CONCESSIEVERLENING AMSTERDAM 2025

Reactienota

n.a.v. het ontwerp Programma van Eisen Amsterdam 2025

Vastgesteld door Dagelijks Bestuur op 23 mei 2024

Voorwoord

Voor u ligt de Reactienota waarin de adviezen en zienswijzen op het Ontwerp-Programma van Eisen (Ontwerp-PvE) voor de concessie Amsterdam 2025 zijn gebundeld en beantwoord. De Vervoerregio heeft in totaal zo'n 600 reacties ontvangen, afkomstig van circa 50 partijen (inwoners, de Reizigersadviesraad, Adviescommissies voor het openbaar vervoer, aangrenzende concessieverleners en overige bedrijven/instellingen).

Deze reacties hebben geholpen om het Programma van Eisen verder aan te scherpen en daarmee zo goed mogelijk openbaar vervoer voor iedereen in concessiegebied Amsterdam te vragen. Openbaar vervoer dat aansluit op de behoeften van verschillende reizigers. Zowel de forens die zo snel mogelijk op de bestemming wil zijn, als de reiziger die slecht ter been is en daarom niet te lang naar de halte kan lopen. En als de stad de komende jaren groeit, dan groeit het openbaar vervoer mee. Zodat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief wordt en blijft voor de auto en tegelijkertijd ruimte laat voor lopen en fietsen in een schone, prettige en groene stad.

Dat vraagt een zorgvuldige afweging van alle zienswijzen en adviezen. Daarom heeft de Vervoerregio Amsterdam een uitgebreide reactienota opgesteld. Een reactienota waarin wij aangeven hoe wij om zijn gegaan met de adviezen en zienswijzen op het Ontwerp-PvE. En die een toelichting geeft op een aantal belangrijke thema's die bij veel zienswijzen en reacties naar voren kwamen.

Deze Reactienota is op 23 mei 2024 door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio vastgesteld, nadat deze Reactienota op 14 mei 2024 in de Regioraad is besproken. De moties die door de Regioraad zijn aangenomen, zijn in de reacties op de adviezen en zienswijzen verwerkt. Daarnaast heeft het Dagelijks Bestuur op 23 mei 2024 het Programma van Eisen vastgesteld, waarin de reacties op adviezen en zienswijzen en de aangenomen moties zijn verwerkt.

1. Inleiding

Op 14 december 2024 loopt de huidige concessie Amsterdam af. De Vervoerregio heeft ervoor gekozen om de Concessie 2025, die op 15 december 2024 van start gaat, aan GVB Exploitatie b.v. te willen gunnen op basis van de concessieverleningsstrategie en de inbestedingsleidraad, die respectievelijk op 29 juni en 12 oktober 2023 door het Dagelijks Bestuur zijn vastgesteld.

Het Ontwerp-PvE is op 14 december 2023 ter inzage naar buiten gebracht. Iedereen: inwoners, reizigers instellingen en ondernemers, had zes weken de tijd om een 'zienswijze' in te sturen met wat zij vonden van het Ontwerp-PvE. Daarnaast werd er aan een aantal organisaties gevraagd om advies uit te brengen over het Ontwerp-PvE. Dat zijn de Reizigers Advies Raad (RAR), die een wettelijk adviesrecht heeft, de Adviescommissies voor het openbaar vervoer, en de aangrenzende concessieverleners.

Alle binnengekomen adviezen en zienswijzen zijn zorgvuldig afgewogen en voorzien van een antwoord. Op sommige punten is het Ontwerp-PvE aangepast. Dit document bevat alle binnengekomen adviezen en zienswijzen en de beantwoording hiervan.

Rol van het Programma van Eisen

Het opstellen en vaststellen van het Programma van Eisen (PvE) is een van de belangrijke stappen in het proces van de inbesteding. In dat document staan de (minimum)eisen waaraan de Concessiehouder tijdens de hele concessieperiode van 11 jaar aan moet voldoen. Naast het PvE zal het Dagelijks Bestuur bij de verlening van de Concessie, het Concessiebesluit vaststellen. In het Concessiebesluit zijn de (rand)voorwaarden opgenomen voor de Concessie, zoals de concessieduur en de financiële bepalingen.

Reactienota

Van de volgende partijen zijn adviezen ontvangen: Reizigers Advies Raad, de adviescommissies van de OV-concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland, en de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland als aangrenzende concessieverleners. Als reactie op de terinzagelegging zijn zienswijzen ontvangen van Actieve Ouderen Amsterdam, Cliëntenbelang, GVB, NS, Ondernemingsraad GVB en van bedrijven en verenigingen (ruim 20 verschillende zienswijzen), burgers (24 zienswijzen) en ROVER. In deze Reactienota geeft de Vervoerregio antwoord op de in totaal circa 600 vragen en opmerkingen die in de adviezen en zienswijzen zijn ontvangen. In een aantal gevallen hebben de reacties geleid tot wijzigingen in het Programma van Eisen. Ook wordt uitgelegd waarom bepaalde adviezen en wensen niet worden overgenomen.

Tijdens de bespreking van de concept Reactienota in de Regioraad op 14 mei 2024, zijn de volgende moties aangenomen die hebben geleid tot aanpassingen van het Programma van Eisen:

1. Laat trams doorrijden
2. Betrek gemeenten Amstelveen en Uithoorn
3. Gegarandeerde overstap op Van der Madeweg bij ontvlechting en hogere frequenties metro's
4. Nadere uitwerking "sociaal en maatschappelijke functie openbaar vervoer"
5. Kader ontvlechting Metronetwerk

6. Strengere eisen voor liften en roltrappen op stations en haltes
8. Alle opties op tafel bij ontvlechting en hogere frequenties metro’s

In deze versie van de Reactienota zijn de wijzigingen als gevolg van de aangenomen moties verwerkt.

Op 23 mei 2024 heeft het Dagelijks Bestuur ook het Programma van Eisen vastgesteld, inclusief de wijzigingen vanwege de moties die op 14 mei 2024 door de Regioraad zijn aangenomen.

Leeswijzer

Deze Reactienota is verder als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de belangrijkste thema’s die uit de ingediende adviezen en zienswijzen naar voren komen. Bijlage 1 bevat een volledig overzicht van de ingediende adviezen en de reacties van de Vervoerregio en bijlage 2 bevat een volledig overzicht van de ontvangen zienswijzen en de reacties van de Vervoerregio daarop. In Bijlage 3 worden de vragen en opmerkingen die zijn gesteld tijdens de behandeling in de Regioraad op 5 maart 2024 beantwoord.

2. Belangrijke thema's

De belangrijke thema's uit de adviezen en de zienswijzen zijn:
1. De metro vaker laten rijden
2. Een goed bereikbare halte
3. Verschillende soorten ov in de binnenstad
4. Comfortabel overstappen
5. Een beter service concept voor alle reizigers
6. Verbetering liften en roltrappen

In de onderstaande paragrafen worden deze thema's uitgelegd en is het standpunt/de reactie van de Vervoerregio te lezen.

2.1 De metro vaker laten rijden

Sinds de opening van de Noord/Zuidlijn is de rol van het metronetwerk in Amsterdam flink gegroeid. In de nieuwe concessie willen we dat de metro in Amsterdam echt de ruggengraat van het ov-netwerk in Amsterdam wordt. Dagelijks maken vele reizigers gebruik van dit netwerk, bijvoorbeeld voor hun woon-werkverkeer. In de toekomst zal het aantal reizigers in het ov toenemen met zo'n 40%. Dat betekent dat de metro nog meer reizigers moet vervoeren. Het betekent ook dat naast station Amsterdam Centraal andere stations in Amsterdam zoals Zuid, Bijlmer Arena, Amstel en Sloterdijk belangrijker worden, omdat het anders te druk wordt op Amsterdam Centraal.

In het Programma van Eisen vragen wij daarom aan GVB om de metrolijnen vaker te laten rijden. Dit moet zorgen voor een aantrekkelijker metronetwerk dat de toekomstige groei in het aantal reizigers kan faciliteren en betere verbindingen tussen alle grote knooppunten in de stad biedt.

In het huidige netwerk rijden de metrolijnen M51, M53 en M54 ieder 6x per uur; dit kan maximaal 7x per uur worden vanwege de capaciteit in de Oostbuis. Omdat de metrolijnen allemaal over hetzelfde spoor door de tunnel rijden tussen het Amstelstation en Amsterdam CS (de Oostbuis) hebben alle lijnen dezelfde frequentie. We noemen dit een 'vervlochten netwerk'. Een belangrijk nadeel van een vervlochten netwerk is dat een storing op de ene metrolijn ook direct een storing bij de andere metrolijnen betekent. Door de metrolijnen te ontvlechten (dus minder lijnen over hetzelfde stuk spoor te laten rijden) kunnen er meer metro's op elke lijn rijden en kunnen er dus meer reizigers vervoerd worden. Ook neemt de betrouwbaarheid voor reizigers toe doordat storingen niet meer aan alle lijnen worden doorgegeven.

Een benoemd alternatief om meer metro's door de Oostbuis te laten rijden en toch te voldoen aan de veiligheidseisen is het bouwen van extra vluchtwegen in de tunnel. Dit is duur (kosten zijn honderden miljoenen), de aanleg kost veel tijd en geeft veel hinder (in een langere periode minder metro's vanwege werkzaamheden). Ook zijn de werkzaamheden niet klaar binnen de duur van deze concessie (11 jaar). Bovendien is het aantal extra metro's dat door de tunnel kan rijden ook na aanleg van de extra vluchtwegen beperkt; er kunnen namelijk maximaal 24 metro's per uur keren op Centraal Station. Dus tegelijkertijd met het aanleggen van de vluchtwegen moet er extra infrastructuur bij Amsterdam CS aangelegd worden om meer metro's per uur te kunnen laten keren. Dit kan bijvoorbeeld door de ringlijn door te trekken naar CS en hier aan te sluiten op de oostlijnen.

Dit kost echter ook honderden miljoenen en is zeker niet binnen 11 jaar klaar, dus is geen optie. Het verlagen van de veiligheidseisen mag niet vanwege het uitgangspunt dat het metronetwerk niet onveiliger mag worden. Dit alles bij elkaar maakt dat het aanpassen van de Oostbuis geen reële optie is voor het vaker laten rijden van de metro en toch een vervlochten netwerk te hebben.

In de praktijk betekent een (gedeeltelijk) ontvlochten metronetwerk dat sommige metrolijnen andere eindbestemmingen kunnen krijgen, en dat sommige reizigers dus moeten overstappen ten opzichte van de huidige situatie. Andere reizigers krijgen mogelijk juist een nieuwe directe verbinding voor hun reis. Meerdere keren kwam de zorg terug dat dit voor sommige reizigers tot een onprettige overstap leidt. Daarnaast speelde de vraag op welke manier en vanaf welk moment dit nieuwe metronetwerk ingaat.

Wat heeft de Vervoerregio gedaan met de ingebrachte zienswijzen en adviezen?
In lijn met het advies van de Adviescommissie Amsterdam en de wens van de Regioraad wordt het metronetwerk vanaf 2027 aangepast en gaan de metro's vaker rijden. In het Programma van Eisen zorgen wij ervoor dat de metro's per lijn minimaal 10x per uur in de spits en minimaal 8x per uur overdag rijden ten opzichte van de 6x per uur nu. Reizigers kunnen zo makkelijk en snel reizen zonder rekening te houden met wachttijden. Het metronetwerk wordt daarmee een nog beter alternatief voor de auto. Reizigers kunnen makkelijk en soepel reizen tussen grote stations. Doordat alle metro's in de spits minimaal 10x per uur gaan rijden betekent dat voor 90% van de reizigers dat de metro vaker gaat.

Er zijn verschillende varianten om het metronetwerk te ontvlechten. In het verleden zijn hiervoor meerdere plannen uitgewerkt. Een van die plannen was een pendelmetro tussen Gaasperplas en Van der Madeweg. In het huidige PvE is dit niet mogelijk, omdat de metro minimaal moet rijden tot aan 1 van de 5 grote stations (Amstel, Bijlmer, Zuid, Sloterdijk of CS). Dit betekent dat langs alle stations waar nu een metro rijdt, ook in de toekomst een metro zal blijven rijden. De metro's krijgen mogelijk wel een ander lijnnummer of andere eindbestemming.
We kijken bij het maken van een definitieve keuze naar de volgende varianten:

- Metronetwerk met een gekoppelde lijn M53/M50 (van Gaasperplas tot Isolatorweg)
- Metronetwerk zonder lijn M54
- Metronetwerk zonder lijn M51

Bij elke variant van ontvlechting komt er een overstap op station Van der Madeweg. Wij zorgen ervoor dat de overstap op Van der Madeweg nog makkelijker wordt. Bij de variant van een gekoppelde lijn M53/M50 en de variant zonder M54 is deze overstap "cross-platform" (van de ene kant naar de andere kant van het perron). In dit geval moeten de metro's zo veel mogelijk op hetzelfde moment aankomen en vertrekken. Als reizigers stap je dan de ene metro uit, loop je (7 meter) naar de overkant van het perron en stap je daar in de andere metro. Daardoor hebben overstappers geen wachttijd. De overstap wordt daarbij zo geregeld dat metro's ook bij vertragingen voor zover mogelijk op elkaar wachten. Dit om te zorgen dat reizigers niet hoeven te haasten. Omdat er geen trappen of liften nodig zijn voor de overstap is de overstap zo toegankelijk mogelijk. We eisen van GVB dat het tegelijk aankomen en vertrekken van de metro's sowieso gebeurt als de metro 8x of minder per uur rijdt. Dat betekent dat op alle momenten behalve in de spits metro's op Van der Madeweg op elkaar wachten. Deze makkelijke en toegankelijke overstap is niet mogelijk als metrolijn M51 verdwijnt. Bij deze optie van ontvlechten moeten reizigers namelijk naar een ander perron via loopbruggen of liften. Het comfort van de overstap nemen we - in lijn met de aangenomen moties -

mee in de keuze. Dit past ook bij de nieuw opgenomen definitie voor een comfortabele overstap.

De uiteindelijke keuze voor een variant vraagt om een zorgvuldige afweging van de voor- en nadelen en het betrekken van inwoners en belanghebbenden bij deze keuze. Daarom hebben we het advies van de adviescommissie Amsterdam overgenomen om het moment van het vaker laten rijden van de metro's pas in 2027 in te laten gaan, zodat we de tijd hebben om deze keuze goed af te wegen en inwoners en belanghebbenden te betrekken. Hiervoor richten wij naar aanleiding van de aangenomen moties in de Regioraad van 14 mei 2024 een participatie- en consultatietraject op om verschillende scenario's voor de ontvlechting uit te werken. Wij hebben hiervoor 8 maanden de tijd (oktober 2024 tot mei 2025). In die tijd betrekken wij actief de Amsterdamse gemeenteraad, de overige concessiegemeenten (Diemen en Ouder-Amstel), andere gemeenten die een belang hebben (denk aan Amstelveen, Uithoorn), de Amsterdamse stadsdelen en bewoners. Daarnaast vragen we GVB om de verschillende manieren van ontvlechten naast elkaar te leggen en te kijken wat de voor- en nadelen voor reizigers te delen op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk. Dan kan er een zorgvuldig afgewogen keuze gemaakt worden. Daarbij kijken wij vooral naar de volgende effecten:

- Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting;
- De comfort voor de overstap;
- De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei;
- Het draagvlak voor de gekozen optie;
- De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden.

De besluitvorming over het definitieve metronetwerk vindt plaats in het kader van de reguliere besluitvorming over het Plan Vervoer in mei 2025. Vervolgens wordt ca. anderhalf jaar uitgetrokken voor een zorgvuldige implementatie door GVB, waarbij alle bedrijfsprocessen van GVB, de reis-informatie, dienstregeling, roosters, energievoorziening, etc. worden aangepast/voorbereid, zodat de nieuwe lijnvoering op de metro vanaf de dienstregeling 2027 (start medio december 2026) in kan gaan.

2.2 Een goed bereikbare halte

In de adviezen en zienswijzen wordt de wens uitgesproken om korte loopafstanden naar haltes van het ov te eisen. We begrijpen dat reizigers graag een halte in de buurt willen hebben, daarom hebben we in het nieuwe PvE de eisen die nu gelden aangescherpt.

In de huidige concessie geldt een maximale loopafstand van 800 meter voor alle haltes die liggen aan de zogenoemde 'hoofdinfrastructuur ov'. Het idee hierachter is dat de lijnen die daar rijden vaak en van vroeg tot laat rijden (HOV-lijnen) en daarmee een alternatief zijn voor de auto. In praktijk zijn niet alle lijnen die over deze 'hoofdinfrastructuur ov' rijden ook echt HOV-lijnen die vaak en van vroeg tot laat rijden. In de nieuwe concessie gaat de afstand van 800 meter alleen gelden voor lijnen die echt aan de eisen van HOV-lijnen voldoen. In het begin van de nieuwe concessie zijn er dus minder haltes waar een maximale loopafstand van 800 meter voor geldt. Door deze aanpassing moet er straks bijvoorbeeld weer een halte in de wijk de Eendracht komen.

Daarnaast houden we in de nieuwe concessie rekening met barrières (zoals water en snelwegen) die in de weg zitten bij het lopen naar een halte. Door die barrières kan de werkelijke loopafstand naar

een halte veel langer zijn dan de hemelsbrede loopafstand. In het PvE staat de eis dat de hemelsbrede afstand niet telt als er water of een snelweg tussen zit.

In de praktijk zijn de daadwerkelijke loopafstanden in Amsterdam lager dan de in het PvE gestelde normen. Uit eerder onderzoek blijkt dat:

- 50% van de adressen een gemiddelde hemelsbrede afstand van 169 meter tot een Halte heeft;
- 90% van de adressen (= ontsluitingsnorm voor elke wijk) een gemiddelde hemelsbrede afstand van 353 meter tot een Halte heeft.

Op advies van de Adviescommissie Amsterdam gaat de Vervoerregio jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het PvE wordt bovendien als uitgangspunt opgenomen dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.

2.3 Verschillende soorten ov in de binnenstad

In de adviezen en zienswijzen wordt het risico genoemd dat de eisen in het PvE tot een verschraling van het ov-aanbod in de binnenstad leiden. Er zal altijd voldoende ov in de binnenstad blijven rijden, omdat dit een belangrijke bestemming in het netwerk is.

De Vervoerregio heeft het beleid om de bediening van de binnenstad beter af te stemmen op de behoeften van verschillende reizigersgroepen en de inrichting van de omgeving. Daarbij willen wij ervoor zorgen dat zowel de belangen van doorgaande reizigers van en naar de buitenwijken als die van de lokale reizigers beter worden behartigd. In het ontwerp Programma van Eisen werd hiervoor een indeling van de binnenstad in “verbindende” en “ontsluitende” corridors voorgenomen. Daarbij was de bepaling opgenomen dat op een aantal ontsluitende corridors (Leidsestraat, Vijzelstraat en Utrechtsestraat) alleen nog ontsluitende lijnen mogen rijden. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 zijn deze eisen aan de bediening van deze corridors in het Programma van Eisen geschrapt. Dit betekent dat over de genoemde corridors alle type lijnen mogen rijden (ontsluitend, verbindend en HOV). Het beleid van de Vervoerregio ten aanzien van de ontsluiting van de binnenstad blijft daarbij wel overeind voor de looptijd van de concessie, zoals een goede inpasbaarheid van het OV in de openbare ruimte en het stimuleren van gezonde vormen van mobiliteit in lijn met het STOMP principe.

Daarnaast willen we een verschuiving van een primair economisch ov-systeem naar een meer sociaal-maatschappelijk ov-systeem. Dit vraagt van GVB om zich meer te richten op reizigers in buitenwijken. De focus van GVB ligt in de huidige concessie veelal bij het bedienen van de lokale reiziger (dagjesmensen/toerist) in de binnenstad, in plaats van reizigers in de buitenwijken te stimuleren meer gebruik te maken van het ov.

2.4 Comfortabel overstappen

In de adviezen en zienswijzen komt naar voren dat reizigers als gevolg van dit PvE mogelijk vaker moeten overstappen, bijvoorbeeld omdat er op sommige trajecten minder lijnen parallel zullen lopen. Een aantal organisaties en inwoners maakten zich zorgen dat zij in de toekomst vaker moeten overstappen. Zij vragen om een comfortabele overstap, als er moet worden overgestapt.

De Vervoerregio begrijpt dat overstappen niet prettig is voor reizigers en zelfs een uitdaging kan vormen voor groepen reizigers met een tijdelijke of permanente[1] mobiliteitsbeperking. Maar in een stad als Amsterdam is het niet mogelijk om een ov-netwerk te hebben waar nooit iemand hoeft over te stappen. Een openbaar vervoer netwerk bestaat dan ook uit bussen, trams en metro's die grotere groepen reizigers "gebundeld" vervoeren. Daarbij probeert de vervoerder natuurlijk zoveel mogelijk van die reizigers op een zo groot mogelijk deel van hun reis een directe verbinding te bieden, wetende dat reizigers overstappen niet prettig vinden. Maar om een robuust ov netwerk aan te bieden met veel hoogfrequente lijnen in de stad, moet er soms overgestapt worden. Wanneer er overgestapt moet worden, willen we wel dat dit zo toegankelijk, veilig en makkelijk mogelijk kan. Daarom nemen we – in navolging van de binnengekomen adviezen - in het PvE op dat belangrijke overstaplocaties moeten zoveel mogelijk voldoen aan de eisen van een 'comfortabele overstap'.

De definitie van een comfortabele overstap is als volgt:
Een toegankelijke, makkelijke, intuïtieve en prettige overstap tussen vervoervormen van het openbaar vervoer op een halte of station. Dit houdt in ieder geval in dat:

- De haltes of stations en de looproutes daartussen zo toegankelijk mogelijk zijn voor alle reizigers;
- Looproutes tussen verschillende vervoermiddelen (bijvoorbeeld metro en tram) zo makkelijk en intuïtief mogelijk zijn. Daaronder valt: een zo kort mogelijke looproute, een verkeersveilige looproute en goede wayfinding;
- Op de halte of het station doelgerichte reizigersinformatie aanwezig is;
- De looproutes tussen verschillende vervoermiddelen zo prettig mogelijk zijn. Bijvoorbeeld door de aanwezigheid van groen, zonder geluidsoverlast en eventueel met commerciële voorzieningen;
- De halte of het station voldoende beschutting biedt tegen het weer en geluid, zodat reizigers prettig kunnen wachten;
- De halte of het station goede wachtvoorzieningen heeft, zoals bankjes;
- De wachttijd op de halte of het station zo kort mogelijk is, zodat de overstap zo kort mogelijk duurt;
- De Halte of het Station goed in de ruimtelijke omgeving ingepast is

Voortkomend uit de adviezen en zienswijzen stellen we bovendien een actieplan 'comfortabele overstap' op. In dit actieplan worden alle belangrijke overstaplocaties in het (nieuwe) netwerk getoetst aan de criteria van een comfortabele overstap. Op basis van de resultaten zullen wij samen met de wegbeheerder en de Concessiehouder bepalen wat er moet worden verbeterd, om zo de overstap kwaliteit te verbeteren. Financiering van maatregelen wordt geregeld in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio.

2.5 Een beter serviceconcept voor alle reizigers

In de adviezen en zienswijzen komt naar voren dat er waarde wordt gehecht aan de aanwezigheid van een conducteur op de tram. De indieners beargumenteren dat de tramconducteur belangrijk is voor de (sociale) veiligheid, representativiteit, informatieverschaffing en reductie van grijs- en zwartrijden.

[1] Tijdelijk: bijvoorbeeld reizigers met koffers, kinderwagen, gebroken arm/been.
Permanent: bijvoorbeeld reizigers in een rolstoel, reizigers met een visuele en/of auditieve beperking

Momenteel geeft GVB invulling aan de eisen door de inzet van conducteurs, toezichthouders, BOA's en servicemedewerkers. Conducteurs verkopen kaarten en verstrekken informatie. Daarnaast dragen conducteurs bij aan preventie van zwartrijden door hun aanwezigheid en aan een sociaal veilig gevoel bij reizigers. Er zijn een aantal tramlijnen waar altijd een conducteur aanwezig is. Maar er zijn ook een aantal tramlijnen waar soms of zelfs nooit een conducteur aanwezig is. Tevens zijn er geen vaste conducteurs aanwezig in de metro.

De Vervoerregio is het eens met de zienswijzen en adviezen dat het servicepersoneel – incl. de conducteurs - een rol speelt in het voorkomen zwartrijden, het verbeteren van de sociale veiligheid en het vergroten van de zichtbaarheid. De Vervoerregio constateert tegelijkertijd dat het servicepersoneel ongelijkmatig is verdeeld over de modaliteiten en dat een verschil bestaat in het niveau van de serviceverlening tussen plekken. Sommige reizigers worden daarom momenteel ondermaats bediend. Daarnaast is de behoefte van reizigers aan kaartverkoop in het voertuig afgenomen in de afgelopen jaren. Reizigers kopen sinds de komst van reizen met creditcard en pinpas (OVpay) minder tickets in het voertuig. Het is daarom goed om te kijken naar mogelijkheden om het huidige servicepersoneel te spreiden over het hele netwerk, in plaats van vast aanwezig te laten zijn op bepaalde (toeristen)lijnen. Het is tot slot niet mogelijk om op elke bus, tram, metro en op alle stations extra personeel in te zetten.

De Vervoerregio wil GVB daarom graag uitdagen om creatief na te denken over het spreiden van de aanwezigheid van het personeel over de hele stad en alle vervoersmiddelen. Dit heeft drie positieve gevolgen:

- Servicepersoneel en toezichthouders kunnen ook meer ingezet worden op specifieke plekken (zoals trajecten met veel incidenten) en momenten van de dag (zoals 's avonds) waardoor het gevoel van sociale veiligheid bij reizigers algemeen verbeterd.
- Een serviceconcept meer spreiding van servicepersoneel over het hele ov-netwerk, verhoogt de kans op controle waardoor de drempel voor zwartrijden over het hele netwerk groter is.
- In het nieuwe serviceconcept zit het personeel niet op een vaste plek waardoor ze beter op reizigers kunnen reageren (denk bijvoorbeeld aan reisassistentie bij het in- en uitstappen) en is het service personeel hierdoor zichtbaarder voor reizigers. Dit maakt het ov-systeem toegankelijker voor alle reizigers.

In het PvE voegen we, op basis van de reacties en adviezen die we hebben ontvangen, een aantal criteria toe om het nieuwe serviceconcept meetbaar te maken. Het serviceconcept dat GVB opstelt wordt door de Vervoerregio getoetst op die criteria. Die zijn als volgt:

- Effect op fysieke en sociale veiligheid,
- Effect op controlekans (zwartrijden)
- Effect op toegankelijkheid,
- Effect op algemene serviceverlening,
- Doelmatige inzet van publieke middelen.

De Vervoerregio beoordeelt het serviceconcept van GVB. Dit betekent dat de Vervoerregio GVB kan vragen om het concept naderhand nog aan te passen. GVB krijgt 1 jaar de tijd om van het huidige systeem over te gaan naar het nieuwe serviceconcept. Zonder het middel voor te schrijven aan de GVB, vraagt de Vervoerregio op deze manier een nieuw serviceconcept waarbij al deze doelen zo goed mogelijk bereikt worden op alle plekken en voor zo veel mogelijk reizigers. Dit laat GVB vrij om

zo creatief mogelijk zijn personeel in te zetten.

2.6 Verbetering liften en roltrappen

In de zienswijzen en adviezen wordt aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van liften en roltrappen, die voor bepaalde groepen reizigers essentieel zijn. Deze reizigers zijn afhankelijk van functionerende liften en roltrappen om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. Ook de Vervoerregio vindt betere beschikbaarheid van liften en roltrappen enorm belangrijk.

De beschikbaarheid van liften en roltrappen valt onder een andere overeenkomst tussen de Vervoerregio en GVB, genaamd AMRI-overeenkomst. In de AMRI-overeenkomst zijn eisen opgenomen waar liften en roltrappen aan moeten voldoen en wat er gebeurt als een lift of roltrap uitvalt. Het Programma van Eisen (PvE) heeft daarop geen (directe) invloed.

Het verbeteren van de toegankelijkheid en inclusiviteit is een van de hoofdopgaven van de nieuwe concessie. We begrijpen de adviezen van RAR, Amstelland-Meerlanden en Amsterdam dat werkende liften en roltrappen belangrijk zijn voor reizigers. We zien dat de beschikbaarheid van de liften omhoog moet en hebben daarvoor met GVB ieen gezamenlijk actieplan gemaakt. Dit actieplan is geen onderdeel van het PvE maar past bij de AMRI-overeenkomst.

Daarnaast dagen we in het PvE voor de nieuwe concessie GVB uit om de toegankelijkheid van het ov-systeem te verbeteren, zonder dat er dubbele eisen ontstaan met de AMRI-overeenkomst. Een voorbeeld hiervan zijn de eisen aan informatievoorziening voor reizigers. Deze eisen zijn geen onderdeel van de AMRI-overeenkomst en zijn daarom opgenomen in het PvE voor de nieuwe concessie. Deze eis betekent dat GVB altijd actuele informatie beschikbaar moet stellen over kapotte liften en roltrappen via internet, apps en de klantenservice. Daarmee worden reizigers sneller en beter geïnformeerd over welke liften en roltrappen werken en welke buiten gebruik zijn en kunnen ze hun reisplan aanpassen als er een verstoring is. Zo weten reizigers beter waar ze aan toe zijn.

Mede naar aanleiding van de ontvangen reacties nemen we in het PvE een aanvullende eis op dat GVB reizigers ook moet informeren over kapotte liften en roltrappen via omroepen en displays in de lijnen die langs de betreffende stations rijden. Zo hebben reizigers op een duidelijke en begrijpelijke manier informatie over de liften en roltrappen bij een bepaalde halte en krijgen ze de mogelijkheid om hun reisplan aan te passen als er liften of roltrappen defect zijn. Er zal een pilot worden uitgevoerd voor betere reisinformatie en vervangend vervoer met taxibussen. Als uit de evaluatie blijkt dat de pilot geslaagd is, zal GVB dit in het hele Concessiegebied invoeren.
In het actieplan dat binnen de AMRI-overeenkomst wordt opgesteld worden verbeteringen en nieuwe investeringen gepland. Dit actieplan bevat de volgende maatregelen:

- Onderhoud van liften en roltrappen verbeteren op basis van een programmaplan
- Normen voor de beschikbaarheid van liften en roltrappen verhogen van 95% naar 97%
- Een beter monitoringssysteem, met een bewaking per station als of roltrappen 95% beschikbaar zijn, en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt onderschreden. Dit helpt om liften en roltrappen sneller te kunnen repareren en reizigers beter te informeren
- Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn, het eerst worden gerepareerd
- Inventarisatie van extra investeringsmogelijkheden in liften

