



EUROPESE AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER CONCESSIE PROVINCIE UTRECHT 2016 - 2023

VASTGESTELD DOOR GEDEPUTEERDE STATEN OP 3 FEBRUARI 2015



COLOFON

Uitgave:

Provincie Utrecht

Titel rapport:

Nota van Beantwoording, Europese aanbesteding Openbaar Vervoer concessie provincie Utrecht 2016 - 2023

Opgesteld door:

Provincie Utrecht in samenwerking met Goudappel Coffeng BV, APPM Management Consultants en International Tender Services BV

Fotografie titelblad:

Huisinga Fotografie

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 3 februari 2015

Inhoud

Pagina

1.	Inleiding.....	2
1.1	Status van deze nota.....	2
1.2	Leeswijzer	2
2.	Reacties.....	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Samenvatting reacties.....	4
2.3	Beantwoording	5
2.3.1	Algemeen.....	5
2.3.2	Materieel- en duurzaamheidsplan.....	6
2.3.3	Voorzieningenniveau	7
3.	Overzicht wijzigingen Programma van Eisen	9
3.1	Algemeen	9
3.2	Specifiek.....	9
4.	Verdere procedure	13

Bijlagen:

Bijlage 1 Overzicht individuele reacties

Bijlage 1A

1.

Inleiding

1.1 Status van deze nota

De voorliggende Nota van Beantwoording behandelt de reacties die zijn ingediend op het Ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Het ontwerp PvE heeft van 28 oktober tot en met 11 december 2014 opgestaan voor reacties. Op 3 februari 2015 is het definitieve PvE vastgesteld inclusief deze Nota van Beantwoording.

De Nota van Beantwoording bevat de reacties die zijn ontvangen, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die in het definitieve PvE zijn doorgevoerd.

De reactienota is op 19 januari 2015 besproken in de Commissie MME. Dit heeft niet geleid tot wijzigingen in het Programma van Eisen.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de partijen die hebben gereageerd op het ontwerp PvE. Daarnaast wordt in het hoofdstuk een samenvatting gegeven van de twee onderwerpen waarover de meeste reacties zijn ontvangen: het voorzieningen niveau en de eisen t.a.v. de uitstoot van de busvloot. Dit hoofdstuk rondt af met het antwoord van de provincie Utrecht op deze onderwerpen en de overwegingen die aan de eisen met betrekking tot deze onderwerpen in het Programma van Eisen ten grondslag hebben gelegen.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een overzicht gegeven van de wijzigingen het PvE naar aanleiding van de adviezen en reacties. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 een doorkijk gegeven naar de verdere procedure. In bijlage 1 worden de individuele reacties samengevat en beantwoord.

2.

Reacties

2.1 Algemeen

Onderstaande partijen hebben gereageerd op het ontwerp PvE:

1. ROCOV Utrecht
2. Gemeente Veenendaal
3. Regio Amersfoort
4. Gemeente Amersfoort
5. Gemeente Woerden
6. Gemeente De Ronde Venen
7. Scholengemeenschap Guido de Brès
8. Buurtbusvereniging Eemdijk
9. Buurtbus W-IJ 505
10. Vereniging buurtbus De Hoef
11. OVer op GroenGas
12. Provincie Gelderland
13. Provincie Zuid Holland
14. Bestuur Regio Utrecht
15. Gemeente Almere
16. Gemeente De Ronde Venen: CDA fractie
17. Arriva Personenvervoer Nederland
18. Qbuzz
19. Syntus
20. Connexxion Openbaar Vervoer
21. FNV Bondgenoten
22. Gemeente Nijkerk
23. Mevrouw J.L. van Berkel-Vissers
24. Gemeente Uithoorn
25. Gemeente Utrecht: college
26. Gemeente Utrecht: raad
27. Gemeente Vlist
28. Gezamenlijke reactie van Gemeente Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Renswoude en Zeist

29. Kracht van Utrecht
30. Longfonds
31. Natuur en Milieufederatie Utrecht
32. Provincie Noord-Brabant
33. Provincie Noord-Holland
34. Stadsregio Amsterdam
35. Intergemeentelijke samenwerking Midden Holland
36. Milieudefensie
37. Gemeente Stichtse Vecht
38. De heer E. van Diest

Milieudefensie heeft via haar website een oproep gedaan middels een voorbeeldreactie met de oproep voor schonere bussen. Er zijn 209 van deze reacties ontvangen.

2.2 Samenvatting reacties

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting van de reacties beschreven voor de onderwerpen *voorzieningenniveau* en *schone bussen*. Veel reacties hebben betrekking op deze onderwerpen en om die reden worden deze onderwerpen er in dit hoofdstuk uitgelicht om de overwegingen van de provincie Utrecht die ten aanzien van de eisen aan deze onderwerpen ten grondslag liggen nader toe te lichten.

Een overzicht van alle individuele reacties en de beantwoording daarvan is weergegeven in bijlage 1.

Uit de meeste reacties blijkt bezorgdheid over het toekomstige aanbod van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Het PvE wordt vergeleken met de huidige situatie, en waar het PvE niet de bestaande situatie voorschrijft, wordt dit als een achteruitgang gezien. Diverse gemeentes vragen aandacht voor het feit dat het ontsluitende lijnennet niet volledig wordt voorgeschreven. Het feit dat de concessiehouder veel ontwikkelvrijheid krijgt, geeft onzekerheid over hoe het aanbod er uit gaat zien. Daarom wordt gepleit voor het ophogen van een aantal eisen, ten minste tot het huidige niveau. Daarnaast wordt een aantal aanbevelingen gedaan voor gewenste vervoerkundige oplossingen zoals de ontsluiting van publieke voorzieningen.

Een groot aantal indieners van reacties wil, voor wat betreft duurzaamheid, dat er een extra stap wordt gezet. De EEV-norm voor emissie en de eis dat materieel maximaal 12 jaar oud mag zijn wordt niet als voldoende beschouwd. In de reacties wordt de provincie Utrecht opgeroepen om voor alle bussen in de concessie de Euro VI als vereiste te stellen, in het bijzonder in het stedelijk gebied van Utrecht. Met Euro VI als eis wordt de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie bevordert. Daarnaast is er een pleidooi voor een verdergaande verduurzaming van het wagenpark.

2.3 Beantwoording

2.3.1 Algemeen

De ambitie voor de onderhavige concessie is om OV te bieden dat kwaliteit biedt voor reizigers (nu en in de toekomst) in de vorm van snelle, toegankelijke en betrouwbare reismogelijkheden.

De Provincie Utrecht wenst het voorzieningenniveau in het OV op een zo hoog mogelijk niveau te houden zodat ook bij stijgende kosten en/of dalende opbrengsten het OV zijn functie grotendeels kan behouden. De uitdaging is om OV zoveel mogelijk op maat aan te bieden op reisrelaties en tijdstippen waarop er (potentiële) vraag is. De Provincie Utrecht is derhalve op zoek naar een concessiehouder die daar op vernieuwende wijze invulling aan kan geven. Een concessiehouder die zich niet richt op losse OV producten maar die zich onderscheidt op creatieve vervoersconcepten.

Gelet op bovenstaande zijn in dit PvE de eisen meer functioneel beschreven en op de output gericht (reizigersgroei, klanttevredenheid). Hiermee krijgen inschrijvers de ruimte voor enerzijds ontwikkelvrijheid binnen het exploitatiebudget en anderzijds om tijdens de aanbesteding extra vervoer aan te bieden. De concurrentie tijdens de aanbesteding zorgt ervoor dat inschrijvers dit ook daadwerkelijk zullen doen.

Deze systematiek is beschreven in de Nota van Uitgangspunten, die op 29 september 2014 is vastgesteld door PS. Uit de ingediende reacties blijkt echter dat het PvE vaak wordt gelezen alsof het een beschrijving geeft van het eindbeeld zoals het aanbod van openbaar vervoer er uit zal zien vanaf de start van de nieuwe concessie. De conclusie is dan dat er te weinig wordt voorgeschreven of dat er een teruggang in het openbaar vervoer zal plaatsvinden. Deze conclusies zijn voorbarig, althans kunnen niet worden getrokken aan de hand van het PvE. Het PvE beschrijft dan ook niet het ideaalbeeld dat de Provincie Utrecht heeft wat betreft het openbaar vervoer. Het beschrijft slechts de minimumeisen en geeft de vervoerder de ruimte om de ontwikkelvrijheid in concurrentie in te vullen.

Tegelijk is er begrip voor de bezorgde reacties. De keuze voor meer ondernemingsvrijheid voor de vervoerder heeft als onvermijdelijke consequentie dat er tijdens de aanbestedingsprocedure onzekerheid bestaat over het eindresultaat. De uitdaging is om de aanbesteding zo in te richten dat het optimale uit de markt wordt gehaald. De provincie Utrecht dient hiervoor de voorwaarden te scheppen zodat de reizigers een zo goed mogelijk openbaar vervoerproduct krijgen. Het PvE laat ruimte over aan de vervoerders om zelf extra's aan te bieden in de offertes. Door in de aanpak te kiezen voor concurrentiestelling ('marktspanning') tijdens de aanbestedingsprocedure, kan een maximale aanbidding (kwantitatief en kwalitatief) binnen de financiële randvoorwaarden worden verkregen. Wel hanteert de provincie Utrecht daarbij voldoende sturingsinstrumenten.

Het exact voorschrijven van een lijnennet en brandstofkeuze leiden er toe dat andere speerpunten, zoals hoge frequenties, goede reizigersinformatie en grotere klanttevredenheid onder druk komen te staan. Zoals in de door PS vastgestelde Nota van Uitgangspunten reeds is toegelicht, is het niet mogelijk om hogere eisen te stellen zonder het risico te lopen dat inschrijvers geen ondernemingsvrijheid meer hebben om zelf extra's aan te bieden. Indien het eisenpakket wordt opgehoogd bestaat zelfs het gevaar

dat inschrijvers geen kostendekkende offertes kunnen maken en daarom afzien van inschrijving. Daarom is bij de verwerking van de reacties vooral gekeken naar de kosten van de ingediende wensen: kostprijsverhogende wensen zijn in principe niet gehonoreerd, tenzij deze kosten minimaal waren of elders konden worden gecompenseerd. Daarbij speelde concessie-termijn van zeven jaar een rol. Zaken die nu geëist worden moeten de komende zeven jaar ook betaald kunnen worden.

Onverlet vorengenoemde overwegingen, wordt met inachtneming van de bestaande afspraken de reactienota meegegeven aan de potentiële inschrijvers, opdat de inschrijvers de ingediende reacties al dan niet bij hun inschrijving zullen betrekken.

2.3.2 Materieel- en duurzaamheidsplan

De concessieperiode is zeven jaar, korter dan gebruikelijk. Provincie Utrecht heeft ervoor gekozen om het einde van de concessie te laten samenvallen met die van de concessie "Tram en Bus Regio Utrecht". Gevolg van deze kortere periode is dat investeringen van vervoerders in materieel en eventuele aanvullende installaties als garages of tankinstallaties, in een kortere periode moeten worden afgeschreven en dus leiden tot hogere jaarlijkse lasten. Daar komt bij dat buiten deze omstandigheid door diverse ontwikkelingen toch al een stijging van de kostprijs van de concessie wordt voorzien en daarmee druk op het voorzieningenniveau. Provincie Utrecht kiest er daarom voor om bij het beoordelen van de biedingen het grootste belang te hechten aan de omvang en de opbouw van het voorzieningenniveau, bestaande uit het aantal dienstregelingen (dru's) en de kwaliteit van het vervoerplan. Dit in samenhang met de marketingvisie. In de door PS vastgestelde Nota van Uitgangspunten is al aangegeven dat Provincie Utrecht vindt dat er een averechts effect optreedt wanneer meerkosten van milieuvriendelijkere bussen ertoe leiden dat er moet worden bezuinigd op het aangeboden voorzieningenniveau.

Om het optimale uit de markt te halen wordt wel een relevant aantal gunningpunten toegekend aan het materieel- en duurzaamheidsplan. Hierin geven inschrijvers onder andere aan welk materieel ze willen gaan inzetten. Als basis voor de gunningssystematiek is hierbij gekozen voor bussen waarvan de emissie voldoet aan de EEV-norm. Dit maakt het mogelijk om de bussen in te blijven zetten die thans in de concessie rijden en die aan het einde van de lopende concessie technisch nog goed functioneren. Het is in de ogen van de Provincie Utrecht niet duurzaam om te verbieden deze bussen nog in te zetten. Ten overvloede: bussen met EEV-emissie voldoen in alle opzichten aan wettelijke vereisten en kennen een lage uitstoot.

In de gunning wordt de emissie van de bussen gewaardeerd op basis van de externe kosten van de emissie "Well to Wheel". Daarin zijn de externe effecten van alle emissiecomponenten (van fijnstof tot CO₂) gewogen naar hun maatschappelijke kosten op basis van de meest recente inzichten van externe bureaus. In de uitwerking wordt gekozen voor een eenduidige beoordeling die geen kans in zich bergt op onbedoelde discussies over herkomst van het gas (aardgas, biogas of groen gas), definitiekwesties en bijvoorbeeld samenstelling van de stroom in geval van elektrische bussen. De puntenwaardering die hieruit volgt is zodanig, dat met inzet van Euro-VI bussen een groot deel van de gunningpunten verkregen kan worden.

Provincie Utrecht vraagt in het materieelplan niet om instroom van materieel met andere emissienormen in de loop van de concessieperiode. Enerzijds is de concessieperiode te

kort om dit als een reële optie te beschouwen, anderzijds is het weinig realistisch om van de markt een gefundeerde bieding te verwachten met materieel dat –bijvoorbeeld- vijf jaar na het opstellen van de bieding pas gaat rijden. De ontwikkelingen op het gebied van aandrijving en emissie zijn hiervoor te weinig voorspelbaar, de ermee gemoeide kosten zijn hoog. Dit zou kunnen leiden tot een opslag op de prijs van Inschrijvers voor risico's en daarmee een verdere druk op het voorzieningenniveau.

De keuze voor een constructie waarbij het materieel wordt overgedragen na het einde van de concessieperiode zodat langere afschrijftermijnen kunnen worden gehanteerd, is getoetst bij potentiële inschrijvers tijdens de marktconsultatie. Gezien de reacties op een dergelijke overnameregeling voor het materieel heeft de provincie Utrecht afgezien van deze optie.

Indien inschrijvers een pilot met elektrische bussen aanbieden in het Materieelplan worden daarvoor gunningspunten toegekend. Deze zijn bij de stand van heden nog niet geschikt voor grootschalige inzet in de reguliere exploitatie vanuit oogpunt van actieradius en kosten. Een pilot kan bijdragen aan het verhogen van de kennis en ervaringen. In de waardering van het materieelplan zal de pilot elektrische bussen worden gewaardeerd aan de hand van de omvang (aantal bussen, tijdsduur en aanvangsmoment) en inhoud van de pilot.

2.3.3 Voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau openbaar vervoer zoals dat in het kader van dit PvE is ingevuld, is vormgegeven op basis van de Nota van Uitgangspunten en de daarin door PS vastgestelde norm van gemiddeld 6 reizigers per rit¹. Alle keuzes op basis van de norm zijn consequent bepaald op basis van reizigerstellingen. Op grond van die norm is het minimale voorzieningenniveau vastgesteld dat is opgenomen in het Programma van Eisen. Inschrijvers worden geprikkeld via het vervoerplan en de gunningscriteria om meer te bieden dan het minimum door aan te sluiten bij de (potentiele) vraag naar OV. De hoogte van de exploitatiebijdrage biedt daar de mogelijkheid toe.

De verplichte verbindingen en de minimale frequentie in het verbindende net (bijlage 1) en het ontsluitende net en stadsdienst Amersfoort (bijlage 3) zijn primair gebaseerd op het uitgangspunt dat lijnen met minder dan gemiddeld zes reizigers per rit vervallen. De norm van zes is als handvat gehanteerd, niet als scherprechter. ROCOV Utrecht toont zich in zijn reactie verheugd over deze genuanceerde aanpak.

Bij de beoordeling of een verbinding wordt voorgeschreven, is na het hanteren van de norm van zes reizigers bezien in hoeverre reizigers OV-alternatieven hebben wanneer de verbinding niet geboden zou worden en of een (beperkte) dienstregeling kan leiden tot het wel halen van de norm van zes reizigers. Bij het samenstellen van de verplichte verbindingen, is rekening gehouden met de ontwikkelvrijheid voor de inschrijver, die hem de ruimte biedt om een goede bieding te maken (zie algemene inleiding). De inschrijver moet de keuze kunnen maken om bepaalde verbindingen aan elkaar te koppelen in zijn afweging tussen belang van reizigers (en daarmee zijn opbrengsten) en zijn exploitatiekosten. Het past hierin niet om op voorhand veel rechtstreekse verbindingen te eisen. Ook is gekeken naar paralleliteit van verbindingen, bus en trein dienen elkaar te versterken en niet te beconcurreren.

Veel genoemde reactie op het PvE is de eindtijd van het verbindende net en van de stadsdienst Amersfoort om 22.00 uur. De eindtijd 22.00 uur volgt uit de norm van gemiddeld zes reizigers per rit. Voor 22.00 uur voldoen de meeste huidige lijnen aan de

¹ Het meetpunt is een representatieve dwarsdoorsnede op een dag en tijdstip op een maatgevend deel van de rit.

norm, daarna in afnemende mate. Het zonder meer oprekken van de eindtijd van alle verbindende en Amersfoortse stadslijnen naar –bijvoorbeeld 23.00 uur- is niet haalbaar in relatie tot de vastgestelde norm van gemiddeld zes reizigers per rit. Dit laat onverlet dat op een aantal lijnen, zeker in de richting vanaf het knooppunt naar de kernen in het concessiegebied en op de drukker Amersfoortse lijnen, de gemiddelde bezetting wel boven de zes reizigers per rit ligt. Inschrijvers zullen met het oog op de kwaliteit van het netwerk voor de reizigers (en daarmee hun inkomsten) op dergelijke lijnen wel ritten tot ongeveer middernacht bieden. In de waardering van het Vervoerplan zal Provincie Utrecht dit honoreren.

3.

Overzicht wijzigingen Programma van Eisen

3.1 Algemeen

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties en voortschrijdend inzicht is het Programma van Eisen naast onderstaande specifieke wijzigingen eveneens op enkele onderdelen aangepast in verband met spelling, grammatica, leestekens, taalkwesties en andere stijlregels evenals minder verstrekkende (inhoudelijke) wijzigingen. Daar deze wijzigingen minder ingrijpend van aard zijn dan onderstaande specifieke wijzigingen, worden deze niet afzonderlijk inzichtelijk gemaakt bij deze Nota, maar wordt volstaan met deze algemene opmerking.

3.2 Specifiek

Paragraaf 1.4 PvE

Aan het Concessiegebied is naar aanleiding van reactienr. 3 toegevoegd: “Stichtse Vecht”.

Paragraaf 3.2 PvE

- Toevoeging van een nieuw lid 4 “*Concessiehouder voert regulier concessieoverleg met de gemeente Amersfoort waaraan ook de Concessieverlener deelneemt.*” naar aanleiding van reactienr. 23.
- Toevoeging van de zinsnede “*Tijdens de implementatieperiode en het eerste jaar van de concessie is nadere concretisering en actualisering mogelijk*” naar aanleiding van reactienr. 24.

Paragraaf 3.7 PvE

Toevoeging van de zinsnede onder 1 “*en de wijze waarop hij daarmee samenwerkt*” naar aanleiding van reactienr. 75.

Paragraaf 4.1 PvE:

Aanpassing zinsnede "Het "basisnetwerk" ligt voor de eerste twee dienstregelingjaren van de concessieperiode vast.

Deze wordt als volgt aangepast: "Het "basisnetwerk" ligt voor het eerste dienstregelingjaar van de concessieperiode vast.

Paragraaf 4.3 PvE

Verduidelijking aangebracht door diverse toevoegingen/aanpassingen (waaronder voetnoten) in lid 3 naar aanleiding van reactienr. 39.

Paragraaf 4.3 PvE

Verduidelijking aangebracht door toevoeging in lid 4 "*er hoeft geen vroegere eerste rit en/of latere laatste rit te worden geboden dan in de dienstregeling 2015*" naar aanleiding van reactienr. 40.

Paragraaf 4.6.1 PvE

Verduidelijking aangebracht door toevoeging in lid 1 "*(op vervoerkundig zinvolle wijze gecombineerd)*" naar aanleiding van reactienr. 50.

Paragraaf 4.6.2 PvE

Verduidelijking aangebracht in lid 2 door toevoeging van Lijn 695 naar aanleiding van reactienr. 50.

Paragraaf 4.8 PvE

- Verduidelijking aangebracht in lid 3 door toevoeging het begrip Vraagafhankelijke rit in de Begrippenlijst die bij het Bestek zal worden toegevoegd, naar aanleiding van reactienr. 59.
- Vraagafhankelijke busritten zijn in het eerste concessiejaar niet toegestaan. In hiernavolgende concessiejaren zijn vraagafhankelijke busritten mogelijk, mits deugdelijk onderbouwd in het vervoerplan naar aanleiding van reactienr. 36.

Paragraaf 4.9 PvE

Verduidelijking en aanpassing aangebracht in lid 2, naar aanleiding van reactienr. 61 en 162.

Er is sprake van een aansluiting van bus op trein wanneer een bus volgens dienstregeling minimaal 3 en maximaal 10 minuten voor het vertrek van de aansluitende trein bij het station arriveert. Er is sprake van een aansluiting van trein op bus wanneer een bus minimaal 3 en maximaal 10 minuten na aankomst van de trein waarop de aansluiting wordt geboden vanaf het station vertrekt. De Concessiehouder kan mits gemotiveerd en goedgekeurd door Concessieverlener van deze tijden afwijken.

Paragraaf 4.11 PvE

Verduidelijking aangebracht door toevoeging in "*De eisen gelden niet voor de Buurtbus, daarvoor geldt bijlage 5 "Buurtbusprotocol"*" naar aanleiding van reactienr. 77.

Paragraaf 4.11 PvE

- Verduidelijking aangebracht door toevoeging in lid 1 onder e. van een verwijzing naar hoofdstuk 6.1, naar aanleiding van reactienr. 120.
- Verduidelijking aangebracht door toevoeging in lid 2 "*Concessiehouder ontvangt voor dergelijke ritten dus geen aanvullende bijdrage*"

Paragraaf 4.16 PvE

- Om Concessiehouder bij het zoeken naar de optimale inrichting van de bus niet te beperken, is de voorgeschreven plek van de rolstoelplaats in de bus komen te vervallen in lid 4, naar aanleiding van reactienr. 84.
- Verduidelijking aangebracht door diverse toevoegingen/aanpassingen om de verplichting van de chauffeur om te helpen wanneer dat nodig is (nog meer) te borgen, naar aanleiding van reactienr. 85.

Paragraaf 4.16.8 PvE

Verduidelijking/nadere uitwerking aangebracht in lid 3 door diverse toevoegingen/aanpassingen om meer kwaliteit in materieel vast te leggen t.b.v. de Spitslijnen naar Utrecht De Uithof, naar aanleiding van reactienr. 78.

