

INGEKOMEN - 3 JULI 2019

**Ontwikkeling**

de gemeenteraad van Beemster

*uw brief van**uw kenmerk**ons kenmerk**datum*

1482861

1 juli 2019

*onderwerp***Stand van zaken indienen zienswijze ontwerp Programma van Eisen (PvE) concessie Zaanstreek Waterland 2022**

Geachte leden van de raad,

Via deze brief informeren wij u over de huidige stand van zaken met betrekking tot het ontwerp PvE van de concessie Zaanstreek Waterland.

In bijlage 1 is het vervolg proces beschreven van het PvE dat op 29 mei is vastgesteld door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio.

In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de wensen van de Zaanstreek Waterland gemeenten en de manier waarop ze zijn verwerkt in het Programma van Eisen.

De wensen voor Beemster staan op bladzijde 5.

Tot slot vindt u in bijlage 3 de publieksversie van de toelichting die hoort bij het ontwerp PvE. Ook hierin staat het verdere proces duidelijk beschreven (zie blz. 6).

Het ontwerp PvE ligt tot en met 14 juli ter inzage. Op 9 juli wordt het PvE besproken in de Regioraad. Bij gebreke om in raad aan de orde te stellen zal namens het college een zienswijze worden opgesteld die via de adviescommissie Waterland zal worden ingebracht. De brief van de adviescommissie Waterland waarin de zienswijzen van alle waterlandse gemeenten zullen worden opgenomen zal u ter informatie worden toegestuurd.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Beemster.



A.J.M. van Beek  
burgemeester



A.G. Dehé  
loco-secretaris

bijlage(n):

1. Brief van 14 juni 2019 van de Vervoerregio Amsterdam (kenmerk: 2019/13364/SP)
2. Memo van 14 juni van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
3. Brochure Toelichting bij het ontwerp Programma van Eisen concessie Zaanstreek Waterland 2022

behandeld door:

T. Bos

telefoonnummer

0299-452122



Zaanstreek-Waterland gemeenteraden  
College van Burgemeester en Wethouders

<b>GEMEENTE BEEMSTER</b>	
documentnr.: 1482367	T 020 627 37 00
ingek. d.d.: 25 JUNI 2019	E info@vervoerregio.nl
behandelaar: ontw	W www.vervoerregio.nl
archiefcode:	Kvk: 34374879000
	IBAN: NL46BNGH0286188274
	BIC: BNGHNL2G

Datum 14 juni 2019  
Uw kenmerk  
Oms kenmerk 2019/13364/SP

Onderwerp Ontwerp Programma van Elsen  
Zaanstreek-Waterland 2022; reactie  
op wensen gemeenten

Inzichten S.Pots@vervoerregio.nl

Bijlagen - Informatiebrochure Ontwerp  
Programma van Elsen  
Concessie Zaanstreek-  
Waterland 2022,  
- Overzicht wensen gemeenten

Geacht college,

Op 29 mei jl. heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam het ontwerp Programma van Elsen voor de concessie Zaanstreek-Waterland 2022 vastgesteld. Door middel van deze brief wil ik u informeren over de inhoud en status van dit ontwerp Programma van Elsen, hoe is omgegaan met specifieke wensen van gemeenten en het verdere proces.

#### Ontwerp Programma van Elsen

Het ontwerp Programma van Elsen beschrijft het minimumniveau waaraan de vervoerder moet voldoen om in de concessie te rijden. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft het ontwerp Programma van Elsen op 29 mei vastgesteld en op 3 juni 2019 vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp Programma van Elsen wordt tevens ter advisering voorgelegd aan de adviescommissies van de Vervoerregio concessies en de Reizigersadviesraad. Tevens kan eenieder een reactie geven op het ontwerp Programma van Elsen. In de bijlage vindt u een informatiebrochure omtrent het ontwerp Programma van Elsen. Voor de onderliggende documenten verwijs ik u graag naar de website van de Vervoerregio:  
<https://vervoerregio.nl/artikel/20190508-inspraak-programma-van-eisen-ov-zaanstreek-waterland>

#### Wensen van gemeenten

Bij de totstandkoming van het ontwerp Programma van Elsen is afstemming gezocht met de stakeholders van de Vervoerregio. Zo heeft er regelmatig afstemming plaatsgevonden met de Klankbordgroep van de Regioraad en heeft er ambtelijk overleg plaatsgevonden. Daarnaast heeft er een uitgebreide burgerparticipatie plaatsgevonden. Inhoudelijke input is bovendien opgehaald door middel van het spelen van een Serious Game met wethouders en raadsleden. De resultaten van deze sessies en de burgerparticipatie vindt u ook op de website van de Vervoerregio. Bovendien is de Vervoerregio actief in gesprek gegaan met de gemeenteraden. Aanvullend daarop heeft een aantal gemeenten zelf actieve burgers benaderd om input te leveren en/of middels een brief een lijstje met wensen aangeleverd. Bij deze willen we u hartelijk danken voor uw tijdige en constructieve input.