Bijlage 1: Adviezen

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Stadsdeel Zuid	Betrokkenheid stadsdelen lijnennetwerk	In opeenvolgende vervoerplannen gedurende de afgelopen concessieperiode heeft stadsdeel Zuid te maken gehad met versoberingen van de lijnvoering door het GVB. Tramlijnen zijn opgeheven (lijn 25, lijn 16) of staan nu ter discussie (lijn 12). Haltes zijn opgeheven (Amsteldijk, Johan M. Coenenstraat) of samengevoegd. Recentelijk het inkorten van buslijn 65 en tramlijn 24 en frequentieverlaging van buslijn 62. Dit staat op gespannen voet met de functie van het openbaar verover voor jongeren en ouderen in Zuid. De eisen in het PvE bleken geen garantie voor continuïteit van de dienstverlening aan de inwoners en bezoekers van het stadsdeel. Door het stellen van minimale eisen heeft de concessiehouder een grote vrijheid voor het invullen van het vervoerplan. In uw aanbiedingsbrief benoemt u de voor u belangrijke rol van de stadsdelen: het verbeteren van het openbaar vervoer vanuit de gebiedsgerichte kennis. Stadsdeel Zuid ziet daarom graag eisen opgenomen over een grotere directe betrokkenheid van het lokaal bestuur van de stadsdelen, bijvoorbeeld bij voorstellen die ingrijpende wijzigingen inhouden van de lijnvoering.	In Hoofdstuk 2 van het ontwerp Programma van Eisen hebben wij beschreven hoe wij de samenwerking tussen Concessieverlener, Concessiehouder en stakeholders bij de doorontwikkeling van de Concessie vanaf 2025 zien. Meer dan nu het geval is worden stakeholders als gemeenten en de RAR via de ontwikkeltafels betrokken bij opstellen van het ontwikkelplan dat de basis vormt voor de jaarplannen en daarmee de feitelijke uitvoering van de Concessie. Wij gaan er daarbij vanuit dat de gemeenten zelf zorgen voor afstemming van hun inbreng met buurten/wijken/stadsdelen en relevante belangengroepen.
2	Stadsdeel Zuid	ontwikkeltafels en jaarplannen	We zijn positief over de in de concessie opgenomen systematiek waarbij ontwikkelplannen na een evaluatie en onderliggende jaarplannen worden opgesteld. De voorgestelde werkwijze introduceert zogenaamde ontwikkeltafels om over de doorontwikkeling van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied te spreken, waarbij is aangegeven dat de vertegenwoordigers nog worden bepaald. Het stadsdeel wil graag meepraten in deze ontwikkeltafels en over de jaarplannen. Dit maakt het mogelijk om onze gebiedsgerichte aandachtspunten mee te geven zoals het belang bereikbaarheid van de grote groep ouderen en leerlingen in het stadsdeel. Ook verwachten we dat we op deze manier beter ons advies kunnen verwoorden over mogelijk voor het stadsdeel ingrijpende maatregelen en onderwerpen zoals het belang van een tramverbinding voor de Van Woustraat en de Ferdinand Bolstraat, straten die onlangs met volwaardige tram infrastructuur en haltes zijn ingericht.	Wij gaan er vanuit dat gemeenten zelf organiseren dat buurten/wijken/stadsdelen en relevante belangengroepen input kunnen leveren en zelf daarbij de afweging maken of zij deze input inbrengen tijdens de bijeenkomsten van de ontwikkeltafels.
3	Stadsdeel Zuid	Vervoerkunde; Schinkelkwartier	Het Schinkelhavengebied is in Zuid een gebied dat zich van een bedrijventerrein naar een verdicht en gemengd woon en werk milieu ontwikkelt. Vroegtijdig openbaar vervoer ontsluiting is essentieel om onze ambities ten aanzien van de mobiliteit transitie voor dit gebied te borgen. We vragen u verder om de bijzondere plek van station Zuid in het stedelijk openbaar vervoer netwerk van onze meerkernige stad, als tweede station van Amsterdam, concrete invulling te geven. Voor het DB heeft de Amsteltram hierin een belangrijke rol voor Zuid. Het is voor ons sterk de vraag of het doortrekken van de tram binnen de ring past bij de opgaven voor dit gebied, gezien de verwachte gevolgen voor andere lijnen, de dubbeling met de metro (Ringlijn). De gevolgen van het met enkele tramstellen doorrijden vanaf station Zuid stadinwaarts vanaf het HOV traject van de Amsteltram waar met gekoppelde tramstellen gereden wordt, en de te verwachten nadelige gevolgen als gevolg hiervan voor andere tramlijnen.	Wij zijn het ermee eens dat de vroegtijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken van groot belang is en hebben daarom eisen aan de ontsluiting van nieuwbouwwijken met Openbaar Vervoer vanaf de oplevering van de eerste 250 woningen opgenomen. Voor de bediening van station Zuid stellen wij hoge eisen (zie artikel 13 van het ontwerp Programma van Eisen). Wij schrijven met dit Programma van Eisen een minimaal bedieningsniveau voor, maar geen lijnennet. De doortrekking van de Amsteltram is daarom een keuze die bij de Concessiehouder berust in het kader van het proces bij een Jaarplan Vervoer. De Concessiehouder zou bij een eventuele doortrekking van de Amsteltram moeten voldoen aan de normen die gelden voor alle HOV-Lijnen zoals aangegeven in artikel 23 van het ontwerp Programma van Eisen.
4	Stadsdeel Zuid	Vervoerkunde; loopafstanden	We zijn positief over de aangescherpte eisen aan loopafstanden door rekening te houden met barrières voor voetgangers, zoals in de algemene ontsluitingseisen is weergegeven. Dit zien we in de eisen per gebied nog niet terug. Hoewel de eisen ten aanzien van de maximale afstanden voor zorginstellingen in meters loopafstand opgenomen zijn, worden de eisen voor de andere gebieden (woon, werk, winkel) nog als maximale hemelsbrede afstand opgenomen. Voor de gebruiker is uitsluitend de loopafstand van belang. Aandachtspunt hierbij is verder de meetmethode voor het bepalen van het percentage van het gebied dat met het openbaar vervoer verbonden moet worden. Door enkel van de adressen uit te gaan wordt het belang van het adres (som 1, soms 1000 gebruikers) niet meegewogen. We stellen voor om een tekst op te nemen waarin, bij het niet voldoen aan de eisen, ook het belang van het adres voor het gebied moet worden meegewogen.	Met uitzondering van de eisen aan loopafstanden naar zorginstellingen, eisen wij generiek hemelsbrede afstanden. De bepaling over barrières is echter van toepassing op alle afstanden (zie de definitie van hemelsbrede afstand in de begrippenlijst). Eisen op basis van inwoners in plaats van adressen blijkt tot nu toe vanwege AVG-eisen niet haalbaar. Wij hebben daarom in artikel 6, lid 4, van het ontwerp Programma van Eisen opgenomen dat de Concessiehouder in elk vervoerplan moet aangeven om welke redenen hij niet ontsloten adressen niet voorziet van een verbinding met het Openbaar Vervoer. Wij nemen in het PvE verder het uitgangspunt op dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij investeringen in de infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
5	Stadsdeel Zuid	Zorginstellingen	We zijn positief over de aandacht voor de bereikbaarheid van de ziekenhuizen en zogenaamde zorginstellingen in de stad en de geëiste beperkte loopafstanden tussen de instellingen en de haltes. Echter zien we dat de zorginstellingen nu slechts beperkt zijn tot de ziekenhuizen en een beperkt aantal revalidatiecentra. In Zuid gaat dit volgens de in het concept opgenomen verwijzing/ website om slechts twee adressen, met één (op topsport gerichte) fysiotherapiepraktijk en om een slaapcentrum. We vragen u om de definitie van de zorginstellingen aan te passen en breder na te denken over de noodzakelijke bereikbaarheid van plekken waar mensen met een kwetsbaarheid of beperkte mobiliteit veel komen. We denken hierbij aan plekken voor minder validen, ouderen, jeugd, dagbesteding et cetera. We vragen u om in het PvE hier een toepasbare verwijzing naar op te nemen en hierbij het stadsdeel te betrekken. Verder vragen we aandacht voor de toegankelijkheid van de haltes bij deze instellingen, het indien nodig aanpassen hiervan heeft prioriteit.	In dit Programma van Eisen beschrijven wij op een functionele manier de opbouw van het netwerk en het minimale niveau dat de Concessiehouder moet bieden. In de praktijk is daarvoor een zo simpel mogelijk set aan eisen het meest effectief. We hebben daarom ervoor gekozen om de eisen aan zorginstellingen te beperken tot de verbindingen met de meest belangrijkste locaties voor een groot aantal Openbaar Vervoerreizigers. De combinatie van alle eisen zorgt tevens ervoor dat in de praktijk het overgrote deel van zorginstellingen zal worden ontsloten zonder dat hiervoor aanvullende eisen nodig zijn.
6	Stadsdeel Zuid	Begin en eindtijden van de dienstregeling, frequenties	We zijn positief over de minimale frequentie van 4x per uur overdag voor de hele stad. We zien dat voor de ontsluitende lijnen en de verbindende lijnen een bedieningstijdvak is gevraagd van 6:30 uur tot 23:30 uur op weekdagen, 8:00 uur – 23:30 uur op zaterdagen en van 9:00 uur – 23:30 uur op zondagen. De concessie uit 2021 hanteerde dezelfde tijden voor de werkdagen en voor de zaterdag en zondag een uur eerder. In de huidige dienstregeling zijn deze tijden ruimer en we vragen u om te overwegen bij de minimumeisen ruimere tijden te hanteren. Dit voor het belang van bijvoorbeeld de mensen die ’s nachts werken en bezoekers aan theaters en poppodia (inclusief nachtcultuur). Om de stad ook voor deze groepen bereikbaar te houden vragen is een ruimer bedieningstijdvak daarom een vereiste. Het nachtnet is hierbij nu geen volwaardig alternatief. We adviseren verder om het nachtnet niet slechts te beperken tot de vrijdag, zaterdag en zondag. Met de ambities voor een autoluwe stad moet ook door de week nachtvervoer geboden worden zodat de gebruikers niet slechts op het NS nachtnet of eigen vervoer zijn aangewezen.	De eisen aan bedieningstijden sluiten aan aan de eisen in het huidige Programma van Eisen. Op deze afspraken zijn ook afspraken in de AMRI-overeenkomst gebaseerd. In verband met de benodigde onderhoudsvensters is het daarom op dit moment niet mogelijk om ruimere bedieningstijden van het dagnet te eisen. Met de beheerder van de railinfrastructuur wordt gewerkt aan een capaciteitsverdeling, waar de beschikbare capaciteit verdeeld wordt over exploitatie en onderhoud. Meer flexibiliteit biedt op termijn de ruimte om anders naar het exploitatievenster en het onderhoudsvenster te kijken. De voorwaarden om anders met de capaciteit om te gaan zijn reeds in het ontwerp Programma van Eisen opgenomen. - Wat betreft het nachtnet is in dit Programma van Eisen uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de Concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in Hoofdstuk 2 van het ontwerp Programma van Eisen beschreven fasering.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
7	Stadsdeel Zuid	Kaarten, systematiek	We missen in de te bedienen gebieden tekst/ kaartbeeld over de grote publiekstrekkers in zuid. We denken aan de grote musea rond het Museumplein, de RAI, Olympisch stadion, maar ook de kleinere culturele hotspots zoals de het culturele cluster Diamantbuurt. Ook komt de gewenste bereikbaarheid van grote onderwijsinstellingen maar ook de recreatiegebieden zoals de parken (vondelpark, Amsterdamse Bos) in de kaartbeelden nog niet voor. We vragen u om op de bereikbaarheid van deze onderwijs, evenement, cultuur en recreatiefuncties in te gaan.	Het apart opnemen van de benoemde publiekstrekkers in een aparte categorie is onzes inziens niet nodig omdat deze reeds via de ontsluitingseisen danwel verbindingseisen worden gegarandeerd. Zie tevens reactie op advies 5.
8	Stadsdeel Zuid	Kaarten, verplicht te bedienen infrastructuur:	Voor Zuid is de verbinding tussen de Rivierenbuurt en de omgeving Rembrandtplein en omgeving belangrijk. We vragen u om deze verbinding in de verplicht te bedienen infrastructuur op te nemen. Daarnaast vragen we om ook het belang van de Stadionweg als oost – west verbinding mee te nemen op deze kaart.	In dit Programma van Eisen beschrijven wij het door de Concessiehouder minimaal te bieden niveau, maar leggen expliciet geen lijnennet en dienstregeling vast. Wij geven de Concessiehouder daarmee de ruimte om het lijnennet tijdens de looptijd van de Concessie aan te passen aan (veranderde) reisbehoeften. De kaart met de verplicht te bedienen infrastructuur (kaart 7 in de bijlage 'kaarten') geeft alleen trajecten weer die vanwege recente investeringen in de infrastructuur verplicht te bedienen zijn. Daarmee heeft de kaart een ander doel. Op basis van andere ontsluitings- en verbindingseisen zijn ook andere trajecten verplicht te bedienen.
9	Stadsdeel Zuid	Ontbrekende verplicht te bedienen infrastructuur	Het DB mist bij het overzicht verplicht te bedienen (tram)infrastructuur een aantal essentiële trajecten, te weten: • het voor de bereikbaarheid van de Pijp en Rivierenbuurt belangrijke traject via de (recentelijk opnieuw heringerichte) Van Woustraat, Rijnstraat en Rooseveltlaan, • het voor de bereikbaarheid van een groot deel van Oud-Zuid belangrijke traject via de Stadionweg, • en het (heringerichte) traject door de Ferdinand Bolstraat, belangrijk voor de bereikbaarheid van het winkelgebied in de Pijp.	Zie reactie 8.
10	Stadsdeel Zuid	Ontvlechten	Een betrouwbaar metronetwerk is essentieel voor Zuid en voor de stad. We vragen u te anticiperen op het zo goed mogelijk benutten van het stedelijk metronetwerk, ontvlechting kan hiervoor een middel zijn.	Wij danken voor dit advies.
11	Zuidoost	Voorkom (Gedeeltelijke) Ontvlechting , behoud en breid het huidig metronetwerk uit	Het DB heeft al in de zienswijze over het vervoerplan 2024 bezwaar gemaakt tegen de ontvlechting van metrolijnen naar Zuidoost vanwege de gevolgen voor grote groepen reizigers . Wij vinden het onwenselijk dat de rechtstreekse verbinding CS-Gaasperplas wordt opgeheven, waardoor veel reizigers , waaronder forenzen en studenten met bestemming Gaasperplas, Ganzenhoef , Diemen Zuid en Venserpolder v.v. moeten overstappen op station vd Madeweg . Met name bij pieken zoals in de spits, bij evenementen en recreëren in en om het Gaasperplas, betekent het grote drukte op dit station. Met het opheffen van de rechtstreekse lijn Isolatorweg – Gein, dat de knooppunten Zuidas, Bijlmer Arena, Bullewijk en Holendrecht verbindt, vervalt een rechtstreekse verbinding tussen het woon-werkgebied Nieuw west, waar ook een grote gebiedsontwikkeling gaande is en het woon-werk / transformatie gebied Arenapoort-Amstel 3. Station van der Madeweg wordt zwaarder belast door de vele overstappers en is er ons inziens niet op ingericht. De sociale veiligheid op dit kleine station is niet gebaat bij veel overstappende evenementenbezoekers en forenzen. Wij vragen u om de ontvlechting van de metrolijnen om genoemde redenen in heroverweging te nemen en adviseren: Behoud Metrolijn 53 als directe verbinding Gaasperplas – Amsterdam CS v.v. Voeg een extra verbinding toe tussen Gaasperplas en Amsterdam Zuid/Isolatorweg om de stedelijke opgaven en ambities wat betreft groei aantal woningen/inwonersaantal/bedrijvigheid/werkgelegenheid/ uitbreiding culturele voorzieningen (waaronder OBA Next) in Amsterdam Zuidoost te bedienen; De bestaande metrolijnen 50 - Gein – Isolatorweg v.v.) en 54 - Gein – Amsterdam CS v.v. - blijven gehandhaafd; Onderzoek de mogelijkheid van een directe verbinding tussen metrostations Gaasperplas en Gein, die beide metrolijnen met elkaar verbindt, bijvoorbeeld door een pendeldienst. Daarmee worden de verbindingen tussen de wijken geoptimaliseerd; Verhoog de frequentie binnen de komende concessietermijn wordt de frequentie/termijn/ capaciteit aangepast c.q. houdt gelijke tred met de ontwikkelingen in wonen/bedrijvigheid/ werkgelegenheid in Amstel III; Wij adviseren voorts de frequentie van buslijnen en metro te verhogen	In dit Programma van Eisen beschrijven wij het door de Concessiehouder minimaal te bieden niveau, maar leggen expliciet geen lijnennet en dienstregeling vast. Wij begrijpen de wensen naar meer directe verbindingen en hogere frequenties. Het is op basis van de huidige metroinfrastructuur echter onmogelijk om én meer directe verbindingen én hogere frequenties te bieden. We kiezen niet voor het loslaten van het veiligheidsprincipe in de Oostbuis om hogere frequenties te kunnen bieden. In de Oostbuis kunnen maximaal 21 ritten per uur worden geboden vanwege veiligheidsnormen. De veiligheidsnormen komen voort uit de huidige gebruiksmelding die is gebaseerd op afspraken met de Omgevingsdienst en de Brandweer. Uitgangspunt is het “safe haven principe” (ontruimen op stations), op basis van huidige inzichten is het niet mogelijk om hiervan af te stappen (mag nooit onveiliger worden; stand still principe). In het Programma van Eisen houden we vast aan de verhoging van de frequenties, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: • Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het OV, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu. • Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8x per uur per lijn • Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10x per uur per lijn • Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben. • Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstappgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei o Het draagvlak voor de gekozen optie o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden o De voor- en nadelen voor reizigers op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk Tevens stelt de Vervoerregio een participatieplan voor de uitwerking van het nieuwe metronetwerk op en neemt in de kaderbrief de eis aan GVB op om mee te werken aan dit participatieplan.
12	Zuidoost	Fijnmazigheid verbeteren	Buslijn 66 is zoals vaker door het GVB en de Vervoerregio bevestigd de meest succesvolle lijn in Zuidoost die vanwege het grote aantal reizigers een hoge frequentie heeft . Het heeft zowel een fijnmazig, ontsluitende- als een verbindende functie ; het verbindt 3 kernen in het stadsdeel , Bijlmer Arena , Anton de Komplein/Amsterdamse Poort en Ganzenhoef met Ijburg , via de Elsrijkdreef en Provinciale weg waar zich ook een werk- en recreatie gebied bevindt. De HOV ijburg is primair bedoeld voor de verbinding van Ijburg met Schiphol en de regio via Bijlmer Arena en heeft daarmee een andere functie . Bij de ontwikkeling van het HOV tracé is het DB ondubbelzinnig en gedurende het hele proces toegezegd dat buslijn 66 blijft bestaan naast de HOV lijn. Het DB raadt de opheffing van buslijn 61 dan ook ten zeerste af en ziet graag dat de toezegging voor behoudt van deze lijn wordt nagekomen.	In dit Programma van Eisen beschrijven wij het door de Concessiehouder minimaal te bieden niveau, maar leggen expliciet geen lijnennet en dienstregeling vast. Binnen de gestelde ontsluitings- en verbindingseisen dient de Concessiehouder een passend netwerk en dienstregeling te ontwerpen. Het behoud van de huidige lijn 66 bij start van de HOV-Lijn tussen Ijburg en Bijlmer Arena is opgenomen in een bedieningsgarantie met GVB. In het Programma van Eisen wordt een artikel opgenomen waarin de Concessiehouder verplicht wordt om alle bestaande bedieningsgaranties te continueren. Daarbij mag GVB binnen het proces van elk Jaarplan Vervoer een voorstel indienen om hiervan af te wijken indien er vanuit de vervoervraag of infrastructuur aanleidingen voor zijn.
13	Zuidoost	Ontsluiting nieuwe kernen en transformatie gebied	Wij waarderen het streven naar vroegtijdige ontsluiting van nieuwe woon -werk gebieden en de borging in het programma van eisen. Het gebied Amstel 3 maakt een transformatie door van bedrijven-en kantoren gebied naar een menging van werken , wonen en recreëren en verdichting. In het algemeen adviseren wij om bij deze grote ontwikkeling zoals het Paasheuvelweggebied en het Holterbergwegdistrict een brede analyse te maken gericht op het integraal bereikbaar maken en verbinden van de nu nog gescheiden gebieden aan weerszijden van het spoor , het bestaande woongebied ten oosten en het transformatie gebied ten westen van het spoor.	Wij danken voor dit advies. Tijdens de ontwikkeltafels kan dit voorstel nader worden uitgewerkt.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
14	Zuidoost	Ontsluiting nieuwe kernen en transformatie gebied	De ontwikkeling in Amstel 3 is van lange termijn. Bij oplevering van nieuwe wooncomplexen in een verder onbewoond gebied zijn goede bereikbaarheid en sociale veiligheid essentieel voor nieuwe bewoners en hun bezoekers. Loopafstanden van 800 meter naar een(H) OV halte worden in een stedelijk gebied heel anders ervaren dan in een woongebied in ontwikkeling . (zie reactie op advies zuidoost over het vervoerplan 2024) Voor een sociaal veilige bereikbaarheid met het openbaar vervoer is het wenselijk dat van de standaardnormen voor loopafstanden kan worden afgeweken. Wij vragen u om conform de principes 'ov systeem passend bij de omgeving ' en 'inclusie' in deze gebieden flexibeler om te gaan met deze normen en hierin maatwerk te betrachten.	Wij stellen in dit Programma van Eisen alleen het minimale niveau vast dat door de Concessiehouder moet worden geboden. De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige concessie en sluiten aan bij de eisen van onze streekconcessie. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter dan 400/800 meter. In het ontwerp Programma van Eisen hebben wij verder opgenomen dat (anders dan in de huidige situatie) afstanden die onoverbrugbare barrières zoals water, spoor en snelwegen doorkruisen, niet mee mogen worden genomen bij de bepaling van de dekking. De Vervoerregio gaat in de nieuwe Concessie bovendien jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het Programma van Eisen wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de Concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
15	Zuidoost	Ontsluiting overige gebieden : loopafstanden	We zijn positief over het aanscherpen van de eisen ten aanzien van de loopafstanden, waarbij rekening gehouden wordt met de barrières voor de voetgangers. Toch zien we dit nog niet terug in de algemene ontsluitingseisen. Hoewel de eisen ten aanzien van de maximale afstanden voor zorginstellingen in meters loopafstand opgenomen zijn, zijn de eisen voor de andere gebieden (woon, werk, winkel) nog in een hemelsbrede afstand opgenomen. Voor de gebruiker is eigenlijk enkel de loopafstand van belang. In het algemeen pleiten wij voor verkleining van loopafstanden van en naar bushaltes. Aandachtspunt hierbij is nog de meetmethode voor het bepalen van het percentage van het gebied dat met het openbaar vervoer verbonden moet worden. Door enkel van de adressen uit te gaan wordt het belang van het adres (som 1, soms 1000 gebruikers) niet meegewogen. We stellen voor om een tekst op te nemen waarin, bij het niet voldoen aan de eisen, ook het belang van het adres voor het gebied wordt meegewogen.	Wij nemen uw voorstel niet over. Zie reactie 4.
16	Zuidoost	Vervoersarmoede	In de publicatie "S.K.A. 2020 – Inclusiviteitsspel" is voor Amsterdam een verkenning gemaakt van de indicatoren die mogelijk kunnen leiden tot vervoersarmoede . Deze zijn in grote lijnen Sociaaleconomische(inkomen, arbeidsongeschiktheid, gezinssamenstelling) , Sociale veiligheid (onveiligheidsgevoel) en indicatoren mbt reistijd en afstand (lange loopafstand van woonadres/bestemming naar ov halte , school, werk , kinderdagverblijf ,ontbreken van bedrijfsvestigingen , lange OV-reistijd van geografisch zwaartepunt van het stadsdeel naar geografisch zwaartepunt van de stad, ontbreken van eigen vervoer).Bij toepassing van de indicatoren op de verschillende woonbuurten blijken Bijlmer Oost, Holendrecht en Gein slecht te scoren op sociaaleconomische indicatoren, bereikbaarheid en sociale veiligheid, waarbij de wijken Gein in Gaasperdam en Geerdinkhof in Bijlmer Centrum het slechts scoren op reisafstand en reistijd. Wij adviseren voor alle buurten waar de knelpunten spelen verder onderzoek te doen en te werken aan optimalisering van de ov bereikbaarheid door een dichtere haltespreiding en of optimaliseren van bus routes.	Wij zijn het met u eens dat extra onderzoek wenselijk is. Dit lijkt ons een onderwerp voor een van de ontwikkeltafels.
17	Zuidoost	Betaalbaar OV -Tarief differentiatie	Wij zijn positief over het voornemen om nieuwe vormen van tariefdifferentiatie in te voeren. Het OV moet goedkoper, zeker voor langere afstanden en bepaalde doelgroepen, zoals bijvoorbeeld grote gezinnen met oudere kinderen. Voor Zuidoost is het meest ideaal een Ov systeem met de mogelijkheid van inkomensafhankelijke tarieven of abonnementen , dat ook reizigers met een smalle beurs in staat stelt om onbeperkt gebruik te kunnen maken van het OV voor werk en opleiding. Een grote groep reizigers met het openbaar vervoer valt onder deze categorie. De gemeenteraad heeft in november 2023 ingestemd met voortzetting gratis reizen voor kinderen van 4 tot 11 jaar; de stadsdeelcommissie roept op om bij de verdere uitwerking de leeftijdsgrens te verhogen van 4 tot 16 jaar; Hoewel extra kortingen bovenop algemeen geldende maatregelen of vormen van gratis Openbaar Vervoer specifiek voor kwetsbare groepen niet direct onder de verantwoordelijkheid van de vervoerder valt , stellen wij het op prijs als de concessiehouder proactief voorstellen daartoe doet richting de concessiegemeenten en daar in de bedrijfsvoering rekening mee houdt. Dit draagt bij aan het beperken van het risico van vervoersarmoede.	De Vervoerregio is een onderzoek gestart naar de inrichting van een nieuw tariefsysteem, passend bij onze beleidsdoelstellingen. Dit betekent niet direct dat het Openbaar Vervoer goedkoper wordt voor mensen met een laaginkomen. Uiteindelijk zijn wij als Vervoerregio verantwoordelijk voor het Openbaar Vervoer en de realisatie. De kosten voor het Openbaar Vervoer worden voor circa 50% gedekt door de reizigersopbrengsten, de andere helft bestaat uit subsidie. Als de opbrengsten achter blijven om groepen goedkoper of gratis Openbaar Vervoer te bieden, betekent het dat iemand anders dit moet betalen. Of de andere reizigers of de belastingbetaler. We onderzoeken de mogelijkheden, waarbij inkomensbeleid een taak van de gemeente is.
18	Zuidoost	Nacht OV	Zuidoost is een van de weinige stadsdelen waar naast het weekend ook doordeweeks nachtbussen rijden , waarmee reizigers die in nacht – en ploegendienst werken kunnen worden bediend. Door met minimale ingrepen ook andere reizigersgroepen te bedienen kan het nachtvervoer meer kostendekkend worden geëxploiteerd en hebben ook andere gebruikers zoals uitgaanspubliek baat bij dit aanbod. Wij pleiten daarom voor behoud van deze doordeweekse busdienst en zien graag een uitbreiding van routes en haltes naar nieuwe woonbuurten waaronder het transformatiegebied. Wij adviseren om ook de uitbreiding van het nachtelijk metronetwerk mee te nemen en daar ook nadrukkelijk de belangen van omwonenden bij te betrekken, die mogelijk overlast/hinder kunnen ervaren van langsrijdende metro's en langere openingstijden van metrostations	In dit Programma van Eisen is wat betreft het nachtnet uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de Concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in Hoofdstuk 2 van het ontwerp Programma van Eisen beschreven fasering.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
19	Zuidoost	Evenementenvervoer	Het evenementengebied Arena is een unicum in Amsterdam en in Nederland. De evenementenzalen de Johan Cruyf Arena, Ziggo Dome , Afas live,n Pathe Arena en kleinere zalen die allerhande recreatieve activiteiten aanbieden, zijn grote publiekstrekkers die bij meerdere grootschalige evenementen tegelijk tussen de 70.000 en 100.000 bezoekers ontvangen die allen binnen redelijke tijd het gebied in en uit moeten. Dit brengt overlast voor de woonbuurten en veiligheidsrisico's met zich mee en vereist een intensief en kostbaar crowdmanagement , met inzet van vele stakeholders waaronder politie , handhaving , verkeersregelaars e.d. Een aanzienlijk deel van de evenementenbezoekers komt nog met de auto omdat het openbaar vervoer daarvoor nog onvoldoende alternatief biedt. Hier valt nog veel winst te behalen . De beheersing van treinverkeer en OV bij grootschalige evenementen vergt een gezamenlijke verantwoordelijkheid, samenwerking en afstemming tussen GVB, NS en de organisatoren van deze evenementen. kan het voorkomen dat de NS besluit om uit oogpunt van 'crowd management' haltes over te slaan (Holendrecht of Bijlmer Arena) waardoor treinpassagiers genoodzaakt zijn om over te stappen op de metro om hun eindbestemming te bereiken. Het lokale Ov systeem is niet in staat of bedoeld om reizigers die van ver komen van deur tot deur te faciliteren en zal dit samen met andere vervoerders, spoorpartners /NS en de evenementenaanbieders moeten oplossen. Het DB doet een dringend beroep op de concessiehouder om hiervoor al wat nodig is te ondernemen. Het DB ziet deze samenwerking als een randvoorwaarde in de nieuwe concessie. Voor het lokale vervoer adviseren wij om, onder verwijzing naar artikel 29.2. en artikel 36.5 , in samenspraak met de evenementenaanbieders grootschalige , te voorziene evenementen in het vervoersjaarplan op te nemen. Hierop kan in de dienstregeling en inzet van materieel worden geanticipeerd en wordt voorkomen dat de reguliere dienstregeling wordt verstoord. Evenementen horen rekening te houden met de OV dienstregeling zodat bezoekers tijdig kunnen vertrekken. Bij meerdere evenementen die tegelijk aflopen is spreiding en gefaseerd vertrek van bezoekers ikv crowdmanagement wenselijk, maar alleen haalbaar als het vervoer is gegarandeerd. Voor die gevallen valt te overwegen om extra nachttreinen en nachtmetro in te zetten voor zover de nachtbussen hierin niet kunnen voorzien. De samenwerkingsafspraken dienen tevens te worden opgenomen in het (nog te bekrachtigen) nieuwe convenant mobiliteitsregie evenementenverkeer	In artikel 36, lid 5 staat al beschreven dat de Concessiehouder in het Jaarplan Vervoer rekening houdt met te voorziene evenementen. Het Jaarplan Vervoer zal dus een lijst bevatten met de vooraf te voorziene grootschalige evenementen. Naast deze specifiek benoemde evenementen heeft de Concessiehouder een algemene plicht, zoals beschreven in artikel 31, lid 8 om bij een te voorziene extra vraag van reizigers voldoende capaciteit te bieden door het inzetten van grotere voertuigen of extra ritten.
20	Zuidoost	Veiligheid	Verbetering veiligheidssituatie bushaltes Voor Amsterdam Zuidoost geldt een aantal specifieke aandachtspunten met betrekking tot de veiligheid van bushaltes, die te maken hebben met de kenmerkende vervoersinfrastructuur waarbij bushaltes zich veelal bevinden op hoger gelegen dreven. De veiligheid van bushaltes kan worden verbeterd door betere verlichting; zichtbaarheid en nabijheid van bushaltes ten opzichte van de lager gelegen openbare ruimte, wandel- en fietspaden;	Dit is een taak van de wegbeheerder, niet primair voor de Vervoerregio.
21	Zuidoost	Veiligheid	Verbetering van veiligheid metrostations en gecombineerde metro/treinstations Er doen zich regelmatig gewelds- en straatroofincidenten voor op metro/treinstations in Zuidoost. Het tegengaan hiervan dient te worden opgenomen in een veiligheidsplan. De stadsdeelcommissie roept de gemeente Amsterdam en het GVB op daarbij nadrukkelijk de samenwerking aan te gaan met de NS, voor wat betreft de metro/treinstations Holendrecht, Bijlmer Arena en Duivendrecht; zo is er bijvoorbeeld onlangs door de NS een enquête gehouden onder reizigers bij metro/treinstation Amsterdam Holendrecht; de resultaten ervan zouden kunnen of moeten leiden tot een gezamenlijke opgave van NS en GVB, voor verbetering van de veiligheid van het station;	Er is een veiligheidsplan. Het onderwerp wordt geagendeerd in het overleg met GVB en NS.
22	Zuidoost	Veiligheid	Vermelding van noodnummer in het openbaar vervoer (met name metro) met directe toegang tot een centrale meldkamer voor melding van onveilige situaties;	Dit is in onderzoek.
23	Zuidoost	Tijdig onderhoud en alternatief voor lift als toegang naar metroperrons	Wanneer de lift in metrostations stuk is, zijn metroperrons voor sommige doelgroepen (ouderen, ouders/verzorgers met wandelwagens, mensen met een lichamelijke beperking, in een rolstoel/scootmobiel) niet of nauwelijks toegankelijk. Verbeter de tijdigheid van onderhoud en reparatie en investeer waar mogelijk in alternatieve toegangsmogelijkheden, zoals een hellingbaan	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan. Er komt een pilot voor betere reisinformatie en vervangend vervoer bij defecte liften en roltrappen. Na een positieve evaluatie zal dit door Concessiehouder in de gehele Concessiegebied worden ingevoerd.
24	Zuidoost		Tijdige communicatie aanpassing dienstregeling bij onderhoudswerkzaamheden	Landelijk wordt gewerkt om dit mogelijk te maken.
25	Zuidoost	Allocatie budget t.b.v. Amsterdam Zuidoost	Houdt bij de concessieverlening en allocatie budget rekening met het belang van vervoersknooppunten binnen Zuidoost en de toenemende capaciteitsvraag binnen de concessieperiode, als gevolg van uitbreiding inwoners/bedrijvigheid/werkgelegenheid/culturele voorzieningen in Zuidoost;	Wij hebben op meerdere plekken in het Programma van Eisen rekening gehouden met een toekomstige groei in het aantal reizigers van en naar Zuidoost, waaronder bijvoorbeeld hogere frequenties op de metrolijnen en de HOV-verbinding Bijlmer Arena - IJburg.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
26	Zuidoost	Verantwoord inkoopbeleid	De stadsdeelcommissie roept op om in de concessieverlening specifieke eisen op te nemen met betrekking tot duurzaam inkopen. Het huidige GVB koopt tram- en metrostellen van het Spaanse bedrijf CAF. Dat bedrijf heeft de leiding over de uitbreiding van de Jerusalem Light Rail (JLR). De JLR bedient en verbindt illegale Israëlische nederzettingen op de westelijke Jordaanoever in en rond bezet Oost-Jeruzalem en draagt zo bij aan de versteviging van Israëls greep op bezet Palestijns land. Door bij te dragen aan de illegale nederzettingen, middels het aanleggen van vitale infrastructuur, handelt CAF in strijd met internationaal recht en de United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights (UNGP's). Deze UNGP's vormen de toetssteen voor bedrijven in het Nederlandse beleid op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVOI), dat geen enkele ruimte biedt om met bedrijven als CAF in zee te gaan, (zie ook: herziene Nationaal Actieplan Bedrijfsleven en Mensenrechten en het Nationaal Plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 2021-2025). Bovendien hebben de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich gecommitteerd aan het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen. Voor zowel overheden als bedrijven betekent dit niet alleen dat zij zélf de mensenrechten dienen te respecteren, maar ook dat zij ervoor moeten zorgen dat de productie-, handels- en andere ketens waarvan zij deel uitmaken vrij zijn van (mensenrechten)schendingen ('ketenverantwoordelijkheid'). Om te voorkomen dat de vervoerregio en daarmee de Amsterdammers betrokken blijven bij schendingen van Palestijnse rechten, verzoekt stadsdeelcommissie Zuidoost om toevoeging van een paragraaf aan het PvE waarin wordt geëist dat de concessiehouder moet voldoen aan de UNGP's en de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen. Voetnoot: Registratienummer Z17-81484 / 2605 Pagina 11 van 11 The Rights Forum (8 maart 2021), Nederlandse OV-partner betrokken bij Israëls illegale kolonisering; BDS (29 maart 2021), Tell the NetherlaFerrocarrile nds: Exclude CAF from your rolling stock tender! Who Profits Research Center (2023), CAF-Construcciones y Auxiliar de s.	Wij begrijpen uw zorgen en ook wij hebben duurzame inkoop en de bescherming van mensenrechten hoog in het vaandel staan. De Vervoerregio Amsterdam heeft, net als de gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland, als overheidsorganisatie een voorbeeldfunctie in het maatschappelijk verkeer. In haar inkoop-en aanbestedingsbeleid heeft de Vervoerregio vastgelegd zo veel mogelijk duurzaam in te kopen door het meenemen van sociale en milieuaspecten in het inkoopproces. Op dit moment heeft de Vervoerregio Amsterdam zich (nog) niet gecommitteerd aan het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen, waardoor we dit ook niet als verplichting opleggen aan een Concessiehouder. Wat dit voor de Vervoerregio Amsterdam betekent, vergt nader onderzoek. Daar kan nu niet op vooruit gelopen worden met deze Concessie. CAF heeft op basis van (Europees aanbestede) contracten 72 15G-trams geleverd aan GVB Activa B.V.; van de 30 bestelde M7-metro's van CAF zijn er nu 15 geaccepteerd. Hetgebruik van deze CAF-voertuigen wordt voortgezet onder de Concessie Amsterdam 2025. Volgens het contract kan GVB Activa B.V. nog tot november 2024 maximaal 30 metrovoertuigen extra afnemen van CAF. Deze contracten kan GVB niet (zomaar) terugdraaien en zijn (deels) al afgerond. Conform artikel 2 van het Programma van Eisen worden de benodigde investeringen in Strategische Activa en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen besproken op de Ontwikkeltafel. Nu de gemeente Amsterdam deelneemt aan deze Ontwikkeltafel, kan de gemeente Amsterdam dit zelf bespreekbaar maken bij een eerstvolgende aanschaf van nieuw materieel onder de Concessie Amsterdam 2025. Tegen die tijd is ons onderzoek over het committeren aan genoemd Manifest naar alle waarschijnlijkheid afgerond. Gezien dit nog uit te voeren onderzoek, de deels afgeronde afspraken met CAF en de rol die de gemeente Amsterdam zelf heeft op de Ontwikkeltafel met betrekking tot de aanschaf van nieuw materieel en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen, ziet de Vervoerregio voor nu geen aanleiding om de voorgestelde toevoeging van een paragraaf op te nemen in het Programma van Eisen.
27	Zuidoost	Ontwikkeltafels/ jaarplannen	We zijn positief over de in de concessie opgenomen systematiek waarbij ontwikkelplannen na een evaluatie en onderliggende jaarplannen worden opgesteld. De voorgestelde werkwijze introduceert zogenaamde ontwikkeltafels om over de doorontwikkeling van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied te spreken, waarbij is aangegeven dat de vertegenwoordigers nog worden bepaald. Het stadsdeel wil graag meepraten in deze ontwikkeltafels en over de jaarplannen. Dit maakt het mogelijk om onze gebiedsgerichte aandachtspunten mee te geven zoals het belang van de bereikbaarheid van de grote groep ouderen in het stadsdeel. Ook verwachten we dat we op deze manier beter ons advies kunnen verwoorden over mogelijk voor het stadsdeel ingrijpende maatregelen en onderwerpen	Wij gaan er vanuit dat gemeenten zelf organiseren dat buurten/wijken/stadsdelen en relevante belangengroepen input kunnen leveren en zelf daarbij de afweging maken of zij deze input inbrengen tijdens de bijeenkomsten van de ontwikkeltafels.
28	Zuidoost	Kaarten, systematiek	We missen in de te bedienen gebieden tekst/ kaartbeeld over de grote publiekstrekkers zoals het evenementengebied en culturele instellingen . Ook komt de gewenste bereikbaarheid van recreatiegebieden en parken in de kaartbeelden nog niet voor. We vragen u om op de bereikbaarheid van deze evenement, cultuur en recreatie functies in te gaan	Het apart opnemen van de benoemde publiekstrekkers in een aparte categorie is onzes inziens niet nodig omdat deze reeds via de ontsluitingseisen danwel verbindingseisen worden gegarandeerd. Zie tevens reactie 5.
29	Oost	Bereikbaarheid OLVG (maximaal 1 keer overstappen) i.r.t. verplicht te bedienen infrastructuur	De bereikbaarheid van het ziekenhuis OLVG is belangrijk voor het stadsdeel. In het stadsdeel, maar ook daarbuiten is dit een veel gebruikte voorziening onder andere door kwetsbare doelgroepen. Het dagelijks bestuur ziet graag dat het ziekenhuis met 1 overstap bereikbaar is voor het hele stadsdeel (niet uitsluitend een A-knooppunt) om op deze manier de voorziening goed bereikbaar te houden. Op kaart 7 van bijlage 2 staan de Insulindeweg, de Wijttenbachstraat, en Oosterpark niet aangegeven als verplicht te bedienen traminfrastructuur. Een (rechtstreekse) tramverbinding op deze corridor van de Indische Buurt (Flevopark) naar het OLVG wordt belangrijk geacht de bereikbaarheid van het ziekenhuis.	Zie reacties 5 en 8. Daarnaast hebben wij algemene eisen opgenomen over de ontsluiting van Ziekenhuizen.
30	Oost	Ontsluiten Cruquiuseiland - dekken volgens nieuwe normen	"Met de nieuwe opzet van de concessie worden een aantal 'witte vlekken' (zoals bijvoorbeeld de wijk de Eendracht) weer bediend door een ontsluitende buslijn. Ook in Driemond moet in de avonden en weekenden verplicht weer ov rijden". – Uit Hoofdpunten ontwerp PvE concessie Amsterdam 2025, VRA 18/12/23. In dit kader moet ook de OV ontsluiting van Cruquiuseiland nader onderzocht worden. Tegen 2028-2030 zijn er 1.700 woningen en wonen er ongeveer 3.700 mensen. Zeer geregeld komen hier vragen over vanuit bewoners. Het dagelijks bestuur ziet graag dat op korte termijn regulier ov gaat rijden op Cruquiuseiland (een ontsluitende lijn, aanbod gestuurd).	In het Programma van Eisen zijn de algemeen geldende ontsluitingseisen opgenomen. De Concessiehouder moet hier in principe aan voldoen. Als gevolg van deze ontsluitingseisen moeten inderdaad in tegenstelling tot het huidige Programma van Eisen de wijken Eendacht en Driemond ontsloten worden. De Concessiehouder mag hiervan afwijken indien bijvoorbeeld de infrastructuur niet geschikt is. Vanwege infrastructurele beperkingen is het tot nu toe niet mogelijk om het Cruquiuseiland te voorzien van een volledige ontsluiting met het Openbaar Vervoer. Het is daarom aan de wegbeheerder (gemeente Amsterdam) om de infrastructuur dusdanig aan te passen dat dit wel mogelijk is.
31	Oost	HOV netwerk in Oost – ontsluiting Muiderpoort (B-knooppunt)	Het HOV netwerk conform de nieuwe concessie zal in Oost bestaan uit de metrolijnen en de IJtram. In grote delen van Oost is er geen dekking vanuit het HOV netwerk. Dit geldt ook de stations Muiderpoort en Science Park. In Amsterdam zullen dit de enige NS-stations zijn die niet verbonden zijn met een stedelijk HOV netwerk. In de concessie wordt aangegeven dat de inzet van de Vervoerregio is om afspraken te maken met de gemeenten om de kwaliteit van een aantal verbindingen te verbeteren en op deze manier het aantal daadwerkelijke HOV verbindingen uit te breiden. Concreet is het verzoek aan de Vervoerregio en GVB om een onderzoek uit te voeren naar het opwaarderen van lijn 37 naar een HOV verbinding. Voor de concessie ziet het dagelijks bestuur graag dat de B-knooppunten met minimaal één HOV lijn worden ontsloten (vertaling naar concessie-eis).	Wij hebben ervoor gekozen om bij start van de Concessie alleen lijnen als HOV-lijnen op te nemen die volgens de opgestelde criteria voldoen aan de beoogde HOV-kwaliteit. Het is daarom niet mogelijk om verbindingen met HOV-Lijnen naar alle B-knooppunten te eisen. Wij streven ernaar om samen met de gemeente Amsterdam en de Concessiehouder tijdens de looptijd van de Concessie kansrijke corridors te verkennen die kunnen worden opgewardeerd tot HOV. Wij nemen dit voorstel daarom graag mee voor de ontwikkeltafels waar dit onderwerp nader vorm wordt gegeven.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
32	Oost	Bediening Dagnet (uitbreiden) en Nachtnet (hele week en samenwerken met andere concessies)	Het dagelijks bestuur ziet dat voor de Ontsluitende Lijnen en de Verbindende Lijnen een bedieningstijdvak is voorgesteld van 6:30 uur tot 23:30 uur op weekdagen, 8:00 uur – 23:30 uur op zaterdagen en van 9:00 uur – 23:30 uur op zondagen. Dit is een verslechtering ten opzicht van de huidige situatie met name voor de tramlijnen (Verbindende lijnen). In de praktijk ziet men nu ook vaak een “gat” tussen einde dagnet en start nachtnet. Het nachtnet is hierbij nu geen volwaardig alternatief, ook omdat deze niet alle dagen rijdt. Het advies is om het nachtnet niet slechts te beperken tot de vrijdag, zaterdag en zondag. Een goede minimumeis kan zijn dat er dagelijks in het nachtnet één keer per uur een ov lijn moeten rijden. Dit draagt bij aan een inclusieve en meerkernige stad. Aanvullend advies voor de concessie is om de concessiehouder beter samen te laten werken met andere concessie om zo de bediening in het nachtnet te verbeteren. Wijs bijvoorbeeld geen officiële routes (“inprikkers”) aan voor lijnen van andere concessies voor het nachtnet, maar lever maatwerk. Bij de beperkte aantallen lijnen voor het nachtnet moet dit mogelijk zijn. Voorbeelden in Oost: • IJburg - doordeweeks kan je in de nacht niet met het OV van het eiland af (zelfs met de fiets is het een aanzienlijk stuk tot je bij het nachtnet bent). • Vanuit de concessie Almere rijdt er nu een nachtlijn (N23) naar Amsterdam Centraal Station via het Zeeburgereiland en de Piet Heinkade, maar halteert daar niet. De N22 vanuit Almere halteert bijvoorbeeld wel op de Middenweg (dat is een officiële “inprikker” waar ook niet GVB lijnen mogen halteren). Daarom vragen we om het PvE zodanig aan te passen dat er een volwaardig nachtnet komt op IJburg. En vragen we de concessieverlener om goed af te stemmen met de aansluitende concessie van Almere, met meer aandacht voor het aanbod in de nacht op doordeweekse dagen zodat bewoners in Oost (en dan met name bewoners van IJburg en Zeeburgereiland) hier gebruik van kunnen maken	Zie reacties 6 en 18. Wat betreft te gedogen trajecten wordt ervoor gezorgd dat de lijst met trajecten tijdens de looptijd van de Concessie kan worden aangepast zodat er in het geval van een behoefte van een aanvullende te gedogen lijn, deze kan worden toegevoegd.
33	Oost	Bijdragen aan deelmobiliteit vanuit Concessieverlener	In de concessie is deelmobiliteit zeer beperkt opgenomen. We zijn het echter met de Vervoerregio eens dat door het Openbaar Vervoer te verbinden met nieuwe flexibele vervoeroplossingen en deelmobiliteit, kan worden toegewerkt naar een beter en toegankelijker aanbod van Publieke Mobiliteit. Wij zien deelmobiliteit echter niet als vervanging van ov, maar als aanvulling. Deelmobiliteit wordt genoemd bij “een passend OV systeem in haar omgeving” (H2.1.5, pagina 20) en als “onderdeel van Knooppunten” (H3.3, pagina 38). Wij onderschrijven dit en adviseren de concessieverlener bij te dragen aan deelmobiliteit bij knooppunten zoals genoemd in het ontwerp programma van eisen. Dit om tot een betere publieke mobiliteitsketen te komen.	Wij danken voor het advies. De eisen in dit Programma van Eisen hebben alleen betrekking op het Openbaar Vervoer, deelmobiliteit wordt niet via deze Concessie gecontracteerd.
34	Oost	Personeel	Het is van belang dat er meer aandacht wordt geschonken aan de veiligheid in het openbaar vervoer, hiervoor is ook aandacht nodig vanuit de concessie. De controles op zwartrijden, bijvoorbeeld in tram 26, schieten te kort. Zwartrijden lijkt helaas bij veel Amsterdammers een gewoonte geworden. Als er tevens aansluiting wordt gezocht op het nachtnet is veiligheid des te belangrijker. Registratienummer Z17-81484 / 2605 Pagina 6 van 6 Concreet verzoeken wij om een onderzoek te doen naar de introductie van noodknoppen- of nummers (zoals de NS dat bijvoorbeeld al heeft geïntroduceerd). Juist omdat er vanwege personeelstekorten minder personeel aanwezig kan zijn in bijvoorbeeld trams, en reizigers tussen haltes het voertuig niet kunnen verlaten. Daarnaast willen we de opgave, om voldoende personeel aan te trekken, blijvend ondersteunen. Bijvoorbeeld met de gezamenlijke wervingscampagnes die gedaan worden. Het dagelijks bestuur van Oost ziet graag het concept Programma van Eisen op de door ons hierboven genoemde punten aangepast.	Het doel is dat GVB een flexibeler service concept ontwikkelt dat evenwichtig kan worden toegepast op alle modaliteiten, dat meer gericht is op de behoeften van reizigers en verschillende doelgroepen en is gefocust op sociale veiligheid en inclusiviteit. Daarnaast is het de bedoeling om hiermee circa € 10 mln vrij te spelen voor een andere aanwendingen. De Vervoerregio toetst het door GVB voorgestelde service concept op de volgende criteria: Effect op fysieke en sociale veiligheid, Effect op toegankelijkheid, Effect op algemene serviceverlening, Doelmatige inzet van publieke middelen
35	Centrum	Inclusief OV-systeem	Zorg voor een fijnmazig netwerk; deze is in de bestaande stad veelal 250 meter hemelsbreed, ook al zijn er gebieden die langere afstanden hebben. Hou daarom bij afstanden oog voor grote barrières als de Amstel of de eilanden-structuur in verschillende gebieden van het Centrum. Kijk hierbij ook naar een goede OV ontsluiting van toekomstige woonwijken zoals op het Marineterrein.	Zie reactie 14.
36	Centrum	Inclusief OV-systeem	De maximaal toegestane loopafstand naar een OV-halte van 400 meter moet bij de bepaling van de fijnmazigheid van het netwerk leidend zijn.	Zie reacties 5 en 14.
37	Centrum	Inclusief OV-systeem	We verzoeken om voor ouderenhuisvestingcomplexen met meer dan 100 inwoners toch een ontsluitingseis van maximaal 250 meter loopafstand te hanteren. En voor de bezoekers, mantelzorgers en medewerkers van verpleeg- en verzorgingstehuizen een maximale haltecirkel van 400 meter toe te voegen	Zie reacties 5 en 14.
38	Centrum	Inclusief OV-systeem	Toegankelijkheid, punctualiteit en begrijpelijkheid van de reizigersinformatie, zowel online als op de haltes als in de voertuigen, moet de informatie geschikt zijn voor laaggeletterden, mensen met een visuele of een andere handicap. Daarbij moet de informatie over het wel of niet in gebruik zijn van de liften op meerdere informatiekanalen beschikbaar zijn.	Op dit moment eisen wij al (artikel 67.2): De Concessiehouder voorziet alle Voertuigen van een werkend automatisch auditief halteomroepsysteem waarvan het volume automatisch wordt afgestemd op de omgevingsgeluiden. Dit systeem roept ten minste de eerstvolgende Halte en de belangrijkste Aansluitingen op deze Halte (inclusief de belangrijkste lijnen van andere concessiehouders) om en daarnaast (in een groter interval) het Lijnnummer en de Eindbestemming. Indien het automatisch auditief halteomroepsysteem niet functioneert, roept het Personeel in het Voertuig de eerstvolgende Halte en de belangrijkste Aansluitingen op deze Halte om. Daarnaast roept het systeem om indien er kapotte liften of roltrappen op de betreffende Lijn te verwachten zijn (indien dit technisch mogelijk is). Dit geldt ook voor algemene reisinformatie, zie artikel 63.
39	Centrum	Samen gericht en flexibel werken aan ambities en hoofdopgaven	De rol van de stadsdelen (en stadsgebied Weesp t.z.t.) kan en moet steviger ingevuld worden dan dat op dit moment gebeurt. Wat ons betreft is er in het vervolgproces óók ruimte voor de inbreng van de stadsdelen en stadsgebied Weesp.	Wij gaan er vanuit dat gemeenten zelf organiseren dat buurten/wijken/stadsdelen en relevante belangengroepen input kunnen leveren en zelf daarbij de afweging maken of zij deze input inbrengen tijdens de bijeenkomsten van de ontwikkeltafels waar Concessiehouder, Concessieverlener en stakeholders gezamenlijk werken aan het realiseren van ambities en hoofdopgaven.
40	Centrum	Vervoerkundige uitgangspunten	Voor wat betreft de reizigers uit de Zaanstreek/Waterland, die niet een bestemming in stadsdeel Centrum hebben of station Zuid als alternatief IC-station kunnen gebruiken, vragen we ons af, of deze voldoende geïnformeerd zijn dat zij met het streekvervoer via station Noord of Noorderpark binnen enkele minuten op de metrohalte Vijzelgracht staan om daar met de tram verder de stad in kunnen, danwel het overbelaste CS kunnen vermijden door al vanuit Noord binnen enkele minuten naar het IC-station Zuid te reizen.	Dit valt buiten de Concessie Amsterdam en de reizgers worden hierover geinformeerd. T.o.v. 2023 rijden al veel meer bussen naar Noord/Noorderpark. De informatie is hier goed over.
41	Centrum	Vervoerkundige uitgangspunten	Het verleiden van reizigers vanuit (of naar) Noord e.v. om op Vijzelgracht over te stappen tussen metro en tram in plaats van op CS is naar onze mening zeker relevant vanaf 2028, wanneer er uitsluitend één of meer Ontsluitende Lijnen door de Leidsestraat gaan en dus het aantal tramritten daar wordt verminderd én wanneer er minder of geen (streek-) bussen meer over de Prins Hendrikkade rijden. Wij zijn van mening dat op beide trajecten wel degelijk OV moet blijven rijden maar dan in de vorm van een Ontsluitende Lijn. Waarbij de Prins Hendrikkade voldoende bediend kan worden met een ontsluitende stadlijn en niet langer regionale lijnen.	In het ontwerp Programma van Eisen is het minimaal te bieden niveau in vorm van eisen aan het netwerk en de dienstregeling opgenomen. De Concessiehouder ontwerpt een netwerk en de een dienstregeling binnen de gestelde minimale eisen. Het Programma van Eisen doet verder geen uitspraak over het daadwerkelijke aantal ritten in de dienstregeling en het aantal lijnen op een specifieke corridors (zoals de Leidsestraat en de Prins Hendrikkade). De Concessiehouder moet op elke corridor in ieder geval voldoende capaciteit bieden om te voldoen aan de vervoerplicht. Dit Programma van Eisen doet geen uitspraken over de regionale bussen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
42	Centrum	Tijdvak van de dienstregeling	Een behoud van het huidige bedieningstijdvak vinden we een minimale eis een vereiste voor dit OPvE. De verdeling die in het OPvE wordt gemaakt, is die van Ontsluitende Lijnen, Verbindende Lijnen en HOV-lijnen. Voor de Ontsluitende Lijnen en de Verbindende Lijnen staat dat een bedieningstijdvak vereist is van 6:30 uur tot 23:30 uur op weekdagen, 8:00 uur – 23:30 uur op zaterdagen en van 9:00 uur – 23:30 uur op zondagen. Dat is als minimale eis weliswaar gelijk aan het huidige PvE, maar minder dan de huidige praktijk. Wij denken dat deze minimale eis te veel ruimte biedt om in de nachtelijke daluren het openbaar vervoer te gaan beperken ten opzichte van de bestaande dienstregeling.	Zie reactie 6.
43	Centrum	Tijdvak van de dienstregeling	Er zullen overigens wat ons betreft wel degelijk ook voor het Nachtnet eisen moeten worden opgenomen in het OPvE, ook voor de doordeweekse nachten.	Zie reactie 6.
44	Centrum	Tijdvak van de dienstregeling	Daarnaast ziet het dagelijks bestuur nog altijd als kans om de Noord-Zuidlijn een rol te laten vervullen in het Nachtnet gezien de ligging ten opzichte van de drukste uitgaansgebieden in het centrumgebied. Onderzoek naar een rol van deze corridor in het Nachtnet zou binnen het OPvE gestimuleerd moeten worden.	Zie reactie 6. De uitbreiding van het nachtnet maakt onderdeel uit van fase II van de Concessie. Op de ontwikkeltafels kunnen voorstellen besproken worden.
45	Centrum	Routenet – verplicht te bedienen infrastructuur	Op kaart 7 staat de Vijzelstraat net als de Utrechtsestraat niet aangegeven als verplicht te bedienen infrastructuur. Op de Vijzelstraat en -gracht rijdt nu geen tram meer vanwege personeelstekort bij het GVB, in de Utrechtsestraat rijdt wel een tram. Wij gaan er vanuit dat het ontbreken van een tram op de Vijzelstraat en -gracht slechts een tijdelijke situatie is. Het dagelijks bestuur ziet op middellange termijn liever geen of veel minder trams in de Utrechtsestraat en wél een (Ontsluitende) tramlijn op de Vijzelstraat en -gracht. De Vijzelstraat en -gracht zien we dan ook als een route die – ondanks de metro die eronder ligt – als een verplicht te bedienen infrastructuur. Graag gaan we met VRA en GVB in gesprek om in elk geval in een van de eerste jaren van de concessieperiode een pilot te doen zonder bediening van de Utrechtsestraat om later dan afspraken maken onder welke voorwaarden eventueel de tram definitief uit de Utrechtsestraat te weren.	Zie reactie 8. Het Programma van Eisen maakt geen onderscheid in de bediening van de Vijzelgracht of de Utrechtsestraat. Beide straten kunnen met een ontsluitende lijn worden ontsloten binnen de gestelde kaders van de ontsluitingseisen. Het is aan de Concessiehouder binnen de gestede eisen een netwerk en dienstregeling te ontwerpen. Het Programma van Eisen doet geen uitspraken over de nut en noodzaak van pilots en in hoeverre de Vervoerregio hierover in gesprek gaat.
46	Centrum	Routenet – verplicht te bedienen infrastructuur	De Prins Hendrikkade Oost, wij zien graag het aantal busbewegingen hier aanzienlijk teruggebracht worden. Een goede OV-ontsluiting is echter wél noodzakelijk, vooral van de Oostelijke Eilanden en het Marineterrein als toekomstig woon en werkgebied. Een beperkt deel van de lijnen zou via de Kattenburgerstraat richting Centraal Station kunnen worden geleid en niet meer alles via de Prins Hendrikkade. Zoals eerder gesteld, ziet stadsdeel Centrum hier graag maximaal een Ontsluitende Lijn in plaats van de huidige Corridorfunctie.	Wij streven met onze eisen ten aanzien van de bediening van de binnenstad naar een gelaagd systeem van het Openbaar Vervoer waarbij enerzijds lijnen op corridors passend bij hun functies rijden en anderzijds de bereikbaarheid van het centrumgebied met de buitenwijken en regiogemeenten in voldoende mate gewaarborgd blijft. Wij zien op basis van bovenstaande afweging geen aanleiding om op de Prins Hendrikkade alleen ontsluitende lijnen toe te staan. Het is verder aan de Concessiehouder om een lijnennet te ontwikkelen.
47	Centrum	Routenet – verplicht te bedienen infrastructuur	Alle streekbussen, of minimaal het overgrote deel van deze lijnen, moeten wat ons betreft hun eindpunt vinden bij Registratienummer Z17-81484 / 2605 Pagina 4 van 4 de metrostations Noord of Noorderpar	Dit Programma van Eisen heeft betrekking op het Concessiegebied Amsterdam. De eisen aan streeklijnen worden geregeld via de contracten van de betreffende streekconcessies.
48	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	Voor stadsgebied Weesp betekent dit dat het stadsgebied tot 2030 uiteen blijft vallen in 2 concessies, namelijk de voormalige gemeente Weesp onder de concessie Gooi en Vechtstreek en Driemond onder de nieuwe concessie van het GVB. Deze bijzondere positie van het stadsgebied wordt in het ontwerp PvE niet genoemd. Terwijl de opname van het hele stadsgebied binnen de nieuwe concessie veel aandacht en afstemming behoeft.	Weesp maakt tot 2030 onderdeel uit van de concessie Gooi en Vechtstreek. Wat betreft de integratie van Weesp in de Concessie Amsterdam in 2030 worden vroegtijdig (bij het opstellen van het Ontwikkelplan 2028-2031) afspraken gemaakt over de organisatie van het Openbaar Vervoer na 2030 . Daarbij wordt het stadsdeel Weesp betrokken.
49	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	In een groot deel van Weesp is nu geen openbaar vervoer aanwezig en in de wijken Hogewey, Bloemendalerpolder, Weespersluis en Noord zijn loopafstanden van zelfs bijna 2 km tot ov-haltes. De bestuurscommissie vindt het van groot belang dat hiervoor een paragraaf wordt opgenomen in het PVE en wil vervolgens zo snel mogelijk met het GVB om tafel om een ontwikkelplan voor de overgang van het hele stadsgebied naar de nieuwe concessiehouder (GVB) in 2030 vorm te geven.	Zie reactie 48.
50	Weesp	Strategische uitgangspunten	Tot 2030 vraagt het stadsgebied steun aan Amsterdam om positie te nemen richting de concessiehouder Gooi en Vechtstreek. Ook binnen deze lopende concessie zullen ontwikkelplannen worden opgesteld waarbinnen kansen liggen om het ov in het stadsgebied te verbeteren. De wens is om al zo veel mogelijk volgens de eisen van het PvE van de VRA te gaan werken, met name de eisen van loopafstanden en bedieningstijden.	Tot 2030 gelden de afspraken die de provincie Noord-Holland met Transdev in het kader van de concessie Gooi en Vechtstreek heeft gemaakt. Deze afspraken zijn gebaseerd op een ander Programma van Eisen dan het Programma van Eisen voor de Concessie Amsterdam 2025 en deze afspraken hebben wij te respecteren.
51	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	Stadsgebied Weesp wordt uitgesloten van bepaalde voorwaarden. De concessiehouder kan vanaf het derde jaar na start van de exploitatie in zijn Jaarplan Vervoer een gemotiveerd voorstel indienen om de verbinding van de gemeentegrens Amsterdam-Weesp niet te bedienen. Dit betreft de HOV-lijn IJburg Weesp die in 2025 gaat rijden. Het gebruik van een nieuwe lijn heeft aanlooptijd nodig om een representatief aantal gebruikers te genereren. Daarbij voorziet de lijn niet alleen in een verbinding tussen IJburg en Weesp. De lijn biedt ook de inwoners van de nieuwbouwwijk Weespersluis een aansluiting op station Weesp en daarmee op Amsterdam en de regio. Mede hierom \wil het stadsgebied meegeven dat zij grote voorkeur heeft dat deze lijn over de Waterlinieweg gaat rijden met een stop ter hoogte van industriegebied Noord.	In een regulier proces van het Jaarplan Vervoer weegt de Concessiehouder de meerwaarde van de individuele lijnen in het netwerk af. In haar Jaarplan Vervoer kan de Concessiehouder vervolgens concrete voorstellen verwerken tot aanpassing van lijnen. Indien een lijn onvoldoende meerwaarde biedt kan de Concessiehouder dus overwegen deze middelen (voertuigen, personeel en budget) elders in het netwerk in te zetten om reizigers beter te bedienen. De voorwaarde zoals opgenomen in de bedieningsgarantie zorgt er juist voor dat de Concessiehouder 3 jaar deze lijn moet rijden, ongeacht de vervoervraag. Daarmee kan na afloop goed beoordeeld worden of deze verbinding een toegevoegde waarde vvoor reizigers heeft. Daarna worden keuzes over het al dan niet bieden van deze verbinding onderdeel van de eerder beschreven reguliere afweging in het Jaarplan Vervoer.
52	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	Lijn 49 is ook een uitloper van de concessie VRA binnen de voormalige gemeente Weesp en daarom is het voortbestaan van de lijn tot station Weesp nu niet gegarandeerd met de eisen die gesteld zijn in het PvE. In Driemond zal lijn 49 ook ’s avonds en in het weekend gaan rijden, wat een enorme verbetering is. Deze verbetering zou ook voor de rest van het stadsgebied gegarandeerd moeten worden in het PvE door het voortbestaan van de hele route tot aan station Weesp op nemen als uitgangspunt.	Wij zullen het Programma van Eisen aanpassen en de bediening van de uitloper tot Weesp station conform de eisen aan een ontsluitende lijn voorschrijven.
53	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	De bestuurscommissie wil daarbij meegeven dat enkele aanpassingen in de routing van lijn 49 samen met de ruimere bedieningstijden zoals gesteld in het PvE voor aanzienlijke verbeteringen van de ov-bereikbaarheid van de slecht bediende wijken in het stadsgebied kan zorgen. Omdat het hele stadsgebied sinds de gemeentelijke herindeling wel onder het werkingsgebied van de VRA valt, en het GVB moet gaan voorsorteren op het toevoegen van de voormalige gemeente Weesp aan het concessiegebied van de VRA in 2030, ligt deze keuze voor de hand.	Zie reactie 48.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
54	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	De industriegebieden in Weesp voldoen nu niet aan de normen die gesteld zijn in het PvE. De industriegebieden zijn nu te extensief van aard. Zeker industriegebied Noord. De bestuurscommissie vraagt aandacht van de concessiehouder voor deze gebieden om op tijd op de situatie voor te kunnen sorteren dat ov wel moet gaan rijden.	Zie reactie 48.
55	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	Verder ziet de bestuurscommissie kansen om met kleinere bussen of andere vormen van kleinschalig vervoer in aanvullende ov-bereikbaarheid voor de buitengebieden of andere extensief gebruikte gebieden te voorzien.	Zie reactie 48.
56	Weesp	Communicatie	De bestuurscommissie mist station Weesp op de knooppuntenkaart en de kaart met te bedienen P+R-terreinen.	Het betreffende gebied van Weesp maakt nu nog geen onderdeel uit van het Concessiegebied. In het kader van de integratie van Weesp in de Concessie Amsterdam kunnen Station Weesp als knooppunt en de betreffende P+R-terreinen worden opgenomen.
57	Weesp	Vervoerkundige uitgangspunten; Weesp	Nachtvervoer ontbreekt in het stadsgebied Weesp. Het ontwerp PvE voorziet in eisen ten aanzien van een nachtverbinding, maar voor Weesp het in werking treden hiervan in 2030 te laat. Alle stadsdelen van Amsterdam worden in 2025 voorzien van een nachtverbinding, hierin kan stadsgebied Weesp niet achterblijven	Zie reactie 48.
58	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Het ontwerp PVE is zodanig omschreven dat er een zekere vrijheidsgraad is voor het GVB om zelf te optimaliseren op basis van kosten, dat mogelijk ten koste zou kunnen gaan van het serviceniveau in wijken, die nu nog slecht ontsloten zijn (de zogenaamde 'witte vlekken').	Wij stellen in dit Programma van Eisen hoge eisen aan de ontsluiting van alle wijken en buurten van Amsterdam. Indien de Concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken. De Concessiehouder moet daarbovenop deze eisen voor alle niet ontsloten adressen beredeneren waarom hij deze niet ontsluit. De minimale frequenties van de lijntypes zorgen ervoor dat het bedieningsniveau van alle Openbaar Vervoerlijnen op een hoog niveau is.
59	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	De effecten op de dienstverlening van het nieuwe PVE zijn in dit stadium op basis van de vrij technische omschrijvingen in het PVE lastig in te schatten, terwijl juist de veranderingen en de gevolgen daarvan voor het stadsdeel van groot belang kunnen zijn.	Het Programma van Eisen bevat zoveel mogelijk functionele eisen die gelden voor het hele Concessiegebied. Deze eisen beschrijven het minimaal te bieden niveau wat altijd lager is dan de daadwerkelijke dienstverlening.
60	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Uit het ontwerp PVE blijkt dat minder lijnen vanuit het stadsdeel rechtstreeks naar het centrum zullen gaan rijden. Een ander effect van het ontwerp PVE is het onderscheid in ontsluitende- (4x per uur) en verbindende lijnen (6x per uur) met de introductie van vervoersknooppunten. Er zullen hierdoor in het stadsdeel minder doorgaande ov-lijnen blijven rijden, dat voor de reiziger leidt tot meer overstappen. Juist minder overstappunten is cruciaal voor een aantrekkelijk openbaar vervoer in de stad.	Dit berust op een misverstand. Het Programma van Eisen gaat niet in op het daadwerkelijke lijnennet, maar beschrijft alleen de minimaal te bieden verbindingen. Het is aan de Concessiehouder om een lijnennet passend bij de vraag en de ambities te organiseren. Het is niet de bedoeling van dit Programma van Eisen om minder doorgaande Openbaar Vervoerlijnen tussen stadsdelen en het centrumgebied te bieden.
61	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	De prioriteit zou er naar uit moeten gaan om het fijnmazig netwerk verder uit te bouwen in het stadsdeel en bewoners te verleiden tot gebruik van het openbaar vervoer. . Het dagelijks bestuur adviseert daarom om uit te gaan van een fijnmaziger netwerk dan de voorgestelde hemelsbrede loopafstand van 400m. Ook al wordt rekening gehouden met barrières bij de loopafstand zoals waterpartijen. Het dagelijks bestuur pleit ervoor om uit te gaan van werkelijke loopafstanden tot de haltes met een maximum grootte van 400m, waardoor een fijnmaziger netwerk ontstaat	Zie reactie 14. Ons inziens leidt het enkel uitbreiden van de fijnmazigheid niet tot een aantrekkelijk netwerk dat reizigers zal verleiden om meer gebruik van het Openbaar Vervoer te maken. Een aantrekkelijk netwerk bestaat uit een afgewogen pakket van verschillende soorten verbindingen die aansluiten bij de behoeften van verschillende doelgroepen. De focus op alleen de fijnmazigheid dient het belang van slechts een deel van de doelgroepen, terwijl de belangen van andere doelgroepen hiermee niet per se gediend zijn.
62	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Met name rechtstreekse en snelle verbindingen naar Centraal Station zijn van belang en mogen in het nieuwe PVE niet ter discussie staan. In het overzicht 'knooppunten in het concessiegebied' ontbreekt verder het middelgrote knooppunt Plein '40-'45. Wij adviseren dit vervoersknooppunt op te nemen.	Het Programma van Eisen gaat niet in op het daadwerkelijke lijnennet (zie reactie 60). Voor het toevoegen van Plein '40-'45 zie reactie 5.
63	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Sportpark de Eendracht is nu alleen met de auto of fiets te bereiken. Ook de bereikbaarheid van Sportpark Ookmeer en Sloterparkbad is niet optimaal en moet beter ontsloten worden.	Voor dit Programma van Eisen is ervoor gekozen om de focus te leggen op eisen aan de ontsluiting van woon- en werkgebieden. Hiermee is ons inziens het Concessiegebied in voldoende mate ontsloten. Indien de Concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken in het concessiegebied. Sportvoorzieningen hebben slechts een beperkte vervoerwaarde en wij hebben daarom besloten hier geen aparte eisen aan te koppelen, omdat dit ten koste gaat van de ontsluiting van woon- en werkgebieden.
64	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	In het ontwerp PVE wordt ingegaan op de onderlinge bereikbaarheid van wijken, maar niet welke wijken dan met elkaar gekoppeld worden. De ontsluiting van het westelijk deel van De Punt is bijvoorbeeld \een gebied dat in relatie tot de onderlinge verbindingen met wijken verbeterd zou moeten worden.	Het Programma van Eisen gaat niet in op het daadwerkelijke lijnennet (zie reactie 60), maar laat dit over aan de Concessiehouder. Het is daarom ook aan de Concessiehouder om de voor reizigers meest voordelige lijnvoering te bieden.
65	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals het Schinkelkwartier en Havenstad, zullen tijdig in het ov-netwerk moeten worden opgenomen. Met name de tijdigheid kan beter gedefinieerd worden in het nieuwe PVE.	Wij zijn het ermee eens dat de vroegtijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken van groot belang is en hebben daarom eisen aan de ontsluiting van nieuwbouwwijken met openbaar vervoer vanaf de oplevering van de eerste 250 woningen opgenomen (zie ook reactie 3).
66	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	De twee private buslijnen naar het Rieker Business Park (RBP) worden nu al jaren ingekocht bij GVB door de Registratienummer Z17-81484/ 2605 Pagina 7 van 7 Vereniging RBP. De vereniging stelt deze buslijnen niet alleen beschikbaar voor de duizenden werknemers van dit gebied, maar ook voor de bewoners van Nieuw-West. Het is belangrijk voor de bestaanszekerheid van onze bewoners dat de werkgebieden zoals dit innovatiedistrict makkelijk bereikbaar is, maar ook voor de (snel) toekomstige bewoners is de borging van het ontsluiten van het Riekerbusinesspark in de nieuwe ov-concessie noodzakelijk. Het DB roept het college op om zich hier hard voor te maken.	Wij hebben eisen aan de ontsluiting van werkgebieden in het Programma van Eisen opgenomen. De buurt Riekerpolder voldoet aan de criteria voor werkgebieden moet daarom worden ontsloten met het Openbaar Vervoer. De concrete invulling (lijnvoering en frequenties) is daarentegen aan de Concessiehouder en is niet vastgelegd in het Programma van Eisen.
67	Nieuw-West	Inclusief OV-systeem	Tevens dient nadrukkelijk in ogenschouw te worden genomen om de ontsluiting te verbeteren van wijken waar relatief veel ouderen wonen, zoals bij De Eendracht en de Tuinen van West.	Wij hebben eisen aan de ontsluiting van woongebieden in het Programma van Eisen opgenomen. Indien de Concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken in het Concessiegebied. Als gevolg van de ontsluitingseisen is de Concessiehouder verplicht de buurt de Eendacht te ontsluiten met Openbaar Vervoer. De dichtheid van de Tuinen van West voldoet niet aan de criteria voor de ontsluiting van wijken waardoor een verbinding met het Openbaar Vervoer maatschappelijk niet te verantwoorden is.
68	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Wij adviseren om in het ontwerp PVE meer voorwaarden te stellen aan de bereikbaarheid van de uiterste wijken in het stadsdeel voor het nachtnet.	Wat betreft het nachtnet is in dit Programma van Eisen uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de Concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in Hoofdstuk 2 van het ontwerp Programma van Eisen beschreven fasering.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
69	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Het dagelijks bestuur streeft ernaar om de meeste bestaande doorgaande lijnen naar het centrum te behouden om zo weinig mogelijk overstappunten te creëren voor de reiziger.	Zie reactie 64. Het Programma van Eisen stimuleert de Concessiehouder om aantrekkelijke verbindende en/of HOV-lijnen te bieden tussen de (buiten)wijken en het centrumgebied. Hiermee stimuleren wij het Openbaar Vervoergebruik op deze verbindingen.
70	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Aantrekkelijk openbaar vervoer uit zich ook in begrijpelijke informatie bij de haltes. Deze wordt nu via websites en mobiele apps voorzien. Wij adviseren om de toegankelijkheid van reisinformatie uit te breiden voor bewoners die digitaal minder vaardig zijn.	Hierover worden eisen gesteld in het bestek. Gezien de dagelijkse (kleine) wijzingen op de dienstregeling van GVB door werkzaamheden door de wegbeheerder is het onmogelijk om statische reisinformatie aan te bieden op de haltes. Deze zijn nooit actueel.
71	Nieuw-West	Financiën	Het dagelijks bestuur adviseert om voor langere reizen binnen Amsterdam de prijs niet evenredig toe te laten nemen, maar juist te limiteren. Het toepassen van prijsdifferentiatie is hiervoor een goed middel om voor langere reizen binnen Amsterdam het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden.	Een andere tariefopbouw, bijvoorbeeld meer degressie leidend tot lagere tarieven voor langere afstanden, is één van de onderdelen die onderzocht worden in het lopende onderzoek tariefsysteem zoals dat door de Vervoerregio momenteel samen met de vervoerders wordt uitgevoerd. Op de uitkomsten daarvan kan in dit Programma van Eisen nog niet vooruit gelopen worden.
72	Nieuw-West	Vervoerskundige uitgangspunten	Het dagelijks bestuur pleit er voor om garanties in te bouwen in het PVE, zodat bepaalde wijken in het stadsdeel daadwerkelijk op korte loopafstand en hoogfrequent met openbaar vervoer bereikbaar worden. Ook de 'witte vlekken' in het netwerk, waar nu geen openbaar vervoer op redelijke afstand beschikbaar is willen wij terugbrengen. Wij zien graag dat alle genoemde aandachtspunten als aanvullende garanties (verplichtingen) worden opgenomen in het definitieve PVE.	In het Programma van Eisen wordt het minimale niveau voor het hele Concessiegebied bepaald en deze eisen gelden voor de hele looptijd van de Concessie. Hiermee wordt het minimale niveau gegarandeerd. Daarnaast stellen wij in dit Programma van Eisen hoge eisen aan de ontsluiting van alle wijken en buurten van Amsterdam. Indien de Concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken.
73	Noord	Fasering	In het PvE is opgenomen dat er sprake is van een vier-traps fasering, zie plaatje PvE. In het PvE wordt vermeld dat er pas in fase 4 ingezet zal worden op de groei van de fijnmazigheid in met name Amsterdam-Noord en gebieden buiten de ring A10. Echter wordt de huidige OV-situatie, zeker door bewoners, niet als fase 0 ervaren. Er wordt reikhalzend uitgekeken naar een fijnmaziger en robuuster OV-netwerk in Noord, zeker op de flanken van het stadsdeel. Het DB adviseert daarom om in Noord te starten met fase 4 om de achterstanden qua OV voorzieningen in Noord op te lossen. Het DB mist tevens de samenhang tussen het voorliggende PvE en de visie op bereikbaarheid in Noord. Zeker met de groei van het stadsdeel in ogenschouw. In deze zouden OV-voorzieningen, een robuust fietsnetwerk en waar mogelijk deelmobiliteit elkaar daadwerkelijk versterken. Ook de stadsdeelcommissie heeft hierop geattendeerd door o.a. een motie 'Mobiliteitscrisis'' in te dienen. Voor de beweging richting een autoluw(er) stadsdeel zijn voldoende alternatieven zoals een fijnmazig en robuust OV netwerk, (deel)mobiliteit en vaste oeververbindingen essentiee	De eisen in het Programma van Eisen beschrijven een minimaal niveau van de dienstverlening die de Concessiehouder moet bieden. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat bij start van de Concessie sprake is van een fijnmazig aanbod in het hele Concessiegebied, door hoge eisen aan de ontsluiting van alle wijken en buurten van Amsterdam te stellen. Indien de Concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken. De fasering heeft betrekking op de verdere doorontwikkeling van de Concessie. Daarbij is ervoor gekozen om in eerste instantie in te zetten op het opwaarderen van bestaande corridors. Deze praktijk maakt het mogelijk om een groei in het aantal reizigers te faciliteren. Pas wanneer het Openbaar Vervoersysteem hierop ingericht is, kan een verdere verbetering van de fijnmazigheid gerealiseerd worden zonder dat het Openbaar Vervoersysteem daarbij overbelast zou raken.
74	Noord	OV-bewegingen binnen het stadsdeel	Ook valt op dat het PvE zich vooral richt op de vervoersbeweging van Noord naar Centrum en vice-versa. Hiermee is er in het plan van eisen te weinig aandacht voor de OV-bewegingen binnen het stadsdeel. Dit is ook een geluid wat we als DB terug horen van de stadsdeelcommissie en bewoners. Een robuust OV-systeem is er namelijk ook een waar je vanaf de Waterlandpleinbuurt naar de Kadoelen kan reizen zonder 2 keer te moeten overstappen met een reisduur van +- 40 minuten. Het DB ziet graag dat er in het PvE meer wordt ingezet om ook het OV binnen het stadsdeel te verbeteren. Vanuit alle wijken moet er zowel een goede verbinding zijn met zowel de stations van de NZ-lijn, maar juist ook de belangrijkste voorzieningen waaronder het Buikslotermeerplein, maar ook andere winkelcentra of bijv. het BovenIJ ziekenhuis. Dit is onder meer belangrijk voor mensen met een beperking of ouderen, zodat zij op ontsluitende lijnen kunnen zitten door Noord naar meerdere voorzieningen zonder over te stappen. Er wordt een link gelegd met A-knooppunten en "meerkernige stad"(zie ook bijlage 3,kaart 6). Hier is in Noord echter geen relatie tussen. De meerkernige stad verwijst naar de stadsdeel brede functie en verbindingen binnen Noord en niet tussen het centrum en Noord. Het DB zou bijvoorbeeld graag zien dat het Buikslotermeerplein zónder overstap vanuit heel Noord bereikbaar zou moeten zijn, met een max. reistijd van 30 minuten of mogelijk nog minder. Verder heeft de stadsdeelcommissie deze passage aangescherpt met de volgende punten: Na opening van de noord-zuidlijn (vervolg NZL) is het busnetwerk overgestapt van het spinnenwebmodel naar het visgraatmodel. Nu zien we dat voornamelijk de flanken van stadsdeel Noord slechter bereikbaar zijn met GVB vervoer. Een andere route-indeling en meer frequentie zou de verschillende delen van Noord beter met elkaar verbinden. Ook wordt extra aandacht gevraagd voor de routes over de flanken naar de overkant van het IJ. Denk aan Noord-West richting West (Sloterdijk) en Noord-Oost richting stadsdeel Oost. De frequentie en aansluitingen zouden hoger en beter kunnen zodat op deze manier ook meer robuustheid wordt gegeven aan het OV-systeem, vervoersbewegingen beter worden verspreid en er een betere opvang is wanneer de metro storing heeft.	De eisen in dit Programma van Eisen beschrijven het minimaal door de concessiehouder te bieden bedieningsniveau. In artikel 15 in het ontwerp Programma van Eisen hebben wij eisen opgenomen die ingaan op de verbinding tussen de wijken in stadsdeel Noord en het Buikslotermeerplein. Hiermee geven wij reeds invulling aan het principe van de meerkernige stad. Indien de ontwikkeling van deze stedelijke centra in de toekomst aanleiding geeft om de eisen verder aan te scherpen dan kan dit via de kaderbrief gebeuren. Hier zien wij op dit moment nog geen aanleiding toe. Voor wat betreft frequenties zorgen wij ervoor dat elke wijk in het stadsdeel Noord door minimaal een hoogfrequente lijn (verbindend of HOV) wordt ontsloten. Daarmee zetten wij erop in dat de frequenties op de lijnen in Noord verbeterd worden.
75	Noord	Acceptabele reistijd en gemak	In Hoofdstuk 2 wordt gesproken over "snelheid, gemak en comfort". Er wordt hierbij niet gesproken over "zo min mogelijk overstappen" als doel. Dit valt ook onder "gemak en comfort". Juist door in te zetten op overstapverbindingen met het HOV, raakt het gebruiksgemak binnen Noord ondergesneeuwd. Ten tweede: m.b.t de ontsluitingseisen wordt gesproken over een "hemelsbrede afstand van 400 meter". Door allerlei fysieke barrières (water, infrastructuur/wegen, inrichting buurten via ontsluitingswegen) in Noord zijn deze afstanden vaak groter/langer dan 400 meter. Ten derde: er staat dat maximaal 14% van een verbindende lijn en max 18% van een ontsluitende lijn of nachtlijn later mag vertrekken. Aangezien een groot deel van de lijnen in Noord verbindende of ontsluitende lijnen zijn, zijn dit erg hoge getallen.	1) Wij zetten erop in om een aantrekkelijk netwerk dat bestaat uit verschillende typen lijnen die aansluiten bij de wensen van de verschillende doelgroepen. Daarbij is het niet te vermijden dat een aantal reizigers moet overstappen. Dit levert wel meer reismogelijkheden voor alle reizigers op en zorgt voor een aantrekkelijker netwerk. Om de overstapsituaties te verbeteren, zullen wij in het Programma van Eisen een definitie van een comfortabele overstap toevoegen. 2) In het concept Programma van Eisen hebben wij opgenomen dat (anders dan in de huidige situatie) afstanden die onoverbrugbare barrières zoals water en snelwegen doorkruisen, niet mee mogen worden genomen bij de bepaling van de dekking. 3) Door de eisen aan de uitvoeringskwaliteit te differentieren eisen wij Openbaar Vervoer dat beter past bij de behoeften van reizigers. Zo kan stiptheid ten koste van inclusiviteit gaan (reizigersassistentie, etc.). De getallen zijn gebaseerd op de eisen in de huidige concessie en leiden daarom niet tot een verslechtering.
76	Noord	PvE ten opzichte van de werkelijke situatie	We zijn ons bewust van de personeelsproblematiek rondom het GVB, wat het DB uiteraard ook zorgen baart. In het PvE wordt nu aangegeven dat de concessiehouder een vakantiedienstregeling kan vaststellen en dat deze vakantiedienstregeling geen andere periode beslaat dan de zomervakantie en de kerstvakantie van het voortgezet onderwijs. Afgelopen jaar is de vakantie dienstregeling echter met +- 3 maanden verlengd, tot ver buiten de zomervakantie-periode. Het DB zou graag zien dat dit ook daadwerkelijk een harde eis in de concessie is.	De eisen in dit Programma van Eisen beschrijven het minimaal door de Concessiehouder te bieden bedieningsniveau. De Concessiehouder dient zich gedurende de hele concessieperiode aan dit minimale niveau te houden. Principieel voorziet dit contract niet in ontheffingen van deze eisen. Het feit dat in het recente verleden de zomerdienstregeling is verlengd komt voort uit een realistische omgang met personeelskrapte. Dit is landelijk een zorg. Wij zijn samen met de hele sector op zoek naar structurele oplossingen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
77	Noord	Gebiedsontwikkeling	Maak de eis '' We bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de ontwikkeling richting een meerkernige stad'' concreter en maak gezamenlijk helder wat er minimaal nodig is op het gebied van OV-verbindingen om deze ontwikkeling richting een meerkernige stad mogelijk te maken. Investeringen in mobiliteit en OV-verbindingen zijn essentieel bij de ontwikkeling richting een meerkernige stad en de ervaringen in Stadsdeel Noord leren ons dat dit in relatie tot de nieuwbouw de afgelopen jaren onvoldoende gebeurd is. Het aanbieden van aantrekkelijk OV, als een gebiedsontwikkeling nog niet volledig voltooid is, is van groot belang om direct het gedrag van nieuwe bewoners daar op te laten instellen. De ontwikkeltafels kunnen een belangrijke rol spelen om goed te anticiperen op tijd OV bij gebiedsontwikkeling en zou daar geborgd moeten kunnen worden	Ons inziens is dit in voldoende mate afgedekt door onze eisen aan C-knooppunten en de ontsluitingseisen voor nieuwbouwgebieden. Daarnaast dient de concessiehouder middels de ontwikkelplannen te beschrijven hoe hij inspeelt op de verdere (ruimtelijke) ontwikkelingen in het concessiegebied. Wij zullen in het PvE opnemen dat in het ontwikkelplan een overzicht met alle nieuw te ontsluiten nieuwbouwgebieden wordt opgenomen.
78	Noord	Sprong over het IJ	Het is voor Noord zeer belangrijk om zowel in het plan van eisen, het ontwikkelplan en de jaarplannen een duidelijke relatie te leggen met de Sprong over het IJ en het Mobiliteitsplan Noord. Het uitblijven van vaste oeververbindingen vraagt om een stevig en samenhangend programma van de ponten en aansluitende OV-lijnen. De calamiteiten van begin januari die de bereikbaarheid van Noord sterk raakten, laten alleen maar meer zien waarom nu al belangrijk is om de robuustheid van het OV-systeem te vergroten over het IJ. In de toekomst zal dit alleen maar belangrijker worden. Een praktisch voorbeeld is dat bewoners aangeven voor de vervoersbeweging Buikslotermeerplein Sixhaven/Tolhuistuin de omslachtige route van Noord-Zuid lijn naar Centraal Station nemen, om vervolgens met de Buiksloterwegveer terug te gaan naar Tolhuis/Sixhavengebied. Dit o.a. omdat er geen aansluitende/ontsluitende OV lijnen richting de veren gaan.	In dit Programma van Eisen wordt het minimale niveau qua ontsluiting en verbindingen vastgelegd. Het is verder aan de concessiehouder om een samenhangend ov-netwerk aan te bieden op basis van de beschikbare middelen, waarbij het aan de concessiehouder is om binnen deze kaders verder rekening te houden met de ontsluiting van de veren. Met dit PvE zorgen wij ervoor dat elk Stadsdeel daarbij evenredig wordt bediend.
79	Noord	Samenhang met streekvervoer	In Noord is er naast het stedelijk openbaar vervoer ook sprake van het aanbieden van OV door streekvervoerders. Het huidige PvE maakt niet voldoende inzichtelijk hoe geborgd wordt dat beide systemen zoveel mogelijk aanvullend op elkaar zijn en in één geheel gaan werken. Naast borging in de concessie moet hier ook voldoende aandacht voor blijven bij de invulling van de jaarplannen. Het uitgangspunt blijft, wat is het beste te realiseren OV-netwerk voor Noord. Dit moet ook voldoende geborgd worden richting toekomstige ontwikkeling, zoals de benodigde schaalsprong in het OV via HOV ZaanIJ. Belangrijk daarbij is nog om te kijken of vervoerders elkaar kunnen aanvullen als blijkt dat één van de vervoerders (tijdelijk) niet kan voldoen aan de dienstregeling.	Omdat het stadsdeel Noord onderdeel is van de concessie Amsterdam, heeft de concessiehouder Amsterdam in principe een ontsluitingsplicht voor het hele stadsdeel. Dat houdt in dat het aanbod altijd moet voldoen aan de eisen in dit PvE. In het geval dat een streekvervoerder met zijn aanbod aan de eisen voldoet, hoeft de concessiehouder Amsterdam geen aanvullende (dubbele) verbinding te bieden. Dit zorgt ervoor dat bij aanbodswijzigingen van het streekvervoer, de concessiehouder Amsterdam wel voor een adequate ontsluiting moet zorgen.
80	Noord	Robuustheid bij calamiteiten	Het is van groot belang dat de OV-verbinding tussen Noord en de rest van de stad bij (grote) storing of uitval ook voldoende geborgd is. Het snel, overzichtelijk en voldoende inzetten van bussen bij calamiteiten bij de NZ-lijn of ernstige problemen bij de veren is daarbij van groot belang. De SDC heeft dit advies nog verder aangescherpt. De stadsdeelcommissie deelt de mening van het DB dat het van groot belang is dat er adequaat kan worden gehandeld bij verstoringen van de NZL, gezien de kwetsbaarheid van de NZL en de slechte mobiliteit bij uitval. Deswege attendeert de stadsdeelcommissie erop dat het van belang is dat Noord de busgarage van GVB behoudt. Dit is van belang omdat de uitval en opstart van de NZL enkele uren in beslag kan nemen. (Neem de wateroverlast in de tunnel enkele weken geleden). De busgarage is nodig voor adequate inzet van pendelbussen. Dit is reeds eerder door de stadsdeelcommissie geadviseerd en aangenomen.	De inzet van vervangend vervoer bij incidenten of calamiteiten is beschreven in artikel 36 van het Ontwerp PvE. Hierin staat beschreven dat de concessiehouder zich maximaal inspant om vanaf en naar iedere niet bediende Halte per Lijn binnen 60 minuten na de volgens de Geldende Dienstregeling geplande vertrektijd van de eerste als gevolg van het Incident niet uitgevoerde Rit Vervangend Vervoer in te zetten. Hierbij is het een gegeven dat de Noord/Zuidlijn reizigers vervoert met een hoge frequentie en capaciteit. Het is daarom in de praktijk uitermate lastig om bij calamiteiten een volwaardige vervanging voor de Noord/Zuidlijn te bieden met pendelbussen. Het behoud van busgarage Noord is geen onderdeel van het concept PvE.
81	Noord	Nachtnet	Over het nachtnet staat de volgende passage opgenomen ''De Concessieverlener eist daarom dat de Concessiehouder ook buiten de bedieningstijden van het Dagnet een vervoeraanbod biedt met als doel de bereikbaarheid in de nachtelijke uren te garanderen. Als alternatief kan ook voor een verruiming van de bedieningstijden van het Dagnet worden gekozen, mits deze bedieningstijden bij de omgeving passen en het reguliere onderhoud aan de infrastructuur en Stations niet op onredelijke manier belemmeren'' Het DB wil hier graag benadrukken dat voor stadsdeel Noord specifiek, vanwege zijn unieke positie qua bereikbaarheid tot de rest van de stad en het uitblijven van vaste oeververbindingen, een robuust nachtnet van zeer groot belang is. Dit zal alleen maar belangrijker worden door de groei qua inwoners van Noord. En zeker ook wanneer we de vele nieuwe voorzieningen in Noord in ogenschouw nemen, die voor mensen uit de rest van de stad en regio interessant kunnen zijn. De stadsdeelcommissie heeft deze passage als volgt aangescherpt: Stadsdeel Noord heeft sinds de corona periode geen doordeweeks nachtnet meer. Mensen met nachtdiensten kunnen daardoor niet reizen als ze niet beschikken over eigen vervoer. Artikel 26 biedt geen oplossing voor dit probleem. De concessiehouder wordt alleen gevraagd om nachtvervoer te bieden in het weekend. Daardoor blijft de huidige situatie gehandhaafd en vindt er dus geen verbetering plaats. Dit past niet bij de ambitie om van het OV een volwaardig alternatief voor de auto te maken. Deswege adviseert de stadsdeelcommissie om aan artikel 26 lid 1 toe te voegen: De Concessiehouder biedt in de Nachten van zondag op maandag, maandag op dinsdag, dinsdag op woensdag en woensdag op donderdag Nachtlijnen van en naar het Centraal Station. Voorts adviseert de stadsdeelcommissie om in gesprek te gaan met betrokken ketenpartners om naast nachtbussen tevens nachtvervoer per metro mogelijk te maken	Wij nemen uw voorstel niet over. Voor het nachtnet is in dit PvE uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in hoofdstuk 2 van het ontwerp PvE beschreven fasering. Voorstellen tot verbeteringen van het nachtnet kan de concessiehouder indienen in het kader van de ontwikkelplannen en -tafels.
82	Noord	Verpleeg- en ziekenhuizen	Voor de haltes rondom het Boven Y-ziekenhuis geldt dat de bereikbaarheid/toegankelijkheid niet optimaal is (via een trap naar beneden vanaf de bushalte). Hemelsbreed voldoet het wellicht aan de afstand maar de toegankelijkheid is hiermee niet optimaal. Dat is wat het DB betreft zeker niet voldoende voor een halte bij het ziekenhuis gelegen. Ook een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis, d.w.z. zonder overstap vanuit grote delen van Noord is hier van belang. Ook missen we als DB specifieke aandachtvoor de ontsluiting van verpleeghuizen in de concessie. In Noord zijn verpleeghuizen, zoals bijvoorbeeld het Eduard Douwes Dekker, niet altijd even goed bereikbaar met het openbaar vervoer.	Het behoud van busgarage Noord is geen onderdeel van het OntwerpPvE.
83	Noord	Personeel	De SDC heeft het advies verder aangescherpt met een passage over personeel. In art. 74 lid 2 PvE lezen we dat de concessiehouder personeelsbeleid voert gericht op de bevordering van de vitaliteit van het personeel, leidend tot duurzame inzetbaarheid en beperking van het ziekteverzuim. Echter zien we in de praktijk contraproductieve uitwerking hiervan. Met ongevraagd advies "Rijdend OV-personeel" van stadsdeelcommissie Noord is hier reeds aandacht voor gevraagd. Met verbetering van werkomstandigheden en rijtijden zal ook het ziekteverzuim teruglopen en hiermee tevens het personeelstekort doen dalen. Op dergelijke wijze houden we het OV gezond en een optimaal alternatief voor de auto.	Met u delen wij het belang van het terugdringen van het ziekteverzuim van het OV-personeel. Om die reden hebben wij in het ontwerp-PvE voor de concessie Amsterdam 2025 eisen ten aanzien van het personeelsbeleid opgenomen die verder gaan dan de eisen die hieraan in de huidige concessie gesteld worden. Deze eisen zijn nu echter nog niet van kracht. Wij kunnen uw opmerking dat de eisen in het ontwerp-PvE met betrekking tot het personeelsbeleid op dit moment in de praktijk contraproductief zouden werken daarom niet plaatsen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
84	Noord	Oud Noord	Het zwaartepunt en aandachtspunt in Oud Noord ligt vooral bij de gebiedsontwikkeling. In de Concessie is het volgende opgenomen '' We bieden tijdig voldoende OV om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en hebben daarbij specifiek oog voor de ontwikkeling richting een meerkernige stad'' Als DB constateren we dat dit de afgelopen jaren in Oud Noord, maar ook bijvoorbeeld in Noord Oost nog onvoldoende gebeurt is. In Buiksloterham is de bereikbaarheid met OV vooralsnog ondermaats, zeker richting de Grasweg. Er rijdt geen bus en de Distelwegveer naar Pontsteiger vaart 's avonds en in het weekend niet. In deel van Buiksloterham (Grasweg en omgeving) is de afgelopen jaren veel nieuwbouw gerealiseerd waaronder sociale woningbouw en doelgroep woningen. Deze groepen zijn over het algemeen meer afhankelijk van openbaar vervoer	Waarvan akte. Zie reactie 74.
85	Noord	Noord-West	De fijnmazigheid is in het westelijk deel van Noord sterk achteruitgegaan met de komst van de Noord-Zuid lijn. Er zijn diverse buslijnen ingekort, verdwenen en minder frequent gaan rijden. Uit onderzoek voor het mobiliteitsplan Noord kwam duidelijk naar voren dat de tevredenheid over het OV-systeem hier ook veel lager is dan in andere delen van Noord. Er zijn in Noord-West veel kwetsbare buurten die ver van de metrostations afliggen. Dit geldt vooral voor de Molenwijk, maar ook voor Tuindorp Oostzaan en Banne. In de Banne en Tuindorp Oostzaan zijn buurtinitiatieven voor sociaal vervoer ontstaan om dit gebrek te compenseren, met de 'Bannehopper' en de 'Tuindorp Express'. Bij deze een roep om het OV-net in Noord-West onder de loep te nemen en te intensiveren waar mogelijk. Voor de haltes rondom het Boven Y-ziekenhuis geldt dat de bereikbaarheid/toegankelijkheid niet optimaal is (via een trap naar beneden vanaf de bushalte). Hemelsbreed voldoet het wellicht aan de afstand maar de toegankelijkheid is hiermee niet optimaal. Dat is wat het DB betreft zeker niet voldoende voor een halte bij het ziekenhuis gelegen. Ook een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis, d.w.z. zonder overstap vanuit grote delen van Noord is hier van belang. Speciale aandacht wordt hier gevraagd voor de Molenwijk. In Noord-West wordt naar verwachting in 2025 betaald parkeren ingevoerd. In de Molenwijk maken bewoners geen aanspraak op een vergunning; zij zullen gebruik moeten gaan maken van de parkeergarages. Deze vergunningen kosten +- 50 euro per maand, dit is +- het achtvoudige van de kosten van een gemeentelijke parkeervergunning. Deze extra lastenverzwaring zal niet voor iedere bewoner te dragen zijn, waardoor het OV hier nog belangrijker is als grote sociale en maatschappelijke functie. Op kaart 6 (bijlage) is zichtbaar hoe de knooppunten zijn verdeeld over de stad. De Noord-Westkant is duidelijk onvoldoende aangesloten als knooppunt. Gezien de toekomstige gebiedsontwikkeling van Haven-Stad zou een (nieuw) knooppunt in dit gebied een logische ontwikkeling zijn.	Zie reactie 74. Wij stellen in dit PvE hoge eisen aan de ontsluiting van alle wijken en buurten van Amsterdam. Indien de concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken. Tevens zetten wij met de eisen in het PvE erop in dat vanuit alle Stadsdelen voldoende directe verbindingen met alle A-knooppunten (niet alleen het Centraal Station) worden geboden. Dit komt ook de ver van de metrolijn afgelegen wijken in het Stadsdeel Noord ten goede.
86	Noord	Noord Oost	Goed dat wordt benoemd en specifiek aandacht is voor de minder dicht bewoonde gebieden in de stad, zoals Landelijk Noord, en dat deze op basis van de vraag ontsloten worden. Het DB is wel benieuwd hoe dit er in de praktijk uit zal komen te zien. Goed dat dit nu in de concessie geborgd wordt, maar essentieel dat er ruimte blijft om dit afhankelijk van de vraag goed in te vullen. In Noord Oost zien we de meerkernigheid nog onvoldoende terug, Het OV biedt bijvoorbeeld onvoldoende opties voor de zogeheten ''last mile'' vanaf Metro-station Noord.	Zie reactie74.
87	West	Verantwoord inkoopbeleid	Om betrokkenheid van de Vervoerregio bij misstanden op het gebied van arbeidsomstandigheden, mensenrechten en milieu tegen te gaan adviseert BIJ1 het volgende: dring er bij de Vervoerregio op aan om een hoofdstuk toe te voegen aan het Programma van Eisen met betrekking tot Due Diligence, waarin de eis wordt geformuleerd dat de concessiehouder in de gehele keten gehouden is aan de UN Guiding Principles on Business and Human Rights en de OESO-richtlijnen en dat het niet daaraan voldoen een "ernstige fout in de uitoefening van beroep" is, die geldt als. die geldt als uitsluitingsgrond voor deze concessie. Daarin dient ook te worden vermeld dat concessiehouder in dit opzicht conform de UNGP's verlangt van zijn personeel, zakenpartners en andere partijen waarmee het via zijn activiteiten, producten of diensten verbonden is, dat zij ervoor moeten zorgen dat de productie-, handels- en andere ketens waarvan zij deel uitmaken vrij zijn van schendingen ('ketenverantwoordelijkheid'). De concessiehouder moet dit vastleggen in een openbare verklaring. De verklaring dient aan het personeel, alle zakenpartners en andere relevante partijen te worden uitgereikt.	Wij begrijpen uw zorgen en ook wij hebben duurzame inkoop en de bescherming van mensenrechten hoog in het vaandel staan. De Vervoerregio Amsterdam heeft, net als de gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland, als overheidsorganisatie een voorbeeldfunctie in het maatschappelijk verkeer. In haar inkoop-en aanbestedingsbeleid heeft de Vervoerregio vastgelegd zo veel mogelijk duurzaam in te kopen door het meenemen van sociale en milieuaspecten in het inkoopproces. Op dit moment heeft de Vervoerregio Amsterdam zich (nog) niet gecommitteerd aan het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen, waardoor we dit ook niet als verplichting opleggen aan een Concessiehouder. Wat dit voor de Vervoerregio Amsterdam betekent, vergt nader onderzoek. Daar kan nu niet op vooruit gelopen worden met deze Concessie. CAF heeft op basis van (Europees aanbestede) contracten 72 15G-trams geleverd aan GVB Activa B.V.; van de 30 bestelde M7-metro's van CAF zijn er nu 15 geaccepteerd. Het gebruik van deze CAF-voertuigen wordt voortgezet onder de Concessie Amsterdam 2025. Volgens het contract kan GVB Activa B.V. nog tot november 2024 maximaal 30 metrovoertuigen extra afnemen van CAF. Deze contracten kan GVB niet (zomaar) terugdraaien en zijn (deels) al afgerond. Conform artikel 2 van het Programma van Eisen worden de benodigde investeringen in Strategische Activa en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen besproken op een Ontwikkeltafel. Tegen die tijd is ons onderzoek over het committeren aan genoemd Manifest naar alle waarschijnlijkheid afgerond. Gezien dit nog uit te voeren onderzoek, de deels afgeronde afspraken met CAF ziet de Vervoerregio voor nu geen aanleiding om de voorgestelde toevoeging van een paragraaf op te nemen in het Programma van Eisen.