Paragraaf 5.1.3 PvE

Aanpassing van lid 4 naar aanleiding van reactienr. 91.

Paragraaf 5.1.5 PvE

Aanpassing van lid 2 dat de concessiehouder ook buiten het concessiegebied moet meewerken aan veiligheidsarrangementen naar aanleiding van reactienr. 90.

Paragraaf 5.2.4 PvE

Verduidelijking aangebracht door toevoeging in lid 4 “(ook van andere concessiehouders)” naar aanleiding van reactienr. 103.

Paragraaf 5.2.9 PvE

Aanvulling op lid 7 aangebracht naar aanleiding van reactienr. 102.

Paragraaf 5.2.13 PvE

Verduidelijking aangebracht naar aanleiding van reactienr. 105.

Paragraaf 5.3.2 PvE

Toevoeging van de nieuwe leden 10 tot en met 15. naar aanleiding van reactienr. 108.

Paragraaf 5.3.3 PvE

- Toevoeging van de Buurtbustarieven in lid 5 naar aanleiding van reactienr. 114.
- Aanpassingen en toevoeging van nieuw lid 7 naar aanleiding van reactienr. 117.

Paragraaf 5.3.4 PvE

Wijziging van het bedrag in lid 1 naar € 2,50 naar aanleiding van reactienr. 110 en 112.

Bijlage 1 van het PvE

- Aanpassing onder Kern Lopik, aangezien Schoonhoven niet beschikt over een Busstation naar aanleiding van reactienr. 149.
- Aanpassing onder Kern Soest, door toevoeging van “(in ieder geval Station Soest Zuid en Busstation Soestdijk Noord)” naar aanleiding van reactienr. 157.

Bijlage 2 van het PvE

- Aanpassingen diverse te gedogen Lijnen/verbindingen, te weten, toevoeging van:
 - lijn 150 Almere – A27 – Utrecht De Uithof/ Rijsweerd naar aanleiding van reactienr. 162 en 164;
 - lijn 160 Almere Stad - Amersfoort Vathorst naar aanleiding van reactienr. 161 en 164;
 - lijn 103 Nijkerk – Amersfoort tot uiterlijk einde concessie Veluwe (voorzien in 2020), daarna niet meer gedoogd tussen Station Amersfoort Vathorst en Amersfoort Centraal naar aanleiding van reactienr. 161 en 164;
 - lijn 679 De Valk – Stroe – Amersfoort Van Lodensteincollege naar aanleiding van reactienr. 164.
- het vervallen van de zinsnede “*Niet opgenomen zijn de lijnen 103 (gedeelte Nijkerk – Amersfoort) en 75 (Driebergen Hubertuslaan – Driebergen NS), omdat deze naar verwachting met ingang van de dienstregeling 2016 deel gaan uitmaken van deze concessie*” naar aanleiding van reactienr. 170.
- het vervallen van lijn 295 als apart genoemde lijn, en het betrekken van laatstgenoemde lijn bij lijn 195 naar aanleiding van reactienr. 163.

Bijlage 5 van het PvE

Toevoeging van een nieuw Artikel 4 lid 1 sub i. naar aanleiding van reactienr. 182.

Bijlage 6 van het PvE

- Toevoeging van een nieuwe paragraaf 8. (*Materieel op lijn 106*) naar aanleiding van reactienr. 81.
- Toevoeging van een nieuwe paragraaf 10. (*Amstelveenlijn*) naar aanleiding van reactienr. 186.
- Verduidelijking onder *Tickets en service in de stationshal*, naar aanleiding van reactienr. 184.

4.

Verdere procedure

Op 3 februari 2015 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht deze Nota van Beantwoording vastgesteld. Op dezelfde datum zijn ook het definitieve Programma van Eisen, het Bestek, het Beoordelingsprotocol en de concept concessievoorwaarden vastgesteld.

Programma van Eisen

Het definitieve Programma van Eisen bevat alle eisen uit het ontwerp Programma van Eisen, aangevuld met tekstuele wijzigingen en de wijzigingen die vermeld zijn in hoofdstuk 3.

Concept concessiebesluit

Het besluit tot verlening van de Concessie bevat het exclusieve recht voor de winnende inschrijver om het OV in het Concessiegebied te verrichten. De eisen waaraan de Concessiehouder dient te voldoen ten tijde van de uitvoering van de Concessie, met als ingangsdatum 11 december 2016, zijn vastgelegd in het Concessiebesluit.

Bestek

Het Bestek is het document dat vooral van belang is tijdens de aanbestedingsprocedure. In de eerste plaats geeft het een gedetailleerde beschrijving van de aanbestedingsprocedure (wanneer moet de offerte worden ingediend, uit welke onderdelen moet de offerte bestaan, etc.). In de tweede plaats beschrijft het de eisen die worden gesteld aan vervoerbedrijven die willen inschrijven (onder andere ervaring en financiële zekerheid). In de derde plaats beschrijft het de criteria waarop de offertes zullen worden beoordeeld.

De in te dienen offertes zullen worden beoordeeld op de volgende aspecten:

Gunningscriterium
1. Aantal dienstregelingsuren per jaar
2. Kwaliteit marketingstrategie
3. Kwaliteit vervoerplan
4. Kwaliteit betrouwbaarheidsplan
5. Kwaliteit participatieplan
6. Kwaliteit duurzaamheids- en materieelplan
7. Gemiddelde score busvloot qua emissie categorie

Hoe beter de inschrijver scoort op bovengenoemde onderdelen, hoe meer punten hij krijgt. De inschrijver die in totaal de beste aanbidding doet, wint de aanbesteding.

Verdere procedure

Op basis van de hierboven genoemde documenten wordt in februari 2015 de aanbestedingsprocedure gestart. Naar verwachting wordt in juni 2015 de aanbestedingsprocedure afgerond met de (voorlopige) gunning van de concessie. Op dat moment is ook bekend op welke wijze het Programma van Eisen is uitgewerkt door de winnende inschrijver en welke extra's deze inschrijver aanbiedt bovenop het Programma van Eisen.

Bijlage 1

Overzicht individuele reacties

In bijlage 1 worden de individuele adviezen en reactie en het antwoord van Gedeputeerde Staten hierop weergegeven. Voor zover de reacties dezelfde strekking hebben zijn zij samengevoegd.

Onderwerp	NR	Indiener en letterlijke reactie	Antwoord provincie Utrecht
Algemeen Eerder beschikbaar stellen van data	1.	Provincie Noord-Brabant Heeft geen inhoudelijke reactie op het ontwerp PvE.	Ter kennisgeving aangenomen.
	2.	Syntus Verzoek om data eerder beschikbaar te stellen dan het begin van de aanbestedingsprocedure	Aangezien het moment van vaststellen aanbestedingsstukken en publicatie kort op elkaar zit, achten wij het eerder beschikbaar stellen van gegevens op dit moment van beperkte meerwaarde.
Onderwerp van het PvE	3.	Gemeente Stichtse Vecht Door een gemeentelijke herindeling bent u met het Bestuur Regio Utrecht overeengekomen dat de buslijnen die op grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht rijden, en onder	Uw voorstel wordt overgenomen. Zie paragraaf 1.4. van het Programma van Eisen.

	<p>de huidige busconcessie van de provincie Utrecht vallen, door u per 11 december 2016 worden overgedragen aan het Bestuur Regio Utrecht. Inmiddels heeft de eerste Kamer ingestemd met de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Daarmee gaat het Bestuur Regio Utrecht per 1 januari 2015 op in de Provincie Utrecht. Hierdoor komt de zeggenschap over de buslijnen in de gemeente Stichtse Vecht bij de Provincie Utrecht te liggen. Gezien de vervoerkundige samenhang met het lijnennet in het westen van Utrecht vragen wij u om de buslijnen in de gemeente Stichtse Vecht, die in de huidige busconcessie onder provincie Utrecht vallen, toe te voegen aan het Programma van Eisen van de concessie provincie Utrecht die nu wordt aanbesteed.</p> <p>De eisen uit de Nota van Uitgangspunten zijn door u verwerkt in de eisen aan de concessiehouder. U legt de ontwikkelrol en de daaraan gekoppelde opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder neer. Dit is een veel gebruikte rolverdeling waarbij de concessiehouder de vrijheid krijgt om deze rol te kunnen invullen.</p> <p>Uit het Vervoerplan dat de aanbieder jaarlijks indient zal blijken hoe de concessiehouder dit invult. Wij dringen er echter bij u op aan om alle huidige lijnen die door de gemeente Stichtse Vecht rijden onder deze nieuwe openbaar vervoerconcessie te laten vallen en hun volledige omvang te behouden.</p>	
--	---	--

	4.	<p>Regio Amersfoort Verder maken wij ons zorgen over de verlaging van de BDU-bijdrage aan het WMO-vervoer. Wij vragen ons af hoe de provincie de BDU-bijdrage aan het WMO-vervoer wil gaan afbouwen.</p>	<p>Dit onderwerp valt buiten de scope van dit PvE.</p> <p>Provincie Utrecht heeft budget beschikbaar om een toename van het aantal OV ritten binnen Regiotaxi als gevolg van het wegvallen van busritten te financieren.</p> <p>Doelgroepenvervoer valt buiten de scope van dit PvE. Er is naar mening van provincie Utrecht geen sprake van een toezegging om de lead te nemen. Hierover zijn gesprekken gaande.</p> <p>Zie antwoord 6.</p>
	5.	<p>ROCOV-Utrecht De Regiotaxi zal op sommige plekken niet aan de vraag kunnen voldoen. Voor uitbreiding is geen budget voorzien. Het ROCOV adviseert tijdig maatregelen te nemen om in deze ontwikkeling te voorzien.</p>	
	6.	<p>Mevrouw Van Berkel-Vissers Wij vragen u blijvend aandacht voor het doelgroepenvervoer en benadrukken het belang van een goed op elkaar aansluitend OV-netwerk en WMO-vervoer en vragen uitdrukkelijk aandacht voor een goede onderlinge afstemming tussen deze drie trajecten. We zijn bijzonder blij met uw toezegging dat de provincie bereid is hierin de lead te nemen.</p>	
	7.	<p>Regio Amersfoort Tenslotte zijn wij verheugd met de toezegging van de gedeputeerde dat de provincie de regierol op zich wil nemen voor een bundeling van alle vormen van openbaar vervoer (buurtbussen, regiotaxi, doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer e.d.). Wij zien kansen voor behoud van openbaar vervoer als deze regie er komt. Om te bezien waar kansen liggen is het nodig dat een totaalinventarisatie wordt gemaakt van wat er nu rijdt. Het zou goed zijn als de provincie, gevoed door gemeenten, dit overzicht maakt en daarna samen met gemeenten en vervoerders bespreekt waar kansen liggen. Wij denken dat zo tot schaalvoordeel/kostenbesparing kan worden gekomen.</p>	

Ambitie, doelen	8.	<p>Qbuzz</p> <p>Een goede relatie tussen opdrachtgever en vervoerder, met duidelijke afspraken over wederzijdse verantwoordelijkheden is een randvoorwaarde voor een gezamenlijke ontwikkeling van het regionale openbaar vervoer. Wij vinden het belangrijk dat deze afspraken niet tot onrealistische verwachtingen leiden. We nemen als vervoerder graag onze verantwoordelijkheden, op vlakken die wij redelijkerwijs in staat zijn te beïnvloeden. Wij vragen u om bij het vaststellen van de eisen in het PvE dit aspect kritisch mee te wegen en de stuurmechanismen in het concessie management zodanig te definiëren dat de inschrijver afgerekend wordt op de zaken waarop hij daadwerkelijk invloed kan uitoefenen.</p>	<p>Met u is Provincie Utrecht van mening dat afspraken met de vervoerder dienen te gaan over zaken waarop de vervoerder invloed heeft. Om daaraan vorm te geven, vraagt Provincie Utrecht om bij inschrijving op een aantal aspecten zelf een doestelling te benoemen. Deze zal in de gunning worden beoordeeld, onder andere op de mate waarin de vervoerder hierop invloed heeft en de mate waarin hij aansluit/invulling geeft aan de door de Concessieverlener geformuleerde doelstellingen. Provincie Utrecht is van mening hiermee adequaat invulling te geven aan uw wens.</p>
	9.	<p>Arriva Personenvervoer Nederland</p> <p>Wij adviseren een regeling op te nemen ter afdekking van investeringsrisico in bussen in geval van een noodzakelijke grotere krimp in de dienstregeling.</p>	<p>In het Bestek zal worden opgenomen dat bij een afname van het aantal dru's met meer dan 5% per jaar of 10% over de gehele concessieperiode, partijen in overleg treden. Naar oordeel van Provincie Utrecht is dit een voldoende invulling van het door Arriva gevraagde.</p>

Gunning / Beoordeling	10.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer</p> <p>Ons advies is dat u een beoordelingssystematiek hanteert waarbij de meest economische voordelige inschrijving optimaal tot uiting komt. Dit betekent dat u een prijs/kwaliteit verhouding bepaalt die past bij het beoordelen van een zo hoog mogelijke aangeboden kwaliteit. We willen u adviseren hier een systematiek toe te passen, waarbij u het aangeboden aantal dienstregelingen in een vastgestelde bandbreedte van een minimum en een maximum aantal afzet tegen de kwalitatieve gunningcriteria, zijnde de gevraagde zes plannen. Ons advies aan u is dat de kwalitatieve gunningcriteria dan minimaal voor 50% meewegen in de totale weging. Tevens willen we u adviseren dat u bij de beoordeling van de kwalitatieve gunningcriteria met name beoordeelt op de bewijsvoering van de beantwoording.</p>	<p>Voor de reizigers is een goed voorzieningenniveau (blijkend uit de hoeveelheid dru's en het vervoerplan) van het grootste belang. Om die reden worden daaraan de meeste gunningpunten toegekend. Wanneer dit, uw suggestie volgend, tot onder de 50% zou dalen, vreest Provincie Utrecht dat vervoerders onvoldoende geprikkeld worden om juist op dit aspect hun inspanningen (en financiële middelen) te concentreren.</p> <p>Connexxion adviseert om de kwaliteitsplannen vooral te beoordelen op bewijsvoering. Bij de beoordeling van de plannen weegt Provincie Utrecht mee de geleverde onderbouwing. Provincie Utrecht acht dit voldoende. Het beoordelingsteam heeft voldoende expertise om de waarde van de onderbouwing zelf te beoordelen. Daarbij is een overweging dat "bewijs" in dit kader zelden universeel toepasbaar zijn op alle OV in Nederland.</p>
	11.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer</p> <p>Alleen als u een dergelijk transitie- en duurzaamheidsplan voldoende laat meewegen in de gunning kan dit tot uiting komen. We adviseren u het uit te vragen duurzaamheidsplan een relatief hoge weging te geven in de beoordelingssystematiek voor de gunning (zie ook ons advies hierboven).</p>	<p>Dit wordt in het Bestek uitgewerkt.</p>

	<p>12. Connexion Openbaar Vervoer</p> <p>Uw doelstelling voor duurzaamheid is het 'vormgeven van een transitie naar minder uitstoot'. Er zijn methoden en modellen beschikbaar voor het vergelijken en beoordelen van de verschillende duurzaamheidsplannen en om tot een ranking te komen van het duurzaamheidsplan dat het meest een bijdrage levert aan het behalen van uw gestelde doel. Wij adviseren u externe ondersteuning aan te wenden bij de toetsing en ranking van de duurzaamheidsplannen.</p>	<p>De externe kosten van de emissies per voertuigtype en brandstofsoort zijn betrokken in de waardering. Dit wordt in het Bestek nader uitgewerkt.</p>
	<p>13. Qbuzz</p> <p>Uit het ontwerp-PvE zijn uw ambities voor de komende concessieperiode duidelijk op te maken. Wij kunnen ons goed vinden in uw hoofdkeuze voor een vraaggestuurde benadering waarbij de ontwikkelrol bij de vervoerder ligt, binnen een kader van functioneel geformuleerde eisen. We vinden het dan ook positief dat we deze hoofdkeuze duidelijk herkennen in de formulering van de eisen en de wijze waarop u de plannen van inschrijvers uitvraagt.</p> <p>Graag willen we extra benadrukken dat deze keuze voor alle partijen het beste uitpakt als er binnen het gunningsmodel voldoende ruimte is om met kwaliteit het verschil te maken. Een effectieve manier om te voorkomen dat er onder de kostprijs wordt ingeschreven, zonder de prikkel voor kosteneffectiviteit weg te nemen, is het beschikbare budget voor het minimaal geëiste bedieningsniveau als randvoorwaarde op te nemen en inschrijvingen te beoordelen op de uitbreidingen ten opzichte van het geëiste minimumniveau. Indien u duidelijk formuleert welke extra's u waardeert, kunt u rekenen op zowel kwantitatieve als kwalitatieve uitbreidingen op het minimumniveau. Doordat inschrijvers zo niet in staat zijn om de winstkans direct te beïnvloeden door onder de kostprijs aan te bieden, ontstaat een goed uitgangspunt voor een duurzame ontwikkelrelatie.</p>	<p>Provincie Utrecht hanteert bij het beoordelen van het aantal dru's een bovengrens. Dit vermindert –tot op zekere hoogte- de kans op een te lage inschrijving met mogelijke ongewenste gevolgen van dien. Provincie Utrecht is verder van mening dat de markt hier zelfsturend optreedt. Provincie Utrecht is niet voornemens striktere regels op te nemen omdat dit de marktwerking in ongewenste mate zou verstoren.</p>

	<p>14. Arriva Personenvervoer Nederland Wij adviseren uit oogpunt van transparantie van beleid reeds in deze conceptfase van het PvE inzicht te verschaffen in het gunningsgewicht dat u aan de diverse onderdelen wenst te gaan geven. Ten aanzien van de gunningssystematiek, willen wij adviseren om de omrekening van scores naar gunningspunten genuanceerd toe te passen. Wij bedoelen hiermee dat, waar de scores van inschrijvende partijen op onderdelen van de aanbidding kwalitatief en kwantitatief dicht bij elkaar liggen, dit ook in de puntenscore tot uitdrukking zou moeten komen.</p>	<p>In het Bestek wordt, vanzelfsprekend, de weging van de gunningscriteria uitgewerkt. Daarin wordt voor de beoordeling niet het principe “the winner takes it all” toegepast, in lijn met de suggestie van Arriva.</p>
	<p>15. Over op groen gas Naast eisen zijn er gunningscriteria: dit zijn criteria waarop de Provincie Utrecht de inschrijvingen beoordeelt om te bepalen welke het beste voldoet aan haar wensen. Uiteindelijke gunning zal plaatsvinden op basis van een optimale prijs-kwaliteitverhouding. De gunningscriteria worden uitgewerkt in het bestek.</p> <p>Wij adviseren u in deze het volgende: Neemt u duurzaamheid serieus, wilt u stappen zetten richting zero emissie busvervoer én wenst u de potentiële inschrijvers te prikkelen, dan adviseren wij u duurzaamheid, conform advies van Rijkswaterstaat Leefomgeving, minimaal voor 20% van het totaal mee te wegen.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>16. Gemeente De Ronde Venen Zorg over de wijze van aanbesteden Uw provincie zet met de wijze van aanbesteden, waarbij slechts minimale eisen worden gesteld, helemaal in op de creativiteit van de vervoerders. Wij hebben echter ernstige zorgen of de gestelde eisen voldoende garantie bieden voor een kwalitatief goed openbaar vervoer. Daarbij komt dat de vervoerders in een zeer korte periode, met zulke complexiteit, tot een aanbod moet komen. Het stellen van slechts minimale eisen zorgt voor veel onzekerheid over de uitkomst. Vervolgens kunnen we – of eigenlijk de provincie en de vervoerder - de uitkomst alleen nog maar vertellen aan de potentiële reiziger en niet meer veranderen. De vraag is of de vervoerder ook daadwerkelijk de wensen van de reiziger gaat inwilligen.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>17. Kracht van Utrecht Het lijkt ons van groot belang om mee te nemen hoe aanbieders er in slagen hun aanbod aan te sluiten op de vraag op multimodaal en -netwerkniveau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimale afstemming met het netwerk van de BRU concessie • Afstemming en integratie met het spoornet op het gebied van dienstregeling en informatie • Een visie op de aansluiting op (de ontwikkeling van) het provinciale fietsnetwerk en het eventueel benutten van de combinatie OV/elektrische fiets in de minder dichtbevolkte delen van de provincie 	<p>De afstemming op het netwerk van de concessie “Tram en Bus regio Utrecht” en de invulling van ketenmobiliteit is onderdeel van de beoordeling van het vervoerplan.</p>

	<p>18. Gemeente De Ronde Venen Extra aandacht voor communicatie Zoals wij al ter sprake hebben gebracht tijdens het bestuurlijk overleg, is het essentieel dat er een goede communicatie plaatsvindt over de consequenties van de aanbesteding voor de inwoners van onze gemeente. Wij gaan er vanuit dat de provincie en de concessiehouder een zorgvuldige communicatie voorbereiden.</p>	<p>De provincie Utrecht zal rondom de ingang van de nieuwe concessie contact met u en andere gemeenten opnemen ter zake.</p>
	<p>19. Syntus Voorstel om een gering deel van de totale dru's te oormerken (bijv. 2,5%) voor innovatieve (vraagafhankelijke) vervoerconcepten en de invulling van deze ontwikkelruimte kwalitatief te beoordelen.</p>	<p>De definitie van vraagafhankelijk vervoer wordt aan de begrippenlijst toegevoegd. Eventuele voorstellen voor "andere innovatieve vormen van vraaggericht maatwerkvervoer met vraagafhankelijke aspecten" kunnen na het eerste concessiejaar in de jaarlijkse Vervoerplannen een plaats krijgen, waarbij concessieverlener al dan niet instemt aan de hand van de alsdan voorliggende voorstellen.</p> <p>Provincie Utrecht sluit de huidige vorm van vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi) uit voor het vervoer in het concessiegebied. Omwille van een transparante beoordeling van de vervoerplannen zal Provincie Utrecht in het vervoerplan dat bij Inschrijving wordt ingediend, geen vraagafhankelijke ritten toestaan.</p>

Proactieve concessiehouder	20.	<p>Qbuzz</p> <p>Om in de korte tijd van een aanbestedingsfase een complete dienstregeling uit te werken en in de offerte op te nemen vergt van inschrijvers een enorme exercitie, waarvan het resultaat nauwelijks extra bijdraagt aan het kunnen beoordelen van vervoerkundige capaciteiten.</p> <p>U toetst de vervoerkundige kwaliteiten van inschrijvers minstens zo goed als u een vervoerplan uitvraagt waaruit de visie op goed openbaar vervoer in de provincie blijkt en dat ingaat op de doelstellingen en de hoofdlijnen van de dienstregeling. Tijdens de aanbesteding laat u inschrijvers het aanbod baseren op een referentiedienstregeling die aan de minimale functionele bereikbaarheidseisen voldoet.</p>	<p>Provincie Utrecht vraagt een vervoerplan uit dat ingaat op de visie, doelstellingen en hoofdlijnen van de vervoerder (conform uw voorstel) en deze concreet vertaalt in een dienstregeling. Dit geeft een maximaal helder beeld van de inhoudelijke kwaliteit van het vervoerplan van Inschrijver. Eventuele discussies over interpretatie van –meer algemeen geformuleerde- vervoerplannen waaraan u refereert, worden daarmee vermeden.</p>
	21.	<p>Provincie Gelderland</p> <p>In hoofdstuk 3 legt u de ontwikkelrol heel nadrukkelijk bij de concessiehouder. Vanuit de gedachte van opbrengstverantwoordelijkheid is dat begrijpelijk. Wij lezen niet op welke manier de Provincie Utrecht als opdrachtgever een rol heeft in de ontwikkelrol en adviseren om hieromtrent een zinsnede op te nemen over een ontwikkelteam waarin zowel vervoerder als opdrachtgever zitting hebben.</p>	<p>Provincie Utrecht gaat uit van een zakelijke en constructieve verhouding met zijn vervoerder met een heldere verdeling van bevoegdheden. Het initiatief voor het vormgeven aan ontwikkelingen ligt in de visie van Provincie Utrecht bij de concessiehouder. De bonus concessieverlenerstevredenheid is een middel om de vervoerder te prikkelen voldoende (pro)actief te zijn.</p>

Samenwerking	22.	<p>Stadsregio Amsterdam</p> <p>Wij zijn blij dat op pagina 10 de concessiehouder wordt gevraagd om aan te sluiten op omliggende concessies en daarbij ook de afstemming te zoeken. Wij zouden hier graag aan toegevoegd zien dat de concessiehouder daarbij wordt verzocht om paralleliteit tussen verbindingen van verschillende concessies te voorkomen. De concessieverlener zou daarnaast de concessiehouder een aanwijzing moeten kunnen geven om parallelle lijnen te verplaatsen. Dit om ervoor te zorgen dat de middelen ook op deze plekken zo effectief mogelijk worden besteed en zoveel mogelijk reizigers van de ingezette middelen profiteren.</p>	In het bestek zal de beoordeling van het vervoerplan worden omschreven.
	23.	<p>Gemeente Amersfoort</p> <p>Momenteel is er regulier concessieoverleg tussen de provincie Utrecht, de huidige vervoerder en de gemeente Amersfoort. Graag zien we dat u dit concessieoverleg voorschrijft aan de nieuwe vervoerder.</p>	Uw verzoek wordt overgenomen.

