidige lijnen 149, 199, 487)	Het is aan de inschrijvers hoe hij in zijn aanbod rekening houdt met de huidige klantwaardering en vervoervraag en welke prioriteiten hij daarbij stelt.
91	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Lijn 171 Aalsmeer-A'veen Busstation-Amsterdam Bijlmer/ArenA is de onderliggende buslijn op basis waarvan bestuurlijk akkoord is gegaan met het wijzigen van buslijn 175 in R-Net buslijn 356	In subparagraaf 3.3.1. zal bij de uitzondering voor Ouderkerk aan de Amstel worden benoemd dat deze halte ook 's avonds en in het weekend bediend moet worden.
92	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Langs de Amstel, ten noorden van de Amstelbrug bij Ouderkerk a/d Amstel, is het KNGF (blindengeleidehonden-opleidingsinstituut) gevestigd dat voor de bezoekers vanaf de bushalte bij de Amstelbrug te Ouderkerk niet goed te belopen is. Suggestie is om deze bestemming 'basismobiliteit' te bieden.	Inschrijvers die vervoersvormen bieden om kwetsbare groepen reizigers naar en van instellingen te brengen, krijgen bij de beoordeling van hun inschrijving een hogere score voor de kwaliteit van het vervoerplan.
111	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Het in het PvE ontbreken van een passage waarin de vervoerder wordt gewezen op (mogelijke) effecten als gevolg van de Ombouw Amstelveenlijn (inclusief effect tijdelijk vervoer) en de verbreding van de A9. Mogelijke effecten, als gevolg van gezamenlijk door Rijkswaterstaat, de Stadsregio en Amstelveen overeengekomen maatregelen, kunnen leiden tot een tijdelijke afname van doorstroming van busverkeer. Wij vinden dit een maatschappelijk risico voor de vervoerder. Het OTB van Rijkswaterstaat geeft aan dat maximale inspanning is/wordt verricht teneinde de verkeersdoorstroming tijdens realisatie van de verbreding van de A9 op een zo goed mogelijk niveau te houden. Binnen het project Amstelveenlijn en A9 wordt gezocht naar een zo optimaal mogelijke oplossing ten aanzien van alle verkeerssoorten.	Als bijlage bij het bestek zal meer achtergrondinformatie over de Amstelveenlijn en ombouw A9 worden toegevoegd.
112	3.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Ontsluitende buslijn 199: in bestek opnemen dat er grote vervoersspanning bestaat tussen Amstelveen Zuid/Westwijk en Schiphol Oost/Plaza + advies B en W om huidige buslijn 199 in de gemeente behouden.	De relatie Amstelveen Zuid naar Schiphol wordt geist in het kader van Schipholnet. Voor de wijze waarop de Stadsregio omgaat met het fijnmazige busnetwerk zie ons antwoord op reactie 196.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

113	3.	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Bepaalde woongebieden in Nieuw-Vennep vallen binnen de haltetafstand van Station Nieuw-Vennep waardoor de vervoerder in onze concessie niet verplicht is een bus te laten rijden. Aangezien deze woongebieden buiten de halteafstand van de verbindende R-net lijn vallen en indien er geen verbinding door een andere vervoerder wordt geboden is het mogelijk dat de inwoners van deze gebieden volledig afhankelijk zijn van de trein. Wij adviseren om in deze woongebieden in dat geval minimaal een bepaalde vorm van basismobiliteit te bieden en een rechtstreekse verbinding met Hoofddorp Centrum.	Als gunningscriterium zal een extra verbinding tussen de wijken die grenzen aan de Hoofdvaart in Nieuw Vennep en Hoofddorp Centrum worden opgenomen.
114	3.	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer wordt in de regio Haarlemmermeer-Zuid -Kennemerland en IJmond met ingang van 1-1-2017 een vervoerscentrale opgericht, waaronder de verschillende vormen van doelgroepenvervoer worden gevoegd, beginnend met het WMO-vervoer van de hele regio. De vervoerscentrale voert de regie uit; vijf tot acht nog te contracteren vervoerders gaan dit uitvoeren onder regie van de centrale. De toekomstige concessiehouder openbaar vervoer moet een samenwerkingspartner van de vervoerscentrale zijn in het kader van het OV-advies dat de vervoerscentrale straks zal afgeven. Dit om een beweging te stimuleren van doelgroepenvervoer richting meer gebruik van openbaar vervoer.	Wij delen uw opmerking dat het wenselijk is om de samenhang tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer te versterken. In dat kader heeft de Stadsregio li het Programma van Eisen opgenomen dat de concessiehouder in het kader van zijn regisseursrol in ieder geval als samenwerkingspartner van de vervoerscentrale moet optreden. Tevens is de mogelijkheid opgehouden dat de concessiehouder op termijn de rol van de vervoerscentrale overneemt.
115	3.	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Wij constateren met tevredenheid dat u op ons verzoek de ontsluitingseisen voor de kleine kernen naar beneden heeft bijgesteld.	Wij nemen kennis van uw opmerking.
116	3.	Adviescommissie AML (Ouder Amstel)	Koppeling met doelgroepenvervoer: De gemeenten Diemen, Uithoorn en Ouder-Amstel zijn momenteel bezig met de gezamenlijke voorbereiding van de aanbesteding van het doelgroepen vervoer. Daarin is de mogelijkheid opgenomen om op termijn, samen met aangrenzende gemeenten (Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, de Ronde Venen) een gezamenlijke regiecentrale op te zetten. Het is belangrijk dat de toekomstige concessiehouder openbaar vervoer een samenwerkingspartner van deze nieuw te vormen vervoerscentrale voor het doelgroepenvervoer van deze gemeenten zal zijn.	Zie ons antwoord op reactie 114.
119	3.	CNV	De stadsregio moet af zien van het R-net in Uithoorn en in overeenkomstige kernen voor het vervoer naar Amstelveen en Amsterdam, daar voor in de plaats moet het basisnetwerk uitstekende doorstromingsgarantie krijgen.	De Stadsregio onderschrijft de noodzaak voor en streeft dan ook naar verbetering van de doorstroming. Dit geldt ook voor de verbinding vanuit Uithoorn die tot het verbindende netwerk gerekend wordt.
95	3.	Gemeente de Ronde Venen	De gemeenteraad heeft op 17 oktober 2013 de Verkeersvisie vastgesteld. Deze visie geeft een beeld van de toekomstige verkeerssituatie van onze gemeente op de (middel)lange termijn. De Verkeersvisie vormt het inhoudelijke uitgangspunt voor de gemeentelijke inbreng in het kader van de aanbesteding OV concessie. Onze visie is dat het openbaar vervoer vanuit onze gemeente op een snelle wijze en in een hoge frequentie moet aansluiten op het stedelijke openbaar-ven/oersnetwerk van Amsterdam en Utrecht. De reiziger kan vanaf daar gebruik maken van dit netwerk. Ook de bereikbaarheid van onze kleine kernen moet in de toekomst op peil blijven. Wij zien kleinschalige en flexibelere vormen van openbaar vervoer als verbindende schakel tussen de kleine en de grote kernen van onze gemeente. Wij zien daarbij oplossingen door verschillende vormen van kleinschalig vervoer (buurtbus, leerlingenvervoer, Regiotaxi te combineren. De Stadsregio Amsterdam, de Provincie Utrecht (als concessieverlener voor busvervoer provincie Utrecht) en wij moeten streven naar een gezamenlijke visie op het openbaar-vervoersnetwerk. De concessies zijn namelijk in zeer sterke mate met elkaar verbonden, zodat afzonderlijke trajecten niet leiden tot een goed openbaar-vervoernetwerk voor onze gemeente.	Het initiatief voor een gezamenlijke visie op het OV in de Ronde Venen ligt bij de Provincie Utrecht. Vanzelfsprekend zullen wij graag meewerken aan het opstellen en realiseren van deze visie zoals we nu ook in het proces met het PvE meewerken aan een voorstel voor gezamenlijke exploitatie voor de verbinding tussen de Ronde Venen en Uithoorn
117	3.	Gemeente de Ronde Venen	Inmiddels is er duidelijkheid over het aanbod vanuit de concessie busvervoer provincie Utrecht. Dit biedt de mogelijkheid om in de concessie Amstelland-Meerlanden rekening te houden met het aanbomogelijkheid om in de concessie Amstelland-Meerlanden rekening te houden met het aanbod van Syntus.	In het Programma van Eisen heeft de Stadsregio de verbinding Uithoorn Busstation - Mijdrecht Rondweg verplicht gesteld. Bij de invulling van de eisen ten aanzien van deze verbinding mag de concessiehouder het aanbod van de concessiehouder Utrecht betrekken.
118	3.	Gemeente de Ronde Venen	Het zorgen voor een goede bereikbaarheid van scholen in de vorm van scholierenvervoer. Dit soort vervoer moet tenminste in de huidige vorm behouden blijven. Voor ons geldt dit voor de huidige schoolbus vanuit Abcoude naar scholen in Amsterdam-Zuid.	Zie ons antwoord op reactie 196.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

103	3.	Gemeente Haarlem	Vier van uw concessielijnen, R-netlijnen 300, 340, 346 en 356, doen als 'uitloper' Haarlem aan. Deze lijnen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van Haarlem en worden veelvuldig door Haarlemmers gebruikt. Door de jaren heen zijn deze lijnen ontwikkeld tot succesvolle frequente HOV-lijnen, ook buiten de spitsperiodes. Gezien deze successen blijft de gemeente Haarlem zich graag inzetten voor het nog verder verbeteren van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit doen we samen met de provincie Noord-Holland die doorstromingsmaatregelen in hun Investeringsagenda OV 2015-2020 hebben opgenomen die ook voor uw lijnen van toepassing zijn.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Om de snelheid van de R-netverbindingen te waarborgen zullen wij de verplichte bediening in Haarlem en Heemsteden beperken tot de huidige haltes .
104	3.	Gemeente Haarlem	Ondanks het succes van de R-netlijnen 300, 340, 346 en 356 spreken wij onze zorg uit voor de toekomst van R-netlijn: 346 naar Amsterdam-Zuid. Gebleken is dat deze HOV-lijn veel last heeft van vertragingen en ongevallen op de snelweg, waardoor deze verbinding in de drukke perioden niet betrouwbaar is. Ook de plannen van project Zuidasdok voorzien niet in het wegnemen van deze zorg, met name bij de A10 bij de Schinkelbrug. Hier hebben ook uw lijnen 197 en 310 hinder van. Wij pleiten voor een infrastructuur die deze HOV-lijnen faciliteert, zodat deze verbinding ook robuust kan blijven.	De Stadsregio werkt in het kader van het programma HOV A9 samen met haar partners aan verbetering van de doorstroming van lijn 346 en 356 . Het programma HOV A9 heeft ook een sterke relatie met de plannen van Zuidasdok. In de aanloop naar het Tracébesluit is gebleken dat op de A10 Noord geen sprake is van doorstromingsproblemen voor de R-netbussen. Wel wordt er nog gekeken naar optimalisatie van de doorstroming van de bus op de A10 Zuid, inclusief het gebruik van de vluchtstrook door de bus. Bij gebrek aan ruimte betreft het hier geen aparte busbaan die is afgescheiden van de overige rijbanen. Tijdens alle bouwwerkzaamheden in het Zuidasgebied, waaronder de werkzaamheden aan Zuidasdok, is het van groot belang dat de eventuele vertraging die de R-net buslijnen van deze werkzaamheden zullen ondervinden tot een minimum wordt beperkt. Omdat de R-net buslijnen op de A10 meerijden met het overige verkeer, is het in de definitieve situatie na oplevering van Zuidasdok niet te voorkomen dat de R-net buslijnen op de A10 van en naar de Zuidas vertraging zullen hebben wanneer zich ongevallen en calamiteiten voordoen.
105	3.	Gemeente Haarlem	Punt van aandacht is om ook voor een goede doorstroming van de 346, 197,310 lijnen te houden tijdens de bouwwerkzaamheden van Zuidasdok.	Zie ons antwoord op reactie 104
106	3.	Inspreker Regioraad 15 maart 2016	Verbinding lijn 1 of 2 met bus naar Badhoevedorp heeft een lange wachttijd, 30 minuten.	Wij zullen bij de beoordeling van de inschrijvingen de kwaliteit van de geboden aansluitingen op lijnen vanuit andere concessies, waaronder die vanuit de concessie Amsterdam., meenemen Tijdens de concessie zullen wij de concessiehouder vragen om dit expliciet onderdeel te laten zijn van zijn jaarlijkse vervoerplan.
96	3.	Provincie Utrecht	We missen de scholierenlijnen bij de vervoerkundige eisen. We verzoeken u om de huidige scholierenlijn uit Abcoude naar scholen in Amsterdam en Amstelveen verplicht voor te schrijven.	Zie ons antwoord op reactie 196.
93	3.	Provincie Zuid Holland	De concessie Amstelland -Meerlanden grenst aan onze concessie Zuid-Holland Noord.In uw concept Programma van Eisen staan de routes genoemd van uw buslijnen in ons vervoergebied en andersom.Wij hebben niet de intentie een wijziging aan te brengen in de bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt rond het gedogen van deze buslijnen. Kanttekening daarbij is dat onze concessiehouder, binnen de kaders van de verleende concessie, zelf de afweging maakt of zij gebruik maakt van de mogelijkheid tot een te gedogen busroute in uw vervoergebied.	Wij nemen kennis van uw opmerking.
94	3.	Provincie Zuid Holland	Wel vragen wij u aandacht voor de afstemming op de beoogde R-net-corrridor Noordwijk Schiphol.De afstemming is besproken in het bestuurlijk overleg van 14 maart 2014. Wij gaan er vanuit dat het Programma van Eisen genoeg ruimte laat om invulling te geven aan deze afspraken,danwel een mogelijke actualisatie hiervan.	Zie ons antwoord op reactie 393.
102	3.	Qbuzz	In het PvE zijn eisen aangaande het Schipholnet en informatie over de nieuwe infra rond dit gebied nog niet geheel duidelijk. Kunnen wij ervan uit gaan dat deze informatie in het definitieve PvE aangevuld wordt? Onder andere over "een sneldienst op de gehele ring" (welke haltes dienen wel en niet aangedaan te worden, of is dit aan de inschrijver?) en de exacte vormgeving van het HOV traject tussen knooppunt Zuid en Schiphol Oost is wat ons betreft meer informatie gewenst om misverstanden te voorkomen. Het valt ons op dat de minimumeisen ook voor wat betreft bedieningsperiode per lijn aanzienlijk lager zijn dan nu. Wellicht heeft dit te maken met het feit dat bij het verschijnen van het concept PvE afspraken met Schiphol nog niet definitief waren. Wij hopen op verduidelijking in het definitieve PvE.	De bedieningseisen voor Schipholnet zijn in het definitieve PvE en bestek nader gespecificeerd.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

101	3.	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>Badhoevedorp ligt tegen Amsterdam aan en is daar wat scholen, winkels en voorzieningen betreft niet alleen op "georiënteerd" maar ook mee verbonden (het is dus geen vrijblijvende keuze). Voorbeeld: Huisartsenzorg buiten kantooruren wordt geleverd door de huisartsenpost OLVG West. Voor Badhoevedorp is aansluiting op het lokale netwerk: aansluiting op het netwerk in Amsterdam – met die frequentie, en op die tijdstippen: avond en nacht. Dit niet alleen in verband met school of werk, maar ook met de veiligheid van de uitgaande jeugd. Aandachtspunt: niet alleen op heen- maar ook op terugweg. Hetzelfde geldt voor Schiphol: daar ligt Badhoevedorp naast. Driekwartier onderweg, met overstappen, is geen kwaliteit te noemen.</p> <p>Uit de cijfers van het onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer (Transtec) blijkt dat Badhoevedorp zowel absoluut als relatief een groot gebruik van het OV maakt – althans in 2015 (voor het Vervoersplan 2016). Behalve een basismobiliteit van kernen kleiner dan 1000 moet de ratio OV-reizigers versus inwoners een punt van aandacht zijn bij het beoordelen van "aantrekkelijkheid", omdat dit een maat is voor de impact van uw wijzigingen op de leefbaarheid. Ook in een kern van 12.000 inwoners.</p> <p>De "ambitie" van de aanbesteder zal zichtbaar worden in het concrete aanbod. Svp toetsen voor iedere kern en dus voor de reiziger uit Badhoevedorp een goede aansluiting op GVBlijnen bijvoorbeeld lijn 1 en 2 (niet alleen het sub-knooppunt) en aansluiting op vervoer naar Schiphol via Knooppunt Schiphol Noord of Schipholnetwerk, zowel op heen als terugweg.</p>	Als gunningscriterium zal een verbinding tussen Badhoevedorp en Amsterdam Lelylaan via Nieuw Sloten worden opgenomen.
99	3.	Zwanenburg	Anticipeer op de ontwikkeling van de komst van Factory Outlet, planning opening is 2017 (?)	Deze suggestie wordt meegegeven aan de inschrijvers. Middels toezending van de reactienota worden de inschrijvers hier op gewezen.
100	3.	Zwanenburg	De ontwikkeling van stationsgebied Halfweg-Zwanenburg meenemen in het PvE: steeds meer bedrijven vestigen zich in de oude torens van de oude suiker fabriek (Sugar City) met de komst van de outlet zullen er nog veel mensen komen te werken.	Deze suggestie wordt meegegeven aan de inschrijvers. Middels toezending van de reactienota worden de inschrijvers hier op gewezen.
81	3. en 5.	Qbuzz	<p>Wij zijn zeer verheugd te lezen dat de vervoerder alle ruimte krijgt een lijnnet te ontwikkelen dat past bij de werkelijke reisbehoefte van de huidige en (gecombineerd met andere bronnen) toekomstige passagiers. Hiervoor is het echter wel noodzakelijk om een uitstekend inzicht te hebben in de huidige reisbewegingen binnen het gebied. Het is tegenwoordig gebruikelijk om geanonimiseerde en deels veralgemeniseerde data aan te leveren bij het verschijnen van het bestek. Deze data kan gebruikt worden om op basis van gebruik van huidige lijnen te muteren op de dienstregeling, maar slechts beperkt op het lijnnet.</p> <p>OV chipkaartdata kan tegenwoordig voor een veel breder doel ingezet worden, zonder dat de privacy van reizigers aangetast wordt en zonder dat technische grenzen bereikt worden. Wij vragen daarom om bij het verschijnen van het bestek direct een uitgebreidere hoeveelheid ov-chipdata beschikbaar te stellen op basis van gemaakte reizen binnen het concessiegebied (inclusief "uitlopers" die tot de huidige of toekomstige concessie behoren), in plaats van enkel op basis van losse ritten. Hiermee kan een aanzienlijk betere analyse van het OV-gebruik gemaakt worden en daarmee kan de vrijheid die u als concessieverlener biedt ook optimaal benut worden. Daarnaast zijn deze gegevens noodzakelijk om een goede invulling te kunnen geven aan de door u gestelde eisen voor wat betreft zitplaatskans en vervoercapaciteit.</p> <p>De door ons gewenste data zou de volgende gegevens bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een tabel met ritgegevens (bezetting) <p>Deze tabel bevat per rit, per lijn, per dag het aantal personen dat reist van halte X naar halte Y.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een tabel met reisgegevens <p>Deze tabel bevat per dag en uurblok de herkomst en bestemming (dit betreft reizen, dus inclusief overstappen van maximaal 35 minuten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een tabel met overstapgegevens <p>Deze tabel bevat per dag, per uurblok alle overstappen (binnen 35 minuten) van lijn X, halte A, naar lijn Y, halte B.</p>	Dank voor suggestie. Beleid is om zoveel mogelijk data te leveren aan inschrijvers zolang dit niet instrijd is met wet- en regelgeving op het gebied van de bescherming van persoonsgegevens.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

120	3.1	Adviescommissie AML	Koppeling doelgroepenvervoer en basismobiliteit. Het openbaar vervoer als basismobiliteit biedt een interessante optie om een koppeling met het doelgroepenvervoer mogelijk te maken. Het gaat nu nog om twee gescheiden domeinen. Wij zijn van mening dat het PvE deze koppeling tussen deze terreinen mogelijk moet maken zodat ze niet afgegrensd blijven en er mogelijk synergie kan worden bereikt. Het PvE moet hiertoe een opening bieden zodat de vervoerder open staat voor nieuwe ontwikkelingen binnen de concessie en wordt uitgedaagd om met slimme oplossingen te komen.	Zie ons antwoord op reactie 114.
121	3.1	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Op Schiphol is 24 uur per dag, zeven dagen per week bedrijvigheid. Dat betekent dat er ook 24 uur per dag openbaar vervoer nodig is. Alle verbindende lijnen van en naar Schiphol Plaza moeten daarom ook 's nachts rijden. Bijkomend voordeel is dat er ook een nachtelijke verbinding ontstaat met Amsterdam Centraal middels een gegarandeerde overstap op Schiphol Plaza. Wij adviseren om Nieuw-Vennep Getsewoud te benoemen als knooppunt (in plaats van sub-knooppunt) en vervolgens op te nemen in het schema van voorgeschreven verbindingen nachtnet met spoornet en knooppunten.	Het is aan de inschrijvers om op basis van de door de Stadsregio aangeleverde gegevens de sterke en zwakke punten van de kansen en bedreigingen voor het openbaar vervoer te analyseren (= SWOT-analyse). De Stadsregio verwacht dat inschrijvers op basis van deze analyse met een voor de reiziger zo passend mogelijk vervoeraanbod komen. Het vervoeraanbod en de onderbouwing van de keuzes die daarbij zijn gemaakt, waaronder de wijze waarop inschrijvers voorzien in de vervoerbehoefte richting Schiphol, zal een rol spelen bij de beoordeling van de inschrijvingen. De vervoervraag van een nachtverbinding naar Nieuw Vennep Getsewoud achten wij onvoldoende om hier aanvullende eisen voor op te nemen. Indien inschrijvers hier wel markt zien dan hebben zij uiteraard de vrijheid om hier op in te spelen.
126	3.1	CNV	Onzekerheid: Het Schipholnet, hoe gaat het er uitzien?	Zie ons antwoord op reactie 102.
122	3.1	CNV	R-net biedt vaak overcapaciteit. Er worden kostbare dienstregelingsuren verspild aan een productformule, want het paradepaardje moet toch vaak voorbij komen. Zelfs als er bijna geen vraag is. Gevolg: veel bijna lege bussen tijdens de daluren (bijvoorbeeld lijn 310 en 340) en in de avonduren (lijn 310). Het R-net moet op de vraag afgestemd worden, niet zinloos leeg rondrijden.	R-net staat voor een bepaalde kwaliteit. Vanuit dat oogpunt stellen wij minimum kwaliteitseisen die gedurende de hele dag gelden. Dit kan tot lagere bezettingen in de avond leiden, maar wij bestrijden dat sprake zou zijn van bussen die leeg rondrijden.
123	3.1	CNV	Het basisnet moet eveneens op de vraag afgestemd worden/blijven	Wij delen uw mening.
124	3.1	CNV	De sociale functie van openbaar vervoer (de basismobiliteit) uitvoeren met belbussen, deelauto's, etc. werkt versnipperend en zal verder afkalven van de basismobiliteit inhouden. Deze trend zal, als hij verder doorwerkt, ook effect hebben op het totale netwerk, dus ook het R-netwerk. Kind van de rekening zijn vooral inwoners van woonwijken, waarbij ouderen en minder-validen extra gedupeerd zijn als hun buslijn of bushalte opgeheven wordt. De stadsregio en de wegbeheerders zijn niet consequent als het om de invoering van R-net en het versnellen van buslijnen gaat. Aan de ene kant worden buslijnen omgezet in R-netlijnen en worden haltes opgeheven (bijvoorbeeld lijn 140 is 340 geworden en bij lijn 172 zijn haltes opgeheven) en tegelijkertijd worden aan de andere kant voorrangregelingen bij verkeerslichten voor bussen afgeschaft (bijvoorbeeld in Amsterdam, Hoofddorp en Amstelveen). Conclusie: de bus rijdt de opgeheven halte voorbij, omdat hij zogenaamd sneller moet rijden, maar staat even verderop voor een rood licht dat voorheen altijd groen/wit was.	Het afschaffen van prioriteit bij verkeerslichten herkennen wij niet. Daar waar bussen prioriteit horen te hebben en dat niet hebben zoeken we altijd zo snel mogelijk naar oplossingen om deze prioriteit te herstellen met de wegbeheerder en de concessiehouder. Iedere hulp voor het signaleren van onvolkomenheden in de dagelijkse praktijk is daarbij welkom. Onze visie op de sociale functie op het OV hebben wij uitgebreid beschreven in het PvE, en wel onder de passages over de basismobiliteit.
125	3.1	CXX	Wij willen u verzoeken om in het definitieve PvE duidelijkheid te verschaffen over het al dan niet hebben van een aparte status van het vervoer op Schiphol	In het ontwerp PvE wordt al aangegeven dat Schipholnet een apart netwerk betreft, net als Sternet in de huidige situatie. Zie verder ons antwoord op reactie 102.
127	3.1	Gemeente de Ronde Venen	Wij vragen u om de vervoerder te stimuleren andere en creatieve vormen van vervoer aan te bieden, zoals een combinatie van doelgroepenvervoer bieden. Door dit regionaal op te pakken kan er een wisselwerking ontstaan tussen het fysieke en sociale domein. De concessiehouder kan hierbij als partner fungeren.	Zie ons antwoord op reactie 95.
128	3.1	GVB	In hoofdstuk 5 van het PvE stelt u een aantal eisen ten aanzien van aansluitingen tussen verschillende schakels in de keten. Hierbij stelt u geen eisen over de aansluitingen met de omliggende concessiehouders. De reiziger denkt niet in concessies en derhalve is afstemming met andere vervoerders in de keten relevant. Wij adviseren u om hierover een eis op te nemen.	Zie ons antwoord op reactie 106.
129	3.1	RAR	Het is de RAR al eerder opgevallen dat er geen duidelijke kwaliteitseisen zijn gedefinieerd voor het R-net in termen van minimale frequentie etc. Er zijn wel richtlijnen, maar die verschillen per regio en hebben geen duidelijke juridische status. Dit is van belang omdat dit doorwerkt in de definities van loopafstanden etc. (zie ook RAR opmerking over 3.4). Indien deze eisen niet (landelijk) worden vastgesteld moet de Stadsregio Amsterdam hier zelf duidelijkheid in scheppen.	In het afsprakenkader tussen overheden in de Randstad zijn duidelijke afspraken gemaakt over de minimumeisen van R-net. De neerslag van deze afspraken vindt u in het PvE.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

414	3.1	Regioraadslid	Kleinschalig OV moet aansluiten op het type gebruikers.	De mogelijkheid om een flexibele, vraaggestuurde invulling aan de Basismobiliteit te geven, biedt de concessiehouder meer ruimte om kleinschalige vervoersvormen op de behoeften van specifieke groepen reizigers af te stemmen.
133	3.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Suggestie om lijn 171 route te wijzigen: langs de achteruitgang van Flora Holland en 'om' de zuidwestzijde van Nieuw Oosteinde, deel route huidige lijn 171 vervalt hiermee, dit gebied zou 'basismobiliteit' geboden moeten worden	Deze suggestie gaat uit van de veronderstelling dat lijn 172 via de Legmeerdijk rijdt en niet meer over het terrein van Flora Holland. Wij vinden dat een goed uitgangspunt voor het versnellen van de verbinding Aalsmeer - Amstelveen. We vragen de gemeente Aalsmeer dan wel nadrukkelijk voor een goede doorstroming van de bussen op het kruispunt Legmeerdijk - Burg. Kastelijnweg. Het is voorstelbaar dat inschrijvers vervolgens kiezen voor een route langs de achteruitgang van de Flora in plaats van de huidige route van lijn 171. Voor de procedure rond de dan niet meer bediende haltes op de Aalsmeerderweg verwijzen wij graag naar ons antwoord op reactie 196.
134	3.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Aansluiting op busstation tussen verbinding Kudelstaart-Aalsmeer-Busstation Amstelveen-Amsterdam én ontsluitende busverbinding Busstation Amstelveen-Ziekenhuis Amstelland	Zie ons antwoord op reactie 84.
135	3.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Aansluiting tussen busverbinding uit Kudelstaart op R Net verbinding westwaarts vice versa	Overdag zijn de R-netverbindingen zodanig frequent dat de tijdliggingen niet echt een punt zijn. Veel belangrijker is dat wij niet weten hoe het netwerk van de inschrijvers er straks uit gaat zien en welke aansluiting dan belangrijk zijn. Daarbij is het niet mogelijk om overal goed aan te sluiten omdat de keuze voor de ene aansluiting kan betekenen dat de andere niet mogelijk is. De inschrijvers moeten in het kader van een bij de inschrijving op te leveren aansluitschema een afweging maken welke aansluitingen zij wel of niet bieden. De kwaliteit van het aansluitschema en de onderliggende afwegingen speelt een rol bij de beoordeling van de inschrijvingen.
136	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	R-Net routes lijn 300 en 356 in Amstelveen: T.a.v de in het PvE opgenomen passage waarin staat, dat de R-net weekendbediening van de halte Ouderkerkerlaan mag vervallen. Vervoerkundig gezien is dit logisch. In 2002 is echter bestuurlijk door zowel de Stadsregio als gemeente Amstelveen besloten om lijn 300 via Langerhuize te laten rijden. In december 2010 is deze route ingegaan. In 2012 is dit wederom breed ter discussie gesteld, waarbij -na diverse afstemmingen tussen de SRA, Connexxion en de gemeente Amstelveen door deze 3 partijen is besloten, lijn 300 wederom via Langerhuize te laten (blijven) rijden. Er is echter reden om het nu weer ter discussie te stellen: o De Oranjebaan biedt een overstap op 2 tramverbindingen, op de Ouderkerkerlaan op één o In het weekend kent Oranjebaan een grotere vervoerspanning, de halte ligt centraler in Amstelveen en de route is korter o In het weekend rijdt lijn 300 nu via Langerhuize; feitelijk via een gebied waar deze mate van OV-bediening zwaar overtrokken is, dit past beter bij de huidige weekendfrequentie van buslijn 356 o Kantoren Langerhuize hebben zich gevestigd op basis van een directe verbinding met Schiphol Plaza (lijn 300 via de Oranjebaan betekent een goede overstap op R-Net knooppunt Schiphol Noord in de verbinding Langerhuize-Schiphol Plaza) o Een erg kritische Inspectie ILT ten aanzien van de kruising Handelweg/Van Heuven Goedhartlaan a.g.v. een aanrijding tussen een streekbus en een tram (lijn 5) aldaar o Amstelveen heeft in de A9 planvorming geanticipeerd op een routeversnelling van lijn 300, in plaats van via de Meander (die in de A9-planvorming een sterkere rol krijgt als parkeerring) is voorzien in een route via de Burg. Rijnderslaan. Meander voorzien van een zwaardere buslijn is maatschappelijk onwenselijk, tegelijkertijd is lijn 356 via de Meander al bijna even zo zwaar o In de planvorming werkzaamheden verbreding A9 en Ombouw Amstelveenlijn past het naar verwachting beter om lijn 300 terug te brengen naar de Oranjebaan. Na realisatie van de verbrede A9 zijn de routes van lijn 300 en 356 uitwisselbaar.	We kunnen ons voorstellen dat wij, vanwege de recente frequentieverhoging op lijn 356 en het gereed komen van Schiphol Noord waardoor er goede reismogelijkheden zijn via de route van lijn 356 naar Schiphol Plaza, toestaan dat lijn 356 via Langehuizen rijdt en lijn 300 via de Oranjebaan. Maar het handhaven van de huidige routes vinden wij ook prima.
137	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	HOV Schiphol-oplossing lijn 241 Station Zuid-KLM hoofdkantoor-A'veen Oude Dorp-Schiphol Oost-Zuid/Rijk opnemen en relateren aan de in het PvE verplicht gestelde vervoersverbinding Amstelveen Busstation-Amsterdam Zuid.	De vervoersspanning op de reisrelaties van lijn 241 achten wij te beperkt om hier in het PvE eisen op te nemen voor het blijven bieden van deze verbinding. De verbinding wordt wel genoemd in de busvisie Schiphol. Het is aan de inschrijvers om te beoordelen of een dergelijke verbinding voldoende vervoerwaarde heeft om deze aan te bieden.
130	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Laat vervoerder speciale aandacht richten op de OV-Bediening Amstelveen Oude Dorp	Met de ontsluitingseisen moeten de inschrijvers hun aandacht al richten op de bediening van het Oude Dorp (gebied 11).
131	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Er wordt géén directe verbinding Schiphol Plaza-Amstelveen Busstation geëist. Wij adviseren deze wel op te nemen (Schiphol is 'één van de Amstelveense treinstations').	Wij hebben uw advies overgenomen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