Alle bovengenoemde input, waaronder de aandachtspunten vanuit de betreffende gemeenten, is meegenomen bij het opstellen van het ontwerp Programma van Eisen. Het gaat vooral om vervoerkundige punten die in hoofdstuk 4 zijn beschreven, deels als els en deels als wens.

Als het gaat om het behouden van de huidige minimale eisen uit het Programma van Eisen, dan is de input beschreven als een els. Bij de aandachtspunten die een uitbreiding ten opzichte van de huidige eisen behelzen, is deze beschreven als een wens in het Programma van Eisen. De vervoerder is dus niet verplicht om dit op te nemen in het vervoerplan, maar zal daar in het verdere proces van de aanbesteding wel toe gestimuleerd worden. Op deze manier heeft de Vervoerregio getracht een goede afweging te maken tussen de aangedragen punten van de gemeenten en de (financiële) haalbaarheid daarvan. In de bijlage vindt u een overzicht van alle door de gemeenten aangeleverde aandachtspunten en hoe deze verwerkt zijn in het ontwerp Programma van Eisen.

#### **Proces**

Het ontwerp Programma van Eisen staat tot 14 juli 2019 open voor inspraakreacties. Bovendien is de Reizigersadviesraad en de adviescommissies Zaanstreek en Waterland om advies gevraagd. Alle adviezen en reacties alsmede aandachtspunten uit de Regioraad van 9 juli, zullen worden opgenomen in een Reactienota, waarin wordt vermeld op welke wijze de Vervoerregio deze reactie heeft verwerkt in het definitieve Programma van Eisen. Vaststelling van de concept Reactienota door het dagelijks bestuur is voorzien op 19 september 2019, tezamen met het de conceptversie van het definitieve Programma van Eisen. Het bespreken van deze stukken in de Regioraad is gepland op 15 oktober. Definitieve vaststelling door het dagelijks bestuur is voorzien op 31 oktober 2019. De stukken worden na vaststelling op de website van de Vervoerregio Amsterdam geplaatst.

Hoogachtend,



S.A.M. Dijkstra  
Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

**Aan** College van B&W gemeenten Zaanstreek-Waterland  
**Van** Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam  
**Datum** 14 juni 2019  
**Betreft** Wensen gemeenten in ontwerp Programma van Eisen Zaanstreek-Waterland 2022;  
 bijlage bij brief

Onderstaand vindt u een overzicht van de ingediende wensen per gemeente en de manier waarop deze verwerkt zijn in het ontwerp Programma van Eisen.

#### Edam-Volendam

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Het openbaar vervoer mag niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.	Alle haltes in de gemeente Edam-Volendam blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. In het PvE zijn minimeisen opgesteld ten aanzien van de bediening. Die is lager dan in de huidige situatie. Het staat de vervoeder vrij om meer te bieden en daarmee zo goed mogelijk aan te sluiten bij de vraag.
2	De lijn van Hoorn naar Amsterdam via Edam is erg belangrijk voor de kernen ten noorden van Edam en voor Edam. Daarom graag behouden.	De kernen blijven bediend. In Edam mogen de lijnen Hoorn – Edam en Edam Amsterdam aan elkaar gekoppeld worden volgens paragraaf 4.2.3.2. Het staat de vervoeder vrij om dat te doen.
3	Behoud van de verbinding met Amsterdam CS, zeker in relatie tot het bieden van een alternatief voor de vele touringcars.	In paragraaf 4.2.3.1 staat aangegeven dat het aantal ritten naar Amsterdam CS hetzelfde mag zijn als in de huidige situatie. Het staat de vervoeder vrij om minder ritten naar CS te bieden.
4	De bussen naar Amsterdam CS zitten vol. Kan er zitplaatsgarantie gegeven worden?	In artikel 18 staat beschreven aan welke eisen op het gebied van zitplaatskans moet worden voldaan. Specifiek is het toegestaan dat reizigers in de spits maximaal 10 minuten moeten staan.
5	Behoud van de buurtbus en wellicht zelfs verbeteren.	Het behoud van de buurtbussen is beschreven in paragraaf 4.2.6.
6	Zero emissie mag niet ten koste gaan van frequentie en betrouwbaarheid en comfort van het openbaar vervoer.	Zero-emissie is 3% duurder, zo is de inschatting. De vraag is of de vervoeder tot een andere conclusie komt en of dat effect heeft op zijn bieding. De Vervoerregio gaat er van uit dat de laadpalen en capaciteit van de accu's dusdanig zijn dat er geen

		negatieve effecten optreden door de invoering van elektrische bussen.
7	Streven naar zo min mogelijk overstappen tijdens de reis.	Alle knooppunten moeten met maximaal 1 overstap bereik kunnen worden, zo staat in paragraaf 4.2.2.1 beschreven