	<p>24. Bestuur Regio Utrecht</p> <p>In artikel 3.2 'Samenwerking' geeft u aan deze plannen te beoordelen als onderdeel van de gunning en vervolgens te laten gelden gedurende de eerste twee jaren van de concessie (december 2016 t/m december 2018). Naar onze mening dient de winnende inschrijver gedurende de implementatieperiode en ook gedurende de eerste twee jaar van de concessie de vrijheid te hebben om bovenstaande plannen verder te concretiseren, bij te stellen en te actualiseren op basis van de (infrastructurele en vervoerkundige) ontwikkelingen in het gebied die zich in de periode onvermijdelijk gaan voordoen. Wij willen u voorstellen om in het PvE op te nemen dat deze plannen de basis vormen voor het overleg tijdens de implementatieperiode met de door u genoemde samenwerkingspartners. Op basis daarvan keurt de provincie uiteindelijk de definitieve Uitvoeringsplan goed. Aanvullend hierop willen we u voorstellen om in alinea 3.9 – hierin wordt het jaarlijks op te stellen uitvoeringsplan beschreven- voorstellen om de Concessiehouder te vragen het Uitvoeringsplan ook voor te leggen aan gemeenten.</p>	<p>Uw advies wordt overgenomen. De omvang van de plannen staat vast gedurende de eerste jaar van de concessieperiode. Gedurende de eerste jaar is nadere concretisering en actualisering mogelijk. De concessiehouder zal worden gevraagd het Uitvoeringsplan aan ROCOV voor te leggen.</p>
	<p>25. ROCOV-Utrecht</p> <p>Het is de nadrukkelijke wens van het ROCOV om over de plannen voor de uitvoering van het openbaar vervoersbeleid in de komende maanden en jaren met de provincie in gesprek te blijven en te blijven worden geraadpleegd. Het participatieplan dient in alle fasen en hoofdstukken van het uitvoeringsplan duidelijkheid te bieden wie, wanneer en op welke wijze wordt samengewerkt. Bij de verdere aanbestedingsprocedure denkt het ROCOV dat de adviserende rol duidelijker moet worden beschreven. De adviesrol van het ROCOV dient in te gaan met het adviseren over het uitvoeringsplan 2016.</p>	<p>In het ontwerp PvE, paragraaf 3.9 lid 5 is geregeld dat ROCOV advies wordt gevraagd op het jaarlijkse uitvoeringsplan. Zie tevens antwoord op 24.</p>

	<p>26. Gemeente De Ronde Venen</p> <p>Samen werken aan onderliggend netwerk van kleinschalig vervoer</p> <p>Mobiliteit verandert. Wij zien allerlei ontwikkelingen op dit gebied plaatsvinden, zoals Uber, Uberpop, Greenwheels en allerlei (andere) vormen van flexibel en kleinschalig vervoer. De nieuwe (informatie)technologieën bieden mogelijkheden hiervoor, zoals u ook met uw Smart Mobility Challenge wilt stimuleren. Daarnaast staat (de betaalbaarheid van) het doelgroepenvervoer, zoals het leerlingenvervoer en de Regiotaxi, onder druk.</p> <p>Wij willen samen met uw provincie werken aan een onderliggend netwerk van kleinschalig vervoer. Wij willen daarbij de mogelijkheden bekijken van een combinatie van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer, de uitbreiding van de huidige buurtbus en mogelijke andere vormen van vervoer.</p> <p>Wij zien het als een taak van onze gemeente en uw provincie om de bereikbaarheid van onze kleine kernen ook in de toekomst te waarborgen. Wij hebben daarvoor ideeën en nodigen u uit daarover met ons in gesprek te gaan. Wij verzoeken u (financiële) middelen te reserveren om onderzoek naar de mogelijkheden te doen.</p>	<p>Provincie Utrecht heeft interesse in uw ideeën en is vanzelfsprekend bereid daarvan in gesprekken met u kennis te nemen.</p>
--	---	---

Marketingstrategie	<p>27.</p> <p>Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) Samensmelting concessies Wij zijn heel verheugd dat u heeft geprobeerd om de verschillen tussen de BRU- en provincie-concessie zo klein mogelijk te maken. Voorbeeld hiervan is het Utrechts Tarievenhuis. Wij hopen dat de samensmelting van beide concessies doorzet, want de gebruiker is gebaat bij een goed werkend en eenduidig OV-systeem en is helemaal niet geïnteresseerd in welke concessieverlener er achter zit.</p>	<p>Provincie Utrecht neemt met genoeg kennis van uw reactie.</p>
	<p>28.</p> <p>Gemeente Vlist 3.4 Marketingstrategie 7. Voor specifieke wensen van derden (o.a. gemeenten, bedrijven) in lijnvoering of opstaphaltes aanvullend op het bestaande lijnennet biedt de Concessieverlener aan de Concessiehouder de ruimte om voorstellen in te dienen om deze wensen te financieren middels het verhogen van de reizigersbijdrage voor de betrokken lijn. Dit werkt de Concessiehouder uit in zijn jaarlijkse marketingstrategie. Vraag: Wat wordt onder specifieke wensen verstaan: uitbreiding dienstregeling, toevoegen van een rit? Hoe strookt dit met het Utrechts Tarievenhuis. In het belang van de reiziger is immers een uniform, transparant en begrijpelijk tariefstelsel gewenst! Graag een nadere toelichting hierop.</p>	<p>Bij specifieke wensen denkt Provincie Utrecht aan bijvoorbeeld een betere ontsluiting van een bedrijventerrein. Bij het beoordelen van een eventueel voorstel van de Concessiehouder voor het verhogen van de reizigersbijdrage zal Provincie Utrecht de helderheid voor de reizigers meewegen en is het Utrechts Tarievenhuis het uitgangspunt.</p>

	29.	<p>Arriva Personenvervoer Nederland Overige stakeholders: wij adviseren u nader te specificeren welke instanties u daarbij voor ogen heeft.</p>	<p>Provincie Utrecht vraagt in het Participatieplan aan Inschrijvers om zelf te benoemen welke stakeholders zij onderscheiden en welke activiteiten zij daarmee ontplooiën. In de gunning wordt dit beoordeeld. Vooraf benoemen van de stakeholders zou het onmogelijk maken om dit element onderdeel van de gunning te laten zijn, terwijl Provincie Utrecht juist wenst dat Inschrijvers zich op dit aspect kunnen onderscheiden.</p>
	30.	<p>Intergemeentelijke samenwerkingsorganisatie Midden Holland</p> <p>3.4 Marketingstrategie Voor specifieke wensen van derden (o.a. gemeenten, bedrijven) in lijnvoering of opstaphaltes aanvullend op het bestaande lijnennet biedt u de Concessiehouder de ruimte om voorstellen in te dienen om deze wensen te financieren middels het verhogen van de reizigersbijdrage voor de betrokken lijn. Dit werkt de Concessiehouder uit in zijn jaarlijkse marketingstrategie. Het is voor ons niet precies duidelijk wat onder specifieke wensen verstaan wordt en in hoeverre bijvoorbeeld een uitbreiding van de dienstregeling of het toevoegen van een rit daaronder vallen. Daarnaast zijn wij benieuwd naar hoe zich dit verhoudt met het Utrechts Tarievenhuis. In het belang van de reiziger is immers een uniform, transparant en begrijpelijk tariefstelsel gewenst. Wij verzoeken u om een nadere toelichting hierop.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 28.</p>

<p>Participatieplan</p> <p>Jaarlijks uitvoeringsplan</p> <p>Uitgangspunten</p>	<p>31. Mevrouw Van Berkel-Vissers Wij spreken onze zorg uit over het ontbreken van een goede OV-verbinding van en naar het één dezer dagen te openen Nationaal Militair Museum. Hierover is de afgelopen jaren al meerdere malen met u gesproken. Het museum zal naar verwachting jaarlijks honderdduizenden bezoekers trekken uit het hele land en heeft dus een hoog reizigerspotentieel voor het openbaar vervoer in zich. We willen daarom voorstellen om ook het NMM als te bedienen kern of knooppunt in de lijnvoering op te nemen.</p>	<p>In het Participatieplan worden Inschrijvers uitgedaagd om voor een aantal beschreven locaties (waaronder het Nationaal Militair Museum) aan te geven de wijze waarop hij nieuwe initiatieven faciliteert en welke allianties hij hiervoor aangaat. Dit borgt aandacht van Inschrijvers voor dit onderwerp.</p>
	<p>32. Provincie Gelderland In paragraaf 3.9 vraagt u de inschrijvers jaarlijks een uitvoeringsplan te overleggen. Met de in deze paragraaf genoemde termijnen m.b.t. ROCOV advies en interne besluitvorming bij de concessieverlener, zou de concessiehouder het uitvoeringsplan ca. 6 maanden van tevoren definitief moeten hebben. Ons inziens is dit een lange termijn, en wordt hiermee de flexibiliteit van de concessiehouders ingeperkt. Wij geven u in overweging deze termijn in te korten.</p>	<p>Provincie Utrecht is van mening dat de gekozen termijnen een evenwicht hebben tussen de mogelijkheid voor derden om te reageren, een realistische voorbereidingstermijn voor de concessiehouder en de mogelijkheid snel en adequaat in te spelen op ontwikkelingen.</p>
	<p>33. Provincie Gelderland Ten aanzien van de uitgangspunten in hoofdstuk 4 geldt dat deze in onze ogen onvoldoende SMART zijn geformuleerd, waardoor er mogelijk discussie kan ontstaan met de vervoerder.</p>	<p>In het Bestek zal dit nader worden uitgewerkt.</p>
	<p>34. Provincie Gelderland In hoofdstuk 4 missen wij een (kaart)overzicht van de huidige lijnen. Een dergelijke kaart zou bijdragen aan het overzicht van totaal te rijden vervoer.</p>	<p>Een dergelijke kaart is op de website van de zittende vervoerder beschikbaar. Het voegt niets toe om deze in het PvE op te nemen.</p>

	<p>35. Gemeente Woerden We kunnen op dit moment niet inschatten op welke tijden verbindingen eventueel worden gekort. We zijn er niet gelukkig mee als er ontsluitende lijnen verdwijnen na 19:00 uur waar nu wel een buslijn rijdt. Mocht dit aan de orde zijn dan verzoeken we de provincie op de tijden en voor de lijnen dat dit aan de orde is alternatief openbaar vervoer te verzorgen</p> <p>36. Stadsregio Amsterdam Op pagina 17 wordt gesteld dat het basisnetwerk twee jaar vastligt. Wij vragen binnen dit vastliggen wel voldoende flexibiliteit om indien nodig na een jaar afstemming te zoeken met de nieuwe concessie Amstelland Meerlanden. De concessie Amstelland Meerlanden wordt in 2016 aanbesteed zodat vanaf december 2017 de nieuwe concessie van start gaat. Hierdoor kunnen veranderingen optreden in de lijnvoering en dienstregeling van de Stadsregiolijnen in de Ronde Venen. Als gevolg hiervan is mogelijk nieuwe wederzijdse afstemming tussen de concessies wenselijk. Op pagina 17 wordt ook beschreven dat het netwerk goed verknoopt moet worden met omliggende concessies. Wij verzoeken om hieraan toe te voegen dat het netwerk daarnaast ook goed afgestemd moet worden op de netwerken van de omliggende concessies.</p> <p>37. Gemeente Amersfoort We willen dat in het Programma van Eisen alsnog een lijst met verplicht te bedienen locaties wordt opgenomen. We denken heel concreet aan een aantal zorgcentra, dat in de huidige concessie ook verplicht bediend wordt.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Zie het antwoord op reactie 24.</p> <p>Er is gelet op de ontwikkelvrijheid van de vervoerder er voor gekozen niet te werken met een lijst van verplicht te bedienen locaties. De verwachting is dat inschrijvers deze zullen bedienen wanneer de verhouding tussen de vervoerkundige baten en de exploitatiekosten goed is.</p>
--	--	--

	<p>38. Regio Amersfoort</p> <p>Regio Amersfoort bepleit dat de huidige buslijnen zoveel mogelijk behouden worden. De nieuwe vorm van aanbesteden waar nu voor wordt gekozen en waarbij de vervoerder meer vrijheid krijgt, impliceert dat op dit moment nog niet duidelijk is welke lijnen zullen verdwijnen. Het PVE biedt op dit moment al wel enig inzicht in mogelijke consequenties en dit leidt voor ons tot de volgende zorgpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is willekeur in het soort bedieningsniveau wat wordt voorgeschreven; het gaat alleen over kernen en alleen binnen Amersfoort om wijken. Wij zouden graag zien dat er knooppunten toegevoegd worden (station Soest Zuid en Soestdijk Noord bijvoorbeeld, zoals al is afgesproken in het bestuurlijk overleg) en ook wijken binnen Soest (met name Overhees). - Op basis van dit PVE kunnen routes worden verlegd wat tot kosten in businfrastructuur en haltes leidt voor gemeenten. Wij vinden het niet wenselijk dat dit gebeurt, maar zijn blij met de toezegging van de gedeputeerde dat de provincie hierin minimaal 80% van de kosten zal dragen en dat bij de concessieverlening wordt gevraagd om de bestaande halte-structuur hierbij zoveel mogelijk te betrekken. - Met dit PVE is de kans groot dat Baarn en Eemnes het busvervoer kwijtraken en dat de lijn Soest-Baarn-Bunschoten verdwijnt. Dit vinden wij bezwaarlijk. Het is de vraag of er lokaal initiatief zal komen om buurtbussen op te zetten. - Voor Woudenberg vervalt de lijn naar Austerlitz en Zeist. Ook hier is het lastig om een buurtbus van de grond te laten komen, terwijl er wel veel grote voorzieningen langs de route zijn gesitueerd, waarvoor bereikbaarheid per openbaar vervoer van groot belang is. - Voor Amersfoort impliceert het PVE mogelijk lagere frequenties, geen voorgeschreven routes, kortere bedieningstijden en geen verplicht te bedienen locaties. Vooral dat laatste punt is een zorgpunt. 	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2. Alsmede het antwoord op reactie 57.</p>
--	---	---

Ontsluiting, verbindend en ontsluitend netwerk	39. Connexion Openbaar Vervoer In artikel 4.3 (lid 3) staan bij de bedieningstijden de begintijden gedefinieerd als de eerste aankomsttijd op alle knooppunten waarmee de kern is verbonden. Onze opmerking hierbij is dat u waarschijnlijk 'alle vereiste' knooppunten bedoelt waarmee de kern moet worden verbonden.	Uw suggestie voor een duidelijkere omschrijving wordt overgenomen.
	40. Connexion Openbaar Vervoer De in artikel 4.3 (lid 3) genoemde eindtijd (22:00 uur) betreft het laatste vertrek van de knooppunten. Dat betekent dat op exact 22:00 uur een laatste rit vanaf het knooppunt moet vertrekken. Waarschijnlijk bedoelt u dat de laatste rit op of na 22:00 van het knooppunt moet vertrekken. Ook hier kan onduidelijk bestaan of dit voor 'de vereiste' knooppunten geldt. Om interpretatieverschillen te voorkomen is onze vraag of u dit kunt herschrijven, zodat uw bedoeling eenduidig is te interpreteren. In lid 4 van artikel 4.3 staat 'in vergelijkbare mate'. We adviseren u dit eenduidig te definiëren, zodat u interpretatieverschillen voorkomt.	Provincie Utrecht neemt uw opmerkingen over in het PvE en zal e.e.a. duidelijker herschrijven
	41. ROCOV-Utrecht Het ROCOV is verbaasd dat belangrijke lijnen na 22.00 uur niet zijn voorgeschreven. De provincie en de vervoerder zullen er rekening mee moeten houden dat er wel vraag naar vervoer na 22.00 uur zal zijn en dat het mogelijk moet zijn vanaf het station/centrum perifere stadswijken te bereiken.	Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.
	42. ROCOV-Utrecht Het ROCOV wijst er op dat door de overgang van concessiegebieden geen dorpen van verbindingen verstoken mogen raken zoals Nigtevecht, Oud Loosdrecht en Vreeland. De oude en nieuwe concessieverleners zullen moeten zorgen voor continuatie.	Het grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht blijft onderdeel van de concessie en zal niet worden opgenoemen in de Concessie Tram en Bus regio Utrecht van voormalig BRU. Zie tevens het antwoord op reactie 3.

	43.	<p>Intergemeentelijke samenwerkingsorganisatie Midden Holland</p> <p>Buslijn 107 Volgens de huidige dienstregeling rijdt bus 107 van maandag tot en met vrijdag tot middernacht. In het PvE wordt, in paragraaf 4.3. verbindend netwerk, voorgesteld om deze lijndienst tot uiterlijk 22.00 uur te laten rijden. De gemeente staat afwijzend tegen deze versoering.</p> <p>De gemeente roept op om het aanbod van de lijndiensten te continueren en daarbij op niveau te houden en niet te versoeren.</p>	Zie het antwoord op reactie 165.
	44.	<p>Gemeente De Ronde Venen</p> <p>Aandacht voor laatste bus Wij verzoeken u de bedieningstijden van het verbindend netwerk en het ontsluitend netwerk in de definitieve versie van het Programma van Eisen te heroverwegen. Er is in het Ontwerp-Programma van Eisen is opgenomen dat de vervoerder bij een verbindend netwerk tot 22.00 uur vervoer moet aanbieden; voor een ontsluitend netwerk is dat zelfs maar tot 19.00 uur. Dit kan inhouden dat reizigers al om 22.00 uur de bus moeten nemen vanuit Utrecht CS; voor de verbinding vanuit Woerden is dat dan zelfs 19.00 uur. Dit lijkt ons erg vroeg. Dit soort eisen kan effect hebben op de mobiliteitskeuze van reizigers.</p>	Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.