132	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Subknoop Poortwachter speelt een rol in de busverbindingen vanuit/naar Uithoorn en verder, subknoop Sacharovlaan voor Aalsmeer. Als de Uithoorntram niet wordt gerealiseerd, beziet Amstelveen graag de mogelijkheid de overstap 'Uithoornbussen' op Amstelveenlijn te laten plaatsvinden op de Bovenkerkerweg waarmee de route via Poortwachter vermeden wordt (kruising met tram, verkeersveiligheidskwestie Inspectie Leefomgeving en Transport).	Wij kunnen met uw verzoek instemmen onder de voorwaarde dat de halte Poortwachter in dat geval verschoven wordt.
138	3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Wat is de status van de spitsbusverbinding Almere-Schiphol Oost? (in ieder geval tot de komst van een eventuele halte voor R Net op de A9 ter hoogte van Amstelveen KLM hoofdkantoor)	Zie ons antwoord op reactie 144.
139	3.2	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Bepaalde woongebieden in Zwanenburg vallen binnen de haltetafstand van Station Halfweg-Zwanenburg waardoor de vervoerder in onze concessie niet verplicht is een bus te laten rijden. Daardoor is het mogelijk dat de inwoners van deze gebieden volledig afhankelijk zijn van de trein. Wij adviseren om in deze woongebieden in dat geval minimaal een bepaalde vorm van basismobiliteit te bieden en een rechtstreekse verbinding met Hoofddorp Centrum die daarmee ook de overige woongebieden in Zwanenburg ontsluit.	Voor een groot deel van Zwanenburg dat buiten de invloedcirkel van Station Halfweg valt, gelden de eisen ten aanzien van de Basismobiliteit. De vervoersspanning richting Hoofddorp achten wij niet groot genoeg om deze verbinding verplicht te stellen. Wel zullen wij deze verbinding wel als gunningscriterium meenemen. Zie ook ons antwoord op reactie 196.
140	3.2	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Momenteel ontbreekt een rechtstreekse verbinding tussen Hoofddorp Spaarne Gasthuis - Hoofddorp Centrum - Schiphol Plaza (niet via Station Hoofddorp). Deze gewenste verbinding biedt daarmee vanuit Hoofddorp Centrum een rechtstreekse route naar Schiphol Plaza zonder noodzakelijke overstap op Station Hoofddorp en is als kansrijke verbinding opgenomen in de OV Visie Schiphol 2018-2028. Bovendien wordt hiermee de verbinding van Hoofddorp naar Schiphol Zuidwest/Zuidoost verbeterd. Tegelijkertijd vermindert vanaf het knooppunt Spaarne Gasthuis de druk binnen Hoofddorp op de bestaande R-net lijn 300 en verbetert de doorstroming op de Zuidtangentbaan.	We hebben een uitgekient R-netsysteem waarmee reizigers snel vanuit Hoofddorp naar Schiphol Plaza kunnen reizen. Voor het toevoegen van een extra verbinding zien wij geen grote meerwaarde, omdat de kwaliteit van de busverbindingen tussen Hoofddorp en Schiphol al erg hoog is. Daarom willen we deze verbinding niet verplicht stellen. Een reden voor inschrijvers om een dergelijke verbinding aan te bieden kan het ontlasten van lijn 300 zijn. In de busvisie Schiphol wordt deze verbinding daarom ook als een mogelijk interessante verbinding beschreven. Het is echter aan de inschrijvers om te beoordelen of een dergelijke verbinding voldoende meerwaarde heeft.
153	3.2	Almere en Flevoland	Voor het woon-werkverkeer van inwoners is een busverbinding tussen Almere en Schiphol Oost belangrijk. De huidige lijn 216 rijdt tussen Almere Buiten en Schiphol Oost en de voormalige lijn 215 tot voor kort tussen Almere Buiten en Schiphol Oost. Helaas hebben wij geconstateerd dat beide (spits) buslijnen wel door de inschrijver aangeboden mogen worden, maar niet verplicht zijn. Dit betekent veelal dat deze lijnen niet worden aangeboden. Dit betreuren wij en adviseren derhalve om deze buslijnen op te nemen in de verplichte verbindingen.	We constateren dat het merendeel van de reizigers met de trein en Schipholnet minstens net zo snel op Schiphol Oost zijn als met lijn 215. Vanwege de komst van de Hanzelijn is de treinverbinding Schiphol Almere substantieel verbeterd. We kunnen ons voorstellen dat er reizigers zijn die de voorkeur voor een directe busverbinding hebben, maar dit is voor ons voldoende reden om deze verbinding verplicht te stellen. Inschrijvers kunnen zelf een afweging maken om deze verbinding al dan niet aan te bieden.
154	3.2	Gemeente de Ronde Venen	Deze concessie betreft voor onze gemeente op dit moment de buslijnen 142,174 en 242 (alle drie Wilnis-Mijdrecht-Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam),de schoolbus van en naar Abcoude en de nachtbus vanuit Amsterdam naar Mijdrecht en Wilnis.De verbinding tussen Wilnis en Amsterdam functioneert ons inziens goed.Het voorziet in een reizigersbehoefte en de bezettingsgraad van de bussen is goed.l-let gedeelte in onze gemeente is een goede combinatie van relatief beperkte afstanden tot de haltes,acceptabele reistijden,een goede frequentie en ritten in de ochtend,avond en het weekend.Ook de school-en nachtbus voorzien in een behoefte.Wij zien geen aanleiding om hierin een wijziging aan te brengen.	Zie ons antwoord op reactie 237.
268	3.2	Gemeente de Ronde Venen	Het opnemen van de verbinding Uithoorn-Mijdrecht als verplichte verbinding,waarbij er in combinatie met het aanbod vanuit de OV-concessie voor het busvervoer provincie Utrecht minimaal een kwartierdienst ontstaat op deze verbinding. Deze verbinding is door de Stadsregio toegezegd.	De Stadsregio neemt deze verbinding als verplichte verbinding in het PVE op, waarbij de concessiehouder in de spits een halfuurdienst en buiten de spits een uurdienst moet bieden. De ritten komen bovenop het aanbod van de concessiehouder provincie Utrecht.
141	3.2	Gemeente de Ronde Venen	Wij willen dat de lijn vanuit Mijdrecht (en bij voorkeur Wilnis) via Uithoorn doorrijdt in de richting van Amstelveen en Amsterdam, zoals dat nu ook is.Dit functioneert op dit moment goed.Zodra de Uithoornlijn gereed is,treden wij graag in overleg om te bezien of aanpassing hiervan noodzakelijk is.	Wij zien het belang van een directe verbinding verder dan Uithoorn in. De inschrijvers hebben de mogelijkheid om hetzij een verbinding te bieden naar Amstelveen en verder, hetzij richting Aalsmeer en verder. In beide gevallen moet te Uithoorn een goede overstap worden geboden op de niet rechtstreekse verbindingen.
142	3.2	Gemeente de Ronde Venen	Wij willen dat de bereikbaarheid van Hoofddorp en vooral Schiphol vanuit onze gemeente verbetert. Dit is belangrijk voor de bedrijven in onze gemeente. Dit is belangrijk voor de bedrijven in onze gemeente. Uitgangspunt moet zijn dat Hoofddorp en Schiphol (via de zuidkant van de luchthaven)met maximaal eenmaal overstappen bereikt kunnen worden.	Zie ons antwoord op reactie 150.
143	3.2	Gemeente de Ronde Venen	Wij constateren dat de verbinding tussen Wilnis en Amsterdam via Mijdrecht goed functioneert. Ook de school- en nachtbus voorzien in een behoefte. Het voorliggende Ontwerp-Programma van Eisen biedt niet de garantie dat dit aanbod op eenzelfde niveau in stand blijft. Wij vragen een aanpassing van de definitieve versie van het Programma van Eisen.	Wij hebben ervoor gekozen om de verbinding vanuit Wilnis niet verplicht te stellen vanwege het verbeterde aanbod vanuit de concessie Utrecht waardoor de inwoners vanaf december 2016 met lijn 126 sneller en vaker naar Amsterdam kunnen reizen.Dit geldt ook voor de nachtlijn die geïntroduceerd wordt. Voor de wijze waarop de inschrijvers met de schoolbus omgaan zie ons antwoord op reactie 196.
144	3.2	Gemeente Diemen	Wij verzoeken u om te zorgen voor een goede aansluiting vanuit de nieuwe concessie op het station Bijlmer/Arena en om goede verbindingen met, en overstapmogelijkheden op,dit knooppunt en andere knooppunten zoals de busstations in Amstelveen en Uithoorn.	De twee verplichte verbindingen tussen Amstelveen en Bijlmer-Arena voorzien in uw behoefte.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

145	3.2	Kudelstaart	Het openbaar vervoer naar Kudelstaart is slecht. Er mist een directe aansluiting van Kudelstaart naar een intercity station. Hoofddorp is geen intercity station. Meerdere malen moeten overstappen zorgt ervoor dat de verbinding niet betrouwbaar is.	Wij onderkennen de lange reisafstand vanuit Kudelstaart richting een Intercity-station. Wij proberen in onze lijnvoeringsplannen de reistijden tussen de verschillende kernen en de IC-knooppunten te minimaliseren. We streven naar een goede aansluiting van Kudelstaart op het HOV-netwerk. Via dit netwerk kunnen diverse stations snel, vaak en betrouwbaar worden bereikt.
146	3.2	Schiphol	het KLM hoofdkantoor niet wordt genoemd. De luchthaven acht het wenselijk dat het KLM hoofdkantoor als verplichte bestemmingslocatie voor het Schipholnet wordt opgenomen.	De verbinding van Schipholnet naar Amstelveen Busstation moet via KLM Hoofdkantoor rijden. Dit wordt toegevoegd aan de beschrijving van deze verbinding.
147	3.2	Schiphol	Knooppunt Schiphol Noord – KLM hoofdkantoor. Deze verbinding dient niet automatisch te vervallen als er een halte op de A9 wordt gerealiseerd. Zij is afhankelijk van de afspraken tussen Schiphol en de KLM met betrekking tot het Schipholnet. Vriendelijk verzoek deze passage met betrekking tot het automatisch vervallen van deze verbinding te verwijderen.	Wij stellen voor om uw verzoek tijdens het reguliere overleg tussen de Stadsregio en Schiphol in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding met elkaar te bespreken.
148	3.2	Schiphol	Verbinding Schiphol Rijk – Oost KLM hoofdkantoor Verzoek deze verbinding als verplichte verbinding op te nemen als uitvloeisel van de afspraken tussen Schiphol en KLM.	Wij stellen voor om uw verzoek tijdens het reguliere overleg tussen de Stadsregio en Schiphol in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding met elkaar te bespreken.
149	3.2	Uithoorn (?)	Extra overstappen, soms wel twee keer om bestemming te bereiken, is een antireclame voor het OV. Amstelveen wordt dubbel geraakt door Amstelveenlijn en het busvervoer.	In het PvE wordt geen besluit genomen over wel of niet moeten overstappen. Twee keer overstappen proberen we zo veel mogelijk te vermijden. Het aantal maal dat dit voorkomt is beperkt en dit zal in de toekomst ook zo blijven. Dat streven is vanuit Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen vorm gegeven door zoveel mogelijk directe verbindingen te blijven eisen.
150	3.2	Uithoorn (?)	Wat gebeurt er met de bussen 170/172/174 als de NZ lijn nog niet in Q4 van 2017 gaan rijden?	De inschrijvers wordt gevraagd om tot start van NZ-lijn verbindingen met Amsterdam Centraal in stand te houden.
151	3.2	Uithoorn (?)	Als de buslijnen 170/172/174 geschrapt worden, valt de verbinding van de westkant Amstelveen met Amsterdam CS en centrum weg.	Deze verbindingen worden niet geschrapt. Ook als de Uithoornlijn er komt valt de genoemde verbinding niet weg.
152	3.2	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Basismobiliteit lokaal Keten: “beknotten in de verantwoordelijkheid” – van te voren punten waar op beoordeeld wordt inzichtelijk maken voor de burger svp. - 3.2” Max een overstap van knooppunt naar knooppunt “ Voor de reiziger is van belang het aantal overstappen van deur naar bestemming.	De beoordelingscriteria zijn onderdeel van het bestek. Uiteraard worden deze beoordelingscriteria zo vormgegeven dat deze aansluiten bij de doelen uit het PvE. Door het aantal overstappen van knoop naar knoop tot 1 te beperken, beperken wij tevens het aantal overstappen van herkomst naar bestemming, waarbij vermindering van het aantal overstappen het streven is.
155	3.2 en 3.3	Oogvereniging Regio Amsterdam	Lange loopafstanden: naar aanleiding van het gestelde in deze paragrafen wil de oogvereniging, toegespitst op de situatie voor Amstelveen, het volgende onder uw aandacht brengen. De huidige lijnbundel via de Keizer Karelweg (170/172/142/174_ wordt aangemerkt als een verbindende lijn. Evenals de lijnen 5 /51 (concessie Amsterdam. Dit betekent dat, uitgaande van 800 meter loopafstand voor wijken tussen deze lijnbundels (gebied rond Rembrandtweg) en aan de rand van de bebouwing (Amstelveen oost, Amsterdamseweg, Oude Dorp en het Raadhuis) in het PVE geen verbinding is voorgeschreven. Hier rijden in de huidige situatie bijna het verbindende net ontsluitende buslijnen. Bijvoorbeeld de huidige lijn 199 Rembrandtweg). Vanuit de minimum eisen van het PVE zou deze niet meer gereden behoeven te worden. Dit betekent dat ook het verzorgingshuis Nieuw Vredeveld niet meer bediend wordt. Op pagina 25 van het PVE wordt echter gesproken over een loopafstand rond veeleeg en verzorgingshuizen van 250 meter. Niet duidelijk is of dit dringend is voorgeschreven. Wij willen hier wel op aandringen. Zonder halte is dit verzorgingshuis niet meer voor ouderen en mensen met een beperking te bereiken. Lijnvoering aan de rand van de concessie: Wij willen met nadruk wijzen op de gevolgen die het verdwijnen van ontsluitende buslijnen op de Rembrandtweg, Amsterdamse weg, bankras Kostverloren oost zou geven voor mensen met een visuele beperking. Door de lange en ingewikkelde looproutes naar de halte, is voor velen het gebruik van het openbaar vervoer dan niet meer mogelijk. Te meer ook daar het hier hemelsbrede afstanden betreft en niet de feitelijke, in de praktijk vele malen langere, loopafstand. Met bovendien ingewikkelde looproutes ‘binnendoor’, die voor onze doelgroep niet te doen zijn. In het PVE zal ons inziens minimaal moeten worden opgenomen dat de vervoerder extra punten krijgt als hij voor deze gebieden een goed ontsluitend net uitwerkt. En graag ontvangen wij duidelijkheid over de criteria voor zorginstellingen als Nieuw Vredeveld. Wij gaan uit dat 250 meter hier als uitgangspunt geldt. Ook vragen wij in het PVE expliciet aandacht voor het Raadhuis Amstelveen.	De zorginstellingen zoals bedoeld op pagina 25 slaan terug op de zorginstellingen op pagina 23. Hier staat Nieuw Vredeveld niet tussen. Op deze wijze is het hele PvE opgebouwd. Zie ook ons antwoord op reactie 196 voor de beoordeling van de wijze waarop de inschrijvers omgaan met het fijnmazige OV-netwerk. Gezien de vele zorgen over de bediening van het gebied rond de Rembrandtweg zal het aanbod van inschrijvers beter beoordeeld worden indien ze in dit gebied minimaal Basismobiliteit aanbieden.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

157	3.2.1	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Naar verwachting wordt Busstation Zwarteweg 2e helft 2018 in gebruik genomen	Dit zullen wij meenemen in het PvE.
158	3.2.1	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Wij missen bij deze paragrafen, of elders in het PVE, dat de vervoerder aan de rand van het concessiegebied de lijnvoering optimaal afstemt op lijnen van de andere concessie. Bijvoorbeeld in Buitenveldert. Hier rijden nu lijn 199 (concessie A&M) en de tramlijnen 5 en 51 (concessie Amsterdam), parallel aan elkaar via de Buitenveldertselaan. Terwijl de wijk er om heen geen ontsluitend openbaar vervoer meer heeft. Ook zijn er lijnen (bijvoorbeeld de 487) die bij de gemeentegrens (concessiegrens op een onlogische plek en niet bij een (sub) knooppunt eindigen. Dit zou ons inziens bij een optimale afstemming anders kunnen, waardoor met dezelfde (financiële) inzet, een betere spreiding en bediening bereikt kan worden. Wij pleiten er voor om deze afstemming (en oog voor spreiding) in de concessie op te nemen.	Dat is de reden dat wij deze haltes als subknooppunten hebben gecategoriseerd.
156	3.2.1	Gemeente Haarlem	In Haarlem missen wij de knooppunten die door uw concessielijnen worden aangedaan. Dit zijn: 1) Houtplein-Tempeliersstraat 2) Schalkwijk-Centrum 3) Schipholweg-Europaweg Voor Haarlem en de regio vinden hier veel concessie-overschnjdende overstappen plaats. Door deze locaties als knooppunten op te nemen vragen we aandacht om de aansluitingen in de daluren op uw eigen en andere concessielijnen zo goed mogelijk te organiseren.	De genoemde plekken zien wij niet als belangrijke knooppunten waar grote overstapbewegingen plaatsvinden. Bovendien geldt dat het hier wensen van aansluitingen onderling ten koste gaat van aansluitingen elders op belangrijkere overstapknopen.
159	3.2.1	RAR	Hier wordt opgemerkt dat de Verbindende trajecten de vermelde sub-knooppunten moeten aandoen, behalve als het sub-knooppunt al ontsloten wordt door de trein. De RAR is echter van mening dat deze sub-knooppunten juist prioriteit moeten hebben i.v.m. overstap op het treinnet.	Daar waar wij een overstap op het treinnet belangrijk vinden, is dit geregeld met de voorgeschreven verbindende relaties.
160	3.2.1	RAR	De RAR is van oordeel dat de overstaphalte Haarlem Tempelierstraat moet worden toegevoegd als subknooppunt, aangezien dit een belangrijk knooppunt is voor het verbinden van de Rnet-lijnen uit de regio bollenstreek/Aalsmeer (Rnet 340/Arriva lijn 50) met de Rnet-lijnen 346/356 en overige bussen.	Zie ons antwoord op reactie 157.
161	3.2.1	RAR	Tevens ondersteunt de RAR het verzoek van het Rocov Noord Holland/gebiedskamer Haarlem IJmond de halte "Haarlem Schalkwijk" ook als sub-knooppunt toe te voegen. Vele reizigers uit Heemstede en Haarlem gebruiken de Rnet lijnen 300, 340, 346 en 356 t elke ochtend massaal om naar hun werk in de Haarlemmermeer en de Zuid-As te reizen.	Zie ons antwoord op reactie 157.
162	3.2.1 en 3.3.2	Oogvereniging Regio Amsterdam	Aangegeven is dat de Verbindende trajecten de vermelde sub-knooppunten moeten aandoen, behalve als het sub-knooppunt al ontsloten wordt door de trein. Dit laatste begrijpen wij niet. Juist e aantakking van bus op trein is erg belangrijk. Zeker voor mensen uit onze doelgroep. Zij hebben, in tegenstelling tot anderen, vaak niet de mogelijkheid om per fiets of te voet naar een station te reizen in hun voor en na transport. Wij vinden het dan ook niet logisch en zeer ongewenst om treinstations te betrekken bij de ontsluitingseisen. Bus en trein dienen elkaar juist maximaal aan te vullen en bij knooppunten op elkaar in te haken. Kwaliteit aansluiting voor mensen met een beperking: In het programma van eisen is opgenomen dat de vervoerder zelf de aansluiting uitwerkt tussen buslijnen. Wij willen graag voor dit punt in het PVE aandacht vragen. Voor mensen met een (visuele) beperking is het van groot belang dat die aansluiting zonder obstakels plaats heeft en dat bussen bij voorkeur op dezelfde halte aansluiten, dan wel direct bij elkaar (naast elkaar).	Zie ons antwoord op reactie 159. Wij streven er naar dat de bus op treinen aansluit, vandaar de nadruk op de knooppunten en subknooppunten. Ook vinden wij dat trein en bus maximaal elkaar moeten aanvullen. Als mensen op loopafstand van het station wonen dan is het echter niet nodig om hier apart een bus voor te laten rijden. Voor de overig reizigers vinden wij het belangrijk dat inschrijvers, als onderdeel van hun aansluitschema, aangegeven hoe zij de overstap voor deze reizigers zo comfortabel mogelijk maken.
181	3.2.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Verbinding Aalsmeer-Schiphol Plaza. Bestuur Aalsmeer zet stevig in op directe verbinding, aangeven op welke wijze invulling wordt gegeven (PvE stelt directe verbinding niet verplicht maar dwingt ook geen immer hoogfrequente verbinding Schiphol Plaza-Schiphol Zuid/Rijk, incl. een gegarandeerde overstap aldaar van/op lijn 340).	Bij de directe verbindingen wordt een goede overstap geëist bij Schiphol Zuid. De eisen voor de relatie Schiphol Zuid/Rijk - Schiphol Plaza zijn in het definitieve PvE opgehoogd.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

175	3.2.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Kudelstaart: verplichting opnemen dat de OV-verbinding van/naar Kudelstaart is gekoppeld aan de OV verbinding (over de Legmeerdijk) naar Amsterdam/Aalsmeer (motie Aalsmeer versnelling lijn 172, PvE laat vervoerder vrij qua OV-bediening waarmee bijvoorbeeld een pendelbus Aalsmeer Zwarteweg-Kudelstaart ook mogelijk wordt).	Hoewel het aan de concessiehouder om een keuze te maken welke verbindingen hij als doorgaande verbindingen aanbiedt en welke niet. Wij onderkennen evenwel het belang van de verbinding Kudelstaart - Amstelveen en zullen deze verbinding als gunningscriterium opnemen. Zie ook ons antwoord op reactie 82.
176	3.2.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Het ontbreken van de eis tot een verplichte verbindingen R Net Amstelveen Busstation-Schiphol Plaza die wij in het PvE opgenomen willen zien worden	Wij hebben de verbinding opgenomen in het definitieve PvE.
182	3.2.2	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	De verbinding Station Haarlem - Schiphol Plaza en de verbinding Nieuw-Vennep Getsewoud -Schiphol Plaza zijn in het PvE niet als doorgaande verbindingen opgenomen. Daarmee is het theoretisch mogelijk dat onderweg op een knooppunt moet worden overgestapt. Wij adviseren deze verbindingen als doorgaande verbindingen op het desbetreffende traject voor te schrijven als onderdeel van een logisch bestaand verbindend netwerk.	Een reis van een knooppunt naar een willekeurig ander knooppunt mag maximaal een overstap omvatten. Daarnaast wordt aan de inschrijvers een vervoerkundig logisch lijnennet uitgevraagd dat aansluit op de wensen van de reiziger. Een lijnennet waarbij veel reizigers moeten overstappen, zien wij niet als een logische lijnvoering en zal door ons minder hoog worden gewaardeerd.
183	3.2.2	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	In het overzicht van verplichte verbindingen, (sub-) knooppunten en begin- /eindhalthes is Hoofddorp Centrum als sub-knooppunt benoemd. Wij zijn van mening dat Hoofddorp Centrum een dermate belangrijke functie in het netwerk vervult dat de betreffende halte dient te worden aangemerkt als knooppunt in het verbindende netwerk waardoor ook in het ontsluitende netwerk een rechtstreekse verbinding met woongebieden met meer dan 4.000 inwoners alsmede een directe lijn met Schiphol Plaza mogelijk wordt gemaakt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het knooppunt Hoofddorp Centrum niet kan functioneren als eindpunt met keervoorzieningen en buffercapaciteit;	Hoofddorp Centrum is geen knooppunt omdat er geen interactie plaatsvindt tussen verschillende verbindende lijnen. Het is wel een sub-knooppunt omdat we Hoofddorp Centrum wel als een locatie willen aanmerken waar het overige OV aan kan sluiten op de verbindende lijnen. Bovendien is het een belangrijke herkomst en bestemming voor de regio. Ook voor sub-knooppunten geldt dat een rechtstreekse verbinding tussen gebieden met meer dan 4000 inwoners en Hoofddorp Centrum mogelijk wordt gemaakt. De Stadsregio ziet ook het belang in van de verbinding Floriande - Hoofddorp Centrum en zal deze verbinding opnemen in de gunningscriteria. Ten aanzien van de vraag over Schiphol Plaza zie ons antwoord op reactie 142.
168	3.2.2	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Graag behoud rechtstreekse verbinding met Hoofddorp/Haarlem en Station Bijlmer. In het knooppuntnetwerk staat slechts een verplichte verbinding tussen knooppunt Busstation Uithoorn en Aalsmeer en ziet graag het behoud van de rechtstreekse verbinding met Hoofddorp/Haarlem zoals met de huidige lijn 340. Uithoorn hecht ook aan een goede verbinding met Station Bijlmer zoals die in de huidige concessie rechtstreeks door buslijn 146 wordt verzorgd.	Zie ons antwoord op reactie 171 met betrekking tot het onderwerp bieden van directe verbindingen. Lijn 146 is een ontsluitende lijn. Voor de wijze waarop wij met deze lijn omgaan verwijzen we naar ons antwoord op reactie 196.
164	3.2.2	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Lijnennetvisie en motie duidelijk in PvE opnemen: Voor de verbindingen Aalsmeer/Uithoorn - Amstelveen - Amsterdam Zuid/Leidseplein geldt dat per herkomst de ritten evenredig verdeeld dienen te worden over de bestemmingen Amsterdam Centrum en Amsterdam Zuid. In de Lijnennetvisie 2018 is echter ook opgenomen dat reizigers uit Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen allen een rechtstreekse verbinding zullen hebben met zowel Station Zuid als het Museumplein en Leidseplein.	In het definitieve PvE wordt dit verder verduidelijkt.
165	3.2.2	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Wat er na realisatie van een Uithoornlijn met de bussen gebeurt, is nog in onderzoek en wordt deze zomer bekend en vastgesteld. In het Ontwerp PvE staat dat na eventuele realisatie van de Uithoornlijn de verplichting vervalt om op deze verbindingen een verbindende lijn aan te bieden met bijbehorende frequenties en bedieningstijden. Uithoorn wil deze tekst aangepast zien zodat ook na eventuele realisatie van de Uithoornlijn een rechtstreekse busverbinding kan blijven rijden. Het onderzoek naar de Uithoornlijn en buspakketten loopt daarbij nog en zal later dit jaar meer duidelijkheid geven. In de motie en Lijnennetvisie wordt ook niet gesproken over een periode tot aan een eventuele Uithoornlijn.	Zie ons antwoord op reactie 184. De Uithoornlijn wordt niet genoemd in de lijnennetvisie. Dus de Lijnennetvisie gaat dan ook uit van de situatie zonder Uithoornlijn. Wel hebben wij de tekst met betrekking tot de gevolgen van de eventuele aanleg van de Uithoornlijn voor het busvervoer van en naar Uithoorn zodanig aangepast dat duidelijk is dat een besluit hierover in het kader van het project Uithoornlijn genomen zal worden.
167	3.2.2	CNV	Omdat er aantoonbaar vraag is naar een busverbinding via de busbundel Amstelveen/Amstelveenseweg naar Westermarkt, Dam, Nieuwezijdsvoorburgwal en Centraal Station, minstens moet het de vervoerder toegestaan/niet verboden worden om hier met één lijn hier vervoer aan te bieden. Ook omdat de NoordZuidlijn hier geen redelijk alternatief is. De vervoervisie is geen wet van meden en perzen, maar biedt de mogelijkheid om uitzonderingen te maken.	In de lijnennetvisie is het uitgangspunt geformuleerd dat na opening Noord/Zuidlijn de concessiehouder Amstelland Meerlanden niet verder mag rijden dan busstation Elandsgracht. Dit uitgangspunt wordt gerespecteerd.
184	3.2.2	CNV	Toevoegen bij verplichte verbindende trajecten: - Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam CS . - Kudelstaart – Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam CS .	Zie ons antwoord op reactie 179.
185	3.2.2	CNV	Onzekerheid: De Uithoornlijn, tram of bus?	Zie ons antwoord op reactie 184.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

177	3.2.2	CNV	Op welke telcijfers is de verdeling tussen station Zuid en Elandsgracht gebaseerd? Voor zover ons bekend zijn deze getallen nooit verstrekt en is derhalve niet aannemelijk gemaakt dat deze verdeling tegemoet komt aan de vraag van de reizigers. Indien de getallen er wel zijn, dan deze alsnog z.s.m. verstrekken.	De verdeling is gebaseerd op een door de Regioraad aangenomen motie die in de OV Lijnennetvisie 2018 is verwerkt. Hieraan voorgaand is een modelmatige studie uitgevoerd op basis van een veelheid aan gegevens waaronder telcijfers.
169	3.2.2	CNV	In het overleg met de gemeente De Ronde Venen moet de stadsregio inzetten op het uitbreiden van de verbinding Amstelveen – Uithoorn – Mijdrecht Rondweg naar Wilnis, via het bedrijventerrein van Mijdrecht. Uit het aanbod van de nieuwe concessiehouder in de provincie Utrecht (Syntus) blijkt namelijk dat dit een ontbrekende schakel is in het lijnennet in de gemeente De Ronde Venen.	Het openbaar vervoer in de Ronde Venen valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht. De Stadsregio heeft in het definitieve PvE wel de eis opgenomen dat de concessiehouder naast de door de concessiehouder Utrecht geboden verbinding ook zelf een verbinding tussen Mijdrecht en Uithoorn moet aanbieden teneinde in de behoefte van reizigers te voorzien.
170	3.2.2	CXX	Mogelijk moet de concessiehouder na realisatie van de Uithoornlijn een ontsluitende lijn tussen Uithoorn en Amstelveen bieden. Indien dit het geval is, zien we in het PvE graag terug wat er concreet van de vervoerder verwacht wordt in die situatie.	Deze afweging vindt plaats in het kader van het project Uithoornlijn en niet in het PvE.
191	3.2.2	CXX	"Bij realisatie halte Oude Dorp/KLM..." Kunt u in het definitieve PvE de concrete planning van deze halte opnemen?	Indien deze halte er komt (de Stadsregio heeft deze ambitie maar er is nog geen definitief besluit genomen), dan zal deze halte tegelijk met de ombouw van de A9 worden gerealiseerd. De ombouw van de A9 is vanaf 2020 tot half 2024 voorzien.
171	3.2.2	Adviescommissie Amsterdam	Op basis van de lijnennetvisie is de verwachting geuit dat circa de helft van de bussen uit de 170 bundel op Amsterdam Zuid zal eindigen en de resterende op de Elandsgracht. Niet duidelijk is hoe op de realisatie van deze verwachting door dit PvE gestuurd wordt.	Dit wordt als eis in het PvE meegenomen en wordt genoemd bij de verplichte verbindingen.
178	3.2.2	Gemeente Haarlem	Uw lijnen zijn regionaal gericht, maar vervullen ook een belangrijke functie voor het interne verkeer binnen Haarlem. Met name de bereikbaarheid van het centrum vanuit het Stationsplein en de stadsdelen Schalkwijk, Oost en Zuidwest worden goed verzorgd door uw lijnen. Het behoud van de huidige R-nethaltes en hjnvoenng in Haarlem is voor ons daarom essentieel en zien wij graag opgenomen in paragraaf 3.2 van verplichte verbindingen.	Zie ons antwoord op reactie 274.
172	3.2.2	GVB	Wij missen de eisen uit uw Lijnnetvisie met betrekking tot het aantakken op knooppunten. In de lijnennetvisie stelt u als eis dat 50% dient aan te takken en 50% door rijdt naar Elandsgracht (=busstation Marnixstraat/Appeltjesmarkt). Er staat zelfs dat er minimaal 4x per uur naar Busstation Elandsgracht (in spits) geboden moet worden. Er staan geen maximale frequenties. De concessiehouder mag dus nog steeds zelf bepalen hoe vaak ze de stad in rijden. Dat is strijdig met uw Lijnnetvisie. De Lijnnetvisie dient als uitgangspunt voor de concessie Amsterdam en de uitlopers vanuit AML dienen hier aan te voldoen. Wij verzoeken u het PVE op de lijnennetvisie te toetsen.	Het aantal ritten is zeker gemaximaliseerd. In de lijnennetvisie is bedoeld dat de helft van het aantal ritten van de huidige 170-bundel doorrijdt naar Elandsgracht en de andere helft naar Zuid, waarbij afwijken in het kader van de bestuurlijk toegezegde vervoerkundig regelruimte mogelijk is.
186	3.2.2	GVB	De corridor van Amstelveenseweg – Museumplein – Elandsgracht – Dam – CS mag worden geboden als de concessiehouder van de concessie Amsterdam daar geen verbinding aanbiedt. Dit is strijdig met de lijnennetvisie. Daarin staat dat concessiehouders van omliggende concessies daar sowieso niet mogen rijden, ongeacht wat de concessiehouder van de concessie Amsterdam doet.	In de lijnennetvisie is bepaald dat na opening van de Noord/Zuidlijn de concessiehouder Amstelland Meerlanden alleen mag rijden op de corridor Amstelveenseweg- Elandsgracht. De verbinding Elandsgracht - Dam - Centraal Station vervalt derhalve, met uitzondering van de nachtelijke uren. Op die momenten is de concessiehouder Amstelland Meerlanden wel toegestaan om tussen Centraal Station en Elandsgracht te rijden.
187	3.2.2	KLM	Onder verplichte verbindingen in het kader van Schipholnet ontbreekt het traject Knooppunt Schiphol Noord – subknooppunt Cateringweg (schiphol-noord). De halte Cateringweg een bedrijvenregio ontsluit > 2000 werknemers.	Zie ons antwoord op reactie 175.
166	3.2.2	KLM	Onder verplichte verbindende trajecten ontbreekt het traject Knooppunt Schiphol Noord – subknooppunt Cateringweg (schiphol- noord). De halte Cateringweg een bedrijvenregio ontsluit > 2000 werknemers	De halte Cateringweg ligt binnen een straal van 800 meter van de halte Knooppunt Schiphol Noord. Bovendien rijdt daar lijn 69 en de verplicht aan te bieden verbinding Schiphol Noord - Amsterdam Elandsgracht.
173	3.2.2	NS	Bij de verplichte verbindende trajecten worden wel Schiphol Plaza- Hoofddorp, Schiphol Plaza-Schiphol Noord gemeld worden, maar niet de verbindingen vanaf Schiphol Plaza naar Amsterdam-Zuid en Amsterdam Bijlmer Arena. Daarmee worden twee routes die nu regelmatig als alternatief voor de trein worden aanbevolen (bij verstoringen of geplande buitendienststellingen) niet verplicht gesteld. Dat baart ons zorgen.	Het is niet de primaire taak van de concessiehouder Amstelland Meerlanden om lijnen aan te bieden voor het geval delen van het spoornetwerk uitvallen. Het is een mooie bijkomstigheid als het aanbod van de concessiehouder bijdraagt aan de realisatie van de behoefte voor een robuuster OV-netwerk bij calamiteiten.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