**Landsmeer**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Behoeftelopers en Purmerlanders bij het beter aansluiten op het openbaar vervoer.	Alle haltes in de gemeente Landsmeer blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. Daarmee moet er dus een lijn tussen Landsmeer en Purmerend en een lijn tussen Amsterdam en Purmerend via Ipendam worden aangeboden.
2	Zero-emissie gewenst.	In paragraaf 8.2 staat beschreven aan welke duurzaamheidseisen moet worden voldaan. Zo moet 80% van de bussen bij de start van de concessie elektrisch zijn. Voor de overige 20% geldt dat deze uiterlijk per 1 januari 2025 elektrisch moeten zijn. De vervoerder wordt gestimuleerd om al eerder meer elektrische bussen te laten rijden.
3	Afrekenmodel voor op tijd rijden gewenst.	In artikel 20 staat beschreven aan welke punctualiteitseisen moet worden voldaan. In de Uitvoeringsovereenkomst wordt beschreven hoe de vervoerder wordt afgerekend op het mogelijk niet voldoen aan deze eisen, in lijn met het boetebeleid van de Vervoerregio.
4	Kijken naar afstemming met de Noord-Zuidlijn in de dienstregeling lokaal in de late avonduren.	In artikel 21 staat beschreven aan welke eisen op het gebied van aansluitingen de vervoerder moet voldoen. De Vervoerder moet zoveel als mogelijk aansluiting bieden op trein, metro en andere buslijnen. Specifiek voor de Noord-Zuidlijn geldt dat lijnen die van en naar Amsterdam Noord rijden, aansluiting moeten bieden op de eerste en laatste rit van de Noord-Zuidlijn (zie pg. 4.3.2.)

**Oostzaan**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Behoud haltes in de gemeente	Alle haltes in de gemeente Oostzaan blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4.
2	Nachtbussen gewenst	De eisen aan het nachtnet staan beschreven in paragraaf 4.2.5. Oostzaan wordt ten minste op donderdag t/m zaterdag bediend door een nachtbus. In de wensenlijst in paragraaf 4.2.5.1. staat uitbreiding in de overige nachten genoemd alsmede een hogere frequentie.

**Purmerend**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Lokale bereikbaarheid binnen Purmerend en Beemster	Alle haltes in de gemeenten Purmerend en Beemster blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. Specifiek voor Purmerend geldt dat in de wensenlijst voor het ontsluitend net een aantal wensen staat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het verbinden van de woongebieden met belangrijke lokale bestemmingen zoals het centrum, ziekenhuis en een station.</li> <li>- Een verbinding tussen Monnickendam en Purmerend</li> </ul>
2	Bereikbaarheid van Centraal station in Amsterdam	In paragraaf 4.2.3.1 staat aangegeven dat het aantal ritten naar Amsterdam CS hetzelfde mag zijn als in de huidige situatie. Het staat de vervoerder vrij om minder ritten naar CS te bieden.
3	Tariefstelling, betaalbaarheid	De eisen aan de tarieven staan beschreven in artikel 45. De tarieven moeten voldoen aan de Tariefverordening van de Vervoerregio en het Landelijk Tarievenkader. Daarnaast moeten bestaande grensoverschrijdende producten (ARTT-ticket, Randstad-Noord abonnement etc.) worden geaccepteerd en verkocht.
4	Informatie bij vertragingen en problemen	In hoofdstuk 9 worden de eisen aan de reisinformatie beschreven. Ook bij verstoringen en vertragingen, moet de vervoerder volledige, correcte en actuele reisinformatie bieden.
5	Behoud huidige frequentie in de spits	De minimale frequenties staan beschreven in paragraaf 4.3.2. Deze zijn soms lager dan de huidige frequenties. De vervoerder wordt gestimuleerd om de frequentie af te stemmen op het aantal reizigers. Daarbij moet een reiziger altijd mee kunnen met de eerstkomende rit (artikel 17).

6	Informatie bij de instaphalte	In artikel 40 staan de eisen aan de reisinformatie op haltes beschreven. Zo moeten de vertrektijden van de bussen op de halte getoond worden.
7	Kans op een zitplaats	In artikel 18 staat beschreven aan welke eisen op het gebied van zitplaatskans moet worden voldaan. Specifiek is het toegestaan dat reizigers in de spits maximaal 10 minuten moeten staan.
8	Beperk het aantal overstappen	Alle knooppunten moeten met maximaal 1 overstap bereik kunnen worden, zo staat in paragraaf 4.2.2.1 beschreven
9	Behoud de loopafstand naar de halte op maximaal 10 minuten	Alle haltes blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. Daarnaast gelden ontsluitingsnormen (artikel 3) voor de te bedienen gebieden.
10	Breid het aantal fietsstallingsplaatsen uit. Experimenteer met deelfietsen	Het uitbreiden van fietsstallingsplaatsen wordt niet specifiek in de concessie georganiseerd, maar is met name een taak voor de wegbeheerder in samenwerking met de Vervoerregio.
11	Inzet van elektrisch vervoer mag niet tot een hogere prijs leiden.	Zero-emissie is 3% duurder, zo is de inschatting. De vraag is of de vervoerder tot een andere conclusie komt en of dat effect heeft op zijn bieding. De Vervoerregio gaat er van uit dat de laadpalen en capaciteit van de accu's dusdanig zijn dat er geen negatieve effecten optreden door de invoering van elektrische bussen.
12	Rijd busroutes altijd in twee richtingen	Over het algemeen gelden de vervoerkundige eisen in 2 richtingen. Voor een aantal specifieke lijnen geldt een uitzondering, vanwege de beperkte vraag (spitslijnen ri. Amsterdam Zuid-Oost) of de beschikbare infrastructuur (route Monnickendam)