	<p>45. ROCOV-Utrecht Speciale aandacht van de provincie vraagt het ROCOV voor busverbindingen in concessie-grensgebieden b.v. rond Mijdrecht - Uithoorn, Amersfoort - Nijkerk en Veenendaal - Ede/Kesteren. Immers, het gebied van de provinciale concessie grenst aan acht andere concessiegebieden en reizigers zijn gewend gemakkelijk over die grenzen te kunnen reizen. Het ROCOV verwacht een gemeenschappelijk lijnennet en een afgestemde dienstregeling omdat er in de beleving van de consument geen concessiegrenzen bestaan.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 68.</p>
	<p>46. CDA De Ronde Venen We hadden graag in de concessie een beschrijving willen zien over de bereikbaarheid van de kleine kernen en de dun bevolkte gebieden.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>47. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) <u>Bedieningstijden</u> Wij zijn van mening dat de bedieningstijden voor het verbindend net niet acceptabel zijn. Wij vinden 22.00 uur als tijdstip voor de laatste rit erg vroeg. Het ontsluitende net functioneert immers ook niet meer in de avonduren en de vervoerder is op basis van het Programma van Eisen niet verplicht om langer door te rijden. Kwaliteit van het openbaar vervoer is volgens ons ook afhankelijk van de beschikbaarheid van het OV op minder rendabele tijden. Naar onze mening moet de laatste rit 00.00 uur worden. Overigens zijn wij van mening dat lid 4.3.3 ook van toepassing is op 4.4; het ontsluitende netwerk.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>48. CDA De Ronde Venen Belangrijke andere plaatsen dan stations zijn belangrijk voor de ontsluiting. Het gaat dan om bijvoorbeeld om ontsluiting naar de ziekenhuizen. Het gaan in De Ronde Venen dan om de ontsluiting van Mijdrecht, Wilnis, Vinkeveen en Abcoude naar het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam bij station Holendrecht. Daarnaast gaat het om de ontsluiting Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen naar het Zuwe Hofpoort ziekenhuis in Woerden, welke waarschijnlijk binnen enkele jaren zal verhuizen naar het St Antonius ziekenhuis in Leidsche Rijn. Deze ontsluitingen mogen straks niet ontbreken. Daarnaast zijn er nog andere belangrijke opstapplaatsen die niet vermeld staan. Te denken valt aan de halteplaatsen van de Middelbare school VLC in Mijdrecht en Vinkeveen, het verzorgingshuis Zuiderhof in Vinkeveen en verpleeghuis Careyn Mariaoord in Vinkeveen. Als CDA De Ronde Venen betreuren het dat een dienst als de bus aan de markt wordt overgelaten.</p> <p>49. Stadsregio Amsterdam Op pagina 18 en 19 worden de bedieningstijden van het verbindende netwerk beschreven. Wij vragen ons af of dit tijdsvenster niet te beperkt is. Ook al gebruiken reizigers late ritten in mindere mate, de mogelijkheid om op een laat tijdstip ook thuis te kunnen komen kan wel een voorwaarde zijn om van het OV gebruik te maken. Wij zouden graag zien dat er met name in de avonden van een iets ruimer tijdsvenster uit wordt gegaan. Reizigers uit Stadsregio Amsterdam kunnen dan ook nog na het bezoek van het theater, concert of andere activiteiten thuis kunnen komen met de bus. Indien dit niet mogelijk is dan zal het openbaar vervoer, ook voor reizigers die van en naar Stadsregio Amsterdam reizen, een stuk minder aantrekkelijk zijn.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	---

Maatwerk	50.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer In artikel 4.6.1 (lid 1) staan de spitslijnen benoemd. Is vanuit iedere Amersfoortse wijk een aparte spitslijn nodig of mogen meerdere wijken door één spitslijn worden bediend? We verzoeken u lid 1 eenduidiger te beschrijven, zodat onze vraag en mogelijke interpretatieverschillen kunnen worden voorkomen.</p>	<p>Wij nemen uw opmerkingen over in het PvE en zullen e.e.a. duidelijker herschrijven.</p>
	51.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer In artikel 4.6.2.2 staat dat Lijn 603 'niet voor de herfstvakantie en na de voorjaarsvakantie' rijdt. Hier heeft u Lijn 695 niet genoemd. Onze opmerking voor het definitieve PvE is om hier aan te geven of u dit ook wenst voor Lijn 695.</p>	<p>Uw suggestie voor een duidelijkere omschrijving wordt overgenomen.</p>
	52.	<p>Stadsregio Amsterdam Het is positief dat de vervoerder veel ontwikkelruimte krijgt en dus ook de ruimte krijgt om het aanbod zo goed mogelijk op de behoeftes van de reizigers af te stemmen zoals beschreven op pagina 20. Het handhaven van de scholierenlijnen is hiermee echter in tegenspraak. Ook hier kunnen kansen bestaan om deze reizigersstromen te integreren in het reguliere lijnennet. Deze kans wordt nu ontnomen. Ons advies is om vervoerder niet te vragen om de betreffende lijnen te rijden maar om betreffende reisrelaties goed te faciliteren. Dit kan met scholierenlijnen maar ook door deze te integreren in het reguliere busnetwerk. Hierbij kan de vervoerder dan rekening houden met de scholieren in de aankomst, vertrektijden, routes, aansluitingen en haltes van de lijnen. De vervoerder kan daarbij gevraagd worden in het vervoerplan toe te lichten hoe deze specifieke relaties worden gefaciliteerd inclusief een vergelijking met het kwaliteitsniveau in de dienstregeling van 2015.</p>	<p>De scholierenlijnen die worden voorgeschreven kennen voldoende bezettingen en zijn daar het oordeel van de provincie Utrecht optimaal toegesneden op hun doel.</p>

	<p>53. Scholengemeenschap Guido de Brès te Amersfoort Wij hebben ernstig bezwaar tegen het feit dat in paragraaf 4.6.2 aandachtspunt 1 gesteld is dat scholierenlijn 621 door inschrijvers niet aangeboden hoeft te worden. Wij doen een dringend verzoek aan u om het in het definitieve PvE ook scholierenlijn 621 voor inschrijvers te handhaven, evenals dat het geval is voor de andere genoemde scholierenlijnen.</p> <p>54. Buurtbusvereniging Eemdijk Paragraaf 4.6.2 Scholierenlijn 603: er staat geschreven dat lijn 603 niet voor de herfstvakantie en na de voorjaarsvakantie rijdt. Dat moet zijn: niet voor de herfstvakantie en na de meivakantie.</p> <p>55. Intergemeentelijke samenwerkingsorganisatie Midden Holland</p> <p><u>Specifiek gemeente Bodegraven-Reeuwijk</u> 4.6.4. De gemeente toont zich tevreden met het handhaven van het huidige niveau van dienstverlening voor Buurtbus 505. Wel willen wij de suggestie meegeven om te onderzoeken of de buurtbuslijnen (505 en 724) in dit gebied geoptimaliseerd kunnen worden. Door de Buurtbus 505 een extra lus te laten rijden via Waarder (Oosteinde-Kosterdijk-Molendijk-Verlengde Tuurluur) kunnen passagiers in Waarder overstappen op de buurtbus die hen het dichtst bij de bestemmingen in Woerden brengt. In Woerden rijden de buurtbussen verschillende routes.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Provincie Utrecht past het PvE hierop aan.</p> <p>Uw suggestie wordt ter kennisgeving aangenomen. Eventuele voorstellen ter zake van de buurtbusvereniging worden met belangstelling afgewacht.</p>
--	---	--

Infrastructuur	<p>56.</p> <p>Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude)</p> <p><u>Maatwerk</u></p> <p>Bij de opsomming in paragraaf 4.6 ontbreekt de Regiotaxi. De financiering hiervan staat ook onder druk. Wanneer een aantal reguliere buslijnen komt te vervallen, is het goed mogelijk dat er meer gebruikers komen van de Regiotaxi. Wij vragen ons af of de provincie voldoende financiële middelen hiervoor heeft gereserveerd. Zodra de aanbesteding gereed is, zouden wij graag in overleg met u gaan wat de consequentie is van de aanbesteding en of er in ons gebied nog initiatieven ontwikkeld moeten worden voor buurtbussen. In ieder geval willen wij graag de buurtbus Overberg – Veenendaal behouden.</p>	<p>Provincie Utrecht zal na gunning met gemeente in overleg treden over gevolgen van het nieuwe netwerk. Daarbij betrekken wij graag de vraag of aanvullende initiatieven nodig zijn.</p> <p>Voor wat betreft de Buurtbus Overberg – Veenendaal (deel van lijn 505) merken wij op dat deze tot de bevoegdheid van de Provincie Gelderland behoort.</p>
	<p>57.</p> <p>Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude)</p> <p>Huidige infrastructuur</p> <p>In paragraaf 4.13 schenkt u terecht aandacht aan de huidige infrastructuur die voor de bus is gerealiseerd. Wij zijn het met u eens dat zo veel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur, echter wordt daarmee de creativiteit van de vervoerder wel beperkt. Nieuwe haltes en andere infrastructuur zijn wat ons betreft wel bespreekbaar, maar alleen als dat leidt tot een substantiële verbetering van het OV-product en er sprake is van een cofinanciering met de provincie. Hierbij vinden wij het realistisch als de 80 -20 regeling, zoals bij de aanpassing van de huidige haltes is gehanteerd, weer wordt ingevoerd. Dit geldt ook voor de kosten voor het verwijderen van bushaltes die overbodig zijn geworden. Wanneer gemeentelijke bushaltes aangepast moeten worden, terwijl dat niet in overeenstemming is met de wensen van de gemeente, lijkt ons een honderd procent financiering vanuit de provincie redelijk.</p>	<p>Provincie Utrecht is bereid aanleg van bushaltes mee te financieren tot maximaal 80%, mits deze nieuwe halte naar oordeel van Concessieverlener vervoerkundige meerwaarde heeft.</p> <p>Kosten voor het verwijderen haltes zijn voor rekening van de wegbeheerder.</p>

Opzet van de dienstregeling	58.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer</p> <p>In het Ontwerp PvE staat in artikel 4.8.12 dat wanneer de Provincie een (nieuwe) spitslijn wenst tussen Station Amersfoort en Utrecht De Uithof/Rijnsweerd, de Provincie in overleg treedt met de Concessiehouder. Deze spitslijn zal, naar verwachting, paralleliteit hebben met U-OV lijn 252. Welke visie heeft de Provincie hierover? Ons advies is dat u de wens van de Provincie hierover beschrijft in het definitieve PvE.</p>	<p>Provincie Utrecht bereidt een onderzoek voor om de mogelijkheden van een nieuwe spitslijn tussen Station Amersfoort en Utrecht De Uithof/ Rijnsweerd. Er zijn verschillende aspecten die uitgewerkt moeten worden zoals frequentie, tarief, alternatieven via de trein (eventuele extra reismogelijkheden per trein tussen Amersfoort en Bilthoven), de stand van zaken van de Uithoflijn (tram) en de (mede)financiering door andere belanghebbenden.</p>
	59.	<p>Connexxion Openbaar Vervoer</p> <p>In artikel 4.8 (lid 3) staat 'vraagafhankelijke ritten zijn niet toegestaan'. Ons inziens leidt deze zinsnede tot enige onduidelijkheid. De opmerking die we hebben, is het begrip 'vraagafhankelijke ritten' in de begrippenlijst op te nemen. Hierdoor wordt duidelijk wat u met dit begrip en deze zinsnede bedoelt.</p>	<p>De definitie zal worden toegevoegd aan de Begrippenlijst die wordt bijgevoegd bij het Bestek.</p>
	60.	<p>Arriva Personenvervoer Nederland</p> <p>U geeft minimale overstaptijden aan van bus op trein (3 minuten) en van trein op bus (5 minuten). Op basis waarvan maakt u dit onderscheid en waarom is de minimale overstaptijd van bus op trein korter?</p>	<p>Er wordt geen onderscheid aangebracht tussen de minimale overstaptijden van bus op trein. Er wordt een minimale overstaptijd van 3 minuten gehanteerd.</p>
	61.	<p>Provincie Gelderland</p> <p>In paragraaf 4.9 worden verschillende normen aangegeven voor aansluittijden van bus op trein v.v. Over de aansluittijden van bus op bus wordt niet gesproken. De vervoerder wordt naar ons idee erg veel vrijheid en ruimte geboden op het punt van aansluitingen.</p>	<p>Er wordt geen onderscheid aangebracht tussen de minimale overstaptijden van bus op trein. Er wordt een minimale overstaptijd van 3 minuten gehanteerd.</p>
Aansluitingen en gedoogplicht			

Geplande omleidingen	<p>62. Gemeente Woerden In het PVE worden uitgangspunten gegeven over wanneer er sprake is van een aansluiting op een andere bus of trein. In het document wordt niet geëist dat busverbindingen ook in een aansluiting op een andere trein of bus moeten voorzien. Het verzoek is om, voor de lijnen waar dit aan de orde is, te eisen een aansluiting op de aansluitende trein- en/of busverbindingen te realiseren.</p>	<p>Provincie Utrecht kiest er voor om niet een lijst aan Inschrijvers voor te leggen met verplichte aansluitingen tussen bus en trein en bussen onderling. De kwaliteit van het vervoerplan, dat ook de aansluitingen omvat, wordt beoordeeld. Hieraan worden relatief veel gunningspunten toegekend. Dit is in de ogen van Provincie Utrecht een goede prikkel voor vervoerders om ook op het gebied aan aansluitingen een zo hoog mogelijke kwaliteit te bieden.</p>
	<p>63. Qbuzz Als vervoerbedrijf vinden we het vanzelfsprekend dat wegwerkzaamheden en andere stremmingen horen bij de dagelijkse praktijk van onze activiteiten, zoals u ook aangeeft in 4.10. Wat ons betreft hoort daarbij wel dat we de gelegenheid moeten hebben om eventuele consequenties van stremmingen te beïnvloeden. We vinden dat de concessie redelijkerwijs de ruimte hoort te bieden om tot een voor elke partij aanvaardbare oplossing te komen, in transparantie en op basis van de werkelijke kosten en opbrengsten wanneer stremmingen een onevenredig grote impact hebben.</p>	<p>Provincie Utrecht heeft opgenomen dat Concessiehouder Omleidingen langer dan vier maanden onderdeel kan laten zijn van het Vervoerplan.</p>
	<p>64. Stadsregio Amsterdam Op pagina 23 wordt de concessiehouder verwezen naar wegbeheerders om de nadelen van werkzaamheden gecompenseerd te krijgen. Wij hebben gemerkt dat dit de concessiehouder vaak in een lastige positie brengt. Wij hebben daarom een convenant met de diverse wegbeheerders afgesloten over de procedures en kosten bij wegwerkzaamheden. Door af te spreken dat er een integrale afweging wordt gemaakt bij wegwerkzaamheden waarbij vroegtijdig in overleg wordt getreden met de concessiehouder kunnen kosten voorkomen worden. Zowel onze concessiehouder als wegbeheerders zijn positief over het convenant.</p>	<p>Provincie Utrecht neemt graag kennis van betrokken convenant en zullen overwegen deze, wanneer deze ons werkbaar lijkt, tijdens de looptijd van de concessie te gaan initiëren.</p>

<p>Vervoer bij evenementen</p> <p>Vervoerplan</p>	<p>65. Connexxion Openbaar Vervoer De artikelen 4.11.2, 4.11.3 en 4.11.4 van het Ontwerp PvE kunnen leiden tot enige onduidelijkheid over het laten meetellen van dienstregelingen en het laten deel uitmaken van de exploitatiebijdrage van de nachtbus tijdens Koningsnacht. Ons verzoek aan u is dit nader te definiëren voor het definitieve PvE, zodat eventuele interpretatieverschillen voorkomen kunnen worden.</p>	<p>Uw suggestie voor een duidelijkere omschrijving wordt overgenomen.</p>
	<p>66. Gemeente Woerden Het vervoerplan wordt jaarlijks vastgesteld In hoeverre worden gemeenten betrokken bij eventuele wijzigingen en in hoeverre kunnen gemeenten hier wat over zeggen Het risico is dat de inschrijver de eerste periode voordelig inschrijft en bij het eerstvolgende vervoerplan een aantal verbindingen schrapt. Hoe wordt dit risico geborgd?</p>	<p>In de looptijd van de Concessie ligt het aantal dru's vast op het niveau van het eerste jaar. Elke wijziging die de vervoerder in het netwerk wil doorvoeren, wordt door Concessieverlener beoordeeld. Van het zonder meer schrappen van verbindingen door de vervoerder kan dus geen sprake zijn.</p>
	<p>67. Gemeente Vlist Tenslotte nog een opmerking vanuit de invalshoek: de klant. Zorg dat er een goede aansluiting is tussen de bussen van andere concessiehouders. Het gebeurt nog te vaak dat de dienstregeling niet op elkaar is afgestemd. De overstap wordt daardoor extra lang. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om met het ov te reizen. Kortom: Er is onderling weinig afstemming in dienstregeling tussen verschillende concessiehouders. Dat kan worden verbeterd.</p>	<p>Provincie Utrecht geeft bij de waardering van het vervoerplan apart aandacht aan de aansluitingen die Inschrijver gaat bieden. Aansluitingen op lijnen van andere concessiehouders behoren daar toe.</p>

	<p>68. Gemeente De Ronde Venen</p> <p>Meer afstemming met concessie Amstelland-Meerlanden Wij zien mogelijkheden voor een efficiëntere dienstregeling door de lijnvoering van de concessie Amstelland-Meerlanden en de voorliggende concessie beter op elkaar af te stemmen. Wij vragen u daarom om zodanige flexibiliteit in uw Programma van Eisen te bouwen, dat de beide (nieuwe) concessiehouders hun lijnvoering op elkaar kunnen en moeten afstemmen. Dit moet er ook voor zorgen dat een aantal voor onze gemeente belangrijke en goed functionerende buslijnen, zoals buslijn 142 en buslijn 242 (beide Wilnis-Amsterdam), hun functie blijven behouden.</p> <p>Wij willen u een voorbeeld geven over de mogelijkheden voor een efficiëntere dienstregeling door de afstemming tussen beide concessies. Het betreft de dienstregelingen van de huidige lijnen 130 (concessie provincie Utrecht) en 142 (concessie Amstelland-Meerlanden) op zondagen. Dit zorgt nu voor een zeer hoge frequentie (5 maal per uur naar Uithoorn). Het aantal reizigers is echter beperkt. Een betere afstemming (bijvoorbeeld door het combineren van de lijnen) kan zorgen voor het behoud van de kwaliteit (of verbetering) tegen lagere kosten en de dienstregelingsuren kunnen op andere momenten worden ingezet, waar ze meer waarde hebben.</p> <p>Wij betreuren het dat gemeente, provincie en Stadsregio niet tot een gezamenlijke visie zijn gekomen. Op dit moment is er een passage in het Programma van Eisen (p. 55) opgenomen dat er nog overleg over dit onderwerp plaatsvindt. Verder is er een overzicht opgenomen van de te gedogen lijnen uit deze concessie. Wij vinden de passage in het Ontwerp-Programma van Eisen onvoldoende waarborg bieden voor een verbetering, zeker in combinatie met het overzicht van te gedogen lijnen. Daarnaast is het belangrijk dat er op de langere termijn kan worden ingespeeld op het doortrekken van de Amstelveenlijn tot Uithoorn.</p>	<p>Afstemming tussen aangrenzende concessieverleners vindt in het PvE op hoofdlijnen plaats. Het gaat dan om een overzicht van te gedogen lijnen over en weer. Een meer nauwkeurige afstemming met bijvoorbeeld wijzigingen van routes vindt in de praktijk tijdens de looptijd van concessie plaats. Dan immers is bekend wie de vervoerders zijn en kunnen de zaken tot in detail worden gezien. We gaan er van uit dat zoiets tussen Provincie Utrecht en Stadsregio Amsterdam ook kan plaatsvinden.</p>
--	--	---

	<p>69. Gemeente De Ronde Venen Handhaving buslijn 120 Wij hebben geconstateerd dat de huidige lijnen 120 (Utrecht CS-Amsterdam-Arena/Bijlmer) en 121 (Uithoorn-Hilversum) deel (gaan) uitmaken van de concessie tram/bus provincie Utrecht van de Bru. Wij gaan er vanuit dat lijn 120 integraal blijft gehandhaafd en de nieuwe concessiehouder de bereikbaarheid van het station Abcoude meeneemt in haar vervoerplan. Er heeft in het verleden geen overleg plaatsgevonden met onze gemeente over deze overgang naar een andere concessie. Lijn 120 is echter wel een zeer belangrijke lijn voor de bereikbaarheid van de kernen Abcoude en Baambrugge en lijn 121 ligt voor een groot deel in onze gemeente. Het is ons nu onduidelijk welke eisen aan de concessiehouder worden gesteld met betrekking tot deze lijnen, op welke wijze wij daarop kunnen reageren en op welke wijze wij wensen kenbaar kunnen maken. Verder zijn wij van mening dat er wat betreft lijn 121 afstemming moet plaatsvinden met de concessiehouders van de voorliggende concessie en de concessie Amstelland-Meerlanden. Nu is er sprake van een grote mate van overlap tussen lijn 121 en 130 en in mindere mate met lijn 142. Deze dienstregelingsuren kunnen ons inziens efficiënter worden ingezet.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	---

	<p>70. De heer Van Diest Onlangs heeft het college van de gemeente De Ronde Venen gereageerd op het ontwerp PvE m.b.t. het aanbesteden van het openbaar vervoer. Onder punt 6 wordt vermeld dat het college er vanuit gaat dat lijn 120 integraal blijft gehandhaafd. Naar mijn mening is dit ook voor de lijn 126 wenselijk. Het aantakken van het station Abcoude past niet in het PvE en is ook niet zinvol. Dit is in 2008 al aangetoond aan de voormalige gemeente Abcoude. Ook hebben toen zowel Connexxion als het ROCOV zich hier al over uitgesproken. Een proef met lijn 126 is mislukt. Kortom, geen bussen langs het station in Abcoude. Wat wel van belang is dat het aantakken van het station Holendrecht wordt gehandhaafd. Bij dit station komen stadsbussen, regioliijnen, metro en spoor bij elkaar. Bovendien reizen veel passagiers naar het AMC. Ik doe een beroep op u om in de onderhandelingen met de regio Amsterdam dat het aantakken van het station Holendrecht door de lijnen 120 en 126 in de concessie wordt opgenomen.</p> <p>71. Gemeente De Ronde Venen Aandacht voor verbinding met Woerden Er zijn diverse voorzieningen gevestigd in Woerden, zoals scholen en een ziekenhuis, en het station biedt de mogelijkheid om verder te reizen naar onder andere Rotterdam en Den Haag. Wij verzoeken u de frequentie en de bedieningstijden van de lijn naar Woerden zodanig in te vullen dat deze een goede functie kan vervullen in de bereikbaarheid van deze voorzieningen.</p>	<p>In het PvE schrijft de provincie Utrecht geen routes voor. Voorgeschreven is dat er een verbindende lijn moet zijn die (onder andere) Mijdrecht met Amsterdam Bijlmer Arena verbindt. Een verbinding tussen Mijdrecht en Abcoude is niet verplicht. Het is aan Inschrijvers om af te wegen of zij een route via Abcoude aanbieden. Op basis van het belang van de reizigers wordt het Vervoerplan beoordeeld. Gezien het belang dat Provincie Utrecht hecht aan verbindende lijnen kan een rechtstreekse route via de A2 hoger worden gewaardeerd dan een route via Abcoude, maar gezien de samenhang in het netwerk is dit niet zonder meer te stellen. Ook de rol van lijn 120 komt in zo een samenhangende beoordeling aan de orde. Een zelfde type afweging geldt voor het aandoen van de goed gebruikte halte Holendrecht, wat juist goed past in de verbindende rol van lijn 126.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	--

	<p>72. Gemeente Amersfoort We willen dat u de vereiste bedieningsperiode tot 22.00 uur oprekt, in het bijzonder voor de wijken die wat verder van het station zijn gelegen. Gemeente Amersfoort financiert tot en met 2016 extra nachttreinen van en naar Utrecht op vrijdag- en zaterdagavond. Mogelijk neemt NS deze daarna op in haar standaard dienstregeling. We willen ook aansluiting op bussen voor deze reizigers, vooral voor de verder weg gelegen wijken.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Deze lijn wordt opgenomen in de lijst te verbinden lijnen. Lijn maakt geen onderdeel uit van deze concessie.</p> <p>In Amersfoort is gekozen voor een aparte categorie (bijlage 3) omdat het aantal reizigers hier wezenlijk hoger ligt dan op de meeste regionale lijnen.</p>
	<p>73. Gemeente Almere Op dit moment rijdt er als pilot met financiering van het Ministerie van I&M een spitslijn van Almere en Blaricum naar Utrecht Rijnsweerd / de Uithof. Deze pilot zal naar verwachting medio 2016 eindigen. Op dat moment is er vanuit de pilot geen financiële dekking meer om deze buslijn te continueren. Met de realisatie van een halte langs de A27 ter hoogte van Eemnes kan deze lijn een belangrijke functie tussen Eemnes (provincie Utrecht) en de Uithof vervullen, vergelijkbaar met de spitslijnen uit Amersfoort en Leusden. We gaan graag met u in overleg om deze verbinding te continueren en verder door te ontwikkelen.</p>	
	<p>74. Mevrouw Van Berkel-Vissers Hoe verhoudt zich het minimum bedieningsniveau voor de wijken in Amersfoort t.o.v. de eisen voor de wijk Overhees in Soest?</p> <p>Dit roept de vraag op of voor stadsvervoer andere regels gelden ten aanzien van frequentie in relatie tot het aantal reizigers.</p>	