163	3.2.2	Provincie Utrecht	<p>Als verbindend traject de verbinding “Amsterdam centraal station – Amstelveen busstation – Uithoorn busstation – Mijdrecht Rondweg” toe voegen als verplichte bediening. De huidige verbinding via de lijnen 142, 174 en 242 is van groot belang voor inwoners uit de kern Mijdrecht (en in mindere mate Wilnis) in de richting Amsterdam (centrum) en via één overstap op Uithoorn busstation naar Schiphol/Hoofddorp. In figuur 2 op blz 21 staat deze verbinding ook ingetekend.</p> <p>Als gevolg van het bekend worden van het ov-aanbod van onze nieuwe concessiehouder kunnen we nu concluderen dat het aantal bussen tussen Mijdrecht en Uithoorn afneemt door het verdwijnen van lijn 121 en het verlagen van de frequenties van lijn 130 op dit traject. Dit is een extra reden om de huidige verbinding van in ieder geval Mijdrecht naar Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam CS als verplicht te bedienen voor te schrijven. U geeft zelf op blz. 22 onder het kopje “aandachtspunten” aan dat het bekend worden van het aanbod aanleiding kan zijn om nog aanpassingen te doen in het PvE. We verzoeken u deze daarom ook door te voeren.</p> <p>Zodra de Uithoornlijn gereed is, treden wij graag in overleg over de gevolgen hiervan voor deze verbinding en of aanpassing wenselijk/noodzakelijk is.</p>	Zie ons antwoord op reactie 117. De Stadsregio zal graag te zijner tijd in overleg treden met de provincie Utrecht over de situatie na opening van de Uithoornlijn.
174	3.2.2	RAR	Een “hemelsbrede cirkel” kan leiden tot aanzienlijk langere loopafstanden, indien er geen rechtstreekse weg is naar de halte of als er water of wegen zijn die niet overgestoken kunnen worden.	Hemelsbrede loopafstand is een makkelijk criterium om te hanteren om voorstellen van inschrijvers toetsbaar te maken. Bovendien leert de ervaring dat bij een hemelsbrede afstand van 800 meter de gemiddelde loopafstand rond 500 meter ligt. Daarnaast overlappen de invloedsgebieden van veel haltes elkaar waardoor loopafstanden in de praktijk korter zijn.
179	3.2.2	RAR	<p>De RAR is van oordeel dat er een verplichte verbinding tussen Schiphol Plaza met Amsterdam Elandsgracht. zonder overstap op Schiphol Knooppunt Noord moet worden aangeboden. Op dit traject reizen veel vliegtuigpassagiers en personeel met veel bagage.</p> <p>Bij de inrichting van de bussen moet hiermee rekening worden gehouden.</p> <p>Na eventuele realisatie van de Uithoornlijn, dient er wel een ontsluitende lijn tussen Uithoorn Busstation en Amstelveen Busstation te worden aangeboden. Op Lijn 51 zal de tramhalte Amstelveen Centrum vervallen, waardoor reizigers vanuit Uithoorn dan 1 of 2 keer moeten overstappen om in Amstelveen stadshart of Amstelveen Busstation te komen.</p>	De verbinding Schiphol Plaza - Amsterdam Elandsgracht wordt als verplichte verbinding in het Programma van Eisen opgenomen. Wij delen uw mening dat bij de inrichting van de bussen rekening moet worden gehouden met ruimte voor de bagage. Dit zullen wij ook opnemen in het PvE. De keuze voor het wel of niet parallel toestaan van een buslijn aan de Uithoornlijn wordt gemaakt in het kader van het project Uithoornlijn.
180	3.2.2	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	<p>Sub knooppunt moet worden aangedaan door Verbindende trajecten behalve als ontsloten door trein?</p> <p>Verplichte trajecten (knooppunt/knooppunt) en verbindende lijnen (van wat?)</p> <p>Ook na herhaald lezen werd mij niet duidelijk wat er bedoeld werd.</p>	De huidige formulering in het ontwerp-PvE is verwarrend. Bedoeld is dat verbindende trajecten door ons worden voorgeschreven en dat deze knooppunten en subknooppunten moeten aandoen ongeacht of deze worden bediend door een trein. Overig vervoer, waarbij de inschrijvers de vrijheid hebben om hun eigen routes te bepalen, dient een rechtstreekse verbinding te bieden met een van de knooppunten of subknooppunten uit paragraaf 3.2.1.
188	3.2.2	Zwanenburg	Zwanenburg opnemen in figuur 2	Zwanenburg is geen verplicht met een verbindende relatie te ontsluiten kern. Daarvoor gelden de ontsluitingsnormen. Vandaar dat in figuur 2 Zwanenburg niet terugkomt.
189	3.2.2	Zwanenburg	Station Halfweg-Zwanenburg opnemen als verplichte verbinding: Stationsgebied Halfweg-Zwanenburg heeft nu alleen een busverbinding richting Haarlem en Amsterdam. Het gebied ondergaat een megaontwikkeling waarbij zorg is over de bereikbaarheid. Station Halfweg-Zwanenburg is een zeer goede verbetering voor het gebied. Gezien de ontwikkelingen (Sugar City) en de betere bereikbaarheid van kantoren is een goede busverbinding zeer wenselijk.	Zie ons antwoord op reactie 141.
190	3.2.2	Zwanenburg	Zwanenburg opnemen als verplichte verbinding.	Zie ons antwoord op reactie 141.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

195	3.3	Adviescommissie AML	<p>Het netwerk van verbindende lijnen vormt de ruggengraat van onze concessie. Binnen dit netwerk bieden deze verbindende lijnen snelle, robuuste en betrouwbare verbindingen tussen de verschillende knooppunten. Vanwege het grote belang worden deze verbindingen en de bedieningstijden in het PvE verplicht voorgeschreven.</p> <p>Alle verbindingen die buiten het netwerk van verbindende lijnen vallen worden aangemerkt als Ontsluitende verbindingen. Hiervoor geldt voor de vervoerder alleen de verplichting dat ten minste een directe verbinding zonder overstap naar één van de knooppunten wordt geboden op de minimale bedieningstijden. Er worden op dit niveau geen verplichte ontsluitende verbindingen voorgeschreven en de vervoerder krijgt daarmee de vrijheid om het ontsluitende netwerk in te richten. Kleine kernen krijgen een vorm van ontsluitend openbaar vervoer bij woongebieden met minder dan 1.000 inwoners indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deze woongebieden een aaneengesloten kern vormen of - ten minste veertig reizigers per dag vanuit deze woongebieden reizen of - het woongebied in de bestaande situatie ook ontsloten wordt met openbaar vervoer. <p>Dit kan worden uitgevoerd met een lijnbus maar ook met een flexibel systeem zonder vaste route of vaste dienstregeling waarbij op de knooppunten wordt aangesloten op de verbindende lijnen. Wij vinden het belangrijk dat met de bediening van kleine kernen in deze behoefte aan basismobiliteit wordt voorzien.</p>	De Stadsregio is verheugd dat dit uitgangspunt door de adviescommissie wordt onderschreven.
196	3.3	Adviescommissie AML	<p>De huidige concessie kent een tweetal scholierenlijnen (612 en 622), alsmede een aantal ontsluitende buslijnen die door scholieren worden gebruikt (zoals Zwanenburg-Hoofddorp, Badhoevedorp-Hoofddorp, Nieuw-Vennep/Abbenes-Oegstgeest en Kudelstaart/Aalsmeer- Amstelveen Zuid). Wij adviseren in uw bestek op te nemen, dat inschrijvende vervoerders een visie opnemen waarin ze verantwoorden hoe wordt omgegaan met deze verbindingen, op basis van het aantal reizigers op deze verbindingen. Indien een vervoerder één of meerdere verbindingen wil wijzigen of ter discussie wil stellen, dan zien wij graag dat de vervoerder aangeeft op welke alternatieve wijze de scholieren met vergelijkbare reistijd gaan worden vervoerd. Wij verwijzen -als suggestie- naar de systematiek die u in het PvE heeft opgenomen ten aanzien van basismobiliteit en/of maatwerk als mogelijke terugvaloptie bij een beperkte vervoervraag.</p>	De Stadsregio neemt deze goede suggestie over. De inschrijvers wordt gevraagd om een visie te geven op de wijze waarop men met de ontsluitende lijnen, scholierenlijnen en basismobiliteit omgaat en dient daarbij veranderingen van verbindingen en venstertijden ten opzichte van de bestaande situatie te onderbouwen.
197	3.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	<p>Opnemen dat vervoer bereidheid moet hebben om, in afstemming met SRA/Amstelveen, een op de (omgebouwde) Amstelveenlijn afgestemd ontsluitend busnet in Amstelveen te creëren, mogelijke overstap bij ongelijkvloerse kruising Kronenburg + lokale doorgaande oost-westverbindingen inclusief bediening Olympiadelaan.</p>	De ontwikkelvrijheid ligt bij de vervoerder. De vervoerder is verplicht om met onder andere de Stadsregio en de inliggende gemeenten af te stemmen over de invulling van deze ontwikkelvrijheid. De adviescommissie, bestaande uit de gemeenten, wordt immers om een advies gevraagd voor het jaarlijkse vervoerplan.
198	3.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	<p>VU Ziekenhuis toevoegen aan de in het PvE opgenomen opsomming van verplicht te bedienen ziekenhuizen (In PvE staat Ziekenhuis Amstelland en Spaarne Ziekenhuis Hoofddorp weergegeven).</p>	Bedoeld zijn hier de eisen voor de bediening van de ziekenhuizen in het concessiegebied. VU Ziekenhuis valt buiten de concessie en zal daarom niet worden opgenomen. Echter door de verplichte verbindingen in het PvE is Amstelland Meerlanden verzekerd van een busverbinding langs het VU-ziekenhuis.
199	3.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	<p>Bedieningseisen van verzorgingshuizen en grote scholen gelijkstellen met die in de concessie Amsterdam (omdat Amstelveen eenzelfde stedelijke dichtheidsgraad kent als de buitenwijken van Amsterdam).</p>	<p>Ten aanzien van de verzorgingshuizen is in de Regioraad door de portefeuillehouder toegezegd de consequenties van vergelijkbare bedieningseisen zoals in de concessie Amsterdam te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat in het concessiegebied 18 verzorgingshuizen en seniorencomplexen meer dan 100 bewoners hebben (= norm in concessie Amsterdam). Van deze locaties bevinden zich vijf locaties binnen een loopafstand van 250 meter van een halte die ook in 2018 zeker bediend zal blijven worden, omdat dit een halte van een verbindende lijn betreft. Van de overige locaties bevinden zich er zes binnen een loopafstand van 250 meter van een bestaande halte. Voor de laatste zeven locaties zullen, voor zover de infrastructuur dit toelaat, speciaal haltes aangelegd moeten worden en zal de concessiehouder de lijnvoering aan moeten passen. De kosten van de aanleg van halteparen ter ontsluiting van deze zeven locaties kunnen één tot enkele miljoenen bedragen. Daar bovenop komen dan nog hogere exploitatiekosten als gevolg van langere rijtijden (vaak één tot enkele minuten per rit). Dit terwijl de ervaring leert bewoners van deze locaties vaak andere vervoersvormen kiezen en dat voor werknemers en bezoekers van de locaties het veelal geen bezwaar is dat zij, net als bij hun herkomstadres het geval is, verder naar een halte moeten lopen.</p> <p>De grote scholen blijven in zijn algemeenheid goed bereikbaar met de eisen uit het PvE. Kortere loopafstanden dan in het PvE geëist vinden wij voor scholen minder relevant.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

200	3.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	T.a.v. ontsluitende buslijnen in gebieden met meer dan 4000 inwoners t.a.t. 2 x per uur een bus als minimumfrequentie opnemen.	De minimumeisen in het PvE zijn 2x per uur in de spits en 1x in de dal en avond op werkdagen en in het weekend. Via gunningscriteria zullen de inschrijvers beloond worden indien zij hogere frequenties aanbieden. Indien inschrijvers substantieel afwijken van het bestaande bedieningsniveau dan zullen zij dit moeten onderbouwen. Voor sommige gebieden zoals Hoofddorp Floriande is echter een hogere frequentie wenselijk. Voor het aanbieden van hogere frequenties in dergelijke gebieden zullen dan ook gunningspunten worden gegeven.
201	3.3	Adviescommissie AML (Ouder Amstel)	Bus door dorpskern en haltering Amstelbrug: De gemeente Ouder-Amstel vindt de voortzetting van de bus door de dorpskern van Ouderkerk aan de Amstel en het halteren van de lijnbussen bij de brug over de Amstel, conform het voorgestelde Programma van Eisen, van groot belang voor de ontsluiting en bereikbaarheid van het dorp.	Wij danken de de gemeente Ouder-Amstel tevreden voor hun waardering voor dit uitgangspunt.
202	3.3	CNV	Het gewone fijnmazige netwerk is niet minder populair geworden, maar gemaakt en dat gaat nog steeds verder met de "innovaties" zoals belbussen en deelauto's.	De Stadsregio deelt uw standpunt niet.
203	3.3	CNV	De 45 minuten reistijdeis gaat niet over de hele reis, maar alleen over het aandeel van het vervoermiddel in de reis. Met deze 45 minuten draait men de reiziger een rad voor de ogen.	De 45-minuten reistijd in paragraaf 1.3 is geen eis maar een steefwaarde. Er is hier niet genoemd dat het alleen gaat over het aandeel van het vervoermiddel in de reis. Met de streefwaarde van 45-minuten beoogt de Stadsregio een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren.
194	3.3	Qbuzz	Van de vervoerder wordt verwacht zijn bod af te stemmen op de vraag, onder andere aan de hand van gegevens over werkgelegenheid. Is de Stadsregio voornemens gegevens over werkgelegenheid per locatie beschikbaar te stellen? Indien deze gegevens niet voor iedereen gelijk beschikbaar zijn, ontstaat het risico op concurrentie op basis van een voorsprong op kennis en ervaring in het gebied, in plaats van op werkelijke kwaliteit.	In de bijlage van het PvE worden aantallen werknemers per bedrijventerrein in de concessie genoemd. Daarnaast zijn wij van mening dat de zittende vervoerder niet meer gegevens kan verkrijgen dan iedere andere inschrijver.
415	3.3	Regioraadslid	Het is zeer wenselijk dat bewoners van verzorgingshuizen en complexen waar senioren wonen binnen acceptabele afstand een halte hebben voor een bus en/of tram. Graag acceptabele ontsluitingsnormen voor verzorgingshuizen en complexen waarin senioren wonen ('verzorgingstehuizen nieuwe stijl') toevoegen in het Programma van Eisen.	Ten aanzien van de verzorgingshuizen heeft de portefeuillehouder toegezegd de consequenties van vergelijkbare bedieningseisen zoals in de concessie Amsterdam te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat in het concessiegebied 18 verzorgingshuizen en seniorencomplexen meer dan 100 bewoners hebben (= norm in concessie Amsterdam). Van deze locaties bevinden zich vijf locaties binnen een loopafstand van 250 meter van een halte die ook in 2018 zeker bediend zal blijven worden, omdat dit een halte van een verbindende lijn betreft. Van de overige locaties bevinden zich er zes binnen een loopafstand van 250 meter van een bestaande halte. Voor de laatste zeven locaties zullen, voor zover de infrastructuur dit toelaat, speciaal haltes aangelegd moeten worden en zal de concessiehouder de lijnvoering aan moeten passen. De kosten van de aanleg van halteparen ter ontsluiting van deze zeven locaties kunnen één tot enkele miljoenen bedragen, mede vanwege de gewenste toegankelijkheid van deze haltes. Daar bovenop komen dan nog hogere exploitatiekosten als gevolg van langere rijtijden (vaak één tot enkele minuten per rit). Dit terwijl de ervaring leert dat bewoners van deze locaties vaak andere vervoersvormen kiezen en dat voor werknemers en bezoekers van de locaties het veelal geen bezwaar is dat zij, net als bij hun herkomstadres het geval is, verder naar een halte moeten lopen.
416	3.3	Regioraadslid	De bediening van zorginstellingen en scholen duidelijker weer geven. Wat valt er binnen en buiten de invloed van de genoemde haltecirkels?	Zie ons antwoord op reactie 415 De grote scholen blijven in zijn algemeenheid goed bereikbaar met de eisen uit het PvE. Kortere loopafstanden dan in het PvE geëist vinden wij voor scholen minder relevant.
193	3.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Woon/werkgebied is dat een kern, buurt of wijk: Tenminste een directe verbinding zonder overstap naar een van de genoemde (sub)knooppunten: ambitie zou dus kunnen zijn: naar meer dan een knooppunten een directe verbinding zonder overstap?	Ja, dat klopt. Zie ons antwoord op reactie 192.
192	3.3	Zwanenburg	Betere verbindingen vanuit kleine kernen opnemen: In het PvE komen verbindingen naar kleine kernen nauwelijks terug. Er is behoefte aan betere verbindingen vanuit de kernen.	In het kader van de oppervlakteontsluiting is vereist om minimaal een verbinding met één (sub)knooppunt te bieden. Inschrijvers die verbindingen met meerdere (sub)knooppunten aanbieden zullen bij de beoordeling van de inschrijving een hogere score krijgen.
205	3.3.1	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Goede ontsluiting bedrijventerrein: de ontsluitende buslijn 149 ontsluit in de huidige concessie in Uithoorn o.a. het bedrijventerrein in Uithoorn. Uithoorn pleit ook in de nieuwe concessie voor een goede ontsluiting van dit bedrijventerrein.	In ieder woon- en werkgebied dat nu met het openbaar vervoer wordt bediend moeten de inschrijvers OV blijven aanbieden. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein in Uithoorn.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

207	3.3.1	CNV	Blijft Nes aan de Amstel straks bediend met regulier openbaar vervoer, minimaal een uurdienst op werkdagen? Als dit niet uit de opsomming 1 t/m 3 volgt, dan de verbinding Uithoorn – Nes aan de Amstel – Amstelveen busstation opnemen als verplicht verbindend traject op pagina 21.	Nes aan de Amstel blijft een vorm Basismobiliteit behouden, zoals beschreven in paragraaf 3.1 en subparagraaf 3.3.1 . Het is aan de inschrijvers om te kiezen voor een vaste lijndienst (met minimaal een uursbediening) dan wel voor een flexibele, vraagafhankelijk vervoersvorm.
206	3.3.1	Gemeente de Ronde Venen	Bedrijventerrein Mijdrecht wordt in de nieuwe concessie busvervoer Provincie Utrecht nauwelijks ontsloten. Wij willen er sterk op aandringen om het Bedrijventerrein vanuit de richting Uithoorn te ontsluiten, gezien de reizigersbehoefte vanuit Amstelland--Meerlanden. De bussen uit de Amstelland-Meerlandenconcessie kunnen via het bedrijventerrein rijden alvorens om te keren.	Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht om het bedrijventerrein Mijdrecht te ontsluiten. De Stadsregio kiest er, gelet op het belang van deze verbinding voor de regio, niettemin voor om de verbinding Mijdrecht- Uithoorn verplicht te stellen. Inschrijvers krijgen van ons de ruimte om het bedrijventerrein te bedienen, onder de voorwaarde dat de provincie Utrecht hiermee instemt. De Stadsregio zal de bediening van het bedrijventerrein in ieder geval niet verplicht stellen noch belonen met gunningspunten.
204	3.3.1	RAR	De RAR verzoekt de Stadsregio Amsterdam een vervoeranalyse te verrichten voor de belangrijkste woonwerkrelaties. Met name in het Schipholgebied is sprake van een 24/7 economie. Bijvoorbeeld categorie B zou in de spits minimaal een halfuursdienst moeten krijgen en voor bepaalde gebieden een bij de vervoervraag passende bediening. Tevens verzoeken wij om een vervoeranalyse naar het huidige gebruik van ontsluitende lijnen.	Het is aan de inschrijvers om op basis van de door de Stadsregio aangeleverde gegevens de sterke en zwakke punten van de kansen en bedreigingen voor het openbaar vervoer te analyseren (= SWOT-analyse). De Stadsregio verwacht dat inschrijvers op basis van deze analyse met een voor de reiziger zo passend mogelijk vervoeraanbod komen. Ten aanzien van categorie B geldt dat de inschrijvers de vrijheid hebben om in de spits een halfuurdienst aan te bieden om aan de vraag van reizigers te voldoen.
210	3.3.1/3.3.2	Hoofddorp	Buslijn 145: doorlaten rijden tot Elandsgracht ipv station Lelylaan.	Onderdeel van de bestuurlijk vastgestelde lijnennetvisie is dat buslijnen vanuit Badhoevedorp maximaal tot Lelylaan blijven rijden.
208	3.3.1/3.3.2	Seniorencomplex Amaliahof	Lijn 340 Uithoorn-Haarlem de oude haltes RK Kerk en Houtwijkerveld aan de kruisweg in Hoofddorp weer herstellen. Vlakbij een seniorencomplex, een verzorgingstehuis Meerstede en verzorgingstehuis in het oude buurtje zijn gelegen en het ROC bij de Wilsonstraat en bij Houtwijkerveld het verpleeg/verzorgingstehuis Bornholm.	Bestuurlijk is besloten voor deze halteconfiguratie. De Stadsregio heeft dan ook niet de behoefte om de oude haltes via het Programma van Eisen voor de concessie Amstelland-Meerlanden 2018 te herstellen. Zie ook ons antwoord op reactie 199.
209	3.3.1/3.3.2	Uithoorn	Goede en snelle busverbindingen met centrum Amsterdam en cs Amsterdam. Verbindingen rijden volgens de huidige route en niet via station Amsterdam zuid, dit zal alleen maar meer kosten ten koste van de snelheid.	Het centrum van Amsterdam blijft bediend met een verbinding volgens de huidige route. Amsterdam Centraal is na opening Noord/Zuidlijn substantieel sneller te bereiken met een overstap op Amsterdam Zuid.
229	3.3.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Neem als Stadsregio een standpunt in ten aanzien van invloedsgebieden van 'sterke verbindende streekbuslijnen' (lijn 172 kent vanaf Kudelstaart t/m Amstelveen Busstation naar onze mening een invloedsgebied van 400 meter)	In het PvE is een standpunt hierover genomen. Het traject Kudelstaart - Aalsmeer valt onder de norm van 400 meter (hemelsbreed) ; het traject Aalsmeer - Amstelveen onder de norm van 800 meter (hemelsbreed). Hieraan gekoppeld is een verschil in minimumeisen ten aanzien van bedieningstijden en frequenties, waarbij ten noorden van Aalsmeer hoger frequenties worden geëist. Dit verschil wordt mede ingegeven door het feit dat op het traject Kudelstaart - Aalsmeer weinig doorgaande reizigers in de bussen zitten waardoor vaker stoppen vervoerkundig verdedigbaar is.
230	3.3.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Maak op een kaartbeeld zichtbaar welke delen van Aalsmeer buiten de invloedsgebieden van R Net vallen en welke gebieden in welke categorie vallen.	Dit wordt opgenomen in het PvE. Daarnaast zal er aan worden gegeven in welke categorie de woonbuurten vallen.
225	3.3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Van de verbindende busas Aalsmeer-Amstelveen Busstation (huidige lijn 172) zijn wij van mening, dat de invloedsgebieden in Amstelveen geen 800 maar 600 meter bedragen	De bepaling van de invloedsgebieden op 800 meter is gebaseerd op onderzoek dat op bladzijde 24 van het ontwerp Programma van Eisen is aangehaald. Daarnaast gelden dezelfde argumenten als bij ons antwoord op reactie 218 waar wordt gepleit om de invloedsgebieden tot 400 meter te beperken. Merk daarbij nog op dat een wijziging van de norm van 800 naar 600 meter ertoe kan leiden dat haltes verplaatst moeten worden.
231	3.3.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Daar waar nu een normale verbindende regionale buslijn rijdt met veel haltes kan het niet zo zijn dat door omzetting naar R Net de onderliggende haltes 'verlaten' worden zonder dat hier basismobiliteit wordt geboden.	Het verlaten van onderliggende haltes is inderdaad mogelijk. De inschrijvers zullen de keuzes die ze hierbij maken moeten verantwoorden.
214	3.3.2	Adviescommissie AML (Haarlemmermeer)	Voor de buurtbus Zwaanshoek wordt in het PvE geen bediening op zaterdag verplicht gesteld. Wij adviseren om aan te sluiten bij de minimale bedieningstijden van de betreffende categorie van het ontsluitende net (dus ook op zaterdag). Aandachtspunt hierbij is op welke wijze de bediening moet worden uitgevoerd op de tijden dat de verbinding niet met een buurtbus kan worden geboden.	Wij nemen uw verzoek niet over en zullen in het PvE geen eisen stellen aan de bediening van Zwaanshoek op zaterdag. Wel staat het de buurtbusvereniging vrij om hier invulling aan te geven.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

218	3.3.2	Adviescommissie AML (Uithoorn)	De cirkels die getrokken zijn om de haltes van de lijnen 170 en 172 zijn 800 meter terwijl het geen HOV lijnen zijn. Hierdoor worden wel gebieden afgedekt die daardoor geen andere bediening meer verplicht krijgen. Verzoek is dus om de haltecirkels van de lijnen 170 en 172 'gewoon' 400m te laten zijn.	De lijnen vallen welliswaar momenteel niet onder de R-net productformule maar de Stadsregio ziet deze lijnen wel degelijk als verbindende lijnen. Dat betekent hoogfrequent en streven naar hogere snelheden. Grotere halteafstanden passen daarbij. De eisen die in het Programma van Eisen aan deze verbindingen worden gesteld maken het mogelijk om Aalsmeer en Uithoorn en het achterland van deze kernen een snellere en betere verbinding te bieden met Amsterdam dan in de huidige situatie. Inschrijvers zijn echter niet verplicht om de 800m-normen aan te houden; zij krijgen de ruimte om zelf een afweging te maken zolang aan de gestelde normen voldaan wordt. Indien de inschrijvers menen dat het vervoerkundig wenselijk is om kortere halteafstanden aan te houden dan de norm van 800 meter (hemelsbreed) vereist dan is deze ruimte er. Voor wat betreft Uithoorn Zijdelwaard erkennen wij dat de ophaalfunctie van de daar aanwezige buslijnen voor haltes met een kleinere oppervlakteontsluiting pleiten. Als uitzondering op de regel zal daarom voor de verbinding Uithoorn - Amstelveen - Amsterdam enkel in Uithoorn een norm van maximaal 400 in plaats van 800 meter (hemelsbreed) tot de haltes gelden. Voor de rest van de verbinding Uithoorn - Amstelveen - Amsterdam blijft de norm van 800 meter (hemelsbreed) gelden.
215	3.3.2	Adviescommissie Zaanstreek	Wij adviseren u om bij buurtbusprojecten rekening te houden met het inplannen van een reserve-bus. Uit de opgedane ervaring in de concessie Zaanstreek weten wij dat het niet aanwezig zijn van een dergelijk reservevoertuig, tot onnodige misverstanden leidt.	De inschrijvers zijn verplicht om te allen tijde een voertuig beschikbaar te stellen die aan alle eisen voldoet.
211	3.3.2	Almere en Flevoland	De geboden vrijheid voor de vervoerder voor het aanbieden van basismobiliteit zal, zeker voor dit type vervoer, beter aansluiten bij de vervoersbehoefte van reizigers. Dit is een verandering in denken, welke wij van harte ondersteunen. Het valt te overwegen de belanghebbenden een grotere rol bij de invulling van dit vervoer te laten spelen.	Wij waarderen uw steun voor de ingezette lijn. Wij nemen uw suggestie over om belanghebbenden een belangrijke rol te laten spelen bij de invulling. Wij zullen de inschrijvers vragen hoe zij dit willen aanpakken tijdens de implementatieperiode en tijdens de uitvoering van de concessie.
219	3.3.2	CNV	De enquête van de stadsregio in mei 2015 bevatte fouten, daarover is gepubliceerd op OVUithoorn.nl. Op deze site werd een verbeterde en uitgebreidere enquête plaatst, welke tot nu toe 60 keer ingevuld is. Hieruit blijkt onder meer dat de bereidheid om langer onderweg te zijn naar een halte er niet of nauwelijks is.	De groei van R-net met langere afstanden naar de haltes heeft gezorgd voor een sterke reizigersgroei op de bestaande R-netlijnen. De toename van de halteafstand en de frequentieverhoging in Heemstede en Haarlem in december 2014 heeft bij lijn 340 bijvoorbeeld voor ongeveer 25% extra reizigers gezorgd. Hieruit blijkt de bereidheid van mensen om verder naar de halte te lopen of fietsen, omdat de langere voor- en natransporttijd wordt gecompenseerd door een hogere frequentie en kortere reistijd in het voertuig.
220	3.3.2	CNV	Een haltecirkel van 800 meter wordt uitgelegd als een loopafstand van 800 meter, maar dat kan een veel langere werkelijke af te leggen afstand opleveren. Dat is het verschil tussen hemelsbreed en een stratenplan.	De haltecirkel van 800 meter is een maat voor de loop- of fietsafstand. Dat er een verschil zit tussen de werkelijke en hemelsbrede afstand is evident. Daardoor kan de werkelijke afstand beperkt langer zijn dan de 800 meter. Echter merken wij ook op dat het overgrote deel van de reizigers minder dan 800 meter naar een halte hoeft te lopen of te fietsen; de gemiddelde afstand bedraagt 500 meter.
221	3.3.2	CNV	Grotere halteafstanden in combinatie met één of meerdere haltes te vroeg uitchecken leveren verlies aan opbrengsten op en vervuilde productiestatistieken.	Ons ontgaat de relevantie van deze opmerking.
222	3.3.2	CNV	Grotere halteafstanden zijn strijdig met de doelstelling dat ouderen langer zelfstandig en thuis blijven wonen, ze hebben geen goed vervoer meer.	Het aantal mensen dat ineens niet meer met het OV kan reizen door de langere loopafstanden is beperkt. Mensen die vanwege de afgenomen toegankelijkheid als gevolg van de langere loopafstanden niet langer met het OV kunnen reizen, kunnen veelal van alternatieve vervoerssystemen gebruik maken die door de overheid worden aangeboden zoals het WMO-vervoer.
223	3.3.2	CNV	Daar waar er goede lijnen/bundels bestaan die niet voor R-net in aanmerking komen moet de focus op goed vervoer liggen, ook als dat niet het R-net is. Kleinschaligheid moet niet toegepast worden om in combinatie met R-net een op zich goed basisnet te vervangen, dat zou niet efficiënt zijn en tegen de wens van de reiziger in. Als voorbeeld is het e.e.a. deels in deze kaart van Uithoorn uitgewerkt. Hier kunnen in de legenda de buslijnen worden aan en uitgezet, de loopafstanden van 400 meter van de huidige lijnen en enkele loopafstanden van 800 meter. Dit toont aan dat het niet mogelijk is om één van de routes te verlaten, zonder belangrijk reizigers te verliezen. Exploitatie met een R-net zal over de huidige routes moeten geschieden om haltes van betekenis te bereiken. Er kunnen hooguit enkele haltes vervallen, maar dat zal de loopafstanden vergroten en de acceptatie van de reiziger verminderen, want deze R-net verbinding lost nauwelijks iets op. Hier is het beter om het huidige net te handhaven.	Het is aan de inschrijvers om binnen het PvE een afweging te maken wat betreft de routes en de inzet van de verschillende materieeltypen op deze routes.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