**Beemster**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Lokale bereikbaarheid binnen Purmerend en Beemster	Alle haltes in de gemeenten Purmerend en Beemster blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. Specifiek voor Purmerend geldt dat in de wensenlijst voor het ontsluitend net een aantal wensen staat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het verbinden van de woongebieden met belangrijke lokale bestemmingen zoals het centrum, ziekenhuis en een station.</li> <li>- Een verbinding tussen Monnickendam en Purmerend</li> </ul>
2	Bereikbaarheid van Centraal station in Amsterdam	In paragraaf 4.2.3.1 staat aangegeven dat het aantal ritten naar Amsterdam CS hetzelfde mag zijn als in de huidige situatie. Het staat de vervoeder vrij om minder ritten naar CS te bieden.
3	Tariefstelling, betaalbaarheid	De eisen aan de tarieven staan beschreven in artikel 45. De tarieven moeten voldoen aan de Tariefverordening van de Vervoerregio en het Landelijk Tarievenkader. Daarnaast moeten bestaande grensoverschrijdende producten (ARTT-ticket, Randstad-Noord abonnement etc.) worden geaccepteerd en verkocht.
4	Informatie bij vertragingen en problemen	In hoofdstuk 9 worden de eisen aan de reisinformatie beschreven. Ook bij verstoringen en vertragingen, moet de vervoerder volledige, correcte en actuele reisinformatie bieden.
5	Behoud huidige frequentie in de spits	De minimale frequenties staan beschreven in paragraaf 4.3.2. Deze zijn soms lager dan de huidige frequenties. De vervoerder wordt gestimuleerd om de frequentie af te stemmen op het aantal reizigers. Daarbij moet een reiziger altijd mee kunnen met de eerstkomende rit (artikel 17).
6	Informatie bij de instaphalte	In artikel 40 staan de eisen aan de reisinformatie op haltes beschreven. Zo moeten de vertrektijden van de bussen op de halte getoond worden.
7	Kans op een zitplaats	In artikel 18 staat beschreven aan welke eisen op het gebied van zitplaatskans moet worden voldaan. Specifiek is het toegestaan dat reizigers in de spits maximaal 10 minuten moeten staan.
8	Beperk het aantal overstappen	Alle knooppunten moeten met maximaal 1 overstap bereik kunnen worden, zo staat in paragraaf 4.2.2.1 beschreven
9	Behoud de buurtbus	Zoals beschreven in paragraaf 4.2.6, blijven de buurtbussen bestaan, op basis van een vaste dienstregeling

10	Breid het aantal fietsstallingsplaatsen uit. Experimenteer met deelfietsen	Het uitbreiden van fietsstallingsplaatsen wordt niet specifiek in de concessie georganiseerd, maar is met name een taak voor de wegbeheerder in samenwerking met de Vervoerregio.
11	Inzet van elektrisch vervoer mag niet tot een hogere prijs leiden.	Zero-emissie is 3% duurder, zo is de inschatting. De vraag is of de vervoerder tot een andere conclusie komt en of dat effect heeft op zijn bieding. De Vervoerregio gaat er van uit dat de laadpalen en capaciteit van de accu's dusdanig zijn dat er geen negatieve effecten optreden door de invoering van elektrische bussen.
12	Overdag leerlingenvervoer	In paragraaf 4.2.8 staat beschreven, dat de concessieverlener gestimuleerd wordt om het scholierenvervoer zoveel als mogelijk te integreren met de overige reizigersstromen. De Vervoerder mag wel scholierenlijnen aanbieden.