Materieel	<p>75. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude)</p> <p><u>Invloed op vervoersplan en onderzoek naar vervoersvraag</u> In de afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat de invloed van gemeenten op het vervoerplan en de nieuwe dienstregelingen behoorlijk goed is. De gemeenten hebben ideeën over hoe het OV in onze regio gerealiseerd zou moeten worden. Vaak worden deze ideeën ingebracht en meegenomen. Een inventarisatie onder de inwoners/gebruikers gebeurt echter niet of nauwelijks. Het is wenselijk dat de nieuwe vervoerder samen met de gemeenten wat dieper in de problematiek zou duiken. Hierbij hoort een duidelijke analyse van het huidige en verwachte gebruik. Alleen wanneer er een goed idee is van de vraag, kan een goede invulling gegeven worden aan het Programma van Eisen. Volgens ons kan een dergelijke analyse het beste overgelaten worden aan de markt.</p>	<p>In het participatieplan wordt aan inschrijvende vervoerders gevraagd welke stakeholders zij onderscheiden en de mate van uitwerking is onderdeel van de gunning.</p>
	<p>76. Connexxion Openbaar Vervoer</p> <p>In artikel 4.16.8 van het Ontwerp PvE staat dat spitslijnen, die op enig moment gebruik maken van de snelweg, zijn voorzien van veiligheidsgordels. Ons advies is om deze eis te laten vallen.</p>	<p>Provincie Utrecht is van mening dat het voor de verkeersveiligheid zeer wenselijk is dat reizigers in bussen die harder dan 80 kilometer per uur rijden, veiligheidsgordels dragen. Dat zulks momenteel wettelijk alleen is verplicht in bussen die zijn toegelaten voor 100 km per uur, doet daaraan niets af. De kans dat hiermee een zekere verhoging van de kostprijs voor de vervoerder ontstaat, weegt in de ogen van Provincie Utrecht onvoldoende op tegen het argument veiligheid.</p>

	<p>77. Buurtbus W-IJ 505 Verzoek om verduidelijking in PvE welke artikelen uit hoofdstuk 4 van toepassing zijn voor de buurtbussen. Suggestie om artikel toe te voegen waarin staat <i>Voor buurtbussen gelden specifieke materieleisen. Deze worden beschreven in Bijlage 5 Buurtbusprotocol.</i></p> <p>78. Gemeente Amersfoort Momenteel wordt er op de spitslijnen naar de Uithof/ Rijnsweerd comfortabel materieel ingezet. Graag zien we dit als eis terugkomen in het Programma van Eisen. We denken dan bijvoorbeeld aan airconditioning en aan zitplaatsen met meer beenruimte.</p> <p>79. Gemeente Almere Wij adviseren u met betrekking tot de materieleisen voor spitslijnen het volgende: U schrijft de aanwezigheid van gordels voor. Dit impliceert de inzet van T-100 bussen zonder staanplaatsen. Dat raden we u voor spitslijnen af, omdat juist in de spits de maximale snelheid beperkt is en de inzet van dergelijke voertuigen kostenverhogend werkt. Als bij uitzondering meer reizigers zijn dan zitplaatsen, dient de vervoerder een extra voertuig in te zetten. Het is raadzaam om T-80 bussen in te zetten.</p> <p>80. FNV Bondgenoten Wij wijzen erop dat aan de materieleisen toegevoegd moet worden dat de werkplek van de buschauffeur, de buscabine aan een van de in de cao streekvervoer genoemde normen moet voldoen. Wij verwachten dan ook dat de vervoerder aan wie de concessie gegund wordt nog voor dat er nieuw materieel besteld wordt met de bonden als contractpartij van de CAO hierover overlegt.</p>	<p>Provincie Utrecht neemt uw suggestie over en voegt een verduidelijkend artikel toe.</p> <p>Provincie Utrecht zal dit opnemen als eis.</p> <p>Zie antwoord op reactie 104.</p> <p>Provincie Utrecht gaat er van uit dat Inschrijvers alle wettelijke bepalingen hanteren, ook voor wat betreft de toepassing van CAO's, bedrijfsregelingen en anderszins. De Provincie Utrecht is van mening dat dit volstaat en gaat uit van een professionele houding van Inschrijvers terzake.</p>
--	---	---

	81.	Gemeente Vlist Buslijn 106 Voor deze buslijn geldt momenteel dat er om moverende redenen gekozen is voor de inzet van kleiner materieel. De West-Vlisterdijk is ter plaatse smal en bochtig. De vervoerder heeft hierom afgezien van de inzet van grote bussen. Wij gaan er zondermeer vanuit dat vervoerder voor deze lijnvoering een kleinere bus blijft inzetten. Ook voor de toekomst.	Inzet kleiner materieel op lijn 106 zal worden toegevoegd aan bijlage 6.
	82.	Intergemeentelijke samenwerkingsorganisatie Midden Holland Buslijn 106 Voor de buslijn 106 geldt momenteel dat om moverende redenen gekozen is voor de inzet van kleiner materieel. De West-Vlisterdijk is ter plaatse smal en bochtig. De vervoerder heeft hierom afgezien van de inzet van grote bussen. De gemeente gaat er zondermeer vanuit dat de nieuwe vervoerder voor deze lijnvoering ook kleinere bus blijft inzetten in de toekomst.	Zie het antwoord op reactie 81.

Toegankelijkheid	<p>83. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) Materieel Wij begrijpen dat u, gezien de beperkte concessieduur, terughoudend bent in het stellen van eisen aan het materieel, maar deze concessie mag niet het afvoerputje worden van voertuigen die in andere concessie niet meer ingezet mogen worden. Bovendien betreuren wij het dat de prikkel om op duurzame brandstoffen te gaan rijden ontbreekt. Wij zouden het goed vinden als de vervoerder duidelijke punten zou kunnen scoren op de inzet van duurzaam materieel. U geeft in paragraaf 4.16.4 een aantal eisen wat betreft comfort. Opvallend genoeg staan daar geen eisen in over geluidsniveau in de bus. Het motor- en remgeluid van de bus wordt in de bus zelf als storend ervaren. Het zou wenselijk zijn om hier eisen voor op te nemen.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>84. Arriva Personenvervoer Nederland In nieuwe bussen dient de rolstoelplaats aan de rechterzijde van de bus voor de tweede deur te zijn gesitueerd. Dit is een veel toegepaste inrichting, maar even gebruikelijk is het om de rolstoelplaats tegenover de tweede deur te situeren. Aan beide opstellingen zijn voor- en nadelen verbonden. Om de concessiehouder bij het zoeken naar de optimale inrichting van de bus niet te beperken, stellen wij voor om de rolstoelplaats in de bus niet expliciet vast te leggen. Met de overige bepalingen in paragraaf 4.16.6 is goede rolstoeltoegankelijkheid voldoende gegarandeerd.</p>	<p>We passen de tekst aan, een exacte locatie van de rolstoelplaats wordt niet opgenomen.</p>

	<p>85. Provincie Gelderland Onze ervaring is dat het verlaten van de werkplek door de chauffeur om de rolstoelplank uit te klappen (art 4.16.6) bij OV-bedrijven gevoelig ligt. Er bestaan binnen de OV-sector bedrijfsregelingen die (om o.a. veiligheidsredenen) het verlaten van de werkplek expliciet verbieden.</p> <p>86. ROCOV-Utrecht Het ROCOV wenst dat de bussen, ook de kleine bussen, beschikken over een altijd werkende uitschuifplank. Op verzoek verleent de chauffeur hulp, zodat reizigers met een beperking (b.v. rolstoelgebruikers) in en uit de bus kunnen komen. Het ROCOV begroet het, wanneer de bus -behalve over een rolstoelplek - beschikt over ruimte voor kinderwagens of grote bagage.</p> <p>87. Bestuur Regio Utrecht Op één aantal belangrijke punten willen we u vragen het Ontwerp PvE aan te passen. Het is een recht van mensen met een beperking om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen; wij willen hierin niet voorstellen dat dit met een automatische plank moet. Wel is de reiziger bij het ontbreken van een automatische plank afhankelijk van de service van de buschauffeurs, die -anders dan het openen van de reguliere deuren voor reizigers zonder beperking-, niet altijd vanzelfsprekend is. Hiervoor raden wij u aan expliciete aandacht te vragen in het PvE.</p> <p>88. Kracht van Utrecht Met de gemeente Utrecht zijn wij van mening dat de eisen op het gebied van aandacht en service voor mensen met een mobiliteitsbeperking sterker kunnen worden geformuleerd. Ook hier kunnen –zoals ook de gemeente Utrecht aangeeft- innoverende slagen worden gemaakt, waarbij zeker ook speciale aandacht moet zijn voor mensen met visuele beperkingen.</p>	<p>Er wordt geen voorkeur gegeven aan een handmatige of automatische plank maar provincie Utrecht wijst wel op de verplichting van de chauffeur om te helpen. Bedrijfsregelingen kunnen zich hier niet tegen verzetten.</p> <p>De toegankelijkheidskenmerken zijn ook van toepassing op auto's.</p> <p>Zie het antwoord op reactie 85.</p> <p>Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Provincie Utrecht gaat uit van de professionele inzet van Inschrijvers op dit front.</p>
--	--	--

	<p>89. Gemeente Utrecht</p> <p>Wij beschouwen het als een plicht van de overheid om reizigers met een mobiliteitsbeperking in de gelegenheid te stellen om zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze plicht wordt bekrachtigd door de aanstaande ratificatie van het VN-Gehandicaptenverdrag.</p> <p>Dit betreft onder andere een betrouwbare manier voor reizigers met een mobiliteitsbeperking om de transfer tussen halte en de bus zelfstandig én vlot te maken. Dat de huidige producten hiertoe op de markt op dit moment niet voldoen, mag geen reden zijn om aanbieders niet te stimuleren om met een deugdelijke oplossing te komen. De automatische plank zoals deze nu in het openbaar vervoer bekend is, is storingsgevoelig. Het gaat hier echter om een product dat zo'n twintig jaar geleden is ontworpen. Wij vragen u daarom aanbieders uit te dagen om tot een oplossing te komen die aan de eisen voldoet.</p> <p>Daarnaast dient er voldoende plek te zijn in de bus voor reizigers in een rolstoel. De plek moet gemakkelijk en vlot te bereiken zijn. De plek mag niet concurreren met andere reizigers zoals reizigers met een kinderwagen of met bagage. Als de plek aan deze eisen voldoet is de exacte locatie in de bus verder irrelevant.</p> <p>Duidelijke en heldere informatievoorziening op alle onderdelen is noodzakelijk. Alle informatie moet goed te begrijpen zijn voor mensen met een verstandelijke beperking. Alle informatie moet goed waar te nemen zijn voor slechtzienden, daarvoor moeten teksten en cijfers qua leesbaarheid, contrast en verlichting voldoen aan het handboek voor toegankelijkheid. Daarnaast is voldoende toegankelijkheidsinformatie nodig, zoals informatie over toegankelijke en ontoegankelijke haltes op de lijnenkaart.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 85.</p> <p>Zie het antwoord op reactie 85.</p> <p>Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Provincie Utrecht gaat uit van de professionele inzet van Inschrijvers op dit front.</p>
--	--	---

Sociale Veiligheid	90. Provincie Zuid-Holland In de gemeente Gouda is een veiligheidsarrangement met betrekking tot de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, in werking. In dit arrangement werken gemeente, politie en vervoerder samen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in de stad Gouda te bevorderen. Ook uw huidige vervoerder, Connexxion, werkt daar aan mee. Het voortzetten van deze medewerking door de nieuwe concessiehouder stellen wij zeer op prijs. Wij verzoeken dan ook in het Programma van Eisen een bepaling op te nemen dat de (nieuwe) concessiehouder verplicht is mee te werken aan de totstandkoming en uitvoering van veiligheidsarrangementen in steden en gebieden buiten uw concessiegebied.	In het PvE wordt in paragraaf 5.1.5 lid 2 opgenomen dat de Concessiehouder deel neemt aan veiligheidsarrangementen in het gebied en is verplicht mee te werken aan de totstandkoming en uitvoering van veiligheidsarrangementen in steden en gebieden buiten het concessiegebied.
	91. Connexxion Openbaar Vervoer In artikel 5.1.3 (lid 4) staat dat de Concessiehouder verplicht is zonder kosten opgeslagen beelden ter beschikking te stellen aan Politie, Justitie, Concessieverlener en derden. Het verplicht, zonder kosten, beschikbaar stellen van opgeslagen beelden is bij wet geregeld dat dit niet zonder kosten mag (WVS 592.2). Aan het beschikbaar stellen van beelden zijn kosten mee gemoeid. De beelden kunnen tevens niet aan derden ter beschikking worden gesteld. We adviseren de Provincie de wettelijke bepalingen te volgen en de gestelde eisen, zoals deze nu in het Ontwerp PvE staan, hierop aan te passen.	Provincie Utrecht zal het PvE aanpassen. Concessiehouder is alleen verplicht beelden ter beschikking te stellen aan Politie en Justitie. Toegevoegd zal worden dat Concessieverlener hiervoor geen vergoeding aan Concessiehouder zal verstrekken.
	92. Provincie Gelderland Ten aanzien van cameratoezicht (paragraaf 5.1.3) merken wij op dat hier ook de Wet op de Privacy geldt. Wij adviseren hier expliciet een artikel over op te nemen.	Provincie Utrecht gaat er van uit dat Concessiehouders van de wettelijke bepalingen op de hoogte zijn.

Reisinformatie	93. Provincie Gelderland Ten aanzien van reisinformatie is er een zeer uitgebreide paragraaf opgenomen. De wijze waarop dit in het programma van eisen is geformuleerd, wijkt af van de andere eisen die worden gesteld, waar er veel meer initiatief bij de inschrijver wordt gelaten. De Provincie Gelderland onderkent het belang van juiste en volledige reisinformatie, maar vraagt zich af hoe de -zeer gedetailleerde- voorschriften op dit vlak zich verhouden tot de veel meer op hoofdlijnen- geformuleerde eisen voor andere onderdelen.	We nemen kennis van de mening van Provincie Gelderland. Een reden om op het gebied van reisinformatie meer dan bij andere onderwerpen zaken uit te werken, is de wens om aan te sluiten op uitingen van de concessiehouder van de concessie "Tram en Bus regio Utrecht"
	94. Provincie Gelderland Uit paragraaf 5.2.4. blijkt niet duidelijk hoe veel displays er per voertuig moeten zijn. De passage over overlast van de halte-omroep vinden wij discutabele: voor de een staat hij te hard, voor anderen te zacht. Voor chauffeurs staat hij per definitie te hard.	Provincie Utrecht heeft geformuleerd dat de displays zodanig zijn aangebracht in de bussen dat de reizigers vanaf elke positie in de bus informatie op de displays kunnen lezen. In de waardering van het materieelplan is het formaat, de locatie en het aantal displays per bus onderdeel van de waardering.
	95. ROCOV-Utrecht Informatie voor reizigers zal zowel aan een loket als in papieren (inclusief een lijnennetkaart) en in digitale vorm beschikbaar moeten zijn; digitaal ook in het Engels met uitleg over de werking van kaartsoorten en dergelijke.	Provincie Utrecht betreft in de beoordeling van de Marketingvisie de informatieverstrekking aan (potentiële) reizigers zowel digitaal als op papier. Het past niet in de aanbestedingsfilosofie van Provincie Utrecht om bepaalde producten gedetailleerd voor te schrijven. Naar wij begrijpen van de huidige vervoerder is de vraag naar een papieren lijnennetkaart niet groot.

Bushaltes	96.	Connexxion Openbaar Vervoer Ons inziens zijn er tegenwoordig voldoende mogelijkheden om aan de eisen in het Ontwerp PvE te voldoen, zonder daar specifiek (relatief dure) lijnfolders voor uit te hoeven geven. We adviseren u hier de vervoerder voldoende vrijheid in te geven en geen (verplichte) lijnfolders voor te schrijven.	Het PvE schrijft geen lijnfolders voor, anders dan Connexxion stelt. Artikel 5.2.2 lid 4 noemt “gedrukte reisinformatie” die concessiehouder op verzoek van een reiziger kosteloos beschikbaar stelt. Hiermee wordt bedoeld op het printen van bijvoorbeeld een haltevertrekstaat of de PDF van een dienstregeling aan het loket van een Klantenservice. In het Bestek wordt de beoordeling van het Gunningscriterium “Marketingstrategie” uitgewerkt. Onderdeel van de Marketingstrategie is “de informatieverstrekking aan (potentiële) reizigers zowel digitaal als op papier”. Een Inschrijver die lijnfolders aanbiedt en deze op adequate wijze verspreidt onder (potentiële) reizigers, zal op dit aspect een hogere beoordeling kunnen krijgen dan een Inschrijver die er voor kiest dit niet te doen.
	97.	Gemeente Woerden Verzoek aan de Provincie om in de concessie rekening te houden met het opnemen van een extra halte bij de Cattenbroekerplas.	In het Participatieplan worden Inschrijvers uitgedaagd om voor een aantal beschreven locaties (waaronder de Cattenbroekerplas) aan te geven de wijze waarop hij nieuwe initiatieven faciliteert en welke allianties hij hiervoor aangaat. Dit borgt aandacht van Inschrijvers voor dit onderwerp.
	98.	Gemeente Woerden Verzoek aan de Provincie is om voor de ingang van het Kalsbeekcollege locatie Burg. H.G. van Kempensingel. in samenwerking met de gemeente hier een halte te realiseren.	Provincie Utrecht is ter plaatse geen wegbeheerder en kan geen initiatieven ontplooiën. Zie tevens het antwoord op reactie 57.

	<p>99. Gemeente Woerden Bij het vaststellen van het vervoerplan door de vervoerder kan het zo zijn dat de vervoerder met de gemeente in overleg treedt over het eventueel verplaatsen, opheffen en/of nieuw aanleggen van halteplaatsen. Mocht dit aan de orde zijn is het verzoek aan de provincie om de kosten hiervoor voor haar rekening te nemen.</p>	Zie tevens het antwoord op reactie 57.
	<p>100. ROCOV-Utrecht Het ROCOV mist een eis die wijst op het belang van goed bereikbare haltes op plaatsen en tijden voor diegenen die afhankelijk zijn van busvervoer omdat zij voor hun vervoersbehoeften geen of minder goed gebruik kunnen maken van ander vervoer dan het openbaar busvervoer.</p>	De toegankelijkheid van infrastructuur maakt geen onderdeel uit van deze aanbesteding.
	<p>101. Mevrouw Van Berkel-Vissers Wij staan op het standpunt geen medewerking te verlenen aan het verplaatsen van bestaande haltes of het plaatsen van nieuwe haltes, als dit ten koste gaat van de dekkinggraad binnen de gemeente. Voor beide scenario's vinden wij dat hierover vroegtijdig afstemming plaats moet vinden. Daarnaast zullen wij kosten voor het (ver)plaatsen danwel verwijderen van haltes verhalen op de concessieverlener of concessiehouder.</p>	Zie het antwoord op reactie 57.

Dynamische en actuele reisinformatie	102.	Connexxion openbaar Vervoer In artikel 5.2.9 staat dat de Concessiehouder alle open koppelvlakken gegevens moet aanleveren aan de Concessieverlener. In lid 7 staat, 'alle gegevens die volgens open koppelvlakken door de Concessiehouder moeten worden aangeleverd, kunnen door de Concessieverlener zowel in bewerkte als onbewerkte vorm zonder toestemming van de Concessiehouder gebruikt worden en voor hergebruik worden vrijgegeven onder de Creative Commons publieke domein verklaring (CC0) licentie (Open data)'. Niet alle koppelvlakgegevens kunnen onder een CC0 licentie gebracht worden, alleen die reisinformatie-specifiek zijn. We adviseren u om de onderhavige BISON koppelvlakken (en de versie per koppelvlak) expliciet op te nemen.	Die gegevens die vrijgegeven kunnen worden onder de Creative Commons publieke domein verklaring (CC0) licentie (Open data) en door concessiehouder moeten worden geleverd, kunnen door de concessieverlener zowel in bewerkte als in onbewerkte vorm zonder toestemming van de concessiehouder worden vrijgegeven.
	103.	Gemeente Almere Reisinformatie (artikel 5.2.2 tot en met 5.2.7) De tekst gaat niet in op het tonen en publiceren van reisinformatie van omliggende concessies. Graag adviseren wij u specifiek te benoemen dat in alle reisinformatie de verbindingen van omliggende concessies worden opgenomen.	Artikel 5.2.4 lid 4 vermeldt reeds overstapverbindingen van treinen. Provincie Utrecht zal dit wijzigen in "relevante overstapverbindingen ook van andere concessiehouders, de trein daaronder begrepen."

Service en verkooppunt	<p>104. Stadsregio Amsterdam</p> <p>Op pagina 22 staat bij de opzet van de dienstregeling en geplande omleidingen niet op welke wijze de concessiehouder de reizigers dient te informeren. Wij zouden graag zien dat hier ook een eis over in het PvE op wordt opgenomen. Omleidingen worden helaas zelden verwerkt in alle reisinformatie waardoor dynamische reisinformatie op de DRIS'en niet klopt en reisplanners de verkeerde reisadviezen geven. Om de kwaliteit van deze informatievoorziening te verbeteren adviseren wij om aan de inschrijvers te eisen dat omleiding van een bepaalde impact (rekening houdende met de tijdsduur, aantal halten en voorbereidingstijd) verwerkt moet worden in alle beschikbare digitale en dynamische reisinformatie. Een dergelijke bepaling wil Stadsregio Amsterdam ook bij toekomstige aanbestedingen opnemen. Het zou goed zijn als dit landelijk wordt gedaan. Daarbij merken wij op dat het goed in de reisinformatie verwerken van omleidingen wellicht lastig wordt als het tarief bij omleidingen niet mag wijzigen zoals beschreven op pagina 23. Het is daarbij de vraag of de tarieven door de inschrijvers (makkelijk) losgekoppeld kunnen worden van de dienstregelingsbestanden.</p>	<p>Informatie aan de reizigers bij omleidingen is onderdeel van de gunning (betrouwbaarheidsplan).</p>
	<p>105. Arriva Personenvervoer Nederland</p> <p>De concessiehouder is verantwoordelijk voor de exploitatie en de volwaardige instandhouding van een (tijdelijk) service en verkooppunt. Wij interpreteren 'tijdelijk' als gedurende een deel van de concessieperiode en de toevoeging van de leestekens () als 'eventueel'. Wilt u toelichten waarom dit service en verkooppunt eventueel maar een deel van de concessieperiode operationeel hoeft te zijn?</p>	<p>Provincie Utrecht zal in het PvE opnemen dat een service- en verkooppunt op station Amersfoort verplicht is. Met 'tijdelijk' bedoelde Provincie Utrecht de inzet van een mobiel service- en verkooppunt mogelijk te maken.</p>

Distributie	<p>106. Provincie Gelderland De paragraaf over het servicepunt (5.2.13) is voor ons niet helder. Er blijkt niet uit waar het servicepunt moet staan, of het al dan niet "tijdelijk" is en welke service er op het servicepunt wordt geboden. Wij adviseren u deze paragraaf meer uit te werken.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 105.</p>
	<p>107. Connexxion Openbaar Vervoer Ons advies is de vervoerder vrijheid te bieden een aanbod te doen voor een distributienetwerk, waarbij de nadruk ligt op digitale middelen. De doelen hierbij zijn een kostenverlagend distributienetwerk en het verhogen van de klanttevredenheid.</p>	
Tarieven en vervoersbewijzen	<p>108. Provincie Gelderland Tot slot geeft u in paragraaf 5.3.2 aan dat de distributiepunten beheerd moeten worden door de concessiehouder. Wij adviseren als bijlage ook een beheerprotocol op te nemen, waarin onder meer wordt aangegeven wat het beheer omvat, hoe stringen moeten worden verholpen, en wat er gebeurt als een van de distributiepunten sluit.</p>	<p>Provincie Utrecht past het PvE hierop aan.</p>
	<p>109. Connexxion Openbaar Vervoer N.V. Over 'tarieven en vervoersbewijzen' staat in artikel 5.3.3 (lid 3) de eis geformuleerd dat de Concessiehouder alle vervoersbewijzen uit aangrenzende concessies accepteert. We zijn hierbij afhankelijk van de medewerking van de andere vervoerders. Vanzelfsprekend werken we als huidige vervoerder al samen met de vervoerders van de aangrenzende concessies. Echter in specifieke gevallen is de acceptatie niet mogelijk als gevolg van bijvoorbeeld een ander kilometertarief of afwijkende productspecificaties van een vervoerder.</p>	<p>Provincie Utrecht hecht grote waarde aan gemak voor reizigers, zeker waar het geldigheid van vervoersbewijzen uit andere concessies betreft. Beperkingen hierin die reizigers thans ervaren zijn veel genoemd als mogelijke verbeterpunten ten opzichte van de huidige praktijk. Provincie Utrecht is dan ook niet van zins om hieraan op voorhand beperkingen toe te staan. Tenzij concessieverlener instemt vanwege (nagenoeg) nihil gebruik.</p>