88	West	Groei en mobiliteits transitie	Er wordt de komende jaren een forse groei van het OV-gebruik verwacht van circa 40%. Dit is een goed vooruitzicht en het is belangrijk om hier goed om te anticiperen. De vierjarige ontwikkelplannen dragen hieraan bij. Hierdoor wordt het beter mogelijk om te sturen op nieuwe ontwikkelingen. In West speelt bijvoorbeeld de mogelijke verbouwing van de Gashouder op het cultuurpark Westergasfabriek. Hierdoor zou sprake zijn van een forse groei van bezoekers. Passende OV-ontsluiting is hierbij essentieel.	Bedankt voor deze informatie
89	West	Anticipeer op groeie met voldoende personeel	Het is duidelijk dat in de eerstkomende jaren werving van voldoende personeel een grote uitdaging is. Zonder voldoende personeel kan de dienstregeling niet volledig gereden worden. Mocht het inderdaad zo ver komen, dan adviseren wij om geen lijnen te schrappen, maar eerst naar verlaging van de frequenties te kijken om het personeelstekort op te vangen. Wij vrezen namelijk dat een geschrapte lijn veel lastiger terug te brengen is, dan het (terug) verhogen van frequenties	Wij danken voor het advies. In dit PvE sturen wij op een stabiel en betrouwbaar netwerk dat voldoende aantrekkelijk is voor de verschillende doelgroepen. Niet alle reizigers hebben baat bij veel directe lijnen met lage frequenties, zoals u in uw reactie voorstelt. Andere doelgroepen hebben belang bij openbaar vervoer nabij specifieke voorzieningen. De concessiehouder heeft de opgave hierin een gewogen balans te vinden binnen de gestelde kaders van dit PvE.
90	West	Ontsluiting nieuwbouwgebieden	In West worden komende jaren een aantal nieuwbouwgebieden ontwikkeld, waaronder Mercatorpark, Entreegebied Gulden Winckel, Foodcenter/Markthallen, Sloterdijk I Zuid, en enkele kleinere ontwikkelingen. We zien net als de adviescommissie graag een analyse welke gebieden op welke moment ontsloten moeten worden.	Wij passen het PvE erop aan dat in het ontwikkelplan een overzicht met alle nieuw te ontsluiten nieuwbouwwoongebieden wordt opgenomen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
91	West	nachtnet	De adviescommissie benoemt terecht het belang van het Amsterdamse nachtnet. Wij zien graag hogere minimumeisen aan het nachtnet zoals beschreven door de adviescommissie, waaronder een doordeweeks nachtnet. Een nachtnet dat (vrijwel) alleen in het weekend rijdt past niet bij wat Amsterdam nodig heeft. Zeker in West geldt dat de nachtcultuur gebaat is bij een doordeweeks nachtnet.	Voor het nachtnet is in dit PvE uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in hoofdstuk 2 van het ontwerp PvE beschreven fasering. Voorstellen tot verbeteringen van het nachtnet kunnen verder worden uitgewerkt op de ontwikkeltafels.
92	West	Verpleeg-en verzorgingstehuizen en ouderenhuisvesting	Het DB maakt zich net als de adviescommissie zorgen over goede ontsluiting van verpleeg- en verzorgingstehuizen. Dit is voor West een zeer relevant punt. Het DB ziet graag dat in overleg met de stadsdelen een lijst van ouderenhuisvestingscomplexen wordt opgesteld waarvoor een maximale loopafstand naar een halte van maximaal 250 meter geldt.	In dit PvE beschrijven wij op een functionele manier de opbouw van het netwerk en het minimale niveau dat de concessiehouder moet bieden. In de praktijk is daarvoor een zo simpel mogelijk set aan eisen het meest effectief. We hebben daarom ervoor gekozen om de eisen aan zorginstellingen te beperken tot de verbindingen met de meest belangrijkste locaties voor een groot aantal ov-reizigers. De combinatie van alle eisen zorgt tevens ervoor dat in de praktijk het overgrote deel van zorginstellingen zal worden ontsloten zonder dat hiervoor aanvullende eisen nodig zijn.
93	West	Toegankelijkheid haltes	We zien graag dat uiteindelijk alle OV-haltes voor iedereen goed toegankelijk zijn. Dat is gelukkig ook een stedelijk ambitie en ervaringsdeskundigen worden actief om advies gevraagd.	Wij delen deze ambitie. In dit proces wordt samenwerking en ervaringsdeskundigheid geborgd.
94	West	Tram Bilderdijkstraat	De Bilderdijkstraat is een belangrijke winkelstraat en haltes liggen bovendien binnen loopafstand van de Hallen. West wil daarom graag dat het tramspoor daar de status krijgt van ´verplicht berijden´. Zodat gegarandeerd is dat door deze belangrijke straat een tram blijft rijden.	Zie reactie 92. Kaart nr. 7 in bijlage 2 heeft betrekking op verplicht te bedienen trajecten in verband met recente investeringen in de infrastructuur op deze verbindingen. Indien een verbinding niet op deze kaart staat betekent niet dat deze niet verplicht wordt vanwege andere ontsluitings- en/of verbindingseisen.
95	West	Verbindingen Oostflank van de stad	Het is voor West belangrijk om directe verbindingen te hebben met de oostflank van de staf. Zoals nu onder andere ingevuld door tramlijn 3 en 19. We zien graag dat in het PvE directe verbindingen tussen West en de oostflank geborgd worden, conform de functies die tramlijn 3 en 19 nu vervullen.	In dit PvE beschrijven wij op een functionele manier de opbouw van het netwerk en het minimale niveau dat de concessiehouder moet bieden. In de praktijk is daarvoor een zo simpel mogelijk set aan eisen het meest effectief. Het PvE schrijft geen routes en dienstregeling voor. Het is aan de concessiehouder om binnen de gestelde kaders van dit PvE een netwerk en dienstregeling te ontwikkelen.
96	Adviescommissie Amsterdam	Groei en mobiliteits transitie --> Mogelijke onderbouwing	Onze stad groeit enorm. Tot 2050 komen er nog eens 250.000 inwoners en 200.000 werkenden bij. De bevolking zal het sterkst toenemen in Noord, waar het inwonertal stijgt naar in ieder geval 150.000 in 2050. Ook in Zuidoost wordt een flinke groei verwacht. Woningbouw vindt de komende jaren plaats in wijken als de Noordelijke IJ-oevers-West en Noordelijke IJ-oevers-Oost, Amstel III, 1.1burg Oost, Overamstel en Sloterdijk West/Nieuw-West. Daarnaast werken we aan een autoluwere stad met een belangrijke rol voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Nieuwe woningen worden gerealiseerd met lage parkeernormen. De combinatie van groei en mobiliteitstransitie leidt tot een verwachte groei van het ov-gebruik in 2050 met zo'n 40%. Het is een forse opgave om hier tijdig voor gesteld te staan. De huidige situatie leert ons hoe belangrijk het is om op tijd voldoende materieel en personeel beschikbaar te hebben. Omdat het ontwerp PvE vooral minimumeisen stelt, verzoekt de Adviescommissie Amsterdam de Vervoerregio in deze concessieperiode ook slim te anticiperen op deze forse groei van het ov-gebruik. Het voornemen in het ontwerp PvE om te werken met vierjarige Ontwikkelplannen draagt daaraan bij, maar het is van belang ook verder vooruit te kijken.	De ontwikkelplannen hebben inderdaad ten doel om vooruit te kijken. Met de eisen in het PvE spelen wij onzes inziens al in op enkele belangrijke beleids- en ruimtelijke ontwikkelingen. Zo bieden hogere frequenties op het HOV-netwerk ruimte om groei in het openbaar vervoer te faciliteren. Door de reizigers beter over de verschillende A knooppunten te verdelen en het openbaar vervoer in het centrumgebied anders in te richten kan op termijn verdere groei gefaciliteerd worden. Door het doorgaande openbaar vervoer te bundelen op specifieke corridors kan elders in het centrumgebied de druk op de ruimte verminderd worden. Daarnaast spelen wij met de C-knooppunten in op de toekomstige ontwikkeling van de meerkernige stad. Indien deze knooppunten in de toekomst in belang verder toenemen kunnen wij aanvullende eisen aan de ontsluiting van deze knooppunten stellen. Tenslotte leggen wij met dit PvE de minimale eisen aan de kwaliteiten van het totale openbaar vervoer hoger dan in de huidige concessie.
97	Adviescommissie Amsterdam	Meerkernige stad	Met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zetten we in op meerkernige ontwikkeling om de groei van de stad op te vangen middels verdichting. We willen dat Amsterdam een stad is met schone lucht, groene straten en meer plekken waar stedelingen elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen, een stad die voorbereid is op klimaatverandering. We hebben ook ruimte nodig om van A naar B te reizen, waarbij mobiliteit een middel is om mee te kunnen doen en om de stad economisch sterk te houden. In het ontwerp PvE krijgt de meerkernige stad vorm doordat de ov-knopen Amstel, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer-Arena een stevigere positie krijgen. Ook krijgen de stedelijke centra Buikslotermeerplein in Noord, Osdorpplein in Nieuw-West en Amsterdamse Poort in Zuidoost een centrale positie in hun stadsdeel. Het mes snijdt aan twee kanten: door de groei meerkernig op te vangen voorkomen we verdere toename van de druk op de openbare ruimte in het centrum, en de rest van de stad profiteert van meer en beter openbaar vervoer. De metro biedt in combinatie met enkele aanvullende tram- en busroutes een ruimte-efficiente en hoogwaardige basis, en ontsluitende lijnen zorgen voor een goede bereikbaarheid voor iedereen.	Bedankt voor deze informatie.
98	Adviescommissie Amsterdam	Ontsluiting woongebieden	Het ontwerp PvE bevat meerdere verbeteringen als het gaat om de ontsluitingseisen aan woongebieden. Dit zorgt ervoor dat een aantal buurten weer bediend moet worden. Zo hebben kleinere maximale loopafstanden naar haltes en het meenemen van buurten met een groot aantal inwoners als gevolg dat de buurt De Eendracht verplicht moet worden bediend. Ook zijn de eisen aan de frequenties verhoogd, en gaan ontsluitende lijnen minstens 4 keer per uur rijden. De Adviescommissie hecht eraan de fijnmazigheid verder te verbeteren door werkelijke korte loopafstanden zoveel mogelijk het uitgangspunt te maken, waarbij zoveel mogelijk wordt aangestuurd op een loopafstand van maximaal 400 meter. Daarnaast zien we graag dat een kritieke prestatie-indicator (KPI) wordt opgenomen om dit jaarlijks te monitoren, waarbij het uitgangspunt zou moeten zijn dat de gemiddelde loopafstand in de stad niet verder toeneemt. De De verbeterde minimumeisen zorgen naar verwachting voornamelijk voor een fijnmaziger ov aanbod in gebieden buiten de ring Aio. De adviescommissie is benieuwd naar het effect op het lijnennet. Verzoek is om dit aan de hand van een analyse de betekenis van de nieuw eisen voor meer gebieden inzichtelijk te maken. Daarnaast zijn er eisen toegevoegd voor de ontsluiting van woonwijken met een lagere dichtheid met de introductie van "basismobiliteit". Dit zorgt voor flex ov-bediening in onder andere Landelijk Noord. Momenteel vangen de gemeente en de Vervoerregio het gemis aan ov-bediening nog op met de inzet van Mokum flex in Landelijk Noord en Driemond/Weesp. Van belang is het dat de continulteit in deze gebieden geborgd blijft en de vervoerder hier tijdig voorbereidingen voor start.	De verdere verbetering van de fijnmazigheid is onderdeel van fase 4 in de in het PvE opgenomen strategie tot ontwikkeling van de concessie. Dit wordt nader uitgewerkt via de ontwikkeltafels en in de ontwikkelplannen. Daarbij kan ook een mogelijke aansturing op loopafstanden via KPI's worden besproken. De eisen in dit PvE zijn verder gericht op het minimaal te bieden niveau door de concessiehouder. Het is verder aan de concessiehouder om een lijnennet passend bij de behoeften van de reizigers in te richten. Daarom is een vergelijking van de eisen van het PvE met het huidige aanbod niet zinvol. Wat betreft basismobiliteit wordt ervoor gezorgd dat er een naadloze overgang van de huidige Mokumflex-contract naar de nieuwe concessie plaatsvindt.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
99	Adviescommissie Amsterdam	Ontsluiting werkgebieden	Op basis van het aantal arbeidsplaatsen hebben wij een aantal werkgebieden geidentificeerd waar een toevoeging aan het netwerk nodig is om aan de bediening van arbeidsplaatsen te voldoen. Het gaat om Riekerpolder en Hoofddorpleinbuurt (Schinkelkwartier), Coenhaven/Minervahaven en Noordelijke IJ-oevers Oost. Om bediening van deze werkgebieden te borgen is een beperkte aanscherping in het ontwerp PvE nodig. Ons verzoek is de ontsluitingseis voor werkgebieden te baseren op het daadwerkelijke aantal arbeidsplaatsen, in plaats van op het algemene aantal adressen. Op deze manier wordt voorkomen dat een grote werkgever met duizenden arbeidsplaatsen even zwaar weegt als een woonadres. Een voorbeeld van een gebied waar dat in het ontwerp PvE nog niet goed gaat, is de Riekerpolder. Een buurt met 10.500 arbeidsplaatsen, en een dichtheid van i6o arbeidsplaatsen/hectare. Het gebied zal tevens transformeren door woningbouw en inbreiding. Het gebied hoeft met de huidige formulering van eisen niet aanvullend te worden bediend. Momenteel worden meer dan L000 arbeidsplaatsen niet ontsloten.	Wij zullen het PvE hierop aanpassen en criteria voor werkgebieden op basis van arbeidsplaatsen in plaats van adressen opstellen. We passen hiervoor bijlage 2 aan en scherpen de betreffende formuleringen in onder ander artikel 8 van het PvE aan. Randvoorwaarde hiervoor is het komen tot een voor concessieverlener en concessiehouder transparante methodiek op basis van openbare en betrouwbare informatie die altijd voor de concessiehouder beschikbaar is en met de gemeente Amsterdam is afgestemd.
100	Adviescommissie Amsterdam	Ontsluiting nieuwbouwgebieden	Woningbouw vindt de komende jaren plaats in wijken als de Noordelijke IJ-oevers-West en Noordelijke IJ-oevers-Oost, Amstel III, IJburg Oost, Overamstel en Sloterdijk West/Nieuw-West. Daarnaast werken we aan een autoluwere stad met een belangrijke rol voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Nieuwe woningen worden gerealiseerd met lage parkeernormen. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van het ov-aanbod. Het advies van de Adviescommissie Amsterdam is om in beeld te brengen welke gebiedsontwikkeling op welk moment om ontsluiting vraagt gedurende de komende concessieperiode. En hierbij naast de tijdige ontsluiting van deze gebieden ook scherpere eisen te stellen aan de kwaliteit van deze ontsluiting.. Bijvoorbeeld door qua lijntype minimaal verbindend- of HOV-kwaliteit te eisen, door eisen aan de bedieningsperiodes en de nacht aan te scherpen en te borgen dat de nieuwbouwgebieden met meerdere knopen verbonden zijn.	Het lijkt ons goed om via de ontwikkeltafels een strategie te bepalen hoe toekomstige nieuwbouwgebieden kunnen worden ontsloten. In dit PvE stellen wij alleen het minimale niveau vast. Daarom lijkt het ons niet logisch om op voorhand lijntypen voor nieuwbouwwijken voor te schrijven waar in ieder geval maatwerkoplossingen nodig zijn. Wel zullen wij het PvE erop aanpassen dat in het ontwikkelplan een overzicht met alle nieuw te ontsluiten nieuwbouwwoongebieden wordt opgenomen en scherpen de methodiek omtrent de criteria voor nieuwbouwwoongebieden aan.
101	Adviescommissie Amsterdam	Nachtnet	Op dit moment rijdt GVB een beperkt nachtnet. Anders dan voor de coronapandemie, rijden de nachtnetlijnen alleen in het weekend. Uitzonderingen zijn twee lijnen waar veel forensen gebruik van maken tussen het centrum en Zuidoost. In een groeiende, autoluwe stad zijn betaalbaar vervoer voor minder draagkrachtigen en duurzame, veilige mobiliteitsalternatieven ook 's nachts van belang. Amsterdam kent een 24-uurs economie waar de bedrijvigheid en horeca ook 's nachts doorgaat. Vervoerders in de streekconcessies (AML en Zaanstreek-Waterland) bieden dan ook al de hele week een nachtnet. Opvallend is dan ook dat in het ontwerp PvE voor de concessie Amsterdam geen doordeweeks nachtnet wordt geeist. De eisen in het ontwerp PvE zijn daarmee lager dan de huidige situatie. Dit biedt weliswaar veel flexibiliteit voor GVB om met een voorstel te komen, maar schept ook onzekerheid. Op basis van het ontwerp PvE is er pas weer vanaf 2o28 een moment voor de Vervoerregio om aanvullende eisen te stellen middels een Kaderbrief. De zorg van de Adviescommissie is dat GVB niet eerder dan 2028 uitbreidingen aan het nachtnet zal doen omdat dit onvoldoende rendeert. Ons verzoek is om minimumeisen voor het weekend aan Nachtnet ook doordeweeks te eisen. Indien blijkt dat personeelstekorten aanhouden, kan wellicht ook naar andere verbeteringen worden gekeken, zoals een Weekend Nachtmetro en de betaalbaarheid. Het is van belang tijdig keuzes te maken en voorbereidingen te treffen zodat dit eerder dan 2028 mogelijk is. Graag werken we samen met de Vervoerregio en GVB aan een concreter plan, zodat meer reizigers een aantrekkelijker nachtproduct hebben.	Voor het nachtnet is in dit PvE uitgegaan van de eisen in de huidige concessie. Bij start van de concessie zijn hogere eisen niet haalbaar omdat dit ten koste zou gaan van het bedieningsniveau van het dagnet. De doorontwikkeling en uitbreiding van het nachtnet is met hoge prioriteit (fase II) opgenomen in de in hoofdstuk 2 van het ontwerp PvE beschreven fasering. Voorstellen tot verbeteringen van het nachtnet kunnen verder worden uitgewerkt op de ontwikkeltafels.
102	Adviescommissie Amsterdam	Hoogwaardige metrofrequenties	Het ontvlechten van het metronetwerk zal gedurende de concessie, maar niet op korte termijn noodzakelijk zijn. Dit om het OV mee te kunnen laten groeien met de stad en kwalitatief hoogwaardig en comfortabel OV te kunnen bieden. Het is wel belangrijk om zo'n ingrijpende wijziging in het netwerk goed voor te bereiden om de juiste keuzes te kunnen maken en de belangen van Amsterdammers goed te kunnen wegen. Daarom verzoekt Amsterdam de eerste twee jaar van de concessie de tijd te nemen om het traject van ontvlechting en de verschillende scenario's daartoe uit te werken.De Adviescommissie ziet graag dat de Amsterdamse gemeenteraad, stadsdelen en bewoners actief worden betrokken bij het traject van ontvlechting en de verschillende scenario's daarvoor, waarbij duidelijk de afwegingen en voor- en nadelen voor reizigers worden gedeeld op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk.	Wij nemen dit advies over. In het PvE nemen we een implementatietijd van 2 jaar op met de volgende uitgangspunten: •2027 als startjaar om goede afweging te maken tussen twee lijnvoeringsvarianten van een deels te ontvlochten netwerk. •Eerste jaar in periode van twee jaar gebruiken gedegen proces met participatie en consultatie stakeholders om te komen tot een keuze tussen de 2 lijnvoeringsvarianten die door GVB worden getoetst op tenminste de volgende criteria: oEffecten op reiziger oEffecten op bereikbaarheid oEffecten op veiligheid oEffecten op betrouwbaarheid . •Tweede jaar in periode van twee jaar gebruiken voor gedegen implementatie door GVB waarbij alle bedrijfsprocessen van GVB, de reisinformatie, dienstregeling, dienstroosters etc. worden aangepast. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstapgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei o Het draagvlak voor de gekozen optie o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden o De voor- en nadelen voor reizigers op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk Tevens stelt de Vervoerregio een participatieplan voor de uitwerking van het nieuwe metronetwerk op en neemt in de kaderbrief de eis aan GVB op om mee te werken aan dit participatieplan.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
103	Adviescommissie Amsterdam	Verpleeg- en verzorgingstehuizen en ouderehuisvesting	In het huidige PvE uit 2012 is een lijst van 31 verpleeg- en verzorgingshuizen met meer dan ioo inwoners opgenomen dat moet worden ontsloten binnen een werkelijke loopafstand van 250 meter. In de afgelopen jaren is langer thuis wonen echter het nieuwe devies geworden. Hierdoor zijn bewoners van verpleeg- en verzorgingshuizen steeds minder mobiel geworden, waardoor de meerderheid van hen in principe niet zelfstandig met het ov kan reizen. In het ontwerp PvE wordt om die reden geen eisen meer gesteld aan loopafstanden tot verpleeg- en verzorgingshuizen. De ontsluitingseisen zijn echter niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de vaak relatief minder mobiele bezoekers, mantelzorgers en medewerkers van deze verpleeg- en verzorgingshuizen. Ook huisvesten deze locaties soms nog andere zorgfuncties. Daarnaast vragen clusters van zelfstandige ouderenhuisvesting om ontsluitingseisen zoals deze ooit voor verpleeg- en verzorgingshuizen zijn geformuleerd. De Adviescommissie maakt zich zorgen dat deze complexen kunnen worden ontsloten met een haltecirkel van 800 meter tot een HOV-halte. We verzoeken daarom om voor ouderenhuisvestingcomplexen met meer dan 100 inwoners toch een ontsluitingseis van maximaal 250 meter loopafstand te hanteren. En voor de bezoekers, mantelzorgers en medewerkers van verpleeg- en verzorgingstehuizen een maximale haltecirkel van 400 meter toe te voegen.	In dit Programma van Eisen beschrijven wij op een functionele manier de opbouw van het netwerk en het minimale niveau dat de concessiehouder moet bieden. In de praktijk is daarvoor een zo simpel mogelijk set aan eisen het meest effectief. We hebben daarom ervoor gekozen om de eisen aan zorginstellingen te beperken tot de verbindingen met de meest belangrijkste locaties voor een groot aantal ov-reizigers. De combinatie van alle eisen zorgt tevens ervoor dat in de praktijk het overgrote deel van zorginstellingen zal worden ontsloten zonder dat hiervoor aanvullende eisen nodig zijn.
104	Adviescommissie Amsterdam	Beschikbare infrastructuur	De beschikbare infrastructuur is door de stedelijke dynamiek continue aan verandering onderhevig. De Adviescommissie hecht eraan dat het PvE een goed vertrekpunt biedt voor de samenwerking tussen wegbeheerder en vervoerder. Met Amsterdam maakt Ruimte zet de stad sterker in op verkeersveiligheid en leefbaarheid, en maken we de beweging van snel en efficient naar betrouwbaar en prettig. Ook op ov-routes kan dit in de uitwerking de komende jaren betekenis krijgen. De prettige en leefbare stad vormt ook een uitgangspunt in het ontwerp PvE. Het PvE bevat echter op onderdelen nog een gedateerde opdracht aan de vervoerder. Bijvoorbeeld om zich maximaal in te spannen om te bewerkstelligen dat alle lijnen bij verkeerslichten altijd prioriteit ten opzichte van andere wegdeelnemers hebben. Dit geldt zeker voor prioriteit ten opzichte van het autoverkeer. Daar waar op drukke plekken ov, voetgangers en fietsers samen komen maken we hierin graag zorgvuldige afwegingen in overleg met de vervoerder. De Adviescommissie roept op om voldoende ruimte te laten voor het GVB om aanpassingen te maken via de ontwikkelplannen. En daarbij niet op voorhand al bepaalde straten uit te sluiten van specifieke type ov-lijnen zoals nu wordt voorgesteld voor het Centrumgebied. Het zou daarom wenselijk zijn artikel 9 lid 2 t/m 5 en Artikel 22 lid alp uit het PvE te schrappen.	Het doel van de eisen is om GVB te stimuleren om de bediening van de binnenstad beter af te stemmen op de behoeften van verschillende reizigersgroepen en de inrichting van de omgeving. Daarbij willen wij ervoor zorgen dat zowel de belangen van doorgaande reizigers van en naar de buitenwijken en lokale reizigers beter worden behartigd. Dit willen wij bereiken door een indeling van de corridors in de binnenstad in hoogwaardige en ontsluitende corridors te stimuleren. De hoogwaardige corridors waar de infrastructuur geschikt is voor hogere snelheden en frequenties, zoals de metro of de Rozengracht, hebben primair de rol om grote stromen doorgaande reizigers van en naar de buitenwijken te vervoeren als alternatief voor de auto. Corridors die hiervoor niet geschikt zijn, hebben primair een rol bij de fijnmazige bediening voor reizigers met een bestemming in het centrum. Dit is juist gebaseerd op het beleid om het openbaar vervoer passend bij de omgeving in te richten, passend zowel binnen ons Beleidskader als het beleid van de gemeente Amsterdam. Prioriteit bij verkeerslichten, zeker ten opzichte van de auto, is een ander effectief middel om dit te bereiken. Maar inderdaad maakt de omgeving, of maken de belangen van andere vervoerwijzen, soms andere keuzes noodzakelijk, met name op het punt van snelheid. Maar ook dan moeten de belangen van een hoogwaardig en betrouwbaar ov nog steeds geborgd worden. Daarom geven wij de concessiehouder de opdracht om zich algemeen sterk te maken voor de belangen van een snel, hoogwaardig en betrouwbaar ov-systeem, inclusief de inzet op zo hoog mogelijke prioriteit bij verkeerslichten waar dat kan of moet.
105	Adviescommissie Amsterdam	Betaalbaarheid en toegankelijkheid	We streven naar een inclusief en toegankelijk ov. Ook de betaalbaarheid daarvan kan voor mensen een drempel vormen om hun dagelijkse bestemmingen te bereiken. Inzet van het rijk is nodig om de betaalbaarheid van het ov over de hele linie te verbeteren. Wel kan de Vervoerregio kijken naar slimme tariefmaatregelen die kansengelijkheid vergroten. Zo wonen mensen met een kleine beurs vaker in de buitenwijken van de stad en moeten zij gemiddeld langere afstanden reizen om bestemmingen te bereiken. De Vervoerregio onderzoekt de mogelijkheden hiertoe, en zal dit in een ander proces dan de concessieverlening een vervolg geven. De Adviescommissie onderstreept het belang hiervan en vraagt de gemeente hierbij te betrekken. De Adviescommissie vindt het belangrijk dat toegankelijkheid voldoende aandacht krijgt binnen het ov-systeem. Het advies aan de Vervoerregio is daarom om in het PvE voorwaarden te stellen voor een 'comfortabele' overstap, met daarbij aandacht voor maximale loopafstanden, duidelijke looproutes, fysieke toegankelijkheid, en sociale veiligheid.	De gemeenten worden nog niet meegenomen in de uitwerking van het tariefsysteem. De Vervoerders zijn opbrengstverantwoordelijk en doen dit vanuit het vastgestelde beleid van de Vervoerregio. In een later stadium worden de gemeenten ook betrokken. Het advies van het opnemen van een comformtabele overstap nemen wij over.
106	Adviescommissie Amsterdam	Samenwerking met Vervoerregio en GVB	We verwelkomen de wijze waarop de Vervoerregio haar sturing op de concessie verbetert aan de hand van onder andere Kaderbrieven en met het inrichten van Ontwikkelteams. Zo is het mogelijk ook tijdens de concessie voldoende bij te sturen, met gelegenheid voor inbreng van de gemeente. Het advies van de Adviescommissie Amsterdam is om het proces voor de Ontwikkeltafels en Kaderbrieven zorgvuldig vorm te geven. Wij spreken de verwachting uit goed betrokken te worden de komende jaren om gezamenlijk te werken aan goed openbaar vervoer in de stad.	Wij waarderen uw steun voor de wijze waarop wij stakeholders, waaronder de gemeente Amsterdam, vanaf 2025 meer dan nu het geval is willen betrekken bij de doorontwikkeling van de concessie. Dit alles vanuit de verwachting dat wanneer betrokken partijen ieder vanuit hun eigen taken en verantwoordelijkheden een bijdrage kunnen leveren aan goed openbaar vervoer in de stad.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	RAR, deel I		Neem de ontwikkelfunctie serieus en geef de concessiehouder de ruimte voorstellen te doen die goed aansluiten bij de behoeften van de reizigers, ontwikkeling van de vervoersvraag en de opgaaf om meer reizigers te vervoeren op basis van de ambities van het PvE. Dit biedt de gemeenten, Regioraad, de RAR en andere belanghebbenden de kans hierover het gesprek te voeren, alvorens de VRA een ontwikkelplan vaststelt. Echter, ga het GVB niet op voorhand dwingen iets niet te leveren, ergens niet te rijden of minder aanbod te leveren dan waar de reiziger om vraagt.	De eisen in het PvE bieden de concessiehouder de vrijheid om een netwerk en dienstregeling zelf te ontwikkelen. Het is onjuist dat het PvE de concessiehouder verbiedt om op bepaalde corridors te rijden of lagere frequenties afdwingt. In het PvE zijn tevens eisen opgenomen die de concessiehouder stimuleert haar netwerk in te richten binnen het STOMP principe als onderdeel van het geldende beleid van de Vervoerregio.
2	RAR, deel I		De functie van de binnenstad en oude wijken blijft zeker gedurende de hele concessieperiode van groot belang, dus met veel reizigers die om OV vragen en een essentiële rol voor het OV in een autoluwe en leefbare stad. De Vervoerregio verplicht het GVB op sommige trajecten in de binnenstad slecht openbaar vervoer aan te bieden. Het aanbod van OV moet hier niet geforceerd worden afgeknepen en het gebruik moet niet worden bemoeilijkt met gedwongen extra overstappen. Uiteraard verandert de stad door groei en in functies, en daar moet gedurende de concessie op ingespeeld worden. Dat hoort in het ontwikkelplan thuis, want die ontwikkeling zal gedurende een aantal jaren plaatsvinden. Vooralsnog moet juist rekening gehouden worden met forse groei van het aantal treinreizigers op Amsterdam CS, een groei die ook de hoofdreden is van de zojuist begonnen verbouwing van CS. De verwachte forse groei en functieverandering (ook internationaal) van bijvoorbeeld station Zuid kan daar de eerstkomende elf jaar (concessieduur) nog niet worden gefaciliteerd. De verbouwing van dat station en het Zuidasdok is pas jaren na het verstrijken van de concessieperiode gereed.	Zie reactie 1. Ons inziens zorgt het PvE niet voor slecht openbaar vervoer van en naar de binnenstad en het Centraal Station. Conform het beleid van de Vervoerrregio richten wij het openbaar vervoer anders in zodat het beter past bij enerzijds de behoeften van verschillende doelgroepen en anderzijds bij de beperkte beschikbare ruimte in de stad. Naast het openbaar vervoer vragen andere vervoerwijzen ruimte. Tenslotte biedt het stimuleren van andere toegangspoorten (IC stations) juist de ruimte om groei te kunnen faciliteren op onder meer het Centraal Station.
3	RAR, deel I		Terecht stelt het PvE dat woonwijken - oude en nieuwe - goed ontsluiten moeten worden, maar de technische benadering met percentages en dergelijke zegt niet veel over de daadwerkelijke ontsluitingskwaliteit van die wijken. De RAR stelt voor dat aan GVB de eis gesteld wordt alle wijken goed te ontsluiten en daarvoor in elk ontwikkelplan voorstellen doet, met de bijbehorende kosten voor exploitatie en benodigde infrastructuur, zodat er bestuurlijk een afweging kan worden gemaakt tussen wat geleverd moet worden en wat de opdrachtgever daar voor over heeft. Daarbij dienen feitelijke loopafstanden gehanteerd te worden en is maximaal 400 meter het uitgangspunt.	De verschillende ontsluitingspercentagen zorgen ervoor dat het ontsluitingsniveau overal in de Concessie op een hoog niveau blijft. Verder moet GVB conform artikel 6 , lid 4, in elk Jaarplan Vervoer aangeven om welke redenen zij betreffende adressen niet ontsluiten. Op die manier wordt de ontwikkeling van het ontsluitingsniveau beter inzichtelijk gemaakt. Op de ontwikkeltafels kan de strategie voor de ontsluiting nader vorm worden gegeven.
4	RAR, deel I	Toegankelijkheid	Inclusiviteit en toegankelijkheid zijn uitermate belangrijk. Dat moet dan ook concreet worden gemaakt, met opname van eisen voor aanwezigheid en het functioneren van liften, loopafstanden tot haltes en loopafstanden bij overstapsituaties in plaats van totaalpercentages te bedienen woningen en bedrijven. Goed functionerende liften dienen onderdeel uit te maken van de concessie. Als liften niet functioneren kan een belangrijk deel van de reizigers helemaal niet en een ander deel met zeer grote moeite de gewenste verplaatsing maken. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Dit vereist actie van de concessiehouder om samen met andere betrokkenen voor een goed beheer zorg te dragen en ook serviceverlening door het (rijdend) personeel aan passagiers die fysieke beperkingen hebben en voor de concessiehouder om alternatieven te bieden bij liftuitval. Echter ook de concessieverlener dient zich te committeren. Het aanpassen van haltes en goede overstappunten, met daarbij waar nodig de aanleg van liften is echter vooral een taak van de Vervoerregio en de betrokken gemeenten. De RAR adviseert hiervoor een actieplan op te stellen, met regie van de Vervoerregio, geadviseerd door de concessiehouder.	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het ov-systeem integraal verbetert. Binnen de AMRI-overeenkomst stuurt de Vervoerregio met een actieplan op een hoger kwaliteitsniveau van de huidige voorzieningen en plant nieuwe investeringen. De eisen in de concessie dragen bij aan betere informatiestandaards en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord meenemen in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan.
5	RAR, deel I	Personeel	De RAR wenst in het PvE sturing op een effectieve inzet van toezichthoudend en dienstverlenend personeel op de tram. In het PvE moet de tramconducteur in ieder geval worden voorgeschreven voor de lijnen waar de conducteur nu ook al aanwezig is alsmede op de Amsteltram. De aan- of afwezigheid van een conducteur lijkt nu eerder de toevallige uitkomst van beslissingen uit het verleden en de inzet van materieel met of zonder servicebalie. Het is voor veel reizigers onduidelijk welk instapregime van toepassing is. Op de Amsteltramlijn 25 heeft de in een bestuurderscabine verscholen conducteur in deze vorm weinig toegevoegde waarde.	Het doel is dat GVB een integraal, evenwichtig serviceconcept voor alle modaliteiten ontwikkelt. Dit levert ook zonder extra inzet van middelen een betere serviceverlening voor reizigers in de bus, in de metro en de overige tramlijnen op. Het serviceconcept wordt daarmee beter gericht op bewoners van Amsterdam en verschillende doelgroepen, waaronder ook reizigers met een beperking. Dit verhoogt de inclusiviteit en (sociale) veiligheid van het ov-systeem. De Vervoerregio toetst het door GVB voorgestelde service concept op de volgende criteria: Effect op fysieke en sociale veiligheid, Effect op toegankelijkheid, Effect op algemene serviceverlening, Doelmatige inzet van publieke middelen
6	RAR, deel I		De indeling van lijnen in HOV, verbindend, ontsluitend en welke infrastructuur verplicht bediend moet worden is theoretisch en gebaseerd op aannames en randvoorwaarden die niet ingevuld worden door de Vervoerregio zelf, waardoor niet duidelijk is hoe die voorwaarden hard gemaakt kunnen worden en hoe die een zinvolle bijdrage leveren aan een goed OV-netwerk. Dat hoort ook 3 meer thuis in de ontwikkelplannen, alsmede bij eigen inspanningen van de Vervoerregio (als opdrachtgever en als orgaan van 14 gemeenten, tevens wegbeheerders) om het GVB in staat te stellen om die kwaliteiten te leveren.	De lijnindeling zorgt ervoor dat eisen aan lijnen in de toekomst beter aansluiten bij haar functies in het netwerk en de behoeften van reizigers. Hiermee sluiten wij tevens aan bij ervaringen die wij hebben opgedaan in onze regioconcessies. Wij zien het daarmee niet als theoretisch en ons inziens biedt deze indeling tevens de mogelijkheid om het OV product van de concessiehouder beter te laten aansluiten bij de behoefte van verschillende doelgroepen. In haar plannen vult de concessiehouder exact in welke lijn in welke categorie valt. We scherpen de eisen aan het PvE waar mogelijk aan om het onderscheid tussen de drie lijntypes nog duidelijker te maken.
7	RAR, deel I		De RAR zet vraagtekens bij de gevolgde systematiek en invulling van het PvE. Het lijkt in veel opzichten op de aanpak van een PvE bij een openbare aanbesteding. Hier is op voorhand duidelijk wie de concessiehouder zou moeten worden, terwijl juist de ontwikkelfunctie een centraal element is in het PvE. De grote mate van detaillering in het concept-PvE, zonder enige duiding van de beschikbare financiële middelen om de ambities waar te maken, roept vragen op of de aanpak en dit PvE niet veel eenvoudiger kunnen om op resultaten voor de reizigers te sturen. Wat doet de opdrachtgever als de concessiehouder niet levert wat vereist wordt? Alleen het opleggen van boetes zal niet werken en daar schiet de reiziger niets mee op, tenzij het geld wordt besteed op een manier waar de gedupeerde reizigers iets aan hebben. Die voorwaarde ontbreekt bovendien. Nu is een hele opsomming van bureaucratische micro-managementeisen voor rapportages in het PvE opgenomen, waarvan de RAR betwijfelt of daarmee gestuurd kan worden om te leveren wat bij het verlenen van de concessie afgesproken wordt.	Het PvE is de basis voor de concessie voor GVB en dient als het raamwerk voor de hele concessieperiode. Dit is een vereiste procedure voor elke inbesteding omdat inbestedingen op marktconformiteit worden getoetst. De (financiële) maakbaarheid is een van de uitgangspunten van het PvE. Het opleggen van boetes bij tekortkomingen door de concessiehouder is een beproefd middel in alle concessies.
8	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	Taakstelling voor groei van het aantal gebruikers van het OV, zowel absoluut als relatief wat betreft het aandeel in de modal split ten opzichte van de auto. Immers enerzijds groeit de stad groeit fors in aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen, an derzijds dient het OV een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, zuinig ruimtegebruik en economisch functioneren van de stad. Dat vraagt om kwantificering in aantallen en naar deelgebieden van de concessie (wordt bijvoorbeeld in Noord het OV ook goed ge bruikt?)	Het in het PvE omschreven ambitieniveau wordt nader uitgewerkt via de ontwikkeltafels en de ontwikkelplannen.
9	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	Om de ambities waar te maken zijn middelen nodig, niet alleen om de exploitatiekosten te dekken, maar ook de benodigde infrastructuur voor het OV en de doorstroming van het OV. Het PvE stelt echter dat de concessie binnen de financiële kaders moet worden uitgevoerd, zonder die expliciet te benoemen. De RAR adviseert om de ambities leidend te laten zijn en de middelen volgend. Dat kan bij de voorgestelde ontwikkelplannen eventueel in scenario's worden vertaald, waarbij de Vervoerregio als concessieverlener na bespreking met de RAR en de Regioraad aangeeft hoeveel middelen beschikbaar worden gesteld om de ambities waar te maken, en als de middelen niet toereikend zijn welke afwegingen dan worden gemaakt om niet aan alle ambities te voldoen. Dit ont breekt, evenals een duidelijke koppeling met een investeringsprogramma van de Ver voerregio om bij te dragen aan doorstroming en infrastructuur voor het OV. De RAR is niet overtuigd dat het ambitieniveau waargemaakt kan worden zonder extra exploita tiebijdragen voor het OV. Een tijdige, goede bediening van nieuwbouwwijken is essentieel om nieuwe bewoners niet massaal afhankelijk te maken van een eigen auto. Bij de OV-exploitatie gaat de kost hier voor de baat uit. Daar komt bij dat de belangrijkste baat immaterieel is: minder au toverkeer en parkeren in de stad. Hetzelfde geldt voor de betere ontsluiting van wijken die de afgelopen periode door het OV slecht zijn bediend. Tegenover een niet kostendekkende exploitatie staat hier als baat een inclusief OV-aanbod dat geen wijken links laat liggen. In de afgelopen jaren heeft de eis van een kostendekkende netexploita tie er bij stadsuitbreidingen telkens toe geleid dat de concessiehouder elders in het net moest snoeien om uitbreidingen van het net naar nieuwe wijken mogelijk te maken. In 2 een stad met grote groeiopgaven en een grotere rol voor het OV in de mobiliteit is dit beleidsuitgangspunt onmogelijk vol te houden	Het door de Regioraad beschikbaar gestelde budget voor deze concessie is voldoende om bij een marktconform kostenniveau de concessie uit kunnen voeren. Er lijkt dan genoeg ruimte te zijn om ambities in de concessieperiode uit te werken. De systematiek van bekostigen is hier juist op gericht. Een groot deel van de meer reizigersopbrengsten die GVB kan bewerkstelligen wordt weer teruggeïnvesteerd in het Openbaar Vervoer om dit op een kwalitatief hoger plan te brengen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
10	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	Het uitgangspunt dat begonnen wordt met het OV-aanbod uit het Vervoerplan 2024 deel II is geen serieuze benadering van de ambities. Het Vervoerplan 2024 delen I en II bevat noodmaatregelen vanwege personeelsgebrek, maar die sluiten niet aan bij de daadwerkelijke vervoerbehoefte, laat staan bij de in het PvE geformuleerde ambities. De RAR adviseert om reeds bij de start van de concessie van een veel groter OV-aanbod uit te gaan	Het uitgangspunt dat bij start van de concessie het ov-aanbod aansluit aan het Vervoerplan 2024 II geldt enkel voor het jaar 2025 (het eerste jaar van de concessie). Hiervoor is gekozen vanwege de krappe implementatietijd tussen gunning en begin van de concessie en om te garanderen dat het ov-aanbod in het eerste jaar realiseerbaar is. Hiermee zorgen wij voor een probleemloze overgang van de huidige naar de nieuwe concessie. Vanaf 2026 gelden alle eisen in het PvE en wordt geen aansluiting gezocht aan het aanbod in Vervoerplan 2024 deel II. De betreffende concessievoorwaarden van de huidige concessie blijven ook in 2025 nog van kracht. In het Concessiebesluit zal worden beschreven welke voorwaarden pas vanaf dienstregelingjaar 2026 in werking treden.Vervolgens is het de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om aan de hand van de ontwikkelplannen en via de ontwikkeltafels verdere invulling te geven aan de door de concessieverlener beschreven ambities.
11	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	De RAR juicht het werken met ontwikkelplannen toe, om enerzijds in te spelen op ont wikkelingen en ook tijdig voor te sorteren op de volgende jaren en anderzijds belang hebbenden de kans te bieden het gesprek aan te gaan over de ontwikkelplannen. In te gensprraak hiermee formuleert het PvE een aantal restricties in het bedieningsniveau en de lijnvoering die de functie van het ontwikkelplan uithollen en waarvan het niet duide lijk is of die aansluiten bij de wensen van de reizigers. In ieder geval is de RAR daarover niet om advies gevraagd. Deze restricties worden bovendien geformuleerd in de vorm van negatieve aspecten van het OV, terwijl het PvE toch juist bedoeld moet zijn om de positieve aspecten van het OV verder te ontwikkelen. De RAR kent geen voorbeelden van een PvE in Nederland waar OV wordt ontmoedigd op een bepaald traject of gebied. De RAR adviseert om deze teksten te verwijderen.	Zie reactie 1. De eisen in het PvE vormen een verdere uitwerking van het Beleidskader. Hierop heeft de RAR uitvoerig geadviseerd. Als uitgangspunt voor de binnenstad is eerder ervoor gekozen om lijntypes passend bij de infrastructuur en omgeving langs de respectievelijke corridors te eisen. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 is deze eis weer ingetrokken. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
12	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	De Vervoerregio Amsterdam past het STOMP principe op een merkwaardige wijze toe, om toe te redeneren naar een situatie dat het OV in het centrum en oudere stadsdelen minder ruimte krijgt toebedeeld en lagere frequenties moet bieden. Het STOMPprincipe zegt niet dat als er wordt voorgesteld meer voor lopen en fietsen te kiezen, het openbaar vervoer dan moet ontbreken of ingeperkt. Dat is een denkfout. Immers, als je vanuit een buitenwijk naar de stad wilt kan je niet lopen en soms ook niet fietsen. Dan moet je dus met OV. Dan begint je reis in een buitenwijk, maar moet je wel op de plaats van bestemming kunnen komen. De optie “ga dan maar lopen vanaf de binnenring” is niet persé het STOMP-principe en sluit ook niet aan bij fijnmazigheid en inclusiviteit. Het staat daarmee haaks op het ambitieniveau en gaat voorbij aan het feit dat tram- en buslijnen aan routes en infrastructuur gebonden zijn, terwijl de andere weggebruikers meerdere wegen en routes ter beschikking hebben, zodat voorrang voor voetganger en fietser op verschillende wijze kan worden ingevuld, niet noodzakelijkerwijs ten koste van het OV. Bovendien wordt niet expliciet de keuze gemaakt om allereerst de ruimte voor de auto te beperken en daarmee juist meer ruimte voor het OV te creëren. De RAR adviseert deze teksten aan te passen en adviseert tevens aan de Vervoerregio om een concreet programma voor betere doorstroming voor het OV op te stellen, temeer daar het PvE wel met normen schermt voor gemiddelde snelheid van het OV, zonder de rol van de Vervoerregio uit te werken hoe die doorstroming en gemiddelde snelheden gehaald en verbeterd zouden kunnen worden. De maatregelen om het autoverkeer in de oudere stadsdelen te beteugelen zijn gericht op andere keuzes door automobilisten: het volgen van een andere route of het kiezen van een vervoersvorm waarmee de bestemming makkelijker bereikbaar is. Bij het laatste zou het OV een belangrijke rol moeten spelen. Hier komt ook fysiek meer ruimte vrij, dankzij de verminderde autodruk op de desbetreffende route. Helaas ontbreekt in het PvE die samenhang tussen ruimtelijk, verkeersen OV-beleid. De RAR ziet in het PvE een contraproductief streven inzake het OV-aanbod in de oudere stadsdelen. Een vermindering van het tram- en busaanbod is hier ook nog op een andere manier contraproductief: in dit deel van de stad verwerft de concessiehouder een aanzienlijk deel van zijn inkomsten, omdat hier veel OV-gebruikers zijn. Verschraling van het OV-aanbod in een van de meest lucratieve gebieden zal doorwerken in de financiële slagkracht voor het instandhouden en uitbreiden van het hele netwerk. De Noord-Zuidlijn is een belangrijke hoofddrager van het OV-netwerk in de stad, maar de gemeente Amsterdam en de VRA overschatten de betekenis van deze lijn voor de bereikbaarheid van diverse wijken en buurten die niet en niet binnen korte loopafstanden door deze lijn bediend worden, zoals destijds ook uit de evaluatie van deze lijn bleek. De lijn trekt veel reizigers, maar in wijken wat verder weg is het gebruik van het OV gedaald. De Noord-Zuidlijn is welbewust geconcipieerd als een regionale verbinding met grote afstanden tussen de stations, met een functie die complementair is aan het fijnmazige basisnetwerk, dus niet (volledig) vervangend. HOV met grote afstanden tussen de haltes, een norm voor de loopafstand van 800 meter en een hoge eis aan de gemiddelde snelheid werkt goed voor verplaatsingen over langere afstand, maar niet voor verplaatsingen binnen en tussen dichtbevolkte stadswijken en vanuit buitenwijken waar de NoordZuidlijn niet rijdt. De RAR juicht het voornemen in het PvE tot verdere kwaliteitsverbetering van het OV op enkele tram- en busassen in de oudere stadsdelen toe, maar ontraadt een rigide sturing op HOV-principes op deze trajecten met het opheffen van routes elders of het bedieningsniveau en lijnvoering voor reizigers onaantrekkelijk te maken, om mensen te dwingen over te stappen naar enkele assen met grote loopafstanden. Een goed functionerende stad vraagt waar mogelijk ook rechtstreekse verbindingen tussen oude en nieuwbouwwijken, zonder meerdere overstappen.	Zie reacties 1, 2 en 11. Aanvullend hierop zorgen de eisen in dit PvE ons inziens niet ervoor dat er minder openbaar vervoer in de binnenstad moet komen. De eisen leiden wel tot een verandering van het aanbod. Dit betekent dus ook niet dat de concessiehouder geen inkomsten meer kan genereren in de binnenstad. Via de ontwikkeltafels en de ontwikkelplannen kunnen investeringsvoorstellen door de concessiehouder worden voorgesteld die bijdragen aan het verbeteren van de uitvoeringskwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van de HOV-lijnen en verbindende lijnen. Voor ontsluitende lijnen ligt de nadruk niet op snelheid. Voor wat betreft de fijnmazige bediening van de binnenstad sluiten de eisen van het PvE aan bij de eisen van het huidige PvE. De overeenstemming van maatregelen voor het ov met maatregelen voor de ruimtelijke ordening en andere modaliteiten wordt via de ontwikkeltafels geborgd.
13	RAR, deel I	Concreter maken van het ambitieniveau	De RAR mist een heldere governance voor het behalen en handhaven van het ambitieni veau. Door het ondershands aanbesteden staat de keuze voor de concessiehouder vast. Om er zeker van te zijn dat deze een goed bod doet en ook waarmaakt en kan maken gedurende de concessieperiode dienen meer stuurmogelijkheden te bestaan dan alleen een bonus/malus, waarvan het bovendien de vraag is of de reiziger daarvan profiteert. Ook sturing op prioritering van de ambities, de duur van de concessie (tussentijdse aan passingen), concessie-indeling en afstemming met een mogelijk ander aanbod van ande re vervoerders binnen de vervoerregio om in bepaalde vervoerbehoeften te voorzien vraagt meer aandacht. De RAR vindt de gevolgde aanpak en detaillering van het con cept-PvE niet passen bij een ondershandse aanbesteding, waarin de nadruk op ontwik kelplannen ligt.	Er zijn meer sturingsmogelijkheden dan alleen Bonus en Malus. Dit wordt op de ontwikkeltafels uitgewerkt.
14	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Te weinig infrastructuur en routes zijn aangewezen als verplicht te bedienen, waardoor ver schillende wijken en verbindingen tussen wijken buiten die verplichting zouden kunnen val len. Vooral bij de tram gaat het om de aanwezige en vaak nog recent vernieuwde railinfra structuur, waarvan het niet voor de hand ligt dat elders in de bestaande wijken alsnog rails zal worden aangelegd om in vervoerrelaties te voorzien, die thans met behulp van de be schikbare railinfrastructuur bediend worden. Hetzelfde geldt voor een aantal belangrijke routes voor de bus, ook in de buitenwijken, waarbij het bovendien essentieel is dat die ge vrijwaard blijven van verkeersmaatregelen die de doorstroming van de bus verslechteren of zelfs onmogelijk maken, omdat anders de ambities van het PvE niet waargemaakt kunnen worden. Derhalve adviseert de RAR om veel meer infrastructuur voor tram en bus aan te wijzen die in de concessie bediend moet worden (zie ook bijlage 2).	De kaart nr. 7 in bijlage 2 heeft alleen betrekking op verplicht te bedienen trajecten in verband met recente investeringen in de infrastructuur op deze verbindingen. Indien een verbinding niet op deze kaart staat betekent niet dat deze niet verplicht zou zijn vanwege andere ontsluitings- en/of verbindingseisen.
15	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De behandeling van het centrum spoort niet met de realiteit dat het centrum ook in een meerkernige stad nog steeds een zeer grote rol zal spelen, inclusief het Centraal Station. Het tracébesluit voor de verbouwing van Amsterdam CS is gebaseerd op een groei van het aantal reizigers van 200.000 tot 275.000 per dag, reeds in de komende jaren, terwijl veel treinreizi gers vanuit Noord-Holland ook in de toekomst geen verbinding hebben met station Zuid. De RAR adviseert allereerst om de concessiehouder de vrijheid te laten om in ontwikkelplannen lijnvoering en netwerkontwikkeling voor te stellen, zonder op voorhand het gebruik van de infrastructuur in de Leidsestraat, Vijzelstraat, Damrak - Rokin – Rembrandtsplein en Utrechtsestraat niet op te nemen als verplicht te bedienen infrastructuur of zelfs te verbie den om doorgaande lijnen vanuit buitenwijken en oudere wijken door te laten rijden tot in het centrum en reizigers verplicht over te laten stappen of te laten lopen. Derhalve adviseert de RAR teksten en voorstellen om het OV in en naar de binnenstad dwangmatig te beperken te schrappen, alsmede dat de tram in oudere wijken minder moet rijden vanwege hinder. Die hinder voor het stedelijk functioneren ontstaat pas als de tram niet of minder rijdt. De concessiehouder moet de vrijheid hebben om in de ontwikkelplannen voorstellen te doen die aansluiten bij de reisbehoeften van de reizigers en de ontwikkeling van de stad. Dat sluit uiteraard lijnwijzigingen niet uit of het beter bedienen van andere grote centra in de stad. Maar die dienen op eigen kwaliteiten beoordeeld te worden en ook met goed OV te worden bediend.	Zie ook reacties 1, 11 en 12. Voor sommige (maar niet alle) lijnen vanuit buitenwijken goldt conform het ontwerp PvE dat deze alleen via “verbindende corridors” door de binnenstad mogen rijden. Deze eis is naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 ingetrokken. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
16	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De indeling in centrumgebieden is volstrekt theoretisch en wordt bovendien opgerekt door ook het Museumkwartier en de Pijp tot het centrum te rekenen, waarbij overigens de huidi ge infrastructuur die thans bediend wordt door lijn 3 niet meer verplicht bediend hoeft te worden volgens het PvE. De aannames over loopafstanden van 800 meter zelfs tot de rand van het centrum en theoretische criteria over hoeveel van die zeer grofmazige gebieden be diend zouden moeten worden sluiten niet aan op de werkelijkheid en op de ambitie van fijnmazigheid en inclusiviteit en lijkt alleen maar bedoeld om tramlijnen in het centrum op te willen heffen of het gebruik dusdanig te ontmoedigen dat de reiziger vanzelf wegblijft uit het centrum. Het alternatief van de metro is te grofmazig met grote afstanden tussen de stati ons en ontsluit grote delen van het centrum niet. De RAR adviseert om juist te eisen dat de belangrijke winkel- en uitgaansgebieden binnen het centrum bediend worden met haltes en lijnen die de reiziger dicht bij die locatie brengen, waarbij verder een feitelijke loopafstand van 400 meter wordt gehanteerd. Zoals de aanwezigheid en bediening van een halte bij de Munt, bij de ingang van Kalverstraat. Des te opvallender is dat een dergelijke indeling niet gehanteerd wordt bij de bediening van de nieuwe stadsdeelcentra. Zou dat het geval zijn, dan zouden grote delen van Nieuw-West, Noord en Zuidoost niet of minder met het OV be diend hoeven worden, of met gedwongen overstappen. De RAR adviseert om deze negatie ve benadering van het OV in het centrum te schrappen en ook de grofmazige indeling van het centrum niet te hanteren. De bediening van het huidige centrum en nieuwe centra is onderwerp voor de ontwikkelplannen, waarbij betere bereikbaarheid van andere centra niet betekent dat het huidige centrum minder OV-aanbod moet krijgen, aangezien de reizigers aantallen bewijzen dat het OV daar een grote rol speelt. Juist in de oudere stadsdelen is au toluw belangrijk en vraagt dan om een goed OV als alternatief.	Zie ook reacties 1, 11, 12 en 15. De vijf sectoren van het centrumgebied zijn in samenwerking met de gemeente Amsterdam ingedeeld en hebben tot doel om de verschillende sectoren van het centrumgebied vanuit de verschillende wijken bereikbaar te maken. Ons inziens zijn de belangrijke (winkel)gebieden in het centrumgebied conform het PvE goed bereikbaar met afstanden van 800 meter tot haltes van HOV-lijnen en 400 meter naar haltes van verbindende en ontsluitende lijnen. De stedelijke centra moeten vanuit de omliggende wijken op een vergelijkbare wijze bereikbaar zijn als het centrumgebied. Hiermee stimuleren wij de toekomstige ontwikkeling van deze gebieden. Dit betekent niet dat de bediening van de stedelijke centra ten koste gaat van het centrumgebied.
17	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Het principe van OV-bereikbaarheid van de kleinere winkelcentra is lastig te hanteren. De RAR adviseert een andere aanpak, door voor OV-knooppunten te kiezen die vanaf elke halte rechtstreeks moet worden aangedaan. Ook de criteria wat een winkelcentrum is zijn niet duidelijk. Waarom is bijvoorbeeld winkelcentrum Duivendrecht Dorpsplein niet opgeno men?	Criteria voor winkelgebieden zijn opgenomen in de begrippenlijst. Alle relevante winkelcentra in de gemeenten Diemen en Ouder-Amstel zijn opgenomen in de definitie in de begrippenlijst. Dit was door een (inmiddels aangepaste) foutieve verwijzing in de definitie niet duidelijk. Wij begrijpen verder niet wat de aanpak die de RAR adviseert, inhoudt. Rechtstreekse verbindingen van alle haltes naar alle knooppunten is niet realiseerbaar.
18	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Bij de indeling in knooppunten dienen ook knooppunten binnen het OV-netwerk te worden toegevoegd en niet alleen de grote stations. Voorbeelden zijn het Weesperplein (tram- 5 metro) en bij de groei van het Zeeburgereiland en IJburg wordt de overstap van tramlijn 26 op buslijn 37 ook steeds belangrijker. Dat geldt voor veel meer punten in het netwerk. Met daarbij kwaliteitseisen voor bedieningsniveau, aansluitingen, loopafstanden en toeganke lijkheid van haltes en perrons en bewegwijzering	De in het PvE opgenomen knooppunten zijn dusdanig gekozen om als uitgangspunten voor de opzet van het ov-netwerk te dienen. Zij stemmen daarom niet noodzakelijk overeen met de belangrijkste overstappunten in het ov-netwerk. Het opnemen van knooppunten elders heeft geen positief effect op de bediening van deze knooppunten en kan tot een beperking van de lijnennetopties voor GVB (met name in de binnenstad) leiden.
19	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De RAR vindt de hantering van loopafstanden niet evenwichtig en consistent. Enerzijds wordt gesproken over fijnmazigheid en tegengaan van barrières, anderzijds worden toch weer hemelsbrede afstanden gehanteerd bij haltes. Het begrip fijnmazig en inclusief wordt niet uitgewerkt, omdat zodra een lijn het etiket HOV krijgt ineens loopafstanden van 800 meter acceptabel zijn, zonder verdere onderbouwing of dit recht doet aan eisen van fijnma zigheid en inclusiviteit. De RAR adviseert van de feitelijke loopafstanden uit te gaan met een maximum van 400 meter. De gehanteerde percentages te bedienen woningen en bedrijven variëren in de verschillende artikelen en zijn in een aantal gevallen op statistische gebiedsin delingen gebaseerd, waarbij woonwijken en groengebieden of industrieterreinen in het zelf de gebied vallen, waardoor de woningdichtheid statistisch lager is, terwijl evengoed de wel aanwezige woningen geconcentreerd zijn en in voldoende aantallen om wel te bedienen. Bovendien betekent bij de verdere groei van de stad dat ogenschijnlijk lage percentages van niet te bedienen woningen in de praktijk hele grote aantallen woningen betreft (bijvoor beeld 90% bij 1 miljoen inwoners, betekent dat 100.000 inwoners niet bediend hoeven te worden). Daarbij schermt het PvE ook nog eens met allerlei uitzonderingsbepalingen. De RAR adviseert om de feitelijke loopafstanden te hanteren voor elk cluster van 250 woningen. Als daar om goede redenen van afgeweken moet worden kan dat bij een ontwikkelplan be sproken en afgewogen worden.	Wat betreft loopafstanden: De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige concessie. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter. Verder stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie. Tot nu toe geldt voor bijna het hele “hoofdnet ov” (waaronder ook een groot aantal tramlijnen) een loopafstand van 800 meter hemelsbreed als minimumniveau. In de nieuwe concessie wordt daarentegen 400 meter loopafstand de standaard. 800 meter wordt alleen nog toegestaan wanneer GVB een hoogwaardige lijn biedt met een hoge snelheid, hoge frequenties en een zeer betrouwbare uitvoering. Voor deze lijnen zijn lange halteafstanden essentieel voor de functie die zij in het netwerk vervullen. Bij start van de concessie zijn daarom alleen op een beperkt aantal lijnen (metro, tramlijnen 25 en 26 en buslijn 369) 800-meter-afstanden toegestaan. Zie ook reactie 12. De Vervoerregio gaat in de nieuwe concessie bovendien jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het PvE wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden. --- Voor wat betreft ontsluitingspercentages: De eisen zijn dusdanig opgezet dat er gecorrigeerd wordt voor groen en water. Buurten in wijken met een hoog aandeel groen (of water) tellen daarom niet mee bij het bepalen van de dichtheid van de wijk. De eisen aan de ontsluiting per woongebied worden aangevuld door eisen aan de ontsluiting van het hele concessiegebied en de ontsluiting van elk stadsdeel. Hiervoor geldt een norm van respectievelijk 96% van alle adressen (zie artikel 6, leden 2 en 3). Deze aanzienlijk hogere norm zorgt ervoor dat GVB gemiddeld meer dan 90% van alle adressen per wijk moet ontsluiten. Tevens is een ondergrens bepaald om ervoor te zorgen dat inwoners van verhoudingsgewijs grote wijken niet benadeeld worden (zie artikel 6, lid 5). Indien de concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er ons inziens geen witte vlekken in het concessiegebied.
20	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De indeling HOV – Verbindende - Ontsluitende lijnen is te theoretisch van aard. Aan de ge stelde criteria voor HOV voldoen alleen de metro en tramlijn 26. De genoemde tramlijn 25 en buslijn 369 bieden in het recent door de Vervoerregio Amsterdam goedgekeurde ver voerplan 2024 te lage frequenties om HOV te kunnen zijn. De Vervoerregio stelt ook nog eens voor om dat vervoerplan 2024 als uitgangspunt van de concessie te nemen. De Ver voerregio doet geen voorstellen om de gemiddelde snelheid van het OV op bepaalde routes binnen de A10 te verhogen, waardoor het de vraag is welke lijnen dan nog in aanmerking komen voor HOV. Verder adviseert de RAR om als lijnen al als HOV of verbindend zouden kunnen worden aangeduid, om die desgewenst ook door te laten rijden in oudere stadsde len en het centrum als dat in het belang van de reizigers is, ook als daar de snelheid niet ge haald kan worden. De RAR wijst op het eerdere advies om lijn 25 vanaf station Zuid verder de stad in te laten rijden. Reizigers willen gemakkelijke verbindingen en moeten niet vanwe ge theoretische criteria worden gedwongen over te stappen. Dit PvE leidt eerder tot meer dan minder overstappen. Of dat drukke routes gebundeld moeten worden en grofmaziger worden of om verder te gaan lopen. De RAR adviseert om hetzij de gehanteerde indeling los te laten, dan wel dat de VRA zelf concrete voorstellen doet om de kwaliteit van bepaalde verbindingen en routes dusdanig te verbeteren dat deze aan de criteria kunnen voldoen en dit met name ook te doen voor de gebieden binnen de A10. De Vervoerregio gebruikt in het PvE de indeling in verschillende lijntypen ook om verschil aan te brengen in de voorgeschreven bedieningstijden. Het tijdvenster van ‘verbindende lij nen’ is beperkter dan dat van de HOV-lijnen en ook beperkter dan het ooit was in Amster dam. De 24-uurs economie en samenleving vindt geen reflectie in het PvE, alsmede in een stadsgewestelijke inbedding. De RAR vindt dit om twee redenen ongewenst: - verschraling van de goede OV-beschikbaarheid die de Vervoerregio juist zegt na te streven; - het OV-aanbod aan de randen van de dag wordt ondoorzichtiger en verraderlijker door de verschillen in begin- en eindtijden tussen HOV-lijnen en andere lijnen. Dit 6 geldt het sterkst voor verplaatsingen waarvoor moet worden overgestapt (en dat worden er met dit PvE opnieuw meer). Vroege werkers en uitgaanspubliek zullen niet blij zijn met deze verslapte eis. Voor huis waarts kerende reizigers wordt het moeilijker om op een Amsterdams station nog OV naar huis te vinden of van en naar regionale buslijnen over te stappen die wel veel eerder en later bediend worden. De bediening van het centrum en grote knooppunten dient eerder te be ginnen en later te eindigen en de overige lijnen die geacht worden aan te sluiten op HOV moeten in hetzelfde tijdvenster rijden. Dit klemt te meer, omdat de verschraling van het nachtnet tot een weekendnet niet wordt gerepareerd. De RAR adviseert weer een dagelijks functionerend nachtnet op te nemen in het PvE.	Zie reactie 6. De huidige frequenties zijn geen criteria voor het bepalen van het type van een lijn. Het is daarom niet relevant dat lijnen 25 en 369 in de huidige situatie met lagere frequenties rijden. Via de ontwikkeltafels worden tijdens de concessie corridors verkend waar op basis van gerichte investeringen verdere lijnen tot HOV-niveau kunnen worden opgewaardeerd (ook binnen de A10). --- De bedieningstijden zijn gebaseerd op de minimale bedieningstijden in het huidige PvE. Er bestaat verder de ambitie om op termijn in afstemming met het AMRI-contract ruimere bedieningstijden te hanteren wanneer het reguliere onderhoud hier de mogelijkheden toe biedt.
21	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Er ontbreekt een invulling hoe nieuwbouwwijken bediend moeten gaan worden, welke ge bieden dit betreft en wanneer. Zie daarnaast ook de kaart met rode gebieden, waar open baar vervoer moet worden toegevoegd, omdat er niet aan de normen wordt voldaan. Zo valt het te ontwikkelen woongebied tussen Spaklerweg - Weespertrekvaart op. Terecht dat daar OV moet bijkomen. In het verleden is te vaak gezien dat dan elders op het netwerk bezui nigd werd. Dat spoort niet met de ambities, dus dient ook niet zo toegepast te worden. De RAR adviseert een kaart op te nemen van nieuwbouwwijken en grote inbreidingslocaties en aan te geven wanneer die met OV ontsloten moeten worden, als dat nu niet het geval is.	Een overzicht van nieuwbouwgebieden en de termijn wanneer deze ontsloten worden maakt ons inziens onderdeel uit van het ontwikkelplan en is onderwerp van het gesprek op de ontwikkeltafels. In het PvE nemen wij op dat een dergelijk overzicht onderdeel van het ontwikkelplan is. Wij passen het PvE hierop aan.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
22	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Het PvE bevat een hoofdstuk over informatievoorzieningen, maar de huidige praktijk is anders. De informatievoorziening van het GVB is heel slecht. Vol fouten en er ontbreekt veel. Plattegronden, haltestaten, informatie naar haltes van andere lijnen bij overstappunten, omroepberichten en DRIS-schermen werken niet goed en digitale informatie wijkt af van de informatie op DRIS-schermen en in de voertuigen. De RAR adviseert te toetsen of het PvE de huidige tekortkomingen met de gestelde eisen gaat oplossen. De RAR betwijfelt het nut van de voorgestelde gedetailleerde rapportages over data, als niet eisen worden gesteld aan een toekomstgericht ICT systeem met SMART geformuleerde doelen, wat betreft de informatievoorziening voor de reiziger, de betrouwbaarheid van de dienstverlening en stappen om van ICT daadwerkelijk het beoogde effect te verkrijgen.	De eisen die gesteld worden in het PvE moeten er op toezien dat de informatievoorziening op orde is. Wij stellen geen eisen aan de ICT infrastructuur. Dit is aan GVB.
23	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De RAR vraagt specifieke aandacht voor Weesp, mede gelet op de vele nieuwbouw. Van de concessieverlener wordt verwacht dat op korte termijn afspraken worden gemaakt met de concessieverlener Gooi en Vechtstreek voor een adequate ontsluiting en dat ruim vooraf gaand aan de toevoeging van Weesp aan de concessie Amsterdam afspraken worden ge maakt met de concessiehouder Amsterdam over de bediening van Weesp.	Bij de start van de concessie is Weesp geen onderdeel van deze concessie. De overgang van Weesp naar de concessie Amsterdam in 2023 is onderdeel van het ontwikkeplan 2028-2031. De Vervoerregio is voornemens om ruim voor de toevoeging van Weesp aan het concessiegebied in 2030 nadere afspraken over de ontsluiting van dit stadsdeel met de concessieverlener Provincie Noord Holland en het stadsdeel te maken.
24	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De RAR adviseert om de aanwezigheid en het goed functioneren van liften en snelle repara tie bij defecten expliciet als eis in het PvE op te nemen. Voor veel reizigers is de reis onmoge lijk als dit niet op orde is. Ook in het geval de liften in eigendom en beheer van anderen zijn dient de concessiehouder afspraken te maken dat de liften op orde zijn, zodat de reiziger kan reizen. Ook dient de reisinformatie over liften op orde te zijn. Bij een kapotte lift dient aan de reizigers die daar op aangewezen zijn alternatief vervoer te worden aangeboden om hun bestemming te bereiken, zonder dat de reiziger daarvoor apart moet betalen. De beno digde acties om een snellere invulling van inclusiviteit met toegankelijke haltes en perrons, loopafstanden tussen overstaphaltes en liften vereist een concreet actieplan. Echter dit is de rol van de concessieverlener en de betrokken gemeenten om een actieplan op te stellen en uit te voeren, waarbij de concessiehouder prioriteiten kan aangeven. Waarom zijn bijvoor beeld na meer dan 60 jaar op de Lelylaan nog steeds geen toegankelijke tramhaltes bij de Huizingalaan en de Derkinderenstraat, terwijl vooral bij de laatste halte volop stedelijke ontwikkeling plaatsvindt?	zie reactie 4.
25	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De afstemming met het streekvervoer is in het PvE niet uitgewerkt. Enerzijds zijn bij de ver plichte infrastructuur tracés opgenomen waar GVB nu niet of nauwelijks rijdt, maar wel het 7 streekvervoer, met dus de vraag wat het PvE hiermee beoogt in een concessie voor GVB. Anderzijds wordt bij ontsluiting van gebieden de optie geboden dat dit door andere ver voerders kan worden gedaan. Die zijn echter niet gebonden aan de eisen van de concessie Amsterdam. Meer afstemming met streekvervoer is nodig, zoals in Noord, de route tussen metrostation Amstelveenseweg en Elandsgracht en routes binnen Zuidoost. In dit PvE houdt de wereld op bij de concessiegrens. De RAR adviseert veel flexibeler met concessiegrenzen om te gaan, aan beide zijden van de concessiegrens en GVB in staat te stellen afspraken te maken met andere vervoerders over concessiegrens overschrijdende lijnen, het bedienen van stadsvervoer door regionale vervoerders of het gezamenlijk exploiteren van bepaalde lijnen binnen de concessie en over de concessiegrenzen heen.	In het PvE zijn in artikel 108 eisen aan de concessiehouder als mobiliteitsmakelaar opgenomen, met als uitgangspunt een goede afstemming met andere concessiehouders. Wat betreft de vervoerkundige eisen geldt dat de concessiehouder alle (voor het voldoen aan de eisen) noodzakelijke verbindingen moet bieden, tenzij een andere vervoerder hetzelfde bedieningsniveau op dit traject biedt. Dat betekent dat GVB alleen dan geen verbinding hoeft te bieden wanneer het aanbod van een andere vervoerder voldoet aan de eisen in het PvE. Verder worden er nadere afspraken gemaakt over concessiegrensoverschrijdende lijnen van en naar de concessie Amsterdam. Deze worden in een (nieuwe) bijlage opgenomen. Een nog flexibelere omgang met concessiegrenzen is wettelijk niet mogelijk.
26	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De RAR heeft eerder al geadviseerd om het metronet niet te ontvlechten, omdat het ver vlochten netwerk juist goed aansluit bij het bedienen van de meerkernige stad met grote knooppunten. Dit PvE lokt dat toch weer uit. Dit betekent enorme aantallen extra overstap pers binnen het metrosysteem, terwijl het PvE ook al veronderstelt dat vaker van bus en tram op een metrolijn moet worden overgestapt en elders weer vanuit de metro op een an dere lijn. Een aaneenschakeling van overstappen.	In het PvE houden we vast aan de verhoging van de frequenties met als gevolg een gedeeltelijk ontvlochten metronetwerk, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: •Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het OV, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu; •Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8x per uur per lijn; •Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10x per uur per lijn; •Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben; •Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstapgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei o Het draagvlak voor de gekozen optie o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden o De voor- en nadelen voor reizigers op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk Tevens stelt de Vervoerregio een participatieplan voor de uitwerking van het nieuwe metronetwerk op en neemt in de kaderbrief de eis aan GVB op om mee te werken aan dit participatieplan.
27	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Gelet op de personeelsschaarste adviseert de RAR om gedurende de concessieperiode de metro automatisch te laten rijden en daar de aandacht op te richten in plaats van aanpas singen van het netwerk. Om op drukke tramlijnen de vervoerscapaciteit te vergroten zonder extra personeel adviseert de RAR om in de komende jaren langere tramvoertuigen op derge lijke lijnen in te zetten, zoals in buitenlandse steden al jaren het geval is.	In het PvE is de verplichting voor de concessiehouder opgenomen om in de toekomst mee te werken aan de vernieuwing van het beveiligingssysteem van de metro, met het al dan niet onbemand rijden. Indien gedurende de looptijd van de concessie de concessieverlener in samenwerking met de concessiehouder een project start naar onbemand rijden dan is de concessiehouder verplicht hieraan medewerking te verlenen. Op dit moment is dit niet aan de orde. De aanschaf van nieuw trammaterieel is geen onderdeel van het PvE. Bij elke materieelbestelling worden specfieke afwegingen gemaakt, waaronder over de lengte van het materieel. De lengte van het trammaterieel wordt ingegeven door infrastructurele beperkingen die zich met name in het centrumgebied bevinden. Het beleid ten aanzien van de binnenstad met een duidelijkere scheiding van ontsluitende en overige lijnen sorteert onder andere voor op een efficiëntere materieelbestelling waarbij langer materieel voor specifieke lijnen kan worden aangeschafd.
28	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	De RAR wenst in het PvE sturing inzake een effectieve inzet van toezichthoudend en dienst verlenend personeel op de tram. In het PvE moet de tramconducteur in ieder geval worden voorgeschreven voor de lijnen waar de conducteur nu ook al aanwezig is alsmede op de Am steltram. De aan- of afwezigheid van een conducteur lijkt nu eerder de toevallige uitkomst van beslissingen uit het verleden en de inzet van materieel met of zonder servicebalie. Het is voor veel reizigers onduidelijk welk instapregime van toepassing is. Op de Amsteltramlijn 25 heeft de in een bestuurderscabine verscholen conducteur in deze vorm weinig toegevoegde waarde.	Dit is een herhaling van advies 5. Zie antwoord aldaar
29	RAR, deel I	Aanvullend advies over de hoofdpunten van het PvE	Het PvE moet ruimte bieden aan verdere tariefintegratie binnen de concessie van de VRA en met de sprintertreindiensten in de Vervoerregio Amsterdam (zoals de Airport Sprinter die al per december 2024 gaat rijden), wat betreft opstaptarief en abonnementen die gebiedsgebonden zijn en niet vervoerder-gebonden en ook dat kortingsregelingen uniform in de Vervoerregio worden toegepast. De RAR verwacht initiatieven van de Vervoerregio en verplichting voor concessiehouders daaraan mee te werken. Dit laat onverlet specifieke tariefacties op initiatief van gemeenten en derden, mits op kosten van die gemeenten of derden.	De Vervoerregio is een groot voorstander van tariefintegratie met NS. Wij kunnen dit echter niet eisen. Wel stellen wij eisen dat de concessiehouder meewerkt aan initiatieven op dit gebied.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
1	RAR, deel II	Exploitatie	Toevoegen: en het zorgdragen voor het goed functioneren van liften, indien aanwezig in infrastructuur ten behoeve van de diensten per auto, bus, tram en metro, waarbij de concessiehouder ook afspraken maakt met anderen betrokken bij beheer van liften. De concessieverlener stelt een actieplan op om samen met gemeenten zorg te dragen voor meer toegankelijke haltes en aanwezigheid van liften.	Inclusiviteit is slechts mogelijk als ook liften, waar nodig om hoogteverschillen te overbruggen, onderdeel uitmaken van de dienstverlening. De RAR wil ook de rol van de VRA, met de inliggende gemeenten, benoemen om zorg te dragen voor meer toegankelijke haltes en de aanwezigheid van liften.	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan. Er komt een pilot voor betere reisinformatie en vervangend vervoer bij defecte liften en roltrappen. Na een positieve evaluatie zal dit door Concessiehouder in de gehele Concessiegebied worden ingevoerd.
2	RAR, deel II	Sociale Veiligheid	Toevoegen: De exploitant dient zorg te dragen voor adequate controle of reizigers voor hun vervoer betalen en voor het terstond repareren van defecte liften (en roltrappen).	Gevoelens van onveiligheid worden versterkt indien andere reizigers merken dat bepaalde reizigers niet betalen voor het vervoer. Het niet functioneren van liften veroorzaakt gevoelens van onveiligheid bij reizigers die op deze voorziening zijn aangewezen	In het PVE staan afspreken omtrent het controleren van vervoerbewijzen en daaraan is een KPI (3% controlekans, art 91, lid 3) verbonden. Liften en roltrappen vallen **niet** onder het sociale veiligheidscontract en nemen we daarom niet op onder het hoofdstuk sociale veiligheid.
3	RAR, deel II	Toeristen	Waaronder forensen, onderwijsvolgenden, gebruikers van stedelijke voorzieningen en toeristen komend van buiten het concessiegebied	Dagelijks bezoeken honderdduizenden forensen, onderwijsvolgenden en gebruikers van voorzieningen in Amsterdam de stad. Toerisme is slechts een deelgroep daarvan.	In het PvE staat op pagina 8: "Dit gaat gepaard met een toename van het aantal woningen en werkgelegenheid, wat leidt tot een toename van de vervoervraag. Daarnaast bezoeken jaarlijks miljoenen toeristen Amsterdam." Ons inziens zijn de aangegeven doelgroepen daarin opgenomen.
4	RAR, deel II	We bieden OV dat een volwaardig alternatief beid voor de auto. STOMP	Toevoegen: De VRA zet in op een vermindering van het gebruik van de particuliere auto, waarbij het openbaar vervoer een substantieel groter aandeel in de modal split dient te krijgen gedurende de concessieperiode en in staat moet zijn deze reizigers adequaat te vervoeren	Tekst is te vrijblijvend. Inzet op minder auto en meer OV vereist ook inzet en moet beantwoord worden met een toereikend aanbod aan OV.	De hoofddoelen van de Concessie die in paragraaf 2.1 zijn beschreven vloeien voort uit de vastgestelde beleidskaders van de Vervoerregio. Commentaar op deze hoofddoelen kunnen wij pas wijzigen als het beleid zou zijn aangepast. Daarnaast zijn we van mening dat de teksten in de beleidskaders en in deze paragraaf zorgvuldig zijn geformuleerd. Overigens is het mogelijk om deze hoofddoelen in de hierna volgende paragrafen nader in te vullen.
5	RAR, deel II	3e bullet, Ruimtelijke ontwikkeling	Toevoegen na investeringen in: Naar het bestaande centrum, grote naoorlogse wijken,..Toevoegen aan het eind: Daarbij is aansluiting op verplaatsingsbehoeften vanuit de regio naar het concessiegebied eveneens belangrijk. Dit vereist tevens een tariefintegratie van het OV in het concessiegebied met de treindiensten in de VRA en het concessiegebied in het bijzonder	Het bestaande centrum zal ook in de toekomst juist ook afhankelijk zijn van goede bereik- baarheid met het OV. Meerkernigheid strekt zich ook uit tot kernen buiten het concessiegebied en het inspelen op vervoersstromen. De trein krijgt o.a. met de Airport Sprinter steeds meer een stedelijke functie en dient dan geïntegreerd te worden met het tariefsysteem van dit concessiegebied.	De Vervoerregio heeft de wens om tariefintegratie met NS mogelijk te maken. Op dit moment werken wij als Vervoerregio nauw samen met onze vervoerders over de doorontwikkeling van het tariefsysteem met de introductie van OV pay. Tariefintegratie mag niet onmogelijk worden. Wanneer NS open staat voor een gezamelijk systeem zijn wij bereid hier het gesprek over te voeren.
6	RAR, deel II	Het OV past in en draagt bij aan een prettige, duurzame, schone en veilige omge- ving	Toevoegen: De VRA zet zich in samenwerking met de gemeenten en de concessiehouder in om de doorstroming en de aantrekkelijkheid te verbeteren, met fysiek voldoende ruimte om een goed OV aanbod te realiseren in de bestaande en nieuw wijken van de stad met geen of zo min mogelijk gedwongen overstappen.	De huidige tekst wekt de indruk juist minder aan doorstroming te gaan doen, terwijl voor de reizigers en vanwege exploitatiekosten juist inzet op betere doorstroming nodig is. Betere doorsteekbaarheid moet ook gelden voor OV: verminderen van barrières (prioriteit verkeerslichten) met ander verkeer, beter doorsteken van OV in wijken en betere doorsteekbaarheid voor de passagiers van de omgeving van de haltes.	*Toevoeging: "Welk belang voorop staat hangt af van de situatie en de locatie."*
7	RAR, deel II	Onderdeel overige onderdelen	Toevoegen: regionaal OV vanuit andere concessiegebieden	Denk naast de trein ook aan de buslijnen van CXX, EBS, Keolis, Syntus die ook nog stadsvervoer binnen Amsterdam verrichten, zoals o.a. de Zaan-IJcorridor.	Toevoegen: "regionaal OV vanuit andere concessiege-bieden" in figuur 1 in onderdeel "overige onderdelen"
8	RAR, deel II	onderdeel overige onderdelen	Toevoegen aan OV systeem Amsterdam: belang goed functionerende liften als bij OV hoogteverschillen ovebrugd moeten worden.	Essentieel onderdeel van de vervoerketen en dient ook een plaats in de concessie te krijgen.	Zie reactie 1.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
9	RAR, deel II	Geen eisen aan derden.	Schrappen: geen eisen voor derden.Toevoegen: De VRA verplicht zich als concessieverlener om met de gemeenten en andere wegbeheerders te overleggen om de voor deze concessie gewenste betere en nieuwe infrastructuur voor OV te realiseren en stemt daar het investeringsprogramma op af.	De hoge ambities zijn alleen waar te maken met ontsluiting van nieuwbouwwijken en goede doorstroming in bestaande wijken. De concessiehouder is afhankelijk van de inzet van VRA en gemeenten. De VRA heeft een rol om die condities te optimaliseren, opdat de reiziger een zo goed mogelijk product krijgt.	Wij zijn het eens met de strekking van het advies. Dit hoort echter niet thuis in een PvE waarin alleen de eisen aan de concessiehouder worden gesteld. De Vervoerregio is voornemens om een infrastructuurconvenant met de gemeente Amsterdam af te sluiten waarbij onder ander deze onderwerpen aan bod komen.
10	RAR, deel II	Hoofdopgaven	Schrappen: voorzover mogelijk binnen financiële en juridische kaders. Vervangen door: deze eisen vormen de basis voor de financiële en juridische kaders.	Het PvE kent een hoog ambitieniveau en stelt veel eisen, die verwachtingen wekken. Echter die worden op voorhand getemperd door te schermen met financiële en juridische kaders, die niet bekend zijn. Er is juist transparantie vereist hoe de eisen worden vervuld, en welke financiële en juridische consequenties daaruit getrokken worden. Dit dient onderdeel van de besluitvorming te zijn, die ook telkens bij ontwikkelplannen aan de orde moet komen: ambitie vereist inzet van middelen.	De begrenzingen van het PvE door financiele en juridische kaders gelden generiek voor de Concessie en niet specifiek voor de ontwikkelrichtingen. De bijzin "voor zover mogelijk binnen de financiële en juridische kader" wordt geschrapt.
11	RAR, deel II	Inclusiviteit	Schrappen: die kan verschilen per deel van het concessiegebied.	Het is inclusief of niet. Een rit gaat van A naar B. Juist dan moet inclusiviteit niet op voorhand ingeperkt worden, want als een deel van de reis niet gemaakt kan worden, kan de hele reis niet gemaakt worden. Dit is een OV-concessie, niet een concessie voor publieke mobiliteit. De concessiehouder heeft diverse middelen om vervoer aan te bieden	Het gaat in deze zin over de rol van het ov-systeem binnen de publieke mobiliteit. Afhankelijk van de (mobiliteits-)kenmerken van de respectievelijke gebieden kan het ov per gebied sterker gericht zijn op specifieke doelgroepen. Dit is een belangrijk uitgangspunt in deze concessie.
12	RAR, deel II	Inclusiviteit	1. Toevoegen bij loopafstanden: naar en van haltes en tussen overstaphaltes. 2. Toevoegen: Zorgen voor goede aansluitingen.	Er dienen ook criteria te zijn voor loopafstanden tussen overstaphaltes en voor de aansluiting tussen lijnen bij een overstap.	Het gaat hierbij generiek over loopafstanden naar haltes, waaronder ook ten behoeve van een overstap. Wij zullen de tekst in het PvE dusdanig aanpassen dat afstanden op overstaphaltes expliciet genoemd worden.
13	RAR, deel II	Inclusiviteit	Nieuwe tekst toevoegen aan het eind van de pagina: Inclusiviteit en toegankelijkheid is ook een aangelegenheid voor de VRA als concessieverlener en als orgaan van de participerende gemeenten. De VRA zal een Actieplan opstellen 'Toegankelijk Openbaar Vervoer' opstel-en, voortbordurend op het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit 202-2025, in het bijzonder de pagina's 14 – 18 van dit document. Daarbij wordt van de concessiehouder inbreng verwacht en voorstellen voor prioriteiten. De VRA consulteert belanghebbenden, Regioraad en de RAR en stemt behalve met de concessiehouder ook af met andere betrokkenen zoals Prorail en NS. De VRA zal jaarlijks over de voortgang rapporteren.	De tekst is goedbedoeld, maar moet tot concrete acties leiden. Vandaar een Actieplan. De uit voering ligt eerder op het bord van de gemeenten en de VRA als regisseur. Dat staat ook in genoemd uitvoeringsprogramma. Aandacht is nodig voor looproutes, hellingbanen, liften in het bijzonder en roltrappen. Het actieplan en voortgang dienen aan de RAR te worden voorgelegd voor advies.	De RAR is een adviserend orgaan en geen toetsend orgaan. De voortgang leggen wij niet voor aan de RAR. Eind 2024 wordt een ontwikkelprogrammaplan voorgelegd aan de Regioraad als opvolger van het Beleidskader en Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit. Daarnaast wordt eind april 2024 het uitvoeringsprogramma concessies aan de RAR voorgelegd, een verplichting die voortgekomen is uit het bestuursakkoord toegankelijkheid 2022 - 2032.
14	RAR, deel II	Toegankelijkheid	Toevoegen: Om deze redenen maken de aanwezigheid en het functioneren van liften onderdeel uit van het PvE. Tevens zal de concessieverlener criteria uitwer-ken en toepassen voor loopafstanden bij overstapsituaties. Bij metrostations met uitgangen aan beide koppen van de perrons dienen aan beide koppen liften aanwezig te zijn.	Zie hiervoor. Zonder een functi- onerende lift bij hoogteverschillen is het OV voor veel reizigers niet of slecht toegankelijk. Grote loopafstanden tussen over- staphaltes belemmeren de toegankelijkheid. De aanwezigheid van 2 liften is enerzijds een back-up voor als 1 lift defect is en gaat ook discriminatie tegen van reizigers die op liften zijn aangewezen en nu langere afstanden moeten afleggen als bij de gewenste in-uitgang geen lift is.	Zie reactie 1.
15	RAR, deel II	Begrijpelijkheid	Toevoegen: Op knooppunten van OV en bij overstaphaltes dient een duidelijke verwijzing naar andere OV-lijnen te zijn met vermelding van lijnnummers en enkele belangrijke bestemmingen.	Deze eis is voor elke reiziger van belang, vooral ook voor mensen die niet bekend zijn in Amsterdam of met het lijnennet. Pictogrammen bij bijvoorbeeld metro- en treinstations zijn nietszeggend zonder toevoeging van bestemmingen en lijnnummers.	In paragraaf 7.2 van het PvE Artikel 66 Reisinformatie op Haltes en Stations staat beschreven waaraan door de Concessiehouder moet worden voldaan.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
16	RAR, deel II	Betaalbaarheid	Toevoegen: Het beleid van de VRA zal gericht zijn op het tot stand brengen van tariefintegratie binnen de vervoerregio, waarbij met name dubbele opstaptarieven vervallen, en verplicht de concessiehouder hier aan mee te werken.	De trein speelt een belangrijke rol in de VRA, zeker met de komst van de Airport Sprinter. Integrale tarieven met stad- en streek zijn nodig. Ook dienen integrale kaartsoorten en abonnementen te bestaan die binnen dit concessiegebied en andere concessiegebieden van de VRA bij elke vervoerder gebruikt kunnen worden, zonder de noodzaak aparte of dure abonnementen te kopen.	De Vervoerregio heeft de wens om tariefintegratie met NS mogelijk te maken. Op dit moment werken wij als Vervoerregio nauw samen met onze vervoerders over de doorontwikkeling van het tariefsysteem met de introductie van OV pay. Tariefintegratie mag niet onmogelijk worden. Wanneer NS open staat voor een gezamelijk systeem zijn wij bereid hier het gesprek over te voeren.
17	RAR, deel II	Aantrekkelijk OV	Toevoegen: (1) na frequenties: en ontsluiting (2)na tijd: en plaats.	Frequenties zijn heel belangrijk, maar dat veronderstelt aller-eerst dat er een lijnvoering is die je brengt waar je moet zijn.	In paragraaf 2.1.1.1 wordt beschikbaarheid naar plaats behandeld.
18	RAR, deel II	Gemak	Toevoegen: en loopafstanden tot haltes en bij overstappunten.		Wij passen het PvE dusdanig aan dat sprake is van een "intuïtieve overstap met zo kort mogelijke loopafstanden".
19	RAR, deel II	Sociale veiligheid	Toevoegen: Daarbij heeft het functioneren van liften en de controle op betalen door reizigers speciale aandacht.		Zie reactie 1.
20	RAR, deel II	OV-systeem passend bij haar omgeving	Toevoegen na 1e alinea: Daarom is de concessie me-de gericht op een modal splitverschuiving van de auto naar OV en verwacht de VRA dat in een groeiende stad en regio de concessiehouder in staat moet zijn substantieel meer reizigers te vervoeren.	De huidige tekst is eerder reac- tief dan proactief. Juist in een groeiende stad, waar het aantal auto's nog steeds hoog is en toeneemt, dienen vanuit die omgeving hogere eisen te wor- den gesteld aan de rol van het OV en de mogelijkheid en eis om reizigersgroei te realiseren.	De hoofddoelen van de Concessie die in paragraaf 2.1 zijn beschreven vloeien voort uit de vastgestelde beleidskaders van de Vervoerregio. Commentaar op deze hoofddoelen kunnen wij pas wijzigen als het beleid zou zijn aangepast. Daarnaast zijn we van mening dat de teksten in de beleidskaders en in deze paragraaf zorgvuldig zijn geformuleerd. Overigens is het mogelijk om deze hoofddoelen in de hierna volgende paragrafen nader in te vullen.
21	RAR, deel II	Rol van het OV-systeem in het mobili- teitssysteem van de toe- komst	Tekstwijziging: De afweging van ruimte voor lopen, fiet- sen en OV vraagt om een bredere beoordeling dan strikt op 1 straat of plek. OV is bijzonder ruimtezuinig. OV is lijn- en railgebonden en kan niet uitwijken naar een andere straat of plek. Ruimte voor lopen en fiets dient allereerst gerealiseerd te worden door de ruimte voor de auto te verminderen. Fijnmazigheid van het OV- netwerk staat voorop.	Een verkeerde toepassing van het STOMP principe en in strijd met de bevordering van het OV. Stelselmatig krijgt het OV minde ruimte, waar juist meer ruimte essentieel is. Ook mensen in nieuwbouwwijken en buitenwijken bezoeken andere stadsdelen en eisen dan goed OV voor hun hele verplaatsing, mede als alternatief voor de auto, en geen lappendeken van wel ruimte voor OV en minder ruimte voor OV tijdens hun rit. Meer ruimte voor lopen en fiets kan ook door minder ruimte voor de auto of via alternatieve routes door andere straten. Dat kan bij OV niet, dat is lijn en vaak railgebonden.	Zie reactie 20.
22	RAR, deel II	Ruimtelijke inpassing en aansluiting	Schrappen van deze paragraaf.	Tekst is strijdig met het uitgangspunt meer ruimte en grotere rol voor OV. OV is al de meest ruimtevriendelijke ge- bruiker door lijngebondenheid in een beperkt aantal straten en routes. Nog verdere beperking leidt tot wijdmazigheid, niet meer bedienen van plekken waar de reiziger moet zijn en tot grotere loopafstanden van/naar haltes en is ook strijdig met inclusiviteit. De tekst is bovendien gebaseerd op de foute gedachte dat het grofmazige en selectieve metronet een alternatief is voor bus- en tramlijnen op plekken waar geen metro is en op plekken waar de metro niet halteert. Ook een negatieve benadering van OV door te spreken over hinder in plaats van over het gebruiksgemak om de stad goed te ontsluiten en dat aanwezigheid van OV juist een bijdrage is aan zuinig ruimtegebruik.	Zie reactie 20.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
23	RAR, deel II	Ruimtelijke spreiding van de vervoervraag	Schrappen van de paragraaf.	Rare gedachte, alsof reizigers alleen in nieuwbouwwijken mogen verblijven en zich daar met OV verplaatsen en juist niet ook vandaar naar andere en oudere stadsdelen willen reizen. Verplaatsingsbehoefte is gerela- teerd aan de inrichting van de stad. Als dat het probleem is, dan moet dat aangepakt worden en niet kunstmatig een deel van de verplaatsingsbehoefte niet meer faciliteren met OV, en denken dat mensen vanuit een buitenwijk in een rit naar een ouder stadsdeel daar ineens gaan fietsen. Deze tekst dwingt de concessiehouder op voorhand een deel van de vervoermarkt niet te bedienen.	Zie reactie 20.
24	RAR, deel II		1. Schrappen: Op sommige plekken … is maximum capaciteit bereikt. 2. Toevoegen voor de laat- ste zin: gelet op het gro- te aandeel van de auto in de hyperspits ligt de prioriteit van de VRA bij het afremmen en beprij- zen van het autoverkeer. 3. Toevoegen: De vervoerbehoefte kan ook opgevangen worden met langere tramvoertuigen dan thans gebruikelijk, zodat per personeelslid 50% meer reizigers vervoerd kunnen worden, en ho- gere frequenties. Verder mag verwacht worden dat door de toename van activiteiten, aantal inwoners en bezoekers het onderscheid in drukte tussen spits en daluren en tussen doordeweeks en weekend steeds geringer wordt.	1. Is niet juist. Frequenties kunnen veel hoger, dat waren ze in het verleden ook, voor de tijd van corona. Ook is inzet van langere tram- voertuigen mogelijk. De concessie gaat niet over de trein. 2. Aanpak van hyperspits is eerder een zaak voor de overheden en de VRA, niet voor de concessiehouder. Die heeft een vervoerplicht. Kunstmatig OV onaantrek- kelijk maken in de spits maakt de auto juist aantrekkelijker, waar geen spitstarieven voor gelden. De capaciteit van fietsen- stallingen is ook op de spitsen afgesteld: gaat de VRA die stallingen ook beprijzen?	Zie reactie 20.
25	RAR, deel II	Hinder van het OV-systeem voor de omgeving.	Schrappen tekst na 1e zin.	Dit heeft niets met de concessie te maken, behalve de 1e zin. Het is bovendien niet onderbouwd. Juist het lijngebonden karakter van OV en het rijden van intervallen van frequenties zorgt dat OV beperkt hinder oplevert, dit in tegenstelling tot grote en permanente stromen van auto's en fietsers in veel straten. Als hinder het doel is moet het beleid zich richten op auto en fiets.	Zie reactie 20.
26	RAR, deel II	Realisatie ambities en hoofdopgaven in de tijd.	Toevoegen: Vanwege de grote betekenis van het OV voor het functioneren en de leefbaarheid van de stad en de regio zet de concessieverlener in op vergroten van de rijksbijdrage voor OV en op een verschuiving binnen de eigen middelen gedurende de loop van de concessieperiode. Tevens overlegt de VRA met gemeenten over inzet van aanvullende middelen voor het OV, bijvoorbeeld uit parkeerbijdragen of de grondexploitatie van nieuwbouwwijken.	Strijdig met de ambities als op voorhand de financiën als de beperkende factor worden gesteld, in plaats van het realise- ren van de ambities ook af te wegen tegen een inzet van meer financiële middelen. De stad is onderdeel van een groter en meerkernig stadsgewest. Het is daarbij onbegrijpelijk en inconsequent dat de VRA wel exploitatiesubsidie beschikbaar stelt voor de concessies AML en ZaWa en niet voor de concessie Amsterdam. De immateriële voordelen van autoluw en zuinig ruimtegebruik vanwege meer inzet op OV dienen als baten meegenomen te worden.	Zie reactie 20.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
27	RAR, deel II	Start concessie	Schrappen eerste zin en ver- vangen door: Het vervoer- plan 2024 deel II is een tijde- lijke beperking van het aanbod als gevolg van personeelstekorten. Van de concessiehouder wordt verwacht dat deze bij ingang van de nieuwe concessie op een groter aanbod aan OV, groter dan het vervoerplan 2024.	De noodmaatregel wordt zo tot norm verheven. De situatie van 2019 en daarvoor zou referentie moeten zijn enerzijds en de groei van de stad en inspelen op autoluw anderzijds. Daarbij hoort een grotere inzet aan diensten dan Vervoerplan 2024 deel II. Dat zal bovendien jaarlijks verder moeten groeien om de ambities waar te maken.	Het uitgangspunt dat bij start van de concessie het ov-aanbod aansluit aan het Vervoerplan 2024 II geldt enkel voor het jaar 2025 (het eerste jaar van de concessie). Hiervoor is gekozen vanwege de krappe implementatietijd tussen gunning en begin van de concessie en om te garanderen dat het ov-aanbod in het eerste jaar realiseerbaar is. Hiermee zorgen wij voor een probleemloze overgang van de huidige naar de nieuwe concessie. Vanaf 2026 gelden alle eisen in het PvE en wordt geen aansluiting gezocht aan het aanbod in Vervoerplan 2024 deel II. Vervolgens is het de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om aan de hand van de ontwikkelplannen en via de ontwikkeltafels verdere invulling te geven aan de door de concessieverlener beschreven ambities.
28	RAR, deel II	Fase 3	Schrappen de zin: Op de langere termijn kan soms ook…	Dit staat haaks op de ambitie voor een grotere rol voor het OV, fijnmazigheid en inclusiviteit, die in fase 4 juist wel be- pleit wordt. Bundelen leidt tot grofmazigheid met grotere loopafstanden en is dus een verslechtering qua ontsluiting en loopafstanden. De metro bedient veel stadsdelen niet en wordt gekenmerkt door grote halte-afstanden, met name bij de NZ-lijn. Uitbreiding van de metro valt buiten de concessieperiode, als er al geld voor is.	Zie reactie 20.
29	RAR, deel II	Verkeersveiligheid	Schrappen de zin: De infrastructuur en frequentie ….	Staat haaks op de ambitie voor grotere rol OV, fijnmazigheid en inclusiviteit. Bovendien kan de omgeving ook anders ingericht worden om het OV te faciliteren. Meer OV-gebruik draagt bovendien juist bij tot betere verkeersveiligheid.	Ons inziens leggen wij geen beperking op het gebruik van specfieke trajecten. Tevens staat het de concessiehouder vrij om op alle beschikbare infrastructuur een vorm van openbaar vervoer aan te bieden met een passende frequenties. Wij passen het PvE hierop aan.
30	RAR, deel II	Sociale veiligheid	Toevoegen: De VRA werkt met de concessiehouder en andere betrokkenen aan garanties voor het goed functioneren van de liften bij het OV. Dit is onderdeel van een actieplan van de VRA.		Zie reactie 1.
31	RAR, deel II	Ontwikkelrol	Toevoegen na toename meer reizigers: in absolute aantallen en als aandeel in de modal split,	De stad groeit, dus groei van het aantal reizigers ligt voor de hand. Het gaat om de wezenlij- ke bijdrage aan functioneren en leefbaarheid. Dat betekent ook verschuiving van auto naar OV, dus een groter aandeel in de mobiliteit voor OV.	Zie reactie 20.
32	RAR, deel II	Samenwerken aan ambities … etc.	Toevoegen aan einde tekst: deelnemen.	redactioneel	Toevoegen aan einde tekst par 2.2.2: deelnemen.
33	RAR, deel II	Overlegstructuur	Toevoegen: aanbod aan OV, kwaliteit van het OV.	Reizigers zijn bij uitstek geïnte- resseerd in het aanbod aan OV. Daarom moet de RAR advies uitbrengen over vervoerplannen en het kwaliteitsplan GVB. Dat hoort dus ook bij het ontwikkelplan te gebeuren.	Met de eisen zoals opgenomen in de bijlage planprocedure van het PvE wordt de RAR gevraagd om advies op elk Ontwikkelplan uit te brengen. Wij zien daarom geen aanleiding om dit lid aan te passen.
34	RAR, deel II	Vervoerprognose	Toevoegen na doelgroepen en naar de verplaatsingen tussen de verschillende stadsdelen en knooppunten.	De ambitie spreekt o.a. van fijnmazigheid, ontsluiten nieuwbouwwijken en grote knooppunten en centra. De prognoses dienen daar meer op in te zoomen, omdat totaalcij- fers op concessieniveau niets zeggen over voerrelaties.	in Art. 3 lid 1 sub a toevoegen na doelgroepen: "en naar de verplaatsingen tussen de verschillende stadsdelen en knooppunten"
35	RAR, deel II	Ontwikkelplan	Toevoegen nieuw lid na lid 3- b: Voorstellen voor maatregelen ter verbetering van haltevoorzieningen, bevordering van de doorstroming van het OV, mede om daarmee te besparen op exploitatiekosten, alsmede voorstellen voor nieuwe infrastructuur om nieuwbouwwijken te ontsluiten en om deze te verbinden met de bestaande wijken en stadsdelen.	Er is behoefte aan een plan voor verbetering en uitbreiding van de OV-infrastructuur om de groei van het vervoer adequaat en efficiënt te accommoderen. Ook moeten haltes geschikt zijn en op locaties liggen die aansluiten bij de behoeften van reizigers. De concessiehouder kent de problemen en zal prioriteiten willen stellen en kan hiertoe voorstellen doen in het ontwik- kelplan.	Wij zijn van mening dat er geen separaat hiervoor nodig is. OV-infrastructuur is geen onderwerp van de Concessie. Daarnaast past zo'n plan niet in de planstructuur zoals aangegeven in par. 2.2