213	3.3.2	FNV Streekvervoer	Werkverdringing: Het zal u niet verbazen, dat FNV Streekvervoer tegen de inzet van vrijwilligers in het Openbaar Vervoer is. Verder uitbreiding van buurtbussen zal op felle tegenstand van onze kant stuiten. Wij eisen dat al het Openbaar Vervoer in de concessie AML uitgevoerd wordt door werknemers, die onder de cao Openbaar Vervoer vallen. Openbaar Vervoerwerk is vakmanschap en geen werk voor hobbyisten.	Het ontwerp-PvE stuurt niet op uitbreiding van het aantal buurtbussen. Wel stelt het ontwerp-PvE dat de concessiehouder nieuwe door de Stadsregio goedgekeurde buurtbusprojecten moet faciliteren. Dit laatste zal in gebieden zijn waar nu geen OV is. Dit zien wij niet als werkverdringing; zonder buurtbus zou er op deze plekken immers geen bus rijden. Ten tweede stellen wij dat wij niet treden in de verhouding tussen werkgevers en werknemers van een vervoerbedrijf. Ten slotte merken wij op dat alle inschrijvers moeten voldoen aan de geldende wet en regelgeving.
212	3.3.2	Gemeente Bloemendaal	De buurtbus doortrekken naar het dorp Vogelenzang. Daaraan is geen verdere uitwerking gegeven in het verleden, omdat de verwachting is dat dan een 2 ^e buurtbus moet worden ingezet. Hetgeen waarschijnlijk niet is te realiseren vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden. Niettemin blijft het combineren van vervoersbehoeften wel een wens en wellicht is dit in de toekomst toch te organiseren met medewerking van de concessiehouder in Haarlem-IJmond.	Om de door u genoemde reden is in het PvE het doortrekken van de buurtbus naar Vogelenzang geen uitgangspunt. Vanzelfsprekend zal de concessiehouder zijn medewerking moeten verlenen als er een initiatief ontstaat vanuit de concessie Haarlem-IJmond om de buurtbus door te trekken naar Vogelenzang.
217	3.3.2	Hoofddorp	De invloedssfeer van HOV haltes is 800 meter. Door het opheffen van twee haltes (Hoofddorp Houtwijkerveld en Kerk) en het vervangen van een enkele halte in het midden (Geniedijk) wordt deze norm overschreden. Dit is dus tegen uw eigen regels. Dus van Hoogwaardig Openbaar Vervoer naar slecht openbaar vervoer. En dat dit dan in totaal 550000 EUR mag kosten, waarvan 450000 van de Stadsregio Amsterdam en ruim 100000 van de gemeente Haarlemmermeer is een schande.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Wat betreft de afstand tot de HOV-haltes geldt dat, anders dan u suggereert, in de nieuwe situatie de norm van 800 meter (hemelsbreed) niet overschreden wordt.
228	3.3.2	Inspreker Regioraad 15 maart 2016	De volgende randvoorwaarden meenemen: 1. Dat de Stadsregio en de vervoerder, als er sprake is van eenkeuzemogelijkheid tussen routes, moeten kiezen voor die route, waar geen andere OV haltes binnen 400 meter loopafstand zijn. 2. Dat als aan die eerste randvoorwaarde is voldaan, men kiest voor die route waar de meeste mensen van het OV gebruik maken.	Met onze eisen in het PvE geven we in onze ogen redelijke waarborg voor de bediening van de gebieden. Nog stringenter eisen leiden tot onevenredig beslag op het beschikbare OV-budget van de Stadsregio en gaat ten kosten van de bediening van grote groepen reizigers.
227	3.3.2	Ouderen Combinatie Amstelveen	We zien graag dat de vervoerder de rol van ketenregisseur op zich neemt, met extra aandacht voor de wijk Keizer Karel Park. Door het wegbezuinigen van twee lijnen in deze wijk, waar een groot aantal Amstelveense ouderen woont is het vervoersprobleem erg groot. De afstanden naar welke lijn dan ook zijn echt te groot voor hen. A 1 Wij hoorden dat in diverse andere landen daar een simpele oplossing voor is gevonden. We hopen dat u voor de 'Amstelveense senioren' ook een oplossing kunt en wilt realiseren.	De gehele wijk ligt binnen een afstand van 800 meter en het overgrote deels zelfs binnen 400 metervan een halte van een verbindende lijn. Daarnaast kan de concessiehouder met een flexibele, vraagafhankelijke invulling van de Basismobiliteit in de geschetste vervoersvraag voorzien. In het recente verleden heeft er nog een buslijn door de wijk gereden via de Lindenlaan, waarvan het gebruik zeer minimaal was.
224	3.3.2	Overleg Lichamelijk Gehandicapten Amstelland	Lange Loopafstanden in Amstelveen Noord. In Amstelveen wordt voorgeschreven een openbaar vervoer as via de Keizer Karelweg / Amstelveenseweg. De bundel van de 170 lijnen. Daarnaast is er de as van de sneltram via de Beneluxbaan. Op dit moment is daar tussen in een (derde) openbaar vervoer verbinding die juist voor mensen die moeilijk ter been zijn en voor ouderen van groot belang is. Dat is de lijn 199, die via de Rembrandtweg rijdt. Zien wij het goed, dan is deze verbinding is in de nieuwe concessie niet meer verplicht voorgeschreven. Dit betekent dat er met name voor mensen uit onze doelgroep, lange loopafstanden gaan ontstaan. Ze vallen nog wel binnen de criteria, maar omdat de 170 lijnen zogenaamde verbinden lijnen zijn, is dat 600 meter loopafstand naar een halte maximaal. Voor mensen uit onze doelgroep absoluut lang en het niet meer hebben van de lijn 199 betekent dus een achter uitgang. Dit terwijl op alle onderdelen uit de concessie juist een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie wordt geëist. Met name geldt hier ook de verbinding met het stadshart, ook vanuit het verpleeghuis Nieuw Vredeveld. Nu een bus voor de deur, in de nieuwe concessie mogelijk dus niet meer. Althans, niet meer verplicht voorgeschreven. OLGA pleit voor het behouden van deze verbinding via de Rembrandtweg en deze dus in het programma van eisen verplicht voor te schrijven	Zie ons antwoord op reactie 155.
216	3.3.2	RAR	De Concessiehouder is verplicht de Buurtbus Zwaanshoek (lijn 401) te faciliteren. Ook mogen met instemming van de Stadsregio Amsterdam nieuwe buurtbussen gaan rijden. In de huidige concessie rijdt de Meer OVbus (halte –halte) dat door het materieel van Meertaxi wordt uitgevoerd. Dit zou binnen de nieuwe Concessie 2018 ook mogelijk gemaakt moeten worden.	Zie ons antwoord op reactie 65.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

226	3.3.2	RAR	De RAR vindt het niet logisch om treinstations te betrekken bij de ontsluitingseisen, omdat dit een wezenlijk andere vervoersvorm is dan streekvervoer. Dit kan leiden tot onverwachte en ongewenste effecten (zoals geen bus naar of bij een treinstation). De RAR verzoekt de Stadsregio Amsterdam om een vervoeranalyse uit te voeren voor de betreffende gebieden, zoals Nieuw Vennep.	Als er een treinstation in de buurt is dan hebben inwoners een OV-bediening, net als het geval is bij bushaltes. We zien vaak dat in de buurt van treinstations buiten de grotere steden het busgebruik beperkt is, tenzij de treinverbinding niet alle vervoerkundig relevante reisrelaties bedient. De inschrijvers hebben hier de mogelijkheid om in de nieuwe concessie busverbindingen te realiseren. Specifiek voor de hier aangehaalde situatie in Nieuw Vennep geldt dat de inschrijvers bij de beoordeling van de inschrijvingen extra punten krijgen voor het aanbieden van een verbinding naar Hoofddorp Centrum. De systematiek van aansluiten van bussen op knooppunten, waar het PvE vanuit gaat, leidt er overigens juist toe dat bussen bij treinstations blijven komen.
232	3.3.3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	400 m halte of opstappunt, tenzij binnen 800 meter van Rnet. Hoe, wanneer en door wie wordt dit getoetst? De afstand van 800 meter is gebaseerd op een veronderstelde "bereidheid", die eerder met "noodzaak" heeft te maken: maar wat is een redelijke afstand? Zou dat niet eerder bv 600 meter zijn voor Rnet? dat zou voor Badhoevedorp een extra Rnet halte kunnen betekenen tussen halte Oost Badhoevedorp en (toekomstig) West Badhoevedorp	Toetsing vindt door de Stadsregio plaats met behulp van een GIS-applicatie. De gebruikte GIS-data is terug te vinden op de site van het CBS bij de wijk- en buurtkaart. Zie ons antwoord op reactie 225 voor de argumentatie die aan de keuze voor 800m-cirkels ten grondslag ligt.
236	3.4	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Houd rekening met de bestaande afwijkende vroege ritten Flora Holland.	Het is de verantwoordelijkheid van de inschrijvers om waar vervoerkundig zinvol vroege ritten aan te bieden. Het niet bieden van vroege ritten naar Flora Holland en naar Schiphol zal negatief worden beoordeeld.
237	3.4	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Tussen Mijdrecht en Uithoorn 4x per uur een bus naast lijn 130. In het knooppuntnetwerk staat De Ronde Venen ingetekend als verplichte verbinding. De invulling van de nieuwe ov-concessie Utrecht is inmiddels bekend. Op het traject De Ronde Venen - Uithoorn vervalt buslijn 121 en halveert de frequentie van lijn 130 naar 2x/u. De wens van Uithoorn is om, naast lijn 130, net als de overige verplichte verbindingen een minimale frequentie van 4x per uur te rijden. (Nu rijden er in de spits 13x per uur bussen!)	In het definitieve Programma van Eisen is de eis opgenomen dat de concessiehouder tijdens de spits keer per uur in de spits en buiten de spits een keer per uur van Mijdrecht naar Uithoorn en v.v. rijdt. Daarbij is rekening gehouden met het aanbod van Syntus, de concessiehouder Utrecht. De Stadsregio verwacht dat een aanbod van 4x per uur in totaliteit tussen Mijdrecht en Uithoorn voldoende is om de vervoervraag te voldoen. Het huidige aanbod met 13 bussen per uur is aan de hoge kant. Daarbij komt dat Syntus vanaf december 2016 een snellere en frequente verbinding tussen de Ronde Venen en Amsterdam Bijlmer-ArenA zal gaan bieden. Dit zal naar verwachting voor een lagere vervoervraag zorgen vanuit de Ronde Venen richting Amsterdam via Uithoorn.
240	3.4	Badhoevedorp	Hoe slimmer de route van het openbaar vervoer en hoe beter de aansluittijden op ander openbaar vervoer hoe meer mensen er gebruik van maken. Rechtstreekse langere routes zijn vaak het prettigst. Meer overstapmogelijkheden.	De Stadsregio onderschrijft deze stelling. Echter langere routes zorgen wel vaak voor een slechtere betrouwbaarheid (waarbij vertragingen doorwerken).
235	3.4	NS	de vereiste bedieningstijden voor verbindende trajecten sluit niet aan op vroegste en laatste treinen naar treinknooppunten. We vragen u dit te heroverwegen. De ervaring van NS in deze regio is dat diverse reizigers veel waarde hechten aan deze vroegste en laatste verbindingen in verband vroege vluchten op Schiphol en ploegendiensten op Schiphol. In aanvulling hierop vragen wij tevens aandacht voor de mogelijkheden voor het bieden van aansluitingen op het de Nachtnettreinen van NS.	Het is de verantwoordelijkheid van de inschrijvers om waar vervoerkundig zinvol op vroege en/of late treinritten en nachttreinen aan te sluiten.
239	3.4	RAR	De RAR vraagt zich af Wat zijn de definitieve verschillen tussen R-net en "verbindende" lijnen en wat zijn de bijbehorende kwaliteitseisen. (Zie ook RAR opmerking over 3.1)	Onder R-net vallen de huidige R-netlijnen. Tot de verbindende lijnen behoren, naast de R-netlijnen, ook de routes van lijn 170 en 172. De kwaliteitseisen van R-net liggen vast in de productformule van R-net. De verbindende lijnen van de 170/172-bundel vallen niet onder R-net, maar omdat het hierbij om lijnen met een hoge vervoerkundige kwaliteit gaat rekent de Stadsregio ze toch tot de verbindende lijnen en gelden hiervoor vergelijkbare eisen.
238	3.4	Schiphol	Stopdienst of Sneldienst: De eis van een verplichte sneldienst over de gehele ring komt niet overeen met de opgestelde OV visie voor Schiphol. Het is de keuze aan de vervoerder of er een stop- danwel sneldienst in gezet wordt en of er een ring gerealiseerd wordt. Schiphol verzoekt dan ook om dit aan te passen in lijn met de opgestelde OV-visie.	In de busvisie Schiphol is vastgesteld dat het aanbieden van een sneldienst (R-net) over de gehele Schipholring substantieel hogere kosten met zich meebrengt dan een mengvorm van stop- en sneldiensten (Schipholnet). Door in de spits sneldiensten en stopdiensten aan te bieden op de ring en buiten de spits enkel stopdiensten kan naar verwachting een kwalitatief goede bediening tegen acceptabele kosten worden geboden. In het reguliere overleg tussen Schiphol en de Stadsregio zullen de eisen rond deze bediening verder worden besproken en waar nodig aangescherpt.
234	3.4	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Knoop en overstappunten ook afgestemd op vertrektijden etc. Betekent dat :ook bij de aansluiting op lokale netwerken en overstaphaltes? Dan graag aandacht voor frequentieverschil en zorgen voor optimale aansluiting in beide richtingen (heen en terug)	De inschrijvers moeten in de offerte en tijdens de concessie voorstellen doen wat betreft de aansluiting op andere bussen, treinen, trams en metro's. De kwaliteit van de voorstellen worden door de Stadsregio beoordeeld.
233	3.4	Zwanenburg	Hoofddorp is slecht te bereiken met openbaar vervoer, er is behoefte dat de bus (lijn 161) vaker rijdt.	De concessiehouder heeft de mogelijkheid om vaker te gaan rijden. Gezien het huidige gebruik van lijn 161 ligt het niet in de verwachting dat de vervoerder hier gebruik van gaat maken. En gezien het beperkte gebruik eisen we ook geen hogere frequentie.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

241	3.4.1	GVB	In tabel 1 stelt u dat de laatste ritten tot 24.00 uur moeten worden aangeboden. Na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn zal deze ook na 24:00 uur op Station Zuid aankomen. Reizigers verwachten wel dat de bus naar bijv. Uithoorn hier een aansluiting op biedt. Wij adviseren u om de bedieningsperiode hierop aan te laten sluiten.	Het is de verantwoordelijkheid van de inschrijvers om waar vervoerkundig zinvol op vroege en/of late ritten van de metro aan te sluiten.
243	3.4.2	Oogvereniging Regio Amsterdam	In tabel 3 (pagina 27) is opgenomen dat voor de verbinding tussen Amstelveen Busstation en Amsterdam Bijlmer Arena via de Ouderkerkerlaan geldt, de bediening op zaterdag en zondag niet vereist is. Wij willen er op wijzen, dat de andere Overstaphalte Oranjebaan, voor mensen met een (visuele) beperking, vanwege de locatie van de lift en de ligging van bushaltes, een lastiger overstappunt is dan de Oudekerkerlaan. beide haltes hebben helaas maar aan één zijde een lift, maar bij de Oudekerkerlaan is de situatie toch overzichtelijker en beter te doen. Bovendien lijkt het ons erg omslachtig als in het weekend de situatie voor bepaalde buslijnen anders is dan door de week. Wij dringen er op aan om dit voorbehoud te schrappen.	Wij geven dit als aandachtspunt mee aan de inschrijvers.
242	3.4.2	RAR	In tabel 3 wordt voor verbindende lijnen een maximaal interval toegestaan van 15 minuten. Gezien de huidige (qua capaciteit noodzakelijke) frequentie en het belang van sommige van deze verbindende lijnen (zoals de bundel 170-172) vinden wij dat in de spits het maximaal toegestane interval 10 minuten zou moeten zijn.	Op sommige trajecten achten wij de vervoersvraag te gering om een maximum interval van 10 minuten te eisen.
246	3.4.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Noem de uitlopers 186/187/199 (lopen Amstelveen in) en de gedachte nieuwe 241 uit de OV Visie Schiphol	De busvisie Schiphol wordt bijgevoegd bij het bestek. Daarin worden onder meer deze verbindingen beschreven.
244	3.4.3	Delft	Er staat dat het Schipholnet op zondag moet opstarten vanaf 00:08 uur. Het lijkt er op dat hier 08:00 uur bedoeld wordt.	Dat is inderdaad correct. Wij danken u voor uw oplettendheid.
245	3.4.3	Schiphol	Het derde aspect betreft de specifieke eisen voor het Schipholnet qua bedieningsperiode, frequenties, inrichtingseisen etc. De opgenomen eisen komen niet overeen met de overeengekomen afspraken in de huidige concessie. Gezien de uitzonderlijke situatie van de luchthaven als 24/7 bedrijf, zijn wij van mening dat de specifieke eisen met betrekking tot het Schipholvervoer het beste tot uiting komen in een separaat onderdeel/hoofdstuk van het bestek en niet als subonderdeel van de algemene eisen in het PvE. Dit komt de duidelijkheid en overzichtelijkheid van het PvE ten goede. De luchthaven zou graag zien dat deze onderdelen in een apart hoofdstuk bij elkaar worden opgenomen.	De bedieningsperiodes worden aangepast in het definitieve PvE op basis van goed constructief overleg tussen Schiphol en de Stadsregio. Ten aanzien van het bestek zullen wij de eisen betreffende Schipholnet goed en duidelijk markeren.
247	3.4.4	Adviescommissie AML	Met betrekking tot de bedieningstijden hechten wij er belang aan dat in de basismobiliteit ook 's avonds en in het weekend wordt voorzien, als er voor een kern in de huidige concessie op die momenten ook een bediening is.	De afspraak is dat waar OV rijdt er OV blijft rijden. Het is niet zo dat de momenten wanneer er nu OV rijdt er ook OV blijft rijden. De inschrijvers krijgen de ruimte om wijzigingen in het OV-aanbod door te voeren. Hierbij geldt dat hun aanbod hoger wordt gewaardeerd wanneer inschrijvers ook 's avonds en in het weekend Basismobiliteit bieden.
249	3.4.4	Oogvereniging Regio Amsterdam	In tabel 8 wordt aangegeven dat de Concessiehouder de woongebieden behorend tot categorie A op werkdagen vanaf 07.00 uren op zaterdag vanaf 08.00 uur moet bedienen. Wij zijn van mening dat de bediening een uur eerder dient aan te vangen. Juist, omdat met een ontsluitende buslijn mogelijk naar een verbindende lijn, een knooppunt, moet worden gereden. Voor veel mensen uit onze doelgroep een must, omdat alternatief vortransport naar de halte er vaak niet is. Zeven uur strookt niet met het woon /werk patroon van vele reizigers.	Zie ons antwoord op reactie 248. Voor de zaterdagen is de vervoersspanning tussen 7:00 en 8:00 te beperkt om dit te eisen. De inschrijvers hebben wel de mogelijkheid om dit aan te bieden.
248	3.4.4	RAR	In tabel 8 wordt aangegeven dat de Concessiehouder de woongebieden behorend tot categorie A op werkdagen vanaf 07.00 uur moet bedienen. De RAR is van oordeel dat deze woongebieden dermate belangrijk zijn, dat een bediening op werkdagen in de vroege ochtend vanaf 06.00 uur verplicht moet zijn, zodat reizigers in ieder geval van/naar een knooppunt kunnen reizen.	Deze suggestie nemen wij over in het PvE.
252	3.5	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Nachtverbinding Amsterdam-Aalsmeer door laten rijden naar Aalsmeer Dorp (via Kasteleinweg) zodat ook de Crown Studio's worden bediend	De vervoerkundige meerwaarde van deze nachtverbinding is voor ons niet direct duidelijk. De inschrijvers kunnen zelf een afweging te maken hoe met dit verzoek om te gaan.
250	3.5	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Nachtbus uit Amsterdam op Busstation Amstelveen aansluiting geven van/naar nachtbus Schiphol.	Dit geven wij graag mee aan de inschrijvers. De inschrijvers zullen hier een voorstel voor moeten doen als onderdeel van hun inschrijving. Dit voorstel wordt beoordeeld door de Stadsregio.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

253	3.5	Adviescommissie AML (Uithoorn)	Nachtlijnen uit Amsterdam zonder overstap: Een nachtlijn tussen Uithoorn en Amsterdam Leidseplein is niet als verplichte verbinding vermeld in het Ontwerp PvE. Een mogelijke nachtelijke overstap scoort slecht op fysieke en sociale veiligheid. We zien deze nachtlijn als onderdeel van rechtstreekse verbinding Uithoorn - Leidseplein en gaan er van uit dat dit ook in het PvE komt.	De nachtlijnen moeten zonder overstap worden aangeboden. We hebben de tekst van het Programma van Eisen hierop aangepast.
254	3.5	Adviescommissie Zaanstreek	Wij zien in het Programma van Eisen graag opgenomen dat er dagelijkse directe nachtbusverbinding vanuit Amsterdam-Zuid en Schiphol naar Oostzaan en Zaanstad ontstaat via het Leidscheplein. Daarmee ontstaan directe verbindingen voor zowel werknemers als uitgaanspubliek.	De verschillende concessiehouders hebben de vrijheid om gezamenlijk met een voorstel hiervoor te komen. Dit kan ook na gunning van de concessie plaatsvinden. Een voorstel hiertoe valt buiten de beoordeling. Vanwege de organisatorische uitdagingen in verhouding met de vervoerkundige meerwaarde schrijft de Stadsregio deze verbinding niet voor.
256	3.5	CXX	U stelt hier 'deze eisen gelden voor beide richtingen'. Dit staat niet bij alle tabellen expliciet vermeld, waarom hier wel, of waarom elders niet?	Voor andere tabellen geldt de toevoeging "deze eisen gelden voor beide richtingen" ook.
251	3.5	GVB	In de lijnennetvisie is aangegeven dat de huidige concessiehouder niet meer doorrijdt naar Amsterdam CS. In artikel 3.5 stelt u als eis dat nachtlijnen vanaf Amstelveen geboden dienen te worden. Dit is strijdig met de lijnennetvisie	De lijnennetvisie geeft aan hoe de lijnen straks aansluiten op de Noord/Zuidlijn. De lijnennetvisie doet geen uitspraken over de momenten waarop de Noord/Zuidlijn niet rijdt, te weten in de nachtelijke uren.
255	3.5	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	In dit nachtnet zijn kernen (bijvoorbeeld Badhoevedorp) niet meer te zien. Gezien oriëntatie van jeugd op Amsterdam- in ieder geval enkele keren of bijvoorbeeld in het weekend nachtlijn naar Amsterdam?	GVB reed tot voor kort een nachtlijn naar Badhoevedorp. Vanwege de slechte bezetting is deze verbinding ingekort en komt deze niet meer in Badhoevedorp. Het ligt dan ook niet voor de hand om deze verbinding in het kader van de concessie Amstelland Meerlanden 2018 uit te vragen.
260	3.6.1	CXX	Op Oudejaarsavond rijdt het OV en de meeste concessies tot ongeveer 20.00 uur. U vraagt de vervoerder het OV tussen 23.00 en 1.00 stil te leggen. Hoe zit dat met andere SRA vervoerders? In hoeverre is het niet beter om dat gelijk te stellen zodat er duidelijkheid is voor alle reizigers/vervoerders?	Zie ons antwoord op reactie 258.
257	3.6.1	Delft	Er wordt gesteld dat op oudjaarsavond de dienstregeling mag worden gestaakt vanaf 23:00. Dat is zeer laat in vergelijking met de huidige 20:00 uur. Is hier sprake van een fout of moet er op oudjaarsavond daadwerkelijk zo lang worden doorgereden?	Nee dat is geen fout, maar een bewuste keuze.
258	3.6.1	FNV Streekvervoer	Oudjaarsnacht. In de nacht van Oudjaar op Nieuwjaar het Openbaar Vervoer van 23:00 uur tot 01:00 uur stil gelegd mag worden. FNV Streekvervoer is van mening, dat het doorrijden tot 23:00 uur extra gevaar oplevert voor de veiligheid van passagiers en de chauffeurs. FNV Streekvervoer vreest overlast door vuurwerk en dronkenschap. Omdat op Oudejaarsavond de politie al overbelast is willen wij dat u in het PvE de eis opneemt, dat die avond extra toezichthouders ingezet worden. Onze voorkeur gaat er echter naar uit om de bussen op Oudjaarsavond om uiterlijk 21:00 uur te laten stoppen en vervolgens om 01:00 uur de dienstregeling te hervatten.	De Stadsregio is van mening dat het niet meer van deze tijd is dat de dienstverlening op oudjaarsavond na 20.00 uur wordt afgebouwd. Het is in het algemeen belang dat reizigers met het openbaar vervoer kunnen reizen, zodat zij deel kunnen nemen aan de festiviteiten die vanwege het nieuwe jaar worden georganiseerd. De Stadsregio streeft naar een "maatwerkoplossing" die goed aansluit bij de (verwachte) vervoersvraag op deze avond.
259	3.6.1	GVB	De concessiehouder mag rond de overgang van Oudejaarsdag naar Nieuwjaarsdag het OV tussen 23.00 en 01.00 uur stilleggen. Betekent dit dat de laatste rit om 23.00 vertrekt of dat de laatste rit op dat tijdstip binnenkomt?	Zie ons antwoord op reactie 258.
262	3.6.2	CXX	In hoeverre is het mogelijk om - naast zomervakantie en kerstvakantie - nog meer vakantie-soorten zoals krokus-, mei-, en herfstvakantie onderscheiden? Indien u van mening bent dat het al dan niet doorrijden invloed heeft op de kwaliteit van het vervoer, raden we u aan dit op te nemen in de toelichting op de beoordeling van het vervoerplan.	Uitgangspunt is maximaal 2 dienstregelingsperiodes. Als inschrijvers evenwel hele goede argumenten hebben om hier in beperkte mate van af te wijken dan is dit toegestaan. De inschrijvers moet dan wel duidelijk maken welke vervoerkundige voordelen hier tegenover staan. Deze afweging zal onderdeel zijn van de beoordeling van het vervoerplan.
261	3.6.2	GVB	Er worden maximaal 2 typen dienstregelingen gevraagd, dit terwijl u vraagt in te springen op nieuwe wensen van mobiliteit. In de vervoerconcessie Amsterdam worden ook afwijkende dienstregelingen op drukke dagen gereden. Voor de duidelijkheid naar de reizigers ligt het voor de hand dat de concessiehouder van Amstelland-Meerlanden hier op aansluit.	Maatwerk op drukke dagen is altijd mogelijk waarbij door de Stadsregio wel van de concessiehouder verwacht dat hij streeft naar een beperkt aantal dienstregelingsperiodes.
263	3.6.4	GVB	Waarom is de afstemming van de dienstregeling met aangrenzende concessies alleen beperkt tot vertrektijden? Ziet u geen additionele waarde in afstemming over routes en bediening door groot materieel vs. basismobiliteit?	Het gaat over het afstemmen van lijnen die dezelfde route volgen. Vanzelfsprekend dient voor het totaal afstemming tussen concessiehouders plaats te vinden over routes van buslijnen. Dit vindt plaats in het kader van de jaarlijks op te stellen vervoerplannen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