	<p>110. Qbuzz Als vervoerder hebben we geen volledige invloed op klanten die - bewust of onbewust - niet uitchecken. Zeker in het geval dat klanten die reizen duurder dan 4 euro maken en er bewust voor kiezen niet uit te checken is het onterecht dat deze opbrengsten niet toegekend worden. We stellen daarom voor om de opbrengsten als gevolg van het niet uitchecken, eerlijker toe te kennen, door per missing checkout van saldoreizigers een standaardbedrag van 4 euro minus het opstaptarief en het tarief van een gemiddelde rit in de concessie Utrecht in mindering te brengen op de reizigersopbrengsten.</p>	<p>Per gemiste check out wordt € 2,50 in mindering gebracht. (instaptarief minus de gemiddelde ritprijs voor saldoreizen)</p>
	<p>111. Arriva Personenvervoer Nederland Wij adviseren u volledigheidshalve op te nemen hoe de tariefberekening is in geval van omleidingen: korte en langdurige omleidingen.</p>	<p>Artikel 4.10.3 geeft aan dat het tarief voor reizigers niet verandert wanneer de normale uitvoering van de dienstregeling niet mogelijk is. Omleidingen behoren hier toe.</p>

	<p>112. Arriva Personenvervoer Nederland</p> <p>U heeft een clause in het PvE opgenomen die bepaalt dat per gemiste check-out een bedrag in mindering wordt gebracht op de bijdrage van concessieverlener aan concessiehouder. Dit is een nieuwe eis in vergelijking met de PvE's zoals die bij recente aanbestedingen in Nederland zijn gehanteerd. Wij willen hier de volgende opmerkingen bij plaatsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebruikelijk is dat bij de bestekstukken een opbrengstenoverzicht van de concessie over de afgelopen jaren is gevoegd. Dit overzicht vormt de basis voor de calculaties bij iedere inschrijvende partij. Bent u voornemens dit overzicht te corrigeren voor de inhoudingen wegens gemiste check-outs die zouden zijn toegepast indien deze paragraaf uit het PvE ook in de lopende concessie van kracht was geweest? - De extra opbrengsten voor de concessiehouder als gevolg van gemiste check-outs zijn niet het geldend instaptarief minus restitutie; dat is juist de ritprijs waar de vervoerder recht op heeft. De restituties die achterwege blijven als gevolg van gemiste check-outs zijn de extra inkomsten voor de concessiehouder. - De concessiehouder dient zijn organisatie aan te passen om de uit deze eis voortkomende extra werkzaamheden te kunnen verrichten. Het gaat hierbij niet alleen om de kosten voor het opstellen van de gevraagde rapportages, maar ook om de uitvoeringskosten om de aanvragen tot restitutie te verwerken en uit te betalen. Het lijkt ons redelijk en billijk als de meerkosten van deze inzet van extra menskracht, met de inhoudingen wegens gemiste check-outs, worden verrekend. - U bent voornemens deze bijdrage naar eigen inzicht aan het openbaar vervoer in de ruimste zin van het woord te besteden. Wij stellen voor om dit in overleg met het ROCOV Utrecht te doen en om ook de concessiehouder in de gelegenheid te stellen met voorstellen dienaangaande te komen. 	<p>Voor wat betreft gemiste check out. Zie antwoord op reactie 110.</p> <p>Deze paragraaf uit het PvE is niet in de lopende concessie van kracht geweest.</p> <p>Zie antwoord op reactie 110.</p> <p>Deze meerkosten wordt u geacht mee te nemen in de door u aangeboden prijs per dienstregelingsuur.</p> <p>De provincie Utrecht zal de concessiehouder en ROCOV in de gelegenheid stellen met voorstellen te komen.</p>
--	--	--

	<p>113. Arriva Personenvervoer Nederland Wij adviseren in het PvE een artikel op te nemen voor het geval de landelijke SOV-kaart gedurende de looptijd van de concessie door besluitvorming drastisch wordt gekrompen of zelfs geheel komt te vervallen. De opbrengstenderving van een dergelijk besluit kan in onze ogen niet binnen de opbrengstverantwoordelijkheid van de vervoerder worden gerekend. Wij adviseren in dat geval overleg tussen concessieverlener en concessiehouder waarbij via een openboek-calcuatie de financiële effecten in kaart worden gebracht en gezamenlijk alternatieve tariefvoorstellen voor studenten worden ontwikkeld. Uitgangspunt daarbij is dat de concessienemer geen financieel nadeel heeft.</p>	<p>In de aanbestedingsstukken wordt opgenomen dat concessieverlener een aanpassing van de concessie kan vaststellen in een aantal beschreven gevallen, waaronder een wezenlijke aanpassing van het SOV-contract. Hiermee wordt de wens van Arriva gehonoreerd.</p>	
	<p>114. Buurtbusvereniging W-IJ 505 In de opsomming “Producten en tarieven in het Utrechts Tarievenhuis op hoofdlijnen, jaar 2015” ontbreekt: - Het begrip ritprijs voor een rit in de buurtbus - In de opsomming “Regionale producten en tarieven 2015” Het tarief voor de ritprijs voor de buurtbus.</p>		<p>De hoogte van de buurtbustarieven voegen wij toe aan het PvE. (ritprijs €1,70 met OV-chipkaart, €2,50 per rit op een papieren kaartje, beide pp2015)</p>
	<p>115. ROCOV-Utrecht Het ROCOV vindt het uitstekend dat in de tarieven eenheid wordt nagestreefd met het openbaar vervoer in het BRU-gebied.</p>		<p>Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.</p>

	<p>116. Provincie Zuid-Holland In het ontwerp programma is bij 'Tarieven en vervoerbewijzen in artikel 5.3.3. lid 3 heeft u bepaald dat uw concessiehouder alle vervoerbewijzen uit aangrenzende concessies accepteert. Wellicht kunt u ook aangegeven hoe u dit door uw nieuwe concessiehouder uitgewerkt wilt hebben, met andere woorden hoe de nieuwe concessiehouder dit gaat operationaliseren.</p> <p>Eveneens in artikel 5.3.3, maar dan onder lid 4, is bepaald dat de afstand van tariefkilometers overeen komt met de werkelijke geografische kilometers. In lid 5 is bepaald dat als uitgangspunt voor de tariefberekeningen van een saldoreis de daadwerkelijk afgelegde reisafstand moet worden gehanteerd. De begrippen 'werkelijke geografische kilometer' en 'reisafstand' zijn niet gedefinieerd en roepen bij ons de vraag op naar wat u hier bedoeld. zeker in relatie tot het gezamenlijk exploiteren van de lijnen 195/295.</p> <p>117. Gemeente Almere Wederzijdse acceptatie van vervoerbewijzen (artikel 5.3.3). U geeft het volgende aan: “De concessiehouder accepteert alle vervoerbewijzen uit aangrenzende concessies”. Het is raadzaam concreet aan te geven om welke vervoerbewijzen het gaat. Andersom is het raadzaam om het volgende te stellen: “de concessiehouder Utrecht zet zich in voor acceptatie van Utrechtse abonnementen in de concessies van Almere en Flevoland.” En “De opbrengsten dienen worden verdeeld conform de verdeelsystematiek zoals die voor de desbetreffende kaartsoorten wordt toegepast.”</p>	<p>Naar de mening van Provincie Utrecht spreken de begrippen voor zich. Eventuele verduidelijking kan via Nota's van Inlichtingen worden verstrekt wanneer Inschrijvers hier om vragen.</p> <p>Zie antwoord hiervoor.</p> <p>Zie het antwoord op reactie 109.</p> <p>Uw suggestie wordt overgenomen</p>
--	---	---

Duurzaamheid	<p>118. FNV Bondgenoten Wij vragen de provincie vooral goede afstemming te zoeken met de overige concessies wat betreft vooral de geldigheid van de vervoersbewijzen. Bovendien staat de provincie een opbrengstcontract voor, wij voorzien al een woest van kaarten. Wij verwijzen hierbij naar het zwartboek wat FNV Bondgenoten hierover heeft gemaakt.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 109.</p>
	<p>119. Qbuzz Om inschrijvers te stimuleren kwalitatief hoogwaardig materieel in te zetten dat maximaal bijdraagt aan uw ambities op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid, adviseren we in de beoordeling substantieel punten toe te kennen aan schone voertuigen met een zo laag mogelijke uitstoot van schadelijke stoffen. Op basis van ervaringen uit eerdere aanbestedingen, adviseren we het PvE niet dicht te timmeren, waardoor innovatieve technieken onbedoeld uitgesloten worden. Definieer niet de oplossing, maar de doelstelling en betrek de vervoerprestatie erbij, door de uitstoot per reizigerskilometer te beoordelen. Daag inschrijvers uit om met creatieve ideeën te komen en laat hen de prestatie van zijn oplossing aantonen. Voor een concreet duurzaamheidsplan, is het van belang dat de milieuwens van de opdracht goed vastgelegd is in het PvE. Een algemene wens voor reductie van de CO2-emissie en/of andere schadelijke stoffen is onvoldoende. Veel beter is het de doelstelling te formuleren en de inschrijvers uit te dagen met een creatieve oplossing. Van belang hierbij is bijvoorbeeld of het om lokale issues gaat zoals fijnstof en toxische gassen in Utrecht, of om vermindering van het globale opwarmingsprobleem dat ontstaat door de CO2-uitstoot.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij het formuleren van eisen ten behoeve van de reductie van lokale luchtvervuiling, worden veelal emissienormen gespecificeerd, uitgaande van de laatste stand van de techniek bij verbrandingsmotoren. Dit kan onbedoeld 	<p>In NvU is door PS een afweging gemaakt, tussen concessietermijn, voorzieningenniveau en materieel. Hierbij wordt gegeven het beschikbare budget ingezet op het zoveel mogelijk in stand houden van het voorzieningenniveau.</p> <p>Voor verdere beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>leiden tot uitsluiting van andere technieken. Een dergelijke eis heeft in de concessie BRU problemen gegeven, waar voor nieuw materieel de Euro VI-norm was vereist. Hoewel nog schoner dan Euro VI, voldoet een elektrische bus niet aan deze norm, doordat in de regels is vastgelegd dat de gebruikte brandstof EN 590 diesel moet zijn. De elektrische bus gebruikt geen diesel en voldoet daarom niet. Daarnaast geeft de normering een uitstoot per eenheid van vermogen of per kilometer aan. Dit zegt niets over de werkelijke uitstoot en de uitstoot per reizigerskilometer. Zo kan een klein innovatief busje met een "slechte" Euro-norm in absolute zin en per reizigerskilometer veel minder uitstoten dan een grote bus met een "goede" Euro-norm.</p> <ul style="list-style-type: none">- CO2-uitstoot is direct gekoppeld aan het brandstofverbruik. Bij CO2-uitstoot - en dus brandstofverbruik - worden meestal de SORT-waarden gehanteerd. Dit betreffen de resultaten van een gestandaardiseerde test van het brandstofverbruik. Deze testen zijn kostbaar en vergen veel tijd en voorbereiding. In de praktijk zijn de SORT-gegevens alleen beschikbaar voor bussen die al een tijd in productie zijn. Door het eisen van SORT-waarden, zoals de provincie Limburg recentelijk deed, kunnen geen innovatieve nieuwe producten aangeboden worden. De in Limburg gehanteerde verwijzing naar de Concawekengetallen om de SORT prestatie van de bussen te beoordelen, pakte slecht uit. De vele NVI-vragen geven een goed beeld hoe hiermee geworsteld is door zowel de inschrijvers als de provincie. De zeer gedetailleerde voorschriften vergroten het risico op procedures aangaande het gunningsbesluit aanzienlijk.	
--	---	--

	<p>120. Arriva Personenvervoer Nederland EEV-norm bij start concessie: wij adviseren deze norm volledigheidshalve ook op te nemen bij de materieleisen.</p>	<p>In Hoofdstuk 6 van het PvE (Verantwoord ondernemerschap) is de eis van EEV opgenomen. Provincie Utrecht zal voor de duidelijkheid een verwijzing hiernaar opnemen in de tekst over materieel (hoofdstuk 4.16).</p>
	<p>121. Reactie via format van Milieudefensie van 209 inzenders De provincie geeft in haar ontwerpdocument aan dat zij wil komen tot 'een verdere verduurzaming van het OV'. Dat wordt in de nu voorliggende ontwerp-eisen niet waargemaakt. Verzoek om gezondheid prioriteit te geven en te kiezen voor bussen die allemaal tenminste aan de Euro VI norm voldoen. Daarna is het zaak zo spoedig mogelijk in te zetten op emissievrij busvervoer. De transitie naar emissievrije bussen (elektriciteit of waterstof) is iets waar nu al naar gekeken moet worden. Ook daar hoop ik dat u uw verantwoordelijkheid neemt.</p>	<p>Provincie Utrecht heeft de transitie naar zero-emissie middels pilots elektrisch vervoer onderdeel van de gunning gemaakt. Dit wordt in het bestek verder uitgewerkt.</p>

	<p>122. Over op groen gas Door alleen de reeds verouderde EEV-norm als minimale eis te stellen, zegt u uitsluitend iets over de uitstoot van stikstof, fijnstof en roet. Daarentegen zegt u in het geheel niets over 'de beperking van de uitstoot van broeikasgassen (CO2) en het gebruik van grondstoffen en ruimte'.</p> <p>Wij adviseren u in deze het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stel duidelijke, niet discussieerbare leefbaarheidsdoelstellingen;- Stel duidelijke, niet discussieerbare klimaatdoelstellingen: bijvoorbeeld het inbouwen van een CO2-plafond en gebruik van hernieuwbare energie; <p>Laat een duurzaamheids- en materieelplan voor de gehele concessieperiode opstellen, in plaats van december 2016 t/m december 2018: gedurende de gehele concessie voorkomt dit een eventuele terugval in het verduurzamen van uw regio/provincie.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	---

	<p>123. Over op groen gas</p> <p>De busvloot hoeft bij start van de concessie niet volledig nieuw te zijn. Op elk moment van de concessie is elk voertuig maximaal 12 jaar oud. Bij de start van de concessie voldoen alle bussen in ieder geval aan de EEV-norm. Nieuwe bussen die tijdens de concessie instromen voldoen in ieder geval aan de dan geldende norm.</p> <p>Wij merken het volgende op:</p> <ul style="list-style-type: none">- Onduidelijk is of bussen die worden vervangen, tijdens de concessieperiode vervangen moeten worden door nieuwe bussen;- Bij de start van de concessie voldoen alle bussen aan de EEV-norm. Nieuwe bussen die tijdens de concessie instromen moeten voldoen aan de dan geldende norm (Euro?). Onduidelijk is of bestaande bussen die tijdens de concessie instromen ook minimaal moeten voldoen aan de EEV-norm;- Door de inzet van oudere EEV-bussen kan de vervoersprijs zodanig laag worden ingezet, dat andere gunningscriteria (lees; duurzaamheid) nauwelijks meer van enige waarde zijn.	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	---

	<p>124. Over op groen gas</p> <p>Wij adviseren u in deze het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duidelijke minimale eisen betreffende in te zetten bussen bij start van de concessie; - Duidelijke minimale eisen betreffende in te zetten bussen gedurende de looptijd van de concessie; <p>Voorkomen dat Utrecht geen ‘dumpplek’ wordt van verouderde en afgeschreven bussen.</p> <p>Verantwoord ondernemen is een doelstelling waaraan de Provincie Utrecht waarde hecht. De Provincie Utrecht zet zelf in op het verder verduurzamen van het OV door zoveel mogelijk het vervoeraanbod af te stemmen op de vervoervraag, waar mogelijk de inzet van kleinere voertuigen, het zorgvuldig en minimale gebruik van grondstoffen en de inzet van schone bussen.</p> <p>Wij merken het volgende op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij missen in het Ontwerp PvE (duurzaamheids-) eisen ten aanzien van het gebruik van kleinere voertuigen; zie ook bijlage 5 (Buurtbusprotocol); - Wij missen in het Ontwerp PvE een stimulans/prikkels richting inschrijvers om het gebruik van grondstoffen terug te dringen. <p>Wij adviseren u in deze het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ook voor kleinere voertuigen duidelijke minimale eisen bij de start én gedurende de looptijd van de concessie; <p>Duidelijke en niet vrij interpreteerbare omschrijving van de wijze waarop u als concessieverlener het gebruik van grondstoffen aantoonbaar terug gedrongen wenst te zien.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>125. Gemeente Woerden</p> <p>Daarnaast wil de gemeente Woerden bij deze aangeven graag pilotgemeente te willen zijn als uit de aanbesteding volgt dat elektrische bussen met inductie oplading in het OV in de provincie Utrecht (geleidelijk) geïntroduceerd gaan worden.</p>	<p>Uw opmerking zal te zijner tijd worden beoordeeld.</p>

	<p>126. Bestuur Regio Utrecht Wij verzoeken u om de mogelijkheid voor tweedehands bussen te laten vallen, waardoor Euro VI de standaard wordt in de gehele Provincie Utrecht.</p> <p>127. Gemeente Amersfoort We willen meer ambitie op het gebied van duurzaamheid en social return. Hoewel we begrip hebben voor de inzet op het behoud van zo veel mogelijk aanbod, willen we de vervoerder graag concreet opleggen om door te groeien naar Zero Emissie in 2028. Nu vinden we dat de vervoerder te veel vrijheid krijgt. Overigens vinden we dat het bij duurzaamheid om 'schoner vervoer' kan gaan. Dat kan via het inzetten van elektrische bussen, maar ook door de inzet op andere brandstoffen en technieken. Voor social return willen we dat de vervoerder verplicht wordt om meer mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van bestaande arbeidscontracten.</p> <p>128. Kracht van Utrecht Wij roepen u op de markt op gebied van schone bussen uit te dagen in plaats van te frustreren. Wij zien gezien de Europese wetgeving en richtlijnen maar ook gezien de toegenomen kennis op het gebied van gezondheidseffecten Euro VI als een minimale vereiste.</p> <p>129. Het Longfonds Verzoek om meer ambitie van de provincie wat betreft schoon openbaar vervoer De provincie geeft in haar ontwerpdocument aan dat ze streeft naar duurzaam OV. Het Longfonds vindt dat dit in het voorliggende PvE niet wordt waargemaakt. Wij willen dan ook pleiten om te kiezen voor bussen die allemaal tenminste aan de Euro VI norm voldoen. Daarnaast hopen wij dat u emissievrije bussen (elektriciteit of waterstof) nadrukkelijk de kans wilt geven om mee te dingen in deze aanbesteding.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Ten aanzien van SROI: Zie paragraaf 6.1 lid 5 en 6 van het PvE.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	---	--

	<p>130. Gemeente Utrecht</p> <p>In 2009 heeft de Provincie Utrecht, in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), maatregelen toegezegd gericht op (o.a.) het verschonen van het provinciale wagenpark, met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van de ingezetenen van de provincie. Samen met de rijksoverheid werken wij als overheden samen aan de uitvoering van maatregelen om minimaal de Europese grenswaarden te halen.</p> <p>Onderzoek heeft uitgewezen dat juist bussen een forse bijdrage leveren aan die luchtverontreiniging. Het BRU heeft zich daarom, vooruitlopend op de Europese emissie-vereisten, ingezet om voor de huidige stadsbussenconcessie Euro VI bussen te eisen die aan zware uitstootnormen moeten voldoen. Deze Europese emissie-vereisten zijn op dit moment verplicht: nieuwe bussen die niet aan de Euro VI-emissienormen voldoen, mogen niet meer worden verkocht.</p> <p>In uw Ontwerp Programma van Eisen stelt u enerzijds dat u strenge emissie-eisen hanteert, anderzijds geeft u aan dat tweedehands bussen worden toegelaten die maximaal twaalf jaar oud zijn. Wij zijn van mening dat dit elkaar tegenspreekt. Ook is dit in tegenspraak met onze gezamenlijke afspraken in het NSL: met deze tweedehands bussen verslechtert de luchtkwaliteit, terwijl wij als gemeente rigoureuze maatregelen hebben moeten nemen om te kunnen voldoen aan de Europese grenswaarden (bijvoorbeeld, de milieuzone voor bestel- en personenvervoer). Wij kunnen aan onze bewoners niet uitleggen dat er vervolgens weer sterk vervuilende bussen door de stad gaan rijden.</p> <p>Recent onderzoek dat door TNO in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in samenwerking met de gemeente Utrecht) is uitgevoerd, heeft uitgewezen dat de nieuwe Euro VI-bussen maar liefst 38 procent minder NOx en 85 procent minder gezondheidsschadelijk fijnstof uitstoten dan</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	---	---

	<p>de Euro-V-EEV stadsbussen die u toelaat in uw concessie. Gebleken is ook dat met de aanschaf van de nieuwe Euro VI-bussen een zeer effectieve maatregel is genomen om de luchtkwaliteit in de binnenstad van Utrecht te verbeteren (zie ook bijgaand persbericht n.a.v. het onderzoek). De uitstoot van fijn stof en in het bijzonder roet (EC) heeft direct negatieve gevolgen voor de gezondheid van omwonenden. Daarom willen wij u dringend verzoeken om de mogelijkheid voor het inzetten van tweedehands bussen te laten vallen, waardoor Euro VI de standaard wordt in de nieuwe concessie.</p> <p>131. Gemeenteraad Utrecht</p> <p>In de gemeente Utrecht streven we ernaar om een zo groot mogelijke verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid te bereiken. Dit uitgangspunt heeft groot draagvlak binnen de Utrechtse Gemeenteraad, en is bijvoorbeeld vastgelegd in het collegeakkoord van de coalitiepartijen. De gemeente staat hierin niet alleen. In samenwerking met medeoverheden, zoals het Rijk en de Provincie, werkt zij aan een gezondere lucht. Op uw website geeft u het belang van een gezondere lucht treffend weer. "Luchtverontreiniging kan leiden tot longfunctie vermindering, toename van luchtwegklachten, astma, hart- en vaatziekten en levensduurverkorting, in het bijzonder bij gevoelige groepen. Ook als voldaan wordt aan de wettelijke normen voor stikstofdioxide en fijn stof kunnen deze gezondheidseffecten optreden."</p> <p>Met de emissie-eisen die gesteld worden aan de bussen is er een kans om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierin hebben we een gedeeld belang. De bussen uit de ov-concessie van Bestuur Regio Utrecht (BRU), waarin de gemeente Utrecht zitting heeft, rijden ook door (de rest van) de provincie, de bussen uit de ov-concessie van de provincie rijden door de gemeente Utrecht. BRU heeft dan ook, met warme instemming van de Utrechtse delegatie, ingezet om voor de huidige stadsbussenconcessie Euro VI bussen te eisen die aan zware uitstootnormen moeten voldoen. Deze Europese emissie-</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	---	---