**Waterland**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Route in Monnickendam handhaven, maar ook de directe route van en naar Marken in de spits	Inmiddels is via de wegbeheerder vernomen dat het 'rondje Monnickendam' ook in de nieuwe concessie in 1 richting mag worden bereden. Dit wordt opgenomen in de concessiedocumenten. In de lijst met wensen aan ontsluitende lijnen (pg 4.2.4.4.), wordt een rechtstreekse verbinding vanuit Marken in de spits benoemd.
2	Zero emissie mag niet ten koste gaan van frequentie en of betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.	Zero-emissie is 3% duurder, zo is de inschatting. De vraag is of de vervoerder tot een andere conclusie komt en of dat effect heeft op zijn bieding. De Vervoerregio gaat er van uit dat de laadpalen en capaciteit van de accu's dusdanig zijn dat er geen negatieve effecten optreden door de invoering van elektrische bussen.
3	Behouden of verhogen frequenties in de spits. Aandacht voor halteren Het Schouw, Ipendam en Watergang	De minimale frequenties staan beschreven in paragraaf 4.3.2. Deze zijn soms lager dan de huidige frequenties. De vervoerder wordt gestimuleerd om de frequentie af te stemmen op het aantal reizigers. Daarbij moet een reiziger altijd mee kunnen met de eerstkomende rit (artikel 17). Alle haltes in de gemeente Waterland blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4. Ook op R-netlijnen moeten de huidige haltes bediend blijven worden.
4	Behouden buurtbus	Het behoud van de buurtbussen is beschreven in paragraaf 4.2.6.

5	Tarief nachtnet moet afhankelijk zijn van de afstand	In artikel 45 worden de eisen aan tarieven beschreven. specifiek voor het nachtnet is zowel een vaste prijs als een prijs afhankelijk van de afstand toegestaan.
6	Lijn 103 op zondag	Lijn 103 is op zaterdag en zondag niet verplicht, maar is benoemd als wens (paragraaf 4.2.4.4.)
7	Lijn 315 in het toeristenseizoen handhaven of uitbreiden	In paragraaf 4.2.7 worden de eisen en wensen voor wat betreft toeristenlijnen beschreven. de vervoerder wordt gestimuleerd om zo goed mogelijk invulling te geven aan de wens om de toeristenlijnen verder te ontwikkelen.
8	Nachtbus naar Marken en Monnickendam op vrijdagavond en zaterdagavond	In paragraaf 4.2.5 worden de eisen en wensen voor wat betreft nachtlijnen beschreven. verplicht is een nachtlijn op donderdag t/m zaterdag tussen Amsterdam en Edam via Monnickendam. In de wensenlijst staat uitbreiding naar maandag tot en met zondag genoemd, alsmede het toevoegen van Marken aan het nachtnet.
9	Geen verslechtering van het scholierenvervoer naar Amsterdam, Volendam en Hoorn	De Concessieverlener stelt geen aparte eisen ten aanzien van Scholierenlijnen om te stimuleren dat deze reizigersstromen zo veel als mogelijk geïntegreerd worden met de overige reizigersstromen in het Concessiegebied. Het is de Concessiehouder wel toegestaan Scholierenlijnen aan te bieden.

**Wormerland**

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	Behoud van bestaande lijnen	Alle haltes in de gemeente Wormerland blijven bediend, zo staat in paragraaf 4.2.4.
2	Deelfietsen en deelauto's in het buitengebied	De vervoerder dient aanbieders van aanvullende diensten, zoals deelauto's en deelfietsen te faciliteren (artikel 2). Hij wordt niet specifiek gestimuleerd om dit aan te bieden, het heeft de voorkeur om dit buiten de concessie te organiseren.
3	Flexsysteem als alternatief voor lijn 121 kan, maar wel met een langere exploitatieperiode	In paragraaf 4.2.9 staat beschreven aan welke eisen de vervoerder moet voldoen om een flexibele invulling van laagfrequente lijnen te mogen introduceren. Zo moet het aantal vertrekmogelijkheden ten minste 2x zo groot zijn als de minimale eisen voor een vaste lijn, voor wat betreft frequentie en bedieningstijden.

Zaanstad

Nr.	Vraag van de gemeente	Waar in het PvE opgenomen?
1	OV naar bedrijventerreinen en nieuwe woonwijken	In bijlage G staat beschreven welke gebieden met openbaar vervoer moeten worden ontsloten. Daarnaast geldt dat alles haltes bediend moeten blijven, met uitzondering van haltes Koog a/d Zaan, Leliestraat, Koog a/d Zaan, Verzetstraat en Zaandijk, station Zaanse Schans. Aanvullend op deze 3 haltes hoeven ook de haltes Zaandijk, Witte Veerstraat en Zaandam, Westerwateringtunnel in de nieuwe concessie niet te worden aangedaan. Voor nieuwe werkgebieden en woonwijken geldt dat deze ontsloten moeten worden, als ze voldoen aan de ontsluitingseisen in artikel 3.
2	Betere verdeling als verschillende lijnen hetzelfde traject hebben	In paragraaf 4.3 worden de minimumeisen ten aanzien van frequenties beschreven. daarbij geldt dat de ritten zo gelijkmatig mogelijk over het uur verdeeld moeten worden. Als verschillende lijnen hetzelfde traject volgen, geldt dat ook, met dien verstande dat het niet altijd mogelijk is om een ideale verdeling te realiseren vanwege bijvoorbeeld aansluitingen op trein, metro of andere bussen.
3	Zorgen voor goede aansluitingen bus-trein en trein-bus	In artikel 21 staat beschreven aan welke eisen op het gebied van aansluitingen de vervoerder moet voldoen. De Vervoerder moet zoveel als mogelijk aansluiting bieden op trein, metro en andere buslijnen.
4	Hogere frequenties 's avonds en in het weekend. Met name uurdiensten worden als pover beoordeeld	In paragraaf 4.3 staan de minimale frequenties beschreven. Voor uitlopers van verbindende lijnen geldt in de avond een minimale frequentie van 1x per uur. Voor ontsluitende lijnen geldt de gehele dag een minimale frequentie van 1x per uur. Dit sluit aan bij het huidige gebruik van deze lijnen. In de wensen voor het ontsluitende net (paragraaf 4.2.4.4) staan onder andere hogere frequenties op het ontsluitende net genoemd.
5	Bushalte bij metrostation Noorderpark	In paragraaf 4.2.2.2. staat beschreven dat Noorderpark moet worden bediend, op het moment dat de oprit naar de S116 is gerealiseerd of Amsterdam Noorderpark eindpunt is van deze lijn. De realisatie van deze bushalte staat in de basis los van het Programma van Eisen.
6	Oost-westverbindingen ter hoogte van het ZMC en de Zaanse Schans	In de wensen voor het ontsluitende net (paragraaf 4.2.4.4.) staan deze verbindingen als wens beschreven.