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
36	RAR, deel II	Uitgangspunten	Vervangen in 2e alinea "ten minste aansluiten bij het niveau van vervoerplan 2024 (deel II), door: ' beduidend groter dient te zijn dan het vervoerplan 2024 (deel II),	Vervoerplan 2024 deel II is ge- baseerd op een tijdelijke nood- maatregel vanwege een personeelstekort op dat moment, maar niet op het inspelen op een groeiende vervoerbehoefte.	Zie reactie 27.
37	RAR, deel II	Uitgangspunten	Toevoegen in 1e bullet : aan eind van de zin over HOV: waarbij elke stadsdeel adequaat voorzien dient te zijn van HOV-verbindingen, zodat sprake is van een HOV- netwerk.	De eisen voor HOV zijn zo hoog enerzijds, dat een beperkt aan- tal lijnen en trajecten daar aan voldoet en de verplicht te bedienen infrastructuur is daarentegen zo beperkt, dat veel stadsdelen en wijken niet bediend worden door HOV. Bo- vendien is het HOV in de wijken waar wel HOV wordt voorgesteld in het PvE zeer grofmazig en bedient delen van de stadsdelen niet. Dat sluit niet aan bij de ambities en uitgangspunten van het PvE. Daarom eisen stellen dat de stad een dekkend HOV-netwerk krijgt. Anders kan de zinsnede over HOV geheel geschrapt worden.	Het HOV is door zijn functie in het netwerk principieel grofmaziger. Het is daarom ook niet de bedoeling dat het HOV op zich in de ontsluiting van alle gebieden voorziet. Wij willen via de ontwikkeltafels tijdens de looptijd van de concessie kansrijke corridors voor een opwaardering naar HOV onderzoeken. Daarbij zal een netwerkstrategie leidend zijn die voor samenhang tussen alle lijntypen en de adequate verdeling van ov in alle wijken zorgt. Afhankelijk van de kenmerken van het gebied, waaronder ook de ruimtelijke inrichting, is het opwaarderen naar HOV niet overal de geschikte oplossing. Alternatief kan bijvoorbeeld ook een aantal hoogfrequente verbindende lijnen een verbetering van het OV in een stadsdeel betekenen.
38	RAR, deel II	Uitgangspunten	Schrappen in 2e bullet de tekst na opgewaardeerd.	Ontlasting centrum met minder OV-aanbod aan tram en bus of vaker overstappen betekent verslechtering van de bereikbaarheid. Het CS zal substanti- eel in reizigersaantallen toenemen, zoals aangegeven in het Tracébesluit (van 200.000 naar 275.000 reizigers). Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC- Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Die reizigers stappen over op tram, bus en metro. Daar is de verbouwing van CS op gebaseerd. Het bestaande centrum blijft belangrijk. Ge-dwongen overstap vanaf de binnenring en grotere loopafstanden staan haaks op de ambities van het PvE. Uit de eva- luatie van de NZ-lijn is bovendien gebleken dat de overstap van tram- en bus, m.u.v. de stations Noord en Zuid, op de metro zeer gering is. Kennelijk is er nog steeds een grote behoefte aan de bediening van het centrum met directe bus- en tramlijnen, naast de rol van de metro. Bovendien bevat de verplichte te bedienen infrastructuur in het centrum veel minder tracé's dan thans, dus als die tekst niet aangepast wordt zijn er mogelijk minder hoogwaardige verbindingen. Dat laat onverlet dat ook de nieuwe centra en knooppunten goed bediend moeten worden. Dat is geen ontlasting van het centrum, maar een eigenstandige vervoerbehoefte.	Zie reacties 1, 11, 12 en 15 in RAR deel I. Voor wat betreft de functie van de kaart van de verplicht te bedienen infrastructuur zie de reactie op advies 14 in tabblad 1 (RAR). De functie van deze kaart verschilt van de kaart in de huidige concessie. Het is onjuist dat er "veel minder tracé's" zijn voorgeschreven. Vergeleken met de huidige concessiedocumenten is er één corridor niet meer verplicht (Munt-Alexanderplein), maar ook één corridor juist wel verplicht (Leidsestraat).
39	RAR, deel II	Ontsluitingseisen	1. In art. 6 lid 1 'hemelsbreed' vervangen door 'feitelijk'. 2. 'of' vervangen door 'en'.	De tekst op pag. 32 spreekt over rekening houden met barrièrewerking. Dus niet hemelsbreed. Juist in een waterrijke stad en veel barrières van snelwegen en spoorlijnen is de feitelijke loopafstand voor veel mensen veel langer dan de afstand hemelsbreed	Wij nemen het voorstel niet over. In de definitie van "Hemelsbrede afstand" is aangegeven hoe de concessiehouder rekening moet houden met barrières zoals water en snelwegen.
40	RAR, deel II	Ontsluitingseisen	Art. 6 lid 2: 96% vervangen door: 99%.	Bij een steeds verder groeiende stad en concessiegebied met ruim meer dan 1 miljoen inwo- ners betekent deze norm dat feitelijk in de toekomst minder woningen goed ontsloten hoeven worden.	Wij nemen het voorstel niet over. In artikel 7, lid 4 is opgenomen dat het ontsluitingspercentage per wijk ook in het geval van nieuwbouw minimaal gelijk moet blijven. Daardoor stijgt het feitelijk te halen percentage bij een groei van het aantal inwoners. Het verder verhogen van de norm naar 99% is ons inziens niet realistisch uitvoerbaar voor de concessiehouder. Verder is in artikel 6, lid 4 opgenomen dat de concessiehouder een onderbouwing moet leveren wanneer hij adressen niet ontsluit.
41	RAR, deel II	Ontsluitingseisen	Art. 6 lid 2: 96% vervangen door: 99%.	Bij een steeds verder groeiende stad en concessiegebied met ruim meer dan 1 miljoen inwoners betekent deze norm dat feitelijk in de toekomst minder woningen goed ontsloten hoeven worden.	Zie reactie 40.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
42	RAR, deel II	Ontsluitingseisen	90% vervangen door: Elke wijk of concentratie van tenminste 500 woningen dient door het OV ontsloten te worden.	Allereerst is de gehanteerde statische indeling niet correct en te grofmazig, waardoor woonwijken die toevallig in een gebied liggen met ook veel groen of industrie ineens niet meer gediend hoeven worden. 90% van ruim 1 miljoen kan theoretisch meer dan 100.000 inwoners betreffen.	Wij nemen het voorstel niet over. Zoals in de definitie van het begrip "Woongebied" is opgenomen, dient de concessiehouder ook buurten te ontsluiten die aan de criteria van woongebieden voldoen. Dit zorgt voor fijnmazigere ontsluitingscriteria dan nu het geval is. De kaart in bijlage 2 geeft weer hoe op basis van deze eis gecorrigeerd wordt voor groen- en watergebieden met een lage dichtheid en welke buurten dus wel ontsloten moeten worden.
43	RAR, deel II	Ontsluitingseisen	Schrappen de tekst van de twee bulletpunten.	Is overbodig. Een wijk is ontslo- ten of niet. Daarbij dienen de loopafstanden leidend te zijn.	Wij nemen het voorstel niet over. Deze eis gaat over de woongebieden die met basismobiliteit ontsloten moeten worden. Basismobiliteit wordt alleen beschikbaar gesteld in wijken die niet ontsloten worden door het reguliere ov. Wijken of buurten die reeds ontsloten zijn door het reguliere ov , hoeven dus niet bediend te worden met basismobiliteit.
44	RAR, deel II	Woongebieden	Schrappen: 'het centraal station verder ontlast wordt' en vervangen door: het netwerk meerdere knooppunten goed ontsluit en reismogelijkheden vergroot.	Het centraal station wordt door NS in de komende jaren juist veel zwaarder belast, zie de uitgangspunten van het Tracé- besluit voor de verbouwing van CS. Groei van 200.000 naar 275.00 reizigers in 2030. De VRA heeft geen bewaar gemaakt tegen dit tracébesluit. Ook zul- len de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC- Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Er is bij CS dus juist een groot aanbod aan tram, bus en metro nodig. Dat laat onver- let dat er ook ingezet moet worden op versterking van het netwerk naar de andere knoop- punten, zodat reizigers meer keuzemogelijkheden hebben. Station Zuid heeft overigens nu nog 80.000 reizigers en gaat op langere termijn naar 250.000. CS blijft daarmee bovendien het drukst.	Zie ook reacties 1, 11, 12 en 15 in RAR deel I. De ambitie om het Centraal Station te ontlasten is niet tegenstrijdig met een verdere groei van het aantal reizigers naar het Centraal Station. Het doel is juist om vanwege de te verwachten groei zoveel mogelijk reizigers alternatieven te bieden. Momenteel zijn veel reizigers vanwege de huidige inrichting van netwerk gedwongen om routes via de binnenstad en het Centraal Station te verkiezen.
45	RAR, deel II	Woongebieden	Twee maal schrappen: 'niet zijnde centraal station'	Het CS is en blijft een groot knooppunt, groter dan de meeste anderen. Inconsequent als juist aan de bediening van dit A-knooppunt geen eisen worden gesteld.	Met deze eis willen wij ervoor zorgen dat reizigers ook alternatieve routes dan naar of via het Centraal Station geboden worden. Daarmee willen wij het Centraal Station verder ontlasten zoals bedoeld in reactie 44.
46	RAR, deel II	Woongebieden	Toevoegen: 1. na 'te exploiteren': 'en dient een voorstel te doen, als onderdeel van het ontwikkelplan, hoe de vervoerder dit gebied gaat ontsluiten. 2. Na 'naar en in deze ge bieden': in geval het aanbod van de concessiehouder ontoereikend is en mits het aanbod van andere vervoerders aan de bedieningseisen uit dit PvE voldoen.	Merkwaardig dat de concessiehouder juist hier met ander vervoerders afspraken mag maken,. Er is al een algemene eis hoe om te gaan met gedogen van lijnen van andere vervoerders. Deze tekst lijkt op een voornemen om niet alle woongebieden door GVB te laten ontsluiten. Mag GVB dan ook voorstellen doen om woonwijken net buiten Amsterdam of bij de uitlopers beter te bedienen in andere concessiegebieden? De VRA kiest niet voor flexibele concessiegrenzen. In de andere concessies staan geen verplichtingen voor deze vervoerders om woongebieden in de concessie Amsterdam te ontsluiten. De eisen uit dit PvE dienen dan ook gesteld te worden wat betreft de aard en frequenties van de bediening en de toegankelijkheid van deze lijnen met de tarieven en abonnementen van GVB.	Zie ook de reactie 25 in RAR deel I. In het geval dat andere concessiehouders dan GVB met hun aanbod niet voldoen aan de vervoerkundige eisen in het gebied dat zij bedienen, dient GVB altijd openbaar vervoer in dit gebied te bieden om wel aan de eisen te voldoen.
47	RAR, deel II	Woongebieden	Percentages in dit artikel wijzigen conform het advies bij artikel 6.	Nogmaals, bij de grote woning-bouwaantallen dreigt het risico dat de ontsluiting van substantieel veel woningen niet aan de eisen voldoen. Bij Havenstad met 50.000 woningen is 7% 3.500 woningen.	Zie reactie 40.
48	RAR, deel II	Woongebieden	Toevoegen na 'buiten de A10 gelegen woongebied': alsmede Havenstad, markthal- len en Schinkel en de deelgebieden daarvan'	Verschillende grote nieuwe woongebieden liggen binnen de A10 of grote delen van die gebieden liggen binnen de A10 (zoals Schinkel).	Deze eis heeft betrekking op het bedieningsniveau van buitenwijken en niet op nieuwbouwwijken. Op basis van de uitgangspunten van het PvE ligt de nadruk op snelle en frequente lijnen van buitenwijken naar het centrumgebied en knooppunten. Hiermee zorgen wij voor aantrekkelijke (snelle en betrouwbare) ov-verbindingen tussen wijken op grotere afstand van het centrumgebied met het centrumgebied. Deze verbindingen komen dus ook de ontsluiting van centraler gelegen wijken ten goede.
49	RAR, deel II	Woongebieden	Toevoegen: **1.** na Weesp: tot 2030 **2.** aan het eind: De concessieverlener maakt op korte termijn afspraken met de concessieverlener Gooi en Vechtstreek dat ook voor 2030 de nieuwbouwwijk in Weesp conform deze eisen wordt ontsloten. **3.** De concessieverlener maakt tijdig afspraken hoe Weesp als onder- deel van de concessie Amsterdam bediend gaat worden.	Weesperspluis is nu al in aanbouw en omvat duizenden woningen. Die dienen nu al adequaat ontsloten te worden. Na 2030 is Weesp bovendien onderdeel van de concessie.	Bij de start van de concessie is Weesp geen onderdeel van deze concessie. De overgang van Weesp naar de concessie Amsterdam in 2023 is onderdeel van het ontwikkeplan 2028-2031. De Vervoerregio is voornemens om ruim voor de toevoeging van Weesp aan het concessiegebied in 2030 nadere afspraken over de ontsluiting van dit stadsdeel met de concessieverlener Provincie Noord Holland en

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
					het stadsdeel te maken.
50	RAR, deel II	Woongebie- den	Toevoegen aan het eind: Mits de bestaande HOV- verbinding voldoet aan de eisen van dit PvE.	Of het is overbodig, want alle HOV van de concessiehouder moet voldoen aan de eisen. Of gedoeld wordt op lijnen van andere vervoerders. Die vallen niet onder deze concessie, dus is er geen eis om aan dit PvE te voldoen. Dat zou wel moeten als het om vervoer juist binnen deze concessie gaat.	Een door de concessiehouder geexploiteerde HOV-lijn voldoet per definitie aan de eisen aan HOV-lijnen in dit PvE. Indien een andere concessiehouder een te gedogen lijn exploiteert conform de eisen van een HOV lijn dan mag de concessiehouder deze verbinding betrekken bij het voldoen aan de ontsluitings- en verbindingseisen. Als dit niet het geval is, dient de concessiehouder zelf het geëiste bedieningsniveau te bieden.
51	RAR, deel II	Centrumgebied	1. Schrappen in 1e alinea: Veel treinreizigers lopen via CS .... gestimuleerd worden.	De reiziger moet een OV- aanbod krijgen passend bij de vervoerbehoefte. Die is evident ook op het centrum gericht. Het aantal treinpassagiers op CS zal enorm toenomen volgens het tracébesluit voor CS. Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele concessieperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC- Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Dat laat onverlet dat ook grote aantallen reizigers van de ande- re grote stations gebruik zullen maken en ook daar met bus, tram en metro bediend moeten worden. De concessiehouder moet een OV-aanbod doen passen bij de behoeften van de reizigers en niet gedwongen worden lijnen in het centrum om te leiden, reizigers gedwongen over te laten stappen of lijnen in het centrum niet meer te bedienen. Inclusiviteit strekt zich ook uit tot overstappen en loopafstan- den. Het ontwikkelplan is bij uitstek het vehikel om de beste ont- sluiting van het centrum en CS te regelen en ook in te spelen op nieuwe verplaatsingsbehoef- ten. De vraag is ook waarom de VRA zich nu als wegbeheerder gaat gedragen en elders, bijvoor- beeld bij doorstroming OV of aanleg van OV in nieuwbouw- wijken zich zelf niet als initia- tiefnemer afficheert. Veel fiets- verkeer in het centrum is ook doorgaand. Vanuit STOMP zou dat dan ook omgeleid moeten worden ten faveure van de voetganger. Ook is ruimtege- brek relatief: OV is de zuinigste ruimtegebruiker en door het slechts om de paar minuten rijden van voertuigen en het beperkt aantal routes is een OV-tracé het best oversteekbaar, in tegenstelling tot straten met een permanente stroom aan fietsers en auto's.	Zie reactie 44.
			In 2ealinea: 'De conces siehouder stelt daarom functionele eisen aan de ontsluiting van het cen trumgebied met als doel om het reizen door het centrum met een be stemming elders te be perken' vervangen door: 'De concessieverlener stelt functionele eisen aan het netwerk van de concessiehouder om de grote knooppunten zo goed mogelijk direct te bedienen met HOV en verbindende lijnen om de reizigers te faciliteren om meer van de dichtst bijzijnde knoop gebruik te kunnen maken.		Wij nemen dit voorstel niet over. Het gaat in deze tekst over de ontsluiting van het centrumgebied en niet van knooppunten. Daarom ligt de focus in de tekst op het beperken van de aantallen reizigers die een bestemming elders hebben, en daarmee dus niet via het Centraal Station/centrumgebied hoeven te reizen. Wat betreft het bedienen van knooppunten en reizigers te stimuleren de nabijgelegen knooppunten te gebruiken zijn wij het eens met de strekking van uw advies.
			3. In 2e alinea 'Waar alleen ontsluitende lijnen zijn toegestaan' wijzigen in: ' Waar vooral aan ontslui tende lijnen gedacht wordt'.		Wij hebben de betreffende tekst naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 aangepast en in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
			4. In 2e alinea toevoegen aan verbindende corri dors: Leidsestraat, Ro kin-Damrak Waterlooplein-Plantage Middenlaan, 1e Constantijn Huygensstraat – Van Baerlestraat - Ceintuur baan		Zie reactie op punt 3 hiervoor.
			5. In 2e alinea toevoegen achter Haarlemmerhout tuinen: ''(bus en mogelijk tram)'		Wij nemen dit voorstel niet over. De tekst in dit PvE gaat uit van de beschikbare infrastructuur bij start van de Concessie. In het geval van een uitbreiding van de (tram-)infastructuur worden buiten het PvE om afspraken over de exploitatie van de betreffende infrastructuur gemaakt.
52	RAR, deel II	Centrumgebied	1. Optie 1 (Voorkeur): Schrappen aanpak en indeling van afzonderlijke centrumgebieden en vervangen door de in het PvE gehanteerde methodiek van invloedsg bieden van haltes en het goed bedienen van win- kelcentra, werkgebieden en uitgaangscentra, zoals ook in de rest van de stad.	Indeling sluit niet aan op verplaatsingsbehoefte reizigers en is een vrijbrief om veel lijnen niet meer in het centrum te laten rijden, terwijl de Van Baer-lestraat en Ceintuurbaan die op deze kaart als centrum zijn ingetekend niet meer als verplichte tramroute zijn opgenomen. Gedwongen overstap leidt ook tot reizigersverlies. Bovendien de vraag waarom deze aanpak met indeling voor het centrum zinvol en wenselijk is. Volgens dezelfde methodiek kunnen heel Osdorp en Slotervaart tot centrumgebieden rond Osdorpplein worden verklaard met gedwongen overstappen vanuit HOV (bijvoorbeeld Lelylaan) of de suggestie om vanaf de rand dan maar te gaan lo- pen. Hetzelfde geldt voor Bijlmer-Arena en Zuidoost en Buikslotermeerplein en een groot deel van Amsterdam Noord. Dat zou daar absurd worden gevon- den, maar ook daar vindt veel verdichting plaats en steeds intensiever ruimtegebrek, dus centrumdrukte. Waarom deze uitzonderingspositie voor het centrum, waar juist de concur-rentiepositie van het OV nu nog heel sterk is en waaraan geen afbreuk moet worden gedaan vanuit de ambities van het PvE. GVB gaf in Vervoerplan 2024 deel II aan dat het tijdelijk inkorten van lijn 24 tot Weteringcircuit (en Frederiksplein) duizenden reizigers dupeert en tot minder reizigers zal leiden. Reden te meer om dit soort noodmaatregelen bij aanvang van de concessie terug te draaien in plaats van tot	Wij nemen dit voorstel voor wat betreft punten 1-4 niet over. De eisen aan de verbindingen met het centrumgebied zijn bovenop de eisen aan woon-, werk en winkelgebieden. De wijken in het centrumgebied zijn (grotendeels) ook woon-, werk en winkelgebieden. De eisen aan woon-, werk- en winkelgebieden zijn daarom ook van toepassing op de betreffende wijken in het centrumgebied.
			2. Optie 2: In 3e alinea en tevens kaart 3 in bijlage 2: 5 centrumgebieden ver- vangen door 9 centrumgebieden. (Zie punt 4)		
			3. Bereikgebieden: 2 vervangen door 4.		