264	3.6.4	Overleg Lichamelijk Gehandicapten Amstelland	<p>Samenwerken aan de rand van de concessie in Amstelveen /Buitenveldert. Hoewel dit fysiek buiten het werkgebied van OLGA ligt, vragen wij toch uw aandacht voor het punt. Samenwerking aan de rand van de concessie krijgt in het PVE geen aandacht. Nergens wordt geëist dat de toekomstige vervoerder met de naburige concessiehouder de lijnvoering afstemt om daarmee in die randen een beter gespreid net te krijgen. Nu rijden bijvoorbeeld de lijn 199 (Amstel en Meerlanden concessie) en de tramlijnen 5/51 (GVB concessie) naast elkaar over de Buitenveldertselaan, terwijl Buitenveldert West verstoken blijft van openbaar vervoer. Voor mensen met een beperking dus ook hier lange loopafstanden. Als de concessiehouder verplicht wordt om met de andere concessiehouder afstemming te hebben, in dit geval met het gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, en er zou een betere afstemming van elkaars lijnen plaats hebben, dan zou het OV met dezelfde middelen echt beter kunnen zijn dan nu. Zo zou bijvoorbeeld Connexxion lijn 199 met een iets gewijzigde route (via de Laan Walcheren, de Keizer Karelweg, de Kalfjeslaan en de Cusorstraat in Buitenveldert terug naar de Buitenveldertselaan, de bediening in Buitenveldert West kunnen verzorgen, waar dus nu de lijn 62 door het GVB is geschrapt. Een heel verhaal, maar juist voor mensen die slecht ter been zijn is een goede ontsluiting van belang. In Buitenveldert en delen van Amstelveen noord zijn de loopafstanden met 600 meter naar de halte lang. OLGA stelt u daarom voor om in het PVE de verplichting tot samenwerking in de lijnvoering op te nemen.</p>	<p>Van de concessiehouder wordt sowieso verwacht dat hij zijn aanbod afstemt op het OV-aanbod in de omliggende concessies.</p>
266	3.6.5	CXX	<p>Uitgangspunt hierbij is dat Wegbeheerders minimaal drie weken van tevoren bij de Concessiehouder aangeven dat er werkzaamheden plaatsvinden en welke impact deze werkzaamheden eventueel hebben op (de uitvoering van) de Dienstregeling.' Dit is erg weinig, zeker zonder zekerheid over een nieuw convenant. In de praktijk blijkt dat wegbeheerders (te) gemakkelijk omgaan met dergelijke situaties indien er niet voldoende druk op staat. Daarom is wat meer druk op de wegbeheerder wenselijk.</p>	<p>Op dit moment zijn wij met de wegbeheerders bezig met het afsluiten van een convenant. We zullen dit in de overleggen meenemen. Het nieuwe convenant zal bij het bestek worden toegevoegd.</p>
265	3.6.5	GVB	<p>In hoeverre verwacht u dat de concessiehouder in overleg gaat met aangrenzende vervoerders over de inrichting en uitvoering van eventuele omleidingen?</p>	<p>We verwachten dat concessiehouders hierover met elkaar in overleg treden, waarbij wij opmerken dat GVB op dit moment binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam de verantwoordelijkheid heeft om hier de regie op te voeren.</p>
267	3.6.5	Provincie Noord Holland	<p>(Omleidingen) dient ook rekening gehouden te worden met enkele grootschalige werken van de provincie zoals de vervanging van de brug over de Ringvaart bij Cruquius, de bouw van een nieuw viaduct over de Oude Haagseweg en de aanpassing van de kruising N232 - Amsterdamsebaan in Badhoevedorp.</p>	<p>De inschrijvers zullen inderdaad rekening moeten houden met dergelijke wegwerkzaamheden. Aan de andere kant is het ook aan de wegbeheerder om in vroegtijdig stadium in overleg te treden met de vervoerder om negatieve gevolgen van omleidingen voor zowel de wegbeheerder als vervoerder zo beperkt mogelijk te houden.</p>
273	4.	Adviescommissie Amsterdam	<p>Het PVE bepaalt dat de concessiehouder het ov aanbod dient af te stemmen op de capaciteit van de beschikbare infrastructuur waaronder busstations. Teneinde de concessiehouder hiertoe goed in staat te stellen is het van groot belang dat voorafgaand aan en gedurende de uitvoering van de concessie de capaciteit zorgvuldig gemonitord wordt. Uitkomsten van bijvoorbeeld de infratoets en beleidskeuzes op basis van het in ontwikkeling zijnde afwegingskader kunnen daarbij meegenomen worden. Ook de uitkomst van de monitoring kan gevolgen hebben voor de gewenste flexibiliteit van de concessiehouder. In de aanbestedingsstrategie heeft u aangekondigd dat Amsterdam gevraagd wordt een bushalte te creëren op de Stadhouderskade. Dit is in onderzoek; tegelijkertijd betekent dat niet dat de realisatie mogelijk is.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw opmerkingen. In de voorbereiding van de aanbesteding stellen wij wegbeheerders in de gelegenheid om eventuele beperkingen ten aanzien van het gebruik van de infrastructuur door het openbaar vervoer kenbaar te maken, zodat wij deze aan inschrijvers kunnen meegeven. Wij vragen daarbij wel aan wegbeheerders om terughoudend te zijn wat betreft eventuele beperkingen, teneinde de concessiehouder voldoende ruimte te kunnen bieden om zijn aanbod op de behoefte van reizigers af te stemmen. Wat betreft de bushalte op de Stadhouderskade: deze halte vloeit voort uit de uitspraak van de Regioraad dat er rechtstreekse verbindingen moeten blijven van Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn naar het centrum van Amsterdam. Wij gaan er vanuit dat het mogelijk zal zijn om deze verbindingen te kunnen bieden via voor reizigers logische routes en haltes.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

269	4.	Bereikbaarheid Amsterdam Zuid	In 'Bereikbaarheid Amsterdam Zuid' werken de Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat West Nederland Noord de komende jaren samen. Deze samenwerking is opgezet om gezamenlijk gesteld te staan voor het borgen van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam wanneer diverse, grote en minder grote, bouwprojecten in uitvoering gaan in het zuidelijk deel van Amsterdam. Zoals bijvoorbeeld de aanleg van Zuidasdok, de verbreding van A9 tussen Holendrecht en Badhoevedorp in het kader van Schiphol Amsterdam Almere (SAA), de Ombouw Amstelveenlijn en de reconstructie van de Boelelaan. Deze werkzaamheden in het zuidelijk deel van Amsterdam raken het concessiegebied van Amstelland Meerlanden, waar nu de aanbesteding voor voorbereid wordt. Enerzijds omdat deze bouwprojecten van invloed kunnen zijn op de beschikbaarheid van het wegennet voor het openbaar vervoer. En omdat het streven altijd is het openbaar vervoer zo min mogelijk te hinderen. Ook kunnen de werkzaamheden van invloed zijn op de reistijd van het openbaar vervoer. Anderzijds kan het bij hinder op de weg aantrekkelijk zijn voor projecten om extra vervoer in te kopen als het openbaar vervoer een interessant alternatief is voor bijvoorbeeld automobilisten.	Wij onderkennen de gevolgen van genoemde projecten voor de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018. Wij zullen informatie over deze projecten als achtergrondinformatie bij de aanbestedingsdocumenten voegen. Daarnaast hebben wij een aantal projecten in paragraaf 17.3 van het ontwerp Programma van Eisen als majeure ontwikkelingen benoemd die mogelijk tot aanpassing van de concessie kunnen leiden.
271	4.	NS	Aandacht voor mede gebruik door NS bussen van OV en HOV busbanen (gepland en ongepland) daar waar nodig, betekent ook dat toegankelijkheid geregeld moet zijn	Het is aan de betreffende wegbeheerder om toestemming te verlenen voor het gebruik van businfrastructuur door treinvervangende bussen. Uitgangspunt van de Stadsregio daarbij is dat het medegebruik van de businfrastructuur niet ten koste mag gaan van de doorstroming van de reguliere bussen.
272	4.	NS	Borgen van voldoende haltecapaciteit voor NS Bussen op Schiphol Plaza en de OV Busstations bij de NS Stations in de regio	Wij nemen uw opmerking mee bij de plannen voor de herinrichting van Schiphol Plaza zoals die thans worden voorbereid. De beschikbaarheid van voldoende haltecapaciteit is echter van meerdere factoren afhankelijk, zodat wij op dit punt geen garanties kunnen geven.
274	4.	Provincie Noord Holland	Binnen het verbindende netwerk vormen de R-netlijnen een belangrijk onderdeel. Bij de totstandkoming van de huidige R-netlijn 340 (Haarlem -Heemstede - Uithoorn) heeft de provincie een belangrijke rol gespeeld In welke haltes in Haarlem en Heemstede (dus buiten het concessiegebied Amstelland-Meerlanden) uiteindelijk konden worden gepromoveerd tot R-nethalte. Wij hebben daarna het voortouw genomen om de huidige R-nethaltes in Heemstede op te waarderen tot volwaardige R-nethaltes mci. DRIS-display, het toegankelijk maken van de haltes en het plaatsen van de benodigde fietsenstallingen. Naar verwachting zijn deze werkzaamheden v5ôr de zomer afgerond. Om misverstanden te voorkomen, verzoeken wij u expliciet in het PvE op te nemen dat alle bestaande R-nethaltes in Haarlem en Heemstede ook bediend moeten worden door de voorgestelde R-netlijnen van de nieuwe vervoerder.	Wij kunnen uw zorg bij deze wegnemen. Om desinvesteringen te voorkomen schrijven wij het gebruik van infrastructuur waarin de afgelopen jaren is geïnvesteerd, bijvoorbeeld in het kader van R-net, verplicht voor. Hier vallen in Haarlem en Heemstede ook de R-nethaltes onder.
270	4.	Qbuzz	De vervoerder krijgt in het PvE veel ruimte voor het zelf inrichten van het ontsluitende netwerk. Dit verleidt mogelijk tot wijzigingen in de routevoering. Hoe staat de Stadsregio tegenover het niet langer gebruiken van bestaande halteinfrastructuur en het anderzijds nodig hebben nieuwe (halte)infrastructuur?	Wij realiseren ons dat de ontwikkelruimte die wij de concessiehouder bieden ertoe kan leiden dat bepaalde (halte)infrastructuur niet meer gebruikt wordt. Om desinvesteringen te voorkomen schrijven wij het gebruik van infrastructuur waarin de afgelopen jaren is geïnvesteerd, bijvoorbeeld in het kader van R-net, verplicht voor. Voor de overige infrastructuur geldt dat wij inschrijvers vragen om bij hun voorstellen voor wijzigingen in het OV-aanbod in de nieuwe concessie aannemelijk te maken dat de meerwaarde voor reizigers opwegen tegen de eventuele kosten van aanpassingen aan de infrastructuur die voor deze wijzigingen noodzakelijk zijn. Inschrijvers dienen tevens aannemelijk te maken dat deze aanpassingen tijdig gerealiseerd kunnen worden; met andere woorden, zij mogen wat betreft de gestanddoening van hun aanbod geen voorbehoud maken wat betreft de realisatie van de aanpassingen aan de infrastructuur.
349	4.1	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	(indien werkzaamheden Kasteleinweg nog niet zijn afgerond december 2017) vervoerder wijzen op werkzaamheden, tot Kasteleinweg gereed is huidige route lijn 340 handhaven.	Wij zullen uw opmerking als aandachtspunt in de aanbestedingsdocumenten opnemen.
276	4.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Kaart bovenaan P 36: toevoegen nieuwe R-Net route via Burg. Rijnderslaan na ombouw A9 (gereed 2024).	Wij hebben de kaart aangepast.
278	4.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Figuur 5 pagina 36: Onder 'infra in onderzoek' staat de voormalige 2e HOV-as opgenomen, vanuit zowel Amsterdam als Amstelveen is in het recente verleden bestuurlijk reeds het standpunt ingenomen, dat infra-aanpassingen alleen op zeer kleine schaal onderzocht kunnen worden.	Wij zijn bekend met uw standpunt. Momenteel is nog geen besluit genomen over de Uithoornlijn. De exacte ambitie van de Stadsregio op de 2e OV-as hangt af van dit besluit. Ook bij een positief besluit over de Uithoornlijn zal de Stadsregio nog steeds de ambitie hebben om, al dan niet kleinschalig, verbeteringen door te voeren op deze as gezien de dan ook nog grote vervoerwaarde.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

275	4.2	Bereikbaarheid Amsterdam Zuid	Flexibiliteit voor de bouwprojecten om extra openbaar vervoer in het concessiegebied in te kopen indien dit bijdraagt aan de compensatie van de verkeershinder. In artikel 4.2 staat dat de Dagelijks Bestuur van het ROA opdracht kan geven aanvullend vervoer in te zetten en hiervoor subsidie kan verlenen aan de vervoerder. Wij zouden graag zien dat de procedure die hiervoor doorlopen moet worden, een veel kortere doorlooptijd heeft, zodat het voor projecten eenvoudiger wordt via de concessieverlener extra openbaar vervoer in te kopen (gelede bussen, intensivering dienstregeling e.d.). Nu wordt deze termijn van inkoop van extra openbaar vervoer gezien de lange proceduredtijd veelal niet gehaald door projecten. Dit is daarmee een risico voor het goed kunnen bedienen van de reiziger door de vervoerder. Graag gaan wij met u in overleg om te onderzoeken hoe deze procedure realistischer en praktischer kan worden ingericht. Uiteindelijk met als doel om de reiziger nog beter te bedienen.	Graag gaan wij in op uw verzoek. Wij merken al wel op dat de concessiehouder in ieder geval voldoende tijd moet krijgen om het aanvullende openbaar vervoer te organiseren (inzet materieel en personeel). Omdat de voorbereiding van projecten vaak ook een langere doorlooptijd kent, is het vooral belangrijk dat, wanneer mogelijk aanvullend openbaar vervoer ingezet moet worden, de concessiehouder en de Stadsregio tijdig betrokken worden bij de voorbereiding van deze projecten.
277	4.2	Lisserbroek	Lage brug HOV wordt gekozen als de brug er komt. In het ontwerp PvE staat op bladzijde 36 Figuur 5 als nieuw project de HOV Noordwijk-Schiphol genoemd. Op www.stadsregioamsterdam.nl staat in het nieuwsbericht HOV lage brug: 'kan de nieuwe wijken in Haarlemmermeer bereiken'. Voor Lisserbroek is dat vooralsnog, met deze mogelijke lage brug, niet het geval. De verbinding die dan mogelijk gaat ontstaan is te ver van de dorpskern en de nieuwbouw om reizigers uit Lisserbroek te bereiken. Een definitief besluit voor de komst van de nieuwe brug is nog niet gevallen en de komst van een brug voor HOV Noordwijk-Schiphol wordt door de dorpsraad van Lisserbroek niet toegejuicht, omdat de verkeersdruk bij de huidige brug daar niet mee wordt verminderd.	Indien er een HOV-brug komt tussen Lisse en Lisserbroek dan is de insteek van de Stadsregio dat er ook HOV van deze brug en bijbehorenden busbaan gebruik gaat maken. Het overgrote deel van Lisserbroek valt dan binnen de norm van 800 meter (hemelsbreed) van een nog nader te bepalen centrale halte en wordt daarmee goed met OV bedient.
280	4.4	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Infra-situatie haltes Schiphol Oost T-splitsing: er moet op deze T-splitsing in alle richtingen kunnen worden overgestapt	Die mogelijkheid is aanwezig. Voor een buslijn van Schiphol-Rijk naar Amstelveen is er een reservering voor haltes ter hoogte van de Brugstraat opgenomen. Bij gebruik van deze haltes kan voor start concessie gebruik worden gemaakt van deze reservering.
279	4.4	Hoofddorp	Wat zijn de doelstellingen voor verkeersveiligheid? Dit is vast voor gemotoriseerd verkeer, niet voor voetgangers. Het klinkt goed maar ik kan dit in alle redelijkheid niet altijd terugvinden. Dus wees aub meer specifiek anders is dit alleen maar ruis.	Bij de effecten van infrastructurele aanpassingen voor de verkeersveiligheid kijken wij naar de gevolgen voor alle typen weggebruikers, dus ook voor voetgangers.
417	4.4	Regioraadslid	Hoofdstuk 4 in het PvE (halte realisatie) is niet voldoende helder: het verzoek is om hierin efficiënt te werk te gaan, bijvoorbeeld als het gaat om design aanpassingen, en de vraag daarbij is wie hiervoor verantwoordelijk is.	Wij realiseren ons dat de ontwikkelruimte die wij de concessiehouder bieden ertoe kan leiden dat bepaalde (halte)infrastructuur niet meer gebruikt wordt. Om desinvesteringen te voorkomen schrijven wij het gebruik van infrastructuur waarin de afgelopen jaren is geïnvesteerd, bijvoorbeeld in het kader van R-net, verplicht voor. Voor de overige infrastructuur geldt dat wij inschrijvers vragen om bij hun voorstellen voor wijzigingen in het OV-aanbod in de nieuwe concessie aannemelijk te maken dat de meerwaarde voor reizigers opwegen tegen de eventuele kosten van aanpassingen aan de infrastructuur die voor deze wijzigingen noodzakelijk zijn. Inschrijvers dienen tevens aannemelijk te maken dat deze aanpassingen tijdig gerealiseerd kunnen worden; met andere woorden, zij mogen wat betreft de gestanddoening van hun aanbod geen voorbehoud maken wat betreft de realisatie van de aanpassingen aan de infrastructuur.
281	4.4.2	CNV	De Stadsregio zet sterk in op stiptheid en punctualiteit en regelmaatbeheersing. Er wordt een scala aan mogelijkheden genoemd om het te realiseren. Het faciliteren bestaat uit het bij elkaar brengen van betrokken partijen, zoals wegbeheerders en lokale (lokale) overheden. Meer niet. Zo zal het niet tot succes komen, de stadsregio kan niet volstaan met de lakens uitdelen, tegelijkertijd wetende hoe slecht de doorstroming nu is en wat de zeer bedenkelijke rol van wegbeheerders en lokale (lokale) overheden is. De stadsregio moet wegbeheerders en lokale (lokale) overheden opdragen om mee te werken aan betere doorstroming. Dat moet een dwingend karakter hebben, de betrokken partijen hebben reeds aangetoond daar behoefte aan te hebben.	Wij nemen kennis van uw opmerking. In de Investeringsagenda OV heeft de Stadsregio aangegeven welke infrastructurele maatregelen zij voor ogen heeft om de positie van het openbaar vervoer te versterken. Bij de uitvoering van de maatregelen blijven wij afhankelijk van de bereidheid van de wegbeheerders, veelal inliggende gemeenten, die hierin ook hun eigen afwegingen maken.
283	4.5	Adviescommissie AML (Amstelveen)	In het PvE wordt ook hoofdstuk over het 'convenant infra' beschreven. Dit convenant loopt af met ingang van de nieuwe concessie. Amstelveen/Uithoorn/Aalsmeer zijn in overleg met de Stadsregio over de wijze van prolongatie.	Het is onze intentie om het wegenconvenant met de inliggende gemeenten als bijlage bij de aanbestedingsstukken te voegen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

282	4.5	CXX	U geeft aan dat de Stadsregio voornemens is een convenant af te sluiten met wegbeheerders. Het heeft onze sterke voorkeur dat dit in het definitieve PvE vast staat en indien dit niet is vastgelegd dan is het belangrijk de risico's te duiden indien er geen convenant is. Als huidig vervoerder hebben wij gemerkt wat de impact is op het gedrag van wegbeheerders wanneer dit convenant wel is afgesloten. Daarnaast spreken wij ook de nadrukkelijke wens uit tot een convenant met de wegbeheerders van gemeente Amsterdam, Schiphol en Provincie Noord-Holland.	Het is onze intentie om het wegenconvenant met de inliggende gemeenten als bijlage bij de aanbestedingsstukken te voegen. Ook is het onze intentie om in ieder geval met de provincie Noord-Holland en mogelijk ook Schiphol een wegenconvenant af te sluiten, die in dat geval ook als bijlagen bij de aanbestedingsstukken zullen worden gevoegd. Het is tot op heden niet gelukt om een vergelijkbaar convenant met de gemeente Amsterdam af te sluiten.
284	4.5	Provincie Noord Holland	Wij wachten uw voorstel voor een convenant af. U zult begrijpen dat de beschikbaarheid van businfrastructuur niet 100 % kan zijn, vanwege de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de infrastructuur.	Het is onze intentie om het wegenconvenant met de provincie Noord-Holland als bijlage bij de aanbestedingsstukken te voegen.
285	5.1	CXX	In het PvE missen wij eisen ten aanzien van uitvoeringskwaliteit rondom wegwerkzaamheden. Met het oog op de grote bouwprojecten in de regio is het wenselijk om hier eisen over te formuleren.	Insteek bij het Programma van Eisen is dat de concessiehouder ook in geval van wegwerkzaamheden de dan geldende dienstregeling conform de eisen aan de uitvoeringskwaliteit uitvoert. Wel kunnen wij in geval van majeure ontwikkelingen de eisen aan de uitvoeringskwaliteit aanpassen als de specifieke omstandigheden daartoe aanleiding geven.
286	5.2.1	CXX	Ten aanzien van capaciteit zegt u dat alle reizigers op de halte mee moeten en dat er zitplaatsgarantie is buiten de spitsperiode. Hoe verhoudt zich dat ten opzichte van 5.2.3. Moeten we ook zitplaatsgarantie bieden als er een stremming bij NS is buiten de spits en er een onvoorzien extra aanbod is van reizigers? Hoe is dat in geval van evenementen? Wij verzoeken u om de uitzonderingen duidelijk te definiëren. Een mogelijkheid is het hanteren van de regel dat het niet kunnen voldoen aan de capaciteitsregel op een specifieke dienstregelingrit op één dag in de maand een incident is en niet hoeft te leiden tot extra inzet. Bij voortdurende twee maal per maand (of meer) dient een structurele oplossing te worden geboden.	In paragraaf 5.2.3 hebben we aangegeven dat bij een te voorziene extra vraag van reizigers, bijvoorbeeld in geval van evenementen, de bepalingen in paragraaf 5.2.1 gelden. Bij een redelijkerwijs niet te voorziene extra vraag van reizigers, zoals bij een onverwachte stremming bij NS, gelden de bepalingen in paragraaf 5.2.3. In paragraaf 5.2.4 wordt ingegaan op de situatie waarin sprake is van een structureel capaciteitstekort.
287	5.2.2	Qbuzz	Gezien de aard van de in 5.2.2 en 5.5.1 gestelde eisen, is het aanvullend op onze vraag hierboven, belangrijk een goed inzicht te hebben op wagenverkoop van losse kaartjes (niet verchipt) per lijn op ritniveau. Zonder dit inzicht ontstaat het risico op concurrentie op basis van een voorsprong op kennis en ervaring in het gebied, in plaats van op werkelijk geboden kwaliteit en capaciteit.	Wij nemen kennis van uw opmerking en zullen hier bij de samenstelling van het pakket met achtergrondinformatie rekening mee houden.
288	5.3	CXX	U wenst dat vervoerder aanstuurt op regelmaat. Door te sturen op regelmaat in plaats van op punctualiteit kunnen bepaalde aansluitingen - waar een reiziger op rekt - hierdoor mogelijk niet gerealiseerd worden. Daarom enkele vragen: <ul style="list-style-type: none"> • Hoe verhoudt zich dat tot aansluitgaranties van hoogfrequente lijnen op laagfrequente lijnen? • Hoe kijkt u aan tegen het mogelijk versnellen (te vroeg doorkomen) van een lijn om de regelmaat te verbeteren? • Hoe gaat u bij regelmaatbeheersing om met de prestatiemetingen en bijbehorende bonussen en malussen? 	De Stadsregio verwacht dat de eisen ten aanzien van regelmaatbeheersing bij hoogfrequente lijnen beter aansluiten bij de behoeften van grote groepen reizigers. Ook worden deze eisen ingegeven door capaciteitsbeperkingen van de beschikbare infrastructuur. De Stadsregio realiseert zich dat in specifieke situaties deze eisen nadelig voor een overstappende reiziger kunnen uitpakken, maar dit nadeel is vergelijkbaar met het nadeel dat een reiziger bij een vertraging van een hoogfrequente buslijn zou ondervinden. De Stadsregio realiseert zich ook dat de inzet van financiële sturingsinstrumenten afgestemd moet worden op de keuze voor regelmaatbeheersing bij hoogfrequente lijnen. In de aanbestedingsdocumenten is hier verder invulling aan gegeven.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

289	5.4	Schiphol	<p>Zoals in het concept PvE al is aangestipt zal de periode 2018-2018 op de luchthaven voor een belangrijk gedeelte in het teken staan van de aanpassingen van de OV-knoop en het Masterplan. Beiden zijn ingegeven vanuit de noodzaak tot uitbreidingen om de groei van de Luchthaven te accommoderen. Naar het zich nu laat aanzien zullen beide projecten een grote impact hebben op de beschikbaarheid en capaciteit van de aanwezige (Openbaar Vervoer) infrastructuur op het centrum van het luchthaventerrein. Wij zijn dan ook van mening dat de inzet van innovatieve technieken om de betrouwbaarheid en regelmaat beter te kunnen beheersen niet alleen wenselijk maar tevens noodzakelijk is. Deze wens vloeit ook voort uit de noodzaak om zo optimaal mogelijk om te kunnen gaan met de beschikbare schaarse Infrastructuur, als ook om de capaciteitsgevolgen van de nieuwe regelgeving op het gebied van Tunnelveiligheid op te kunnen vangen. Een verdere automatisering van het busvervoer is, gezien de ontwikkelingen in de Automotive sector, een reële mogelijkheid die benut moet worden. Zo biedt volgens ons een variant op de reeds bestaande techniek op het gebied van Cooperative Adaptive Cruise Control, reële kansen en mogelijkheden om punctualiteit en regelmaat te vergroten en daarmee het klantcomfort naar een hoger plan te tillen.</p> <p>Wij zouden graag de Stadsregio daarbij ondersteunen om het onderdeel innovatie/ICT verder uit te werken.</p> <p>Wij denken dat het daarom wenselijk en noodzakelijk is om de paragraaf over het innovatieve vermogen verder aan te scherpen en het bestek daartoe uit te breiden, om te zorgen dat de vereiste realisatie van dit onderdeel ook voldoende kan worden geborgd.</p>	In paragraaf 5.1.1 hebben wij aangegeven dat wij een beroep doen op het innovatieve vermogen van de concessiehouder, onder andere als het gaat om het verhogen van de stiptheid en regelmaat van het openbaar vervoer. Omdat de verantwoordelijkheid voor de betrouwbaarheid primair bij de concessiehouder ligt kiezen wij voor functionele eisen ten aanzien van dit kwaliteitsaspect in plaats van het voorschrijven van bepaalde oplossingsrichtingen. Zouden wij voor deze laatste optie kiezen dan zou dit betekenen dat wij ons mede verantwoordelijk maken voor de prestaties van de concessiehouder op het gebied van betrouwbaarheid.
291	5.4.3	CNV	Betrouwbare rijtijden. Trajecten waar trams en bussen gezamenlijk op rijden dienen voor alle tram- en buslijnen dezelfde rijtijden te hebben en dezelfde prioriteit in verkeersregelinstanties, dit om problemen te voorkomen. De stadsregio moet hier regelend in optreden.	Het waarborgen en verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt. In het kader daarvan bepleit de Stadsregio bij wegbeheerders om het openbaar vervoer prioriteit bij verkeersregelinstanties te geven.
290	5.4.3	CXX	Betrouwbare en reële rijtijden: per 1 mei 2016 worden ruim 6000 DRU toegevoegd aan de dienstregeling en ook in 2017 zullen er 1000 DRU worden toegevoegd vanwege toenemende rijtijden. Op basis van de huidige dienstregeling komen deze extra DRU's niet naar voren. In het kader van level playing field is het belangrijk dat potentiële inschrijvers gewezen worden op deze extra DRU's in de dienstregeling.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Wij zijn voornemens om informatie over de dienstregeling en vervoerplannen als bijlage bij het bestek op te nemen.
418	5.5	Regioraadslid	Rijtijden aanpassen op belangrijke netwerkpunten, vb. Badhoevedorp naar Schiphol. Geen goede aansluiting.	Belangrijk om te realiseren is dat het in de praktijk niet mogelijk is om op alle knooppunten binnen een netwerk goede aansluitingen te bieden. De keuze voor de ene aansluiting kan betekenen dat een andere niet mogelijk is. De inschrijvers moeten in het kader van een bij de inschrijving op te leveren aansluitschema een afweging maken welke aansluitingen zij wel of niet bieden. De kwaliteit van het aansluitschema en de onderliggende afwegingen speelt een rol bij de beoordeling van de inschrijvingen.
292	5.5.1	Adviescommissie AML	In het openbaar vervoer netwerk vervullen knooppunten een belangrijke rol. Op deze knooppunten kan worden overgestapt op verschillende soorten netwerken. Een aansluitgarantie is hierbij van essentieel belang voor alle modaliteiten en onafhankelijk van de betreffende vervoerder. Dus niet alleen bus/trein, maar ook bus/bus en bus vervoerder A/bus vervoerder B. Wij adviseren u om de vervoerder een aansluitschema te laten opstellen waarin hij aangeeft welke aansluitingen hij biedt.	Wij nemen uw advies mee bij de uitwerking van de gunningscriteria in het bestek.
296	5.5.2	CNV	Onzekerheid: Evenementen en calamiteiten, mits uiterlijk 24 uur van te voren gemeld moet er geleverd worden.....	De Stadsregio zoekt een vervoerder die flexibel en ondernemend genoeg is om op dergelijke onzekerheden in te spelen teneinde zo goed mogelijk aan de vraag van reizigers tegemoet te komen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

293	5.5.2	CXX	<p>U stelt hier: 'Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om al het treinvervangend vervoer gebruik van de vrije busbanen op en rond Schiphol te laten maken.' Wij zijn hier geen voorstander van om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De meeste voertuigen die treinvervangend vervoer verzorgen, zijn niet voorzien van KAR, waardoor er langere wachttijden voor stoplichten ontstaan - ook voor achterliggende lijnbussen. • Momenteel lopen we al aan tegen de grenzen van de capaciteit voor wat betreft beschikbare infrastructuur. Door meer vervoer over de busbaan toe te laten, zal vervoerder risico lopen op gebied van betrouwbaarheid en uitvoeringskwaliteit. <p>We adviseren daarom in ieder geval de vervoerder te consulteren alvorens een beslissing te nemen.</p>	<p>Wij delen uw zorg dat het gebruik van de vrije busbanen door treinvervangende bussen niet ten koste mag gaan van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer in het concessiegebied. Het is aan de betreffende wegbeheerder om al dan niet toestemming te verlenen voor het gebruik van businfrastructuur door treinvervangende bussen.</p>
294	5.5.2	NS	<p>In geval van geplande buitendienststellingen of ongeplande calamiteiten op het spoor is NS zoekend naar (meer) mogelijkheden om gebruik te kunnen maken van bestaande alternatieve OV-diensten. De buslijnen in deze concessie zijn daar potentieel uitermate geschikt voor. NS zou graag concessiehouder uitnodigen binnen de aanbesteding met ideeën te komen hoe en welke rol hij hierin kan spelen. Vervolgens kan in overleg tussen NS en aanbieder gesproken worden over de verdere invulling en randvoorwaarden van deze rol. NS denkt daarbij aan de volgende elementen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o tijdelijke (extra) capaciteit op relaties: Schiphol Plaza – Amsterdam-Zuid, Schiphol Plaza - Hoofddorp, Schiphol Plaza - Amsterdam Bijlmer Arena, Schiphol Plaza – Haarlem (voor zowel gepland als ongeplande situaties) o afspraken over hoe om te gaan met tarieven: mogelijkheden tot in- en uitchecken NS reizigers in regulier OV, treinreizigers op treintarief en/of op bustarief, abbonementhouders (zie ook paragraaf 8.2 in ontwerp PvE) o communicatie-aspecten richting reizigers <p>NS kan zich voorstellen dat een aantal elementen nadere toelichting en/of uitwerking behoeft. Uiteraard werkt NS daar graag aan mee. We realiseren ons dat de vraag om samenwerking bij verstoringen ook inzet en/of middelen vanuit NS zal vragen en een prikkel voor de potentiële concessiehouder om zich hiervoor in te zetten. Graag zijn we bereid hier verder het gesprek over aan te gaan.</p>	<p>Wij nemen uw advies mee bij de uitwerking van de gunningscriteria in het bestek. Gelet op de fase in de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure waarin wij ons thans bevinden, zijn wij terughoudend met het aangaan van gesprekken met derden over onderwerpen die de gunningscriteria voor de aanbesteding raken.</p>
297	5.5.3	FNV Streekvervoer	<p>Stakingen: FNV Streekvervoer dringt er nadrukkelijk op aan om dit artikel niet op te nemen in het PvE. Wij zien dit als uitholling van het stakingsrecht. Mocht u toch besluiten om dit artikel op te nemen in het PvE dan kunt u erop rekenen, dat wij in geval van stakingen scherp op toe zullen zien, dat eenieder gebruik kan maken van zijn stakingsrecht en dat we het laten verrichten van besmet werk tijdens stakingen hard zullen bestrijden.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw opmerking. De eis vloeit voort uit afspraken tussen de Stadsregio en Schiphol die zijn ingegeven door het belang van het Schipholnet voor Schipholmedewerkers.</p>
298	5.5.4	RAR	<p>In het Ontwerp PvE 2018 staat te lezen dat 'De Concessiehouder biedt een vergoedingsregeling aan voor reizigers die langer dan 30 minuten op hun vertrekhalte of een Overstaphalte moeten wachten, omdat de uitvoeringskwaliteit niet voldoet aan de in dit hoofdstuk gestelde eisen'.</p> <p>De RAR is van oordeel dat dit ook zou moeten gelden voor reizigers die >30 minuten wachten op OV-knooppunten</p>	<p>De OV-knooppunten vallen onder de definitie van een Overstaphalte. Daarmee wordt aan uw wens voldaan.</p>
300	5.6	Adviescommissie Amsterdam	<p>Het PvE vermeldt dat de concessiehouder bij evenementen in overleg treedt over een mogelijke vergoeding voor meerinzet. Deze passage wekt de indruk dat eendergelijke vergoeding door de organisator van het evenement beschikbaar is, hetgeen niet zonder meer het geval is. Amsterdam stelt in principe hiervoor geen vergoeding ter beschikking.</p>	<p>Wij zijn teleurgesteld in uw opstelling. Wij zouden graag zien dat één van de voorwaarden bij de vergunningverlening is dat de organisator in zijn vergunningaanvraag een vervoersbudget opneemt zodat de meerkosten niet per definitie voor rekening van de concessiehouder komen.</p>
299	5.6	CXX	<p>U stelt: 'Indien de Concessiehouder als gevolg van (grootschalige) evenementen die veel bezoekers trekken extra capaciteit moet inzetten, treedt hij in overleg met de organisatoren van deze evenementen over de vergoeding van de eventueel hieraan verbonden meerkosten.' Ervaring leert dat veel organisatoren geen budget hebben ingeruimd voor vervoer. Hoe dient vervoerder hier dan mee om te gaan? Tevens willen we adviseren dat het raadzaam is dat in de vergunning van een grootschalig evenement reeds een vervoersbudget moet worden opgenomen, om hiervoor benoemd probleem op voorhand te voorkomen.</p>	<p>Wanneer de organisator van een evenement niet bereid of in staat is om bij te dragen in de meerkosten, komen deze kosten voor rekening van de concessiehouder. Naar aanleiding van uw advies zullen wij er bij gemeenten op aandringen om uw suggestie over te nemen om in de vergunningaanvraag een vervoersbudget op te nemen als voorwaarde voor de vergunningverlening te stellen.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