	<p>vereisten zijn op dit moment verplicht voor nieuwe bussen.</p> <p>Hoewel in het Ontwerp Programma van Eisen staat weergegeven dat u strenge emissie-eisen hanteert, geeft u ook ruimte voor het toelaten van tweedehands bussen van maximaal twaalf jaar oud. Dit druist in tegen onze gezamenlijke missie om de luchtkwaliteit te verbeteren. In Utrecht nemen wij drastische maatregelen om een zo groot mogelijke verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken en daarbij minimaal te voldoen aan de Europese grenswaarden. Een maatregel die er toe leidt dat de luchtkwaliteit verslechtert, zoals het toelaten van deze vervuilende tweedehands bussen, vinden wij dan ook wrang en niet uit te leggen aan de inwoners van Utrecht. We staan immers voor een gezamenlijke opgave ten aanzien van de luchtkwaliteit. De bussen uit de concessie van de provincie zullen ook rijden door de stad Utrecht, waar op dit moment al knelpunten zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit. Uit recent onderzoek van TNO, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in samenwerking met de gemeente Utrecht), blijkt dat de nieuwe Euro VI-bussen maar liefst 38 procent minder NOx en 85 procent minder gezondheidsschadelijk fijnstof uitstoten dan de Euro-V-EEV stadsbussen die u toelaat in uw concessie.</p> <p>Namens alle fracties in de gemeenteraad van Utrecht vragen we u dan ook om in het Programma van Eisen alleen EURO VI bussen op te nemen en geen vervuilende tweedehands bussen toe te laten in de concessie.</p> <p>Wij vragen u deze kans op verduurzaming van het openbaar vervoer aan te grijpen en daarin de gezondheid van de inwoners van de provincie en de gemeente Utrecht voorop te stellen.</p>	
--	--	--

	<p>132. Natuur en Milieufederatie Utrecht</p> <p>De Natuur en Milieufederatie Utrecht maakt zich hard voor een mooie en duurzame provincie Utrecht. Vanuit deze missie zetten we ons onder andere in voor schone en gezonde lucht. Hierbij brengen wij een zienswijze in op het ontwerp-programma van eisen voor de Europese aanbesteding openbaar vervoer concessie Provincie Utrecht 2016, zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 28 oktober 2014. Wij voorzien namelijk dat de uitvoering van deze concessie bijdraagt aan een onnodige slechtere luchtkwaliteit in de provincie Utrecht.</p> <p>De provincie Utrecht loopt achter met deze aanbestedingsregels</p> <p>Als het programma van eisen zo blijft als het nu is zal de provincie Utrecht ver achterlopen met haar nieuwe aanbestedingsregels. De provincie kiest er in haar aanbestedingseisen voor om bussen die voldoen aan de zogenaamde EEV norm en maximaal 12 jaar oud zijn toe te staan in het wagenpark. Inmiddels zijn er echter veel schonere bussen op de markt, die voldoen aan de Euro VI norm. Bussen die voldoen aan die Euro VI norm stoten 5 keer minder stikstofoxiden en 2 keer minder fijnstof uit dan de bussen die de provincie wil aanbesteden. Een enorm verschil dus. Vaak wordt gezegd dat bussen alleen op papier aan deze normen voldoen, maar bij Euro VI is dat niet het geval: ook in de praktijk zijn deze bussen vele malen schoner. De EEV, waar de provincie naar streeft, valt juist tegen in de praktijk. Dat maakt het verschil dus alleen maar groter.</p> <p>De gemeente Utrecht heeft bij haar aanbesteding van bussen van mei 2013 wél geëist dat alle bussen voldoen aan de Euro VI classificering. De eerste cijfers van de luchtkwaliteit zijn inmiddels bekend en het blijkt tot nu toe dat deze nieuwe bussen inderdaad zorgen voor schonere lucht in de stad Utrecht. Deze stap vooruit gunnen we alle inwoners van de</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	--	---

	<p>provincie Utrecht en wij roepen de provincie dus op om de Euro VI norm ook aan te houden als uitgangspunt.</p> <p>Gezamenlijk werken aan schone en gezonde lucht voor iedereen</p> <p>De afgelopen jaren komt er steeds meer duidelijkheid over de relatie tussen luchtvervuiling en gezondheidsproblemen, zoals hart en vaatziekten en longaandoeningen. Met name kinderen en ouderen zijn kwetsbaar. Om deze reden starten we als Natuur en Milieufederatie Utrecht de campagne GezondOpPad. Hiermee willen we bedrijven, bewoners en bestuurders van de provincie bewust maken van het effect van de lokale luchtkwaliteit voor hun eigen gezondheid. Daarnaast willen we de verschillende doelgroepen handelingsperspectief geven om gezamenlijk te werken aan schone lucht.</p> <p>Bijvoorbeeld door bewoners te stimuleren om vaker de fiets te pakken voor korte afstanden of door bij bedrijven de voordelen van elektrisch rijden onder de aandacht te brengen. De aanbesteding voor het openbaar vervoer verschaft de Provincie Utrecht juist op dit moment ook een kans om te werken aan schone lucht.</p> <p>Roetproblematiek en de rol van de provincie Utrecht</p> <p>Mede dankzij onze inzet is er de laatste tijd aandacht in de Provinciale Staten geweest voor de roetproblematiek. Roetuitstoot zorgt voor forse gezondheidsproblemen waardoor jaarlijks vele duizenden mensen ziek worden of zelfs overlijden. De provincie heeft niet veel aangrijpingspunten in de directe eigen invloedssfeer om dit probleem aan te pakken, maar deze concessieverlening is er nu juist wél een. Het busvervoer is op verschillende plekken in de provincie de grootste boosdoener op dit moment als het gaat om lokale luchtkwaliteit. In het ontwerpprogramma legt de provincie de eisen neer rondom de aanbesteding van alle streekbussen in de provincie Utrecht vanaf het jaar 2016. Het baart ons zorgen dat de provincie in deze eisen te weinig aandacht besteedt aan</p>	
--	--	--

	<p>de effecten van de bussen op de luchtkwaliteit in de provincie.</p> <p>De provincie moet haar programma van eisen wijzigen met de Euro VI als vereiste</p> <p>De provincie stelt te willen komen tot 'een verdere verduurzaming van het OV'. Dat wordt in de nu voorliggende ontwerp-eisen niet waargemaakt. Met deze zienswijze pleiten we er bij leden van Gedeputeerde Staten voor om voor alle bussen in de concessie de Euro VI als vereiste te stellen. Wij hopen dat u hierin uw verantwoordelijkheid pakt om aan schone en gezonde lucht te werken en daarmee aan de gezondheid van de inwoners van de provincie Utrecht. Wij zullen in onze campagne GezondOpPad ook onze verantwoordelijk pakken door op een positieve manier aandacht te geven aan initiatieven die een positieve bijdrage leveren aan de lokale luchtkwaliteit. We hopen dat we de bussen van het regionale vervoer daarin snel kunnen meenemen als voorbeeld.</p> <p>133. Milieudefensie</p> <p>Graag geeft Milieudefensie bij deze een reactie op het ontwerp-programma van eisen voor de Europese aanbesteding openbaar vervoer concessie Provincie Utrecht 2016, zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 28 oktober 2014.</p> <p>De provincie kiest voor aanbestedingseisen die oude, vervuilende bussen op de weg houden. Dit vinden wij teleurstellend en onnodig. Inwoners van de provincie Utrecht ondervinden bij de huidige concentraties luchtvervuiling extra gezondheidsklachten en gemiddeld een kortere levensverwachting dan mogelijk zou zijn met gezonde lucht. Keer op keer wijst wetenschappelijk onderzoek uit dat luchtvervuiling leidt tot longziekten, hart- en vaatziekten, kanker, lager geboortegewicht en hersenaandoeningen zoals</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2</p>
--	--	--

	<p>autisme. Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om de gezondheid van haar inwoners te beschermen. Deze verantwoordelijkheid neemt de provincie niet in haar huidige aanbestedingseisen voor de bussen.</p> <p>Met de huidige technologieën is het mogelijk om het openbaar vervoer volledig emissievrij of emissie-arm te laten rijden. Daarmee kan een grote slag geslagen worden in de vermindering van de luchtvervuiling in de provincie en de verbetering van de gezondheid. Juist hybride bussen, die nu al op de markt beschikbaar zijn, kunnen goed worden ingezet voor streekvervoer. Deze ritten beginnen en eindigen in de stad en kunnen die stukken door dichtbebouwd gebied emissievrij uitvoeren. Als tussenstap kan eerst gekozen worden voor de veel schonere EuroVI bussen, zoals bijvoorbeeld de Gemeente Utrecht heeft gekozen. Deze stoten 5 keer minder stikstofoxiden en 2 keer minder fijnstof uit dan de bussen die de provincie wil aanbesteden.</p> <p>De provincie geeft in haar aanbestedingseisen slechts aan dat nieuw aangekochte bussen aan de EuroIV norm moeten voldoen. Hiermee voert zij slechts bestaande regelgeving uit: vanaf 1 januari 2014 moeten <i>alle</i> nieuw verkochte bussen sowieso al verplicht voldoen aan de Euro VI norm. De provincie doet dus, ondanks dat zij op papier zegt te kiezen voor duurzaamheid en gezondheid, in praktijk niets extra's voor de gezondheid van haar inwoners bij de huidige aanbestedingseisen.</p> <p>Milieudefensie roept u bij deze met klem op om nu te kiezen voor bussen die <i>allemaal</i> tenminste aan de Euro VI norm voldoen en daarnaast alvast in te zetten op emissievrij busvervoer in de nabije toekomst.</p>	
--	--	--

Personeel	134.	Qbuzz Het ontwerp-PvE, zoals het er nu ligt, biedt de ruimte voor concurrentie op arbeidsvoorwaarden door chauffeurs met een cao van besloten busvervoer in te zetten voor werkzaamheden als chauffeur in het openbaar vervoer. Wij adviseren u daarom in het PvE op te nemen dat chauffeurs die openbaar vervoer verrichten, beloond dienen te worden conform de voorwaarden van de cao openbaar vervoer.	Provincie Utrecht gaat er van uit dat Inschrijvers alle wettelijke bepalingen hanteren, ook voor wat betreft de toepassing van CAO's, bedrijfsregelingen en anderszins. De Provincie Utrecht is van mening dat dit volstaat en gaat uit van een professionele houding van Inschrijvers terzake.
	135.	FNV Bondgenoten Het openbaar vervoer dient uitsluitend door beroepschauffeurs in dienst van de concessiehouder gereden worden. Ons advies aan de provincie is om iedere vervoersplan van de vervoeder door een advies van de medezeggenschap te laten voorzien.	Provincie Utrecht is formeel geen partij in het toepassen van CAO's en anderszins, hiervoor zijn inspectiediensten bevoegd. Provincie Utrecht gaat er van uit dat Buurtbussen door vrijwilligers worden bestuurd zoals reeds jarenlang praktijk is in Nederland. Van verdringing is geen sprake omdat er zonder buurtbus in het geheel geen OV zou rijden. In deze aanbesteding worden dru's die Inschrijver aanbiedt in buurtbussen niet meegeteld voor het aantal aangeboden dru's.
	136.	FNV Bondgenoten Wat betreft de SROI wijzen wij op de CAO streekvervoer waarin een aantal afspraken over de volgorde staan waarin vacatures vervuld worden. Wat ons betreft is het niet mogelijk dat er mensen aangenomen worden als er andere vanuit de cao nog eerst recht hebben.	Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.
	137.	Buurtbus Wat betreft de buurt bus gaan we ervan uit dat deze door beroepschauffeurs gereden wordt.	Zie het antwoord op reactie 135.

Concessie- management	138.	FNV bondgenoten Wat betreft de overgang van personeel gaan wij ervan uit dat iedere buschauffeur die in de concessie openbaar vervoer rijdt in dienst komt van de nieuwe vervoerder, dat geldt dus voor de buschauffeurs in dienst van Connexxion maar ook voor de uitzendkrachten en de buschauffeurs die voor onderaannemers rijden.	Zie het antwoord op reactie 134.
	139.	Connexxion Openbaar Vervoer In het Ontwerp PvE stelt u een hoog ambitieniveau op voor reizigers-/klanttevredenheid. Het is duidelijk (en terecht) dat de Provincie grote waarde hecht aan reizigers-/klanttevredenheid. Ons is het in de huidige formulering niet helemaal duidelijk welke meetsystematiek en bonus/malus u hanteert voor de reizigerstevredenheid.	De klanttevredenheid wordt gemeten met de methode van de landelijke Klantenbarometer. De bonus/malus regeling is uitgewerkt in de concessiebeschikking.
	140.	Connexxion Openbaar Vervoer Ons advies is de meetsystematiek voor de reizigers-/klanttevredenheid eenduidig te formuleren en deze te koppelen aan de in Bijlage 4 voorgestelde methoden NPS en CES. We adviseren u de methoden van NPS en CES te hanteren voor het bepalen van de reizigers-/klanttevredenheid.	Provincie Utrecht vraagt Inschrijvers om in te gaan op de systematiek NPS en CES in relatie tot klanttevredenheid. Er is niet gekozen om hieraan de bonus-malus klanttevredenheid te koppelen omdat er voor benaderingen op dit moment op dit aspect heldere definities noch startwaarden zijn.
	141.	Connexxion Openbaar Vervoer De streefwaarden van vooral betrouwbaarheid en informatie bij vertragingen, en in mindere mate van veiligheid, zijn ambitieus. In Bijlage 10 geeft u een streefniveau aan, waar vooral de interpretatie van de eerste twee subdoelen (veiligheid en betrouwbaarheid) voor ons in beperkte mate duidelijk zijn. In het KpVV staan hierover meerdere aspecten op het betreffende onderwerp en het is niet geheel duidelijk welk aspect als graadmeter genomen wordt. Bij de subdoelen gemak en comfort is dit bijvoorbeeld wel duidelijk benoemd.	De waardering voor de aspecten veiligheid en betrouwbaarheid zijn geconcretiseerd door uit de Klantenbarometer de waarden voor respectievelijk “veiligheid in het voertuig” en “stiptheid” te hanteren.

	<p>142. Arriva Personenvervoer Nederland Wij adviseren om gezamenlijk met de concessiehouder een eigen meetmethode te ontwikkelen, indien u meer gericht wilt sturen op de uitvoeringskwaliteit van de vervoerder. De landelijke klantenbarometer is daar onvoldoende op toegesneden.</p> <p>143. Arriva Personenvervoer Nederland Streefwaarden - bijlage 10: Ten aanzien van de streefwaarden klantwaardering adviseren wij u om ambitieuze maar tegelijkertijd ook realistische en haalbare streefwaarden te hanteren. Het is goed dat u in het PvE al duidelijkheid over die streefwaarden geeft. Tevens adviseren wij u om aan te geven in het PvE, op welke wijze de streefwaarden gedurende de looptijd van de concessie zullen worden bijgesteld. Wij adviseren u daarbij de vervoerder duidelijk te betrekken.</p> <p>144. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) Uitwerking sturingsinstrumenten In uw Programma van Eisen heeft u zes sturingsinstrumenten benoemd. Hoewel wij deze sturingsinstrumenten onderschrijven, zijn wij vooral benieuwd naar de verdere uitwerking van de financiële prikkels. Wij vinden dat de vervoerder niet alleen geprikkeld moet worden door "opbrengstverantwoordelijkheid", maar ook "vervoergroei" en "reizigerstevredenheid" in de juiste verhouding laat meewegen. Alleen dan hebben wij er vertrouwen in dat de vervoerder een goed OV-product levert.</p>	<p>Provincie Utrecht hanteert de Klantenbarometer als belangrijk meetinstrument voor de klanttevredenheid. Voordeel van deze methode is de grote en zorgvuldig getrokken steekproef, de landelijke vergelijkbaarheid en de beschikbaarheid van een lange tijdreeks. Naar de mening van Provincie Utrecht zijn deze voordelen groter dan het nadeel van de lage frequentie (eens per jaar).</p> <p>De streefwaarden voor klantwaardering (bijlage 10) blijven gedurende de concessieperiode in beginsel ongewijzigd.</p> <p>In de concessiebeschikking zijn de financiële componenten uitgewerkt. Er is voor vervoerders een bonus te halen op diverse aspecten van klanttevredenheid (gemeten met de landelijke Klantenbarometer). Zijn prikkel in termen van reizigersgroei is reeds aanwezig in de vorm van reizigersopbrengsten.</p>
--	---	---

<p>Bijlage 1 Overzicht minimaal te bedienen kernen verbindend net</p>	<p>145. Qbuzz Bij het bepalen en handhaven van de norm t.a.v. punctualiteit, vragen wij u rekening te houden met de verkeerssituatie in de stad en de provincie Utrecht. Die zorgt ervoor dat relatief veel (spits)ritten waarschijnlijk als niet punctueel zullen gelden, terwijl de beheersmogelijkheden veelal buiten het bereik van de vervoerder liggen, wegens een gebrek aan alternatieve infrastructuur.</p>	<p>Provincie Utrecht erkent dat een deel van vertragingen buiten invloed van de Vervoeder kan liggen. Provincie Utrecht is van oordeel dat de norm van 85% hier adequaat op inspeelt. Bovendien speelt de stiptheid op de aankomsthalte geen rol bij de beoordeling van de stiptheid.</p>
	<p>146. Provincie Gelderland In paragraaf 7.3 en 7.4. stelt u eisen aan rituitval en punctualiteit. Er wordt gesteld dat “wanneer het aandeel uitgevallen/niet-punctuele ritten in enige kalendermaand boven de norm komt, er een malus wordt opgelegd”. Er wordt in het artikel echter niet benoemd wat de norm is. Wij adviseren deze norm wel te benoemen, om discussies achteraf met de concessiehouder te voorkomen. Ook adviseren wij om eisen op te nemen ten aanzien van het inzetten van vervangend materieel bij rituitval.</p>	<p>De norm is in het Bestek uitgewerkt. Voor wat betreft eisen aan vervangend materieel, wordt aan Inschrijvers gevraagd om in het Betrouwbaarheidsplan aan te geven welke procedures hij volgt en welke maatregelen hij neemt. Dit wordt in de beoordeling van het plan betrokken. Dit daagt Inschrijvers voldoende uit naar de mening van Provincie Utrecht.</p>
	<p>147. Gemeente Almere Wat opvalt is dat hier niet expliciet wordt gesproken over (de mogelijkheid van) het inzetten van extra materieel bij rituitval.</p>	<p>Zie antwoord op reactie 146.</p>
	<p>148. Bestuur Regio Utrecht Wij raden u aan om in het hoofdstuk concessie management expliciet aan te gaan geven hoe u als concessieverlener gedurende de concessieduur de proactieve houding van de vervoerder (waaronder samenwerking met derden) denkt te gaan faciliteren, monitoren en -zonodig- denkt te gaan stimuleren of te gaan sanctioneren.</p>	<p>Dit zal worden uitgewerkt in het bestek.</p>
	<p>149. Connexion Openbaar Vervoer In Bijlage 1 staat bij Lopik vermeld dat deze kern een verbinding met het busstation van Schoonhoven dient te hebben. Schoonhoven heeft echter geen busstation. Welke verbinding wordt hier bedoeld?</p>	<p>Tekst zal worden verduidelijkt.</p>

	<p>150. Gemeente Veenendaal</p> <p>Voor Veenendaal is het aantal minimaal te bedienen knopen in het verbindend netwerk te beperkt):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Station Veenendaal Centrum - Station Veenendaal De Klomp <p>Dit beperkt aantal te bedienen knopen staat in schril contrast met de regionale rol van Veenendaal, het aantal inwoners en de economische ontwikkelingen binnen de FoodValley. In die rol zijn snelle directe busverbindingen naar de grote omliggende kernen, economische kerngebieden, stations en Amersfoort van cruciaal belang.</p> <p>Wij vragen dan ook een uitbreiding van de direct te bedienen knopen/kernen vanuit Veenendaal met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amersfoort (CS) - Rhenen (centrum en station) - Wageningen (busstation en groeipool WUR-campus) - Aansluiting op de kennisas Ede - Wageningen is van groot belang voor Veenendaal - Ede (Ede-ziekenhuis, station Ede-Wageningen en Ede-centrum). Deze verbinding valt nu onder de concessie Gelderland Veluwe. - Kesteren (station, als verbinding over de Rijn en aansluiting op de trein in Rivierenland). Nu nog alleen een verbinding binnen de Gelderse concessie: Wageningen - Rhenen - Kesteren - Tiel. <p>Hierbij is goede afstemming met Gelderland van belang. Het grensoverschrijdend netwerk in FoodValley dient beter en directer op elke afgestemd te worden om de economische kerngebieden beter met elkaar te verbinden. De nieuwe concessie is een goede aanleiding om lijnen beter op elkaar af te stemmen en te stroomlijnen. Een integratie/herijking van buslijnen 80, 85 en 88 zou bijvoorbeeld veel voordelen bieden.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2. Alsmede het antwoord op reactie 45.</p>
--	---	---