7	Reisinformatie die downloadbaar is per lijn en per halte	In hoofdstuk 9 staan de eisen aan reisinformatie beschreven. In artikel 37 staat beschreven dat informatie over lijnen, haltevertrekstaten, lijnennetkaarten etc. gratis op te vragen en te downloaden zijn.
8	Elektrische bussen	In paragraaf 8.2 staat beschreven aan welke duurzaamheidseisen moet worden voldaan. Zo moet 80% van de bussen bij de start van de concessie elektrisch zijn. Voor de overige 20% geldt dat deze uiterlijk per 1 januari 2025 elektrisch moeten zijn. De vervoerder wordt gestimuleerd om al eerder meer elektrische bussen te laten rijden.
9	Kleinere bussen in de stillere uren	In hoofdstuk 7 worden de eisen aan het materieel beschreven. in artikel 26 staat beschreven dat de vervoerder het materieel af moet stemmen op de capaciteit. Daarbij gelden een aantal specifieke eisen voor een aantal lijnen en kernen, bijvoorbeeld voor de westzijde van de Zaanoveer. Het wisselen van materieel gedurende de dag is toegestaan, maar kan lijden tot hogere kosten.
10	Hop-on Hop-off bus die de diverse P+R terreinen met het centrum van Zaandam verbindt.	Er zijn geen specifieke lijnen voorgeschreven voor P+R terreinen in Zaandam. P+R terreinen bij stations worden zoals beschreven in hoofdstuk 4 net als nu bediend. Dit geldt ook voor de Zaanse Schans.





Vervoerregio  
Amsterdam



Toelichting bij

# Ontwerp-Programma van Eisen

Concessieverlening Zaanstreek-Waterland 2022



In de Vervoerregio Amsterdam werken vijftien gemeenten samen aan een optimale bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Amsterdam. De Vervoerregio is opdrachtgever van het openbaar vervoer per bus, tram en metro. Hiervoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven en subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer dragen we bij aan goede verbindingen tussen bestemmingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Deze ambities moeten ook in de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland verwezenlijkt worden. Daarom stelt de Vervoerregio eisen aan de bedrijven die het openbaar vervoer verzorgen.

### MAATSCHAPPELIJKE VERANDERINGEN

In de aanbesteding wordt rekening gehouden met grote maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het openbaar vervoer: de overgang naar elektrisch vervoer, de opkomst van big data en innovatieve vormen van mobiliteit.

In de regio hebben zich de afgelopen jaren enkele veranderingen voorgedaan. Het aantal reizigers is gegroeid, er zijn elektrische bussen gaan rijden en de Noord/Zuidlijn is in gebruik genomen. Een deel van de buslijnen uit de Zaanstreek en Waterland heeft station Noord als nieuwe eindbestemming in Amsterdam.

### PROGRAMMA VAN EISEN: DE ACCENTEN

In het Programma van Eisen (PvE) worden de ambities van de Vervoerregio vertaald naar concrete aanwijzingen voor de exploitant van het openbaar vervoer (de concessiehouder).

Het bestaande aanbod in de concessies Zaanstreek en Waterland is het uitgangspunt voor de nieuwe

concessie. Dit wordt immers goed gewaardeerd door de reiziger. Daarnaast zijn een paar nieuwe accenten gelegd, met name op het gebied van duurzaamheid, nieuwe vormen van mobiliteit en kwaliteit van de dienstverlening.

#### AANBESTEDEN VAN OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer wordt in concessies aanbesteed. Een concessie is een gebied waar één OV-bedrijf het alleenrecht heeft om voor een bepaalde periode openbaar vervoer aan te bieden. Per 12 december 2021 lopen de huidige concessies Zaanstreek en Waterland af en worden zij samengevoegd in een nieuwe concessie: Zaanstreek-Waterland. Momenteel bereidt de Vervoerregio de aanbesteding voor. Geïnteresseerde bedrijven kunnen in het voorjaar van 2020 inschrijven op deze concessie, om vanaf eind 2021 de nieuwe concessiehouder van Zaanstreek-Waterland te worden.