301	6	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Materieel: 15 meter bussen zijn ongewenst omdat gebleken is, dat deze de infrastructuur danwel direct aangrenzende fysieke objecten/groen beschadigen. Wij spreken om dezelfde reden onze zorg uit omtrent gelede bussen met een dubbele achteras. Daarnaast vragen wij ons af of langere voertuigen (ook eventueel dubbelgeleed) per definitie langs alle haltes van het verbindend OV passen.	Wij zullen uw opmerking als aandachtspunt meegeven aan vervoerders die voornemens zijn op de aanbesteding van de concessie in te schrijven. Wij merken op dat de wegbeheerder kan aangeven welke restricties er gelden voor het gebruik van de infrastructuur door het openbaar vervoer.
302	6.1 en 11	Provincie Utrecht	Wij kunnen uit zowel hoofdstuk 6 als 11 niet opmaken of u een eis stelt voor de maximale leeftijd van het materieel. Is de concessiehouder bij start concessie verplicht is om nieuw materieel aan te bieden? Als die verplichting er niet is, is onduidelijk welke milieunormering u voorschrijft voor bestaand materieel. We verzoeken u deze op te nemen waarbij minimaal EEV wordt voorgeschreven voor bestaand materieel.	Het klopt dat het ontwerp Programma van Eisen nog geen eisen bevatte ten aanzien van de leeftijd van het materieel dat de concessiehouder mag inzetten. In het kader van zijn transitiepad naar zero emissie vervoer kan een inschrijver ervoor kiezen om tijdelijk bestaande bussen op buslijnen in te zetten. Voorwaarde daarbij is dat deze bussen minimaal aan de EEV norm voldoen.
303	6.2	RAR	Toevoegen 'voldoende ruimte voor bagage'	Deze eis is al in het Programma van Eisen opgenomen.
304	6.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Omdat op station Zuid de komende jaren veel gewerkt wordt en er nieuwe overstapsituaties ontstaan, zou er een 'host' vanuit de vervoerders moeten worden aangeboden die ondersteunt in de overstap. Voor ouderen zou dit ook fysieke ondersteuning cq meelopen kunnen betekenen.	Te zijner tijd zullen wij in het kader van de voorbereiding van de werkzaamheden op station Zuid aan de projectorganisatie en de betreffende vervoerders vragen met voorstellen te komen voor een goede informatievoorziening zodat reizigers ook tijdens de werkzaamheden hun weg op dit belangrijke OV-knooppunt kunnen vinden.
305	6.3	CNV	Toegankelijkheid is op papier geregeld, maar dient in de praktijk goed uitgewerkt te zijn. Daarom dienen consumenten- en patiëntenorganisaties betrokken te worden bij het opstellen van het bestek, zodat voorkomen wordt dat materieel wordt besteld met allerlei gemiste kansen voor toegankelijk openbaar vervoer voor ouderen en mensen met een beperking. In ieder geval moet een volledig vlakke en lage vloer over de gehele voertuiglengte verplicht worden gesteld.	Voorafgaand aan het opstellen van het ontwerp Programma van Eisen heeft overleg plaatsgevonden met een werkgroep vanuit de Reizigers Advies Raad waarin de door u genoemde doelgroepen vertegenwoordigd zijn. Tijdens dit overleg is ook het onderwerp toegankelijkheid aan bod gekomen, hetgeen heeft geresulteerd in de tekst zoals opgenomen in het ontwerp Programma van Eisen. Wij zijn dan ook van mening dat het aspect toegankelijkheid voldoende geborgd is.
306	6.3	CNV	Knielen. Het wordt de vervoerder verplicht om de voertuigen te laten knielen, tbv (t.b.v.) van een nagenoeg gelijkvloerse instap. Daarmee bemoeit de stadsregio zich te veel met details. Beter is het om voor te schrijven hoeveel het niveauverschil tussen de voertuigvloer en het halte perron mag zijn. De vervoerder moet aangemoedigd worden om dit te realiseren en moet daartoe ook middelen krijgen, zoals een budget en overlegmogelijkheden met een dwangclausule om in samenwerking met de wegbeheerder tot realisatie te komen. De stadsregio moet faciliteren er rekening mee houden dat het resultaat telt en dat er meerdere wegen naar Rome kunnen leiden. Verdergaande innovativiteit van de vervoerder moet beloond worden.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Wij hebben bewust voor operationele eisen ten aanzien van de toegankelijkheid gekozen, waaronder de eis ten aanzien van een automatische neiginstallatie, omdat de functionele eis die u voorstelt tot veel discussies kan leiden en daardoor onvoldoende goed te handhaven is waardoor de toegankelijkheid niet gewaarborgd kan worden.
307	6.3	CNV	Kleinschalig vervoer voor de sociale functie, levert toegankelijkheidsproblemen op. Een gewone personenauto of gewone kleine bus voldoet niet aan de zelfde toegankelijkheidseisen als de huidige grote bussen. Vervoer met kleine bussen, vereist dat de toegankelijkheidseisen gelijk zijn aan die van een grote bus, per slot van rekening betekent een ketenbenadering dat elke schakel van de keten een volwaardige schakel moet zijn.	Wij nemen kennis van uw opmerking. In de inleidende zin van paragraaf 6.3 stellen wij dat alle voertuigen toegankelijk dienen te zijn. Dit geldt zowel voor groot als klein materieel.
310	6.3.1	CXX	U vraagt hier 'Alle Nieuwe voertuigen van 12 meter en langer (=Groot materieel) zijn voorzien van een automatische neiginstallatie die standaard in gebruik is (dat wil zeggen, zonder tussenkomst van de chauffeur) en een werkende elektrisch bediende oprijplaat.' Wij verzoeken u deze eis te heroverwegen om de volgende redenen: <ul style="list-style-type: none"> • Het automatisch neigen van een voertuig wordt door reizigers niet als comfortabel ervaren • Neigen kost extra energie. Met name bij ZE-voertuigen kan dat kritisch worden voor wat betreft de actieradius. • Niet alle haltes zijn dusdanig vormgegeven dat automatisch neigen altijd goed gaat. Door neigen door de chauffeur – of in elk geval het kunnen overrulen van de neiging – kan de chauffeur schade aan de bus (en verstoring van de dienstuitvoering) voorkomen. • Ervaring leert dat elektrische oprijplaten momenteel nog veel storingen tonen. Met het oog op toegankelijkheid is het niet wenselijk. Om die reden adviseren wij een handbediende rolstoelplank. 	Wij nemen uw verzoek gedeeltelijk over. In de uiteindelijke versie van het Programma van Eisen wordt gesproken over een oprijplaat, waarmee de concessiehouder zelf het type oprijplaat kan kiezen. Wij handhaven de eis van een automatische neiginstallatie die standaard in gebruik is, maar hebben hieraan toegevoegd dat de chauffeur in specifieke situaties de neiging kan overrulen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

309	6.3.1	FNV Streekvervoer	<p>Toegankelijkheid: U eist dat alle nieuwe voertuigen, langer dan 12 meter, voorzien moeten zijn van een automatische neiginstallatie, die standaard in gebruik is zonder tussenkomst van de chauffeur. Wij begrijpen dat een 'knielende bus' de toegankelijkheid van de bus kan bevorderen, maar wijzen u op de negatieve gevolgen voor de chauffeur. Door het knielen/kantelen van de bus krijgt de chauffeur ieder keer bij het halteren van de bus en dat gedurende zijn hele dienst, te maken met een scheve werkplek, wat op lange termijn zal leiden tot het ontstaan van beroepsziektes.</p> <p>Graag wijzen wij u op alternatieven om de toegankelijkheid van de bus te verbeteren. Opties zijn onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een forse uitbreiding van het aantal verhoogde haltes; • frequenter en beter onderhoud om het verzakken van deze haltes te voorkomen; • haltes bouwen, van die het 'haltedeel' vast zit aan het trottoir, waardoor verzakking vermindert en bij verzakking geen hoogte verschil tussen halte en trottoir ontstaat. <p>Wij roepen u dringend op om versneld deze wijzigingen in de infrastructuur aan te laten brengen en de bestaande 'verzakte haltes' versneld te laten ophogen, zodat het knielen van de bus tot een minimum beperkt kan worden.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw opmerking, maar handhaven de eis ten aanzien van de automatische neiginstallatie. Reden is dat de alternatieve oplossingen die u voorstelt ingrijpend en kostbaar zijn, terwijl deze oplossingen de toegankelijkheid van het openbaar vervoer niet volledig waarborgen. U geeft zelf in uw reactie ook aan dat de voorgestelde oplossingen ertoe leiden dat het knielen van de bus tot een minimum beperkt kan worden, maar dat knielen in specifieke situaties nog steeds noodzakelijk blijft.</p>
312	6.3.1	Oogvereniging Regio Amsterdam	<p>Wij missen in het PVE dat er in de bus een duidelijk herkenbare zitplaats aanwezig is voor mensen met een beperking, bij voorkeur dicht bij de voordeur en bij de chauffeur. Ook wordt nergens melding gemaakt dat de haltes digitaal omgeroepen dienen te worden. nog altijd heeft een blinde of slechtziende reiziger niet dezelfde informatie dan anderen. Hij of zij mist de informatie die in de bus op de monitor wordt getoond. Er zijn apps in ontwikkeling om deze informatie ook via smart of Iphone toegankelijk te krijgen. Wij pleiten er voor op te nemen dat de apparatuur in de bus deze app toepassing mogelijk maakt en de vervoerder hieraan alle medewerking geeft.</p>	<p>Aan inschrijvers zal worden gevraagd om in hun materieelplan aan te geven welke maatregelen zij in de voertuigen treffen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te waarborgen. Dit kan bijvoorbeeld het bieden van een duidelijk herkenbare zitplaats zijn. De kwaliteit van het materieelplan maakt onderdeel uit van de beoordeling van de inschrijvingen.</p> <p>In paragraaf 7.4.1 is opgenomen dat alle voertuigen voorzien moeten zijn van een automatisch auditief halteafroepsysteem.</p> <p>Uw verzoek dat de informatie op de displays in voertuigen ook beschikbaar is voor een app toepassing zullen wij als aandachtspunt meegeven aan vervoerders die voornemens zijn op de aanbesteding van de concessie in te schrijven.</p>
308	6.3.1	Overleg Lichamelijk Gehandicapten Amstelland	<p>Niet alleen toegankelijk, maar ook bruikbaar openbaar vervoer. Op een aantal punten in het PVE wordt aandacht gevraagd voor mensen met een beperking. Bijvoorbeeld bij het materieel dat de concessiehouder moet rijden. En ook van het personeel wordt gevraagd dat men mensen met een beperking de nodige aandacht geeft. Waar OLGA expliciet aandacht voor vraagt is dat de concessiehouder bij de aansluiting van buslijnen en de plekken waar dat plaats heeft, rekening houdt met mensen met een beperking. Bijvoorbeeld dat ze voor de belangrijkste overstap relaties tussen buslijnen, op dezelfde halte kunnen blijven wachten, of dat de aantakende bus zonder obstakels te bereiken is. OLGA stelt u voor om het vorenstaande als een verplichting in het PVE op te nemen.</p>	<p>De concessiehouder heeft er zelf belang bij dat reizigers makkelijk kunnen overstappen omdat het OV hierdoor aantrekkelijker wordt. Binnen de randvoorwaarden die volgen uit de inrichting van haltes en knooppunten heeft de concessiehouder ook invloed op de kwaliteit van de overstap, bijvoorbeeld door de keuzes wat betreft de plek waar bussen halteren. De inrichting van haltes en knooppunten zelf is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder en niet van de concessiehouder. De concessiehouder kan wel met voorstellen komen voor aanpassingen van haltes en knooppunten.</p>
311	6.3.1	Provincie Noord Holland	<p>Er dient aangegeven te worden dat de voertuigen die rijden over het kerntraject van de voormalige Zuld tangent geschikt moeten zijn om haltes van 30 cm. hoogte te kunnen bedienen. De standaard-haftehoogte van 18 cm. is op het kerntraject niet beschikbaar.</p>	<p>Wij zullen uw opmerking meegeven aan vervoerders die voornemens zijn op de aanbesteding van de concessie in te schrijven.</p>
313	6.3.2	RAR	<p>"rolstoelplek mag gebruikt worden voor bagage e.d., deze vrij te maken voor een eventuele rolstoelgebruiker"</p> <p>De RAR zou het liefst een tweede multifunctionele ruimte zien, waar reizigers hun bagage, kinderwagens enz. kwijt kunnen (desnoods ook door een rolstoel te gebruiken).</p> <p>Reizigers naar Schiphol hebben vaak bagage bij zich. Juist zou het in deze concessie goed zijn als hier bij de inrichting van de bussen rekening mee wordt gehouden.</p>	<p>Wij nemen uw verzoek niet over om een tweede multifunctionele ruimte verplicht te stellen. Wij laten het aan de inschrijvers over om hierin hun eigen afweging te maken en nemen hun voorstellen mee bij de beoordeling van de inschrijvingen.</p> <p>Een uitzondering zijn de voertuigen die op Schipholnet worden ingezet. Deze moeten wel voorzien zijn van extra bagageruimte.</p>
314	6.4	GVB	<p>In de concessie Amsterdam zijn allerlei technologische innovaties met betrekking tot verkeerslicht beïnvloeding gaande. Hoe borgt u dat de toekomstige concessiehouder Amstelland-Meerlanden meewerkt aan nieuwe technologieën, dan wel over te laten gaan op een nieuwe technologie?</p>	<p>Zoals in paragraaf 5.1.1 is aangegeven doen wij een beroep op het innovatieve vermogen van de concessiehouder. In dat kader noemen wij het gebruik van nieuwe (informatie) technologieën om de uitvoeringskwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. De door u genoemde technologische innovaties met betrekking tot verkeerslicht beïnvloeding vallen hier in principe onder. In paragraaf 6.4 hebben wij dit explicieter aangegeven.</p>
315	6.4	Provincie Noord Holland	<p>Wij zouden graag de volgende tekst toegevoegd zien: "Gezien de ontwikkeling van nieuwe technologieën zoals in paragraaf 5.1 beschreven, verzoeken we de concessiehouder rekening te houden met en eventueel mee te werken aan de ontwikkeling van nieuwe technologieën om voorrang te verlenen aan voertuigen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld met WiFi-p protocol."</p>	<p>Wij hebben uw tekstvoorstel overgenomen in het Programma van Eisen.</p>

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

316	6.5	Oogvereniging Regio Amsterdam	Voor mensen met een visuele beperking is het van belang dat de chipkaart apparatuur voor het in- en uitchecken in iedere bus op de zelfde plek zit. Dit vanwege de vindbaarheid. Graag dit in het programma van eisen opnemen. Ook is het van belang dat de apparatuur een herkenbaar en goed hoorbaar signaal geeft.	Wij zullen uw opmerking m.b.t. de locatie van kaartlezers als aandachtspunt meegeven aan inschrijvers en dit meenemen bij de beoordeling van de toegankelijkheid van de in te zetten voertuigen. Voor de herkenbaarheid en hoorbaarheid van het signaal zijn de landelijke afspraken het uitgangspunt.
318	6.6	Adviescommissie AML (Amstelveen)	(t.b.v. AM breed) Is productformule Schipholnet bekend vóór de implementatiefase?	De uitkomst van het onderzoek naar de meerwaarde van een aparte productformule voor Schiphol Snetnet zullen wij verwerken in de aanbestedingsdocumenten.
317	6.6	CXX	U geeft aan dat u in overleg met Schiphol de toegevoegde waarde van Schiphol Snetnet gaat onderzoeken. Stelt u dit onderzoek beschikbaar bij het PVE?	De uitkomst van het onderzoek naar de meerwaarde van een aparte productformule voor Schiphol Snetnet zullen wij verwerken in de aanbestedingsdocumenten.
419	6.6	Regioraadslid (zelfde als CNV)	R-Net formule heeft ook een keerzijde, namelijk bij de inzet van materieel heb je meer bussen nodig omdat de bussen niet inwisselbaar zijn. R-Net bussen blijven altijd rijden, ook in daluren wanneer ze erg leeg zijn. R-Net heeft wel eigen busbanen, maar bij stoplichten geen voorrang. Kost veel geld, gaat ten koste van fijnmazig vervoer.	Gelet op het grote aantal bussen dat nodig is voor de uitvoering van de verschillende onderdelen van het OV-netwerk verwachten wij niet dat het hanteren van verschillende productformules in deze concessie tot een minder efficiënte inzet van materieel zal leiden. Daarbij geldt dat de productformules bijdragen aan de herkenbaarheid van het OV voor de reiziger.
320	6.7	CNV	Voor een reiziger moet aan het voertuig duidelijk zijn met welke vervoerder hij reist. Dit voorkomt ook mogelijke discussie met de bestuurder over het wel of niet geldig zijn van bepaalde vervoerbewijzen. Daarom dient de naam van de vervoerder zowel op de voorzijde als op de rechterzijde van het voertuig zichtbaar te zijn. Ook indien reclame op de voertuigen wordt aangebracht.	Om ervoor te zorgen dat reizigers hun bus snel kunnen vinden, vinden wij het belangrijk dat in ieder geval het lijnnummer en de eindbestemming van de bus makkelijk vindbaar is. Dit wordt in paragraaf 7.4.2 geëist. De concessiehouder mag zelf een afweging maken of hij ook zijn naam op de buitenzijde van de bussen aanbrengt, tenzij vanuit productformules hieraan beperkingen worden gesteld.
319	6.7	Oogvereniging Regio Amsterdam	Er staat voorgeschreven: De locaties van de deuren van de (taxi-) voertuigen en van de eventuele knoppen om deze deuren te bedienen duidelijk herkenbaar blijven. Voor zeer slecht zienden is het essentieel dat deuren vrijgehouden worden van reclame. Graag deze aanvulling.	Wij nemen uw verzoek niet over. Wij willen het aanbrengen van reclame op deuren niet zonder meer uitsluiten. Voorwaarde is wel dat de deuren niet volledig van glas zijn en dat locaties van deuren duidelijk herkenbaar blijven.
321	6.8	CXX	U geeft aan dat de concessiehouder ontheffing kan krijgen. Dit is geen zekerheid. Concessiehouder kan er daardoor niet met zekerheid vanuit gaan of hij bepaald materieel wel kan inzetten. Wij vragen u daarom om op voorhand eisen te stellen aan dergelijk materieel, zodat vervoerder hier rekening mee kan houden in zijn bieding.	Wij nemen uw zorg mee bij de uitwerking van de mogelijkheid tot ontheffing in de aanbestedingsdocumenten.
322	7.	Amsterdam Marketing	Organiseer veldwaarnemingen (zoals eerdere 'safari's') bij belangrijke OV knooppunten in de Amstelland-Meerlanden concessie welke tot doel heeft om met een blik van een (buitenlandse) bezoeker te kijken naar de aanwezige OV informatievoorziening: is de bezoeker in staat om bij het uitstappen de weg te vinden?	Wij nemen uw suggestie mee in het kader van de verdere verbetering van OV-knooppunten. Wij merken daarbij op dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor aanpassing van de inrichting van deze knooppunten.
323	7.	Amsterdam Marketing	Meertalige informatievoorziening naar de consument, in ieder geval in het Engels in alle vormen, inclusief informatieschermen. Bezoekers worden veelvuldig geconfronteerd met slechts Nederlandstalige informatievoorziening. Om het gebruik van het Openbaar Vervoer te stimuleren zou het streven moeten zijn om tot een meertalige informatievoorziening te komen vóór (oriëntatiefase) op internet, en tijdens bezoek (in de bus; op de schermen en via het omroepsysteem; in de bushaltes).	Wij delen uw standpunt dat meertalige informatievoorziening van meerwaarde kan zijn. Gelet op het kostenverhogende effect dat hiervan uitgaat, schrijven wij dit niet voor. Inschrijvers hebben evenwel de ruimte om dit aan te bieden wanneer zij denken dat zij hierdoor meer buitenlandse reizigers zullen trekken en zo hun opbrengsten kunnen verhogen.
324	7.1	RAR	Vaak is een Rit met het Openbaar Vervoer in veel gevallen slechts een onderdeel van de reis die een reiziger maakt, De RAR zou daarom een inspanningsverplichting van de Concessiehouder willen zien ten aanzien van het verbeteren van het ketenvervoer, met name het gebruik van de fiets en ook de trein.	Uw wens sluit aan bij onze ambitie om de concessiehouder nadrukkelijker een rol te laten vervullen als ketenregisseur (zie paragraaf 2.3.2).
325	7.2	RAR	Om de toeristen beter van OV informatie te voorzien wordt van de Concessiehouder een inspanningsverplichting verwacht in samenwerking met de overige vervoerders binnen de Stadsregio Amsterdam een betere relatie tussen de verschillende Websites van de vervoerders te realiseren.	Wij zien uw advies als een mogelijke invulling van de rol van ketenregisseur door de concessiehouder. Om dit duidelijk te maken hebben wij in het Programma van Eisen een extra bepaling opgenomen waaruit dit blijkt.
326	7.2	RAR	De Concessiehouder beschrijft zijn ideeën over vormgeving en inhoud van reisinformatie en de kanalen die hij voor de verspreiding van deze informatie in zal zetten in een Reisinformatieplan dat hij voor advies aan de Reizigers Advies Raad voorlegt.	Wij constateren dat dit advies overeenkomt met de tekst zoals opgenomen in paragraaf 7.1 van het ontwerp Programma van Eisen.
327	7.2.1 (5.1.1)	Oogvereniging Regio Amsterdam	Wij missen in het PVE, dat informatie ook voor mensen met een visuele beperking toegankelijk gemaakt dient te worden. Bijvoorbeeld via braille uitgaven, groot letter, of digitale beschikbaarheid. De website van de vervoerder dient aan de (europese) toegankelijkheid criteria(voor mensen met een beperking) te voldoen.	Op pagina 47 van het ontwerp Programma van Eisen hebben wij opgenomen dat alle informatie toegankelijk moet zijn voor mensen die slecht(er) kunnen zien.
330	7.2.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Aangeven dat er nu op busstation Amstelveen een verkooppunt is, te weten 'Breaxx'. In 8.4 staat naar onze mening nog niet concreet genoeg opgenomen dat de winnende vervoerder deze faciliteit moet prolongeren.	Breaxx is een productformule van de huidige concessiehouder. Dit beperkt onze mogelijkheden om continuering van deze productformule voor te schrijven, vanwege de afspraken die hierover met de huidige concessiehouder moeten worden gemaakt. Met het eisen van een informatiepunt op busstation Amstelveen is continuering van een verkoop- en informatievoorziening voor reizigers in ieder geval gewaarborgd.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

329	7.2.2	CXX	Concessiehouder dient in ieder geval op Amstelveen busstation en op Hoofddorp een bemand informatiepunt in te richten. Wordt de ruimte voor service/informatiepunten door de Stadsregio beschikbaar gesteld tegen vooraf vastgesteld tarief of dient de vervoerder dit zelf te organiseren? In hoeverre is er op Hoofddorp sprake van een OV Servicepunt i.s.m NS?	De concessiehouder dient zelf geschikte ruimtes voor de informatiepunten te vinden. De locatie van het informatiepunt in Hoofddorp hebben wij in het ontwerp Programma van Eisen niet nader gespecificeerd, omdat wij de concessiehouder de ruimte willen bieden om zelf een locatie te kiezen die voor veel reizigers aantrekkelijk is.
328	7.2.2	GVB	In artikel 7.2.2 stelt u eisen aan het bedienen van een tweetal informatiepunten. Hoe borgt u dat de nieuwe concessiehouder betrokken wordt bij de invulling van de behoefte van de reizigers op een gezamenlijk informatiepunten op belangrijke vervoersknooppunten zoals Station Zuid in Amsterdam?	De in het ontwerp Programma van Eisen genoemde informatiepunten liggen binnen het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Voor informatiepunten buiten het concessiegebied geldt dat deze onder verantwoordelijkheid van de desbetreffende concessiehouder vallen. Wel kunnen concessiehouders, bijvoorbeeld binnen het OV Marketingbureau, onderling nadere afspraken maken ten aanzien van deze informatiepunten.
331	7.2.2	Oogvereniging Regio Amsterdam	Wij gaan er vanuit dat service medewerkers op de informatiepunten, mensen met een (visuele) beperking, ondersteuning kunnen bieden bij het invullen van formulieren die voor de OV chipkaart en andere zaken nodig zijn. Wij pleiten er voor dit expliciet in het PVE op te nemen.	Wij gaan hier ook vanuit, maar hebben in het Programma van Eisen een extra bepaling opgenomen waaruit dit blijkt.
332	7.2.2.	FNV Streekvervoer	Informatiepunten: FNV Streekvervoer pleit voor uitbreiding van vaste verkoop en informatiepunten onder de volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> • Vaste locaties eigendom of gehuurd door de concessieverlener; • Goede inbraakbeveiliging en cameratoezicht; • Voorzien van sanitair; • Bemand door gekwalificeerd personeel in dienst van de concessiehouder; • Een vaste locatie voor het infopunt lijn 197 op Schiphol heeft onze prioriteit. 	Wij nemen uw verzoek niet over. Wij verwachten dat de meerwaarde van extra verkoop- en informatiepunten voor reizigers niet opwegen tegen de meerkosten. Met betrekking tot een eventueel bemand informatiepunt op Schiphol Plaza merken wij op dat de gesprekken hierover in volle gang zijn. Ingeval deze gesprekken uitmonden in concrete afspraken gaat de Stadsregio er vanuit dat de concessiehouder Amstelland-Meerlanden zijn bijdrage levert als het gaat om de bemensing van dit informatiepunt.
333	7.3	NS	Voor zover al niet geborgd, graag de mogelijkheid open hebben om actuele reisinformatie tussen NS en concessiehouder onderling (online) te kunnen delen	Actuele informatie over vertrektijden van bussen is in principe via de NDOV-loketten op te vragen. Wij gaan er vanuit dat NS vergelijkbare informatie (via de NDOV-loketten) aan de concessiehouder beschikbaar stelt.
334	7.4.1	CXX	In het concept PVE geeft u aan dat de reisinformatie op de displays in de voertuigen moet voldoen aan de landelijke standaard en dat de concessiehouder de displays enkel gebruikt voor het tonen van actuele reisinformatie en andere relevante informatie over OV in het concessiegebied. Ten aanzien van voornoemde hebben wij de volgende opmerkingen/vragen: <ul style="list-style-type: none"> • Definieer in het PVE wat de landelijke standaard is • Door de huidige formulering wordt overige relevante reisinformatie (Bijvoorbeeld aansluitende concessiegebieden/deeltaxi) uitgesloten. Is dat wenselijk? • In de huidige concessie wordt in overleg met de Stadsregio informatie getoond die niet OV-gerelateerd is, maar van belang voor de regio (events) of gerelateerd is aan MVO. Is het de bedoeling dat dit in de nieuwe concessie niet meer gebeurt? 	De landelijke standaard zal te zijner tijd als bijlage bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd worden. De eis met betrekking tot het tonen van niet OV-gerelateerde informatie op de displays hebben wij aangepast en in lijn gebracht met de bepalingen zoals die op dit moment in onze andere (streek)concessies gelden.
335	7.5	CXX	Bekendmaking van wijziging dienstregeling ligt nu qua media-inzet behoorlijk vast. Wij adviseren u hier de concessiehouder meer vrijheid te geven, zeker met het oog op toenemende penetratie van mobiel gebruik en een afname van print media.	Wij hebben uw verzoek overgenomen. In de uiteindelijke versie van het Programma van Eisen is aangegeven dat de concessiehouder in zijn reisinformatieplan moet aangeven welke informatiekanaal hij inzet om een nieuwe dienstregeling onder de aandacht van inwoners en bezoekers van het concessiegebied te brengen.
336	8.	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Meewerken aan interoperabele wegwerpenipkaarten (1-uurs/2-uurskaarten Amsterdam ook geldig in streekvervoer).	In paragraaf 8.4 van het ontwerp Programma van Eisen is al de eis opgenomen dat de concessiehouder in het voertuig een interoperabele wegwerp-chipkaart moet verkopen.
338	8.	Inspreker Regioraad 15 maart 2016	Overstappen op lijn 145 betekent 2 losse kaartje, in totaal 7 euro voor enkele reis, is duur.	In paragraaf 8.4 van het ontwerp Programma van Eisen is de eis opgenomen dat de concessiehouder in het voertuig een interoperabele wegwerp-chipkaart moet verkopen. De Stadsregio is voornemens om ook met andere concessiehouders die in opdracht van de Stadsregio openbaar vervoer verzorgen afspraken te maken over het accepteren en verkopen van interoperabele wegwerp-chipkaarten.
339	8.	Provincie Utrecht	We vinden de aandacht voor grensoverschrijdende reizigers te weinig verplichtend. Op dit moment zijn de Utrechtse sterabonnementen ook geldig in de concessie Amstelland Meerlanden. We stellen voor een algemene bepaling op te nemen zoals "concessiehouder accepteert alle chipkaartproposities van aangrenzende concessiehouders".	In paragraaf 8.2 van het ontwerp Programma van Eisen hebben wij aangegeven dat de concessiehouder afspraken tussen concessieverleners wat betreft het accepteren van elkaars vervoerbewijzen dient te respecteren. Wij zijn namelijk van mening dat concessieverleners hierover eerst overeenstemming moeten hebben voordat een concessiehouder hiertoe verplicht kan worden.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