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
			4. Gebiedsindeling aanpassen: gebieden ten zuiden van de binnenring als aparte gebieden (rond 1e Constantijn Huygensstraat, Museumplein kwartier, Pijp ten westen van Ferd. Bolstraat, Pijp ten oosten van de Ferd. Bolstraat.	doel van het beleid te maken.	
			5. 'Vanaf de Binnenring bestaat de mogelijkheid om via de verbindende corridors in het centrumgebied' vervangen door: 'De corridors bieden de gelegenheid om lijnen het centrum in te voeren, naast de mogelijkheid om voor andere reizigers doorgaande verbindingen via de Binnenring aan te bieden, met goede overstapmogelijkheden van de lijnen op knooppunthaltes.		Wij hebben de tekst voor wat betreft punten 5-6 deels aangepast om het beleid duidelijker te maken.
			6. 'op deze locaties overstappen op ontsluitende lijnen' vervangen door: 'kunnen daarnaast ook gebruik maken van ontsluitende lijnen vanuit de woonwijken en met een goede overstap op andere lijnen naar het centrum, die tezamen..'.		
			7. Tramhaltes dienen dicht bij winkelconcentraties en uitgaansgebieden te worden gesitueerd en bediend door doorgaan- de lijnen, zoals de Munt bij de ingang van de Kalverstraat.		De verantwoordelijkheid voor het aanleggen van haltes ligt bij de wegbeheerder. Indien de concessiehouder voorstellen heeft voor een aangepaste halteligging kan de concessiehouder deze op de ontwikkeltafel met de concessieverlener en de wegbeheerder bespreken.
53	RAR, deel II	Centrumgebied	Artikel 1, bij bullets een extra bullet toevoegen: Waarbij voldaan dient te worden aan de feitelijke loopafstanden van maximaal 400 meter tot haltes en bij overstappunten.		In dit lid staat de ontsluiting van het centrumgebied centraal. Om een gebied te kunnen ontsluiten hanteren wij algemene normen voor haltecirkels. Die zijn hier eveneens van toepassing en hoeven ons inziens daarom niet apart benoemd te worden.
54	RAR, deel II	Centrumgebied	1. Artikel 2: schrappen. 2. Artikel 3: schrappen. 3. Artikel 4: schrappen. 4. Artikel 5: schrappen.	De reiziger vraagt hier niet om en de concessiehouder moet de vrijheid hebben om in de ontwikkelplannen een goed aanbod aan OV te doen. Wat op dat moment goed is kan dan aan de ontwikkeltafels e.d. besproken worden en dient niet per decreet vooraf opgelegd te worden. De indeling is volstrekt willekeurig: waarom vanuit Geuzenveld en Osdorp wel HOV en verbindende lijnen tot in het centrum via de Rozengracht en niet vanuit Amsterdam Slotervaart en Zuid via de Leidsestraat en vanuit Oost en Diemen via Plantage Middenlaan. En zijn de huidige lijnen 4 en 24 niet gewoon verbindende lijnen die grote dichtbevolkte woonwijken met elkaar en met het centrum verbinden. Een HOV-lijn moet als niet-HOV door kunnen rijden in het centrum als dat in het belang is van de reiziger. Idem voor verbindende lijnen. Waarom zou lijn 2 niet van buiten de ring vanuit Nieuw-Sloten door de Leidsestraat mogen rijden. Dit is 1 van de drukste tramroutes, zodanig dat lijn 2 het vervoer niet eens aankan in en rond het centrum en versterking behoeft. De concessiehouder kan in het ontwikkelplan altijd alternatieve lijnen voorstellen.	Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
55	RAR, deel II	Winkelgebieden	Artikel 10 lid 1: Schrappen derde bullet.	Dit is geen ontsluiting met OV als de reiziger 2 x 800 meter mag lopen en dat ook nog eens met een boodschappentas. Dit is een aansporing om met de auto te gaan winkelen of naar een verder weggelegen winkelcentrum te reizen dat wel ontsloten is met OV. En waarom is de loopafstand van 800 meter van huis nu ineens acceptabel, als elders 400 meter wordt geëist.	Wij nemen dit voorstel niet over. De eis van maximaal 800 meter afstand van deur tot winkelgebied (exclusief ov) is gebaseerd op de combinatie van twee maximale afstanden van 400 meter, zoals toegestaan op alle haltes. Als een kortere afstand geëist wordt, zou dit betekenen dat voor deze verbinding kortere afstanden van adres tot halte dan 400 meter gelden. Tevens geldt - net zoals voor alle overige hemelsbrede afstanden - dat de loopafstanden in de praktijk veelal korter zijn dan geëist. Het doel van de eisen in dit PvE is om een minimumniveau voor alle wijken in het concessiegebied vast te stellen.
56	RAR, deel II	Winkelgebieden	Artikel 10 lid 2: schrappen.		Zie reactie 52.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
57	RAR, deel II	Ontbreekt	Toevoegen nieuwe paragraaf na 2.3.6. over Onderwijsin-stellingen met een kaart van de belangrijkste onderwijslocaties.	Amsterdam is bij uitstek een onderwijsstad met een sterk stedelijk, regionaal en landelijk invloedsgebied. Van het hoger onderwijs komt 50% van de studenten van buiten de stad, voornamelijk met OV. Specialisatie van vervolgonderwijs maakt de kans steeds groter dan de onderwijsinstelling ver-der van huis ligt. Onderwijsvolgenden vormen één van de grootste groepen OV- gebruikers. Dit vereist een apar-te paragraaf in het PvE, eisen voor bediening en loopafstanden	Dit PvE stelt functionele eisen aan de opbouw van het netwerk. Daarbij is ervoor gekozen om de focus te leggen op de bewoners van Amsterdam. Op basis hiervan worden hoge eisen aan de ontsluiting van het hele concessiegebied en verbindingen van knooppunten naar alle wijken gesteld. Wij zien op basis van deze eisen ook de ontsluiting van onderwijsinstellingen voldoende gedekt.
58	RAR, deel II	P&R terreinen	Nieuwe tekst na de 1e alinea: Verschillende van de huidige P&R terreinen liggen feitelijk te dicht in de stad om be- zoekers van buiten de stad te laten overstappen op OV zonder extra autodruk in de stad te veroorzaken. Met de ontwikkeling van grote wo- ningbouwlocaties is de kans groot dat een aantal huidige P&R terreinen niet gehand- haafd kunnen blijven. Zo liggen locaties als Zeeburg en Sloterdijk in grote nieuw- bouwwijken, met de kans dat deze moeten verdwij- nen. De P&R in Noord staat onder druk door uitbreiding van het stadsdeelcentrum. De concessieverlener zal in overleg met de concessie- houder en de gemeenten voorstellen doen voor nieu- we P&R terreinen, bij voor- keur verder naar de rand van of buiten de stad. Bijvoor- beeld bij de kruising van de Uithoorntramlijn en de provinciale weg N201.	De huidige P&R-indeling is niet toekomstbestending. Het is noodzakelijk dat de VRA een nieuw concept van P&R ontwikkelt op stadsgewestelijke en regionale schaal met bovendien een uniforme indeling van gebruik en toepassen van tarieven in combinatie met OV. Bestaande locaties als Olympisch Stadion zijn meestal vol en dus niet toereikend of ze liggen te ver in de stad. Op de kaart ontbreekt kaart de P&R locatie Muiden, net buiten Weesp.	Het PvE verwijst naar een door de gemeente Amsterdam te actualiseren lijst met P&R-locaties. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat de locaties aangepast worden op basis van het parkeerbeleid van de gemeente. Via de ontwikkeltafels kan de strategie omtrent P&R-locaties verder worden ontwikkeld en de lijst op de website worden aangepast. Verder geldt dat de eisen in dit PvE alleen van toepassing zijn voor P&R-locaties in het concessiegebied.
59	RAR, deel II	P&R	1. Artikel 12 lid 1, toevoe- gen in eerste regel na 'ontsluit': vooralsnog. 2. Toevoegen nieuw lid 4: De concessieverlener zal in overleg met de con- cessiehouder en ge- meenten een nieuwe in- deling van P&R terreinen ontwikkelen, bij voor- keur aan de rand van of buiten Amsterdam en nadere afspraken maken over de bediening daarvan.	Zie vorige opmerking: de huidige indeling van P&R is niet toekomstvast, dus is het niet logisch de concessiehouder vast te pinnen op bediening daarvan gedurende de gehele concessieduur. Het is eerder zinvol om een nieuwe indeling op te stellen.	Zie reactie 58.
60	RAR, deel II	A- knooppunten	Schrappen laatste zin: 'Dit draagt bij aan de ontlasting van het centrumgebied en het centraal station'.	Feitelijk onjuist. Het tracébesluit voor de verbouwing van CS is gebaseerd op een forse groei van het aantal treinreizigers van 200.000 naar 275.000. Ook zullen de internationale treinen tot tenminste 2037 (dus gedurende de gehele conces- siesperiode) eindigen op CS, m.u.v. de IC-Brussel die als enige via Zuid gaat rijden. Dat laat onverlet dat de andere knopen ook fors groeien en dat het nodig is om die te faciliteren, maar het vangt een deel van de groei op, het ontlast CS niet.	Zie reactie 44.
61	RAR, deel II	A- knooppunten	Schrappen Artikel 13 lid 3.	De reiziger is sterk gebaat bij het vervlochten metronet. Dit is wederom een poging tot ontvlechten. Dit is bovendien in strijd met de eerder genoemde criteria, waar over 1 overstap van HOV gesproken wordt, om- dat zo 2 overstappen worden geïntroduceerd. Dat kan betekenen dat reizigers eerst met een bus of tram naar HOV moeten reizen, daar overstappen, dan weer overstappen binnen het HOV en dan nogmaals overstappen om op de bestemming te komen. Dit is geen bijdrage aan beter OV en de ambities in het PvE	Zie reactie 26 op tabblad RAR deel I. Er blijkt verder een misverstand te zijn over de eisen in dit PvE. Een overstap tussen twee HOV-lijnen telt ook mee bij de eisen aan verbindingen met knooppunten en het centrumgebied.
62	RAR, deel II	A-knooppunten	Schrappen artikel 13 lid 4.	Dit is een poging om lijn 51 op te heffen. Want 11 minuten is de reistijd met lijn 52. Volstrekt overbodig artikel, want lijn 52 zal niet worden opgeheven en niemand zal voor lijn 52 een langere rijtijd bepleiten.	Dat is onjuist. De eis heeft geen betrekking op alle verbindingen die worden geboden tussen het Centraal Station en Station Zuid. Er moet minimaal een verbinding worden geboden die voldoet aan deze eis.
63	RAR, deel II	A-knooppunten	Schrappen artikel 13 lid 5.	Zie eerder commentaar op indeling centrum en ongelijke behandeling van centrum t.o.v. grote stadsdeelcentra.	Zie reactie 16 in RAR deel I
64	RAR, deel II	B-knooppunten	Artikel 14 lid 2: schrappen niet zijnde Centraal Station.	CS is het belangrijkste A- knooppunt. De verbouwing van station Zuid is pas in 2037 ge- reed, na de concessieperiode. Niet juist om CS uit te sluiten.	Zie reactie 44.
65	RAR, deel II	C-knooppunten	Schrappen eind 1e alina: 'om op die manier bij te dragen aan het ontlasten van het centrumgebied.	Het centrumgebied wordt niet stiller, dus moet wel bediend blijven. Tegelijk is de inzet op de nieuwe stadsdeelcentra.	Zie reacties 38, 51, 54.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
66	RAR, deel II	C-knooppunten	Tabel 15, lid 1: 1. Toevoegen na knooppunt: 'tenminste' 2. vervangen 'met een hemelsbrede afstand van 800 meter naar ' door 'direct bij'.	Dat is geen ontsluiting. Het is pas een ontsluiting als je direct bij het knooppunt stopt. Bovendien mag verwacht worden dat dit soort knooppunten voor veel reizigers ook direct met niet-HOV-lijnen worden ontsloten.	Wij nemen dit voorstel niet over. Met dit lid wordt de ontwikkeling van locale knooppunten in groeiende stadsdeelcentra gestimuleerd. Mede vanwege de ruimtelijke inrichting is daarbij gekozen om de concessiehouder de vrijheid te geven om een geschikte locatie voor een knooppunt te kiezen die tijdens de looptijd van de concessie verder ontwikkeld kan worden en groeipotentie heeft. Indien de betreffende locaties als winkelgebieden ontsloten moeten worden, geldt dat de haltes op maximaal 400 meter afstand van een winkelgebied moeten zijn gelegen in het geval van een ontsluiting met een Verbindende of Ontsluitende lijn.
67	RAR, deel II	D-knooppunten	1. Artikel 16, lid 1: toevoegen: station Weesp. 2. Artikel 16 lid 2: toevoegen: voor 2030 draagt de de concessieverlener er zorg voor dat het station met busdiensten bediend wordt, al dan niet in overleg met provincie NH voor de concessie Gooi en Vechtstreek.	Station Weesp ligt in Amsterdam en is een knooppunt. Vanaf 2030 ligt het in de concessie. Voor die tijd dient de concessieverlener er zorg voor te dragen dat het station met busdiensten bediend wordt, al dan niet in overleg met provincie voor de concessie Gooi en Vechtstreek.	Station Weesp is nog niet onderdeel van het concessiegebied. Zoals aangegeven in de reactie 49 worden hierover nog nadere afspraken gemaakt.
68	RAR, deel II	Verplichte infrastructuur	Toevoegen aan kaart 7 in bijlage 2: • Tram: Rokin - Rem- brandtplein – Waterlooplein - Alexanderplein Ferdinand Bolstraat – Vijzelgracht - Vijzelsraat – Munt • Bij busroute via Lairessestraat – Cornelis Krusemanstraat toevoegen: bus of tram • Bus: A. Modder- manstraat – Ruys de Beerenbouckstraat, • Bus: Johan Huizingalaan – R. Fruinlaan – Postjesweg • Bus: Eilandenboulevard • Bus en/of tram: Hoofdweg • Bus: Haarlemmerhouttuinen, toevoegen: en/of tram • Bus: Noorderpark – J. Van Hasseltweg tot Oostveer. • Bus: Schellingwouderbrug – station Noord. • Toevoegen: bus en/of tram in de Staatsliedenbuurt.	De verwijzing naar de huidige tramlijnen is topografisch en niet bedoeld als eis dat per se de huidige lijnen daar moeten blijven rijden. Dat is een zaak voor het ontwikkelplan. structuur ten westen van station Bijlmer-Arena, waar GVB nu niet rijdt. Als bedoeld wordt om de nieuwbouw in Amstel III te ontsluiten, dan dient dit toegevoegd te worden.	Wij nemen de voorstellen niet over. Zie hiervoor de reactie 14 in RAR deel I.
69	RAR, deel II	Uitlopers	1. Artikel 18, lid 1, 1e en 2e bullet: schrappen: 'en volgens de productfor- mule R-Net'.	R-Net is niet gedefinieerd en gespecificeerd in deze concessie. De frequenties van lijn 25 vanaf zomer 2024 en lijn 396 wijken nu al af van de R- Netlijnen in AML, met goedkeuring van de VRA. De betekenis van R-Net is er niet voor deze lijnen en eerder verwarrend voor de reiziger.	Binnen de Vervoerregio hanteren wij het principe dat HOV-lijnen voldoen aan de R-net productformule. Door de aanscherping van de eisen aan HOV-lijnen (zo ook voor lijn 25 en 369) in dit PvE past de kwaliteit bij de richtlijnen vanuit R-net.
			2. Artikel 18 lid 4; toevoegen na Weesp: '-station, met haltes in of zo dicht mogelijk bij de wijk Weespersluis.'	Vreemde eis dat die bus naar Weesp nu al moet komen als Weesp geen knooppunt is, tot 2030 buiten de concessie valt en juist de bediening van de grote wijk Weespersluit niet is opgenomen als eis.	Deze buslijn is onderdeel van het Mobiliteitsplan Oostflank. Hierin hebben de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio en GVB concrete afspraken gemaakt over de ov-ontsluiting van IJburg en Zeeburgereiland. Met deze eis leggen wij deze afspraken vast. De precieze route van de lijn wordt opgenomen in een nieuwe bijlage met grensoverschrijdende verbindingen.
70	RAR, deel II	Ontheffing van bedienings- en ontsluitingseisen	Artikel 19 lid 1: toevoegen aan 1e bullet: en mits de concessiehouder kan aantonen dat een aparte ontsluitende lijn geen vervoer-waarde kan bieden	Voorkomen moet worden dat eerst lijnen gestrekt gaan worden en dan woon- of werkgebieden niet goed bedienen en dit dan vervolgens als excuus wordt opgevoerd om helemaal geen bediening meer aan te bieden. Juist de eis dat buitenwijken en nieuwbouwwijken, waaronder Noord, Nieuw-West en Zuidoost meer bediend moeten worden heeft tot consequenties dat het om lijnen gaat die veelal aan het eind van hun route niet meer zo druk zijn. Dit artikel is een te gemakkelijke uitweg om de ambities van het PvE te ontkrachten.	Artikel 19, lid 1 heeft tot doel om te voorkomen dat de concessiehouder een parallel aanbod naast het (te gedogen) aanbod van een andere concessiehouder moet aanbieden. In dat geval is er sprake voor een grond tot ontheffing, dit is in dit artikel geregeld.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
71	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennetwerk	Tabel 1, kwaliteitskenmerk verbindende lijn: schrappen 'buiten A10'.	Heel Amsterdam Noord en Havenstad ligt binnen de A10, terwijl bewoners van stadsdelen buiten de A10 juist ook de stadsdelen binnen de A10 willen bezoeken. Dan is het inconsequent om aan belangrijke delen van de route of zelfs de gehele route dit kenmerk te onthouden	De tabel fungeert als raamwerk voor de indeling van lijnen in lijntypes. Zoals aangegeven in het PvE zijn deze indicatoren structurerend en niet noodzakelijk bindend. Verder kunnen wij de redenatie in de toelichtende tekst niet volgen: Verbindende lijnen die buitenwijken met het centrumgebied verbinden, bieden noodzakelijkerwijs ook verbindingen tussen wijken buiten de A10 en wijken binnen de A10. Om dit te verduidelijken, passen wij de tabel op dit punt aan.
72	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennetwerk	Tabel 1, andere verbindingen in het OV-netwerk en ver- bindende lijnen: toevoegen tussen 'stadsdelen' en 'buiten': 'binnen en'	Een heel groot deel van de stad ligt binnen de A10 ook daar is behoefte aan verbindende lijnen en ook daar vindt veel inbreiding plaats.	Zie reactie 71.
73	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennetwerk	Toevoegen na 1e alinea: 'Daarbij kunnen delen van een route van een HOV-lijn het karakter van een verbindende lijn hebben en kunnen delen van een verbindende lijn het karakter van een ontsluitende lijn krijgen als dit voor de reiziger tot een betere bediening van een bepaald gebied leidt.	Het PvE geeft dit zelf al aan voor het Centrum waar het om HOV- lijnen van elders gaat. Het kan ook bij uitlopers in buitenwijken gehanteerd worden om een verbindende lijn nog een stuk als ontsluitende lijn door te laten rijden als dit ontsluiting voor de reiziger ten goede komt, zonder de noodzaak een additionele ontsluitende lijn te hoeven inleggen.	Wij nemen dit voorstel niet over. Het doel met de indeling in lijntypes is juist om een snelle en betrouwbare verbinding over de hele lijn te bieden. Wanneer wij hiervan afwijken kan het gewenste ambitieniveau van aantrekkelijke en hoogfrequente HOV- en Verbindende lijnen niet gerealiseerd worden. Met deze indeling zorgen wij ervoor dat er een kwaliteitsimpuls op alle lijnen plaatsvindt.
74	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennet	1. Artikel 20 lid 1: 6:30 vervangen door 6:00 2. Schrappen lid 5.	Veel mensen, juist die op OV zijn aangewezen moeten vroeger van huis naar hun werk. Gemist wordt een optie om enkele daglijnen, bijvoorbeeld in het weekend, juist later door te laten rijden. Het begrip parallel is niet gedefinieerd en kan tot enorme grofmazigheid van het netwerk leiden. Bovendien kan een corridor soms ontlast worden en is de reiziger beter bediend als er elders een corridor beschikbaar is. De concessiehouder moet niet gedwongen worden om hier naar te streven. Als er voor een goede bediening van de reiziger en exploitatiekosten hier en daar gebundeld kan worden blijft dat nog steeds mogelijk, maar hoort dan in een ontwikkelplan thuis, niet als concessieeis.	Wij nemen dit voorstel niet over. Zie reactie 20 in RAR deel I. De formulering van de eis geeft de concessiehouder de vrijheid om een goede afweging te maken tussen de uiteenlopende belangen van reizigers. Wij zijn het dan ook ermee eens dat de concrete uitwerking hiervan thuishoort in de ontwikkelplannen en hebben daarom geen nadere definitie opgenomen.
75	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennetwerk	Artikel 20, toevoegen een nieuw lid, na lid 6: 'De concessiehouder geeft in het ontwikkelplan aan welke nieuwbouwwijken wanneer ontsloten gaan worden door het OV, tevens doet de concessiehouder in het ontwikkelplan voorstellen voor betere doorstroming van het OV met een prioriteitsstelling.	De ambities van het PvE gaan ook van veel andere zaken uit, die juist in dit artikel thuis ho-ren. Zoals het tijdig ontsluiten van nieuwbouwwijken. Aangezien de concessieverlener niet zelf voorstellen doet in het PvE voor verbetering van de door-stroming van het OV, terwijl dit van groot belang is voor de reiziger en de exploitatie, moet de concessiehouder gevraagd worden om voorstellen te doen.	Zoals aangegeven in onze reactie 21 in RAR deel I passen wij het PvE erop aan dat de concessiehouder in het ontwikkelplan een overzicht van nieuwbouwgebieden opneemt. Wij nemen verder een inspanningsverplichting voor GVB in het PvE op om tijdens de concessie en op de ontwikkeltafels voor verbeteringen van de doorstroming te zorgen. Dit wordt een vast onderdeel van de ontwikkeltafels.
76	RAR, deel II	Opbouw van het lijnennetwerk	Artikel 20, toevoegen aan lid 8:De concessieverlener zet zich in dat gemeenten in de VRA hier aan meewerken en neemt dit ook op als criteri- um bij het mogelijk verlenen van subsidies aan gemeen- ten bij infrastructuurprojecten.	De eis voor betere doorstroming voor het OV dient veel nadrukkelijker opgenomen te worden in subsidievoorwaarden van de VRA. De VRA is een gemeenschappelijke regeling van gemeenten, dus de VRA kan ook de deelnemende gemeenten hierop aanspreken.	Wij nemen dit voorstel niet over. Dit hoort niet thuis in een PvE waar de afspraken tussen concessieverlener en de concessiehouder worden vastgelegd. Wij zijn het verder eens met de strekking van dit voorstel. Dit wordt nader uitgewerkt op de ontwikkeltafels waar ook de concessiegemeente (als wegbeheerder) deelneemt.
77	RAR, deel II	Ontsluitende lijnen	Toevoegen aan 'niet gestuurd op frequenties' na niet: 'primair'.	Uiteraard zijn frequenties ook essentieel en mag deze groep reizigers, die overigens wel eens heel groot kan zijn, niet achter- gesteld worden door heel lage frequenties. Temeer daar het PvE bij deze lijnen nogal eens uitgaat van noodzakelijke over-stappen. Dan zijn frequenties des te belangrijker, om lange reistijden te vermijden. Boven- dien kan de indeling in de prak- tijk er toe leiden dat er veel ontsluitende lijnen zij, met wei- nig HOV en onduidelijkheid wanneer een lijn verbindend is.	Toevoegen aan 'niet gestuurd op frequenties' na 'niet": 'primair'.
78	RAR, deel II	Verbindende lijnen	Schrappen: artikel 22, lid 2-b	De concessieverlener legt op voorhand eisen op waar de reiziger niet om gevraagd heeft en die de concessiehouder beperken in het opstellen van een ontwikkelplan. Dit leidt tot niet goed bedienen van bepaalde gebieden en gedwongen overstap, niet omdat dit logisch is vanuit de vervoerbehoeften, maar alleen omdat de concessieverlener dit eist. En als er vanuit vervoerbehoeften aanpassingen nodig zijn, dan kan dit bij de ontwikkelplannen besproken worden.	Zie reacties 51, 52 en 54.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
79	RAR, deel II	HOV-lijnen	Artikel 23, lid 3 toevoegen: • Uithoorn – station Zuid - centrum • Geuzenveld – Amster- dam Centrum • Osdorp – Amsterdam Centrum En in lid 4: 6:30 wijzigen in 6:00 En toevoegen lid 5: Verbindende en ontsluitende lijnen die geacht worden aan te sluiten op HOV-lijnen die- nen in het zelfde tijdvenster bediend te worden.	Het pakket van HOV is minimaal. Veel stadsdelen worden er niet door bediend. Wat is dan de ruggengraat van het OV, als elders in het PvE herhaaldelijk wordt gesteld dat de reizigers zoveel mogelijk voor hun rit of delen daarvan van HOV-lijn gebruik moeten maken. De vraag is ook hoe de concessieverlener hiermee omgaat, aangezien de recent vastgestelde bediening van tramlijn 25 naar Uithoorn, die hier opgevoerd wordt als HOV, niet aan de HOV-eisen voldoet wat betreft de frequenties en deze lijn wordt ingeperkt tot station Zuid en niet mag doorrijden naar het Leidseplein (de Binnenring). Des te opvallender dat een aan- tal HOV-corridors binnen dit concessiegebied bestaat van buslijnen gereden vanuit andere concessies, die wel doorrijden tot Leidseplein en Elandsgracht en binnen Amsterdam Noord en daar ook stadsvervoer verrichten, terwijl deze concessie zich tot deze minimale opsomming beperkt.	Wij nemen de voorstellen niet over. Anders dan in het huidige PvE is het uitgangspunt van dit PvE om de categorie HOV alleen daar toe te staan waar lijnen aan zeer hoge standaards voldoen. Dat is immers de voorwaarde om 800-meter-haltecirkels toe te staan. In het PvE is verder de ambitie uitgesproken om tijdens de looptijd van de Concessie meer corridors en lijnen op te waarderen tot HOV-niveau. Dat kan bij start van de Concessie echter nog niet gerealiseerd worden. Wat betreft de detailopmerkingen: De eisen in dit PvE hebben als gevolg dat de concessiehouder op sommige lijnen (zoals lijn 25) meer moet bieden dan in de huidige afspraken is vastgelegd. Verder geldt voor de meeste eisen aan verbindingen dat alternatief voor HOV-Lijnen ook Verbindende Lijnen volstaan.
80	RAR, deel II	Nachtvervoer	Toevoegen na garanderen: ten behoeve van forensen dient dagelijks nachtvervoer te worden aangeboden kort na het vertrek van de laatste daglijnen en ’s ochtends- vroeg voorafgaand aan het in dienst komen van de dag- lijnen.	Het PvE is inconsistent. Het stelt op zich terecht dat het nachtvervoer ook een rol speelt voor forensen. Beter kan over woonwerkverkeer gesproken worden. Dan moet er de hele week een aanbod zijn. Dat zullen wellicht late of vroege ritten zijn en doordeweeks niet gedurende de hele nacht. Daarom moet de optie van het langer laten doorrijden van daglijnen nadrukkelijk als optie in beeld zijn, naar tijd en plaats. Ook dienen bij knooppunten alle relevante lijnen langer door te rijden, niet alleen HOV, vanwege aansluitingen	Wij nemen dit voorstel niet over. Het PvE stelt eisen aan het minimale door de concessiehouder te bieden niveau. Er bestaat de wens bij concessieverlener en concessiehouder om tot een nieuw - en uitgebreider - nachtnet te komen. Het is daarom ook expliciet opgenomen in fase 2 van de Concessie. Dit kan echter bij start van de concessie nog niet gerealiseerd worden. Op de ontwikkeltafels wordt het toekomstige nachtnet nader vorm gegeven.
81	RAR, deel II	Nachtvervoer	Toevoegen aan artikel 26, na lid 1: 1. een nieuw artikel: Vanwege het belang van nachtvervoer in het woon-werkverkeer dient er elke dag een aanbod te zijn in de vroege en late nacht. Dit mag ook geboden worden door ritten van daglijnen buiten de gangbare uren voor deze lijnen. 2. Een nieuw artikel: De vertrektijden van nachtlijnen bij stations dient zoveel mogelijk afgestemd te zijn op de aankomsttijden van de treindiensten. 3. De aankomst- en vertrektijden bij knooppunten met het regionaal busvervoer, dat overdag aansluiting biedt op de metro, dient ook in de nacht afgestemd te zijn op aankomst- en vertrektijden van deze regionale nachtlijnen. De concessiehouder is verplicht om dit af te stemmen met de desbetreffende OV-bedrijven. 4. Waar meerdere nachtlijnen binnen de concessie bepaalde knooppunten aandoen zorgt de concessiehouder voor gegarandeerde aansluitingen.	Voor woon-werkverkeer moet er een dagelijks aanbod zijn. Vanwege de relatie op knooppunten met trein en regionale bussen is ook onderlinge afstemming met de vertrek- en aankomsttijden noodzakelijk.	Wat betreft punt 1 zie reactie 80. Wat betreft punten 2-4 nemen wij de voorstellen niet over omdat vergelijkbare eisen gesteld zijn in artikelen 33, 34 en 108 van het PvE.
82	RAR, deel II		1. Artikel 43, toevoegen nieuw lid 1-e: De concessiehouder zorgt op haltes voor duidelijke verwijzing naar andere haltes ingeval van overstapsituaties, met vermelding van het lijnnummer, bestemming en mogelijk belangrijke attractiepunten aan de route en de locatie(s) van de halte(s) van de andere lijn(en). 2. Op haltes en stations voorzien van liften draagt de concessiehouder zorg voor het goed functioneren van deze liften en het terstond verhelpen van verstoringen	Het is soms lastig voor reizigers om uit te vinden waar de haltes van aansluitende lijnen zich bevinden. Tevens is bij grotere knooppunten wenselijk meer informatie te verstrekken als er meerdere haltes en locaties zijn van andere lijnen, alsmede om de belangrijkste bestemmingen aan te duiden. Bijvoorbeeld een bord bij de metro met Gein zegt niet dat de lijn naar Bijlmer- Arena gaat, of een bord met Isolatorweg maakt niet duidelijk dat een metrolijn een verbinding biedt naar station Lelylaan en Sloterdijk.	ad 1: dit artikellid gaat over de naamgeving van haltes. Artikel 66 gaat over informatie die op haltes moet worden getoond, waaronder overstapinformatie. ad 2: zie reactie 1
83	RAR, deel II	Samenwerking concessiehouder-infrabeheerder	Toevoegen aan eind pag. 76: De afspraken bevatten tevens garanties dat de reiziger de bestemming zo goed mogelijk kan bereiken, er desnoods vervangend vervoer wordt ingezet en wie zorgt draagt voor de kosten voor de reiziger. Tevens mag de reiziger niet opdraaien voor extra kosten van de rit als gevolg van omrijden.	In deze paragraaf ontbreekt het belang van de reiziger. Er moet vervoer in enigerlei vorm geboden worden. Tevens mag bij langdurige omleidingen de reiziger niet opdraaien voor de extra ritkosten als gevolg van de langere afstanden. De reiziger is vaak toch al de dupe van langere reistijden bij omleidingen.	paragraaf 5.3 gaat over de afspraken die de concessiehouder met de infrabeheerder moet maken bij werkzaamheden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
84	RAR, deel II	Samenwerking concessiehouder-wegbeheerder.	Artikel 46, toevoegen nieuw lid na lid 8: De afspraken bevatten tevens garanties dat de reiziger de bestemming zo goed mogelijk kan bereiken, er desnoods vervangend vervoer wordt ingezet en wie zorgt draagt voor de kosten voor de reiziger. Tevens mag de reiziger niet opdraaien voor extra kosten van de rit als gevolg van omrijden.	Zie hiervoor.	paragraaf 5.3 gaat over de afspraken die de concessiehouder met de infrabeheerder moet maken bij werkzaamheden.
85	RAR, deel II	Strategische Activa	Toevoegen: een paragraaf en artikel over het beheer en onderhoud van de liften op metrostations en tramhaltes.	Dit is waarschijnlijk de plek waar de verantwoordelijkheden voor een aanpak van onderhoud van liften thuishoort. Mits duidelijk is dat de eis voor functionerende liften onderdeel is van de concessie.	zie reactie 1
86	RAR, deel II	Reisinformatie algemeen	1. Artikel 62, lid 2 toevoegen: en gesynchroniseerd tussen de voertuigen, halte-informatie en Apps en websites. 2. Toevoegen nieuw artikel: de concessiehouder zorgt in het bijzonder voor accurate en tijdige informatie op de displays op de perrons van de metro en haltes. 3. Toevoegen nieuw lid: De concessiehouder dient voor samenhangende ICT-systemen zorg te dragen en deze verder te ontwikkelingen, gericht op goede informatie voor de reizigers en be- trouwbaarheid van de dienstuitvoering. Tevens dient de IC-systeem voorzien te zijn van een calamiteitenplan. De concessieverlener zal hier nadere eisen aan stellen – SMART - om de gewenste resultaten te behalen.	De praktijk leert dat informatie op haltes regelmatig afwijkt van die in de voertuigen en op de Apps, waardoor de reiziger niet juist geïnformeerd is en in verwarring raakt. Waar er teveel losstaande IT- systemen bestaan is juist behoefte aan een ICT-systeem dat inspeelt op behoeften van de reizigers en de robuustheid van de dienstuitvoering, waaraan de concessieverlener duidelijk meetbare doelen koppelt.	De eis zoals beschreven in artikel 62 lid 2 zegt dit ook. Als we het toevoegen wordt de eis juist beperkter.
87	RAR, deel II	Algemeen verkrijgbare reisinformatie	Artikel 63, lid 1, punt i, toevoegen: Informatie en regels over of en wanneer het meenemen van een fiets in metro of tram is toegestaan, tegen welke kosten en hoe de betaling dient te geschieden.	De praktijk leert dat tijdens spitsuren vaak fietsen worden meegenomen of dat het aantal fietsen groter is dan toegestaan met ongemak en belemmering voor de reizigers en stiptheid van de dienstuitvoering.	Toevoegen in extra lid: informatie over het meenemen van fietsen en/of andere voertuigen (Stepjes, elektrische fietsen etc)
88	RAR, deel II	Reisinformatie op haltes en stations	Toevoegen in artikel 66, lid 1 na punt d 1. een nieuw punt: x) de aanwezigheid op perrons en knooppunten van borden die de loop-route naar de halte van een andere OV-lijn aan- geven met lijnnummer, eindbestemming en belangrijkste knooppunten. 2. Een nieuw punt: borden die de aanwezigheid en situering van de lift(en) aangeven op de desbetreffende metro- en tramperrons. 3. Lid 3 punt a toevoegen; waarbij echter wel de lijnnummers en bestemmingen van die andere lijnen dient te worden aangegeven.	Te vaak wordt deze verwijzing naar andere lijnen met een pictogram aangeduid, zonder specificatie van lijnen en bestemmingen. Liften zijn niet altijd direct in het zicht van de reiziger en behoeve betere aanduidingen. Bij diverse knooppunten, metrohaltes en de tramlijn naar Amstelveen en Uithoorn zijn overstapmogelijkheden op andere vervoerders. Die informatie dient dan duidelijk op de perrons van metro en haltes van de tram te worden aangegeven.	Bewegwijzering op haltes en stations is (in tegenstelling tot reisinformatie) geen taak van de Concessiehouder, die taak heeft de Vervoerregio ondergebracht in de AMRI-overeenkomst. Deze opmerkingen zullen worden doorgegeven aan degene die bij de Vervoerregio de AMRI-overeenkomst beheert.
89	RAR, deel II	Tarieven, reisproducten, proposities en bijzondere vervoerbewijzen	Toevoegen aan artikel 71 een nieuw lid na 1: De concessiehouder is gehouden door de VRA vereiste tarieven en tariefvormen voor de reiziger beschikbaar te maken via de OV pay en eventuele nieuwe betaalsystemen en mee te werken aan mogelijke voorstellen voor harmonisatie van tarieven en proposities binnen de VRA	Er is binnen de VRA een verscheidenheid aan flexregelingen en abonnementen, terwijl het OV zich steeds meer in stadsgewestelijk verband afspeelt met bovendien belangrijke corridors bediend door lijnen van het streekvervoer en NS. Meer harmonisatie is wenselijk, dat is de taak van de VRA en als concessieverlener en van de concessiehouder om hier aan mee te werken.	Op dit moment werkt de Vervoerregio samen met de concessiehouders in haar gebied aan de ontwikkeling van een nieuw tariefsysteem.
90	RAR, deel II		Toevoegen aan artikel 71 in lid 7 na metro's: en trams	Denkbaar is ook late ritten op bepaalde tramlijnen, bijvoorbeeld in het weekend.	Het voorstel voor de toeveging aan art 71. lid 7 " en trams" wordt overgenomen.
91	RAR, deel II	Algemene eisen aan Sociale veiligheid	Toevoegen aan artikel 89 een nieuw artikel na lid 2: Ook indien de verantwoordelijkheid voor liften en con- trole op vervoerbewijzen nog niet is opgenomen in het beleidskader draag de concessiehouder verantwoordelijkheid voor het goed functioneren en adequaat onderhoud van liften op de desbetreffende perrons en haltes, in samenwerken met andere betrokkenen. Tevens draag de concessiehouder zorg voor regelmatige controle op betalen door passagiers en een effectieve telling van het aantal reizigers.	Veel reizigers zijn aangewezen op goed functionerende liften en voelen zich onveilig als ze niet op het door hen gewenste perron of halte van de lift gebruik kunnen maken. Verder voelen veel reizigers zich niet prettig bij de aanwezigheid van reizigers die niet betalen voor hun OV-rit en het feit dat zij nauwelijks controle hierop door de concessiehouder zien.	zie reactie 1.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Toelichting indiener	Reactie Vervoerregio
92	RAR, deel II	Kaartcontrole	Toevoegen aan artikel 91 na lid 4 een nieuw artikel: x) De concessiehouder zet op de verschillende lijnen regelmatig van telapparatuur voorziene voertuigen in en rapporteert over de tellingen aan de concessieverlener, deze informatie betrekt bij het beoordelen van het percentage niet-betalende reizigers.	Tram- en bus voertuigen met een open instapregime hebben een veel grotere kans op niet- betalen door reizigers. De genoemde percentages kunnen alleen beoordeeld worden indien feitelijke informatie beschikbaar is. Tevens is inzicht in de feitelijke aantallen passagiers essentieel om te beoordelen of de bezettingsgraad van de voertuigen de normen niet overschrijdt.	Akkoord om telapparatuur op te nemen in het PvE
93	RAR, deel II	Consultatie Reizigers en andere belanghebbenden.	Paragraaf 13.4 en artikel 100 is hetzelfde als paragraaf 13.1. en artikel 97.	Redactioneel.	paragraaf 3.4 en artikel 100 worden geschrapt in het PvE
94	RAR, deel II	Werkgebieden	Toevoegen grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel		Wij passen de kaart hierop aan.
95	RAR, deel II	Deelgebieden van het centrumgebied	Aanpassen conform die opmerkingen bij de desbetreffende paragrafen in het PvE.	Optie: kaart 3 en tekst geheel weglaten, of andere indeling conform de opmerkingen.	Zie reacties 51 tot en met 54.
96	RAR, deel II	Winkelgebieden	Toevoegen informatie over gemeente Diemen		Zie reactie op advies 17 in RAR deel I.
97	RAR, deel II	P&R	Toevoegen P&R Muiden	Ontbreekt, is knooppunt in busroute IJburg - Weesp	Wij nemen dit voorstel niet over. Zie reactie 58.
98	RAR, deel II	Knooppunten	Toevoegen station Weesp	Ontbreekt.	Wij nemen dit voorstel niet over. Zie reactie 67.
99	RAR, deel II	Verplicht te bedienen infrastructuur	Toevoegen de voorstellen bij de desbetreffende paragrafen in het PvE.	Voldoet in deze vorm niet aan de ambitie van het PvE en ontsluiting. Te veel stadsdelen en reeds bestaande verbindingen tussen stadsdelen ontbreken.	Wij nemen dit voorstel niet over. Zie reactie 68.
100	RAR, deel II	Nieuwbouwwijken	Toevoegen een kaart met allen nieuwbouwlocaties, zowel nieuwbouwwijken als toevoegingen van woningen aan bestaande wijken.	Belangrijke eis in PvE zonder enige informatie om welke gebieden het gaat. Dit geldt voor alle gemeenten in het concessiegebied.	Wij werken op dit moment in afstemming met de gemeente Amsterdam aan een methodiek voor het een kaart met nieuwbouwwijken. Wij nemen in het PvE eisen op hoe nieuwbouwwijken bepaald dienen te worden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden		Er zijn geen aanvullende op- of aanmerkingen op het PvE anders dan genoemd onder Gemeente Amstelveen.	
2	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Gedooglijnen	Graag zien wij (mede vanuit gemeente Aalsmeer) een check ten aanzien van het PvE of het gedogen van bestaande (Connexxion) buslijnen vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden Amsterdam (vice versa) goed en structureel geborgd is. Inclusief de borging van het spoedig uitrollen van mitigerende maatregelen als gevolg van GOW 30 (aanjaagfunctie concessiehouder GVB, ook ten aan zien van vervoermaatschappij Connexxion), waarbij als suggestie wordt meegegeven: het kunnen meerijden op traminfrastructuur tussen Concertgebouw tot Marnixstraat. In de huidige situatie verzorgt concessiehouder de infra-belangen van Connexxion binnen concessiegebied Amsterdam. Wellicht is dit iets wat ook in het PvE moet worden opgenomen.	De te gedogen buslijnen zijn niet opgenomen in het ontwerp PvE, maar worden opgenomen in een bijlage bij het Concessiebesluit. In artikel 110 staat aangegeven hoe de Concessiehouder moet samenwerken met wegbeheerders. In lid 5 is aangegeven dat hij dat ook moet doen namens de andere concessiehouders in het Concessiegebied.
3	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Nachtnet	Blijvende en periodieke aandacht voor borging sociale veiligheid(sgevoel) in relatie met zwartrijdkansen Amsteltram in Amstelveen. De kans op zwartrijden moet klein zijn. Daarnaast beïnvloedt zwartrijden de cijfers ten aanzien van bezettingsgraden van de trams, omdat deze gebaseerd worden op het in- en uitchecken met bankpas en OV-chipkaart. Wij verzoeken dit stevig in het PvE te verankeren	Afspraken zijn gemaakt met GVB in de vorm van een kritische prestatie indicator (KPI). In het nieuwe PvE staat dat er een tenminste controlekans van 3% moet zijn (art. 91, lid3)
4	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Alternatieve bij verstoringen Amsteltram	Graag in het PvE goed borgen dat er snel vervangend (bus)vervoer wordt geregeld bij tramstoringen. Daarnaast concessiehouder verzoeken toe te werken naar/mee te werken aan een overloopwissel bij de VU zodat deze halte als eindpunt kan fungeren bij stremmingen (nu wordt er gekeerd bij Stadshart vanuit Amstelveen Zuid (/Uithoorn), hoe verder station Amsterdam Zuid benaderd kan worden, hoe beter. Bij de halte VU ligt dit station op loopafstand en er komen daar ook diverse andere OV verbindingen waarin je verder kan reizen). Het PvE biedt een te hoge mate van onduidelijkheid welke eisen worden gesteld aan vervangend vervoer voor de Amsteltram (termijn beschikbaarheid vervangend vervoer bijvoorbeeld). Wij verzoeken u deze eisen goed in het PvE te borgen.	In artikel 36 van het concept PvE wordt geborgd dat de concessiehouder zich inspant om bij incidenten en calamiteiten binnen 60 minuten vervangend vervoer in te zetten. Hierbij is onlangs met GVB gesproken over het optimaliseren van het gebruik van de overloopwissels bij de AJ Ernststraat en De Brink/Poortwachter, om zo veel mogelijk gebruik te kunnen blijven maken van de tram.
5	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Bedrijventerrein	Graag in het PvE opnemen dat er vanuit de Vervoerregio en gemeente Amstelveen een studie wordt gedaan naar de haalbaarheid van OV bediening van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Wens van de gemeenten Amstelveen en Aalsmeer is een tramhalte inclusief P+R. Deze oplossing maakt deel uit van de scenario's die binnen de studie worden uitgewerkt. Als een tramhalte BTAZ door Vervoerregio en Amstelveen als haalbaar worden geacht, dan is het zaak dat het PvE erin voorziet dat trams hier gaan halteren. Ook zien wij graag in het PvE opgenomen dat concessiehouder meewerkt aan de uitwerking van de studie en de eventuele verdere uitwerking én het in de exploitatie opnemen van deze halte als de studie leidt tot het realiseren van een tramhalte BTAZ.	Het verzoek om samen te werken aan een studie naar het BTAZ zien wij niet als een onderdeel van het PvE. In het PvE verplichten wij de concessiehouder om aan de ontwikkeltafel aan dergelijke studies en analyses verplicht deel te nemen. Wij houden dit bewust generiek om ruimte te bieden voor eventuele toekomstige situaties en te voorkomen dat hierdoor onduidelijkheid ontstaat over welke onderzoeken wel en welke niet gedaan moeten worden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
6	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Tram	1.Het is ons niet duidelijk of in het PvE geborgd is, dat vanuit Amstelveen twee tramlijnen via station Zuid Amsterdam gaan inrijden. Wij verzoeken u om in het PvE op te nemen dat een directe tramverbinding wordt toegestaan tussen Amstelveen Zuid en Leidseplein. En de tramverbinding tussen Amstelveen Noord en Leidseplein verplicht te stellen. 2. Op de eindhalte tramlijn 5, Amstelveen Stadshart, in het PvE verzoeken om betrouwbare DRIS-info, in het bijzonder het voor de reiziger duidelijk aangeven langs welk tramperron de eerst vertrekkende tram richting Amsterdam staat. Uit een 'OV safari' in Amstelveen, met Amstelveense raadsleden en de wethouder, is een aantal zaken naar voren gekomen die wij graag geborgd zien in het PvE: 3. wayfinding op de tramhaltes (ook naar haltes vervangend vervoer bij uitval Amsteltram en naar de liften indien van toepassing), 4. plaatsen van hekjes aan de uiteinden van de perrons (als dit als nooduitgang dient, er een deur in bevestigen). 5.Wij verzoeken u om de railboog Stadshart-Amstelveen in het PvE op te nemen als (mogelijk) beschikbaar te exploiteren traminfrastructuur. Verder waarderen wij het zeer dat in het PvE op de Amsteltram van/naar Uithoorn 8x per uur (doordeweeks spits t/m spits en zaterdag overdag) als verplichte frequentie staat opgenomen.	1. Dit ontwerp PvE stelt het minimale bedieningsniveau voor het hele concessiegebied vast, maar gaat niet in op de routes van daadwerkelijke lijnen. In het vervoerkundige kader van de Amsteltram is vastgelegd dat een directe verbinding tussen Uithoorn/Amstelveen Zuid en het Leidseplein niet is toegestaan, om enerzijds de snelheid en betrouwbaarheid van de verbinding te garanderen en anderzijds de concurrentiepositie van de concessiehouder Amstelland Meerlanden niet te schaden. Wat betreft de route van de huidige tramlijn 5 hebben wij de route als grensoverschrijdende verbinding in het concessiegebied Amstelland Meerlanden gedefinieerd. Het is aan de concessiehouder, passend bij zijn ontwikkelrol, om te bepalen welke route de lijn verder binnen Amsterdam rijdt. 2. Op de DRIS-panelen is dat aangegeven door middel van de vermelding van de vertrektijden 3. Wayfinding op haltes en stations is geen onderdeel van de concessie maar onderdeel van de AMRI-overeenkomst (AssetManagement RailInfrastructuur. De opmerkingen worden aan de behandelend ambtenaar doorgegeven. 4. Hekjes worden geplaatst indien dat vanuit ALARP-oogpunt gewenst is (As Low As Reasonable Possible, ofwel, zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk).5. Op kaart 4 verplicht te exploiteren infrastructuur staat de railboog vermeld.
7	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Betalingssysteem	Wij verzoeken u om een combi-kaart streekvervoerders-GVB middels het PvE mogelijk te (gaan) maken. Het betalingssysteem op een wijze in te richten 'a la Londen'; als je met bankpas betaalt en reist met concessiehouder (GVB) én streekvervoerder, dat einde dag het laagste tarief wordt verrekent.	De Vervoerregio heeft per concessie verschillende km tarieven. Het tarief dat afgerekend wordt, is dat van de Vervoerder waarmee gereisd wordt. Het is niet het doel van de Vervoerregio om gelijke tarieven te hebben. De vervoerders kunnen binnen de spelregels hier voorstellen voor doen. Zij zijn opbrengstverantwoordelijk.
8	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Toegankelijkheid	Wij verzoeken om bijzondere aandacht in het PvE ten aanzien van toegankelijkheid, in het bijzonder de werking van de liften die toegang bieden aan de haltes van de Amsteltram	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan. Er komt een pilot voor betere reisinformatie en vervangend vervoer bij defecte liften en roltrappen. Na een positieve evaluatie zal dit door Concessiehouder in de gehele Concessiegebied worden ingevoerd.
9	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Betrekken stakeholder Amstelveen	Graag in het PvE opnemen dat goed geborgd is dat de gemeente Amstelveen tijdig kan adviseren op/betrokken wordt bij zaken die (in)direct van belang zijn voor/invloed hebben op Amstelveen	Ons inziens hebben wij reeds in diverse artikelen opgenomen waarin de betrokkenheid van de concessiegemeenten geborgd is. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkelplannen en kaderbrieven. Daarnaast zijn wij voornemens naast een vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam eveneens een vertegenwoordiger van de overige concessiegemeenten deelneemt aan de ontwikkeltafel. Mede naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij daarbij in het PvE opgenomen dat vertegenwoordigers van gemeenten met grensoverschrijdende verbindingen van de Concessie Amsterdam, zoals de gemeente Amstelveen, kunnen desgewenst aansluiten bij de ontwikkeltafel Vervoer als het gaat over de belangen van de betreffende gemeente(n).
10	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Kaartbeelden rail	Wij verzoeken u in het PvE op te nemen dat op nieuw te produceren railkaarten (die onder andere in de metrostellen hangen) ook Ziekenhuis Amstelland weer wordt gegeven, conform de Amsterdamse ziekenhuizen in nabijheid van railhaltes in Amsterdam.	Ziekenhuis Amstelland zal op de railkaarten worden vermeld
11	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Toekomst gerich	Wij verzoeken u in het PvE de mogelijkheid te bieden dat concessiehouder de optie kan lichten om desgewenst Amstelveen Noordoost te bedienen (als uitloper van een ontsluitende buslijn in Buitenveldert), uiteraard in afstemming met Vervoerregio en concessiehouder Amstelland-Meerlanden. De kans bestaat, dat ergens tijdens de looptijd van de concessie, extra middelen beschikbaar komen om de tarieven te verlagen en/of het aanbod te verhogen. In het PvE staat nu alleen dat bij veranderingen in het tariefsysteem afspraken worden gemaakt over compensatie van kosten en opbrengstrisico's. Naar onze mening is dit te summier en niet erg toekomst vast. Wij adviseren om nu alvast een regeling in het PvE op te nemen wat er gebeurt als bijvoorbeeld de tarieven fors dalen	Een gedoogoptie van het Amstelveen Noordoost zou via de concessie Amstelland Meerlanden moeten worden geregeld. De wijken in Amstelveen Noordoost zijn reeds ontsloten conform de eisen die in de concessie Amstelland Meerlanden zijn gesteld. Wij zien daarom geen aanleiding om vanuit de concessie Amsterdam een verplichting op te nemen om deze wijken van een aanvullende ontsluiting te voorzien.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
12	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Samenhang Amsteltram - concessie AML	De samenhang tussen de (dienstregeling van) de Amsteltram en de buslijnen door Amstelveen van Connexxion is – buiten de 8 keer per uursperiode van de Amsteltram – mogelijk onvoldoende geborgd. Artikel 27.9 bepaalt dat "de Concessiehouder stemt de vertrektijden van zijn Ontsluitende en Verbindende Lijnen af op de vertrektijden van grensoverschrijdende lijnen die gedeeltelijk dezelfde route volgen maar niet tot de Concessie behoren." Naar onze mening moet de dienstregeling van de Amsteltram ook afgestemd worden op buslijnen van Connexxion die niet parallel rijden, maar een toeleidende functie hebben; er moet een soepele overstap mogelijk zijn van de bus op de tram in Amstelveen. Wij verzoeken u te bezien of dit voldoende is afgedekt in het nu voorliggende PvE.	Wij zullen dit in het PvE overeenkomstig het bepaalde in het Uithoornlijnkader aanpassen, met dien verstande dat dit PvE alleen gaat over de concessie Amsterdam. Daarbij nemen wij ook op dat wij geen parallel openbaar vervoer van de Amsteltram met de bussen van de concessie Amstelland-Meerlanden toestaan. In dit PvE kunnen wij daarom alleen eisen opnemen over het afstemmen met de concessiehouder van het concessiegebied Amsterdam. Tevens staan in het PvE enkele generieke eisen over de afstemming met omliggende concessiehouders. Wij leggen in het PvE geen eisen vast over daadwerkelijke aantallen ritten per uur. De in dit PvE opgenomen eisen beschrijven het minimale niveau.
13	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Kaarten bijlage	Klopt het, dat de bus-as Amstelveenseweg/Amsterdamseweg van/naar Amstelveen staat opgenomen? Dit betreft een R-net buslijn van Connexxion. Wij verzoeken u deze duiding op te nemen. Wij zijn erg tevreden dat de verplichte metroverbinding station Amsterdam Zuid – Overamstel - station Amsterdam Amstel is opgenomen.	De buscorridor Amstelveenseweg is opgenomen als verplicht te bedienen verbinding. Dat houdt in dat op deze corridor tijdens de looptijd van de concessie Amsterdam altijd openbaar vervoer moet worden geboden. Voor zolang deze verbinding door een streeklijn uit de concessie Amsterdam Meerlanden wordt geboden, hoeft de concessiehouder van Amsterdam zelf geen openbaar vervoer te bieden.
14	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Aandacht voor effect ruimtelijke ontwikkelingen	Wij staan voor grote ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer. Extra inwoners en arbeidsplaatsen betekenen ook extra (dagelijkse) reizigers. De dagelijkse pendel tussen onze gemeente en het concessiegebied Amsterdam zal – met de huidige inwoners en forenzen én daarboven op de nieuwe inwoners en forenzen – nóg belangrijker worden. Het is daarom van essentieel belang dat in deze nieuwe concessie de OV-relaties tussen de concessies Amsterdam en de concessie Amstelland-Meerlanden en concessie Haarlem-IJmond nóg meer versterkt worden. Nog te vaak zien wij dat de concessiegrenzen in de dagelijkse praktijk ook harde grenzen zijn. Wij verzoeken u om hier extra aandacht aan te schenken in het definitieve PvE.	Wij zorgen met dit PvE ervoor dat de concessiehouder van de concessie Amsterdam pro-actief afstemming moet zoeken met de concessiehouders van omliggende concessies. Tevens scherpen wij generiek de eisen aan de afstemming tussen de concessiehouders onderling aan.
15	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Gemeente/weg beheerders van uitlopers	Het stemt ons tevreden dat in het PvE wordt voorzien dat de concessiehouder de gemeenten/wegbeheerders van uitlopers moet betrekken bij verdere (door)ontwikkelingen van het vervoersaanbod. Echter in geen van de voorgestelde samenwerkingsmodellen worden de gemeenten/wegbeheerders van uitlopers nog benoemd. Wij vernemen graag hoe dit zit. Verder worden in artikelen 97 en 100 het betrekken overige belanghebbenden benoemd. Hier wordt echter enkel gesproken over ‘andere belanghebbenden binnen het concessiegebied.’ Graag vernemen wij in hoeverre dit (ook) ruimte biedt voor gemeenten met uitlopers om jaarlijks wensen ten aanzien van de uitvoering van het openbaar vervoer in te mogen dienen. Verder worden in artikel 46 bepalingen genoemd met betrekking tot een op te stellen wegbeheerdersconvenant. Mogen wij hiermee aannemen dat deze dan niet van toepassing is voor wegbeheerders van uitlopers?	De Vervoerregio heeft met alle gemeenten van de verschillende concessies een wegbeheerdersconvenant afgesloten. Enkel de Gemeente Amsterdam ontbreekt. Dit betekent dat de samenwerking omtrent de uitlopers in de hier relevante AML concessie in principe goed geborgd is. We streven naar eenzelfde niveau van afspraken met de Gemeente Amsterdam. De concessiehouder dient in dit geval medewerking te verlenen aan het totstandkomen van zulke afspraken. Hierin dient de concessiehouder de andere vervoerders te vertegenwoordigen en te betrekken in gesprekken over uitloopers. Over de vraag of 'andere belanghebbenden binnen het concessiegebied' en het mogen indienen van wensen over uitvoering van ov: dit wordt in het kader van de reguliere vervoersplannen opgevangen. Het indienen van wensen loopt via andere gesprekken tussen de Vervoerregio en de wegbeheerder. Daar zijn wegbeheerdersconvenanten voor opgesteld. Mogelijke aanpassingen aan de hand van deze opmerkingen in hoofdstuk infra is een bijzin toevoegen aan artikel 46-3: de concessiehouder vertegenwoordigt in die overleggen ook het belang van andere vervoerders.
16	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Verbindingen naar P+R terreinen	In paragraaf 3.2.7 van het PvE wordt beschreven dat de concessiehouder verbindingen met P+R terreinen dient aan te bieden. Er wordt echter in deze paragraaf onvoldoende expliciet gemaakt of dit enkel geldt voor de P+R terreinen die bestaan op het moment van ingaan van de concessie of dat toekomstig aan te leggen P+R terreinen óók onder deze voorziening vallen en zo ja op welke manier?	In artikel 12 van het ontwerp PvE wordt verwezen naar de op de websites van de concessiegemeenten gepubliceerde P+R-terreinen. Nieuwe P+R-terreinen kunnen op die manier opgenomen worden door aanpassingen op de websites.
17	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Lijnvoering	In artikel 18 wordt beschreven dat er ‘ten minste één HOV verbinding volgens de productformule R-net tussen de gemeentegrens (Oude Haagsebrug) en Schiphol Plaza geboden moet worden”. Deze verbinding wordt zoals beschreven in artikel 23 voorzien in een R-netlijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza (de huidige R-netlijn 369). De huidige R-netverbinding Sloterdijk-Schiphol is de enige R-netlijn in Nederland die binnen een stadsconcessie valt (Bus Rotterdam is een samenvoeging van Rotterdam Stad en Rotterdam Streek, daarom voeren de lijnen 170/173 ook geen R-netlijnnummer). Bovendien is lijn 369 ook de enige streeklijn die door GVB wordt uitgevoerd. De functie die deze lijn vervult binnen Amsterdam is niet anders dan bijvoorbeeld lijn 80 en lijn 397 welke ook ondergebracht zijn bij de streekconcessies (respectievelijk Haarlem-IJmond en Amstelland-Meerlanden). Vanuit de scheiding tussen stads- en streekconcessies pleiten wij er daarom voor om deze R-netverbinding over te hevelen naar de streekconcessie Amstelland-Meerlanden. Ook omdat deze concessie al meerdere R netlijnverbindingen kent die de stadsgrens van Amsterdam passeren (te weten de lijnen 300, 341, 346, 347, 356, 357, 358 en 397). Hiermee wordt de R-netverbinding Sloterdijk-Schiphol veel meer integraal onderdeel van het R-net-netwerk in de zuidelijke Vervoerregio. Verder zouden wij ook willen zien dat voor lijn 369 een bushalte bij de Koekoekslaan – waar voorheen ook GVB-lijnen stopten – mogelijk kan worden, dan wel blijven.	Dit ontwerp PvE heeft betrekking op de ontsluiting van het hele concessiegebied. Ons inziens heeft lijn 369 primair een rol in de ontsluiting van het stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam en is daarom bij uitstek geen streeklijn. De lijn bedient ook slechts twee haltes die buiten het concessiegebied Amsterdam gelegen zijn. In het kader van de opwaardering van de lijn tot HOV-lijn (met bijbehorende frequenties) verwachten wij dat de ontsluitende functie van de lijn binnen Amsterdam toekomstig nog belangrijker wordt. In het kader van de doorontwikkeling van de concessie is het in afstemming met de concessieverleners desgewenst mogelijk om lijnen via andere concessies te laten exploiteren. Wat betreft de suggestie om een nieuwe bushalte toe te voegen bij de Koekoekslaan: Dat is een project dat niet in het PvE kan worden opgenomen. We doen de suggestie om dit verzoek via de reguliere kanalen in te dienen, zodat de concessiehouder, andere vervoerders en wegbeheerders dit via de reguliere weg verkennen.
18	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Snelheid HOV	Voor HOV lijnen wordt in het PvE een norm gesteld dat deze een gemiddelde snelheid moet voeren van minimaal 25km/u. Volgens het eigen beleid van de Vervoerregio Amsterdam (R-net een productformule voor het hoogwaardige openbaar vervoer, december 2010) dient R-net binnen de Vervoerregio een streefwaarde gemiddelde snelheid van niet meer dan 20km/u langzamer dan de maximumsnelheid. Dat zou betekenen dat 25km/u een te lage eis is, uitgaande van gebruik van 50km/u corridors. Dit zou dan >30km/u moeten worden.	Er zijn significante verschillen in realiseerbare snelheden tussen stad- en streekvervoer. In het stadsvervoer is voor deze concessie een normwaarde van 25 km/h bepaald op basis van daadwerkelijk realiseerbare snelheden in verband met de beschikbare infrastructuur en het 30 km/h-beleid van de gemeente Amsterdam.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
19	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Nachtnet	Het PvE voorziet in een nachtlijn op de corridor naar Schiphol. Indien deze op de Westtangentroute zal rijden zien wij graag opgenomen dat deze in goede afstemming met de N97 van de concessie Amstelland Meerlanden dient te worden aangeboden, zodat er voor de reiziger van/naar Haarlemmermeer – en dus ook Schiphol – een logische rittenpatroon ontstaat. Daarnaast zouden wij graag in het PvE zien dat de concessiehouder ook de mogelijkheid geboden wordt om andere bestemmingen in Haarlemmermeer aan te doen met nachtverbindingen.	De in het ontwerp PvE opgenomen verbinding is identiek aan de verplichting binnen de huidige concessie Amsterlland-Meerlanden om een lijn van Schiphol naar de binnenstad van Amsterdam te rijden. Onzes inziens past deze lijn beter in de concessie Amstelland Meerlanden omdat het overgrote deel van de lijn buiten het concessiegebied Amsterdam ligt en de lijn binnen Amsterdam uitsluitend gebruik maakt van het te gedogen traject van het lijnbundel naar busstation Elandsgracht. Om eventuele verwarring te voorkomen, zullen wij het PvE hierop aanpassen en de verplichting voor GVB schrappen. Wat betreft andere grensoverschrijdende nachtverbindingen met een vergelijkbaar karakter, mag de concessiehouder een voorstel indienen die vervolgens met de betreffende concessiehouder van het betreffende concessiegebied moet worden besproken en afgewogen.
20	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Gedooglijnen	Gedooglijnen worden niet benoemd in het PvE. Betekent dit dat gedooglijnen niet meer zijn toegestaan of is het aanpalende concessies vrij om lijnen van/naar Amsterdam aan te bieden? Ook zouden wij graag de mogelijkheid geboden willen zien dat de concessiehouder verbindingen mag aanbieden naar bijvoorbeeld Amstelland-Meerlanden voor zover de concessiehouder van Amstelland Meerlanden deze verbindingen zelf niet wil exploiteren	In het PvE hebben wij reeds een opsomming van uitlopers opgenomen. Deze uitlopers dient de concessiehouder in ieder geval aan te bieden. De concessiehouder mag voor aanvullende uitlopers een voorstel indienen die vervolgens met de betreffende concessiehouder van het betreffende concessiegebied moet worden besproken en afgewogen. Wij nemen in het concessiebesluit een bijlage met te gedogen verbindingen op.
21	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	R-net MetroBus (BRT)	Samen met de gemeente Amsterdam, maar ook Vervoerregio Amsterdam, wordt in de regio gewerkt aan verschillende R-net MetroBus (BRT)-projecten, zoals HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam (HOV HSA). In het PvE wordt enkel onder paragraaf 15.1 (Innovatie) beschreven dat “De Concessiehouder wordt uitgenodigd om innovaties voor te stellen die direct of indirect bevorderlijk zijn voor Reizigers. Hierbij kan worden gedacht aan innovatieve vervoervormen zoals Bus Rapid Transit (BRT, buslijnen met hoge snelheid en capaciteit, in kwaliteit vergelijkbaar met de trein)”. Omdat de voorgestelde routes vanuit HOV HSA direct het concessiegebied van betreffende concessie raakt vinden wij deze beschrijving te vrijblijvend. Graag zien wij explicieter opgenomen in het PvE dat de concessiehouder gevraagd wordt om actief bij te dragen aan de ontwikkeling van het R-net MetroBus (BRT)-netwerk en dat R-net MetroBus (BRT)-lijnen zijnde niet vallende onder deze concessie niet onmogelijk gemaakt worden	Wij nemen een nieuwe eis in artikel 106 van het ontwerp PvE op waarin wij van de concessiehouder eisen dat hij actief zijn medewerking moet verlenen bij de ontwikkeling en dienstuitvoering van grensoverschrijdende HOV- en BRT-projecten, ook als die geexploiteerd worden door andere concessiehouders.
22	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Algemeen	Het PvE is bij ons positief ontvangen. Wel maken wij ons zorgen over de versobering van het OV door personeelstekort. Daarom zien we graag dat er vanuit het PvE eisen aan de concessiehouder worden gesteld om inspanningen te doen om het personeelstekort zo snel mogelijk op te lossen en hier dan ook verantwoording over af te leggen. Daarnaast willen wij in het PvE graag geborgd hebben dat de nieuwe kern wordt ontsloten met een busverbinding. Verder zien wij graag dat buslijn 41 weer de volledige route gaat rijden. Mogelijk kan extra beschikbaar budget vanuit het rijk hier voor worden ingezet	Wij delen uw zorg over de huidige personeelsproblematiek binnen het openbaar vervoer in het algemeen. In dit PvE hebben wij ervoor gekozen om bij het opstellen van de minimale eisen in het PvE geen rekening te houden met de huidige problematiek. Wij verlenen een concessie nvoor de komende 11 jaar en gaan ervan uit dat de beschreven ambities uiteindelijk niet bijgesteld hoeven te worden door deze (korte termijn) problemen. Dit ontwerp PvE gaat niet in op de routes van daadwerkelijke lijnen. Dit wordt in het vervoerplan geregeld.
23	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Kaarten bijlage	Graag zien wij de volgende wijzigingen in de kaartbijlagen: - P+R terrein Duivendrecht toevoegen - Wij zien het Dorpsplein in Duivendrecht ook als winkelgebied.	Wij zullen dit in het PvE toevoegen.
24	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Algemeen	Wij sluiten aan bij de wensen en standpunten van gemeente Amstelveen met betrekking tot het bedrijventerrein Amstelveen-Zuid	Zie reactie 5.
25	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Bedieningseisen HOV	Er wordt gesteld dat HOV minimaal 8 x per uur moet rijden. De afgelopen jaren is het echter vaak gebeurd dat de frequentie op HOV-lijnen tóch wordt afgeschaald, met instemming (ontheffing) van concessieverlener (Vervoerregio Amsterdam). Daarmee lijkt de geloofwaardigheid van deze ‘eis’ eraf te zijn. Wij verzoeken u hier kritischer op te zijn om ook geloofwaardig over te komen richting de reiziger. Hoe gaat u waarborgen dat vervoermaatschappijen, zoals concessiehouder, zich ‘gewoon’ aan de eisen van de concessieverlener houden, zoals in PvE wordt gesteld?	Dit PvE heeft als uitgangspunt om een realiseerbaar minimaal niveau vast te leggen. Anders dan in het verleden is niet de bedoeling dat de concessieverlener op enig artikel van dit PvE een ontheffing gaat verlenen. We zetten met dit PvE juist in op het daadwerkelijk waarmaken van hoogwaardige kwaliteit op specifieke belangrijke corridors, hiermee zijn wij juist uiterst kritisch op de bereiken kwaliteit richting de reiziger.
26	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Toepassing STOMP	Wij zijn positief om te lezen dat STOMP ook wordt benoemd. Het voelt wel vreemd in het PvE aangezien het alleen ten aanzien van ‘publieke mobiliteit’ gaat. Als er in het PvE wordt gekozen om STOMP te benoemen dan zien wij ook graag meer directe raakvakken met dit principe. Een voorbeeld hiervan zijn de loopafstanden met betrekking tot haltecirkels van HOV (800 meter) en regulier OV (400 meter); wat wordt er gedaan voor de wijken die hierbuiten vallen, rekening houdende met het STOMP-principe?	Het STOMP-principe is onderdeel van het Beleidskader mobiliteit dat aan dit PvE ten grondslag ligt. In dit PvE zorgen wij ervoor dat het STOMP-principe geborgd wordt door openbaar vervoer passend bij de respectievelijke omgeving uit te vragen en hierop het aanbod van het openbaar vervoer aan te passen. Binnen het concessiegebied gelden algemene eisen aan de ontsluiting van woon- en werkgebieden en knooppunten. Hieraan dient de concessiehouder altijd te voldoen. Indien de concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er onzes inziens geen witte vlekken in het concessiegebied. Wijken met een lage dichtheid van inwoners of arbeidsplaatsen kunnen in specifieke gevallen in aanmerking komen voor een ontsluiting door basismobiliteit. In overige gebieden hoeft de concessiehouder geen openbaar vervoer te bieden. Hierbij willen wij opmerken dat het concessiegebied Amsterdam in de huidige situatie reeds een hoge mate van ontsluiting heeft. Los van de eisen in dit PvE kunnen er vanuit het uitvoeringsprogramma mobiliteit investeringen worden gedaan in de verbetering van loop- en fietsroutes van en naar haltes.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
27	Adviescommissie Amstelland-Meerlanden	Uithoornlijn/Amsteltram	Graag lezen wij terug dat de Uithoornlijn wordt geëvalueerd en indien nodig wordt bijgesteld (bijvoorbeeld een frequentie naar 8 x per uur zoals dat hoort bij HOV). Indien nodig ook opnemen in het PvE dat de evaluatie samen met de Vervoerregio Amsterdam wordt opgepakt. Wij lezen graag ook meer eisen met betrekking tot aanrijdtijden voor het vervangend openbaar vervoer voor de Uithoornlijn (tramlijn 25). Welke eisen wilt u stellen hoe lang een reiziger mag wachten op vervangend vervoer? Wat ons betreft is dit maximaal een half uur, maar wij zien graag uw voorstellen hiervoor terug in het PvE.	De Uithoornlijn is opgenomen als HOV-Lijn. Dat betekent dat de minimale frequentieeisen voor HOV-Lijnen van toepassing zijn op de Uithoornlijn. Wat betreft vervangend openbaar vervoer zijn er eisen opgenomen in het hoofdstuk betrouwbaarheid.

Nr.	Naam:	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Adviescommissie Zaanstreek Waterland	Algemeen	Op hoofdlijnen is de adviescommissie Zaanstreek-Waterland positief over het ontwerp Programma van Eisen concessie Amsterdam 2025 dat zich niet alleen richt op een robuust en toekomstvast OV netwerk, maar ook invulling geeft aan haar sociale en maatschappelijke functie. Zo is de ambitie van de Vervoerregio dat er in de nieuwe concessie volledig gereden wordt met zero-emissievoertuigen en dat er alleen gebruik wordt gemaakt van 100% hernieuwbare energie die in Nederland is opgewekt.	
2	Adviescommissie Zaanstreek Waterland	Vervoerkunde	We zijn blij om te zien dat de ontsluiting van Amsterdam Noord in bijlage 2 voor zowel het woon- als werkverkeer op orde is. Een groot deel van de bussen uit ons concessiegebied rijdt naar Amsterdam Noord en takt daar aan op het metronetwerk van Amsterdam. Juist daarom is een goede aansluiting en doorstroom van de reizigers hier voor ons van belang. Met name de hoge frequentie van de Noord-zuid lijn en de eind en begintijden van de aansluitende lijnen van zowel busstation Noord als ook de Bus Tram en Metrolijnen die het Centraal Station aan doen zijn daarbij van belang. Het is dan ook belangrijk dat voor alle vervoerders in de Vervoerregio geldt dat zij aansluitingen op elkaars lijnen moeten afstemmen. En dat hierover ook in deze concessie eisen zijn opgenomen.	Voor alle vervoerders in de Vervoerregio geldt dat zij aansluitingen op elkaars lijnen moeten afstemmen. Daarover zijn ook in deze concessie eisen opgenomen. Wat betreft storingen hebben wij opgenomen dat de concessiehouder de vervoerders van omliggende concessiegebieden moet informeren over de omleidingsroutes bij verstoringen/calamiteiten. Wij passen het PvE verder dusdanig aan dat de verplichting voor de concessiehouder om afstemming met overige concessiehouders te zoeken, nog duidelijker wordt gemaakt.
3	Adviescommissie Zaanstreek Waterland		Een ander belangrijk aandachtspunt waar wij aandacht voor vragen is het in stand houden van de huidige rechtstreekse busverbindingen vanuit Zaanstreek-Waterland met Amsterdam Centraal Station. Hoewel dit niet terug te herleiden is uit de bij de inbesteding behorende stukken en mogelijk hier ook geen onderdeel van is willen we wel benadrukken dat voor verschillende groepen reizigers deze rechtstreekse busverbinding met Amsterdam Centraal erg belangrijk is. En we willen dan ook dat de minimale bediening zoals nu gereden wordt ook in de toekomst gehandhaafd blijft.	In dit Programma van Eisen leggen wij het minimale bedieningsniveau voor de concessie Amsterdam vast. De eisen aan de bediening van grensoverschrijdende lijnen vanuit de concessie Zaanstreek-Waterland zijn opgenomen in het contract met de concessiehouder van deze concessie. In het Programma van Eisen van de concessie Amsterdam nemen wij wel op dat de concessiehouder van Amsterdam deze lijnen op het grondgebied van Amsterdam gedoogt.
4	Adviescommissie Zaanstreek Waterland	Vervoerkunde	Daarnaast vinden we het goed om te zien dat de Vervoerregio als standpunt neemt om reizigers te stimuleren meer gebruik te maken van de stations Zuid, Bijlmer, Amstel en Sloterdijk als toegangspoort naar Amsterdam. Sloterdijk is een belangrijk station voor onze regio om verder te reizen. De visie op fijnmazigheid kunnen we eveneens beamen. De Vervoerregio stelt dat fijnmazigheid betekent dat inwoners en bezoekers een toegankelijke optie hebben om te kunnen komen waar zij willen (werk, school, zorg, voorzieningen, winkels, sociale contacten, enzovoorts). En dat binnen redelijke tijd - en tegen een redelijke prijs. Voor alle inwoners die naar Amsterdam komen om te werken of recreëren is dit een belangrijke bepaling.	Waarvan akte.
5	Adviescommissie Zaanstreek Waterland		De Vervoerregio stelt daarbij ambitieuze doelen aan de GVB en verplicht bijvoorbeeld dat minimaal 96% van alle adressen in het Concessiegebied en buurgemeente ontsloten moeten worden met het dag net van het openbaarvervoer. Eveneens stelt het de ambitie om HOV-lijnen minimaal 8 keer per uur te laten rijden. Ter vergelijking: de eis in het concessiegebied Zaanstreek-Waterland is dat tenminste 90% bediend moet worden. Hoogstwaarschijnlijk heeft dit verschil te maken met de mate van stedelijke verdichting. Kan de Vervoerregio ons hier meer duidelijkheid over geven?	De eisen aan de ontsluiting in de respectievelijke concessies zijn gebaseerd op een realistisch ambitieniveau, passend bij de respectievelijke omgeving. Het is correct dat in een stedelijke omgeving een hogere graad van ontsluiting mogelijk is door hogere dichtheden.
6	Adviescommissie Zaanstreek Waterland	Personeel	Daarbij stellen we wel de vraag of dit hoge ambitieniveau realiseerbaar is, gezien de toch al hoge druk op de exploitatie van het OV. De onlangs gestarte concessie Zaanstreek-Waterland van EBS maakt des te meer duidelijk dat personeel een serieus vraagstuk is. Heeft de Vervoerregio hier dan ook al op voorhand over nagedacht om niet tegen dezelfde problemen aan te lopen?	De eisen in dit PvE beschrijven het minimaal door de concessiehouder te bieden bedieningsniveau. De concessiehouder dient zich gedurende de hele concessieperiode aan dit minimale niveau te houden. Principieel voorziet dit contract niet in ontheffingen van deze eisen. Het feit dat in het recente verleden hiervan is afgeweken komt voort uit een realistische omgang met personeelskrapte. Dit is landelijk een zorg. Wij zijn samen met de hele sector op zoek naar structurele oplossingen. Op dit moment zien wij geen aanleiding om het ambitieniveau voor de hele looptijd van het contract naar beneden bij te stellen.
7	Adviescommissie Zaanstreek Waterland	Ontwikkelplan	Niet alles is op voorhand te voorzien en daarom zijn we blij met de eis van de Vervoerregio dat de GVB vanaf nu iedere vierjaar met een ontwikkelplan moet komen. Zo kan er tussentijds geëvalueerd worden en bijgestuurd waar nodig. Samenvattend geven we als adviescommissie Zaanstreek-Waterland een positief advies op het concept programma van eisen zoals nu voorligt	Waarvan akte.