## **DUURZAME CONCESSIE EN MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN**

- De nieuwe concessie wordt een duurzame concessie. Vanaf de start van de concessie stoot ten minste 80% van de voertuigen geen schadelijke stoffen uit en vanaf 2025 dienen alle voertuigen volledig zonder uitstoot van schadelijke stoffen te rijden. Om de concessiehouder in staat te stellen de extra investeringen in schone technologie terug te verdienen, kent de concessie een langere looptijd dan de bestaande concessies. De looptijd voor de concessie Zaanstreek-Waterland is tien jaar, waarbij de concessie nog eens met vijf jaar verlengd kan worden.
- De concessiehouder dient zich ook te richten op het bijdragen aan een circulaire economie. Zo wordt voorgeschreven dat hergebruik van grondstoffen wordt gemaximaliseerd.
- Wettelijk is bepaald dat de nieuwe concessiehouder het personeel van de huidige vervoerders overneemt. In het PvE worden aanvullende eisen gesteld aan het investeren in het opleiden en inzetten van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, alsmede aan goed werkgeverschap.

## **NIEUWE VORMEN VAN MOBILITEIT**

- De concessiehouder dient open te staan voor nieuwe vormen van mobiliteit die aan willen sluiten op het busnetwerk. Te denken valt aan initiatieven voor deelfietsen of deelauto's en ontwikkelingen op het gebied van Mobility as a Service (het via één app kunnen boeken een hele reis, ook als daarvoor verschillende vervoermiddelen gebruikt worden).
- Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij zich opstelt als 'ketenregisseur' van de reis, die uit een keten van verplaatsingen met verschillende vervoermiddelen kan bestaan.

## **HOGERE KWALITEIT VAN DIENSTVERLENING**

- Reizen van deur tot deur moet veilig, prettig en vanzelfsprekend zijn. De Vervoerregio zet in op verdere stijging van de reizigerswaardering van het openbaar vervoer. Veiligheid is hiervoor een belangrijke basis. De Vervoerregio schrijft voor dat de concessiehouder voldoet aan bestaande eisen op het gebied van sociale veiligheid.
- Het verzorgen van een prettige reis valt voor een belangrijk deel onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Er worden eisen gesteld aan

de inrichting en toegankelijkheid van de voertuigen en de informatievoorziening. Het verbeteren van de reisbeleving van de reiziger krijgt in de nieuwe concessie meer aandacht.

- De vanzelfsprekendheid van gebruik van openbaar vervoer kan bevorderd worden door de combinatie van vervoerwijzen te verbeteren. De Vervoerregio eist dat de concessiehouder reisinformatie deelt met derden en meewerkt aan de introductie van nieuwe, laagdrempelige betaalwijzen.

## **R-NET**

- Openbaar vervoer moet grote aantallen reizigers snel, betrouwbaar en comfortabel vervoeren. De Vervoerregio vraagt de concessiehouder mee te werken aan het doorontwikkelen van de R-netformule op de belangrijkste trajecten in de concessie. Dit dient hij te doen in goede afstemming met de Vervoerregio en de wegbeheerders.
- Sinds de opening van de Noord/Zuidlijn in 2018 eindigen veel buslijnen naar Amsterdam op station Noord. Het is voor de concessiehouder mogelijk de bestaande verdeling van het aantal ritten naar station Noord en het Centraal Station ook in de nieuwe concessie aan te bieden.

## **GOEDE INPASSING IN DE OMGEVING**

- De Vervoerregio is voortdurend in gesprek met wegbeheerders over de effecten die openbaar vervoer heeft op de leefomgeving, en over aanleg van nieuwe infrastructuur en voorzieningen. Van de concessiehouder wordt geëist dat hij actief deelneemt aan overleggen over inpassing van openbaar vervoer in de omgeving. Dit past ook zijn rol als ketenregisseur. Daarnaast stelt de Vervoerregio voor het eerst een veiligheidsbeheerssysteem verplicht, om de verkeersveiligheid te vergroten.
- In de toekomst worden gebieden mogelijk op andere manieren ontsloten. Daarom kan de nieuwe concessie elke vijf jaar worden herijkt om te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen. Het gaat hier bijvoorbeeld om de mogelijke opkomst van zelfrijdende auto's, de toenemende beschikbaarheid van diensten (deeltaxi's zoals Uber) en het autoluw maken van stadscentra. Voor nieuwe woon/werkgebieden gelden strengere ontsluitingseisen zodat het openbaar vervoer voor nieuwe gebruikers direct een aantrekkelijke vervoerwijze is.