340	8.	Provincie Utrecht	Iets op nemen over voorkomen van dubbel opstaptarief bij overstappen over de concessiegrens; met name bij regionale producten gaat dit namelijk niet automatisch goed.	Het voorkomen van het in rekening brengen van een dubbel opstaptarief is in principe in het Landelijk Tarievenkader geborgd. Het opnemen van een vergelijkbare bepaling in het Programma van Eisen zal de door u aangestipte problemen niet oplossen. Beter is het dat betrokken concessieverleners en concessiehouders in voorkomende gevallen nagaan waardoor deze problemen veroorzaakt worden en hoe deze kunnen worden opgelost.
337	8.	RAR	De Stadsregio Amsterdam zou eisen moeten stellen in het PvE 2018 om interoperabele chipkaarten te gebruiken voor overstap op andere vervoerders. De reiziger heeft behoefte aan integratie van kaartsoorten en tarieven.	Paragraaf 8.2 en paragraaf 8.4 van het ontwerp Programma van Eisen bevatten eisen ten aanzien van het accepteren en verkopen van interoperabele chipkaarten en abonnementen.
343	8.1	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Tarieven: vervoerder wijzen op aantrekkelijker maken van tarieven op langere afstand door hoger instaptarief en lager kilometertarief	Wij nemen uw suggestie niet over. Reden is dat de hoogte van het opstaptarief landelijk bepaald wordt, waardoor de concessiehouder niet de mogelijkheid heeft om het opstaptarief te verhogen.
345	8.1	Amsterdam Marketing	Streef ernaar om het contactloos betalen met debetcards, creditcards en smartphones mogelijk te maken. Dit is nu nog een grote drempel voor bezoekers.	Wij delen uw beeld dat de introductie van nieuwe betaalsystemen de drempel voor bezoekers van de regio om met het openbaar vervoer te reizen kan verlagen. Om die reden hebben wij in de laatste alinea van paragraaf 8.1 opgenomen dat de concessiehouder een actieve rol bij de ontwikkeling van dergelijke betaalsystemen moet vervullen.
344	8.1	CNV	OV-chipkaart. De vervoerder moet aangemoedigd worden / de gelegenheid krijgen voor innovaties in het ritprijsbetaalsysteem. Echte innovatie is niet de kaartdrager. Het moet mogelijk worden om anoniem kortingen voor vaste klanten te krijgen. De benadering van de vaste klant moet niet persoonsgebonden zijn, een pasfoto moet niet meer op de kaart vereist zijn, vaste klanten hebben altijd meer kaarten dan zij strikt nodig hebben en hebben een relatie met de aanbieder via hun factuur, zij betalen alles dat er met hun kaarten gereisd wordt. Uiteindelijk verloopt de reis daardoor sneller en punctueel, er is minder oponthoud door uitchecken en losse kaartverkoop.	Wij nemen uw suggestie niet over. Wel merken wij op dat de introductie van nieuwe betaalsystemen het betaalgemak voor reizigers kan vergroten en mogelijk het in- en uitstapproces kan versnellen wanneer de wagenverkoop hierdoor afneemt. Daarnaast bieden wij de concessiehouder de ruimte om vaste reizigers te belonen voor hun loyaliteit door het bieden van kortingen of andere acties. Wij zien dit echter als onderdeel van de ontwikkelruimte van de concessiehouder; dit in relatie tot zijn opbrengstverantwoordelijkheid.
342	8.1	CXX	De omschrijving ten aanzien van inzet van nieuwe betaalsystemen is nu niet volledig duidelijk omschreven. Wij stellen voor dat de concessiehouder dient aan te sluiten bij de uitgangspunten van de Coöperatie OV betalen. Dit voorkomt bovendien onrealistische biedingen op het gebied van implementatie van betaalwijzen, waarover andere brancheafspraken zijn gemaakt.	Wij nemen uw suggestie over en zullen dit in de aanbestedingdocumenten verder uitwerken.
341	8.1	OV Bureau Groningen Drenthe	Er wordt geen uitspraak gedaan over de vraag wie nieuwe betaalsystemen gaat betalen. Jullie of de vervoerder. "actieve rol" suggereert dat jullie bekostigen. Kan een groot punt zijn als jij het er in wilt hebben en zij jullie willen plukken.	Wij kiezen ervoor om in onze Programma's van Eisen geen financiële afspraken tussen de Stadsregio en de concessiehouder op te nemen. Dat is de reden dat het ontwerp Programma van Eisen geen bepaling bevat over de bekostiging van een nieuw betaalsysteem. Ons uitgangspunt is dat de ontwikkeling en introductie van een nieuw betaalsysteem voor rekening en risico van de concessiehouder is.
347	8.2	Adviescommissie AML	Met betrekking tot het differentiëren van tarieven adviseren wij om de vervoerder niet toe te staan of te verplichten om aparte spits- en of R-net tarieven in te voeren.	Wij nemen uw advies niet over. Zoals in het ontwerp Programma van Eisen is aangegeven biedt de door de Regioraad vastgestelde Tariefverordening ruimte voor tariefdifferentiatie. Hier is indertijd bij de herziening van de Tariefverordening bewust voor gekozen en de ervaringen in andere concessiegebieden zijn positief. Wij zien dan ook geen reden om de tariefvrijheid van de concessiehouder van de concessie Amstelland-Meerlanden 2018 op dit punt te beperken.
348	8.2	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Een gemiddelde prijsstijging over alle vervoer is toegestaan, wij adviseren de Stadsregio een passage op te nemen dat geen aparte spits- en/of R-Net tarieven mogen worden ingevoerd.	
350	8.2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Een gemiddelde prijsstijging over alle vervoer is toegestaan, wij adviseren de Stadsregio een passage op te nemen dat geen aparte spits- en/of R-Net tarieven mogen worden ingevoerd.	Zie ons antwoord op reactie 348.
351	8.2	CXX	Indien er sprake is van wijziging of vervanging van interoperabele abonnementen, dienen ook de concessiehouder van Provincie Noord-Holland en Almere geraadpleegd te worden. Wij stellen voor dit toe te voegen in het PvE.	In paragraaf 8.2 van het ontwerp Programma van Eisen hebben wij aangegeven dat de concessiehouder de te hanteren tarieven met de concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden dient af te stemmen. Tevens is aangegeven dat hij afspraken tussen concessieverleners wat betreft het accepteren van elkaars vervoerbewijzen dient te respecteren. Wij verwachten dat uw punt daarmee voldoende is geborgd.
346	8.2	Gemeente Haarlem	De diverse OV-concessies brengen verschillende tarieven in kaart. Voor de gebruiksvriendelijkheid bepleiten wij uniformiteit.	In paragraaf 8.2 van het ontwerp Programma van Eisen hebben wij aangegeven dat de concessiehouder afspraken tussen concessieverleners wat betreft het accepteren van elkaars vervoerbewijzen dient te respecteren. Zelf voeren wij met enige regelmaat overleg over dit onderwerp met aangrenzende concessieverlener, waaronder de provincie Noord-Holland.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

353	8.3	CXX	Ten aanzien van het JAS hebben wij een tweetal opmerkingen: <ul style="list-style-type: none"> • In de huidige situatie is JAS niet meer geldig op buslijnen van en naar Amstelveen busstation m.u.v. buslijnen van en naar KLM hoofdkantoor. • JAS is ook geldig bij de GVB. Dat is in het concept-PvE onjuist benoemd. 	In de aanbestedingsdocumenten zullen wij het geldigheidsgebied van het JAS-abonnement in meer detail beschrijven. In het definitieve Programma van Eisen hebben wij opgenomen dat het JAS-abonnement ook op lijn 69 van GVB geldig is.
352	8.3	GVB	Op welke wijze vindt in de nieuwe concessieperiode de verrekening van de opbrengstderiving als gevolg van de verplichte acceptatie van het Jaarabonnement Schiphol plaats met de concessiehouder? Is dit separaat gekoppeld aan de vervoerprestatie en/of rechtstreeks via de werkgevers van Schiphol of impliciet, zoals in de huidige concessie, via de exploitatiesubsidie?	Net als nu het geval is geeft Schiphol aan de Stadsregio een vaste bijdrage voor de afname van een bepaald aantal Jaarabbonementen Schiphol. De concessiehouder ontvangt van de Stadsregio een exploitatiebijdrage waarin de bijdrage van Schiphol is verwerkt.
354	8.4	CXX	U eist kaartverkoopautomaten op haltes waar dagelijks gemiddeld meer dan 2000 reizigers instappen. De vervoerder heeft daarnaast de verplichting specifieke verkooppunten te bieden en in te spelen op goede distributie en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen, gelet ook op de doelgroepen. Kunt u instemmen met een aanpassing van de eis, wanneer sprake is van samenloop met een verkooppunt, bijvoorbeeld op Schiphol of wanneer vervoerder kan aantonen dat de instappers in grote mate reeds een vervoerbewijs bezitten, zoals een bedrijfspas of een OV-studentenkaart?	Wij nemen uw voorstel over om geen kaartverkoopautomaat te eisen op een halte waar ook een informatiepunt gevestigd is. De overige aspecten van uw voorstel nemen wij niet over. De kaartautomaten zijn mede bedoeld om het instapproces op drukke haltes te versnellen. Dit proces kan ook verstoord worden wanneer een beperkt aantal instappers op de halte niet in het bezit van een OV-chipkaart, bedrijfspas of OV-studentenkaart is.
355	8.4	CXX	Concessiehouder dient in het voertuig een interoperabele wegwerp-chipkaart aan te bieden. Kunt u aangeven met welke gebieden/partijen deze interoperabel moet zijn? Indien dit met bijvoorbeeld GVB is, dienen hier op voorhand afspraken over gemaakt te zijn - dat kan vervoerder niet eenzijdig beslissen.	Zie ons antwoord op reactie 338.
356	9.	CXX	In uw eisen ten aanzien van het personeel maakt u geen onderscheid tussen rijdend en (onder meer) controlerend personeel. Controle-eenheden maken veelal gebruik van communicatiemiddelen (waaronder een mobiele telefoon). Met deze formulering zou dat niet meer mogelijk zijn. Ook voor een chauffeur kan het soms (bijvoorbeeld bij een calamiteit) wenselijk zijn om zijn telefoon te gebruiken in de buurt van het voertuig. Daarom het verzoek om de eisen omtrent personeel anders te formuleren.	Wij hebben uw verzoek overgenomen en de tekst van het PvE op dit punt aangepast.
357	9.	Provincie Noord Holland	In de rol van beheerder van de Abdijtunnel (bustunnel onder de A4) ziet de provincie graag de volgende toevoeging en in hoofdstuk 9 van het PvE: "Het personeel van de vervoermaatschappij dient aantoonbaar kennis te hebben van en opgeleid te zijn m.b.t. het handelen bij calamiteiten in tunnels. Er dient met name een aantoonbare instructie/opleiding te zijn met betrekking tot het snel ontruimen en evacueren van passagiers bij een calamiteit in een tunnel (in casu de Abdijtunnel). Deze opleiding dient jaarlijks herhaald te worden gedurende de concessieduur. Aan de tunnelbeheerder van de in de HOV-busbaan gelegen tunnels dient op verzoek gegevens over deze opleiding/training overlegd te worden."	Wij hebben uw verzoek overgenomen in die zin dat wij van de concessiehouder eisen dat het personeel aantoonbare kennis moet hebben en voldoende opgeleid dient te zijn. De overige onderdelen van uw verzoek nemen wij niet over, omdat wij (i) niet overtuigd zijn van de noodzaak tot het jaarlijks herhalen van de opleiding, terwijl hier wel hoge kosten tegenover staan, en (ii) wij eraan hechten dat de informatieverstrekking door de concessiehouder via de Stadsregio verloopt.
21	10.	Inspreker Regioraad 15 maart 2016	Overstap op station Lelylaan is onprettig/onveilig. Veilig is een overstap bij het Antoni van Leeuwenhoekziekenhuis.	Reizigers kunnen zelf kiezen of zij op station Lelylaan dan wel bij het Antoni van Leeuwenhoekziekenhuis overstappen en zijn dus niet verplicht op station Lelylaan over te stappen als zij dat onprettig/onveilig vinden. Overigens wordt op dit moment gewerkt aan een kwaliteitsverbetering van station Lelylaan.
22	10.2	RAR	De RAR is van oordeel dat de Stadsregio Amsterdam duidelijke minimeisen moet stellen aan controle op zwartrijden.	Omdat de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk is en ook de exploitatiebijdrage die hij van de Stadsregio ontvangt afhankelijk is van de opbrengsten die hij genereert, heeft hij een duidelijke financiële prikkel om zwartrijden tegen te gaan. Als onderdeel van het jaarlijkse Actieplan Sociale Veiligheid moet de concessiehouder aangeven hoe hij gegeven zijn ambitieniveau ten aanzien van het percentage zwartrijders, de kaartcontroles vormgeeft. Dit actieplan moet, evenals het Meerjarenplan Sociale Veiligheid, voor advies aan de RAR worden aangeboden.
23	10.2	CNV	Sociale veiligheid, de inzet voor de nieuwe concessie is gelijk aan de huidige inzet. Dat is onvoldoende. Het wordt meer aan de ondernemer overgelaten, als deze het niet nodig vindt of er creatief op kan bezuinigen, dan zal dat te koste gaan van de sociale veiligheid. Zwartrijden. Sociale veiligheids incidenten ontstaan vaak door pogingen tot zwartrijden zoals te vroeg uitchecken. De beste manier om deze veiligheidsincidenten te voorkomen is het onmogelijk maken om te vroeg uit te checken. Uitchecken moet buiten de bus geschieden, nadat die is vertrokken. De stadsregio dient voor te schrijven dat het budget voor sociale veiligheid minstens even groot was als gedurende de looptijd van de Taskforce veilig openbaar vervoer. In deze periode nam de veiligheid toe en daalde het aantal incidenten en overtredingen. Sinds de taskforce is opgeheven (door bezuinigingen) zijn deze positieve effecten teniet gedaan.	Wij nemen kennis van uw opmerking. In hoofdstuk 10 van het Programma van Eisen hebben wij eisen opgenomen ten aanzien van het budget en aantal fte's dat de concessiehouder minimaal ten behoeve van de sociale veiligheid moet inzetten. Daarmee geven wij invulling aan landelijke afspraken om het onderdeel sociale veiligheid buiten de concurrentie te houden en waarborgen wij continuering van de huidige inzet op sociale veiligheid. In zijn Actieplan Sociale Veiligheid geeft de concessiehouder aan welke maatregelen hij vanuit het geoordeelde budget voor sociale veiligheid treft. Als onderdeel van het jaarlijkse Actieplan Sociale Veiligheid moet de concessiehouder aangeven hoe hij gegeven zijn ambitieniveau ten aanzien van het percentage zwartrijders, de kaartcontroles vormgeeft. Het uitchecken buiten de bus achten wij geen haalbare kaart gelet op de keuzes die eerder landelijk bij de invoering van de OV-chipkaart zijn gemaakt.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

409	10.2	Regioraadslid	Kan intimiderende gedrag van controleurs worden aangekaart bij de vervoerder?	De concessiehouder moet toezien op het gedrag van controleurs. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat controleurs soms met lastige reizigers te maken hebben.
410	10.2.2	Regioraadslid	Zijn controleurs bevoegd om boetes uit te delen?	Controleurs zijn bevoegd om boetes uit te delen.
24	10.2.3	Hoofddorp	Concessiehouder maakt actief " afspraken op bevordering van de sociale veiligheid". Ik ga ervanuit dat dit per 2018 gaat verbeteren en dat er dus nog verbeteringen volgen ten op zichte van de huidige afspraken met de concessie houder. Het is nooit te laat om te verbeteren.	Zoals wij in de inleidende zinnen van paragraaf 10.2 hebben verwoord, is het onze ambitie om de sociale veiligheid gedurende de concessieperiode structureel te verbeteren. De acties en maatregelen van de concessiehouder zullen hier dan ook op gericht moeten zijn.
25	10.3	Badhoevedorp	Veiligheid: 30 minuten lang wachten Cornelis Leylaan Amsterdam en Busknooppunt Schiphol Noord geen veilig pretje is. In de avond en weekenden de frequentie verhogen (dus om de 15 minuten) danwel verplaatsen van haltes naar centralere plekken: Zoals Amsterdam Centrum of Schiphol Centrum	Allereerst merken wij op dat maar weinig reizigers bij een overstap op een halffrequentie 30 minuten op de overstaphalte hoeven te wachten. Veel reizigers zullen in dat geval hun vertrektijd zo kiezen dat de wachttijd op de overstaphalte beperkt blijft. Verder merken wij op dat op dit moment gewerkt wordt aan een kwaliteitsverbetering van station Lelylaan en knooppunt Schiphol Noord.
26	10.3.1	FNV Streekvervoer	Meerjarenplan Sociale Veiligheid: FNV Streekvervoer dringt erop aan om in het PvE op te nemen, dat vakbonden nauw betrokken worden bij het opstellen van het Meerjarenplan Sociale Veiligheid.	Wij beschouwen het al dan niet betrekken van OR en vakbonden bij de planvorming onderdeel van het personeelsbeleid dat onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder valt. Om die reden stellen wij hier in het Programma van Eisen geen nadere eisen aan.
27	10.3.1	CXX	U verwijst naar de systematiek volgens het beeldbestek voertuigen. Wij begrijpen dat u hier de Kwaliteitscatalogus ov-voertuigen 2014 van het KpVV/CROW bedoelt. Kunt u dit bevestigen? Wij wijzen er voor de volledigheid op dat deze kwaliteitscatalogus momenteel geen gangbaar meetinstrument is in openbaar vervoerconcessies.	Wij kunnen dit bevestigen en hebben de tekst van het Programma van Eisen hierop aangepast. Omdat de kwaliteitscatalogus een relatief nieuw product is dat het KpVV/CROW onder meer in samenspraak met de Stadsregio recentelijk heeft ontwikkeld, klopt uw constatering dat deze catalogus momenteel nog geen gangbaar meetinstrument is in OV-concessies.
28	11.	Gemeenste Zaanstad	Voorts zijn wij erg benieuwd naar de invulling van de eisen zoals gesteld in hoofdstuk 11 Duurzaamheid.Ook onze adviescommissie wil graag stappen zetten in het proces om tot schonere bussen te komen en wil daarbij graag aansluiten op de beleidslijnen van de SRA. Wij zijn daarom erg geïnteresseerd naar de invulling van vervoerders van het het gevraagde Duurzaamheidsplan en de duurzamere uitvoering van de Concessie	Wij zijn zelf ook heel benieuwd naar de voorstellen waarmee inschrijvers komen om het openbaar vervoer verder te verduurzamen. Na gunning informeren wij u graag over het voorstel van de winnende inschrijver.
408	11	Regioraadslid	Duurzaamheidcriteria: als deze sneller gerealiseerd worden, krijgt de vervoerder dan een bonus?	Een duurzaamheidseis is schonere uitlaatgassen: in 2030 moeten alle bussen aan de zero emissie doelstelling voldoen. In de aanloop daar naartoe worden bij de aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden 2018 al eerste stappen gezet. Zo wordt er onderzocht of het mogelijk is om vanaf de start van de nieuwe concessie elektrisch te rijden op het Schipholnet. Verder worden inschrijvers gestimuleerd om met een transitiepad te komen dat ertoe moet leiden dat een deel van het overige netwerk gedurende de concessieperiode ook met zero emissie bussen uitgevoerd gaat worden.
29	11.0	Gemeente Haarlem	Wij zijn verheugd te vernemen dat de Stadsregio de Concessiehouder de ruimte geeft om het transitiepad naar zero emissie zo optimaal mogelijk vorm te geven. Dit past in het beleid van Haarlem om in 2030 klimaatneutraal te zijn.	Wij danken u voor uw steun voor de wijze waarop wij in het kader van deze concessie invulling willen geven aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid.
30	11.1	CNV	Duurzaamheid, betekent ook goed opgeleid en gekwalificeerd personeel, dat werkt onder de CAO voor het Openbaar Vervoer. Geen onderaannesteding aan andere bedrijven, zoals tour- of taxibedrijven.	Wij zien geen directe relatie tussen duurzaamheid en het personeelsbeleid van de concessiehouder. Het personeelsbeleid zelf is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Als onderdeel van zijn ontwikkelruimte kan de concessiehouder er voor kiezen bepaalde onderdelen van de concessie door onderaannemers te laten uitvoeren.
31	11.2	OV Bureau Groningen Drenthe	Geen harde duurzaamheidsdoelen, alleen de 'verwachting' dat instroom vanaf 2025 100% duurzaam is. Bij de gunning moeten inschrijvers duurzaamheidsplan leveren met streefcijfers (CO2/rkm) en te nemen maatregelen (p. 60). wat is de status van een streefcijfer. Ik lees iets algemeen over boetes, maar kan daar geen harde conclusie uit trekken. Er is geen range aangegeven waarbinnen die streefcijfers zouden moeten vallen.	In het ontwerp Programma van Eisen hebben wij in algemene zin beschreven hoe de Stadsregio invulling wil geven aan de ambities op het gebied van duurzaamheid. Inmiddels hebben wij meer duidelijkheid over de (on)mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid en is de tekst in hoofdstuk 11 verder geconcretiseerd. In de aanbestedingsdocumenten zullen wij de gunningscriteria op het gebied van duurzaamheid en de daaraan gekoppelde boetebepalingen verder uitwerken.
32	11.2	CXX	U vraagt om streefcijfers in het duurzaamheidsplan. Wij adviseren u hier om de vervoerder zicht te laten committeren aan de genoemde cijfers en de haalbaarheid ervan te onderbouwen. Hierdoor voorkomt u niet reële biedingen. Een alternatief is dat u zelf de streefwaarden vaststelt en de vervoerder vraagt een plan op te stellen hoe deze waarden te realiseren.	Wij zullen uw advies betrekken bij het de uitwerking van het onderdeel duurzaamheid in het bestek. Het is inderdaad onze bedoeling dat inschrijvers de haalbaarheid van hun toezeggingen op het gebied van duurzaamheid aantonen en zich ook committeren aan hun toezeggingen door hieraan een boetebepaling te koppelen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

34	11.3	OV Bureau Groningen Drenthe	Onjuist uitgangspunt duurzaamheid (m.i.). "de eigenschappen van het materieel hebben de grootste invloed op de mate van duurzaamheid van een concessie". O.i.: 1. De bezettingsgraad; 2. de doorstroming 3. rijgedrag en dan uiteindelijk de eigenschap van het materieel.	Wij delen uw opmerking niet dat als gekeken wordt naar duurzaamheid emissienormen in combinatie met type brandstof van ondergeschikt belang zouden zijn ten opzichte van de bezettingsgraad, de doorstroming en het rijgedrag. Daarbij sluit eerstgenoemde aspect aan bij landelijke afspraken gericht op emissieloos openbaar vervoer.
35	11.3	Stichting Waterstofland	Wij vinden het uitermate betreurenswaardig dat onze pogingen om door te dringen bij de voorzitter van het ROA en zijn ambtelijke ondersteuning een categorisch nee krijgen. Het opnemen van H2 als mogelijkheid binnen de concessie dient vandaag de dag standaard te zijn en niet door foute informatie en te weinig kennis buiten het PvE te blijven.	In het ontwerp Programma van Eisen is opgenomen dat vervoerders wordt gevraagd om een transitiepad richting zero emissie busvervoer in hun inschrijving op te nemen en dat dit transitiepad onderdeel is van de gunning. Daarbij hebben wij H2 als mogelijkheid niet uitgesloten. Vervoerders mogen deze oplossing dus aanbieden. Wel gelden op bepaalde routes vanuit veiligheidsoverwegingen restricties ten aanzien van het gebruik van gas en waterstof.
36	11.3	Pitpoint Fuels	Wij complimenteren u met de wijze waarop u aankijkt tegen de transitie naar zero emissie busvervoer. Deze is volledig in lijn met onze visie op de energietransitie: starten met elektrisch bussen (pilots) waar het passend is en versterking met groengas voor de resterende lijnen.	Wij danken u voor uw steun voor de wijze waarop wij in het kader van deze concessie invulling willen geven aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid.
37	11.3	Pitpoint Fuels	PitPoint is een leverancier van schone brandstoffen. Wij leveren Groengas, Groene Waterstof en Groene Elektriciteit. Wij geven advies over onze verschillende schone brandstoffen, de inzetbaarheid daarvan en de bijbehorende infrastructuur. Graag maken wij inzichtelijk dat een combinatie van elektrische en groengas bussen een realistisch scenario is dat direct bijdraagt aan het realiseren van uw visie voor 2025. Hiermee legt u de basis voor een gecontroleerde transitie naar emissievrij busvervoer	Wij nemen kennis van uw aanbod. In de voorbereiding op het ontwerp Programma van Eisen heeft de Stadsregio reeds een uitgebreide verkenning laten uitvoeren naar de mogelijkheden tot verdere verduurzaming van het openbaar vervoer.
38	11.3	CXX	Indien het PvE de mogelijkheid biedt om direct vanaf start van de concessie met ZE te starten, de inschrijver via de gunningscriteria hiervoor beloond wordt én de opdrachtgever zorg draagt voor de oplaad infrastructuur, dan dient de ingebruikname van ZE bussen en laadinfrastructuur elkaar aan te sluiten (laadapparatuur dient geplaatst te zijn voordat bussen gaan rijden). Hiervoor moet aandacht zijn in het duurzaamheidsplan. Indien opdrachtgever eigenaar wordt van laadinfrastructuur, dan willen wij u adviseren te kiezen voor een algemeen geaccepteerde standaard zodat vervoerder keuzevrijheid behoudt in keuze van voertuigleverancier.	Wij onderkennen het belang van compatibiliteit van de laadinfrastructuur met de voertuigen. Daarom kiezen wij ervoor de verantwoordelijkheid voor de aanschaf (en plaatsing) van zowel de laadinfrastructuur als de voertuigen bij de concessiehouder te beleggen.
33	11.3	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	In Aalsmeer is een biovergist-installatie aanwezig met overcapaciteit.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Wij hebben contact gelegd met de betreffende organisatie en aangegeven dat zij hun diensten kunnen aanbieden. Desgewenst zijn wij bereid om een conceptovereenkomst voor de levering van biogas als bijlage bij het bestek te voegen. Het is in dat geval aan de inschrijvers om te bepalen of zij van dit aanbod gebruik wensen te maken.
39	11.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Concreter aangeven hoe wordt omgegaan met het thema Duurzaamheid en de ingroei van inzet van niet-dieselmotoren.	In het ontwerp Programma van Eisen hebben wij in algemene zin beschreven hoe de Stadsregio invulling wil geven aan de ambities op het gebied van duurzaamheid. Inmiddels hebben wij meer duidelijkheid over de (on)mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid en is de tekst in hoofdstuk 11 verder geconcretiseerd. In de aanbestedingsdocumenten zullen wij de gunningscriteria op het gebied van duurzaamheid en de daaraan gekoppelde boetebepalingen verder uitwerken.
40	11.3	Adviescommissie Amsterdam	hierop gestuurd kunnen worden. Wij stellen voor in het PvE te vragen om een PvA om op termijn zero emissie te kunnen rijden en om gegarandeerde inzet van zero emissie bussen binnen de huidige Amsterdamse milieuzone in 2026, net zoals voor het GVB. Het verplicht stellen van de euro VI norm voor nieuwe bussen is een wettelijke eis. Er ontbreekt echter een eis voor niet-nieuwe bussen. Ook hier is een eis van belang om te voorkomen dat er (oudere) vervuilende bussen worden ingezet tijdens calamiteiten. Voor vaste lijnen vragen wij ook voor niet-nieuwe bussen euroVI te eisen, voor inzet tijdens calamiteiten is dit ook wenselijk.	In het ontwerp Programma van Eisen is opgenomen dat vervoerders wordt gevraagd om een transitiepad richting zero emissie busvervoer in hun inschrijving op te nemen en dat dit transitiepad onderdeel is van de gunning. Hoe dit transitiepad er uiteindelijk uit komt te zien hangt af van de vraag welke vervoerder de aanbesteding wint en welk transitiepad deze vervoerder voorstelt. Wij kunnen de inzet van zero emissie bussen binnen de huidige Amsterdamse milieuzone vanaf 2026 daarom niet garanderen. Wij zullen naar aanleiding van uw opmerking wel in het Programma van Eisen opnemen dat bestaande bussen minimaal aan de EEV-norm moeten voldoen. Wij verwachten daarbij dat inschrijvers maar in beperkte mate en voor een korte periode gebruik zullen maken van de mogelijkheid om bestaande bussen in te zetten.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

41	11.3	Provincie Noord Holland	Wij onderschrijven uw streven om een snelle transitie te maken naar zero emissie bussen, zoals bijvoorbeeld elektrische bussen. De prioriteit zal daarbij moeten liggen op het kerntraject, omdat via dat traject de meeste reizigers worden vervoerd. Dit is ook opgenomen in het rapport "Zuidtangent elektrisch" dat wij samen met de Stadsregio Amsterdam hebben laten opstellen. Voorwaarde is hierbij wel dat voldaan wordt aan de wet- en regelgeving m.b.t. tunnelveiligheid. Tot slot hebben wij nog een toevoeging op paragraaf 11.3: "In de Abdijtunnel zijn bussen die gebruik maken van CNG of LNG niet toegestaan.	Op basis van de resultaten van de studie waaraan u refereert hebben wij de conclusie getrokken dat uitvoering van het kerntraject van de voormalige Zuidtangent met elektrische bussen vanwege onzekerheden en risico's vooralsnog geen haalbare optie is. Het staat inschrijvers evenwel vrij om zelf met voorstellen te komen voor de inzet van zero emissie bussen op het kerntraject. Daarnaast zullen wij in het Programma van Eisen opnemen dat de concessiehouder moet meewerken aan een transitie naar zero emissie op het kerntraject wanneer wij hier samen met de provincie tijdens de concessieperiode toe mochten besluiten. Verder treden wij graag met u in overleg over de mogelijkheden en onmogelijkheden van het gebruik van alternatieve brandstoffen op het kerntraject van de voormalige Zuidtangent.
42	11.3	Schiphol	Een tweede aspect waarop wij graag zien dat de ambitie naar boven wordt bijgesteld betreft het aspect Duurzaamheid. Wij zouden graag zien dat bij de start van de nieuwe concessie alle bussen van het Schipholnet zonder uitstoot van schadelijke stoffen kunnen rijden. Het Schipholnet vormt een compacte 'enclave' binnen de totale aanbesteding die zich hier uitstekend voor leent. Wel hebben we er begrip voor als dit mogelijk nog niet uitgewerkt kan worden in het PvE, maar dat dit gedetailleerd in het Bestek kan worden weergegeven. We hechten er wel grote waarde aan dat de ambitie wordt opgenomen en daarmee verder geconcretiseerd in artikel 11.3 Milieuprestaties. Een tekstvoorstel dat aan dit artikel toegevoegd kan worden zou als volgt kunnen luiden: "Hierbij geldt echter een uitzondering voor het Schipholnet (huidig Sernet). De verplichte verbindingen in het kader van Schipholnet lenen zich goed voor een vroege overstap op een toepassing van schone brandstoffen. Schiphol (en SRA) willen daarom vanaf de start van de nieuwe OV-concessie Amstelland Meerlanden (dec. 2017) een volledige inzet van zero emissiebussen op het Schipholnet".	In het ontwerp Programma van Eisen hebben wij in algemene zin beschreven hoe de Stadsregio invulling wil geven aan de ambities op het gebied van duurzaamheid. Inmiddels hebben wij meer duidelijkheid over de (on)mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid en is de tekst in hoofdstuk 11 verder geconcretiseerd. Daarbij hebben wij onder meer aangegeven dat uitgangspunt is dat Schipholnet in principe vanaf de start van de concessie met elektrische bussen moet worden uitgevoerd.
43	12.	Adviescommissie AML (Ouder Amstel)	Toerisme in de regio: Wij vinden het verder waardevol, indien de toekomstige concessiehouder vanuit zijn regisseursrol voor de gehele vervoersketen zich ook inspant om het toerisme binnen de regio te bevorderen, nu dit ook tot meer buspassagiers kan leiden	Wij verwachten niet dat de concessiehouder net als bijvoorbeeld de VVV's het toerisme in de regio gaat bevorderen. Wel moet de concessiehouder zijn aanbod onder meer op de behoeften van toeristen afstemmen, onder andere door het bieden van duidelijke informatie, goede reismogelijkheden naar toeristische bestemmingen en aantrekkelijke tarieven.
44	12.2	CXX	Concessiehouder legt jaarlijks zijn marketingactiviteiten vast in een marketingplan. Ons inziens is een marketingplan van een jaar te beperkt om tijdens de totale concessieduur optimale marktwerking te bewerkstelligen. Het is daarom wenselijk om beleid op marketing op te nemen in het PvE.	Wij beschouwen de invulling van de marketing primair als verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Wij bieden de concessiehouder daarbij de ruimte om een meerjarig marketingbeleid te ontwikkelen om dit vervolgens jaarlijks te concretiseren in de vorm van een marketingplan.
45	12.2	Badhoevedorp	Aanbod vervoer afstemmen op het doel van het gebruik van het OV. Vb. werkende en naar school gaande mensen willen graag zo snel mogelijk op plek van bestemming zijn in rechtstreekse route. Alle overstap momenten leiden altijd tot extra wachttijd In avond/weekend gaan mensen naar Theater/ Film / Sport / Sociale activiteiten in Centrum van de stad. Prettig als de openbaar vervoertijden hier zich op aanpassen.	Wij bieden de concessiehouder de ruimte om zijn aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de behoeften van de verschillende doelgroepen binnen het openbaar vervoer. Hij mag daarbij onderscheid maken in vervoerdiensten voor specifieke doelgroepen wanneer hij daar meerwaarde in ziet. De concessie bevat een aantal financiële prikkels die ertoe bijdragen dat de concessiehouder met zijn aanbod de vraag op zal zoeken.
46	12.3	CXX	Kunt u aangeven wat de hoogte van de jaarlijkse contributie is voor het OV Marketingbureau? En wat is de inleg van andere concessiehouders?	Wij vragen van de concessiehouder geen vaste bijdrage aan het OV Marketingbureau. Wel wordt van de concessiehouder verwacht dat hij, net als de Stadsregio, bijdraagt in de kosten van activiteiten die binnen OV Marketingbureau worden afgesproken. Omdat de activiteiten concessiegrensoverschrijdend zijn, heeft de concessiehouder ook zelf belang bij de uitvoering van deze activiteiten.
47	12.4	CXX	U verplicht de concessiehouder mee te werken aan het 'vermarkten' van de productformules R-net en Schipholnet. Wij vragen u in het PvE concreet te zijn ten aanzien van de te verwachten acties	Wij gaan niet in op uw verzoek. Reden is dat wij een ondernemende concessiehouder zoeken die zelf ideeën inbrengt voor het vermarkten van onder andere beide productformules. Het voorschrijven van acties zou de ondernemingsruimte van de concessiehouder onnodig beperken.
48	12.4	Almere en Flevoland	Wij zijn verheugd te zien dat de Stadsregio Amsterdam onderkent dat het hanteren van verschillende productformules zinvol is. R-net en Schipholnet kunnen naast elkaar functioneren. Ook in Almere zien wij het onderscheid in productformules bij verschillende type netwerken.	Wij nemen kennis van uw opmerking. Wij merken op dat met Schiphol Sernet ook nu al sprake is van een aparte productformule voor het vervoer op Schiphol. Schipholnet is hier de opvolger van. Daarbij verschillen de lijnen van het Schipholnet vervoerkundig gezien van de R-netlijnen. Wij hechten eraan om dit verschil te benoemen, omdat wij eerder hebben aangegeven er voorstander van te zijn om het lokale vervoer in Almere onder de productformule R-net te brengen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