Nr.	Indiener	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Provincie Noord-Holland	In eerdere gesprekken hebben we ook het belang van het opnemen van Bus Rapic Transit (BRT) in het PvE benadrukt. Hierover zijn we ook blij dat het onder paragraaf 15.1 (Innovatie) is opgenomen. Exhter, dit kan naar ons inziens concreter. Op meerdere corridors voor toekomstig BRT is al meervoudig diepgaand onderzoek gedaan. Het is nu zaak om de onderzoeksresultaten in de praktijk uit te gaan voeren. Hiervoor is de hulp van vervoerders noodzakelijk. Met de huidige beschrijving van BRT zijn we onzeker of dit gaat lukken. In het PvE zijn bijvoorbeeld de onderzochte corridors niet terug te vinden/benoemd. Wij adviseren voor opnemen van onderstaande punten in het PvE.	(-)
2	Provincie Noord-Holland	1. Aanscherping en concretisering van de beschrijven van het concept BRT	Wij zien vooralsnog geen aanleiding om het concept concreter te beschrijven. In het kader van de bestaande werkgroepen kan het concept nader uitgewerkt worden.
3	Provincie Noord-Holland	2. Het benomene van de mogelijke BRT corridors (bijvoorbeeld Haarlem-Schiphol/Amsterdam-ZaanIJ)	Wij nemen de potentiële BRT-corridors op als te gedogen trajecten in de betreffende bijlage.
4	Provincie Noord-Holland	Rol ontwikkeling BRT vervoerder explicieter benoemen.	Wij nemen een nieuwe eis in artikel 106 van het ontwerp PvE op waarin wij van de concessiehouder eisen dat hij actief zijn medewerking moet verlenen bij de ontwikkeling en dienstuitvoering van grensoverschrijdende HOV- en BRT-projecten, ook als die geexploiteerd worden door andere concessiehouders.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Provincie Zuid-Holland		Vanuit de aansluitende concessie Zuid-Holland Noord hebben we één punt meegegeven aan Luca Jansen. Dit betreft het opnemen van het gedogen van de Keukenhof Express (lijn 825; nu: Amsterdam RAI- Keukenhof; rijdt alleen in het voorjaar- eind maart tot en met mei) in het PvE, zodat daar geen onduidelijkheid over is bij de GVB.	Wij hebben het traject van de Keukenhof Express opgenomen in de bijlage van het concessiebeslut met te gedogen verbindingen.
2	Provincie Zuid-Holland		De aansluiting in Uithoorn voor doorreizende reizigers naar Amsterdam (vanuit richting Alphen aan de Rijn) wordt flink verbeterd met het realiseren van het doortrekken van de Amsteltram naar Uithoorn. Dus dat is alleen maar positief voor onze concessiegrensoverschrijdende reizigers.	n.v.t.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Diemen	Algemeen	In algemene zin constateren wij dat het PvE ambitieus is en wat ons betreft goed aansluit bij de ambities van de gemeente Diemen voor een goede OV-ontsluiting van de bestaande woon- en werk-gebieden in Diemen en ook voor de nieuwe woonwijk Holland Park.	(-)
2	Diemen	Vervoerkunde	een directe busverbinding tussen alle woonwijken van Diemen (Noord, Centrum, Zuid, Holland Park), zoals nu door buslijn 44	Dit ontwerp PvE stelt het minimale bedieningsniveau voor het hele concessiegebied vast, maar gaat niet in op de routes van daadwerkelijke lijnen. Dit wordt in het vervoerplan geregeld. De eisen in het ontwerp maken het mogelijk dat een directe busverbinding zoals aangegeven door de concessiehouder wordt aangeboden.
3	Diemen	Vervoerkunde	een goede overstap tussen deze busverbinding en de stations Diemen en Diemen-Zuid	Zie reactie 2. Verder geldt dat de stations Diemen en Diemen-Zuid als D-knooppunten zijn opgenomen. Daaraan is de eis gekoppeld dat deze stations worden bediend door een ontsluitende of verbindinde lijn (zie artikel 16 van het ontwerp PvE).
4	Diemen	Vevoerkunde	een goede busverbinding tussen IJburg, de bedrijventerreinen Sniep/Stammerdijk, Holland Park en Bijlmer ArenA.	Het behoud van de huidige lijn 66 bij start van de HOV-lijn tussen IJburg en Bijlmer Arena is opgenomen in een uitvoeringsovereenkomst met GVB. In het PvE wordt een artikel opgenomen waarin de concessiehouder verplicht wordt om alle bestaande uitvoeringsovereenkomsten te continueren.
5	Diemen	Vervoerkunde	Het behoud, en indien mogelijk uitbreiding, van de nachtbus Amsterdam Centrum-Diemen Zuidoost.	Zie reactie 2.
6	Diemen	Vervoerkunde	een goede OV-ontsluiting van de werkgebieden	Met de eisen aan werkgebieden (zie artikel 8 van het ontwerp PvE), zorgen wij voor een goede ov-ontsluiting van werkgebieden. Indien de concessiehouder aan alle ontsluitings- en verbindingseisen voldoet bestaan er ons inziens geen witte vlekken in het concessiegebied.
7	Diemen	Vervoerkunde	voor buslijnen moet een minimale frequentie gelden van 4x per uur	Wij stellen in dit PvE minimale frequenties per lijntype en niet per modaliteit vast. De eisen aan minimale frequenties van lijntypes houden in dat ontsluitende lijnen minimaal 4x per uur overdag en minimaal 2x per uur in de avonduren (op alle dagen van de week) moeten rijden. Zie hiervoor artikel 21 van het ontwerp PvE. Voor alle andere lijntypen gelden nog hogere eisen.
8	Diemen	Vervoerkunde	voor de tram liggen de minimale frequenties hoger, namelijk 6x per uur overdag en 4x per uur ’s avonds.	Zie reactie 7. Wat betreft de tramverbinding op het grondgebied van Diemen, geldt dat de lijn op deze verbinding minimaal volgens de frequentieeisen aan verbindende lijnen (minimaal 6x per uur overdag, 4x per uur in de avond) moet worden bediend.
9	Diemen	Vervoerkunde	voor de metro zijn de frequenties 8x per uur overdag en 6x per uur ’s avonds, waarbij gestreefd wordt deze nog verder te verhogen naar 10x op 12x per uur overdag.	De aangegeven frequenties zijn de minimale frequenties voor alle HOV-Lijnen waaronder ook alle metrolijnen. Voor het kunnen rijden van dergelijke minimale frequenties bij de metro is een deels ontvlochten netwerk een randvoorwaarde.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
10	Diemen	Vervoerkunde; ontvlechten	Het volgende onderdeel willen wij graag extra onder uw aandacht brengen. Het betreft de directe metroverbinding tussen Diemen Zuid en het centrum van Amsterdam. In het PvE is sprake van de mogelijkheid tot ontvlechting van de metrolijnen, met als mogelijk gevolg dat de directe metroverbinding van Diemen met het centrum van Amsterdam kan komen te vervallen. Wij willen nadrukkelijk aangeven, dat wij tegen deze mogelijkheid tot ontvlechten zijn. Dit vanwege de nadelige gevolgen die dit heeft voor het OV-aanbod in Diemen en het oostelijk deel van Amsterdam Zuidoost. In het verleden is door de gemeenteraad Diemen unaniem een motie aangenomen om de directe metroverbinding tussen Diemen-Zuid/Holland Park en het centrum van Amsterdam in stand te houden. Ook is een petitie door bewoners gehouden waarin het behoud van de directe metroverbinding veel steunbetuigingen kreeg. Wij hechten dan ook een zeer groot belang aan het handhaven van de directe metroverbinding tussen Diemen-Zuid/Holland Park en Amsterdam Centraal. Mocht ontvlechten van metrolijnen toch noodzakelijk worden dan vinden wij dat eerst alle mogelijke scenario's goed moeten worden onderzocht en afgewogen voordat een keuze wordt gemaakt. Het moet dus niet alleen om metrolijn 53 gaan. Ook zullen de gemeenten en bewoners daar goed bij moeten worden betrokken. In het geval van overstappen op het metrostation Van der Madeweg moet sprake zijn van een goed toegankelijke "cross-platform" overstap gedurende de gehele exploitatieperiode met een zeer korte overstaptijd. Ook zal de frequentie van de metro dan gelijktijdig echt omhoog moeten gaan om de reizigers voldoende OV-kwaliteit te kunnen blijven bieden.	De eisen in het ontwerp PvE voorzien in een minimale frequentie van 8x per uur overdag en 6x per uur in de avonduren op alle dagen van de week op de metrolijn naar Diemen (Gaasperplas-tak). Door de ontvlechting kunnen in de toekomst nog hogere frequenties gerealiseerd worden. Verder wordt een cross-platform-overstap op Van der Madeweg geeist met oftewel geen of een zeer korte overstaptijd bij nog hogere frequenties. Zie hiervoor artikel 34, lid 4 van het ontwerp PvE. In het PvE houden we vast aan de verhoging van de frequenties met als gevolg een gedeeltelijk ontvlochten metronetwerk, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: •Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het OV, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu. •Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8x per uur per lijn •Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10x per uur per lijn •Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben. •Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstapgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei o Het draagvlak voor de gekozen optie o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden o De voor- en nadelen voor reizigers op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk Tevens stelt de Vervoerregio een participatieplan voor de uitwerking van het nieuwe metronetwerk op en neemt in de kaderbrief de eis aan GVB op om mee te werken aan dit participatieplan.
11	Diemen	Vervoerkunde; knooppunt	In het ontwerp PvE is station Diemen-Zuid als een D-knooppunt benoemd. Volgens ons moet station Diemen-Zuid echt als B-knooppunt benoemd worden. Station Diemen-Zuid functioneert als een toegangspoort voor regionale verplaatsingen en als overstappunt vanuit de regionale (HOV) corridors op het stedelijk openbaar vervoer	B-knooppunten hebben een regionale functie in het openbaar vervoernetwerk, waar regionale (trein en streekvervoer) verbinden en lokale verbindingen bij elkaar komen. Ons inziens valt Diemen Zuid niet in deze categorie. Wij vinden station Diemen-Zuid beter passen bij de categorie D-knooppunten vanwege de lokale functie van het station voor de omliggende wijken en werkgebieden.
12	Diemen	Vervoerkunde	Wij vinden daarnaast dat station Diemen-Zuid en ook de stations Verrijn Stuartweg en Venser polder bediend moeten blijven worden door een HOV-lijn met de daarbij behorende hoge frequentie	Zie reactie 2. Metroverbindingen blijven worden bediend en dienen te worden geexploiteerd conform de eisen aan HOV-Lijnen.
13	Diemen	Vervoerkunde	U geeft aan dat de focus verschuift van een economisch naar een maatschappelijk systeem. Hier kunnen wij ons prima in vinden. Wij willen in deze dan ook specifiek aandacht vragen voor de ontsluiting van zorginstellingen, zoals het woon-, zorg- en dienstencentrum Berkenstede in Diemen-Zuid. Nu is voor Diemen alleen de stichting Arq opgenomen in het PvE.	In dit Programma van Eisen beschrijven wij op een functionele manier de opbouw van het netwerk en het minimale niveau dat de concessiehouder moet bieden. In de praktijk is daarvoor een zo simpel mogelijk set aan eisen het meest effectief. We hebben daarom ervoor gekozen om de eisen aan zorginstellingen te beperken tot de verbindingen met de meest belangrijkste locaties voor een groot aantal ov-reizigers. De opgenomen voorzieningen zijn eerder afgestemd met de gemeente Diemen. De combinatie van alle eisen zorgt tevens ervoor dat in de praktijk het overgrote deel van zorginstellingen zal worden ontsloten zonder dat hiervoor aanvullende eisen nodig zijn.
14	Diemen	Vervoerkunde	Het is ons daarbij niet geheel duidelijk wat nu zorginstellingen zijn in het PvE. Kunt u het begrip zorginstelling definiëren en in de begrippenlijst opnemen?	Zorginstellingen zijn alle ziekenhuizen en revalidatiecentra zoals aangegeven onder artikel 3.2.6 van het ontwerp PvE.
15	Diemen	Vervoerkunde	Voor wat betreft de loopafstand tot haltes vinden wij het belangrijke dat wordt uitgegaan van de werkelijke loopafstand gelet op de aanwezigheid van flinke barrières zoals waterpartijen.	De 400m cirkel is gebaseerd op een gemiddelde looptijd van ca 5 minuten. Dit is volgens de Vervoerregio een goede balans tussen de toegankelijkheid en een exploiteerbaar ov systeem. De Vervoerregio geeft verder aandacht aan het slechten van barrières tot aan de haltes en heeft een programma voor opgesteld. Het PvE wordt niet aangepast op dit punt. De Vervoerregio gaat in de nieuwe concessie wel jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het PvE wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
16	Diemen	Toegankelijkheid	De toegankelijkheid en veiligheid van haltes is ook een belangrijk punt. In dit kader willen wij nogmaals aandacht vragen voor verbetering van de onveilige situatie op de halte Alexanderplein. Op deze halte moeten o.a. veel reizigers met tramlijn 19 uit Diemen overstappen op een andere tramlijn.	Er loopt een project in de omgeving van de halte op dit op te lossen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
17	Diemen	Liften	Voor een goede toegankelijkheid van het OV is het ook van groot belang dat in het PvE is opgenomen dat defecten aan roltrappen en liften snel worden hersteld.	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan. Er komt een pilot voor betere reisinformatie en vervangend vervoer bij defecte liften en roltrappen. Na een positieve evaluatie zal dit door Concessiehouder in de gehele Concessiegebied worden ingevoerd.
18	Diemen	Vervoerkunde	In de notitie Hoofdpunten ontwerp PvE wordt gesproken over aansluitende lijnen. Daarnaast wordt gesproken over de driedeling HOV, verbindende en ontsluitende lijnen. Kunt u aangeven hoe deze aansluitende lijnen passen in deze driedeling?	Er bestaat geen lijntype "aansluitende lijnen", wel is in het PvE op sommige plekken sprake van lijnen die op andere verbindingen aansluitingen bieden. In de notitie doelen wij op verbindende lijnen die op overstaphaltes aansluiten aan andere hoogwaardige lijnen (zoals bijvoorbeeld metrolijnen).
19	Diemen	Vervoerkunde	Wat wordt precies bedoeld met HOV Bijlmer op blz. 3 van de notitie Hoofdpunten ontwerp PvE ?	Een HOV buslijn tussen IJburg en Bijlmer Arena, die stopt op Diemen Noord
20	Diemen	Tarief	Wij constateren dat het voorzieningenniveau (OV-aanbod) in zijn algemeenheid wordt verhoogd. In hoeverre verhoudt het huidige OV-tarief zich tot deze verhoging van dit voorzieningenniveau?	De ov-tarieven mogen niet meer stijgen dan gem. met de landelijke tarieven index. Met een nieuw PVE gaan niet de tarieven harder stijgen dan daarvoor. Deze mogen alleen toenemen met de index.
21	Diemen	Rijden zonder bestuurder	In het kader van technologische ontwikkeling kan het rijden zonder bestuurder ook in deze ontwikkeling passen. Is dit inderdaad een mogelijkheid binnen het PvE en zo ja wanneer zou dit aan de orde kunnen zijn?	De mogelijkheid van bestuurderloos rijden is als mogelijke innovatie waar de concessiehouder aan dient mee te werken, opgenomen in het PvE. Een exact moment wanneer dit aan de orde is, is op dit moment niet bekend.
22	Diemen	Nachtnet	De metro rijdt nu niet ‘s nachts op de Gaasperplaslijn. Het rijden in de nacht is ook niet opgenomen in het PvE. Kan het rijden in de nacht op deze metrolijn wel aan de orde komen?	Op dit moment eist het PvE alleen een nachtnetwerk in de nachten rond het weekend. Voor de overige dagen is geen nachtnetwerk verplicht. Binnen de ontwikkeling van de concessie is een uitbreiding van het nachtnet mogelijk. In hoeverre een nachtmetro hier binnen past is op dit moment niet bekend.
23	Diemen	Duurzaamheid	Er worden met betrekking tot de reductie van de uitstoot eisen gesteld aan biomassa en biogas. Is het ook niet wenselijk eisen te stellen aan waterstof? En kan in het PvE bij de reductie van de uitstoot ook de minimalisatie van zeer ernstige zorgstoffen, bestrijdingsmiddelen, schadelijke uitlogende stoffen en beperking strooizout worden opgenomen?	Door de eis te stellen dat GVB alleen gebruik mag maken van hernieuwbare energie, worden eisen gesteld aan de opwekmethode voor waterstof. Als GVB waterstof wilt gebruiken, zullen zij hierdoor alleen groene waterstof kunnen gebruiken. Waterstof is namelijk een energiedrager en niet zelf een energiebron. De Vervoerregio richt zich primair op het terugdringen van broeikasgassen. Het terugdringen van de stoffen genoemd in de opsomming kunnen volgen uit het Duurzaamheidsplan van GVB. Het is niet het beleid van de Vervoerregio om hier primair op te sturen.
24	Diemen	Duurzaamheid	Met betrekking tot biodiversiteit wordt gesproken over de verslechtering van de biodiversiteit tegengaan. Kan ook gesproken worden over het daar waar mogelijk versterken van deze biodiversiteit?	Het beleid van de Vervoerregio is thans om in lijn met Europese regelgeving verslechtering te voorkomen. Mochten er initiatieven onstaan die een beter effect hebben zullen wij die steunen, maar voorlopig houden we de huidige lijn aan.
25	Diemen	Duurzaamheid	Is het bij het duurzaamheidsplan niet wenselijk om ook ingaan op maatschappelijk verantwoord inkopen en interne milieuzorg op te nemen, bij uitstoot expliciet ingaan op energiebesparing, opwek van duurzame energie en energieopslag op te nemen, en bij circulariteit expliciet management van gevaarlijke en schadelijke stoffen, afvalpreventie en afvalscheiding op te nemen?	Zowel de Vervoerregio als GVB zullen zich onder andere moeten houden aan de MRA intentieverklaring voor circulair inkopen. Ook de beleidslijn Circulaire Mobiliteit (2023) van de Vervoerregio is van toepassing op deze concessie. Het effect daarvan zal zijn dat de inkoopstrategie van GVB zal wijzigen en op een meer verantwoorde manier zal gebeuren. De subthemas zoals energiebesparing, interne milieuzorg, opwek, opslag en verder genoemde thema's in de vraag, kunnen alle onderdeel zijn van het Duurzaamheidsplan van GVB. Het is aan GVB om een plan op te stellen waar zij verantwoorden op welke onderdelen zij willen inzetten, na het doen van analyses wat betreft impac, inflow en outflow.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
26	Diemen	Vervoerkunde	Ten slotte zien wij graag de mogelijkheid gehandhaafd om in de toekomst tramlijn 19 door te trekken richten het Diemerbos of Amsterdam Zuidoost	In dit Programma van Eisen worden de minimale eisen aan het bedieningsniveau vastgesteld. Uitbreidingen van de infrastructuur zijn geen onderdeel hiervan.
27	Diemen	Vervoerkunde	Winkelcentrum Diemerplein ontbreekt bij de “wijkcentra groot”.	Wij zullen dit toevoegen aan het PvE.
28	Diemen	Vervoerkunde	Winkelcentrum Diemen Noord en winkelcentrum Kruidenhof in Diemen Zuid ontbreken bij de “wijkcentra klein”.	Wij zullen dit toevoegen aan het PvE.
29	Diemen	Vervoerkunde	Het PDV-cluster ‘De Sniep’ ontbreekt bij de locaties voor perifere winkels.	Wij zullen dit toevoegen aan het PvE.
30	Diemen	Vervoerkunde	In Holland Park West komen 700-750 woningen, de bouw is gestart en de eerste fase is al opgeleverd. Daarom moet dit deelgebied in Holland Park op kaart 1 bij het PvE worden meegenomen in de wijk Holland Park die voldoet aan de eisen.	Vanaf het moment dat een wijk aan de criteria voor een Nieuwbouwwoongebied voldoet, is de concessiehouder verplicht om de wijk te ontsluiten met het openbaar vervoer. Nieuwbouwwoongebieden zijn tot nu toe niet opgenomen op de kaarten.
31	Diemen	Vervoerkunde	Het bedrijventerrein Verrijn Stuart telt volgens ons meer dan 2000 werknemers en kent een dichtheid van meer dan 40 werknemers per hectare. Dit betekent dat het voldoet aan de gestelde definitie van “werkgebied”. Dit betekent dat het gebied ook op een passende wijze ontsloten dient te worden.	Wij zullen de kaart van het PvE hierop aanpassen.
32	Diemen	Vervoerkunde	Volgens ons is ook het kantorengebied Bergwijkpark onderdeel van de werkgebieden met meer dan 2.000 werknemers en een dichtheid van meer dan 40 werknemers per hectare.	Wij zullen de kaart van het PvE hierop aanpassen.
33	Diemen	Vervoerkunde	Verder verdient het aanbeveling duidelijke kaarten aan het PvE toe te voegen, waarbij het goed zichtbaar is of gebieden bijvoorbeeld wel of niet in een ‘groen’ of ‘rood’ gearceerd gebied vallen.	Wij zullen de kaarten voor de publicatie van de definitieve versie aanpassen.