### FIETSENSTALLINGEN

Het gebruik van de fiets in combinatie met snelle buslijnen is voor veel reizigers aantrekkelijk. De Vervoerregio vraagt van de concessiehouder om open te staan voor samenwerking met aanbieders van deelfietsen. De Vervoerregio, concessiehouder en wegbeheerder houden regelmatig overleg over faciliteiten op haltes, waaronder fietsenstallingen.

### VOORTBOUWEN OP HET BESTAANDE AANBOD

Het bestaande aanbod wordt door de reiziger goed gewaardeerd. Daarom legt het PvE alleen nieuwe accenten. De Vervoerregio streeft naar een aanbestedingsresultaat dat voortbouwt op het bestaande aanbod, de ambities van de Vervoerregio verwezenlijkt en antwoord geeft op de verwachte ontwikkelingen in de komende jaren. Om de inschrijvende partijen de ruimte te bieden om een dergelijk innovatief aanbod af te geven, zijn de minimumeisen lager dan het huidige aanbod.

### WAT IS HET PROGRAMMA VAN EISEN PRECIES?

Het Programma van Eisen beschrijft voor de hele concessie aan welke minimumeisen de concessiehouder moet voldoen. Het PvE is daarmee hét instrument waarmee de Vervoerregio invloed uitoefent op de wijze waarop de concessiehouder het openbaar vervoer organiseert. Vanwege het belang van dit document wordt het PvE ter inzage gelegd, daarbij aangeduid als 'ontwerp-Programma van Eisen'.

Alle aanbiedingen dienen minimaal te voldoen aan de eisen in het PvE. Het is waarschijnlijk dat de winnende aanbieder meer vervoer en kwaliteit biedt dan het PvE voorschrijft. Dit komt doordat de Vervoerregio naast eisen ook wensen formuleert. De aanbiedingen die veel wensen honoreren kunnen rekenen op een hogere beoordeling.

### PARTICIPATIE VAN BEWONERS EN REIZIGERS

Voor het eerst heeft de Vervoerregio grote aantallen bewoners en reizigers gevraagd om mee te denken over het openbaar vervoer in de nieuwe concessie. Ruim tweeduizend bewoners en reizigers uit het concessiegebied Zaanstreek-Waterland hebben geparticipeerd. In het PvE zijn de uitkomsten van de burgerparticipatie meegenomen. De Vervoerregio heeft hierbij de methode van 'serious gaming' gehanteerd. Met deze methode worden deelnemers zich bewust van de samenhang tussen de verschillende denkbare maatregelen en de kosten daarvan. De uitkomsten van de participatie worden gepubliceerd op de site van de Vervoerregio.

### RAADPLEGING VAN INWONERS DOOR GEMEENTEN

Daarnaast hebben verschillende gemeenten na raadpleging van hun eigen inwoners een aantal wensen geformuleerd voor de nieuwe concessie. De Vervoerregio zal deze wensen meenemen bij het beoordelen van de aanbiedingen. Dit betekent dat inschrijvende partijen die één of meerdere wensen van gemeenten in hun aanbieder opnemen, meer kans hebben om de nieuwe concessie gegund te krijgen.



**CONCESSIEGEBIED ZAA NSTREEK-WATERLAND**





### VERVOLGPROCES VAN DE AANBESTEDING

Het ontwerp-Programma van Eisen is op 29 mei 2019 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio en ligt tot en met 14 juli 2019 ter inzage. Op het ontwerp-PvE kan schriftelijk of digitaal een reactie

ingediend worden. De adviescommissies en Reizigers Adviesraad van de Vervoerregio brengen een advies uit. De reacties en adviezen worden opgenomen in een Reactienota waarin is aangegeven op welke wijze deze zijn meegenomen in het definitieve Programma van Eisen.

### Planning aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland

<b>3 juni t/m 14 juli:</b>	het ontwerp-PvE ligt ter inzage
<b>9 juli 2019:</b>	bespreking van het ontwerp-PvE in de Regioraad
<b>Oktober 2019:</b>	bespreking van het PvE in de Regioraad, vaststelling PvE
<b>November 2019:</b>	start van de aanbestedingsprocedure
<b>Zomer 2020:</b>	gunning van de concessie
<b>12 december 2021:</b>	start van de concessie Zaanstreek-Waterland

### HOE KUNT U EEN ZIENSWIJZE INDIENEN?

Het ontwerp-PvE is te vinden op [www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl). Het kan ook worden aangevraagd via [pvezawa2022@vervoerregio.nl](mailto:pvezawa2022@vervoerregio.nl) of via het secretariaat van de Vervoerregio, tel. 020-5273700. Reacties kunnen tot en met 14 juli worden gemaild naar [pvezawa2022@vervoerregio.nl](mailto:pvezawa2022@vervoerregio.nl). Schriftelijk reageren kan ook. Stuur dan uw reactie naar: Vervoerregio Amsterdam, o.v.v. Inspraak concessie Zaanstreek-Waterland, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam. Vergeet niet uw naam en adres erbij te vermelden en de pagina waar uw reactie over gaat.