49	12.4	CNV	R-net veroorzaakt ook een minder efficiënte inzet van materieel door de vervoerder, doordat de vervoerder bussen niet efficiënt in kan zetten omdat er op lijn X geen rode bus mag rijden en er op lijn Y een groene bus moet rijden, terwijl op lijn Z alleen een sternetbus mag worden ingezet. Dit soort fratsen gaat ten koste van extra ritten, en daar is de reiziger de dupe van.	Gelet op het grote aantal bussen dat nodig is voor de uitvoering van de verschillende onderdelen van het OV-netwerk verwachten wij niet dat het hanteren van verschillende productformules in deze concessie tot een minder efficiënte inzet van materieel zal leiden. Daarbij geldt dat de productformules bijdragen aan de herkenbaarheid van het OV voor de reiziger.
53	12.5	Amsterdam Marketing	Amsterdam Marketing heeft kennis genomen van het Ontwerp Programma van Eisen voor de Openbaar Vervoer Concessie Amstelland-Meerlanden. Amsterdam Marketing is de citymarketingorganisatie van de Metropool Amsterdam, actief op het gebied van promotie, informatie, onderzoek en hospitality. De ambitie van Amsterdam Marketing is om deze regio op de kaart te zetten als één van de vijf meest aantrekkelijke metropolen van Europa voor bewoners, bezoekers, bedrijven en beïnvloeders/ OV is heel belangrijk voor de bezoekers om zich te verplaatsen, en deze bezoekers zijn heel belangrijk voor het Openbaar Vervoer omdat zij met hun bestedingen bijdragen aan een hoger voorzieningenniveau waar ook de eigen inwoners van profiteren. In totaliteit besteden bezoekers aan de Metropool Amsterdam circa EUR 200 miljoen per jaar aan lokaal vervoer. Met genoegen zien wij in het Ontwerp Programma van Eisen diverse aspecten terugkeren die goed inspelen op de behoefte van bezoekers, zoals deelname van de concessiehouder aan het Amsterdam & Region Travel Ticket, het blijven benutten van de naam Amsterdam Airport Express en de herkenbaarheid van haltenamen.	Wij danken u voor uw steun voor de wijze waarop wij in het Programma van Eisen inspelen op de behoeften van toeristen.
55	12.5	Amsterdam Marketing	Geef voor de bezoeker belangrijke OV lijnen een eigen 'brand', een voor de consument herkenbare identiteit. Dit versterkt de bekendheid van een busverbinding: een buslijn nummer zegt een bezoeker weinig. Goede voorbeelden van een lijndienst met een toeristische identiteit zijn buslijn 391 van Amsterdam naar de Zaanse Schans, welke vermarkt wordt als de Industrial Heritage Line, en buslijn 197 welke vermarkt wordt als de Amsterdam Airport Express. Amsterdam Marketing is een groot voorstander voor de realisatie van meer van dit soort 'gebrande' buslijnen mits dit in lijn is met de gekozen marketingstrategie.	Wij danken u voor uw suggesties. Wij beschouwen de invulling van de marketing primair als verantwoordelijkheid van de concessiehouder, een en ander in afstemming met het OV Marketingbureau. Wanneer hij hier meerwaarde in ziet kan de concessiehouder voorstellen voor branding van buslijnen doen.
51	12.5	CXX	U vraagt om herkenbare haltenamen bij toeristische attracties. De meeste van deze attracties bevinden zich in Amsterdam. Bepaalt concessiehouder dan deze haltenamen, of wordt dit bepaald door de gemeente Amsterdam?	Voor de haltes in Amsterdam geldt dat de houder van de concessie Amstelland-Meerlanden voorstellen kan doen voor andere haltenamen. De houder van de concessie Amsterdam neemt na overleg met de concessiehouder een besluit over het al dan niet aanpassen van een haltenaam.
52	12.5	NS	Graag toevoegen verplichte samenwerking in ATT en eventuele andere (nieuwe) toeristenformules.	Wij hebben uw verzoek overgenomen en de tekst van paragraaf 8.2 hierop aangepast.
50	12.5	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Meewerken aan interoperabele wegwerpchipkaarten (1-uurs/2-uurskaarten Amsterdam ook geldig in streekvervoer, bijvoorbeeld om op de Flower Experience te komen)	In paragraaf 8.4 van het ontwerp Programma van Eisen is reeds aangegeven dat wegwerpchipkaart die in de voertuigen verkocht worden interoperabel moeten zijn.
1	14	CXX	Inspraak is belangrijk, maar door de gestelde termijn soms tijdrovend. Sommige problemen vragen om een snelle oplossing, terwijl deze op basis van de regelingen voorgelegd dienen te worden in het kader van inspraak. Staat u open voor het opstellen van een versnelde procedure, in overleg met het RAR?	Wij staan open voor uw suggestie. Wanneer de Concessiehouder samen met de RAR tot afspraken komt over het volgen van een versnelde procedure in specifieke situaties kunnen deze afspraken op onze goedkeuring rekenen, onder de voorwaarde dat wij het bestuurlijke traject binnen de Stadsregio op een adequate wijze kunnen doorlopen.
57	15.2	Stadsregio Amsterdam	Niet alleen MIPOV data uitvragen	Wij hebben naar aanleiding van uw opmerking de tekst van hoofdstuk 15 aangepast. Wij merken daarbij op dat deze tekst in de aanbestedingsdocumenten nog verder wordt uitgewerkt.
56	15.2	OV Bureau Groningen Drenthe	Data uitvraag is beperkt tot 4 soorten + controlerecht. Dit impliceert uitsluiting van de andere soorten data. OV-chipkaart data (goed) en 'open' GOVI data wordt wel geeist, maar niet allerlei andere (o.a. nodig voor CO2/rkm bepaling!) en toekomstige. Generiek formuleren: bijv. zoiets als "data die tot stand komen als gevolg van de uitvoering van de concessie zijn voor de concessieverlener beschikbaar voor analyse- en controledoelinden." Op deze wijze krijg je geen brede (structurele) uitvraag van brongegevens.	Wij hebben naar aanleiding van uw opmerking een algemene bepaling aan paragraaf 15.2 toegevoegd. Overigens merken we op dat de eisen ten aanzien van de informatieverstrekking in meer detail in de aanbestedingsdocumenten worden uitgewerkt.
58	15.2.3	OV Bureau Groningen Drenthe	Formulering 'andere kaartdragers dan de OV-chipkaart' veranderen in 'Andere betaalsystemen' want is veel omvattender voor wat er komen gaat.	Wij hebben de formulering naar aanleiding van uw opmerking aangepast.
59	15.2.4	CXX	De door u gewenste informatie kan steeds preciezer uit (nieuwe) systemen of via andere methodieken geleverd worden. Kunt u aangeven of er sprake is of moet blijven van een traditioneel lijnonderzoek?	In het Programma van Eisen hebben wij aangegeven welke aspecten in ieder geval in het vervoerkundig onderzoek moeten worden betrokken. Wij stellen geen eisen aan de wijze waarop dit onderzoek moet worden uitgevoerd.
411	15.3.2	Regioraadslid	Klanttevredenheid: hoe wordt er rekening gehouden met de leeftijdsgroepen o.a. de 70 en 80 plussers.	De OV Klantenbarometer, de graadmeter voor de ontwikkeling in de klanttevredenheid, maakt geen onderscheid naar leeftijdsgroepen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

63	17.3	Bereikbaarheid Amsterdam Zuid	Tijdige afstemming over alle relevante werkzaamheden in (het invloedsgedebied van) het concessiegebied. 'Bereikbaarheid Amsterdam Zuid' (BAZ) heeft een actueel overzicht van alle werkzaamheden aan de zuidkant van Amsterdam. Door vroegtijdig met de concessiehouder af te stemmen kan in de dienstregeling voor een komend jaar al geanticipeerd worden op deze werkzaamheden. Zo kan vanuit BAZ informatie aan de concessiehouder verstrekt worden over de werkzaamheden, maar kan relevante informatie die uit het overleg komt ook door BAZ worden meegegeven aan betreffende projecten. Bijvoorbeeld de eis dat het openbaar vervoer op bepaalde routes altijd doorgang moet vinden. Wij zouden dan ook aansluiting willen hebben bij c.q. deelnemer willen zijn van het halfjaarlijks overleg zoals genoemd in Bijlage 11 in artikel 4.4.	In hoofdstuk 4 van het ontwerp Programma van Eisen gaan wij onder meer in op het overleg dat tussen concessiehouder en wegbeheerders moet plaatsvinden rond infrastructurele wijzigingen/werkzaamheden. Hieronder valt wat ons betreft ook het overleg tussen de concessiehouder en 'Bereikbaarheid Amsterdam Zuid'. Verder zijn wij voornemens om informatie over de werkzaamheden aan de zuidkant van Amsterdam als bijlage bij het bestek op te nemen.
60	17.3	CXX	Gezien de majeure infrastructurele aanpassingen/veranderingen die substantiële impact kunnen hebben op de mobiliteitsvraag, wordt het risico op deze wijze wel heel erg neergelegd bij de vervoerder. Wat zijn de criteria/voorwaarden van SRA waaronder de concessie kan worden aangepast?	Wij kunnen uw opmerking niet goed plaatsen. De tekst in paragraaf 17.3 over majeure ontwikkelingen is juist bedoeld om aan te geven dat wij de risico's bij dergelijke ontwikkelingen niet eenzijdig bij de concessiehouder neerleggen. In de aanbestedingsdocumenten wordt nader uitgewerkt welke procedure wij in dat geval zullen volgen.
64	17.3	Adviescommissie AML (Aalsmeer)	Aangeven hoe wordt omgegaan met de zorg omtrent de Zuidas (capaciteit busstation, overstapsituatie, Visie Zuidas waarin de De Boelelaan een prioritaire route wordt voor fiets en auto en dus VU Ziekenhuis niet meer kan worden aangedaan op de route naar station Amsterdam Zuid)	Wij volgen de ontwikkelingen rond de Zuidas nauwlettend en voeren in dat kader overleg met zowel de projectorganisatie als de gemeente Amsterdam. Zo hebben wij recentelijk onze zienswijze gegeven op de concept Visie Zuidas. Daarbij zijn de belangen van het openbaar vervoer één van de aspecten die om onze aandacht vragen.
61	17.3	Adviescommissie AML (Amstelveen)	A9 verbreding opnemen + ombouw Amstelveenlijn	Wij hebben uw opmerking overgenomen en de tekst van paragraaf 17.3 hierop aangepast.
62	17.3	Adviescommissie Amsterdam	Wij onderschrijven het belang dat u hecht aan de flexibiliteit die u verlangt van de vervoerder. De grote dynamiek in de omgeving door projecten als Zuidasdok en Ombouw Amstelveenlijn noodzaakt daartoe. Tegelijkertijd wordt in het PvE nog de procedure Dienstregeling beschreven die een planningshorizon heeft van een jaar. De vraag kan gesteld worden of deze procedure voldoende aansluit bij de gewenste flexibiliteit.	In onze optiek sluiten beide zaken elkaar niet uit. De dienstregelingprocedure sluit aan bij internationale afspraken over het moment waarop de dienstregeling van het OV gewijzigd wordt, te weten de zondag volgend op de tweede zaterdag in december. Het Programma van Eisen biedt daarbij de mogelijkheid om tussentijds wijzigingen in de dienstregeling door te voeren.
369	Bijlage 1	Delft	De genoemde toegestane uitlopers van de concessie zijn beperkend in de vrijheid van de concessiehouder om een optimaal vervoersnetwerk te ontwikkelen. De concessiegrens is erg dwingend. In het PvE wordt juist benadrukt dat de concessiehouder een belangrijke ontwikkelingsfunctie dient te krijgen. Om de concessiehouder meer ontwikkelingsvrijheid te geven, stel ik voor om ten minste de volgende uitlopers toe te staan in toevoeging op de bestaande lijst in bijlage 1. 1. Vanaf Uilenstede via de Van Boshuizenstraat, Europaboulevard, Station Rai, Metrostation Europaplein, President Kennedylaan of Rooseveltlaan en Vrijheidslaan naar het Amstelstation. 2. Vanaf Station Zuid via de Beethovenstraat, De Boelenlaan, Europaboulevard, Station Rai, metrostation Europaplein, President Kennedylaan, (evt. Rijnstraat) en Vrijheidslaan naar het Amstelstation. 3. Vanaf de Van Boshuizenstraat via de Van Leijenberghlaan en Beethovenstraat naar Station Zuid. Deze verbindingen kunnen zeer interessant zijn voor de concessiehouder om het verlies van de doorgaande lijn 51 te compenseren zodra deze wegvalt door de ombouw in het kader van het project Amstelveenlijn. Zelfs met de voorgestelde metroverbinding tussen Station Zuid en Station Amstel voor de concessie Amsterdam na het vervallen van lijn 51, is het aantrekkelijk om rechtstreekse verbindingen tussen Amstelveen en de regio rondom het Amstelstation te houden, gelet op de significante dagelijkse forensenstroom tussen deze gebieden. Immers, de metroverbinding tussen Station Zuid en Station Amstel voorziet hier niet in. Bovendien is die metroverbinding slechts een uitgangspunt in het project Amstelveenlijn en geen dwingende eis. Niet in de laatste plaats zijn de genoemde uitlopers interessant met het oog op een eventuele toekomstige 'busdoorstreek' vanaf de Olympiadelaan in Amstelveen via de Prof. Keesomlaan naar Buitenveldert, waarmee een derde OV noord-zuidas in Amstelveen en Buitenveldert mogelijk wordt. De hierboven voorgestelde toegestane uitlopers van de concessie zijn dan essentieel voor het mogelijk maken van een dergelijke verbinding. Tenslotte geven de hierboven voorgestelde toegestane uitlopers de mogelijkheid voor de concessiehouder AML om samen met de concessiehouder Amsterdam tot een optimale afstemming van het busvervoer in Buitenveldert te komen.	Wij nemen uw verzoek niet over. Bij de bepaling van de uitlopers moeten wij rekening houden met de afspraken die in de concessies voor de aangrenzende gebieden zijn vastgelegd. Deze concessies geven de houder namelijk het exclusieve recht om het openbaar vervoer in het betreffende gebied te exploiteren, met uitzondering van een aantal vastgelegde routes waarop hij het openbaar vervoer van andere concessiehouders moet gedogen. Uitbreiding van het aantal routes waarvoor dit geldt zou een verdere inperking van het exclusieve recht betekenen en kan dan ook niet zonder meer worden uitgevoerd.
370	Bijlage 1	CXX	Eerste bullit is niet duidelijk, dit is naar ons idee een onderdeel van de concessie en niet een uitloper (zoals de naam van de bijlage aangeeft).	Wij delen uw mening niet. De eerste bullit betreft een route richting Amsterdam Centraal Station welke in het gebied van de concessie Amsterdam ligt.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

368	Bijlage 1	Provincie Utrecht	In bijlage 1 (uitlopers van de concessie) geeft u aan dat op de volgende uitlopers bediening ten alle tijden is toegestaan: - Mijdrecht Rondweg via busbaan Amstelhoek – Hofland; - Mijdrecht Rondweg via N201 – Hofland, In onze concessie, ingaande 11 december 2016, is echter alleen grensoverschrijdend vervoer vanuit de concessie Amstelland Meerlanden (gedooglijnen) toegestaan op de huidige routes van de lijnen 142, 174 en 242. De door u voorgestelde route naar Mijdrecht Rondweg is volgens onze concessiebepalingen dus niet toegestaan. Onze bepalingen bieden wel de mogelijkheid de routes te wijzigen indien de belangen van onze concessiehouder niet evenredig worden geschaad. Daar is volgens ons geen sprake van dus verlenen we hierbij toestemming aan de door u voorgestelde gedoogroutes. We verzoeken u echter om ook de huidige routes van de lijnen 142, 174 en 242 tot Wilnis op te nemen in bijlage 1, zodat ook vervoer tot Wilnis mogelijk blijft vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden.	Wij danken u voor uw coöperatieve instelling wat betreft de te gedogen routes. Wij zullen in bijlage 1 de uitlopers van de concessie conform uw verzoek aanpassen.
371	Bijlage 1	Almere en Flevoland	In de bijlage is ook een route naar en in Almere genoemd. Wij adviseren u deze route aan te passen. De route gaat vanaf de A9, via de A1 en de A6 (inclusief de parallele voorzieningen voor het busverkeer langs deze autosnelwegen) en in Almere over de busbanen. De in de bijlage opgenomen straten en paden zijn voor auto's toegankelijke wegen of fietspaden.	Wij hebben de beschrijving van de betreffende uitloper naar aanleiding van uw opmerking aangepast.
372	Bijlage 1	RAR	Eerste alinea: einde toevoegen: geen dagdienstregeling aanbiedt "die een rechtstreekse verbinding geeft op het genoemde traject". Het GVB biedt nl. elke dag een dagdienstregeling op onderdelen van die trajecten. Fig. B1 daarop aanpassen (Elandsgracht-CS ook overdag mogelijk).	Wij nemen uw advies niet over. Het gaat hier om een recht van de houder van de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018 om 's nachts naar Amsterdam Centraal te rijden. Hierbij is niet relevant of GVB als houder van de concessie Amsterdam overdag ook op deze route rijdt.
373	Bijlage 1	CNV	Bij vijfde stip: Wilnis via busbaan Amstelhoek, Hofland, Mijdrecht Rondweg, Mijdrecht Industrieweg.	Wij hebben de verbinding van Mijdrecht richting Wilnis als uitloper toegevoegd.
374	Bijlage 2	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	De te gedogen lijn 69: ook bij een andere route, bijvoorbeeld door Badhoevedorp	Wij hebben de huidige lijnvoering als uitgangspunt voor de te gedogen lijnen genomen. In de aanbestedingsdocumenten zal worden opgenomen dat de routes van de lijnen kunnen wijzigen, mits de belangen van de concessiehouder niet onevenredig worden geschaad.
375	Bijlage 2	Adviescommissie AML (Amstelveen)	Pagina 79/bijlage 2: lijn 5 eindbestemming is qua naam gewijzigd van 'Amstelveen Binnenhof' naar 'Amstelveen Stadhart', graag aanpassen. Er staat dat het beginpunt kan wijzigen. Wij wijzen u erop, dat in het bestuurlijk vastgestelde voorkeustracé Ombouw Amstelveenlijn lijn 5 de huidige route met huidige begin- en eindpunt houdt	Wij hebben de beschrijving van de te gedogen lijn 5 aangepast.
376	Bijlage 2	CNV	Hoezo wellicht een ander beginpunt dan CS voor tram 5 in de loop van de concessieperiode? In maart 2012 is in de zogeheten voorkeursvariant voor de Amstelveenlijn besloten dat de lijnvoering van tram 5 in tact blijft: dus van CS naar Amstelveen Binnenhof v.v.	Zie ons antwoord op reactie 375
377	Bijlage 3	Lisserbroek	Data gaan wijzigen. Lisserbroek is een van de weinige kernen binnen het concessiegebied Amstelland-Meerlanden die een zeer grote groei in inwoneraantal kan verwachten door woningbouw. De genoemde CBS-data 2015 op blz 80 van het ontwerp PvE zullen binnen de nieuwe concessietermijn verdubbelen. De nieuwe woonwijk is gepland in de driehoek Lisserbroekerweg, Lisserweg, Turfspoor en in het gebied Lisserweg/IJweg/Zwaansbroekerbos.	In het uiteindelijke Programma van Eisen is een geactualiseerd overzicht van woon- en werkgebieden opgenomen. Daarbij hebben wij aangegeven dat de concessiehouder dit overzicht jaarlijks dient te actualiseren. Op het moment dat een bepaald woon- of werkgebied sterk groeit, kan het in een andere categorie gaan vallen en gaan andere bedieningseisen gelden. Omgekeerd geldt dit ook bij een eventuele krimp in een gebied.
386	Bijlage 3	Zwanenburg	Houd rekening met Halfweg in overzicht Woon- en Werkgebieden: Zwanenburg heeft relatief veel grondgebonden woningen en dus een relatieve lage bevolkingsdichtheid. Door de benadering die nu is gekozen komt Zwanenburg niet in aanmerking voor een goede busverbinding. Bij een benadering waarbij wonen en werken wordt samengevoegd en Halfweg erbij wordt getrokken is een busverbinding vanuit Zwanenburg wel haalbaar.	Bij het opstellen van bijlage 3 hebben wij aansluiting gezocht bij een landelijk geldende gebiedsindeling. Deze indeling hanteren wij ook bij de andere door ons verleende concessies. Bij de bepaling van de gunningscriteria houden wij er wel rekening mee hoe deze indeling voor specifieke gebieden uitpakt. Daarbij merken we op dat de concessiehouder sowieso de ruimte heeft om meer openbaar vervoer aan te bieden dan op grond van de minimumeisen noodzakelijk is, zodat hij kan inspelen op de vraag vanuit deze gebieden.
387	Bijlage 3	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Indeling Badhoevedorp in CBS buurten: niet als geïsoleerde buurten beschouwen, Badhoevedorp verdient een ontsluiting van Minimaal tweemaal per uur, ook avonds in het weekend en 's nachts.	Bij het opstellen van bijlage 3 hebben wij aansluiting gezocht bij een landelijk geldende gebiedsindeling. Deze indeling hanteren wij ook bij de andere door ons verleende concessies. Bij de bepaling van de gunningscriteria houden wij er wel rekening mee hoe deze indeling voor specifieke gebieden uitpakt. Daarbij merken we op dat de concessiehouder sowieso de ruimte heeft om meer openbaar vervoer aan te bieden dan op grond van de minimumeisen noodzakelijk is, zodat hij kan inspelen op de vraag vanuit deze gebieden.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

378	Bijlage 3	CXX	Graag de ge-update kaart toevoegen in het definitieve PvE (nummers kloppen nu niet allemaal)	Het uiteindelijke Programma van Eisen bevat een geactualiseerde versie van bijlage 3.
379	Bijlage 3	CXX	Graag het gebiedenkaartje arceren met kleuren die de A, B en C gebieden aangeven	De gevraagde informatie is aan de kaart toegevoegd.
380	Bijlage 3	CXX	Graag een kolom erbij met A, B en C gebieden	De gevraagde informatie is aan de tabel toegevoegd.
381	Bijlage 3	CXX	Graag boven elke blz. opnieuw de kopregel herhalen als verklaring van de kolommen	De gevraagde informatie is aan de tabel toegevoegd.
383	Bijlage 3	CXX	Buurt 79 is kleiner dan 20 en toch is er een "Ja" aangegeven bij ontsluitingsverplichting. Waarom is dit?	Het uiteindelijke Programma van Eisen bevat een geactualiseerde versie van bijlage 3.
384	Bijlage 3	CXX	Abbenes Dijk heeft geen nummer	Het uiteindelijke Programma van Eisen bevat een geactualiseerde versie van bijlage 3.
385	Bijlage 3	CXX	Buurt 114 is kleiner dan 20 en toch is er een "Ja" aangegeven bij ontsluitingsverplichting. Er staat een * asterisk bij op blz. 84, maar in hoofdstuk 3 komt hier niets over terug.	Het uiteindelijke Programma van Eisen bevat een geactualiseerde versie van bijlage 3.
382	Bijlage 3	Adviescommissie AML	Met betrekking tot invloedsgebieden haltes R-Net/verbindend OV-net adviseren wij om op een kaartbeeld zichtbaar te maken welke gebieden in de A&M-kernen buiten de invloedscircels van het R-Net / Verbindend OV-net vallen en welke gebieden vervolgens in welke betreffende categorie van het ontsluitende net vallen. Maak tevens zichtbaar of kleinschalig vervoer: • Langs alle haltes in het gebied A&M kan halteren • Effect heeft op eventueel vervallen van haltes, moeten weghalen van abri's en de kosten die hiermee gemoeid zijn ('veroorzaker betaalt').	Wij hebben de kaart met haltecirkels aan bijlage 3 toegevoegd. Voor het kleinschalig vervoer geldt dat de concessiehouder vrij is wat betreft de locaties waar hij mensen ophaalt en afzet. Dit kan bij haltes zijn, maar ook bij de voordeur. Wanneer dit ertoe leidt dat haltes niet langer gebruikt worden, zullen wij met de betreffende wegbeheerder in overleg gaan over de uit te voeren werkzaamheden en de verdeling van de kosten. Vertrekpunt voor deze gesprekken zal het nog vast te stellen Afsprakenkader over de financiering van haltes zijn. Wij merken daarbij nog op dat de noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur, waaronder haltes, een rol zullen spelen bij de beoordeling van het OV-aanbod van de inschrijvers.
391	Brochure	Lisserbroek	Buslijn 162 voldoet aan de minimale eisen. Buslijn 162 voldoet op dit moment aan de minimale eisen die op bladzijde 13 van de brochure ontwerp PvE worden genoemd. Feit is wel dat de frequentie zo laag kan blijven (één maal per uur) en de route zo ver van de dorpskern, omdat veel reizigers naar Lisse wandelen om daar gebruik te maken van openbaar vervoer richting Schiphol en Leiden bijvoorbeeld voor school en studie. Bus 162 sluit in Nieuw-Vennep NS mooi aan op de treintijden. Mijns inziens is dat vooral leuk voor een dagje uit en als je alle tijd hebt. Deze bus biedt één maal per uur een verbinding richting o.a. consultatiebureau(Nieuw-Vennep) of gemeenteloket (Nieuw-Vennep/Hoofddorp) en is derhalve wel de minimale verbinding die Lisserbroek nodig heeft.	Uw reactie bevestigt onze ervaring dat mensen bereid zijn om verder naar een R-nethalte of treinstation te lopen of te fietsen vanwege de hogere kwaliteit van het openbaar vervoer vanaf deze haltes/stations.
393	Brochure	Lisserbroek	Laat de buslijn 310 doorrijden tot Lisserbroek. De eindhalte van de 310 op dit moment geen nut heeft als het gaat om de bereikbaarheid van reizigers. Het maken van een lus van de R-net lijn 310 naar Lisserbroek is eenvoudig en zou, vooral voor middelbare scholieren en studenten, het zelfstandig bereiken van HOV mogelijk maken. De halte is nu, voor reizigers uit Lisserbroek, alleen veilig bereikbaar voor auto's of buslijn 162 (éénmaal per uur). Met de fiets is de dichtstbijzijnde halte van R-Net niet bereikbaar. Bovendien gaan, met het doortrekken van de buslijn 310, de inwoners van de nieuwbouw ontsloten worden.	Bij realisatie van de HOV-busbrug en busbaan hebben concessieverleners Zuid-Holland en Stadsregio Amsterdam de ambitie om met HOV van deze infrastructuur gebruik te laten maken. Op 16 januari 2014 is dan ook afgesproken dat eind 2020 mogelijk 4 bussen per uur van 310 van Getsewoud doorrijden naar Lisse. Zonder goede HOV-infastructuur is dit niet wenselijk omdat dit een negatieve invloed heeft op de vereiste uitvoeringskwaliteit op de rest van het netwerk
388	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Lees voor "bereid om" – "genoodzaakt." Dit is omdraaiing van de argumentatie	Wij nemen kennis van uw opmerking, maar delen deze niet. Wij zien dat mensen, ook wanneer er een halte dicht bij de deur is, bereid zijn om verder naar een halte te lopen of te fietsen om een snelle, betrouwbare en hoogfrequente buslijn te pakken.
389	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Geen plek voor lijnen als 145: wordt vooruitgelopen op een toekomstige situatie?	Zoals wij in het ontwerp Programma van Eisen hebben beschreven zien wij het verbindend netwerk als ruggengraat van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Dit netwerk schrijven wij redelijk gedetailleerd voor als het gaat om routes, haltes, bedieningstijden en frequenties. Daarbuiten krijgt de concessiehouder meer ruimte om zijn aanbod op de vraag af te stemmen. Uw opmerking dat er geen plek zou zijn voor lijnen als lijn 145 is daarom voorbarig.
390	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Langs de R-netlijnen heeft iedere reiziger een halte op max 800 meter afstand. Echter niet iedere inwoner heeft een R-nethalte op max 800 afstand. Wat wordt dan bedoeld met "bediend"?	Het klopt dat niet iedere inwoner van het concessiegebied binnen een afstand van hemelsbreed 800 meter van een R-nethalte woont. Voor die delen van het concessiegebied waar dit niet het geval is gelden de andere ontsluitingsnormen zoals die in het Programma van Eisen zijn opgenomen.
392	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Basismobiliteit aansluitend op knooppunt – ook aansluitend op bestemmingen in of buiten de wijk? Dwz concessie-overstijgend?	Vanwege het exclusieve karakter van de concessies zal het voor de concessiehouder niet mogelijk zijn om reizigers naar willekeurige bestemmingen buiten het concessiegebied te brengen. Dit is ook niet onze bedoeling. Wij verwachten dat de basismobiliteit reizigers, anders dan de taxi, naar een logisch gelegen knooppunt brengt vanwaar zij met een verbindende lijn verder kunnen reizen.
394	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	In dit plaatje komt "Lichtgroen" dwz 400meter netwerk niet overeen met de werkelijkheid. Het grootste gedeelte van Badhoevedorp valt buiten de 400 meter halte-straal en daarmee in de 5% afwijking van die regel. Is dat ooit getoetst?	In het Programma van Eisen is een geactualiseerde kaart met de haltecirkels opgenomen.

REACTIENOTA N.A.V. ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN 2018

395	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Lopen wordt als voorttransport, maar knooppunten staan in het netwerk centraal: de meeste knooppunten liggen echter niet op loopafstand.	Het klopt dat in het schema van het verbindende netwerk alleen de (sub-)knooppunten zijn weergegeven, omdat deze een belangrijke rol spelen in de overstap tussen lijnen. Het verbindende netwerk omvat echter meer haltes (o.a. de huidige R-nethaltes) die vaak op loopafstand van belangrijke bestemmingen liggen.
396	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Duurzaamheid – kennelijk is er geen maatschappelijke verantwoordelijkheid meer voor het bevorderen van duurzaamheid, bijvoorbeeld door het ov bereikbaar te houden in kernen die daar nu relatief veel gebruik van te maken en/of die nu al een grote omgevingsbelasting hebben in verband met de nabijheid van Schiphol. Toename van autoverkeer door verslechtering van OV betekent toename van uitstoot Wat/ wanneer zijn daarvoor de afwegingen geweest – met name gezien de relatie met luchtkwaliteit.	Wij distantiëren ons van uw suggestie dat in zijn algemeenheid sprake is van een verslechtering van het openbaar vervoer in het concessiegebied die ten koste van de duurzaamheid gaat. Wij voelen ons hierin gesteund door de sterke toename van het aantal reizigers in het gebied tijdens de huidige concessieperiode. Gegeven de beschikbare middelen, vraagt de toegenomen en gewijzigde vraag van reizigers wel om een andere invulling van het OV-aanbod; iets waar wij de afgelopen jaren samen met de huidige concessiehouder en wegbeheerders hard aan gewerkt hebben.
397	Brochure	Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp	Het punt is dat alleen tevredenheid van reizigers wordt gemeten en niet van de voormalige reizigers die andere oplossingen hebben moeten kiezen.	U heeft wellicht een punt wanneer sprake zou zijn van een afname van het aantal reizigers. In het concessiegebied Amstelland-Meerlanden is echter sprake van een sterke toename van het aantal reizigers, waarbij het openbaar vervoer door deze reizigers steeds hoger wordt gewaardeerd.