Bijlage 2: Zienswijzen

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Burger A	Vervoerkunde; Koenenkade	•In de buurt van de Koenenkade halte zijn het Joods hospice, Cancer Care Center, AVE orthopedische kliniek, Fysio concept, Yoga voor gehandicapten met bezoekers die moeilijk ter been zijn. •Het woongebied rond de halte Koenenkade is groen op de kaart. •Er wordt voorbij gegaan aan de kwaliteit van de halten, de halte bij de van Nijerodeweg is qua ligging schandalig. De halte bij de Koenenkade is ruim en vlak bij de voetgangersingang van het Amsterdamse bos en geschikt gemaakt voor rolstoelen. •3 bussen rijden nu over de weg, vaak vlak achter elkaar, daarvan zou er tenminste 1 kunnen stoppen op de Koenenkade.	U reageert op het Programma van Eisen voor de Concessie Amsterdam. Daarin staan de eisen voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. Dat gaat GVB verzorgen. Maar de routes rond de Koenenkade vallen buiten dit gebied. Die vallen onder het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Hier rijden de Bussen van vervoerder Connexxion. Connexxion voldoet aan de eisen die voor dit gebied gelden. Deze concessie loopt af in 2027. Bij een volgend Programma van Eisen daar zou u uw aanbevelingen opnieuw kunnen insturen.
2	Burger B	Vervoerkunde; Eendracht	Wij wonen in Geuzenveld de Eendracht waar geen bussen rijden. Wordt het geen tijd dat hier ook bus 21 zoals jaren terug weer eens gaat rijden. Mijn kinderen worden dood moe om elke dag en vooral in de winter 15 min te lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte. Ik weet dat hierover veel wordt geklaagd maar niemand die iets mee doet.ik zag deze mail adres voorbij komen dus dacht even een bericht sturen waar wij tegenaan lopen.	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op Werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.
3	Burger C	Vervoerkunde; Eendracht	Kreeg te horen dat buurt 10 er alleen voor de vervoersregio toe doet wanneer we ons massaal uiten. Bij deze: mijn vrouw moet 10 minuten lopen voor ze een bushalte bereikt heeft en dat is overdag al een opgave; laat staan wanneer het donker en onveilig is. Wanneer mensen er toe doen: laat de 21 de lus door buur 10 weer maken. Of geef aan dat mensen er niet toe doen.	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op Werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.
4	Burger D	Vervoerkunde en personeel. Deze reactie laten uitsplitsen in meerdere onderwerpen per burger D	"Dit Programma van Eisen geldt voor 11 jaar." lees ik tot mijn schrik. Dan moet het echt wel toekomstbestendig zijn. Dat is het nu niet. In de documenten staat over onbemand rijden heel weinig geschreven. Alleen "De Concessiehouder stelt desgevraagd kennis, Personeel en Materieel beschikbaar voor activiteiten in het kader van de modernisering van het beveiligingssysteem van de Metro, al dan niet gericht op een systeem van onbemand rijden." Terwijl dat hoog tijd is en veel personeel kan besparen. Het knelpunt op het moment. En het kan de frequentie verhogen. In het Programma van Eisen moet expliciet staan dat onderzoek naar onbemand rijden gelijk moet beginnen. Zo snel mogelijk moeten de metrolijnen stuk voor stuk ervoor aangepast worden. Er moet een tijdpad met als einddoel volledig onbemand rijden op alle lijnen beschikbaar zijn waar regelmatig over gerapporteerd wordt. Wat dat betreft is ontvlechting van de metrolijnen ook cruciaal. Dat woord komt ook al niet voor in de documenten... Verhoogde frequentie is cruciaal voor een metronetwerk. Daarmee versla je bijna alle andere modaliteiten in deze regio. Punctualiteit is dan niet meer aan de orde omdat de reiziger niet met dienstregelingen hoeft te puzzelen. Er is na een paar minuten weer een metro immers. De belachelijk lange metrostellen van de Noordzuidlijn zijn wat dat betreft een obstakel. Kortere die om de paar minuten komen zijn veel zinniger. Dat kan ook, als personeel geen beperkende factor is. Ontvlechting levert ook minder grote maatschappelijke protesten op als metro's heel frequent rijden dankzij onbemand rijden. Sterker nog, als een metro frequent rijdt dan zal de samenleving zèlf ook schreeuwen om uitbreiding van de lijnen. Maakt niet uit waar, alle lijnen zijn welkom als ze frequent rijden. De samenleving zal zich inrichten rondom metrostations die vaak aangedaan worden. Er verschijnt hoogbouw, er zijn voorzieningen, het zijn belangrijke knooppunten op zich.	We zijn het met u eens dat ontvlechting van de Metro een goed idee kan zijn. Wij willen graag toe naar een metronetwerk met Lijnen die vaker kunnen rijden. Dat betekent dat wij eigenlijk minder Lijnen door die tunnel willen laten rijden. Dat kun je doen door te gaan ontvlechten. Daar wordt zeker naar gekeken. Volgens het Programma van Eisen moet GVB in de toekomst ook meewerken aan de modernisering van het beveiligingssysteem van de Metro. Het is nog niet duidelijk of daarin onbemand gereden gaat worden. Een onderzoek daarnaar is op dit moment (nog) niet aan de orde.
5	Burger D	Vervoerkunde;	Op kaart 7 bij het Programma van Eisen bij de concessie ontbreekt een corridor. De Haarlemmerweg is nu een belangrijke ontsluitingsweg voor de auto en er rijden tjokvolle bussen, voornamelijk uit en naar Nieuw-West. Op de kaart ontbreekt er een lijn. Er is zelfs geen buslijn ingetekend. Als hier een tramlijn komt naar Sloterdijk (met steeds meer woningen) zal dat ook bijdragen aan de autoluwe ambities voor de stad. Simpelweg omdat het ten koste gaat van de autocapaciteit van deze verbinding.	Op kaart 7 ziet u niet alle trajecten waar GVB een Bus-, Tram- of Metrolijn moet laten rijden. Maar het laat de trajecten zien waar GVB sowieso gebruik van moet maken omdat daar in het (recente) verleden grote investeringen zijn gedaan in de infrastructuur. Het is aan GVB om de rest van het lijnennetwerk zelf in te vullen.
6	Burger E	Vervoerkunde; Westpoort	Wij zijn een groeiend bedrijf aan de Hornweg 61 te Amsterdam. In de komende jaren zal ons bedrijf verder groeien door de bouw van onze nieuwe biodiesel fabriek, waarbij bereikbaarheid van OV voor onze medewerkers belangrijk is. Niet alleen wij, als bedrijf, vinden duurzaamheid essentieel voor de toekomst, maar ook onze medewerkers en toekomstige medewerkers denken hier hetzelfde over. Om een duurzame keuze te maken door onze medewerkers voor vervoer van en naar het bedrijf is de bereikbaarheid van Westpoort door het OV van cruciaal belang. Indien het OV in Westpoort verbetert, kan dit een grote bijdrage leveren aan duurzaam vervoer in de regio.	Hornweg 61 ligt op 500 meter afstand van de halte Hornhaven waar bus 382 rijdt. Dat is een hoogwaardige buslijn. Op dit moment rijden er geen Bussen in Havens-West omdat de wijk niet voldoende inwoners of werknemers heeft daarvoor. Als het aantal arbeidsplaatsen in de toekomst groeit, kan het zijn dat GVB verplicht is om Openbaar Vervoer te verzorgen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
7	Burger F	Vervoerkunde; Driemond	Het OV is ons dorp Driemond is matig geregeld. De Buslijn 49 rijdt op half-uur basis alleen op werkdagen, niet ‘s avonds en in het weekeinde. Wij zijn voor onze voorzieningen voor een groot gedeelte afhankelijk van Weesp. Weesp is met OV ‘s avonds en in het weekeinde dus niet bereikbaar voor ons. Daarnaast is er ook geen behoorlijk voetpad richting Weesp. Ook Amsterdam ZO is dus ‘s avonds en in het weekeinde met OV niet bereikbaar, dus een bioscoop, concert in de Ziggo of een activiteit in de Arena is op die manier niet te bezoeken. Een uitbreiding van het huidige OV zou voor ons dus zeer wenselijk zijn om ons niet nog verder te isoleren van hetgeen zich buiten Driemond afspeelt. Ik hoop dat met de nieuwe vervoersconcessie met bovenstaande rekening wordt gehouden, zodat de Driemonder mobieler kan zijn, ook ‘s avonds en in het weekeinde.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
8	Burger G	Vervoerkunde; Driemond	Nav een artikel over de nieuwe OV-concessie voor de regio Weesp/Driemond laat ik graag weten dat wij gebaat zijn met een ruimere dienstregeling van bus 49. Niet alleen overdag en doordeweeks, maar graag ook ‘s avonds en in het weekend.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
9	Burger H	Vervoerkunde; Driemond	We voelen ons geïsoleerd hier in de avond en in het weekend, zoveel van Weesp als van Amsterdam. En ook met visite die afhankelijk zijn van OV is het elke keer een gedoe om ze op te halen of laat joh weg te brengen naar het metrostation.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
10	Burger I	Vervoerkunde; Driemond	Ik hoop dat het OV met de nieuwe plannen eindelijk verbeterd kan worden. Ik ben zelf afhankelijk van het OV en de verbinding met buslijn 49 is op dit moment al instabiel wanneer deze rijdt. Om nog niet te spreken dat we zonder auto nergens naar toe kunnen in de avond en het weekend.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
11	Burger J	Vervoerkunde; Driemond	Langs deze weg wil ik graag reageren op het artikel Kans op beter OV? In het dorpskrant Driemond Ik ben zelf al bijna 15 jaar woonachtig en Driemond en het OV is altijd vrij lastig geweest als je nog geen eigen vervoer hebt.. Ook voor schoolgaande en werkende jongeren is dit vrij lastig. Vaker geprobeerd een fiets aan te schaffen maar in koude winter dagen is dat ook vrij lastig en de diefstallen van tegenwoordig. We het zal voor veel verlossing zorgen als er beter OV komt in Driemond. Voornamelijk vooral in het weekend. Ik hoop ten alle tijden dat er hier in de toekomst snel wat mee word gedaan	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
12	Burger K	Vervoerkunde; Driemond	Wij zouden graag het openbaar vervoer verbeterd zien worden bij Driemond. Met name in het weekend en in de avonden missen wij het openbaar vervoer. Ook voor onze familie/vrienden om naar ons toe te komen (wat vooral in het weekend is) zou dit enorm fijn zijn. Bovendien zou in mijn geval (geen idee of meerderen dit prettig zouden vinden) een bus vanuit Holendrecht naar Driemond heel fijn zijn, ik werk in het AMC en mijn fiets heeft zo nu en dan een lekker band, wat normaal 15 min fietsen is, is door de huidige ov verbinding gemiddeld 50 min... Ook omdat de enige bus naar Driemond maar 2x in het uur gaat is met het ov gaan nauwelijks te doen, ook als wij bijvoorbeeld met het ov naar werk willen.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn op het traject van de huidige Lijn 49 vanaf Driemond verder rijdt naar het station van Weesp. Die bus zal overdag minimaal vier keer per uur rijden. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur. Wat betreft uw vraag over een busverbinding tussen Holendrecht en Driemond: GVB heeft de vrijheid te bepalen hoe de Bussen in het gebied precies gaan rijden.
13	Burger L	Vervoerkunde; Driemond	Graag wil ik via deze weg laten weten dat het OV aanbod voor Driemond onvoldoende is. De bus (lijn 49): •rijdt maar 2x in het uur; •rijdt niet in de avond; •rijdt niet in het weekend. Als je in de ochtend net 1 minuut te laat bent, wat vaak het geval is. want als de bus te vroeg is, dan rijdt die gewoon door! kan je weer een half uur wachten. en je komt gewoon te laat aan bij waar je moet zijn. dit geeft heel veel stress om ervoor te zorgen dat je die ene rit om 08:21 haalt... Wanneer je moet overwerken of een avonddienst moet draaien... kom je helemaal nergens. Snelle makkelijke Oplossing: •Frequentie omhoog naar 4x in het uur, om de 15 min. •Rijden tot ca. 22:00 •Rijden in weekend, waarbij 2x in het uur, of zelfs 1x in het uur al zou volstaan. dat is al beter dan helemaal niets! En in het weekend. Zo zonde dat die dan niet rijdt. We moeten nu zo vaak de auto pakken met slecht weer. Lange termijn oplossing: •Metrolijn 53 vanuit Gaasperplas doortrekken via Driemond naar Weesp, dat zou helemaal een feest zijn!	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
14	Burger M	Vervoerkunde; Driemond	Graag laten wij via deze weg weten dat er sterke behoefte is aan het verbreden van de ov dienstregeling in/om Driemond. Momenteel rijdt de 49 overdag heel weinig en na 19.00 helemaal niet meer. Hierdoor zijn wij ‘s avonds dus afgesloten van de rest van de stad. Hopelijk komt er in de toekomst een verruiming van de dienstregeling.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn vanaf Driemond op het traject van de huidige Lijn 49 verder rijdt naar het station van Weesp. Die buslijn rijdt overdag minimaal vier keer per uur. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur.
15	Burger N	Vervoerkunde; Driemond	Ik heb kennis genomen van het PvE ten behoeve van de aanbesteding van het OV in de regio en wil graag het volgende onder uw aandacht brengen. Sinds jaar en dag woon ik in Driemond dicht bij de halte van lijn 49 Geinbrug. Lijn 49 is een verbinding tussen station Weesp NS en station Amsterdam Arena. Van maandag tot en met vrijdag dagelijks tot ca. 19.00 uur met een frequentie van tweemaal per uur. Dus niet in de avonduren en in het weekend. Ik maak regelmatig gebruik van de buslijn. Sinds Weesp bij Amsterdam is gevoegd, maakt Driemond onderdeel uit van het stadsgebied Weesp Driemond. Aangezien er nauwelijks faciliteiten zijn in Driemond zijn bewoners afhankelijk van Weesp of Amsterdam. In de stukken lees ik dat ook een uitgangspunt in de nieuwe aanbesteding is dat gebieden die geen of nauwelijks openbaar vervoer hebben, beter bediend moeten worden. Kortom ook voor mij als bewoner van Driemond lijkt er hoop dat ik ook in de avonduren met het OV naar een voorstelling in Amsterdam kan reizen. Echter, nadere bestudering leert dat het OV in Weesp vergund is tot en met 14 december 2030 in het kader van de concessiegebied Gooi en Vechtstreek. Gezien de gunningsperiode van de huidige aanbesteding (2025 voor 11 jaar) lijkt mij vervoer tussen Weesp (cq Driemond) en Amsterdam ook onderdeel van de huidige aanbesteding. Daarover is in de stukken opgenomen dat er nadere afspraken moeten worden gemaakt. Ik spreek de hoop uit dat die afspraken bewerkstelligen dat Driemond een betere openbaar vervoer verbinding krijgt, zodat bewoners elke dag en in de avonduren ervan gebruik kunnen maken.	Wij zijn blij u te kunnen melden dat een eis in het Programma van Eisen is opgenomen waarmee de Driemonder weer mobieler kan zijn. Ook 's avonds en in het weekeinde, zoals u vraagt. In het Programma van Eisen hebben we opgenomen dat een buslijn op het traject van de huidige Lijn 49 vanaf Driemond verder rijdt naar het station van Weesp. Die bus zal overdag minimaal vier keer per uur rijden. In de avonduren is dat minimaal twee keer per uur, tot ongeveer 23.30 uur. Overigens valt de wijk Driemond als enige wijk van het stadsdeel Weesp binnen het gebied van de Concessie Amsterdam. Hier gelden dus de eisen die wij als Vervoerregio stellen aan het Openbaar Vervoer in Concessiegebied Amsterdam, niet die van het concessiegebied Gooi en Vechstreek.
16	Burger O	Visie	Er is geen consistent beleid voor het continu verbeteren en uitbreiden van het vervoer binnen en rondom Amsterdam.	Een consistent beleid voor het continu verbeteren en uitbreiden van het vervoer binnen en rondom Amsterdam is één van de hoofdtaken van de Vervoerregio Amsterdam. We hebben een breed beleidskader Mobiliteit ´Verbinden in verscheidenheid´ met onze ambities en doelen. Daaruit vloeit ook de Concessieverleningsstrategie voort voor de Concessie Amsterdam 2025. Op basis daarvan hebben wij dit Programma van Eisen vastgesteld. Beiden zijn vastgesteld door de Regioraad van de Vervoerregio. Hoofdstuk 2 beschrijft de verbetering en de uitbreiding van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied Amsterdam voor elf jaar vanaf 2025. Dat gebeurt in fases. Die kunt u, zoals gezegd, terugvinden in Hoofdstuk 2.
17	Burger O	Visie	Een consistent beleid voor het continu verbeteren van het vervoer binnen en rondom Amsterdam is dringend gewenst om de groei van het gebruik van de auto effectief te doen afnemen en de leefbaarheid op alle plekken binnen en rondom Amsterdam effectief te verbeteren.	Als Vervoerregio zijn wij er voorstander van de leefbaarheid in het Concessiegebied Amsterdam te verbeteren en de rol van de Auto te verminderen. Wij richten ons mobiliteitssysteem zo in dat we hopen bij te dragen aan het verhogen van de ´Brede Welvaart´. Daarbij volgen we onder meer het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto. Dit geeft aan op welke manier we het mobiliteitssysteem willen veranderen. Dit alles is terug te lezen in Deel A van het het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid'. De eisen die in het huidige Programma van Eisen staan, zijn een uitwerking van die visie. Het is daarmee ook één van de instrumenten om de rol van de Auto in en rondom Amsterdam te verminderen. En zo de leefbaarheid in het Concessiegebied te verbeteren.
18	Burger O	Algemeen	Het inzetten van duur vervoermateriaal zoals de metro, waarvan de plannen planologisch veel tijd kosten, is niet altijd de beste keuze. Vervoer dat goedkoper is en beter bereikbaar is voor ieders beurs, is op korte termijn zeer dringend gewenst. De slechte service van bijv. EBS richting Zaanstreek-Waterland is van een hogere orde dan minder trams in het centrum en de "oude"wijken. Ik sluit echter niet uit dat de metro uiteindelijk verder zal worden uitgebreid (Zaanstad, Purmerend, Schiphol, Westlijn, afmaken Ringlijn).	Wij streven naar zo goed mogelijk Openbaar Vervoer in de hele Vervoerregio. Dat geldt voor alle drie de Concessiegebieden: Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden. Zowel de Metro, de Tram als de Bus hebben een belangrijke functie daarin.
19	Burger P	Vervoerkunde	Mijn wens is meer en beter ov van en naar Ijburg. Ik maak me nu al zorgen over de propvolle of niet rijdende tram, en de lastige verbinding naar Oost en Diemen. Er komen nog zo ontzettend veel mensen bij, hoe gaan jullie hier op inspelen?	In het Programma van Eisen zijn eisen opgenomen voor twee HOV-lijnen (HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Dat gaat om de tramlijn naar het Centraal Station, de huidige Lijn 26. Daarnaast komt er een nieuwe snelle busverbinding naar Bijlmer Arena. Deze rijden op alle dagen van de week hoogfrequent. Dat houdt in: minimaal 8x per uur overdag, minimaal 6x per uur in de avonduren. Daarnaast rijdt er in ieder geval een buslijn van IJburg naar Weesp in de eerste jaren van de Concessie. Het is verder aan GVB om te bepalen of er nog andere Lijnen komen. Die vrijheid biedt het Programma van Eisen. Ook kan GVB zelf bepalen of er op andere Lijnen hogere frequenties aan te bieden waar dat gewenst is.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
20	Burger Q	Vervoerkunde	Wij zitten met smart te wachten op de terugkerende bus 21 in nieuw geuzenveld. Zowel voor ouderen als voor iedereen die naar de sportvelden moet. Hopelijk gaat dit zo spoedig mogelijk lukken, alvast dank!	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.
21	Burger R	Vervoerkunde	Hierbij wil ik als bewoner van Geuzenveld/de Eendracht ook een beroep doen dat het OV (de bus van 3 haltes) in mijn wijk terug moet komen. Sinds de bus lus weggehaald is uit mijn wijk is het voor vele bewoners (zeker o.a. de mindervalide, de schoolgaande jeugd) onmogelijk geworden om ergens naartoe te kunnen gaan of de bereikbaarheid naar het OV. Te triest voor woorden. De bereikbaarheid ook voor families en mantelzorgers is immens achteruitgegaan. Tevens zijn er in de loop van de jaren zoveel bij ons in de wijk veranderingen gekomen waaronder o.a. de grootschalige festivals evenementen dat er steeds meer auto's in de wijk rijden. Als bewoner ben ik van mening dat het OV (bus) terug moet komen!	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de Bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.
22	Burger S	Vervoerkunde/AMRI	Ik maak me in toenemende mate zorgen over de toekomst van het Amsterdamse tramnet. Keer op keer worden tegen enorme maatschappelijke kosten hele stukken traminfrastructuur vernieuwd, om die vervolgens met paar jaar (of soms zelfs eerder) uit de dienstregeling te halen. Dat deze peperdure infrastructuur vervolgens alleen nog voor incidentele omleidingen en remise ritten gebruikt wordt, begint steeds meer op wanbeleid te lijken. Een langetermijnvisie is er blijkbaar niet. Amsterdam is inmiddels een stad bezaaid met spooktrajecten. Kilometers tramspoor en haltes die enorm veel ruimte innemen maar waar vrijwel niks meer mee gedaan wordt. En met het huidige Programma van Eisen wordt deze situatie mogelijk alleen maar erger. Een groot gedeelte van het tramnetwerk wordt inmiddels als optioneel door jullie bestempeld en hoeft GVB niet per se te bedienen. Het erge van allemaal is dat er wel geld is om hele stukken tramspoor te vernieuwen, inclusief nieuwe toegankelijke haltes, die vervolgens uit het lijnennet worden geschrapt. Maar geld om het tramnetwerk uit te breiden is er zelden en beslissingen hiertoe worden systematisch vooruit geschoven. Deze kapitaalvernietiging valt niet meer te verkopen. Het erge is dat de Vervoerregio compleet ongevoelig lijkt hiervoor.	Wellicht kunnen we hier een misverstand wegnemen. De kaart met verplichte trajecten geeft alleen de verbindingen weer waar vanwege recente investering in de infrastructuur Openbaar Vervoer moet rijden. Maar door vele andere eisen in het Programma van Eisen moet GVB op veel meer trajecten Bussen, Trams en Metro's laten rijden dan op deze kaart te zien is. GVB heeft daarbij de vrijheid om het lijnennetwerk zo in te richten dat het past bij de behoefte van de Reizigers en ons beleid.
23	Burger T	Vervoerkunde; Tuinen van West	Bij deze schrijf ik u aan vanwege het Programma van Eisen. Ik ben tuinder op tuinpark Tigeno en ben verheugd met de terugkomst van bushalte van lijn 21 bij de Eendracht. Op dit moment is ons tuinpark slecht bereikbaar met het OV. Wie niet op de fiets kan komen is daarom al snel aangewezen op de auto en dat is zonde. Het is daarom fijn dat de buslijn terug komt. Maar ik zou graag zien dat de buslijn heel de Tuinen van West zou ontsluiten. Het is een prachtig gebied waar veel valt te beleven. Het zou fijn zijn als mensen de mogelijkheid krijgen de Tuinen te bezoeken met een betere OV ontsluiting. Dit zal ongetwijfeld bijdragen aan meer bezoekers aan de Tuinen.	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de Bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.
24	Burger U	Vervoerkunde; Tuinen van West	We zijn eigenaar van de 1800 roeden en gallery intussen en groot nadeel van de locatie tot nu toe is de slechte bereikbaarheid met het openbare vervoer. De 1800 roeden herbergt 25 broed plaats ateliers en ca. 30 andere ruimten waaronder de rijk van de keizer . We zien nu teveel dat de auto veel gebruikt wordt om de de 1800 roeden te komen . We zouden heel graag willen dat de buslijn 21 wordt doorgetrokken over de joris van den berghweg in amsterdam nieuw west, veel van onze broed plaatsen kunstenaars hebben een gering budget .	Gelukkig kunnen wij u melden dat Bus 21 weer door de wijk De Eendracht gaat rijden. Dat zal op Werkdagen van 7:00 tot 20:00 uur minimaal vier keer per uur zijn. Ook in de avond en het weekend zullen er Bussen rijden. Het is een van de eisen in het Programma van Eisen van de Vervoerregio voor het Openbaar Vervoer vanaf 2025 in Amsterdam. U zult de Bussen van GVB in de toekomst dus weer vaker zien.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Port of Amsterdam	Vervoerkunde; Amsterdamse havengebied/Westpoort	Port of Amsterdam deelt met U het belang van openbaar vervoer, en specifiek voor mensen die in het uitgestrekte Amsterdamse havengebied / Westpoort werken. Sinds de lijnen 232 en 233 onderdeel zijn van het reguliere openbaar vervoer, merken de bedrijven in het havengebied dat het zeker voor mensen zonder toegang tot eigen geschikte vervoersmogelijkheden een waardevolle aanvulling is. Niet iedereen heeft een auto of een ander geschikt vervoer middel tot zijn/haar beschikking. Voor een goede ontsluiting van het Amsterdamse havengebied / Westpoort komt de bepaling in artikel 3.2.3 ons als minimale eis redelijk voor. We maken daarbij wel de kanttekening dat de eis betrekking zou moeten hebben op 90 procent van het aantal werknemers, en niet van het aantal adressen. Het aantal werknemers per adres fluctueert namelijk sterk in het havengebied.. Naar onze indruk is het handhaven van het huidige netwerk van OV-lijnen in het havengebied met de stations Sloterdijk en Isolatorweg, aangevuld met lijn 382 (concessie Haarlem IJmond) en de lijnen 321, 322 en 323 als minimum adequaat. Dit zouden we graag in de nieuwe concessie minimaal gecontinueerd en idealiter verder uitgebreid zien. We hopen dat uw PvE dat faciliteert. Tot slot merken wij op dat het hanteren van de hemelsbrede afstand als criterium in het Amsterdamse havengebied / Westpoort met barrières als spoorlijnen en water in de praktijk tot situaties leidt waarbij de daadwerkelijke loopafstand veel langer is dan de hemelsbrede. We hopen dat uw PvE daar in enigerlei mate rekening mee kan houden.	Op basis van actuele gegevens is de wijk "Sloterdijk Nieuw-West" een werkgebied dat aan de voorwaarden voor een Openbaar Vervoerontsluiting voldoet. Deze wijk zal dus in de nieuwe Concessie worden ontsloten met Openbaar Vervoer conform de eisen aan werkgebieden. Dit is niet het geval voor de wijk "Havens-West". Wanneer deze wijk vanwege een groei van arbeidsplaatsen in dit gebied wel aan deze voorwaarden voldoet, is de Concessiehouder verplicht om ook daar Openbaar Vervoer te bieden. Wat betreft de rekeneenheid, zullen wij het Programma van Eisen dusdanig aanpassen dat werkgebieden op basis van werknemers in plaats van adressen worden bepaald. In de definitie van "Hemelsbrede afstand" in de begrippenlijst wordt rekening gehouden met onoverbrugbare barrieres zoals spoorlijnen en water.
2	Volkstuinpark Eendracht Juliette van Warmenhoven - Atelier Groenhartig natuurinclusief Tuinpark tigeno Zorgkwekerij groen Kwekerij Wiering The unbound Amsterdam Het natuurtalent The Beach 1800 Roeden Het Rijk van de Keizer Vrijplaats	Vervoerkunde; Tuinen van West	Wij, bij het Rijk van de Keizer, zijn zeer verheugd met de terugkomst van bushalte van lijn 21 bij de Eendracht. Echter missen wij nog steeds de gehele verbinding van de Tuinen van West met de rest van de stad. Het lijkt ons dan ook zeer aannemelijk om het hele gebied te verbinden door middel van bijvoorbeeld het verlengen van buslijn 21 met een lus die tot aan Halfweg rijdt en wellicht de pitstop maakt aldaar op het station. Vooral in het kader van juist die verbinding, het ontmoedigen van autogebruik, duurzaamheid, sociaal, cultureel en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Graag wilde ik u middels dit schrijven wijzen op de mogelijkheid tot een uitbreiding van bijvoorbeeld buslijn 21 door het hele gebied van de Tuinen van West, zodat iedereen zo veel mogelijk de auto kan laten staan en kan genieten van het prachtige gebied wat de Tuinen van West omhelst. Zoals u waarschijnlijk wel weet, bevinden zich in de Tuinen van West een breed scala aan ondernemers. Er zijn tuinders die met oog voor natuur en milieu telen en ook graag hun kennis delen door middel van workshops. Zorgkwekerij Groen met een dagbesteding voor volwassenen en ouderen met een psychiatrische onbalans. Verder vind je er onder andere Mijn Stadstuin, Sportpark de Eendracht, de Polderheuvel, hotel The Unbound, de Sportcamping, Padeldam, de Fruittuinen, Bijenpark, Terragon, UP-events waar van alles te doen is met grote getale en vergeet niet de verschillende kunstenaars en de creatieve bedrijven op de 1800 Roeden en natuurlijk het Rijk van de Keizer, een creatieve evenementenlocatie. De stad breidt zich steeds verder uit. De aansluiting van de Tuinen van West als verlengde van de stad is onvermijdelijk. Steeds meer bewoners van de stad trekken richting buitengebieden om daar ontspanning te zoeken. Ook toeristen vinden steeds meer de Tuinen van West mede door de events die op de Polderheuvel plaatsvinden. Ik denk dan ook het autogebruik hier zo veel mogelijk ontmoedigt moet worden om de natuur in het gebied te ontlasten. Daarom denk ik dan ook dat het uitbreiden van de buslijn hoort bij de uitbreiding van de stad om zo toename van het autoverkeer te voorkomen in de Tuinen van West. Vanuit maatschappelijk, sociaal en cultureel oogpunt ben ik van mening dat een buslijn door het gebied van de Tuinen van West een aanwinst zal zijn voor de hele stad en bij uitstek voor de bewoners uit Geuzenveld en Nieuw-West zelf. Ook zij zullen vaker met de bus een uitstapje maken in deze prachtige Tuinen die Amsterdam aangrenst. Nu is dit alleen weggelegd voor mensen met een auto of een fiets, maar wat een verrijking zou het zijn voor alle bewoners om middagen met hun kinderen in de Tuinen te kunnen doorbrengen en tussendoor een stukje natuureducatie op te kunnen opsnuiven over waar je eten vandaan komt en hoe om te gaan met de veelal kwetsbare natuur in onze stad en ons land. Het boeren zit de Nederlanders nou eenmaal in het bloed en samen de natuur in, schept verbinding. Veel tuinen in Mijn Stadstuin vormen een bonte verzameling aan insecten en planten. Ook het Nieuwe Bijenpark is onvermijdelijke natuureducatie en zeer actueel met de huidige klimaatuitdagingen, maar ook het bijenpark is absoluut niet bereikbaar met het ov. Laten we eerlijk zijn, beter leren kinderen de namen van insecten en planten dan de namen van filmsterren en influencers. Helaas is er in deze buurt opvallend veel straatvervuiling. Kinderen en jong volwassenen leren te weinig wat deze vervuiling voor de natuur doet. Ook hier kunnen de Tuinen van West een mooie rol in spelen en een stukje bewustzijn bijbrengen. De uitbreiding van de huidige natuureducatie programma's zou een natuurlijk vervolg hierop zijn. Mits de Tuinen van West voor iedereen makkelijker toegankelijk wordt. Bij uitstek dus voor de mensen die geen auto bezitten en wat minder te besteden hebben. Denk hierbij ook aan scholen, naschoolse opvang, ouderen uitstapjes, maar ook kinderverjaardagen, zaterdagmiddag spelen bij Terragon en ga zo maar door. Wij hebben met een aantal ondernemers vorig jaar nog informatie ingewonnen bij de GVB om te kijken of er een mogelijkheid is om een buslijn op te starten en zo de bereikbaarheid onderling en in het gebied te vergroten. De wens dat het gebied goed verbonden is met de rest van de stad, speelt al vele jaren. Ik denk dan ook dat dit een uitgemeten kans is voor de vervoerregio om hier mee aan de slag te gaan en ook de Tuinen van West goed bereikbaar te maken voor iedereen!	In het Programma van Eisen stellen wij het minimaal van GVB te bieden niveau vast. De buurt "Osdorper Binnenpolder" waarin de Tuinen van West zich bevinden, heeft onvoldoende inwoners/arbeidsplaatsen om verplicht door de Concessiehouder bediend te moeten worden. De maatschappelijke kosten van een verplichte ontsluiting van dit gebied wegen niet op tegen de maatschappelijke baten. GVB heeft echter de vrijheid om het lijnennet en de routes van alle lijnen zelf te bepalen en voor een ontsluiting van gebieden te zorgen die niet in het Programma van Eisen geëist zijn.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
3	Fruittuin van West	Vervoerkunde; Tuinen van West	Wij zijn heel blij met de terugkomst van bushalte van lijn 21 bij de Eendracht. Laten wij dat voor opstellen!!! Een gemiste kans is echter de gehele verbinding van de Tuinen van West met de rest van de stad. Het lijkt ons nu het moment om het hele gebied te verbinden door middel van bijvoorbeeld het verlengen van buslijn 21 met een lus die tot aan Halfweg rijdt en wellicht de pitstop maakt aldaar op het station. Vanuit maatschappelijk, sociaal en cultureel oogpunt is een buslijn door het gebied van de Tuinen van West een aanwinst voor de hele stad en bij uitstek voor de bewoners uit Geuzenveld en Nieuw West zelf. Ook zij zullen vaker met de bus een uitstapje maken Nu is dit voornamelijk weggelegd voor mensen met een auto of een fiets, Er bevinden zich in de Tuinen van West een breed scala aan ondernemers. Er is dagbesteding bij Zorgkwekerij Groen en Stadslandgoed 937 (vroeger kwekerij Osdorp) en in minder mate bij Fruittuin van West voor jongeren, volwassenen en ouderen met een psychiatrische onbalans. Er zijn vier tuinparken in de Tuinen van West. Verder komen er dagelijks bezoekers in grote getalen in de tuinen van West: voor de Mijn Stadstuin, Pluk, Sportpark de Eendracht, Polderheuvel, The Unbound, Sportcamping, Padeldam, Rijk van de keijzer, 1800 Roeden, Terragon, UP-events en natuurlijk onze Fruittuin van west. Dit wordt nooit minder en alleen maar meer als straks nog meer als de 600 tuintjes verhuurt zijn bij Stadslandgoed 937, Wilde bloemen open gaat en zo zullen er nog meer bedrijven volgen. Bij Fruittuin van west ondernemen wij vanuit een maatschappelijk en verantwoord perspectief. Duurzaamheid staat hoog in ons vaandel. Hier hoort vanzelfsprekend een goede bereikbaarheid bij met het openbaar vervoer. Niet alleen voor onze gasten, maar ook voor onze medewerkers en eventuele snuffelstagiaires, jongeren en uiteraard ook de ouderen die wat minder te been zijn. Voor velen die niet afkomstig zijn uit de buurt, is het een uitdaging om hier met het ov te komen en veelal onmogelijk als je niet mobiel bent. Wij zijn een plek waar alle leeftijden ongeacht achtergrond samenkomen. Dit speelt niet alleen voor ons, maar helaas bij meerdere ondernemers in dit gebied. Er zijn veel klanten en gasten die liever met het ov reizen en soms zelfs verplicht worden vanuit hun organisatie waardoor er vaak boekingen niet doorgaan vanwege onze slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarnaast bieden wij graag workshops aan en het liefst lokaal en uit de buurt. Ze kiezen niet voor niets voor onze plek voor hun bijeenkomsten in de natuur. De Tuinen van West kunnen daar een groot aandeel in leveren, want het gebied biedt nou eenmaal veel inspiratie en ook hier worden veel workshops georganiseerd. Er is hier zoveel moois te zien en te leren in de Tuinen van West.. Wij hebben met een aantal ondernemers vorig jaar nog informatie ingewonnen bij de GVB om te kijken of er een mogelijkheid is om een buslijn op te starten en zo de bereikbaarheid onderling en in het gebied te vergroten. De wens dat het gebied goed verbonden is met de rest van de stad, speelt al vele jaren. Ik denk dan ook dat dit een uitgemeten kans is voor de vervoerregio om hier mee aan de slag te gaan en ook de Tuinen van West goed bereikbaar te maken voor iedereen!	In het Programma van Eisen stellen wij het minimaal van GVB te bieden niveau vast. De buurt "Osdorper Binnenpolder" waarin de Tuinen van West zich bevinden, heeft onvoldoende inwoners/arbeidsplaatsen om verplicht door de Concessiehouder bediend te moeten worden. De maatschappelijke kosten van een verplichte ontsluiting van dit gebied wegen niet op tegen de maatschappelijke baten. GVB heeft echter de vrijheid om het lijnennet en de routes van alle lijnen zelf te bepalen en voor een ontsluiting van gebieden te zorgen die niet in het Programma van Eisen geëist zijn.
4	HCME	Vervoerkunde; westpoort	Namens Hitachi Construction Machinery (Europe) NV, pleiten wij voor ontsluiting van het gebied Westpoort ten behoeve van onze werknemers en bezoekers. Binnen onze organisatie zijn circa 520 medewerkers werkzaam, waarvan een grote populatie op onze locatie aan de Siciliëweg 5 te Amsterdam. De huidige (private) Westpoortbus, wordt veelvuldig gebruikt door onze medewerkers voor woon-werkverkeer en biedt onze medewerkers daarmee de mogelijkheid op het werk te komen. Daarnaast biedt het toekomstige medewerkers (sollicitanten) de mogelijkheid om onze organisatie te benaderen, waardoor we als organisatie aantrekkelijker zijn op de arbeidsmarkt. Deze wijze van openbaar vervoer is cruciaal voor onze organisatie. Wij pleiten voor reguliere ov-ontsluiting in ons gebied. Naast bovengenoemde redenen pleiten wij eveneens voor AOV-oplossing in verband met een meer duurzame wijze van woon-werk verkeer voor onze werknemers, die bij het ontbreken daarvan noodgedwongen tot meer milieubelastende alternatieven zullen leiden.	Zie reactie 1. Op basis van actuele gegevens is de wijk "Sloterdijk Nieuw-West" waarin het gebied Westpoort is gelegen, een werkgebied dat aan de voorwaarden voor een ov-ontsluiting voldoet. Deze wijk zal dus in de nieuwe concessie worden ontsloten met openbaar vervoer conform de eisen aan werkgebieden. Dat houdt in dat in de spits minimaal 2x per uur een verbinding moet worden geboden. Er zijn geen plannen voor een systeem van "aanvullend openbaar vervoer" voor werkgebieden.
5	PWC	Ontsluiting Schinkelkwartier	Gemeente Amsterdam heeft het voornemen om een nieuwe ontwikkelingsstrategie voor Schinkelkwartier voor te bereiden waarbij Rieker Business Park zal worden getransformeerd naar woon-werkgebied waarbij ook ruimte is voor innovatie. Wij maken ons ernstig zorgen over de ov[1]bereikbaarheid van de bedrijven. Daardoor hebben wij uit noodzaak aanvullend openbaar Vervoer Inmiddels hebben wij als bedrijf zeer veel geld geïnvesteerd in (A)OV.We vinden dit echter een overheidstaak en vragen dus om regulier openbaar vervoer. Wel hebben wij grote zorgen over de bereikbaarheid van het gebied in de transitieperiode. Wij zien nu al allerlei verkeerscongestie ontstaan. Er komen daarnaast 10.000 woningen in het gebied waardoor de definitie eis ook al binnen 2 jaar waardoor er al een andere definitie en eisen voor openbaar vervoer nodig zijn. We staan nu enkel als overige bepaling maar gaan dus opschalen naar een A danwel B locatie met als voorwaarde hoogwaardig openbaar vervoer. In het huidige concept van de ov-concessie 2025 wordt ons inziens hier geen rekening mee gehouden alsmede met de groei naar meer kantoren en meer woningen. We hebben uiteindelijk een gebied met ruim 12.000 werknemers en 11.000 woningen. Wij willen in afwachting van de metrolijn, wat minimaal nog 20 jaar gaat duren een goed openbaar vervoer hebben door middel van trams en buslijnen. Deze behoefte wordt niet alleen door de ondernemers in gebied gedragen maar ook vanuit Economische Zaken gemeente Amsterdam en de projectorganisatie die bezig is met de transformatieplannen Schinkelkwartier. Zonder goed openbaar vervoer staat niet alleen de ontwikkeling stil maar blijft ook de behoefte aan parkeergelegenheid terwijl je de beschikbare ruimte liever voor wilt gebruiken voor uitbreiding van woningen en kantoren. Tenslotte past het ook niet in het gemeentebeleid van Amsterdam en het landelijke beleid van de mobiliteitstransitie en vergroening en verlevendiging van steden. Met de mobiliteitstransitie bedoelen we het autoluw maken van het gebied en het uitbreiden van het openbaar vervoer. Los van de Transformatieplannen is het ook niet voor niks dat de bedrijven in het gebied als ruim 15 jaar miljoenen investeren in 2 buslijnen, Buslijn 68 (Rieker Cirle Line) en Buslijn 267 (Rieker Airport Transfer. Deze gelden zouden beter benut kunnen worden voor de kernactiviteiten en de afspraken met Economische Zaken over het inrichten van het innovatiedistrict en Schinkelkwartier. Wij willen graag dat deze verbindingen in het plan worden meegenomen. Daarnaast is de Anderlechtlaan halte ook noodzakelijk voor de verbinding met Schiphol en moet deze ook behouden worden. Het is onduidelijk wel type gebied Rieker Business Park en omgeving moet worden in de ov-concessie maar het moet hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer hebben en minimaal op B niveau en mogelijk op A. Het is ons niet duidelijk wat het verschil in de typologieën is en wat Rieker daarin nodig heeft. Wij stellen wel vast dat een loopafstand van 400 meter naar de haltes gewenst is. Voorkeur voor haltes op J.M Keynesplein en mocht dit niet kunnen door beperking van de tunnel (ze rijden nu met hoge elektrische bussen die er niet onder passen) dan minimaal een stophalte bij Oude Haagseweg bij de tunnel en bij kruising Johan Huizingalaan David Ricardostraat. Daarnaast moet de infrastructuur	De buurt "Riekerpolder" is onderdeel van de als woon- en werkgebied geclassificeerde wijk "Sloten/Nieuw Sloten". Voor de wijk gelden daarmee hoge ontsluitingseisen (minimaal 90% van alle adressen) en eisen aan hoogwaardige verbindingen met o.a. knooppunten zoals station Zuid en het centrumgebied. Het is verder aan GVB om te bepalen welke routes de lijnen door de wijk nemen en welke haltes zij aandoen om aan de eisen te voldoen. Ten aanzien van loopafstanden geldt generiek 400 meter (hemelsbreed) als maximale afstand. Voor (toekomstige) HOV-Lijnen zoals de metro en de buslijn 369 geldt 800 meter (hemelsbreed). Indien in de toekomst dit gebied verder ontwikkelt en wordt voldaan aan de gestelde normen wat betreft inwoners/arbeidsplaatsen gelden automatisch de daarbij behorende ontsluitingseisen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
6	BIZ Vereniging SSBR Rieker Business Park.	Ontsluiting Schinkelkwartier	· In dit kader is er vanuit gebiedsteam Schinkelkwartier, afdeling Grond en Ontwikkeling van gemeente Amsterdam voor de start van de concessie de zogenaamde Schinkelbuslijn in de planvorming als voorstel meegenomen. Deze bus rijdt onze lijnen 68 en 267. Wij willen graag dat deze verbindingen in het plan worden meegenomen. Daarnaast is de Anderlechtlaan halte ook noodzakelijk voor de verbinding met Schiphol en moet deze ook behouden worden. Gebiedsteam Schinkelkwartier onderschrijft de zorgen over het huidige openbaar vervoer in het gebied. Ze snappen het belang van openbaar vervoer in het kader van gebiedsontwikkeling. Ze hebben dit opgenomen in de plannen voor Schinkelkwartier waaronder de keuze voor maatregelen voor fiets en openbaar vervoer in de OER en projectnota Schinkelkwartier.	Zie reactie 4.
	B. Amsterdam. Onderdeel van BIZ vereniging (zie hierboven).		· Het is onduidelijk wel type gebied Rieker Business Park en omgeving moet worden in de ov-concessie maar het moet hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer hebben minimaal op B niveau en bij grote voorkeur op A niveau. Het is ons niet duidelijk wat het verschil in de typologieën is en wat Rieker daarin nodig heeft. Wij stellen vast dat een loopafstand van 400 meter naar de haltes gewenst is. Daarnaast valt nu onze grootse gebruiker van het openbaar vervoer buiten zelf nu 800 meter van een halte, namelijk Westgate 2 waar PWC in is gehuisvest. Wij zien dat 90% dekking in het gebied voldoende is conform de eisen voor het openbaar vervoer maar deze gebruiker neemt dusdanig veel openbaar vervoer, 60% van de huidige vervoerswaarde, af dat wij graag uitzonderingsbepalingen in dit kader willen afstemmen.	Zie reactie 4. Wij gaan het PvE dusdanig aanpassen dat de dekking van werkgebieden op basis van werknemers in plaats van adressen wordt bepaald.
	Atradius		· De basis van het gebied moet op orde er komen Er komen totaal 10.000 woningen en de helft van het gebied wordt nu al binnen 4 jaar ontwikkeld met woningen en The David zit ook al bewoning. Er moet dus nu al op a (door metro) of b (door bussen en trams) locatie niveau openbaar vervoer zijn dit is een voorwaarde voor de planontwikkeling wat ook is erkend door gebiedsteam Schinkelkwartier in onderhandeling met Red Company en Timeless. Daarnaast hebben wij al van diverse pandeigenaren gehoord dat het nu al moeilijk is om huurders aan te trekken vanwege onvoldoende openbaar vervoer. Dit is al bevestigd door 10 van de 12 vastgoedeigenaren die hier problemen door krijgen met verhuur of met de projectontwikkeling. Daardoor wordt leegstand ook een probleem en dat is niet bevorderlijk voor de gebiedsontwikkeling en komt de economie niet ten goede	Zie reactie 4.
	Brunel Nederland B.V		· We hebben een voorkeur voor haltes op J.M Keynesplein en mocht dit niet kunnen door beperking van de tunnel (ze rijden nu met hoge elektrische bussen die er niet onder passen) dan minimaal een stophalte bij Oude Haagseweg bij de tunnel en bij kruising Johan Huizingalaan David Ricardostraat.	Zie reactie 4. Dit PvE doet tevens geen uitspraken over de exacte ligging van haltes. Dit valt niet binnen de bevoegdheid van concessieverlener danwel concessiehouder. De inrichting van de infrastructuur is de bevoegdheid van de wegbeheerder.
			· Daarnaast moet de infrastructuur goed georganiseerd worden met overdekte haltes en goede bewegwijzering, gezien de bouwontwikkeling en slechte verlichting is dit voor de sociale veiligheid noodzakelijk.	Zie reactie 4. De inrichting van de infrastructuur (busbanen, haltes en looproutes) is niet de verantwoordelijkheid van de concessieverlener en de concessiehouder. De inrichting van de infrastructuur is de bevoegdheid van de wegbeheerder.
			· Doordat het gebied in ontwikkeling is, is er ruimte voor het inrichten van een losse bus strook voor de projectontwikkeling van Timeless aan de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. Wij zouden dit graag in overweging geven om te kijken of dit kan worden gerealiseerd.	De inrichting van de infrastructuur (busbanen, haltes en looproutes) is niet de verantwoordelijkheid van de concessieverlener en de concessiehouder.
			· Voor de lange termijn is in de projectontwikkeling een metrostation op de kavel naast Flightdeck ingepland. Deze is zeer gewenst! Maar tot de komst van dit metrostation moeten de buslijnen worden behouden of de Schinkelbus worden geeffectueerd.	Zie reactie 4.
6	Maatschappij voor Beter OV	2019 als basisjaar voor het PvE kiezen	Het aanbod aan dienstregelingsuren dient minimaal dat van 2019 te zijn, inclusief de nachtexploitatie, en procentueel vermeerderd met het sindsdien toegenomen inwonertal van het bediengebied en van het aantal banen in dit gebied. Het dient de vervoerder vrij te staan om het extra aantal DRU's naar diens keuze te verdelen over tram, bus en metro; maar het aanbod bij tram, bus en metro mag per modaliteit niet minder zijn dan in 2019. Met andere woorden: de groei dient te worden ingezet om verbeteringen in het net aan te brengen, en niet te leiden tot verslechteringen.	In het Programma van Eisen (PvE) beschrijven wij de minimale eisen aan het openbaar vervoer. Het niveau van dit PvE ligt hoger dan het PvE van de huidige concessie. Hiermee wordt het minimale niveau van het openbaar vervoer verhoogd. Voor de start hanteren wij de jaardienstregeling van 2024 als uitgangspunt omdat dit beter aansluit bij de huidige situatie. Gedurende de looptijd van de concessie zal het aanbod groeien. Binnen zijn ontwikkelruimte werkt de concessiehouder voorstellen uit om het aanbod uit te breiden. In het PvE leggen wij geen minimale aantallen dienstregelinguren/km vast om te voorkomen dat dit de verdere ontwikkelruimte van de concessiehouder beperkt.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
			Het percentage overstappen voor reizigers mag niet hoger zijn dan dat in 2019. Ook de gemiddelde loopafstand tussen adressen en de dichtstbijzijnde haltes mag niet stijgen. Daarnaast mag het percentage reizigers dat tussen 400 en 800 meter van/naar een halte moet lopen in plaats van maximaal 400, niet stijgen. Immers, loopafstanden hebben te maken met hoever iemand kan lopen, en niet van de vraag of diegene naar een HOV- of een gewone halte loopt. Meer dan nu, moet ook worden meegewogen of hemelsbrede loopafstanden realistisch zijn, indien de hemelsbrede lijn wordt doorsneden door bijvoorbeeld de Amstel, de Sloterplas of een autosnelweg zonder viaduct.	Wij houden vast aan het basisprincipe dat overstappen onderdeel is van een aantrekkelijk grootstedelijk netwerk. Aanpassingen van de eisen leiden tot onafzienbaar hoge kosten en een onaantrekkelijk ov-netwerk. Het vastleggen van een percentage overstappers dat 400 meter moet lopen en een gemiddelde loopafstand beperkt de flexibiliteit voor de doorontwikkeling van het netwerk. Hiermee wordt het ons inziens onmogelijk om de verwachte groei te faciliteren en een aantrekkelijk netwerk te ontwerpen dat aansluit bij de behoeften van de verschillende doelgroepen. Wij nemen in het PvE wel een definitie op voor een 'comfortabele overstap'.--- De eisen aan loopafstanden in de nieuwe concessie zijn gunstiger voor de reiziger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie afstanden van 800 meter voor een groot deel van het ov-netwerk gelden, wordt dat in dit PvE beperkt tot de hoogfrequente HOV-lijnen die als functie hebben om snelle en directe verbindingen tussen belangrijke knooppunten te bieden en daarom minder vaak stoppen. In het concept PvE hebben wij reeds opgenomen dat (anders dan in de huidige situatie) die onoverbrugbare barrières zoals water en snelwegen doorkruisen, niet mee mogen worden genomen bij de bepaling van de dekking. De Vervoerregio gaat in de nieuwe concessie jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het PvE wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
			Ook mogen de reistijden van start- naar bestemmingshalte niet toenemen ten opzichte van 2019, dus routes die worden verlegd mogen niet leiden tot een gemiddeld langere reistijd. Bij die reistijd dient ook tijdverlies van overstappen (lopen en wachten) te worden meegenomen. Ook de beschikbaarheid van liften en roltrappen mag het niveau van 2019 niet onderschrijden. Wanneer reizigers door routewijzigingen een langere route moeten afleggen, mogen deze reizigers niet worden geconfronteerd met extra reiskosten; dit geldt ook voor tijdelijke omleidingen bij werkzaamheden.	Het vastleggen van rijtijden en routes beperkt de flexibiliteit voor de doorontwikkeling van het netwerk. Hiermee wordt het ons inziens onmogelijk om de verwachte groei te faciliteren en een aantrekkelijk netwerk te ontwerpen dat aansluit bij de behoefte van de verschillende doelgroepen. Daarnaast is de reistijd afhankelijk van de mogelijke rijtijd. In het concept PvE eisen wij dat de concessiehouder zijn dienstregeling ontwerpt op basis van realitische rijtijden. De rijtijden zijn afhankelijk van de beschikbare infrastructuur, die gedurende de looptijd van de concessie eveneens kan wijzigen. Wat betreft de beschikbaarheid van liften onderkent de Vervoerregio het probleem dat kapotte liften zeer hinderlijk zijn voor mensen die van de liften afhankelijk zijn. De Vervoerregio zal dit onderzoeken en bezien of er maatregelen kunnen worden getroffen met GVB Infra B.V. Het beheer hiervan maakt namelijk geen onderdeel uit van de concessie, maar wordt uitgevoerd door GVB Infra B.V. als beheerder (op basis van het AMRI-contract). Wat betreft de extra kosten bij omleidingen is in het landelijk tarievenkader afgesproken dat bij saldoreizigers het verschil in tarief bij de reiziger n rekening wordt gebracht. Bij dagkaarten en bij abonnementen vindt geen verrekening plaats.
			Het percentage rituitval mag niet toenemen ten opzichte van het jaar 2019. Op tramlijnen die met dubbele stellen rijden, en bij de metro, dienen trams/metro's die de helft of 1/3 korter zijn dan gepland, in de uitvalcijfers dan ook voor 1/2 of 1/3 mee te tellen. Om het GVB aan te moedigen om rituitval te voorkomen, dient bij tram en bus de eerstkomende rit na een uitgevallen rit gratis toegankelijk te zijn. De in artikel 32 van het PvE genoemde maximaal toegestane uitvalpercentages dienen niet alleen op jaarbasis, maar ook per kwartaal en per modaliteit e worden gemaximeerd, en wel op anderhalf keer het jaarmaximum (maar dus op jaarbasis niet meer dan het jaarmaximum). Het valt niet te rechtvaardigen dat de maximaal toegestane uitval op verbindende lijnen het dubbele mag zijn van dat wat geldt voor de overige lijnen. De verbindende lijnen zijn immers mede de ruggengraat van het systeem. Voor wat betreft het in artikel 33 als 'vertraagd' tellen van lijnen ligt de lat veel te laag. Dat maximaal 18% van de ontsluitende lijnen meer dan 3 minuten te laat van het beginpunt mag vertrekken, is een totaal gebrek aan ambitie; dat behoeft geen verder betoog. Dat geldt evenzeer voor de betreurenswaardige punctualiteitseisen voor de andere lijnsoorten.	Wij stellen hogere eisen aan rit- en capaciteitsuitval (= uitval van stellen metro's/trams) dan in de huidige concessie. De Concessiehouder wordt voor rit- en capaciteitsuitval beboet. De normen rondom rituitval zijn voor HOV-Lijnen en Ontsluitende Lijnen aangescherpt ten opzichte van de huidige normen, passend bij het beleid om op basis van lijntypes betrouwbaarheidseisen te differentiëren (zie ook hoofdstuk 3, 3.6). Wij passen het PvE dusdanig aan dat rituitval op kwartaalbasis wordt beoordeeld. De eisen aan punctualiteit zijn gebaseerd op de eisen in de huidige concessie.
			De exploitatie van tram, bus en metro dient 's morgens een half uur eerder op te starten dan in 2019, en 's avonds een half uur langer door te gaan. Immers, in de jaren-60 werden de exploitatie-uren van het dagnet ingekrompen wegens de komst van nachtbuslijnen, maar het nachtbusnet is nagenoeg geheel vervallen, dus dienen de bedientijden weer te worden verruimd. Indien niet wordt gekozen voor uitbreiding van de bedieningstijden van de dagexploitatie, dienen de nachtbussen in het laatste uur voor de start van de dagexploitatie en het eerste uur na het einde van de dagexploitatie tegen het 'overdagse' tarief toegankelijk te zijn, inclusief het overstappen zonder dat opnieuw het starttarief dient te worden voldaan.	In verband met de benodigde onderhoudsvensters is het op dit moment niet mogelijk om ruimere bedieningstijden van het dagnet te eisen. Met de beheerder van de railinfrastructuur wordt gewerkt aan een capaciteitsverdeling, waar de beschikbare capaciteit verdeeld wordt over exploitatie en onderhoud. Meer flexibiliteit biedt op termijn de ruimte om anders naar het exploitatievenster en het onderhoudsvenster te kijken. De voorwaarden om anders met de capaciteit om te gaan zijn reeds in het concept Programma van Eisen opgenomen. GVB heeft de ruimte om met een tariefvoorstel te komen voor het nachtnet. Wij passen het PvE erop aan dat de ambitie om bedieningstijden uit te breiden duidelijker wordt.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
			Alle in 2019 voor het reizigersvervoer opengestelde metro- en tramsporen dienen bediend te blijven, behoudens wisselcomplexen en bogen voor de tram bij kruisingen, maar inclusief de trajecten die wegens werkzaamheden niet konden worden bediend. Overdag, zeven dagen per week, dient op alle tramroutes minimaal 5 maal per uur (twaalfminutendienst) te worden gereden, in de avonduren minimaal een kwartierdienst. Bij de Metro dienen op zijn minst de frequenties van 2019 te worden geboden. Rechtstreekse tram, bus- en metroverbindingen die er in 2019 tussen buitenwijken en centrumgebieden waren, mogen niet verloren gaan. Het PvE suggereert onterecht dat het stadscentrum en de 20-40-gordel onbelangrijk zijn, en dat lopen of fietsen alternatieven voor het OV zijn.	In het Programma van Eisen schrijven wij geen netwerk voor. Dit past niet binnen het uitgangspunt van dit concept Programma van Eisen dat de ontwikkelruimte bij GVB ligt. Op kaart 7 van de bijlage 'kaarten' hebben wij alle trajecten opgenomen die vanwege recente investeringen in de infrastructuur verplicht moeten worden bediend. Verder stellen wij functionele eisen aan de ontsluiting van wijken en verbindingen tussen knooppunten en wijken, maar schrijven geen expliciete trajecten voor. Wij eisen daarbij onder ander directe en hoogwaardige verbindingen tussen alle wijken en het centrumgebied. Wij geven GVB daarmee de vrijheid om het lijnennet tijdens de looptijd van de concessie aan te passen aan (veranderde) reisbehoeften. Wij stellen verder hoge eisen aan de frequenties van alle lijnen. Wij hebben ervoor gekozen om bij frequenties onderscheid te maken op basis van de functies van de lijnen in het netwerk in plaats van de modaliteiten.
			De elektronische reisinformatie is thans ver ondermaats. Telkens weer wordt op haltes aangegeven dat een voertuig onderweg is, terwijl dat in werkelijkheid niet rijdt. Voorts vallen informatieschermen uit of lopen ze een paar minuten achter op de werkelijkheid. Ook de informatie in voertuigen deugt vaak niet. Lijnen waarop kan worden overgestapt worden vaak incompleet weergegeven, of de informatie ontbreekt. In de Concessie dienen explicietere minimumnormen te worden opgenomen voor de kwaliteit van de reisinformatie. Ook in de komende concessieperiode dienen de gebruikelijke papieren vertrekstaten in de abri's te hangen.	We eisen dat op iedere halte de vertrektijden aanwezig zijn. Dit mag via de informatieschermen of anders. De informatie moet juist zijn. Hier stellen we eisen over. Een haltevertrekstaat eisen we niet expliciet. In het verleden is gebleken dat door de vele (tijdelijke) wijzigingen in de dienstregeling deze vaak niet klopten en de reizigers in verwarring brachten. Daarom stellen we geen eisen aan de vorm, wel aan de informatie. Op de kwaliteit van de informatie moeten wij toezien.
			Bij storingen aan het OV-pay-systeem en andere betaalmethoden dienen reizigers niet te worden opgescheept met extra kosten, dus ook niet wanneer dat betekent dat reizigers gedurende de storing gratis moeten worden vervoerd. Bij fouten waardoor reizigers teveel hebben betaald, dient het teveel betaalde op de bankrekeningen van de gedupeerde reizigers terug te worden gestort, zonder dat reizigers daar zelf achteraan moeten.	Vanwege de AVG is dit helaas niet mogelijk. Dit komt omdat tussen de banken en de vervoerder geen persoonsgegevens verstrekt worden, zoals een bankrekeningnummer.
			Uiteraard dienen extra goede prestaties van de vervoerder te worden beloond. Evenzeer dienen sancties te worden opgelegd bij onderpresteren. Dit wordt doorgaans geregeld in een financiële bonus/malusregeling. Maar dat alleen is niet voldoende. Immers, het GVB is volledig eigendom van de Gemeente Amsterdam. Een boete of beloning komt dus neer op geschuif tussen en binnen de Gemeente en de Vervoerregio. Er moet dus meer gebeuren. Wij stellen voor dat wanneer het GVB een bonus krijgt, deze deels ten goede komt aan een uitkering voor het voltallige personeel. Wanneer het GVB echter stelselmatig ernstig onderpresteert, zoals thans, dient dit te moeten kunnen leiden tot ontslag van de verantwoordelijke directieleden en/of de Algemeen Directeur van het GVB. Dat kan voor de zittende functionarissen redelijkerwijze uiteraard niet het geval zijn, maar bij nieuwe benoemingen in het topmanagement (ook bij het maken van carrière binnen het GVB) dient dit in de arbeidsovereenkomst te worden opgenomen. De personele unie van Vervoerregio en Gemeentebestuur (als eigenaar van het GVB) maakt dat mogelijk.	Wij delen uw zienswijze niet dat het toekennen van een bonus of het opleggen van een boete neerkomt op een geschuif van geld tussen de Vervoerregio en de Gemeente. GVB kan eigenstandig besluiten waar zij een bonus aan wil besteden en zal de financiële impact van eventuele boetes intern moeten oplossen. GVB heeft bijvoorbeeld de ruimte om (een deel van) een bonus ten goede te laten komen aan het personeel, maar dit ziet de Vervoerregio als een afspraak tussen werkgever en werknemers. En voor het beoordelen van het functioneren van de directie en eventuele consequenties die hieruit voortvloeien geldt dat dit een zaak is tussen RvC en directie en uiteindelijk de aandeelhouder. Beide situaties vallen daarmee buiten de rol van de Vervoerregio als Concessieverlener.
7	Vereniging Innovatieve Mobiliteits-dienstverleners	Tekst aanpassing	**HUIDIGE TEKST:** De samenwerking tussen de Concessiehouder en Derden omvat in ieder geval de eisen zoals opgenomen in het document "MaaS-waardige bestekseisen van CROW, versie 3.0" of diens opvolgers, en het "Toelichtende document bij Concessiebijlage MAAS-waardige bestekseisen versie 3.0 (definitief)" 1 of diens opvolgers. Daarbij stelt de Concessieverlener jaarlijks de Tarieven vast voor MaaS, waaronder de Tarieven voor het reselltarief."	Zie hieronder.
			Voorgestelde wijziging "Het aanbod van de Concessiehouder naar Derdenverkopers omvat in ieder geval de eisen zoals opgenomen in het document "MaaS-waardige bestekseisen van CROW, versie 3.0" of diens opvolgers, en het "Toelichtende document bij Concessiebijlage MAAS-waardige bestekseisen versie 3.0 (definitief)" of diens opvolgers. Daarbij stelt de Concessieverlener jaarlijks de Tarieven en Producten vast voor Derdenverkopers, waaronder de Tarieven en Producten voor het resell aanbod."	Zie hieronder.
			TOELICHTING. 1.Aanpassing naar "Het aanbod van de Concessiehouder naar …": •Toelichting: Deze formulering verduidelijkt het doel om een expliciet en gestructureerd aanbod voor derdenverkopers te creëren. Het verstevigt de basis voor een transparante samenwerking tussen de Concessiehouder en derdenverkopers. 2.Toevoeging van "Tarieven en Producten": •Toelichting: Het specificeren van zowel tarieven als producten biedt een uitgebreider kader voor samenwerking, wat zowel het algemene resell tarief als specifieke OV-producten voor derdenverkopers omvat. 3.Gebruik van "Derdenverkopers" in plaats van 'MaaS' of 'Derden': •Toelichting: 'MaaS' is een specifieke B2C toepassing van de integratie van OV door derdenverkopers. Het gebruik van 'Derdenverkopers' sluit niet-MaaS-partijen die afhankelijk zijn van de toegang tot GVB vervoer niet uit. Dit benadrukt dat het gaat om partijen die minimaal de betaling en distributie van vervoersbewijzen uitvoeren, ongeacht de toepassing (MaaS, Bedrijvenkaartaanbieders, Projecten, etc.) en de wijze waarop het vervoersbewijs aan de eindgebruiker wordt aangeboden (Agent versus Reseller).	1. Wordt niet overgenomen. 2. Wordt niet overgenomen. 3. Wordt overgenomen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
8	SILVUR	Halte veilgheid	**1. Inleiding** Vanuit onze organisaties krijgen we regelmatig signalen van onze leden dat zij zich onveilig en oncomfortabel voelen op ov-haltes langs rijwegen en fietspaden in Amsterdam. Bij onze leden gaat het om mensen die meest op oudere leeftijd slechtziend geworden zijn door maculadegeneratie. Maculadegeneratie is de meest voorkomende vorm van slechtziendheid in de Westerse wereld en treft vooral ouderen. De landelijke Vereniging is de grootste vereniging van slechtzienden in Nederland. Onze leden zien zeer onscherp en hebben daardoor moeite met het zien van hoogteverschillen zoals die op haltes. Het gaat om mensen die geen gebruik maken van een taststok en daardoor niet makkelijk herkenbaar zijn als slechtziende. Toch gaat het om ruim 90 % van de groep mensen met een visuele beperking. Mensen met maculadegeneratie identificeren zich doorgaans niet met gehandicapten en zijn daardoor slecht vertegenwoordigd op platforms van gehandicapten. Hun behoeften aan aanpassingen van de openbare ruimte worden daarom vaak niet herkend door overheden. Onze stichting SILVUR heeft zich de laatste tientallen jaren in samenwerking met de Vrije Universiteit van Amsterdam intensief bezig gehouden met de mobiliteitsproblemen van slechtzienden en ouderen, in het bijzonder mensen met maculadegeneratie. In 2012 heeft de stichting daarvoor de prestigieuze internationale Liberty Mutual Medal voor 'Ergonomics en Safety' gekregen.	Niet van toepassing.
			2. Het probleem van haltes langs rijwegen OV-haltes zijn als het ware langgerekte, smalle en tamelijk hoge eilanden in de openbare ruimte. Aan de ene kant stoppen trams, metro's en bussen. Aan de andere kant raast het verkeer van auto's en/of elektrische fietsen. Uit het verleden in Rotterdam en Den Haag weten wij dat er valincidenten zijn geweest waarbij ouderen per abuis aan de verkeerde zijde van de halte op de rijweg zijn gestapt. Sinds die tijd hebben tramhaltes in Rotterdam en Den Haag voor zover wij weten altijd een balustrade (reling) tussen de halte en de rijweg. In Amsterdam hebben alle haltes nabij metrostations ook zo'n reling. Denk aan Station Zuid, De Pijp, Weteringscircuit, etc. Een reling is een goede metafoor voor een perronafscheiding omdat die behalve een bescherming biedt tegen vallen ook het comfort geeft er tegenaan te kunnen staan terwijl men op de Tram of bus wacht. Er zijn ook andere plaatsen in Amsterdam met hekwerken die de haltes afschermen van de rijweg. Denk aan het Roelof Hartplein en de Amstelveenseweg nabij de internationale school. Daar hebben de hekwerken de functie voor het sturen van de voetgangers bij het oversteken naar de zebrapaden. Zo wordt voorkomen dat voetgangers tussen wachtende auto's oversteken naar de tramhalte en struikelen over de grote hoogte van de halte. Maar de meeste haltes in Amsterdam zijn niet beveiligd door een reling	Het beleid zou moeten zijn dat hier hekjes worden geplaatst indien dat vanuit de risico-benadering noodzakelijk is, met in achtneming van ALARP. ALARP wil zeggen dat men een risico beperkt tot een niveau, As Low As Reasonable Possible, ofwel, zo laag als redelijkerwijs gebruikelijk. Dus als het nuttig is de hekjes te plaatsen moet dat gedaan worden, zo nee, dan niet. Men moet hierbij bedenken dat hekjes ook vaak een belemmering zijn voor het bereiken van een dergelijke halte of het kunnen ontvluchten bij een calamiteit. Tevens kunnen hekjes belemmerd zijn als ze te dicht bij de rijstrook liggen vanwege het schrikeffect voor het wegverkeer. Kortom: maatwerk met inachtneming van ALARP.
			3. Inclusiviteit van halte-relingen Relingen geven geleiding en richting aan mensen die slecht ter been zijn of slecht zien. Bovendien geven zij steun aan mensen die problemen hebben met het bewaren van het evenwicht tijdens het wachten. Verder geven de open plekken in de reling aan waar de voetganger de halte kan verlaten en oversteken naar het trottoir. In het buitenland hebben we ook vaak relingen gezien aan weerszijden van geregelde voetgangersoversteekplaatsen als steunpunt voor wachtenden. In het algemeen zou het goed zijn als ouderen en mensen die slecht ter been zijn een steunpunt hebben op haltes en vluchtheuvels bij het wachten.	Zie reactie hierboven.
			4. Samenvatting Relingen op haltes lang rijwegen geven veiligheid omdat zij voorkomen dat ov-reizigers (per abuis) van de halte stappen. Dat is belangrijk tijdens het lopen over de halte maar vooral ook bij het wachten. Relingen zijn een noodzakelijke voorziening voor inclusief openbaar vervoer. Zij geven de zeer grote groep van slechtzienden en ouderen houvast bij het wachten op te tram, bus of metro. Bovendien geven zij de mensen die slecht ter been zijn en slecht zien geleiding naar belangrijke plaatsen op de halte zoals de plaats waar zij de halte kunnen verlaten.	Zie reactie hierboven.
9	MKB metropool regio Amsterdam	Verschuiving buitenwijken naar centrum niet acceptabel	Voor het MKB blijft het noodzakelijk om de oude delen van de stad goed met OV te laten ontsluiten en daarmee bereikbaar te houden. Dat laat uiteraard onverlet dat nieuwe centra buiten de A10 ook goed ontsloten moeten worden. Maar dat doe je in de ogen van MKB niet door de bereikbaarheid van het centrum en oude wijken met OV te verslechteren.	Het Programma van Eisen beschrijft de minimale eisen aan onder meer het netwerk en de dienstregeling. Het Programma van Eisen schrijft geen exact netwerk en dienstregeling voor. De ontwikkelruimte hoe het netwerk en de dienstregeling er exact uitziet ligt bij GVB. Binnen de looptijd verwachten wij dat het aanbod aan openbaar vervoer hoger ligt dan de minimale eisen zoals opgenomen in het concept Programma van Eisen. Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt. Wij passen het Programma van Eisen dusdanig aan dat de relatie tussen vervoerplicht en te bieden capaciteit nog duidelijker wordt. Wij schrijven GVB voor om ook toekomstig directe verbindingen tussen (buiten-)wijken en de binnenstad te bieden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
			MKB-Metropool Amsterdam vraagt zich af waarom je de binnenstad zou willen "ontlasten" met minder trams, alleen al als je weet dat het aantal passagiers op het Centraal Station van 200.000 naar 275.000 per dag gaat toenemen in enkele jaren tijd? Daar is de huidige verbouwing van het CS zelfs op gebaseerd. Veel van de aankomende reizigers op het Centraal Station hebben een bestemming in de binnenstad om te winkelen of te werken.	Passend binnen het beleid van de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam hebben wij eisen opgenomen om het centrumgebied te ontlasten om op speciefieke corridors meer ruimte te creeeren voor voetgangers en fietsers. Het Centraal Station speelt in veel verplaatsingen een rol. Voor een deel van deze verplaatsingen is een route via andere knooppunten/toegangspporten mogelijk. Door deze routes via andere knooppunten/toegangspoorten aantrekkelijker te maken, worden reizigers beter gespreid in het hele netwerk. Hierdoor neemt de druk op het Centraal Station en de binnstad af. Hiermee ontstaat juist ruimte om het openbaar vervoer en dus ook het Centraal Station te kunnen laten groeien.
			Bij de besluitvorming over de Noord/Zuidlijn werd in de jaren 1999-20001 al bedongen door de gemeenteraad dat tenminste twee van de drie tramlijnen op de Vijzelstraat zouden blijven rijden. Al snel na de opening van de metro ging het aantal van drie naar twee, niet veel later van twee naar één en sinds vorig jaar naar nul. Precies wat de criticasters van de Noord/Zuidlijn altijd hebben gezegd. Een en ander betekent dat de entree van de Kalverstraat en de Bloemenmarkt, beide behorende tot de grootste trekkers van de Metropool Amsterdam, geen aanliggend OV meer hebben aan de zijde van het Muntplein. Ja, de Noord/Zuidlijn rijdt wel onder de Munt, maar 30 meter onder de grond kan je niet uitstappen. Toegegeven: niet iedereen stapt uit of in op de haltes van de Utrechtsestraat, Vijzelstraat of Leidsestraat en daar zijn ook veel doorgaande reizigers. En de winkeliers in de Leidsestraat hebben zelfs aangegeven een tramvrije Leidsestraat wel te zien zitten. Maar dan zegt het MKB: de trams rijden daar niet alleen voor de winkels van de Leidsestraat, maar ook voor de talloze grotere en kleinere bedrijven in de nabije omgeving op de diverse grachten. Ook bedienen deze tramlijnen, zoals gezegd, de Kalverstraat en Bloemenmarkt juist voor Amsterdammers en binnen- en buitenlandse bezoekers uit de stadsdelen West en Nieuw-West. Op halte Koningsplein loopt de tram vaak half leeg met winkelend publiek. Volgens MKB kan je die honderdduizenden bewoners van de westelijke stadsdelen niet allemaal een omweg via de binnenring S100 en metro Noord/Zuidlijn opleggen. Of moeten die mensen maar liever in hun eigen stadsdeel blijven?	Zie de eerste reactie onder 9.
			Duiven en reigers Dan: het PvE gaat uit van een acceptabele afstand van 400 meter van een halte. In werkelijkheid is dat in de Amsterdamse binnenstad misschien wel het dubbele vanwege de bochten in en niet overal oversteekbare grachten. En dan is het ook nog eens door de lucht, hemelsbreed dus. Onze klanten en personeelsleden zijn echter geen duiven of reigers die kunnen vliegen. En voor het hoogwaardig openbaar vervoer (lees voor de oude stad: de metro) mag de halte zelfs hemelsbreed op 800 meter liggen. Dit terwijl dus alternatieven hiervoor (lees: tram of bus) elders zijn weg- of afgenomen. Wat betekent dit alles voor de oudere binnenstadbewoners? Tel uit je winst.	De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige concessie en sluiten aan bij de eisen van onze streekconcessies. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. De halte afstanden van 400 en 800 meter vormen een onderdeel van de opbouw van een aantrekkelijk openbaar vervoer netwerk. Voor snelle verbindingen zijn lijnen met minder haltes nodig. Andere verbindingen hebben een lagere snelheid en meer haltes. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter. Verder stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie. Tot nu toe geldt voor bijna het hele “hoofdnet Openbaar Vervoer” (waaronder ook een groot aantal tramlijnen) een loopafstand van 800 meter hemelsbreed als minimumniveau. In de nieuwe Concessie wordt daarentegen 400 meter loopafstand de standaard. 800 meter wordt alleen nog toegestaan wanneer GVB een hoogwaardige lijn biedt met een hoge snelheid, hoge frequenties en een betrouwbare uitvoering. De Vervoerregio gaat in de nieuwe concessie jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het Programma van Eisen wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
10	CTPark Amsterdam Ci	Ontsluiting Wespoor	Wij zijn eigenaar van CTPark Amsterdam City aan de ankerweg 18, een snelgroeiend multimodaal bedrijvenpark in 1 gebouw. Deze hub is niet alleen bedoeld om evenomische voordelen te bieden maar ook om de stad te ontlasten door de logistieke, productie- en transportactiviteiten aan de rand van de stad te concentreren. Om deze inspanningen te ondersteunen en de mobiliteit van onze werknemers te optimaliseren, doen wij een dringend verzoek tot een betere OV-ontsluiting van het Wespoort-gebied. Wij verzoeken u ten zeerste om ten minste één openbaarvervoersverbinding met een halte bij het Hempontplein te voorzien, met voorkeur ook een halte aan het eind van de Ankerweg. Een bijkomend voordeel is dat de bus de mogelijkheid heeft om bij onze locatie te keren, waardoor efficient transport en toegankelijkheid wordt bevorderd. Gelijktijdig is elektrisch opladen van de bus bij onze faciliteit mogelijk op ons snellaadplein.	Op basis van actuele gegevens is de wijk "Havens-West" een werkgebied dat op dit moment niet aan de voorwaarden voor een Openbaar Vervoerontsluiting voldoet zoals opgenomen in het Programma van Eisen. Deze voorwaarden zijn opgenomen om de beschikbare (publieke) middelen doelmatig in te zetten. Wanneer niet aan de voorwaarden wordt voldaan, verwachten wij onvoldoende reizigers om een openbaar vervoer verbinding te verantwoorden. Wanneer deze wijk vanwege een groei van arbeidsplaatsen in dit gebied wel aan deze voorwaarden voldoet, is GVB verplicht om ook daar openbaar vervoer te bieden. Het Programma van Eisen beschrijft echter alleen het minimale van GVB te bieden niveau. Het is aan GVB om een lijnennet in te richten dat in de reisbehoeften van zoveel mogelijk mensen voorziet.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
11	Werkgroep Verkeer en Vervoer	Ontsluiting Driemon	Brief d.d. 7-2-2024 (digitale pdf versie: tekst helaas niet selecteerbaar; brief is evt. opvraagbaar bij Vervoerregio Amsterdam)	Met de eisen die wij in het Programma van Eisen stellen, is voor Driemond geen ontsluiting met vraagafhankelijk vervoer voorzien. In tegendeel wordt ervoor gezorgd dat de buurt Driemond dorp op alle dagen ontsloten wordt met een vaste buslijn die overdag minimaal 4 keer per uur (elk kwartier) en in de avonduren (tot ca. 23:30 uur) minimaal 2x per uur (elk half uur) rijdt. De lijn rijdt vanaf Driemond verder naar het station van Weesp op het traject van de huidige lijn 49. Daarmee wordt Driemond aanzienlijk beter bediend dan in de huidige situatie. Voor wat betreft de concessiegrenzen staat de Vervoerregio open voor een flexibele aanpak. Tot 2030 ligt de bevoegdheid voor de ontsluiting van Weesp echter bij de provincie Noord-Holland.
12	Portefeuillehouder mobiliteit IVW Weesp		Namens de IVW wilen wij uw dringend verzoeken om de toekomstige (h)OV-lijnen en (H)OV-haltes aanpalend cq. Aangrenzend aan de diverse bedrijventerreinen in te plannen. Weesp is niet aleen demografisch een groeiend stadsgebied, ook ligt er een intensiveringsopgave voor diverse bedrijventerreinen, waardoor toenemende werkgelegenheid gerealiseerd zal worden. Idealiter zal bij het inplannen van bushaltes dus niet alleen en bindend rekening gehouden moeten worden met woondischtheid, maar ons inziens óók met woon-werkverkeer richting bedrijventerreinen. Het zou met zekerheid een win-win strategie zijn als zovel bewoners als ondernemers tegelijkertijd gefaciliteerd kunnen worden door strategisch geplaatste bushaltes. Ook voor werkenden is het bealngrijk dat er een verbinding komt te liggen tussen Station Weesp en de bedrijventerreinen Weesp Noord en Nijverheidslaan, zodat bewustwording gecreëerd en duurzame mobiliteitsvormen in het woon-werkverkeer gestimuleerd kunnen worden. In de mobiliteitsvisie Weesp, die slechts 2 jaar geleden is vastgelegd, is ditzelfde wensbeeld opgenomen; dat buslijnen langs de randen van zowel bedrijventerreinen als woongbieden worden aangelegd om beide doelgroepen te faciliteren. Voorbeelden van deze wegen benoemd in het wensbeeld zijn de Rijnkade, Amstellandlaan, Hogeweyselaan, Korte Muiderweg en de nieuwe Waterlinie-rondweg. Eveneens de verbinding van de bedrijventerreinen met de mobiliteit hub Gaasperplas zou een pré zijn en de industrieterreinen van Weesp op duurzame wijze ontsluiten.	Tot 2030 is het Stadsdeel Weesp (behalve Driemond) onderdeel van de concessie Gooi en Vechtstreek. Tot die tijd gelden afspraken die zijn gemaakt in het kader van de concessie Gooi en Vechtstreek. In het kader van de implementatie in de Concessie Amsterdam worden nadere afspraken over de toekomstige ontsluiting na 2030 gemaakt. Op de route van de huidige lijn 49 vanuit Amsterdam Zuid-Oost naar Weesp zal ook tot en met 2030 een lijn rijden die op alle dagen van de week rijdt (zie ook reactie 11).
13	Voordestad Amsterdam		Wij roepen u op om het PvE zodanig aan te passen dat er gedurende de concessieperiode in Amsterdam - zowel in de buitenwijken als in het Centrum - wordt voorzien in een toegankelijk, fijnmazig OV (met loopafstanden naar de haltes van max. 400 m.) dat inspeelt op de grote vervoersvraag naar de oude wijken en het Centrum (met zo direct mogelijke verbindingen), frequent rijdt en goed doorstroomt.	Wij zijn van mening dat wij met de eisen in het Programma van Eisen hierop inspelen. Zie ook reactie 9.
14	Flixbus		In paragraaf 1.2.3 over de scope zouden wij graag de verduidelijking zien dat het concessierecht van de Concessiehouder wordt beperkt door openbaar vervoer dat hij moet gedogen, waaronder Lijnenvan andere concessiehouders en Lijnen waarvoor een ontheffing in de zin van artikel 29 van de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) is of wordt verleend. Het CBB overwoog in ECLI:NL:CBB:2018:384 daarover '*dat het recht op exploitatie dat met de concessie wordt verkregen niet absoluut is. De aard van het openbaar vervoer brengt met zich dat bepaalde beperkingen op het exploitatierecht door de concessiehouder zullen moeten worden geaccepteerd*' . De huidige tekst omschrijft alleen de rechten van de Concessiehouder, maar niet wat hij moet gedogen.	In paragraaf 1.2 beschrijven wij in algemene termen de scope van de Concessie Amsterdam 2025. De scope wordt in het Concessiebesluit in detail omschreven. Daarbij wordt ook ingegaan op het door de Concessiehouder te gedogen (Openbaar) Vervoer, waaronder de lijst met trajecten waarop de Concessiehouder Openbaar Vervoer uitgevoerd door andere concessiehouders moet gedogen.
			Wij willen u voorstellen om in artikel 42 zowel in lid 1 als in lid 3 na "*Bussen van andere concessiehouders*" toe te voegen:"*en ontheffing in de zin van artikel 29 WP2000*". Deze categorie bussen lijkt vergeten.	Deze categorie is niet vergeten. Bussen met een ontheffing in de zin van artikel 29 Wp2000 vallen onder de categorie “voertuigen van Derden”. Het is aan de wegbeheerder om te bepalen of dergelijke voertuigen gebruik mogen maken van de businfrastructuur. Dit voorstel wordt dus niet overgenomen. Wel wordt naar aanleiding van deze zienswijze artikel 42, lid 1 verduidelijkt door “bedrijfsvervoer zoals de Westpoortbus” te vervangen door “Openbaar Vervoer waarvoor Concessieverlener een ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 heeft verleend”.
			In paragraaf 7.2 over reisinformatie schrijft u ten aan zien van de verantwoordelijkheid van de concessiehouder ten aanzien van reisinformatie: "*Deze verantwoordelijkheid betreft zowel informatie over Lijnen van de Concessiehouder zelf als informatie over Lijnen van andere concessiehouders die de betreffende Halte aandoen." Wij suggereren om het laatste deel te wijzigen in "van andere concessiehouders en houders van een ontheffing in de zin van artikel 29 WP 2000 die de betreffende Halte aan doen. "*	Met een ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 wordt (alleen) toegestaan dat Openbaar Vervoer zonder Openbaar Vervoerconcessie een inbreuk mag maken op het exclusieve recht van de Concessiehouder, omdat dit Openbaar Vervoer geen afbreuk doet aan de exploitatie van Concessiehouder. Ook mogen verplichtingen worden opgelegd aan de ontheffinghouder. Uit een verleende ontheffing vloeien dus geen verdere verplichtingen voor de Concessiehouder voort. We nemen daarom de suggestie uit de zienswijze niet over.
			Graag willen wij u voorstellen om in artikel 66 het volgende lid toe te voegen:"*De concessiehouder draagt er zorg voor dat op Stations een plattegrond aanwezig is, waarop de vertrekhaltes van alle Lijnen is aangegeven, met inbegrip van nabijgelegen vertrekhaltes van Lijnen van andere Concessiehouders en houder van een ontheffing in de zin van artikel 29 WP2000."* Wij denken met dit lid aan de situatie bij station Bijlmer waarop de halte Hoogoorddreef ontbreekt, terwijl juist daar de Lijnen van de conessiehouder ZaWa en Flixbus vertrekken. Ook op de GVB-plattegronden van CS en Sloterdijk staat de halte vna FLixbus niet aangegeven, terwijl het bij laatstgenoemde over meer dan 1,5 miljoen reizigers per jaar hebben.	Met een ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 wordt (alleen) toegestaan dat Openbaar Vervoer zonder Openbaar Vervoerconcessie een inbreuk mag maken op het exclusieve recht van de Concessiehouder, omdat dit Openbaar Vervoer geen afbreuk doet aan de exploitatie van Concessiehouder. Ook mogen verplichtingen worden opgelegd aan de ontheffinghouder. Uit een verleende ontheffing vloeien dus geen verdere verplichtingen voor de Concessiehouder voort. We nemen daarom de suggestie uit de zienswijze niet over.
			Wij willen voorstellen in artikel 66 lid 5 ook "*houders van een ontheffing in de zin van artikel 29 WP2000*" toe te voegen. Ook voor niet-concessiegebonden openbaar vervoer is reisinformatie van belang en is informatievoorziening over werkzaamheden of evenementen van belang.	Met een ontheffing op grond van artikel 29 Wp2000 wordt (alleen) toegestaan dat Openbaar Vervoer zonder Openbaar Vervoerconcessie een inbreuk mag maken op het exclusieve recht van de Concessiehouder, omdat dit Openbaar Vervoer geen afbreuk doet aan de exploitatie van Concessiehouder. Ook mogen verplichtingen worden opgelegd aan de ontheffinghouder. Uit een verleende ontheffing vloeien dus geen verdere verplichtingen voor de Concessiehouder voort. We nemen daarom het voorstel uit de zienswijze niet over.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
			Wij willen u het praktische advies geven om in uw concessies (niet alleen deze) de scope te omschrijven als "*het in deze concessie omgeschreven openbaar vervoer per auto, bus, tram en metro in de Vervoerregio Amsterdam*". Daarmee legtt u een koppeling met de inhoud in plaats van met gemeentegrenzen - die ook nog eens kunnen wijzigen. U maakt daarmee tevens een einde aan de noodzaak om talloze"grensoverschrijdende lijnen "of "uitlopers" binnen het VRA gebied te definiëren, maar wijst simpelweg een bepaalde Lijn toe aan een bepalade concessie. De in Nederland vaak gehanteerde systematiek van het geografisch opknippen is juridisch achterhaald en leidt tot vermijdbare complicaties met "uitlopers" en "gedoogplichten". Bovendien voldoet u met een functionele definitief beter aan de eis van de PSO-verordening dat een concessie specifiek moet omschrijven op welke diensten deze betrekking heeft.	Wij nemen uw advies niet over. Volgens de definitie in de Wp2000 betreft een concessie het recht om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak. En in de PSO-verordening is het exclusieve recht dat een concessiehouder krijgt gedefinieerd als het recht van een exploitant van openbare diensten om bepaalde openbare personenvervoersdiensten van een lijn, net of gebied te exploiteren, met uitsluiting van andere exploitanten. Met het benoemen van het Concessiegebied volgen wij derhalve de definities in de Wp2000 en de PSO-verordening. Daarbij geldt dat wij geen lijnen voorschrijven, maar in plaats daarvan Concessiehouders ruimte geven om binnen de kaders die wij meegeven de lijnvoering aan te passen.
			In zijn algemeenheid willen wij nog opmerken dat we bezorgd zijn over de ontwikkeling waarbij steds meer haltes op busstations worden ingericht als laadlocatie en daarmee het grootste deel van de tijd niet meer gebruikt kunnen worden voor het instappen en uitstappen van reizigers- toch de primaire functie van een halteperron. het kan niet de bedoeling zijn dat wij of een andere vervoerder geen nieuw openbaar vervoer naar Amsterdam CS kan aanbieden alleen omdat de Concessiehouder per se aan de perrons in plaats van op de naastgelegen bufferplaatsen wil gaan laden. Busstation CS-IJzijde is gebouwd met publiek geld en zou op zo'n manier moeten worden gebruikt dat dit de grootste meerwaarde oplevert voor de bevolking. Dat is onmiskenbaar het aanbod van openbaar vervoer, ook van andere conessiehouders en ongesubsidieerd OV van Flixbus. Er zijn (minder prominente) plaatsten die net zo goed als busparkeerplaats of -laadplek kunnen worden gebruikt.	Wij hebben kennis genomen van uw bezorgdheid.
			We willen u oproepenom in de nieuwe concessie de Concessiehouder te stimuleren doelmatig met de beschikbare infrastructuur en haltecapaciteit om te gaan en dat daarbij ook rekening moet worden gehouden met beschikbaarheid van haltecapaciteit voor andere vervoerders. Het laten in- en uitstappen van pasagiers op een halteperron zou redelijkerwijs prioriteit moeten hebben boven het parkeren of opladen van bussen, met name wanneer dit die per se aan het halteperron hoeft te gebeuren.	Voor dit onderwerp verwijzen wij u naar de Beleidsregel ontheffing concessieplicht Openbaar Vervoer Vervoerregio Amsterdam die op 23 december 2013 van kracht is geworden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Actieve Ouderen Amsterdam	Een loopafstand van 400 meter	Voor veel ouderen is de gehanteerde loopafstand van 800 meter, feitelijk dan wel hemelsbreed, naar een bus- of tramhalte een brug te ver. Al jarenlang zijn in Amsterdam zelfs meer dan eens loopafstanden van 1000 of meer meter aan de orde. Wij pleiten hier dan ook nadrukkelijk voor het overal aanhouden van een loopafstand van 400 meter. Haltes op 400 meter loopafstand maken het OV beter bereikbaar voor iedereen	De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige Concessie en sluiten aan bij de eisen van onze regio Concessie. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. De halteafstanden van 400 en 800 meter vormen een onderdeel van de opbouw van een aantrekkelijk Openbaar Vervoer netwerk. Specifieke verbindingen hebben minder haltes om hoge snelheden te halen. Op overige verbindingen met met lagere snelheden zijn er meer haltes beschikbaar. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter dan 400/800 meter. Verder stellen wij hogere eisen dan in de huidige Concessie. Tot nu toe geldt voor bijna het hele “hoofdnet Openbaar Vervoer” (waaronder ook een groot aantal tramlijnen) een loopafstand van 800 meter hemelsbreed als minimumniveau. In de nieuwe Concessie wordt daarentegen 400 meter loopafstand de standaard. 800 meter wordt alleen nog toegestaan wanneer GVB een hoogwaardige Lijn biedt met een hoge snelheid, hoge frequenties en een betrouwbare uitvoering. De Vervoerregio gaat in de nieuwe Concessie jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het Programma van Eisen wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of
2	Actieve Ouderen Amsterdam	Behoud directe verbindingen naar binnenstad en oude wijken	Het PvE voorziet wel in meer OV in de buitenwijken en tijdig OV in nieuwbouwwijken, maar bouwt directe verbindingen naar de oude wijken en de binnenstad drastisch af. Dientengevolge zullen minder valide ouderen en reizigers met een fysieke beperking straks vaker moeten overstappen dan nu het geval is. Indirecte verbindingen naar de binnenstad maken het OV voor hen dus juist minder inclusief.	Het Programma van Eisen beschrijft de minimale eisen aan onder meer het netwerk en de dienstregeling. Het Programma van Eisen schrijft geen exact lijnennet en dienstregeling voor. GVB bepaalt hoe het netwerk en de dienstregeling er exact uit zullen zien. Binnen de looptijd van de Concessie verwachten wij dat het aanbod aan Openbaar Vervoer hoger ligt dan de minimale eisen zoals opgenomen in het concept Programma van Eisen. Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
3	Actieve Ouderen Amsterdam	Ontvlecht metronet niet	Met Noord en Nieuw-West telt Zuidoost de meeste ouderen. Wanneer Gaasperdam of Gein zijn directe verbinding met het centrum verliest, zullen dagelijks zo’n 16.000 reizigers moeten overstappen op station Van der Madeweg, onder wie veel ouderen.	Wij begrijpen dat een rechtstreekse verbinding zonder overstap meer comfort biedt. Maar een netwerk met enkel directe verbindingen is niet realistisch en niet toekomstvast. Om de verwachte groei in het netwerk te kunnen faciliteren zijn hogere frequenties nodig. Hogere frequenties op de metrolijnen zijn alleen haalbaar wanneer een van de huidige metrolijnen naar Zuid in plaats van het Centraal Station rijdt. In het Programma van Eisen zijn tevens de minimale frequenties van het metronetwerk verhoogd naar acht ritten per uur voor een groot deel van de dag. Ten slotte eisen wij een betrouwbare en comfortabele overstapsituatie op station Van der Madeweg.

4	Actieve Ouderen Amsterdam	Defecte liften AMRI	Voor minder valide ouderen en reizigers met een beperking zijn defecte liften een ware kwelling die hen meer dan eens noopt de reis af te breken. Doorgaans duurt het lang voordat de liften weer functioneren. Deze terugkerende problematiek speelt al jaren en jaren en wordt maar niet opgelost.	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd.
5	Actieve Ouderen Amsterdam	Plan van Aanpak defecte liften AMRI	Bij een inclusief mobiliteitsbeleid hoort een PvE dat voorziet in een Plan van Aanpak om gestrande reizigers te helpen en defecte liften zo snel mogelijk te repareren. Wij denken daarbij aan (1) één stedelijk telefoonnummer voor het melden van defecte liften en hulp voor de gestrande reiziger (vervoerscoach?), (2) het aanhouden van liftonderdelen op voorraad en (3) bij metro- en tramstations met uitgangen aan beide zijden van het perron, zoals station Overamstel, zorgdragen voor twee liften	Zie reactie 4
6	Actieve Ouderen Amsterdam	Renovatie Station Lelylaan AMRI	Een goed voorbeeld van hoe het moet, en ook kan, biedt het renovatieplan voor station Lelylaan. Bij een recente presentatie van het plan bleek dat het aanbrengen en onderhouden van liften stukken goedkoper is dan roltrappen, die bovendien vaker uitvallen. Reden dat station Lelylaan straks meerdere, goedbereikbare liften krijgt, zodat er bij uitval van de ene lift altijd een andere werkende lift is.	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. Binnen de AMRI-overeenkomst stuurt de Vervoerregio met een actieplan op een hoger kwaliteitsniveau van de huidige voorzieningen en plant nieuwe investeringen. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het Openbaar Vervoer. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Cllientenbel	Inclusief	**Liften: essentieel voor een toegankelijke reis.** Goed Openbaar Vervoer valt of staat met techniek. Te vaak zijn er nu liften en roltrappen stuk. We missen in het PvE hoe u als Vervoerregio deze problemen gaat aanpakken. Want als je je bus of metro niet kunt bereiken, dan kom je er natuurlijk ook niet in. Cliëntenbelang ziet graag dat in het PVE wordt vastgelegd dat liften voor mensen met een beperking de essentiële functie hebben als een voertuig en dat ook voor liften dezelfde criteria worden vastgelegd bij verstoring als voor rijdend materieel. Graag verwijzen wij in dit kader ook naar het advies dat u via de Reizigers adviesraad heeft ontvangen, waarin ook liften als essentieel aandachtspunt zijn benoemd	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. In het AMRI-contract worden de minimumeisen voor de beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen verhoogd naar van gemiddeld 95% naar 97%. Er komt een indicator van 95%-beschikbaarheid van zowel liften als roltrappen per station en een correctief actieplan van Concessiehouder als dit wordt overschreden. Bij het herstel van roltrappen en liften zal een prioriteitenladder worden gehanteerd waarbij de liften en roltrappen waar mensen het meest afhankelijk zijn het eerst worden gerepareerd. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het OV. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan. Er komt een pilot voor
2	Cllientenbel	Vervoerkund e	**Loopafstanden, oplossing voor de 'last mile':** Een reiziger begint een reis niet op de halte, je moet de tram, bus of metro ook zien te bereiken. In het PVE onderscheidt u drie typen lijnen met verschillende maximale loopafstanden: • Bij ziekenhuizen is dat maximaal hemelsbreed 250 meter. • Voor ontbindende en ontsluitende lijnen geldt een maximum van hemelsbreed 400 meter. • En voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer is dat 800 meter. Wij begrijpen niet dat reizigers met een beperking een grotere afstand zouden moeten afleggen, omdat het vervoer hoogwaardiger is. Bovendien is er vanuit het oogpunt van toegankelijkheid nog een essentieel aandachtspunt. Lang niet alle haltes voldoen nu al aan de eisen voor toegankelijkheid en zijn dus te gebruiken door mensen met een beperking. In die gebieden sluit u hen dus uit. 2/2 Ook vinden wij dat u de loopafstand niet hemelsbreed moet berekenen, maar de daadwerkelijke loopafstand moet hanteren. Iedereen moet binnen 400m een halte kunnen bereiken. Verder lezen we in het PvE dat er in het centrum minder plek zal zijn voor trams en bussen. De ruimte is daar natuurlijk beperkt. Maar júist mensen die moeilijk grotere afstanden kunnen afleggen zijn afhankelijk van het OV. Het centrum zal door het schrappen van tram- en buslijnen nog moeilijker bereikbaar zijn, waardoor zij het centrum zullen mijden. Lang niet alle ontbrekende haltes zullen gedurende de looptijd van de concessie aangepast worden. Naar onze mening is het GVB (mede) verantwoordelijk is voor een oplossing voor de 'last mile'.	De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige Concessie en sluiten aan bij de eisen van onze streekconcessies. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. De halteafstanden van 400 en 800 meter vormen een onderdeel van de opbouw van een aantrekkelijk Openbaar Vervoer netwerk. Specifieke verbindingen hebben minder haltes om hoge snelheden te halen. Op overige verbindingen met met lagere snelheden zijn er meer haltes beschikbaar. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter dan 400/800 meter. Verder stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie. Tot nu toe geldt voor bijna het hele "hoofdnet Openbaar Vervoer" (waaronder ook een groot aantal tramlijnen) een loopafstand van 800 meter hemelsbreed als minimumniveau. In de nieuwe concessie wordt daarentegen 400 meter loopafstand de standaard. 800 meter wordt alleen nog toegestaan wanneer GVB een hoogwaardige lijn biedt met een hoge snelheid, hoge frequenties en een betrouwbare uitvoering. De Vervoerregio gaat in de nieuwe Concessie jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het Programma van Eisen wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de Concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden. Wij schrijven GVB voor om ook toekomstig directe verbindingen tussen (buiten-)wijken en de binnenstad te bieden. Er is verder aandacht voor de loopafstand naar toegankelijke haltes. Het doel van de eisen is om GVB te stimuleren om de bediening van de binnenstad beter af te stemmen aan de behoeften van verschillende reizigersgroepen en de inrichting van de omgeving. Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt. Analyses hierover zijn onder andere opgenomen in de versnellingsopgave haltetoegankelijkheid. Daar waar een dichtbevolkt gebied grote loopafstanden naar toegankelijke haltes kent, zal daar extra prioritering aan worden gegeven bij het versneld toegankelijk maken van haltes. Deze opgave valt echter buiten deze Concessie.
3	Cllientenbel	Vervoerkund e	**Overstappen.** In de nieuwe concessie wordt er van reizigers verwacht dat ze vaker zullen overstappen. Reizen met een beperking in het Openbaar Vervoer kost door het in- en uitstappen hoe dan ook meer tijd, en het vinden van toegankelijke haltes is ingewikkeld. Hierdoor missen reizigers met een beperking vaak de aansluiting, waardoor hun reistijd nog veel langer wordt dan de reistijd van andere reizigers. Denk hierbij ook aan het ontvlechten van metrolijnen. Overstappen op een overvol perron, waar je op zoek moet naar de rolstoelplek, is een ramp. Daarom pleit Cliëntenbelang Amsterdam ervoor om criteria voor een prettige en toegankelijke overstap vast te stellen en deze in het PvE op te nemen	Wij houden vast aan het basisprincipe dat overstappen onderdeel is van een aantrekkelijk grootstedelijk netwerk. Aanpassingen van de eisen leiden tot onafzienbaar hoge kosten en een onaantrekkelijk Openbaar Vervoernetwerk. Daarmee kunnen de groeiambities niet gehaald worden. Wij nemen in het Programma van Eisen wel een definitie op voor een 'comfortabele overstap'.
4	Cllientenbel	Inclusief	**Trainingen personeel.** Tot slot vragen wij aandacht voor het volgende. Cliëntenbelang heeft vele jaren trainingen aan rijdend personeel en servicemedewerkers gegeven. Door deze trainingen was het serviceniveau voor mensen met een beperking een stuk beter. Helaas zijn deze trainingen afgeschaald en daardoor is het serviceniveau gedaald. Deze trainingen dienen verplicht te worden opgenomen in het PvE.	Wij blijven dit volgen en evalueren of de huidige maatregelen voldoende blijken te zijn. Wij zullen een gezamenlijk evaluatiemoment met Clientenbelang afspreken.
5	Cllientenbel	Inclusief	**Ten slotte** Het VN-verdrag handicap is in 2016 geratificeerd. Dit brengt verplichtingen met zich mee. Wij twijfelen eraan of dat op basis van dit PvE vanaf 2025 een stap dichterbij komt. We blijven hierover graag met u in gesprek.	Wij blijven dit volgen en evalueren of huidige maatregelen voldoende blijken te zijn. Wij zullen een gezamenlijk evaluatiemoment met Clientenbelang afspreken.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	NS	Samenwerking	Volgens het bepaalde in paragraaf 2.2 ”gaat de Concessieverlener de samenwerking met belangrijke stakeholders bij het OV-systeem vanaf de start van de Concessie intensiveren”. Opvallend is daarom dat de samenwerking concessiehouder-wegbeheerder in het Ontwerp PvE specifiek is uitgewerkt (paragrafen 5.3 en 15.4), maar dat er minder aandacht lijkt te zijn voor de samenwerking met die stakeholders. Daarbij kan gedacht worden aan een inspanningsverplichting van de concessiehouder om een samenwerkingsplan/-strategie op te stellen waarin geregeld wordt op welke manier de samenwerking met stakeholders als NS op thema’s zoals dienstregeling, gecombineerde trein-metro stations, sociale veiligheid, buitendienststellingen en evenementen wordt ingericht. Mogelijk kan de samenwerkingsstrategie zoals gevraagd aan NS in de Hoofdrailnetconcessie 2025-2033 als inspiratie dienen. Zie hierna ook bij Overige opmerkingen	Artikel 2, lid 7 wordt uitgebreid met een aantal andere voorbeelden, waaronder NS (als houder HRN concessie) en ProRail als stakeholders.
2	NS	Sociale veiligheid	Dit is een groot en komende jaren urgent thema, dat een belangrijke rol speelt bij het aantrekkelijk houden van het OV voor reizigers en OV-personeel. NS benadrukt de samenwerking met partijen zoals verwoord op pagina 24 bij het thema Veilig OV-systeem en subthema Sociale Veiligheid als belangrijk element in het gericht en informatiegestuurd inzetten van de beschikbare capaciteit van alle betrokken partners.	Wij onderschrijven het belang van de samenwerking met NS. Het veiligheidsarrangement blijft leidend voor deze samenwerking. Al zien we dat in het Arenagebied er aanvullende afspraken nodig zijn. Graag zien wij dat er een convenant komt om de langdurige samenwerkingsafspraken vast te leggen in dit gebied.
3	NS	Dienstregeling	Bj de passages over aansluitingen zien we graag de eis terug dat het OV van deze concessie aansluiting biedt op de laatste reguliere treinen van en naar Amsterdam	In het Programma van Eisen nemen wij een extra eis op waarin de Concessiehouder verplicht wordt een aansluiting te bieden op D-knooppunten. De Concessiehouder dient in haar Jaarplan Vervoer op te nemen in welke richting(en) (van trein op bus of andersom) hij een aansluiting op de trein biedt.
4	NS	Evenementen	Alle vervoerpartners ervaren dat dit een steeds belangrijker thema is en vervoerpartners bereiken de grenzen in de mogelijkheden om de piekbelasting van evenementenbezoekers te kunnen faciliteren. Hier is ook een belangrijk verband met sociale veiligheid, bijvoorbeeld voor het Arenapoortgebied en Koningsdag. Evenementen nemen in aantal en omvang toe en er is veel opdruk voor duurzaamheid door OV gebruik te stimuleren. In artikel 36.5 staat dat de concessiehouder alle noodzakelijke activiteiten verricht voor het bieden van een zo hoog mogelijke uitvoeringskwaliteit. NS herkent dit in de wijze waarop de concessiehouder uitvoering geeft aan haar opdracht in de huidige situatie en gaat ervanuit dat we met dit artikel de goede samenwerking kunnen voortzetten.	Wij verwachten ook dat de Concessiehouder de samenwerking op een goede manier voortzet.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
5	NS	Spreiden	In paragraaf 3.2.4 staat dat reizigers beter kunnen worden gespreid door in te zetten op andere treinstations dan Amsterdam Centraal voor reizigers van buiten Amsterdam naar bestemmingen in de stad. Dit ziet ook NS als een opgave gezien de transferdruk in met name de spits en gelet op de grote spoorverbouwingen komende jaren. Bij het aansluitende artikel 9 ontbreekt echter een actiepunt of inspanningsverplichting om werk te maken van spreiding door inrichting van het netwerk cq de bus/tram/metro dienstregeling, het ontwikkelen van een propositie of door met reisinformatie/reizigerscommunicatie hier actief op te sturen	Wij hebben dit in meerdere eisen op verschillende plekken in het Programma van Eisen verwerkt, waaronder bijvoorbeeld het uitzonderen van het Centraal Station als A-knooppunt voor een aantal eisen en een nieuwe categorie C-knooppunten (stedelijke centra). Deze eisen zorgen gezamelijk ervoor dat eerst wordt ingezet op verbindingen via overige A-knooppunten (alle IC-stations) en naar de buitenwijken van Amsterdam. Daarnaast zien wij de inhoudelijke proposities over reisinformatie en reizigerscommunicatie als onderdeel van de het tijdens de concessieperiode op te stellen ontwikkel- en jaarplannen. Hiermee bieden wij de Concessiehouder de benodigde flexibiliteit om steeds te kunnen inspelen op de dan actuele ontwikkelingen.
6	NS	Buitendienststellingen	Komende jaren zijn er in en rond Amsterdam doorlopend buitendienststellingen op het spoor. Alleen door samenwerking met vooral de metro kan Amsterdam tijdens de grote spoorverbouwingen van de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid bereikbaar blijven per OV. Andersom is de trein soms een alternatief bij werkzaamheden aan het metronetwerk. De huidige samenwerking met GVB verloopt wat NS betreft uitstekend. NS ziet de samenwerking rond buitendienststellingen graag ook geborgd in het PvE.	Artikel 2, lid 7 wordt uitgebreid met een aantal andere voorbeelden, waaronder NS (als houder HRN concessie) en ProRail als stakeholders.
7	NS	Overige opmerkingen	Bij paragraaf 3.3 ontbreekt station Weesp bij de knooppuntindeling. Ook ontbreekt dit station op kaart 6.	Weesp is tot 2030 nog niet onderdeel van het Concessiegebied. In het kader van de integratie van Weesp in de Concessie worden nog nadere afspraken gemaakt over de ontsluiting van Weesp.
8	NS	Overige opmerkingen	In het Ontwerp PvE komt de term “trein” diverse keren voor. Een aantal keer met hoofdletter, maar in de begrippenlijst ontbreekt de definitie van Trein	Wij zullen dit in het Programma van Eisen aanpassen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
9	NS	Overige opmerkingen	Bij de definitie van Openbaar Vervoer (OV) is de trein niet opgenomen. Gelet op de kerntaken van de concessiehouder is dat logisch, maar daardoor lijkt de trein (en de samenwerking met NS) in het Ontwerp PvE grotendeels buiten het aandachtsgebied van de concessiehouder te vallen en dat is minder logisch. Hieronder enkele voorbeelden: **1.** Paragraaf 2.1.3.1. Hierin is opgenomen: “(…) Samenwerking en informatie uitwisseling tussen bij de sociale veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer betrokken partijen is daarvoor belangrijk (…)”. Het is niet meteen duidelijk of onder die “betrokken partijen” ook NS verstaan dient te worden. NS gaat daarvan uit, maar verzoekt dit in het PvE te verduidelijken. **2.** Artikel 2 lid 1. Hierin is bepaald met wie de concessiehouder dient samen te werken. Wellicht dat NS begrepen dient te worden onder “concessiehouders van aangrenzende concessies” of “aanbieders van mobiliteitsdiensten aanvullend aan het Openbaar Vervoer”, maar dat verdient verheldering in het PvE. **3.** Artikel 108 onder d. Conform deze bepaling draagt de Concessiehouder in zijn rol als mobiliteitsmakelaar in ieder geval zorg voor de afstemming van het Openbaar Vervoer met het openbaar vervoer van concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden. NS vraagt zich af wat met “aangrenzende concessiegebieden” is bedoeld. Afstemming met NS als houder van de Hoofdrailnetconcessie lijkt ook relevant, dus het verzoek is om dat op te nemen.	ad1: in de betreffende zin in paragraaf 2.1.3.1 zal worden toegevoegd (waaronder de houder van de HRN-concessie) ad 2 en 3: Artikel 2 lid 1 en 108 lid 1 sub d, worden als volgt aangepast: "concessiehouders van voor de Concessie relevante concessies".

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	GVB Exploitatie BV	Vervoerkundige uitgangspunten	De geëiste basisfrequenties, die ook gelden in de zomerdienstregeling, liggen dermate hoog dat het verwachte verschil tussen de winter- en zomerdienstregeling te klein zal zijn waardoor de maakbaarheid in het gedrang komt: het rijdend personeel beperkt op vakantie. Dit is strijdig met goed werkgeverschap.	De geëiste basisfrequenties zijn ons inziens onderdeel van een aantrekkelijk Openbaar Vervoer dat nodig is om gedurende de looptijd van de hele Concessie de ambities van de Concessieverlener waar te kunnen maken. Dit geldt ook voor de aantrekkelijkheid van het aanbod in de zomerperiode. Ons inziens speelt deze problematiek vooral ten tijde van een personeelstekort. Wij verwachten dat de Concessiehouder meer aanbod (DRKM) levert dan het minimale niveau dat is opgenomen in het Programma van Eisen. Dan ontstaat er tevens ruimte een zomerdienstregeling binnen de eisen van het Programma van Eisen te bieden. In het Programma van Eisen is de volgende zin opgenomen: "Het is de Concessiehouder toegestaan om een onderbouwd en gemotiveerd voorstel voor een Vakantiedienstregeling bij de Concessieverlener in te dienen waarin afgeweken wordt van de eisen aan Lijnen zoals bedoeld in hoofdstuk 3.6." Hiermee bieden wij de Concessiehouder voldoende ruimte zolang er nog onvoldoende personeel en/of aanbod geleverd wordt om een zomerdienstregeling binnen de eisen van het Programma van Eisen te bieden.
2	GVB Exploitatie BV	Vervoerkundige uitgangspunten	Het basisniveau is bij start concessie te hoog, waardoor fijnmazigheid juist afneemt Het minimum PvE beschrijft een hoger basisniveau voor diverse type lijnen. Zo moeten bijvoorbeeld de Westtangent (369), De lijn naar Weesp (49), De buslijn in Osdorp (63) en diverse lijnen in Noord veel vaker gaan rijden dan nu het geval is. Omdat ook in het PvE beschreven staat dat bij de start van de concessie het productieniveau rond het niveau van 2024 (Deel II) zal liggen (misschien met een kleine plus), betekent dit automatisch dat op andere plekken, bij start van de concessie, OV zal moeten verdwijnen. Dat zal dan moeten op plekken die nu bovenop het PvE worden bediend, daar zijn geen kwantiteiten meer voor over. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de ontsluitende buslijnen in de Vogelbuurt & Amerbos in Amsterdam Noord. Maar ook bijvoorbeeld de huidige lijn 61, die een verbinding biedt tussen Geuzenveld en Osdorpplein, en de huidige lijn 15 en 18, zullen niet meer in hun huidige vorm in het netwerk terugkomen. Omdat tot nu toe steeds is gecommuniceerd is dat de fijnmazigheid in het nieuwe PvE juist zal toenemen, zien wij, met uitzondering van een paar gebieden zoals de Eendracht, juist het omgekeerde gebeuren, waardoor wij verwachten dat het maatschappelijke draagvlak zeer klein zal zijn. Vind Vervoerregio het een oplossing om de frequentieverhogingen, voornamelijk op het HOV netwerk en ontsluitend in weekend en avonden, niet vanaf start concessie een eis te laten zijn maar een ingroeimodel hiervoor op te nemen? Dit is in lijn met de opbouw van de gehele concessie waarbij ook een roadmap van ambities in tijd wordt weggezet omdat niet alles vanaf de start direct haalbaar is.	De geëiste basisfrequenties zijn ons inziens onderdeel van een aantrekkelijk Openbaar Vervoer dat nodig is om gedurende de looptijd van de hele Concessie de ambities van de Concessieverlener waar te kunnen maken. Binnen de looptijd van de Concessie verwachten wij dat het aanbod aan Openbaar Vervoer hoger ligt dan de minimale eisen zoals opgenomen in het concept Programma van Eisen. In het eerste dienstregelingjaar (2025) ligt het productieniveau op een niveau dat aansluit bij het niveau van het Vervoerplan 2024 II. De betreffende concessievoorwaarden van de huidige Concessie blijven ook in 2025 nog van kracht. In het Concessiebesluit zal worden beschreven welke voorwaarden pas vanaf dienstregelingjaar 2026 in werking treden. Hiermee is er reeds sprake van een ingroeimodel. In het ontwikkelplan van de Concessiehouder verwachten wij juist een doorvertaling van o.a. de ontwikkelingen in het netwerk, aanbod en personeel. Wij verwachten dat binnen dit toekomstbeeld nog voldoende ruimte voor de Concessiehouder zit om keuzes te maken in het aanbod dat tegemoet komt aan de fijnmazigheid. Indien de Concessiehouder voorziet dat voor het bereiken van het toekomstbeeld (bijvoorbeeld door het personeelstekort) niet direct maakbaar is, kan de Concessiehouder hierover in gesprek gaan met de Concessieverlener om uiteindelijk een zo goed mogelijk aanbod voor de reiziger te bieden. Dit speelt alleen gedurende de periode waarin de maakbaarheid niet vanzelfsprekend is.
3	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Woongebied	Met het huidige aanbod voorziet GVB onvoldoende dekking van Woongebied Middenveldsche Akerpolder. Een parallelle buslijn zorgt voor voldoende dekking, maar heeft nauwelijks toegevoegde waarde. Is voor Vervoerregio de huidige dekking van dit Woongebied voldoende?	In het Programma van Eisen is in artikel 19 aangegeven dat de Concessiehouder om verschillende redenen ontheffing kan aanvragen voor de bedienings- en ontsluitingseisen in het kader van het Jaarplan Vervoer (lid 3). Wij zullen dergelijke aanvragen beoordelen tijdens de procedure om tot een Jaarplan Vervoer te komen.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
4	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Woongebied	Met het huidige aanbod voorziet GVB onvoldoende dekking van Woongebieden Kadoelen & Noordelijke IJ-oevers Oost. De infrastructuur is niet geschikt voor regulier Openbaar Vervoer. Is voor Vervoerregio de huidige dekking van dit Woongebied voldoende?	In het Programma van Eisen is in artikel 19 aangegeven dat de Concessiehouder om verschillende redenen ontheffing kan aanvragen van de bedienings- en ontsluitingseisen in het kader van het Jaarplan Vervoer (lid 3). Wij zullen dergelijke aanvragen beoordelen tijdens de procedure om tot een Jaarplan Vervoer te komen. De Concessiehouder kan net zoals in de huidige Concessie ervan uitgaan dat de Concessieverlener instemt met een ontheffing wanneer een ontsluiting vanwege stedenbouwkundige en/of infrastructurele beperkingen onmogelijk is. De wijk Noordelijke IJ-oevers Oost is volgens de actuele gegevens niet als woongebied geclassificeerd, maar wel als werkgebied. Tevens komt erbij dat het gebied een belangrijke woningbouwlocatie is. Wij stellen daarom voor om een duurzaam plan voor de ontsluiting van deze wijk in overleg met de gemeente Amsterdam nader te bepalen.
5	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Woongebied	Met het huidige aanbod voorziet GVB onvoldoende dekking van Woongebied Driemond. De infrastructuur is niet geschikt voor regulier Openbaar Vervoer. Is voor Vervoerregio de huidige dekking van dit Woongebied voldoende?	In het Programma van Eisen is in artikel 19 aangegeven dat de Concessiehouder om verschillende redenen ontheffing kan aanvragen van de bedienings- en ontsluitingseisen in het kader van het Jaarplan Vervoer (lid 3). Wij zullen dergelijke aanvragen beoordelen tijdens de procedure om tot een Jaarplan Vervoer te komen. De Concessiehouder kan net zoals in de huidige Concessie ervan uitgaan dat de Concessieverlener instemt met een ontheffing wanneer een ontsluiting vanwege stedenbouwkundige en/of infrastructurele beperkingen onmogelijk is. De wijk Noordelijke IJ-oevers Oost is volgens de actuele gegevens niet als woongebied geclassificeerd, maar wel als werkgebied. Tevens komt erbij dat het gebied een belangrijke woningbouwlocatie is. Wij stellen daarom voor om een duurzaam plan voor de ontsluiting van deze wijk in overleg met de gemeente Amsterdam nader te bepalen.
6	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Woongebied	Met het huidige aanbod voorziet GVB onvoldoende dekking van Woongebied Cruquius. De infrastructuur is niet geschikt voor regulier Openbaar Vervoer. Is voor Vervoerregio de huidige dekking van dit Woongebied voldoende?	In het Programma van Eisen is in artikel 19 aangegeven dat de Concessiehouder om verschillende redenen ontheffing kan aanvragen van de bedienings- en ontsluitingseisen in het kader van het Jaarplan Vervoer (lid 3). Wij zullen dergelijke aanvragen beoordelen tijdens de procedure om tot een Jaarplan Vervoer te komen. De Concessiehouder kan net zoals in de huidige Concessie ervan uitgaan dat de Concessieverlener instemt met een ontheffing wanneer een ontsluiting vanwege stedenbouwkundige en/of infrastructurele beperkingen onmogelijk is. De wijk Noordelijke IJ-oevers Oost is volgens de actuele gegevens niet als woongebied geclassificeerd, maar wel als werkgebied. Tevens komt erbij dat het gebied een belangrijke woningbouwlocatie is. Wij stellen daarom voor om een duurzaam plan voor de ontsluiting van deze wijk in overleg met de gemeente Amsterdam nader te bepalen.
7	GVB Exploitatie BV	Voor een Nieuwbouwwoongebied geldt dat de desbetreffende Wijk of Buurt waarin het Nieuwbouwwoongebied is gelegen, moet worden ontsloten conform de eisen in dit artikel vanaf het moment dat er ten minste 250 woningen opgeleverd zijn	Gevraagd wordt om in een Nieuwbouwwoongebied meteen de geëiste frequenties aan te bieden. De kosten hiervan liggen de eerste jaren vele malen hoger dan de opbrengsten, hier zou een ingroeimodel goed passen, waarbij gewerkt wordt naar een beoogde eindsituatie.	Met de norm van minimaal 250 woningen in de betreffende eis hebben wij feitelijk een ingroeimodel toegepast. Gezien de ambities met het Openbaar Vervoer achten wij het niet verstandig om de eisen aan te passen.
8	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Woongebied & Begrippenlijst Definitie Woongebied: Een Wijk of een Buurt met minimaal 1000 inwoners en een dichtheid van minimaal 20 inwoners per hectare.	De kaart van Woongebieden (in bijlage 2) & artikel 6.4 duidt op een andere definitie van een Woongebied dan in de begrippenlijst beschreven. Klopt het dat de tekst in de begrippenlijst conform de kaart moet zijn: Een Woongebied is een Wijk met tenminste 1000 inwoners en 20 inwoners per hectare, óf een Buurt *in een Wijk dat geen Woongebied is* met tenminste 1000 inwoners en 20 inwoners per hectare? Oftewel, als een Wijk als Woongebied is aangemerkt, hoeven niet alle buurten in dat Woongebied apart beschouwd te worden.	Wij zullen de definitie van Woongebieden in de begrippenlijst aanpassen aan de tekst in de kaart voor de Woongebieden in Bijlage 2.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
9	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen binnen een Werkgebied & Begrippenlijst Definitie Werkgebied: Een Wijk of een Buurt met minimaal 2000 werknemers en een dichtheid van minimaal 40 werknemers per hectare.	De kaart van Werkgebieden (in bijlage 2) & artikel 6.4 duidt op een andere definitie van een Werkgebied dan in de begrippenlijst beschreven. Klopt het dat de tekst in de begrippenlijst conform de kaart moet zijn: Een Werkgebied is een Wijk met tenminste 2000 werknemers en 40 werknemers per hectare, óf een Buurt *in een Wijk dat geen Werkgebied is* met tenminste 2000 werknemers en 40 werknemers per hectare? Oftewel, als een Wijk als Werkgebied is aangemerkt, hoeven niet alle buurten in dat Werkgebied apart beschouwd te worden.	Wij zullen de definitie van Werkgebieden in de begrippenlijst aanpassen aan de tekst in de kaart voor de Werkgebieden in Bijlage 2.
10	GVB Exploitatie BV	De Concessiehouder bedient elk Woongebied gelegen buiten de A10 met een Verbindende en/of HOV-Lijn, behalve in het geval dat dit Woongebied naar oordeel van de Concessieverlener al voldoende wordt ontsloten door een HOV-Lijn.	Is Woongebied Buitenveldert Oost naar oordeel van de Concessieverlener met Station RAI voldoende ontsloten door een HOV-lijn?	In het Programma van Eisen is in artikel 19 aangegeven dat de Concessiehouder om verschillende redenen ontheffing kan aanvragen voor de bedienings- en ontsluitingseisen in het kader van het Jaarplan Vervoer (lid 3). Wij zullen dergelijke aanvragen beoordelen tijdens de procedure om tot een Jaarplan Vervoer te komen. Wij passen de formulering in het Programma van Eisen dusdanig aan dat de procedure hiervoor duidelijker wordt.
11	GVB Exploitatie BV	Rijtijdspreiding HOV-lijnen	Het gaat over Rijtijd m.u.v. bepaalde Haltes/Stations. Echter een Rijtijd heeft per definitie betrekking op een traject (een Rijtijd op een halte bestaat niet, alleen een doorkomsttijd). Het is niet duidelijk wat hier de benodigde berekening is. Bovendien wordt gesproken over zowel rijtijdspreiding als standaarddeviatie. Wordt in beide gevallen hier hetzelfde bedoeld?	De Vervoerregio begrijpt de vraag van GVB. Wij onderzoeken momenteel hoe wij deze eisen exact willen (her)formuleren. Zodra hiervoor een concepttekst beschikbaar is zullen we deze met GVB delen ter afstemming.
12	GVB Exploitatie BV	Toegankelijkheid	De combinatie van eisen (toegankelijkheid, elektrische aandrijving, capaciteit) zorgt ervoor dat we geen vergelijkbare producten als Mokum Flex aan kunnen bieden en bussen moeten kopen die niet standaard op de markt verkrijgbaar zijn, de grote bedrijven maken deze voertuigen niet en dus moeten wij (of sub-leverancier) voertuigen kopen waarbij de prijs-kwaliteit niet fijn is. Is dat echt jullie bedoeling? Of mogen we ook een auto inzetten en dus Mokum Flex achtige constructie kopiëren? Kan Vervoerregio bevestigen dat het niet is nodig dat elk voertuig aan alle toegankelijkheidseisen voldoet. Wel moet elke reiziger tijdens de reservering kunnen aangeven als hij van een (rolstoel-)toegankelijk voertuig gebruik wil maken (zie lid 4, laatste bullet).	Wij hebben hierop eerder gereageerd. Wij bevestigen hiermee opnieuw dat niet elk voor basismobiliteit in te zetten voertuig aan alle toegankelijkheidseisen moet voldoen, maar dat elke reiziger bij de reservering moet kunnen aangeven als hij van een (rolstoel-)toegankelijk voertuig gebruik wil maken. We zullen de tekst in het Programma van Eisen nog aanpassen.
13	GVB Exploitatie BV	Evenementen	Er is geen beperking in het aantal evenementen gegeven. Dit is in opdracht van het Tripartite wel onderwerp van gesprek. In het PVE graag melden dat de uitkomsten van deze afspraken gaan gelden.	De uitkomsten van de analyse naar evenementen zijn op dit moment nog niet bekend. Eventuele voostellen tot wijzigingen nemen wij in principe mee in het Programma van Eisen.
14	GVB Exploitatie BV	Rituitval	Vervoerregio stelt in lid 2 eisen, hierbij ontbreekt de periode. Per kwartaal toevoegen.	Wij zullen dit aanpassen comform uw suggestie.
15	GVB Exploitatie BV	Beschikbare haltes	Hierin staat dat de infrabeheerders verantwoordelijk zijn voor aanleg in onderhoud van de infra. Daaronder vallen ook de metrostations. Die zijn bij de OV-Governance overgegaan naar de concessieverlener en die is dus verantwoordelijk.	De titel van paragraaf 5.2.1 en van artikel 43 wordt gewijzigd in: Halteoutillage. De inleidende tekst van paragraaf 5.2.1 wordt gewijzigd en afgestemd op artikel 43.
16	GVB Exploitatie BV	Schoonmaak metrostations en tram naar IJburg	Van lijn 26 zitten niet alle Tramhaltes in het aan de concessie gerelateerde contract, slechts de bij GVB-RIB in onderhoud zijnde stations BIMhuis en Rietlandpark. De echte tramhaltes zijn net als elders in beheer bij V&OR	Wij zullen dit aanpassen comform de gemaakte afspraken.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
17	GVB Exploitatie BV	Opstellen investeringsaanvraag	Voor zover deze aanvraag nog niet is opgenomen in het vastgestelde Jaarplan Strategische activa, stelt de Concessiehouder stelt voor de in dit jaarplan voorziene investeringen in Strategische activa (categorieën 1 t/m 4) in nauwe samenspraak met de Concessieverlener een InvesteringsaanVervoerregioag op.	In de zin staat twee keer het woord 'stelt' waardoor de zin niet goed loopt. Wij zullen 'stelt de Concessiehouder stelt voor' vervangen door 'stelt de Concessiehouder voor' waarna de zin volgens ons wel goed loopt. Opmerking: De Vervoerregio heeft GVB uitgenodigd voor een overleg over een gewijzigde opzet van het hoofdstuk Strategische Activa. Dit overleg wordt op dit moment nog gepland en kan tot grotere wijzigingen van dit hoofdstuk van het Programma van Eisen leiden.
18	GVB Exploitatie BV	Tarieven, reisproducten en proposities	De combinaties a en b leveren lagere saldoreiswaarde in de nacht dan het huidige flatfare. De alternatieve "variabele" pricing van de nacht is zeer krap genomen. Is deze regel ook van toepassing indien wij het flatfare tarief van € 5,40 hanteren? En indien wel van toepassing; dan gaat de nachtreiziger veel minder betalen, is dat de bedoeling?	De Concessiehouder mag een flatfare tarief hanteren in de nacht, danwel een toeslag hanteren op de tarieven voor overdag. Het is of een flatfare of uitgaan van het reguliere tarief waarbij bij voor het reguliere tarief geldt dat je i of ii van artikel 71 lid 6 sub b mag toepassen. Het is aan de Concessiehouder om hier invulling aan te geven en zo voor de reizigers in de nacht een aantrekkelijke propositie te ontwikkelen om het reizen in de nacht te stimuleren.
19	GVB Exploitatie BV	Zero emissie	Eerdere vraag van GVB in concept ronde is als volgt beantwoord: Vraag 2b: Wij zullen voor de uitvoering van basismobiliteit met niet-ZE-materieel een ontheffingsartikel (voor de eerste dienstregelingjaren) toevoegen. Wie zien dit in ontwerp PvE niet terug.	Op grond van nadere afstemming over deze vraag, waarbij ook andere onderwerpen met betrekking tot basismobiliteit aan de orde kwamen, hebben wij de eisen in het artikel basismobiliteit herzien en passen wij de formuleringen in het PvE op een aantal punten aan met als doel een begrijpelijker tekst. Wij passen het PvE aan zodat er voor de uitvoering van de exploitatie van basismobiliteit vanaf 2029 de inzet van ZE-materieel geëist wordt en bieden de Concessiehouder de mogelijkheid om met een alternatief voorstel voor OVPay te komen waarbij het gebruiksgemak voor de reiziger minimaal gelijkwaardig is.
20	GVB Exploitatie BV	Zero emissie	Railmaterieel heeft een aantal voertuigen die rijden op brandstof en die niet kunnen worden vervangen door emissieloze voertuigen. Het betreft bergingsvoertuigen en/of sleepvoertuig met name gericht op calamiteiten bij de Tram en Metro. Graag aangeven dat ontheffing voor deze situatie mogelijk is.	Het is de intentie van de Concessieverlener om voor bestaande speciale voertuigen een ontheffing te verlenen, op aanvraag van GVB.
21	GVB Exploitatie BV	Klimaatadaptatie	De Concessiehouder zorgt ervoor dat infrastructuur, voertuigen, gebouwen en assets beschikbaar blijven bij hitte, droogte, hevige neerslag en wateroverlast. Denk aan prioritering van routes en/of aanpassing van dienstregeling en het nemen van maatregelen om voertuigen, gebouwen en installaties klimaatbestendig te maken. Is onze aanname juist dat de concessieverlener hiervoor kostenverantwoordelijk is?	Wij vinden dat de Concessiehouder calamiteitenplannen moet hebben die verder gaan dan alleen noodplannen bij uitval van een lijn, en die recht doen aan het in stand houden van een acceptabel lijnennet bij extreem weer (hitte/wateroverlast). Uw aanname dat de Concessieverlener kostenverantwoordelijk is kunnen wij niet volgen. Duurzaamheid is een van de onderwerpen in het Jaarplan overige onderwerpen (art 2 lid 3 onder c).
22	GVB Exploitatie BV	Circulariteit	De voertuigen worden een keer in de dertig jaar gekocht, waarna je 'vast' zit aan OEM-leveranciers. Het stellen dat je na ingaan van de concessie moet voldoen aan circulariteit is daarmee niet realistisch. Er is ook geen vermelding van een groeipad en/of iets dergelijks. Kan dit opgenomen woden?	Wij zijn van mening dat artikel 82 lid 6 een duidelijk groeipad aangeeft.
23	GVB Exploitatie BV	Verkeersveiligheid	Verwijzing naar artikel 91 lid 7 is niet correct. Vermoedelijk wordt artikel 89 lid 7 bedoeld.	Correct, dit moet 89 lid 7 zijn. Het Programma van Eisen wordt aangepast.
24	GVB Exploitatie BV	Overleg strategische activa	De Concessiehouder en de Concessieverlener stellen een gezamenlijke stuurgroep in, bestaande uit vertegenwoordigers van de directies van beide partijen. De Concessiehouder informeert de stuurgroep ten minste twee keer per jaar over de praktische uitvoering van activiteiten in het kader van Aanschaf, beheer en onderhoud, en Dispositie van de Strategische activa, teneinde transparantie, marktconformiteit en een doelmatige besteding van subsidiegelden blijvend te waarborgen. De nieuwe overleg- en escalatiestructuur is niet in het PvE verwerkt. Dit overleg is voorzien in het DO Activa.	De Vervoerregio heeft GVB uitgenodigd voor een overleg over een gewijzigde opzet van het hoofdstuk Strategische Activa. Mede op basis van dit overleg zal bepaald worden hoe de nieuwe overleg- en escalatiestructuur rond aanschaf, beheer en onderhoud, en dispositie van Strategische activa het beste in het PvE verwerkt kan worden, zowel qua formulering als qua locatie (in Hoofdstuk 14 of in Hoofdstuk 6).
25	GVB Exploitatie BV	Concessieverlener als mobiliteitsmakelaar	zin klopt niet, moet concessiehouder zijn	Akkoord. Titel van 15.3 aanpassen naar: Concessiehouder als mobiliteitsmakelaar.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
26	GVB Exploitatie BV	Samenwerking met wegbeheerders	lid 3 sub b: waarom alleen Metro's en geen Trams?	Akkoord. Lid 3 sub 6 Aanpassen naar: de aanschaf en ingebruikname van nieuwe Trams en Metro's.
27	GVB Exploitatie BV		In de begrippenlijst staat: De Rijtijd = De tijd volgens de Dienstregeling tussen het vertrek van een Halte en de aankomst op een andere Halte. Verder wordt in heel HST 3 diverse keren een Reistijd geëist = Rijtijd + 10%. Het is onduidelijk in welke mate aan deze eis voldaan dient te worden: altijd, of gemiddeld, of x keer per uur/dag. Een duidelijke rekenmethode is hier noodzakelijk.	De rijtijd wordt bepaald in de dienstregeling. Daarbij zijn verschillende rijtijden per verbinding mogelijk. Wij eisen daarom ook dat GVB in het Jaarplan Vervoer inzichtelijk maakt hoe zij de rijtijden bepalen. In Hoofdstuk 3 eisen wij daarbovenop dat op sommige verbindingen een maximale reistijd wordt geboden. Aan deze eisen is altijd te voldoen, d.w.z. met elke rit die nodig is om aan de respectievelijke eis te voldoen. Wij begrijpen niet waarom hiervoor een aanvullende rekenmethode nodig zou zijn.
28	GVB Exploitatie BV		Het gaat over Rijtijd m.u.v. bepaalde Haltes/Stations. Echter een Rijtijd heeft per definitie betrekking op een traject (een Rijtijd op een halte bestaat niet, alleen een doorkomsttijd). Het is niet duidelijk wat hier de benodigde berekening is. Bovendien wordt gesproken over zowel rijtijdspreiding als standaarddeviatie. Wordt in beide gevallen hier hetzelfde bedoeld?	Deze zienswijze is identiek aan nummer 11.
29	GVB Exploitatie BV	Beschikbare haltes	Definitie ontbreekt	Het begrip "Beschikbare haltes " wordt niet gedefinieerd. De titel van paragraaf 5.2.1 en van artikel 43 wordt gewijzigd in: Halteoutillage. De inleidende tekst van paragraaf 5.2.1 wordt gewijzigd en afgestemd op artikel 43.
30	GVB Exploitatie BV	Openbaar Vervoer	Definitie conform WP personenvervoer 2000 hanteren	Het begrip "Openbaar Vervoer" heeft betrekking op de Openbaar Vervoermodaliteiten die onderwerp zijn van de Concessie. Daar behoort "trein" niet toe. "Auto" ontbreekt en zal worden toegevoegd.
31	GVB Exploitatie BV	Systeemsprong	Verschillende definitie van het woord systeemsprong in financiële bepalingen en het PvE. Graag de definitie van de financiele bepalingen overnemen.	Wij zullen de definities van de Financiële Bepalingen en die van het Concessiebesluit en Programma van Eisen op elkaar afstemmen.
32	GVB Exploitatie BV	Vervoeropbrengsten	Verschillende definitie van het woord vervoeropbrengsten in financiële bepalingen en het PvE. Graag de definitie van de financiele bepalingen overnemen.	Wij zullen de definities van de Financiële Bepalingen en die van het Concessiebesluit en Programma van Eisen op elkaar afstemmen.
33	GVB Exploitatie BV	Planprocedure	In Bijlage 1 staat dat de vaststelling van het Ontwikkelplan steeds op 1 september wordt vastgesteld, voorafgaand aan het jaar waarvoor deze voor het eerst geldig is. Het Jaarplan Vervoer moet daar invulling aan geven. In Artikel 3.9 staat: c. Het Jaarplan Vervoer bevat een toelichting hoe de Concessiehouder aan het bepaalde in het Ontwikkelplan voldoet. Dat betekent dat er slechts 3 maanden overblijft voor het ontwikkelen, vaststellen én implementeren van het Jaarplan. Deze periode is te kort.	Wij zijn het ermee eens dat dit een aandachtspunt is. Wij zijn voornemens om de planprocedure op korte termijn nogmaals te doordenken en zullen op dit punt terugkomen wanneer wij de Bijlage 1 hierop hebben aangepast.
34	GVB Exploitatie BV	Planprocedure	In Bijlage 1 is de planning van de Jaarplannen (Vervoer, Reizigers en Overig) niet ingevuld.	Wij zijn het ermee eens dat dit een aandachtspunt is. Wij zijn voornemens om de planprocedure op korte termijn nogmaals te doordenken en zullen op dit punt terugkomen wanneer wij de Bijlage 1 hierop hebben aangepast.
35	GVB Exploitatie BV	kaart 7	Onleesbare teksten bij kaart nummer 7	We zullen Bijlage 2 dusdanig aanpassen dat de kaarten beter leesbaar worden.

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
36	GVB Exploitatie BV	Eisen OV Chipkaart systeem	Hier wordt verwezen d.m.v. footnotes 32 en 33 naar andere eisen, maar zowel die andere eisen als de tekst van de footnotes is niet aanwezig.	We zullen Bijlage 6 aanpassen. De voetnoten zullen vervallen of de artikelleden zullen worden aangevuld met de bedoelde verwijzingen.
		SROI	Zoals mondeling eerder besproken is de eis (in Ontwerp-PvE) om trede 3 (in 2029) van de Prestatienorm Socialer Ondernemen (van SROI) te behalen erg ambitieus en zeer kostenverhogend voor GVB. GVB heeft de Vervoerregio gevraagd of een 'ingroeimodel' voor trede 3 mogelijk is, vergelijkbaar met het PvE voor de concessie Zaanstreek-Waterland.	De eis om in het kalenderjaar 2029 ten minste trede 3 van de Prestatieladder Socialer Ondernemen te behalen wordt gewijzigd in "de Concessiehouder dient de ambitie dient te hebben om in het kalenderjaar 2029 ten minste trede 3 van de Prestatieladder Socialer Ondernemen te behalen."

Nr	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Ondernemingsraad van GVB	Vervoerkunde	Het motto “de reiziger op 1” spreekt ons uiteraard meer dan aan, toch lezen wij dat meer en goed openbaar vervoer (ov) in de buitenwijken ten koste lijkt te gaan van het ov in de binnenstad. Dat is geen goed plan, we moeten in heel amsterdam een goed en bereikbaar ov hebben en niet gaan uitruilen.	Wij schrijven GVB voor om ook toekomstig directe verbindingen tussen (buiten-)wijken en de binnenstad te bieden. Het is aan GVB om het lijnennet zo in te richten dat de binnenstad (fijnmazig) bereikbaar blijft. Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
2	Ondernemingsraad van GVB	Vervoerkunde	Wij maken ons zorgen over de maakbaarheid van de dienstregeling zomer en winter. Een hoge frequentie in de zomer gelijk aan de winter is echt niet mogelijk, gvb personeel heeft recht op vakantie en dat betekent per definitie minder kwantiteiten in de zomer dienstregeling; goed werkgeverschap vereist dit.	De geëiste basisfrequenties zijn ons inziens onderdeel van een aantrekkelijk Openbaar Vervoer dat nodig is om gedurende de looptijd van de hele concessie de ambities van de concessieverlener waar te kunnen maken. Dit geldt ook voor de aantrekkelijkheid van het aanbod in de zomerperiode. Ons inziens speelt deze problematiek vooral ten tijde van een personeelstekort. Wij verwachten dat de Concessiehouder meer aanbod (DRKM) levert dan het minimale niveau dat is opgenomen in het Programma van Eisen. Dan ontstaat er tevens ruimte een zomerdienstregeling binnen de eisen van het Programma van Eisen te bieden. In het Programma van Eisen is de volgende zin opgenomen: "Het is de Concessiehouder toegestaan om een onderbouwd en gemotiveerd voorstel voor een Vakantiedienstregeling bij de Concessieverlener in te dienen waarin afgeweken wordt van de eisen aan Lijnen zoals bedoeld in hoofdstuk 3.6." Hiermee bieden wij de Concessiehouder voldoende ruimte zolang er nog onvoldoende personeel en/of aanbod geleverd wordt om een zomerdienstregeling binnen de eisen van het Programma van Eisen te bieden.
3	Ondernemingsraad van GVB	Veiligheid	De trams in amsterdam hebben een vaste conducteur, dit is een bewezen concept in veiligheid, representativiteit en reductie van grijs en zwart rijden. Toch wordt deze positie min of meer ter discussie gesteld, er wordt gesproken over een service concept. Dit laatste zeker doen maar niet ten koste van de vaste conducteur op de tram.	Een nieuw serviceconcept houdt rekening met de veranderde behoeften van reizigers en zorgt zonder extra middelen voor veiliger en inclusiever openbaar vervoer voor alle Amsterdammers. Zonder een nieuw serviceconcept besteden wij middelen ineffectief, blijft de serviceverlening in grote delen van het netwerk ondermaats, en beperken we de capaciteit van huidige en toekomstige trams met de conducteurscabine. Uitgangspunt is hierbij dat de Vervoerregio niet het “middel” (een zittende conducteur op de tram) voorschrijft maar vooral het doel beschrijft (een integraal serviceconcept dat tegemoet komt aan de wensen en behoeften van zoveel mogelijk reizigers). De Vervoerregio toetst het door GVB voorgestelde service concept op de volgende criteria: Effect op fysieke en sociale veiligheid, Effect op toegankelijkheid, Effect op algemene serviceverlening, Doelmatige inzet van publieke middelen
4	Ondernemingsraad van GVB	Vervoerkunde	Over het concept stomp; veel keuzes zijn arbitrair maar de o van ov op 3 plaatsen, vinden wij geen goede. Het centrum “ov-luw” maken terwijl daar de meeste reizigers zich bevinden, is niet reiziger op 1 plaatsen en dat doet ook iets met de betaalbaarheid van het hele ov systeem. Natuurlijk juichen wij stappen en trappen toe (hoewel er elektrisch steeds minder getrapt wordt). Dat gebeurt ook echt wel. De o van ov moet wat ons betreft vooraan staan. Het is vast niet uit te spreken maar wat ons betreft geen stopm maar ostmp. Trappen en stappen is een eigen keuze ov. Niet, dan ben je afhankelijk of het er wel of niet is, de reiziger moet op 1 staan.	Het STOMP-principe is het vastgestelde beleid van de Vervoerregio en tevens onderdeel van het beleid van de gemeente Amsterdam en daarom uitgangspunt dit Programma van Eisen. Zie verder reactie 1.

Nr	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
5	Ondernemingsraad van GVB	Vervoerkunde	Voor doorstroming in de stad is het ook van belang om de o op 1 te zetten en niet de s en de t voorop. Immers daarmee loop je het risico dat het ov vertraagt en de reiziger alsnog de dupe is.	Het STOMP-principe is het vastgestelde beleid van de Vervoerregio en tevens onderdeel van het beleid van de gemeente Amsterdam en daarom uitgangspunt dit Programma van Eisen. Zie verder reactie 1.
6	Ondernemingsraad van GVB	Fianciën	Over de kosten van de concessie kunnen wij nog niet zoveel zeggen. Immers de financiele paragraaf komt nog. Gvb heeft afgelopen concessie heel veel bezuinigd en aan de opdracht marktconformiteit voldaan, daar heeft ook het personeel aan bijgedragen. Wij roepen u nadrukkelijk op niet verder te knijpen in de kosten. Dit gaat ten koste van het personeel (en we hebben al grote moeite om voldoende collega's te vinden) en dus van de reiziger.	GVB wordt, in overeenstemming met de PSO-verordening, op marktconform niveau bekostigd. Hoe GVB deze middelen aanwendt binnen haar bedrijfsvoering is de verantwoordelijkheid van GVB.
7	Ondernemingsraad van GVB		Wij blijven van de school dat ov geen verdienmodel moet zijn maar een voorziening; veilig, voordelig en voor iedereen toegankelijk (noem het inclusief). Breek het ov aub niet af en laat de oren niet te veel naar de marktwerking hangen. Ov is het middel dat bijdraagt aan de noodzakelijk groene wens evenals het terugdringen van auto mobiliteit in amsterdam.	Zoals uit het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid' en de daarop gebaseerde Concessieverleningsstrategie voor de Concessie Amsterdam 2025 volgt dat de Vervoerregio, net als u, het Openbaar Vervoer niet als een verdienmiddel ziet, maar als een middel om de Brede Welvaart in de Vervoerregio, vertaald in de vijf samenhangende doelen bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit, te verhogen. Om dit te kunnen realiseren, zullen we de schaarse beschikbare middelen goed en doelmatig moeten inzetten, omdat we iedere euro nu eenmaal maar één keer kunnen uitgeven.

Nr.	Naam:	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	ROVER	Financiën	**GVB moet een groeidoelstelling krijgen van 40% conform de Omgevingsvisie Amsterdam.** Rover ziet openbaar vervoer als een middel om de stad te laten functioneren en leefbaar te houden. Forse inbreiding in de stad voor 20 procent meer inwoners met zuinig ruimtege bruik kan alleen als de autoluwe stad gelijk opgaat met uitbreiding van het OV. De Om gevingsvisie Amsterdam spreekt van een gewenste groei van het OV met 40%. Op die groei moet het PvE gericht zijn en zelfs nog meer. Het aantal auto's in de stad groeit nog, dus is extra inzet op OV nodig.	De vervoergroei doelstelling wordt uitgewerkt in de Financiële Bepalingen van het Concessiebesluit en is geen onderwerp van het Programma van Eisen.
2	ROVER	Vervoerkunde	**Het vervoer naar binnenstad en centraal station moet prioriteit blijven en zoveel mogelijk zonder overstap.** Het OV moet de reizigers brengen naar waar ze naar toe willen. Het is niet toevallig dat de lijnen naar de binnenstad en de oude wijken de drukste lijnen zijn. Meer OV in de bui tenwijken en tijdig OV in nieuwbouwwijken is uiteraard gewenst. Dat zijn geen reserva ten met een hek er om heen. Die mensen willen ook naar de oude wijken en de binnen stad. De verbouwing van CS is gericht op 35% meer reizigers, 275.000 per dag. Dat is 3,5 keer zo veel als thans op station Zuid, waarvan de verbouwing pas in 2037 gereed is (na de concessieperiode) en ook dan zal CS het drukste station blijven. Het GVB moet met drukke lijnen ook de inkomsten verdienen om de uitbreidingen te bekostigen. Inzet op meerkernigheid zorgt dat de groei ook in andere stadsdelen zal plaatsvinden, maar niet dat het dan elders minder druk word. Ontwikkel het OV vanuit het perspectief van een groeiende stad met inzet op goede bediening met OV in alle stadsdelen	Het Programma van Eisen beschrijft de minimale eisen aan onder meer het netwerk en de dienstregeling. Het Programma van Eisen schrijft geen exact lijnennet en dienstregeling voor. De ontwikkelruimte, hoe het netwerk en de dienstregeling er exact uitziet, ligt bij GVB. Binnen de looptijd van de Concessie verwachten wij dat het aanbod aan Openbaar Vervoer hoger ligt dan de minimale eisen zoals opgenomen in het ontwerp Programma van Eisen. Wij schrijven GVB voor om ook toekomstig directe verbindingen tussen (buiten-)wijken en de binnenstad te bieden. Naar aanleiding van motie 1 in de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij in artikel 9 van het PvE de leden 2-5 geschrapt. Wij handhaven het in de Concessieverleningsstrategie opgenomen beleid met als uitgangspunten het STOMP-principe en openbaar vervoer passend bij de omgeving. Daarnaast willen wij het kwaliteitsniveau tussen de buitenwijken en het centrumgebied garanderen. Als invulling van het tweede lid van motie 1 hebben wij een aanvullende eis (artikel 17, lid 4) in het PvE opgenomen die snelle en betrouwbare lijnen tussen de buitenwijken en het centrumgebied waarborgt.
3	ROVER	Vervoerkunde	**De VRA moet veel meer lijnen en haltes (in de binnenstad en oude wijken) als verplicht te bedienen definiëren.** Rover waardeert het hoge ambitieniveau en het werken met vierjaarlijkse ontwikkelplan nen. Geef het GVB daarin dan wel de kans om de reizigers te bedienen en ga niet op voorhand eisen dat er geen doorgaande tramlijnen van buiten de A10 naar het centrum mogen rijden verder dan de binnenring (m.u.v. de Rozengracht), dat veel tramroutes in de binnenstad niet meer bediend hoeven worden en dat in oude wijken de tram minder vaak moet gaan rijden. Dat hoort niet in een PvE thuis. Haltes dienen dicht bij belangrijke bestemmingen te liggen, zoals de Munt, Rembrandtplein, markten, etc. Natuurlijk moet er ruimte zijn voor lopen en fietsen. Maar veel mensen kunnen alleen er gens lopen als ze daar eerst met het OV naar toe zijn gebracht. Er zijn veel straten om te lopen en te fietsen, maar slechts enkele voor het OV.	In het Programma van Eisen schrijven wij geen netwerk voor, dit past niet binnen het uitgangspunt van dit ontwerp Programma van Eisen dat de ontwikkelruimte bij GVB ligt. Op kaart 7 van de bijlage 'kaarten' hebben wij alle trajecten opgenomen die vanwege recente investeringen in de infrastructuur verplicht te bedienen zijn. Hierdoor worden andere (tram-)corridors verplicht gesteld dan in de huidige concessie, maar niet minder trajecten. Verder stellen wij functionele eisen aan de ontsluiting van wijken en verbindingen tussen knooppunten en wijken, maar schrijven geen expliciete trajecten voor. Wij eisen daarbij onder ander directe en hoogwaardige verbindingen tussen alle wijken en het centrumgebied. Wij geven GVB daarmee de vrijheid om het lijnennet tijdens de looptijd van de Concessie aan te passen aan (veranderde) reisbehoeften. Wij stellen verder hoge eisen aan de frequenties van alle lijnen. Wij hebben ervoor gekozen om bij frequenties onderscheid te maken op basis van de functies van de lijnen in het netwerk in plaats van de modaliteiten. GVB heeft verder de vrijheid om hogere frequenties te laten rijden, het Programma van Eisen schrijft alleen minimale frequenties voor. Voor de zienswijze m.b.t. de binnenstad zie reactie 2.
4	ROVER	Vervoerkunde	**Het OV moet meer ruimte en snelle vrije banen krijgen, ook in nieuwbouwwijken, om een autoluwe stad mogelijk te maken.** Openbaar vervoer is het meest zuinige in het ruimtegebruik van alle vervoermiddelen en ook nog het meest veilige. Precies wat Amsterdam wil. Koester dat, en zorg juist voor goede doorstroming voor het OV om het OV aantrekkelijker te maken en ga bij ruimte gebrek eerst invulling geven aan autoluw in plaats van aan een OV-luwe stad, met steeds minder ruimte voor OV, steeds vaker overstappen en langere reistijden. Prioriteit voor OV bij verkeerslichten is essentieel voor een goede doorstroming.	In principe zijn wij het eens met deze ambitie. Echter, niet voor alle type verbindingen zien wij het belang van snelle verbindingen. Bepaalde doelgroepen hechten waarde aan een ander soort Openbaar Vervoer. Wat ons betreft varieren wij het belang van snelle vrije banen per lijntype, waarbij Hoog Openbaar Vervoer (HOV) en verbindende lijnen in aanmerking komen voor dergelijke investeringen. Aandachtspunt bij dergelijke infrastruturele aanpassingen is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

Nr.	Naam:	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
5	ROVER	Vervoerkunde	**Loopafstanden van 800 meter zijn voor velen te lang; gebruik bovendien de werke lijke loopafstand, die is vaak veel langer dan hemelsbreed gemeten.** Ga uit van 400 meter. Een fijnmazig netwerk is nodig. Een loopafstand van 400 meter tot haltes is voor veel mensen de limiet; feitelijk en niet hemelsbreed. Wonderbaarlijk als iemand die moeilijk loopt ineens 800 meter zou kunnen lopen zodra die verblijd wordt met HOV. Het Lour des-effect van het PvE. Je kan er natuurlijk in geloven, maar in deze seculiere stad zullen velen dat niet doen	De eisen aan loopafstanden zijn gebaseerd op de eisen van de huidige concessie en sluiten aan bij de eisen van onze regioconcessie. Het gaat hierbij om het minimale niveau dat overal in de stad moet worden geboden. De afstanden tot haltes van 400 en 800 meter vormen een onderdeel van de opbouw van een aantrekkelijk Openbaar Vervoernetwerk. Specifieke verbindingen hebben minder haltes om hoge snelheden te halen. Op overige verbindingen met met lagere snelheden zijn er meer haltes beschikbaar. In de praktijk zijn loopafstanden gemiddeld veel korter dan 400/800 meter. Verder stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie. Tot nu toe geldt voor bijna het hele “hoofdnet Openbaar Vervoer” (waaronder ook een groot aantal tramlijnen) een afstand van 800 meter hemelsbreed als minimumniveau. In de nieuwe Concessie wordt daarentegen 400 meter afstand de standaard. 800 meter wordt alleen nog toegestaan wanneer GVB een hoogwaardige lijn biedt met een hoge snelheid, hoge frequenties en een betrouwbare uitvoering. De Vervoerregio gaat in de nieuwe Concessie jaarlijks de gemiddelde loopafstanden van en naar haltes monitoren. Daarbij gebruikt de Vervoerregio een vaste rekenmethodiek (o.b.v. eerder onderzoek) om de verhouding tussen hemelsbrede en werkelijke loopafstanden te bepalen. In het Programma van Eisen wordt verder opgenomen dat het uitgangspunt voor de Vervoerregio is dat de gemiddelde loopafstand tijdens de Concessie niet toeneemt, tenzij er investeringen in de (hoogwaardige) infrastructuur zijn of herstructureringen in het netwerk plaatsvinden.
6	ROVER	Inclusief/AMRI	**Toegankelijkheid moet centraal staan in het PvE: eis snelle reparatie van de zwakke schakels: liften en roltrappen. De VRA moet een actieplan opstellen voor toeganke lijke haltes en liften.** Veel mensen zijn bij hun rit met de metro en bepaalde tramlijnen afhankelijk van liften. Functioneren die niet, dan is hun hele reis onmogelijk. Rover vindt dat een eis voor goed functionerende liften in het PvE thuishoort. Niet alleen voor de vervoerder. Rover wil dat de Vervoerregio een Actieplan opstelt en uitvoert voor toegankelijk OV. Dat betekent toegankelijke haltes op loofafstand met haltes op de plek waar veel mensen moeten zijn, korte afstanden tussen overstaphaltes en de aanwezigheid van liften. Bij metro- en tram stations met uitgangen aan beide einden van het perron zouden er 2 liften moeten zijn	De Vervoerregio streeft ernaar dat GVB de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersysteem integraal verbetert. Binnen de AMRI-overeenkomst stuurt de Vervoerregio met een actieplan op een hoger kwaliteitsniveau van de huidige voorzieningen en plant nieuwe investeringen. De eisen in de Concessie dragen bij aan betere informatiestandaarden en bieden daarmee ook doelgroepen die aangewezen zijn op liften en roltrappen een betere en betrouwbaardere reis met het Openbaar Vervoer. Informatie over defecte liften en roltrappen in de automatische halteafroep aan boord nemen wij mee in de voertuigen op die lijnen die langs een defecte lift of roltrap gaan.

Nr.	Naam:	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
7	ROVER	Vervoerkunde	**Ontvlecht het Metronet niet; dit dupeert en kost reizigers.** Eerder heeft Rover er al gewezen dat bij een ontvlochten metronet 16.000 reizigers extra moeten overstappen en dat een deel van Zuidoost de verbinding met het centrum verliest. De publiekssamenvatting van het PvE noemt juist weer die ontvlechting. Niet doen.	Wij begrijpen dat een rechtstreekse verbinding zonder overstap meer comfort biedt. Echter constateren wij dat een netwerk met enkel directe verbinden niet realistisch blijft voor de toekomst. In het Programma van Eisen houden we vast aan de verhoging van de frequenties met als gevolg een gedeeltelijk ontvlochten metronetwerk, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: •Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het Openbaar Vervoer, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu; •Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8 keer per uur per lijn; •Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10 keer per uur per lijn; •Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben; •Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Daarnaast eisen wij een betrouwbare en comfortabele overstapsituatie op station Van der Madeweg. Wij nemen in het Programma van Eisen wel een definitie op voor een ‘comfortabele overstap’. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstapgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap
8	ROVER	Vervoerkunde	**Stimuleer samenwerking tussen vervoerders, met name in de buitenwijken.** Rover vraagt om soepel met de concesssiegrenzen om te gaan en samenwerking tussen vervoerders te stimuleren. Er hoort geen Berlijnse muur rond Amsterdam. Wij vragen ons ook af of zo’n dik boekwerk met gedetailleerde eisen nodig is, als je toch al weet dat het GVB blijft rijden en juist ontwikkelplannen moet gaan maken.	De eisen in het Programma van Eisen verplichten GVB - net zoals dit bij andere concessiehouders van omliggende concessies het geval is - om de rol van mobiliteitsmakelaar in te nemen. Dat houdt in dat GVB nauw moet samenwerken met andere concessiehouders om het aanbod en aansluitingen goed af te stemmen. Wij passen het Programma van Eisen dusdanig aan dat de verplichting voor de concessiehouder om afstemming met overige concessiehouders te zoeken, nog duidelijker wordt gemaakt. Het Programma van Eisen is verder een noodzakelijk document niet alleen vanwege wettelijke verplichtingen aan Openbaar Vervoerautoriteiten (ook in het geval van inbestedingen), maar ook omdat het als basis dient voor de samenwerking tussen GVB en de Vervoerregio.
9	ROVER	Veiligheid	**Behoud de conducteur op de tram.** De conducteur in de tram is belangrijk voor informatie, toezicht op inchecken en sociale veiligheid. Rover vraagt om het behoud van de conducteur	Een nieuw serviceconcept houdt rekening met de veranderde behoeften van reizigers en zorgt zonder extra middelen voor veiliger en inclusiever openbaar vervoer voor alle Amsterdammers. Zonder een nieuw serviceconcept besteden wij middelen ineffectief, blijft de serviceverlening in grote delen van het netwerk ondermaats, en beperken we de capaciteit van huidige en toekomstige trams met de conducteurscabine. Uitgangspunt is hierbij dat de Vervoerregio niet het “middel” (een zittende conducteur op de tram) voorschrijft maar vooral het doel beschrijft (een integraal serviceconcept dat tegemoet komt aan de wensen en behoeften van zoveel mogelijk reizigers). De Vervoerregio toetst het door GVB voorgestelde service concept op de volgende criteria: Effect op fysieke en sociale veiligheid, Effect op toegankelijkheid, Effect op algemene serviceverlening, Doelmatige inzet van publieke middelen.
10	ROVER	Vervoerkunde	**Ontsluit alle clusters van 250 of meer woningen met OV.** Het PvE spreekt van 90% van de woningen bereikbaar. Dat betekent in een stad van 1 miljoen inwoners 100.000 mensen zonder goede OV ontsluiting. Dat moet beter: alle clusters van 250 of meer woningen ontsluiten met OV	De eisen aan de ontsluiting per woongebied worden aangevuld door eisen aan de ontsluiting van het hele concessiegebied en de ontsluiting van elk stadsdeel. Voor deze ontsluitingseisen geldt een norm van respectievelijk 96% van alle adressen (zie artikel 6, leden 2 en 3). Deze aanzienlijk hogere norm zorgt ervoor dat GVB gemiddeld meer dan 90% van alle adressen per wijk moet ontsluiten. Tevens is een ondergrens bepaald om ervoor te zorgen dat inwoners van verhoudingsgewijs grote wijken niet benadeeld worden (zie artikel 6, lid 5).

Nr.	Indiener	Onderwerp	Reactie / Opmerking / Vraag van indiener	Reactie Vervoerregio
1	Prorail	Achtergrondinformatie. Prorail geeft veel achtergrond informatie. Hiermee onderbouwen zij heel mooi het idee van de vijf kernen. Zienswijze zit in de regel eronder.	Zoals bekend worden de OV knooppunten A'dam Centraal en A'dam Zuid grootscheeps verbouwd, in het kader van gedurende zeker 10 jaar want de laatste bouwstappen staan gepland voor de periode 2035 - 2040. PHS Amsterdam resp. Zuidasdok vindt o.a. verruiming van de capaciteit plaats. Die verbouwingen gaan gepaard met forse beperkingen van de railverkeers- en transfercapaciteit, Al die tijd ondervinden alle gebruikers van deze knooppunten hinder a.g.v. beperkingen/omleidingen. In de tussentijd staan de ontwikkelingen niet stil en maakt ProRail groei op het Spoor mede mogelijk, ook op korte en middellange termijn van en naar Amsterdam en Schiphol en via de Metropoolregio. We faciliteren het herstel van spoorboekloos reizen o.a. tussen Utrecht/Breukelen en A'dam Centraal, waarvan ook de bediening van het oostelijk gelegen station Amstel van mee profiteert (10x/uur). Ook maken we de hoogfrequente Airport Sprinter Hoofddorp - A'dam Centraal mogelijk (2025), met een fors effect op de bediening van de westelijk gelegen stations Lelylaan en Sloterdijk (10x/uur). Tot slot bereiden we ons voor op hoogfrequent IC-treinverkeer op nog 3 Spoor-corridors (vanaf 2030), nl. op Almere-A'dam Centraal/Schiphol, op Alkmaar-A'dam Centraal en op Haarlem-A'dam Centraal, met frequent bediende stations Muiderpoort(10x/uur), Sloterdijk(10x/uur x2) en Duivendrecht(8x/uur). Sloterdijk, Lelylaan, Duivendrecht, Amstel en Muiderpoort liggen rond 'Amsterdam binnen de Ring', en bieden van 'OV Ring tot Binnenring' toegang tot Centrum West, Centrum Zuid en Centrum Oost. De betere bediening maakt dat deze stations een alternatief bieden voor reizen via Centraal en Zuid, vooral van/naar wijken 'binnen de Ring' maar buiten de directe invloedsfeer van Centraal en Zuid. Reizigers vanuit de regio en van verder weg hebben dan de keuze om de transfer-hinder te omzeilen, waarbij de reis van/naar die wijken 'binnen de Ring' in de tijd vaak korter is dan via Centraal en Zuid. Om reizigers het alternatief via de OV Ring als logisch te laten ervaren is overstapinformatie cruciaal, van belang is dan capaciteit en kwaliteit van de aansluitende bus-/tram-/metrolijnen op die 5 stations. Veronderstel dat 10% van de gewoonte-reizigers via Centraal en Zuid voor die 5 stations zou kiezen, dan ontstaat er op Centraal en Zuid restruimte om zeker nog ca. 10 jaar groei op te kunnen vangen. Dat vraagt voor elk van die 5 stations om hoogfrequente verbindende lijnen richting Centrum W/Z/O, afhankelijk van de ligging van het OV Ring station gaat het dan om 2, 3 of 4 bus-/tram-/metrolijnen, om alle wijken binnen de OV Ring buiten de directe invloedssfeer van Centraal en Zuid af te dekken.	Niet van toepassing.
2	Prorail	Vervoerkunde	In het PvE dient nadruk gelegd te worden op de met die verbindingen te bieden capaciteit en kwaliteit, om recht te doen aan de in gang gezette verbeteringen op het Spoor via de OV Ring A'dam, en om te voorkomen dat het stadsnet niet tijdig van deze grote Spoor-veranderingen mee profiteert. Daarmee anticipeert het stadsnetwerk niet alleen op de langjarige verbouwingen op Centraal en Zuid, maar ook op blijvend efficiënt gebruik van de stedelijke ruimte na afronding van die werkzaamheden. De knopen Centraal en Zuid bereiken dan qua omvang de grens van wat redelijkerwijs mogelijk is, waarmee aandacht nu voor verbindingen OV Ring-stations - Centrum W/O/Z haar waarde behoudt. Vanuit het gedeelde belang van ontlasting van de stations A'dam Centraal en Zuid luidt ons verzoek om in het PvE capaciteit en kwaliteit van de lijnen OV Ring-stations - Centrum W/Z/O te benadrukken.	Wij delen de ambitie om de verbindingen van en naar de overige stations op te waarderen. Hiervoor hebben wij in het Programma van Eisen alle NS-stations als knooppunten opgenomen waarvandaan belangrijke verbindingen naar de respectievelijke stadsdelen en ook het centrumgebied worden geëist. Wij leggen daarbij de nadruk op eisen van en naar andere stations dan het Centraal Station. Wij hebben dit in meerdere eisen op verschillende plekken in het Programma van Eisen verwerkt, waaronder bijvoorbeeld het uitzonderen van het Centraal Station als A-knooppunt voor een aantal eisen en een nieuwe categorie C-knooppunten (stedelijke centra). Deze eisen zorgen gezamelijk ervoor dat prioritair wordt ingezet op verbindingen via overige A-knooppunten (IC-stations) en naar de buitenwijken van Amsterdam.

Bijlage 3: Regioraad

Reactie op de vragen en opmerkingen tijdens de vergadering van de Regioraad d.d. 5 maart 2024			
Nr.	**Naam**	**Vraag/Opmerking**	**Reactie Vervoerregio**
1	Asruf	Is de ontvlechting van het metro-netwerk in het PvE opgenomen als eis of als optie?	De eisen in het Programma van Eisen komen erop neer dat een gedeeltelijk ontvlochten metronetwerk geboden moet worden. Het is wel aan GVB hoe dit metro-netwerk nader vorm wordt gegeven.
2	Asruf	Er kan nu 7x per uur in de spits worden gereden. Is de ontvlechting van het metro-netwerk dus bedoeld om een enkele extra metro per uur per lijn mogelijk te maken?	In het Programma van Eisen houden we vast aan de verhoging van de frequenties, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: • Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het OV, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu; • Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8 keer per uur per lijn; • Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10x per uur per lijn; • Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben; • Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Naar aanleiding van de Regioraad van 14 mei 2024 hebben wij het PvE op een aantal punten aangepast om aanvullende kwaliteitsverbeteringen in het nieuwe metronetwerk mogelijk te maken. In het PvE eisen wij daarom: · Hogere frequenties: 10 keer per uur als minimale frequenties van metrolijnen in de spits; · Betere overstapgaranties: Een gegarandeerde cross-platform-overstap op Van der Madeweg bij frequenties van 8 keer per uur en lager · Een toetsingskader op basis waarvan de uiteindelijke lijnvoerings-variant wordt vastgesteld, met als criteria in ieder geval: o Sociale en maatschappelijke impact van ontvlechting o De comfort voor de overstap o De vervoervraag op dat moment en de verwachte reizigersgroei o Het draagvlak voor de gekozen optie o De aanwezigheid van alternatieven voor openbaar vervoer bij uitval van de metro in de desbetreffende gebieden o De voor- en nadelen voor reizigers op onder andere het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, frequentie en betrouwbaarheid van het netwerk
3	Asruf	Liggen er door de hogere eisen aan frequenties nog alle opties op tafel? Als deze eis noodzakelijk tot een ontvlochten metro-netwerk leidt, lijkt dit niet het geval te zijn.	Zie ook reactie op vraag 2. Wij zorgen ervoor dat in het proces om te komen tot een beter metro-netwerk alle opties worden meegenomen. In het PvE nemen we een implementatietijd van 2 jaar op met de volgende uitgangspunten: • 2027 als startjaar voor de nieuwe metrolijnvoering, om een goede afweging te kunnen maken over de invulling van de lijnvoeringsvariant, waarbij het besluit om deels te ontvlechten niet ter discussie staat (het gaat niet meer om de vraag óf, maar hóe); • Eerste jaar (2025) gebruiken voor een zorgvuldig proces, inclusief een participatietraject met inwoners en consultatie van belangrijke stakeholders zoals de Amsterdamse stadsdelen, en betrokken gemeenten (in elk geval Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen, Uithoorn) om te komen tot een lijnvoeringsvoorstel door GVB dat wordt getoetst op tenminste de volgende criteria: o Effecten op reiziger o Effecten op bereikbaarheid o Effecten op veiligheid o Effecten op betrouwbaarheid En vervolgens de besluitvorming in het kader van een regulier Plan Vervoer; • Tweede jaar (2026) gebruiken voor daadwerkelijke implementatie door GVB waarbij alle bedrijfsprocessen van GVB, de reisinformatie, dienstregeling, personeel en materieel planning, energievoorziening, etc. worden aangepast/voorbereid. Met de start van de implementatie passeert het punt van ‘no return’.
4	Bobeldijk	Verzoek om meer onderbouwing voor de beperkingen qua capaciteit in de metrotunnels aan te leveren.	In de Oostbuis kunnen maximaal ca. 21 ritten per uur worden geboden vanwege veiligheidsnormen. De veiligheidsnormen komen voort uit de huidige gebruiksmelding die is gebaseerd op afspraken met de Omgevingsdienst en de Brandweer. Uitgangspunt is het “safe haven principe” (ontruimen op stations), op basis van huidige inzichten is het niet mogelijk om hiervan af te stappen (het mag nooit onveiliger worden; stand still principe).

Nr.	Naam	Vraag/Opmerking	Reactie Vervoerregio
5	Moeskops	Hoe is de betrokkenheid van stadsdelen bij Kaderbrieven en Ontwikkelplannen geborgd?	Het is aan de gemeente Amsterdam om ervoor te zorgen dat stadsdelen in dit proces vertegenwoordigd worden. De gemeente Amsterdam heeft een vaste rol aan de ontwikkeltafels zoals is vastgelegd in artikel 2 van het ontwerp Programma van Eisen.
6	IJmker	Wij hebben de wens dat ook belangenorganisaties zoals de Reizigers Advies Raad bij Kaderbrieven en Ontwikkelplannen worden betrokken. Worden deze belangenorganisaties ook betrokken?	De RAR heeft een vaste rol op de ontwikkeltafels zoals is vastgelegd in artikel 2 van het ontwerp Programma van Eisen. Daarnaast wordt aan de RAR ook een advies gevraagd over het Ontwikkelplan.
7	Kreuger	Wanneer kan de bus weer rijden bij de Eendracht in relatie tot de herinrichting?	De eisen die wij in het Programma van Eisen stellen, leiden ertoe dat de buurt "de Eendracht" ontsloten moet worden met openbaar vervoer (met een lijn die minimaal 4 keer per uur overdag en minimaal 2 keer per in de avonduren rijdt). De Vervoerregio zet erop in dat dit - anders dan bij overige eisen in dit Programma van Eisen - al in het Dienstregelingjaar 2025 (ingaande december 2024) gebeurt.
8		Oproep om GVB te verplichten om geen zaken te doen met bedrijven die mensenrechten schenden. GVB voldoet hieraan onvoldoende, bijvoorbeeld door materieel te kopen bij leveranciers zoals CAF die in Israel actief zijn.	Wij begrijpen uw zorgen en ook wij hebben duurzame inkoop en de bescherming van mensenrechten hoog in het vaandel staan. De Vervoerregio Amsterdam heeft, net als de gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland, als overheidsorganisatie een voorbeeldfunctie in het maatschappelijk verkeer. In haar Inkoop-en aanbestedingsbeleid heeft de Vervoerregio vastgelegd zo veel mogelijk duurzaam in te kopen door het meenemen van sociale en milieuaspecten in het inkoopproces. Op dit moment heeft de Vervoerregio Amsterdam zich (nog) niet gecommitteerd aan het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen, waardoor we dit ook niet als verplichting opleggen aan een concessiehouder. Wat dit voor de Vervoerregio Amsterdam betekent, vergt nader onderzoek. Daar kan nu niet op vooruit gelopen worden met deze concessie. CAF heeft op basis van (Europees aanbestede) contracten 72 15G-trams geleverd aan GVB Activa B.V.; van de 30 bestelde M7-metro's van CAF zijn er nu 15 geaccepteerd. Hetgebruik van deze CAF-voertuigen wordt voortgezet onder de Concessie Amsterdam 2025. Volgens het contract kan GVB Activa B.V. nog tot november 2024 maximaal 30 metrovoertuigen extra afnemen van CAF. Deze contracten kan GVB niet (zomaar) terugdraaien en zijn (deels) al afgerond. Conform artikel 2 van het Programma van Eisen worden de benodigde investeringen in Strategische Activa en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen besproken op de Ontwikkeltafel. Nu de gemeente Amsterdam deelneemt aan deze Ontwikkeltafel, kan de gemeente Amsterdam dit zelf bespreekbaar maken bij een eerstvolgende aanschaf van nieuw materieel onder de Concessie Amsterdam 2025. Tegen die tijd is ons onderzoek over het committeren aan genoemd Manifest naar alle waarschijnlijkheid afgerond. Gezien dit nog uit te voeren onderzoek, de deels afgeronde afspraken met CAF en de rol die de gemeente Amsterdam zelf heeft op de Ontwikkeltafel met betrekking tot de aanschaf van nieuw materieel en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen, ziet de Vervoerregio voor nu geen aanleiding om de voorgestelde toevoeging van een paragraaf op te nemen in het Programma van Eisen.
9		Oproep om het metro-netwerk niet te ontvlechten omdat een overstap voor mensen met een beperking niet aanvaardbaar is.	Zie ook reactie op vraag 2. In het Programma van Eisen houden we vast aan de verhoging van de frequenties met als gevolg een gedeeltelijk ontvlochten metronetwerk, vanwege de volgende kwaliteitsverbeteringen: • Draagt bij aan het faciliteren van een groei van 40% groei in het OV, een ontvlochten metronetwerk faciliteert een om 30% hoger aanbod ten opzichte van nu; • Hogere frequenties voor 70% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 8x per uur per lijn • Hogere frequenties voor meer dan 90% van alle huidige metroreizigers (exclusief Noord-Zuid-Lijn) bij frequenties van 10x per uur per lijn; • Zorgt voor een betrouwbaarder netwerk en kortere rijtijden doordat lijnen minder invloed op elkaar hebben; • Draagt bij aan het ontlasten van de binnenstad en spreiden van reizigers via overige knooppunten. Daarnaast hebben wij eisen opgenomen om ervoor te zorgen dat de overstap op Van der Madeweg beter en betrouwbaarder wordt. Een hogere frequentie op alle metrolijnen leidt bovendien tot meer ruimte in de voertuigen, wat voor reizigers met een mobiliteitsbeperking de toegankelijkheid bevordert, zowel bij het in/uitstappen (ook bij een overstap) als tijdens de reis.

Nr.	Naam	Vraag/Opmerking	Reactie Vervoerregio
10		Oproep om het metro-netwerk niet te ontvlechten omdat een overstap voor studenten niet aanvaardbaar is en tot minder reizigers leidt.	Zie reactie op vraag 9.
11		Wij stellen voor dat er een ontvlochten metro-netwerk met een omgeklapte M51 Isolatorweg-Gaasperplas komt. Daarmee kunnen de huidige verbindingen van Zuidoost naar het centrum overeind blijven en wordt het metro-netwerk betrouwbaarder.	Zie ook reactie op vraag 2. In het Programma van Eisen houden we vast aan de bediening van de Amstelboog. De bediening van de spoorboog Amstel-Zuid (lijn M51) is binnen de huidige concessie verplicht in verband met uitvoeringsafspraken over de bediening van Amstelveen (Voorkeursbesluit Amsteltram). Ook het huidige beleid gaat uit van de bediening van deze lijn. De verbinding is opgenomen in het vastgestelde Metrokader en de Lijnennetvisie Noord-Zuid-Lijn. De spoorboog vervult bovendien een belangrijke functie in het Openbaar Vervoernetwerk: - Voorkomt meervoudig overstappen op veel reisrelaties (zoals vanuit Amstelveen/Uithoorn/Buitenvelder/Zuid naar Oost); daar komt bij dat de extra overstap (op de van der Madeweg) zeer onaantrekkelijk is omdat deze (in tegenstelling tot een cross-platform overstap tussen lijn 53 en lijnen 50/54) niet cross-platform is; reizigers moeten met een loopbrug of lift/roltrap naar een ander perron. Dit is oncomfortabel, tijdrovend en minder toegankelijk; - biedt een tangentiële verbinding die ov-netwerk in de binnenstad Ontlast (zoals tramlijnen vanuit Nieuw-West naar Centrum/Oost); - bedient de drukste tak van het netwerk (west/zuid).
12		Oproep om het metro-netwerk niet te ontvlechten omdat een overstap voor mensen in Gaasperplas niet aanvaardbaar is.	Zie reactie op vraag 9.