	<p>151. Provincie Gelderland In het Programma Van Eisen wordt geen verbindende lijn Amerongen-Elst-Rhenen voorgeschreven. Wij merken op dat dit traject thans wordt bediend door lijn 50, die een verbindend karakter heeft, en vragen ons af of het een bewuste keuze is van Utrecht om Rhenen alleen via het verbindend net te koppelen aan Wageningen, en niet aan Amerongen?</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>152. ROCOV-Utrecht De wijk Leusderkwartier in Amersfoort zal in hogere frequentie moeten worden bediend. Een rechtstreekse buslijn tussen Amersfoort Station en De Uithof zal door veel dagelijkse reizigers worden gewaardeerd.</p>	<p>Op basis van de reizigersaantallen wordt de frequentie van Leusderkwartier Hoog. Bijlage 3 PvE wordt hierop aangepast. Ten aanzien van de Uithof wordt verwezen naar het antwoord op reactie 25.</p>
	<p>153. CDA De Ronde Venen Verzoek om verbinding Abcoude en Mijdrecht.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>154. CDA De Ronde Venen Verzoek om lijn 126 langs station Abcoude te laten rijden.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>155. CDA De Ronde Venen Het betreft het CDA dat de lijn Mijdrecht-Utrecht centraal niet is beschreven in de concessie. Daarnaast sluit de huidige bus 130 van Mijdrecht naar station Breukelen slecht aan op de trein.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>156. Gemeente Almere Het valt ons op dat de Utrechtse kern Eemnes niet in deze bijlage wordt genoemd. Eemnes wordt nu vooral door een Noord-Hollandse buslijn ontsloten en in de toekomst mogelijk ook door een buslijn van de concessie Almere Streek (bij realisatie van de halte aan de A27 bij Eemnes). Als Noord-Holland en Almere de kern Eemnes niet meer (gaan) bedienen dan is Eemnes niet meer per bus bereikbaar. We adviseren om Eemnes wel in bijlage 1 op te nemen, met de vermelding dat deze verbinding niet hoeft te worden geboden, als daar door omliggende concessiehouders al in wordt voorzien.</p>	<p>Eemnes wordt bediend door buslijnen van andere concessies. Wanneer deze onverhoopt zou of zouden wegvallen zal de provincie zich beraden. Zie tevens de vraag en het antwoord op 166.</p>
	<p>157. Mevrouw Van Berkel-Vissers Verzoek om Soest niet als één kern te definiëren maar als twee knooppuntlocaties: Soest-Zuid en Soestdijk- Noord.</p>	<p>Uw verzoek wordt overgenomen, omdat dit past bij het uitgangspunt van minimaal 6 reizigers per rit.</p>
	<p>158. Gemeente Uithoorn Verzoek om een busverbinding voor te schrijven tussen Uithoorn en Breukelen die haar eindpunt bij Utrecht Centraal Station heeft.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>159. Stadsregio Amsterdam</p> <p>Ook worden op pagina 18 en 19 de verplicht te bedienen relaties besproken (met een verwijzing naar bijlage 1 en 3). Op 18 november 2014 is door Provincie Utrecht, via een e-mail aan de gemeenten Uithoorn en Ronde Venen en Stadsregio Amsterdam toegezegd om de verbinding Mijdrecht Uithoorn als verplicht te bedienen relatie in het PvE op te nemen. De gemeente Uithoorn maakt zich zorgen over het mogelijk vervallen van een directe verbinding met Breukelen. Wij begrijpen deze zorg. Wij vinden het echter jammer dat er maar beperkt afstemming heeft plaatsgevonden tussen Stadsregio Amsterdam en Provincie Utrecht over de bediening van Uithoorn en de Ronde Venen. Graag hadden wij op basis van grondig onderzoek de concessiegrenzen beter vast willen leggen en daarbij ook een doorkijk willen maken naar een eventuele verlenging van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. De busverbindingen tussen Uithoorn, Mijdrecht en Wilnis worden momenteel door twee concessies op een inefficiënte manier uitgevoerd. Er rijden veel bussen en buslijnen terwijl het gebruik beperkt is. Door deze situatie in stand te houden wordt de huidige inefficiëntie tot op zeker hoogte in stand gehouden.</p> <p>Met het oog op deze situatie dringen wij er bij u er op aan om de overbediening tussen Uithoorn en Mijdrecht te beperken. We vragen u om in het PvE of bestek een dergelijk signaal uit te laten gaan richting de inschrijvers en de hen te prikkelen om in overleg met de concessiehouder Amstelland Meerlanden hoofdzakelijk op sterke aantrekkelijke toekomstvaste lijnen in te zetten. Een lijn of een beperkt aantal lijnen met hogere frequenties is voor reizigers aantrekkelijker dan diverse laagfrequente lijnen die bovendien niet in patroon rijden.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 68.</p>
--	--	--

	<p>160. Gemeente De Ronde Venen</p> <p>Een directe lijn vanuit de gemeente naar Utrecht CS. Wij verzoeken u om Utrecht CS als minimaal te bedienen kern voor het verbindend net vanuit Mijdrecht en Vinkeveen op te nemen in het definitieve Programma van Eisen; station Breukelen kan vervallen. Ook verzoeken wij u om de kern Uithoorn als minimaal te bedienen kern vanuit Mijdrecht op te nemen.</p> <p>De voormalige lijn 140 (Utrecht CS-Uithoorn e.v.) was een zeer succesvolle lijn. Wij hebben u dit in onze recente brief over de wijziging van de dienstregeling van lijn 130 in herinnering gebracht. De aangebrachte knip in Breukelen met een noodzakelijke overstap op de trein heeft er voor gezorgd dat het aantal reizigers op deze verbinding fors is gedaald. Wij zijn er van overtuigd dat het weer herstellen van een directe verbinding tussen onze gemeente en Utrecht CS zal leiden tot een forse groei van het aantal reizigers. Aangezien de NS niet meer voldoet aan de eerder gemaakte afspraken over haar dienstregeling, zien wij vanuit dit oogpunt geen reden om de bus te laten halteren bij het station van Breukelen.</p> <p>Wij hebben met tevredenheid kennis genomen van de uitspraak van de gedeputeerde in het bestuurlijk overleg dat hij open staat voor een dergelijke directe lijn. Wij zien het als een gezamenlijke taak van provincie, vervoerder en gemeente om deze lijn tot een groot succes te maken.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2. Specifiek voor de verbinding met Utrecht CS geldt dat er afspraken bestaan met NS over het niet rijden van parallelle buslijnen.</p>
--	--	--

Bijlage 2 Overzicht te gedogen lijnen/ verbindingen	161. Connexion Openbaar Vervoer <p>In Bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de lijnen buiten het concessiegebied die bij de concessie horen. Hierin staat lijn 160 (Almere Stad-Amersfoort Vathorst). Deze lijn hoort, ons inziens, bij de OV-concessie IJsselmond en valt buiten deze aanbesteding. Tevens valt lijn 81 voor het gehele gedeelte van Austerlitz-Zeist-Driebergen buiten het concessiegebied. Voor de lijnen 80 en 83 behoort Renswoude wel tot het concessiegebied. In de bijlage is niet opgenomen dat de eventuele routewijzigingen van te gedogen lijnen al ten opzichte van de situatie 2015 dient te zijn, hierdoor zouden vervoerders in december 2015 de routes kunnen aanpassen. Ons advies is het overzicht van Bijlage 2 aan te passen op de hier genoemde aandachtspunten.</p>	<p>De betrokken teksten zullen worden verduidelijkt.</p>
	162. Provincie Gelderland <p>In paragraaf 4.9 geeft u aan dat een aantal lijnen binnen de concessie moet worden gedoogd, waarbij verwezen wordt naar bijlage 2. In deze bijlage missen wij de Gelderse (scholieren)lijnen 620, 674 en 679. In ambtelijke besprekingen is aangegeven dat deze lijnen ook gedoogd zouden worden. Wij verzoeken u dan ook het programma van eisen hiermee aan te vullen.</p> <p>Tevens missen wij lijn 150 (Almere-Utrecht). Ook hiervan verzoeken wij deze op te nemen in de lijst met te gedogen lijnen. In dezelfde bijlage wordt aangegeven dat lijn 103 (Nijkerk-Amersfoort) naar verwachting met ingang van dienstregeling 2016 deel gaat uitmaken van de concessie Utrecht. Over dit punt zijn op het moment nog gesprekken gaande. Wij verzoeken u derhalve om een zinsnede toe te voegen dat indien lijn 103 geen deel gaat uitmaken van de concessie, deze moet worden gedoogd.</p>	<p>De betrokken teksten zullen worden verduidelijkt.</p>

	<p>163. Provincie Zuid-Holland</p> <p>De gezamenlijke exploitatie van de lijnen 195 en 295 door de beide concessiehouders kan dankzij uw bepalingen, worden voortgezet.</p> <p>Mocht de samenwerking onverhoopt in de toekomst het niet meer mogelijk zijn, dan moeten er over het bieden van openbaar vervoerdiensten door uw nieuwe concessiehouder tussen Schoonhoven de grens met de Stadsregio Rotterdam opnieuw afspraken worden gemaakt.</p> <p>Een tweede opmerking over de lijn 195/295 is dat in uw ontwerp een andere bushalte voor de exploitatieknip wordt genoemd als indertijd bij de totstandkoming van het Programma van Eisen voor de concessie Zuid-Holland Noord met u is overeengekomen. Wij verzoeken u dan ook om deze knip in de exploitatie op dezelfde halte te leggen, namelijk Schoonhoven Henri Dunantplein.</p>	<p>De betrokken teksten zullen worden verduidelijkt.</p>
--	--	--

	<p>164. Gemeente Nijkerk Middels deze brief willen wij ervoor pleiten om lijn 103 aan het “Overzicht te gedogen lijnen/verbindingen” toe te voegen en de exploitatie onder de concessie van Gelderland te laten.</p> <p>Gemeente Almere In bijlage 2 missen we de volgende lijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 (Flevoland / Almere - Utrecht Rijnsweerd / De Uithof) • 156 (Flevoland / Almere – Hilversum) • 160 (Flevoland / Almere – De Eemhof – Amersfoort) <p>Verder missen we ook enkele lijnen uit de concessie Gooi en Vechtstreek: de 320 (Hilversum – huizen – Amsterdam Amstel) en 101 (spitslijn Huizen – Hilversum). De lijnnummering en routes kunnen gedurende de komende jaren veranderen. Daarover staat de volgende passage in bijlage 2: “Indien de concessieverlener van deze lijnen een routewijziging aan een lijn binnen het concessiegebied van de Concessieverlener overweegt, overlegt zij met de Concessieverlener die uitsluitend instemt voor zover de belangen van de Concessiehouder van de Concessieverlener niet onevenredig worden geschaad.” Met de bovenstaande passage wordt de vrijheid van omliggende concessiehouders ernstig beperkt. De gemeente Almere is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de routes en vertrektijden van de buslijnen die onderdeel uitmaken van de concessie Almere Streek. De provincie Utrecht kan hier in haar concessie geen beperkingen aan stellen. We stellen daarom voor om bovenstaande passage te vervangen door: “Indien een concessieverlener van deze lijnen een routewijziging binnen het concessiegebied van de Concessieverlener overweegt, dan zal de Concessieverlener in overleg gaan met de desbetreffende concessieverlener om waar nodig de belangen van de Concessieverlener, de Concessiehouder en de reiziger te behartigen.”</p>	<p>De betrokken tekst zal worden aangepast.</p> <p>De tekst zal worden aangepast voor zover het betrekking heeft op deze concessie.</p>
--	---	---

	<p>165. Gemeente Vlist Buslijn 107 Deze lijn rijdt in een ander concessiegebied. Volgens de huidige dienstregeling rijdt de bus van maandag tot en met vrijdag tot middernacht. In de concessie wordt nu voorgesteld (zie 4.3. verbindend netwerk) om deze lijndienst tot uiterlijk 22.00 uur te laten rijden. Is weer een versobering. Kortom: wij zijn tegen een versobering in lijnvoering van genoemde lijndiensten. Wij zijn van mening dat <u>de huidige</u> dienstregeling moet worden gecontinueerd.</p> <p>166. Provincie Noord-Holland U geeft aan dat de concessiehouder gedoogplicht heeft ten aanzien van lijn 109, welke rijdt in opdracht van de provincie Noord-Holland. Wij onderschrijven het belang van deze lijn voor de bereikbaarheid van Hilversum vanuit de kern Eemnes.</p> <p>167. Provincie Noord-Holland Uw lijn 70 rijdt voor een deel (Soest-Hilversum) binnen het concessiegebied Gooi en Vechtstreek. Wij vragen u met klem deze verbinding te handhaven. De hoofdingang van het Ziekenhuis Tergooi locatie Hilversum zal op termijn worden verplaatst. Hierdoor zullen reizigers naar verwachting de voorkeur geven aan de halte Surinamelaan van buslijn 70 boven de (verder gelegen) halte van lijn 320;</p> <p>168. Provincie Noord-Holland Uw lijn 121 verzorgt thans het vervoer tussen Uithoorn en Hilversum via Loenen. Mede namens de leden van het ROCOV (Regionaal Overleg Consumenten Openbaar Vervoer) Noord-Holland vragen wij u dringend deze verbinding in stand te houden gezien het belang van deze lijn voor de bereikbaarheid van de regio Uithoorn en Mijdrecht voor inwoners van Hilversum.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	---	---

Bijlage 3 Overzicht minimaal te bedienen kernen ontsluitend net	169. Stadsregio Amsterdam In de tekst van het ontwerp PvE wordt enkel naar bijlage 2 (pagina 48) verwezen in het kader van de concessie vreemde lijnen die gedoogd moeten worden binnen het gebied van de concessie Provincie Utrecht. Wij hebben echter geen verwijzing gevonden naar diezelfde bijlage waarin staat dat de inschrijver op de concessie Provincie Utrecht buiten het concessiegebied enkel gebruik mag maken van de in bijlage 2 beschreven uitlopers. Wij verzoeken de provincie om een dergelijke tekst alsnog in het PvE op te nemen.	Uw verzoek wordt overgenomen.
	170. Connexxion Openbaar Vervoer In Bijlage 3 van het Ontwerp PvE staat een overzicht benoemd van minimaal te bedienen kernen voor het ontsluitende net en een overzicht van minimaal te bedienen wijken in Amersfoort. Hier staat Wijk 23 Park Schothorst genoemd. Voor ons is het onduidelijk waarop de Provincie deze eis baseert dat deze wijk bediend moet worden? Volgens het CBS heeft de wijk ca. 80 inwoners en hanteert u de norm dat bij gemiddeld zes reizigers of meer per rit een lijnbus rijdt. Op de lijst van Bijlage 3 staat dat Wijk 26 Hooglanderveen bediend moet worden. Gelet op de infrastructurele situatie is het complex deze wijk te bedienen. Er is slechts één route geschikt richting Amersfoort (via de Heideweg). Bediening via de Ring Vathorst en Station Vathorst is ons inziens afdoende. Wijk 30 Vathorst De Bron staat genoemd in Bijlage 3, maar wordt nu niet bediend. Rijden met een 12-meter bus is vanwege de infrastructuur ongewenst. We adviseren u het overzicht van Bijlage 3 aan te passen op de hier genoemde aandachtspunten.	De Bron dient te vervallen. (opnemen in bijlage 3: lijn 103 wordt gedoogd tot einde concessie Veluwe (2020)) Wijk 23 Park Schothorst komt eveneens te vervallen.

	<p>171. Gemeente Veenendaal Verzoek voor toevoegen Veenendaal-West als kern voor het ontsluitend vervoer. Volgende bestemmingen zouden minimaal vanuit Veenendaal West bediend dienen te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Station Veenendaal De Klomp (via bedrijventerreinen) - Ede <p>Voor Veenendaal (kern) pleiten wij voor het toevoegen van onderstaande bestemmingen: Elst en Doorn.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>172. Gemeente Amersfoort Bij het Leusderkwartier ontbreekt de toevoeging 'hoog'. We willen dat deze wijk ook een hogere frequentie krijgt. We zijn van mening dat de reizigersaantallen daar voldoende aanleiding toe geven.</p>	<p>Uw voorstel wordt overgenomen.</p>
	<p>173. Mevrouw Van Berkel-Vissers Over de lijnvoering binnen Soest wordt geen duidelijkheid geschept. De positie van lijn 21 is volstrekt onduidelijk, maar ook over de lijn 70 en 74 die tussen Soest en Amersfoort rijden, ontstaat nu onduidelijkheid. Komt één van beide lijn mogelijk te vervallen? En zo ja, welke? De consequenties zijn in een grote kern als Soest niet te overzien. De uitgestrektheid van Soest maakt het niet mogelijk om met behoud van één van deze twee lijnen voor een goede dekkingsgraad te zorgen.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>

	<p>174.</p>	<p>Gemeente Vlist</p> <p>2.1. Ambitie De Provincie Utrecht wenst het voorzieningenniveau in het OV op een zo hoog mogelijk niveau te houden zodat ook bij stijgende kosten en/of dalende opbrengsten het OV zijn functie grotendeels kan behouden.</p> <p>Reactie: De Provincie Utrecht zet in op het transformeren van het huidige (voornamelijk) aanbodgerichte naar een vraag gericht OV systeem.</p> <p>Voor buslijn 106 (ontsluitende lijn) vervalt - volgens de nieuwe concessie - straks de dienstregeling zaterdag. Zie paragraaf 4.4. Dat is een verslechtering van het aanbod ten opzichte van het huidige OV aanbod, waarbij er nog wel een lijnvoering op zaterdag is. Daar zijn we op tegen.</p> <p>Opmerking: Graag een onderzoek doen naar de behoefte van deze lijnvoering op zaterdag.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
	<p>175.</p>	<p>Intergemeentelijke samenwerkingsorganisatie Midden Holland</p> <p><u>Specifiek gemeente Vlist</u></p> <p>4.4. Voor de ontsluitende buslijn 106 vervalt - volgens de nieuwe concessie - straks de dienstregeling op zaterdagen. Dat is een verslechtering van het aanbod ten opzichte van de huidige situatie, waarbij wel sprake is van een lijnvoering op zaterdag. De gemeente is daarop tegen.</p> <p>Wij verzoeken u een onderzoek te doen naar de behoefte van deze lijnvoering op zaterdag.</p>	<p>Zie het antwoord op reactie 174.</p>

	<p>176. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) Uitgangspunten verbindend en ontsluitend net Voor het uiteindelijke vervoerplan en de reiziger zijn bijlage 1 en 3 van groot belang. Wij hebben deze bijlagen voor onze regio samengevoegd zodat er een beter beeld ontstaat van de verbindingen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat er een aantal belangrijke verbindingen ontbreekt in uw voorstel. Er is een duidelijke relatie tussen ZOU en Utrecht, FoodValley en Amersfoort. Doorn is een OV knooppunt en een kern met heel veel opleidingsinstituten, waardoor het van belang is dat Doorn uit alle windrichtingen benaderbaar is. Vanuit Veenendaal en Rhenen is er een sterke relatie met Ede (ziekenhuis en station), Wageningen (busstation en WUR-campus) en de Betuwe. De kern Austerlitz dreigt tussen twee concessies in te vallen en verstoten te raken van regulier OV. Naar onze mening is dat niet terecht. Voor de volledigheid hebben we ook een aantal relaties opgenomen die nu binnen een andere concessie vallen. Wij vinden het van belang dat bijlage 1 en 3 conform onderstaand voorstel wordt aangepast (rood is de gewenste aanpassing) – <i>Het voorstel is als Bijlage 1A toegevoegd.</i></p> <p>177. Provincie Noord-Holland Uw lijn 122 verzorgt thans het vervoer tussen Weesp en Vreeland via Nigtevecht. Mede namens de leden van het ROCOV Noord-Holland vragen wij u dringend deze verbinding in stand te houden gezien het belang van deze lijn voor de bereikbaarheid van station Weesp voor de bewoners van het landelijk gebied rond Nigtevecht en Vreeland.</p>	<p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p> <p>Voor beantwoording: zie hoofdstuk 2.</p>
--	---	---

Bijlage 5 Buurtbus Buurtbusprotocol	178. Buurtbusvereniging De Hoef De buurtbus rijdt dezelfde hoofdlijnen als lijn 130. Het verschil is dat de lijn 130 een snelle lijn is naar Breukelen Station en dat de buurtbuslijn 526 de kleine kernen aandoet. In de nieuwe concessie is het aan te bevelen om niet voortdurend op dezelfde tijden Breukelen station aan te doen.	Inschrijvers stellen de vertrektijden te Breukelen vast en zullen daarbij rekening houden met goede aansluitingen op de trein en interne afwegingen van efficiency. De kwaliteit van de aansluiting beoordeelt Provincie Utrecht in het vervoerplan. Het past niet in de filosofie van Provincie Utrecht om aan te wijzen om juist op bepaalde treinen aan te sluiten. Mochten onverhoopt vertrektijden van lijn 130 en de Buurtbus blijken samen te vallen, dan staat het de Buurtbus vrij om nieuwe tijden voor zijn lijn voor te stellen. Zie het antwoord op reactie 160.
	179. Buurtbusvereniging De Hoef Aan te bevelen is om de 130 door te trekken, en zeker in de spits naar Utrecht alwaar veel scholieren daar behoefte aan hebben.	

	<p>180. Gemeente De Ronde Venen Extra inzet van buurtbussen Wij zien mogelijkheden om het huidige buurtbusproject in onze gemeente een grotere functie te laten vervullen in het vervoer binnen onze gemeente. Wij verzoeken u daarom in het Programma van Eisen op te nemen dat het mogelijk is om het aantal buurtbussen te verdubbelen, van 2 naar 4. Overigens vragen wij ook uw aandacht voor de kwaliteit van deze bussen. Deze kwaliteit is ons inziens op dit moment onvoldoende om de gewenste kwaliteit te kunnen leveren en is een groot contrast met de kwalitatief hoogwaardige reguliere bussen. Op dit moment hebben wij een succesvol buurtbusproject in onze gemeente. Wij willen afhankelijk van het uiteindelijke netwerk van 'grote' bussen het flexibele netwerk met buurtbussen uitbreiden, ook in relatie tot punt 4. De buurtbusvereniging heeft aangegeven dat de zij daar positief tegenover staat. Wij zullen in overleg met de buurtbusvereniging onderzoek doen naar de gewenste lijnvoering. Wij gaan er vanuit dat ook uw provincie daarin een bijdrage levert, gelet op z'n expertise op het gebied van vervoersvraag.</p>	<p>In het PvE stelt Provincie Utrecht geen enkele grens aan het aantal buurtbussen. Voor wat betreft de kwaliteit van het materieel verwijzen we naar het antwoord elders, waar we een grens van 400.000 kilometer noemen. Wanneer u met de buurtbusvereniging gezamenlijk onderzoek doet naar een andere lijnvoering van de buurtbus en eventuele flexibele elementen daar in, is Provincie Utrecht bereid daarin te ondersteunen met expertise.</p>
	<p>181. Buurtbusvereniging W-IJ 505 Voor aanvang en gedurende de looptijd van een buurtbusproject dienen zich zoveel vrijwillige chauffeurs beschikbaar te stellen als nodig is. Dit criterium geeft niet aan of een aanvraag wel of niet voldoet.</p>	

Bijlage 6	<p>182. Buurtbusvereniging De Hoef Het is wenselijk voor buurtbussen een maximaal kilometeraantal in te stellen. Daarbij kan men kiezen om de reserve bus in ieder geval gelijk in uitvoering te laten zijn als de reguliere lijn bussen, en deze reserve bus beschikbaar te stellen aan de projecten om het kilometeraantal te verlagen en tegelijkertijd er voor te zorgen dat de projecten zonder onderbreking de dienstregeling uit kunnen blijven voeren. Huidige reserve bussen worden veelal voor andere zaken mee gebruikt en zijn dan regelmatig niet direct inzetbaar.</p>	<p>Provincie Utrecht stemt in met uw suggestie. In het buurtbusprotocol zal vooralsnog een maximum van 400.000 gereden kilometers worden opgenomen tenzij naar oordeel van de Buurtbusvereniging het betrokken voertuig dan nog goed genoeg functioneert.</p> <p>De betreffende eis voor de reiziger in een rolstoel komt te vervallen.</p> <p>De door u genoemde passage is niet bedoeld als eis voor de toekomstige concessiehouder. Wij zullen deze onduidelijkheid in het PvE corrigeren.</p>
	<p>183. Gemeente Amersfoort In uw buurtbusprotocol schrijft u voor dat iemand die per rolstoel rijdt, altijd een begeleider mee moet nemen. Dit vinden we geen recht doen aan het 'inclusief beleid'. We willen graag dat u deze eis voor reizigers in een rolstoel schrapt.</p>	
	<p>184. Connexxion Openbaar Vervoer In Bijlage 6 beschrijft u de bestaande afspraken met gemeenten en het BRU. In deze bijlage benoemt u twee ticket- en servicepunten voor regionaal OV in de centrale hal, waar de NS en de regionale Concessiehouder een gezamenlijk serviceconcept voeren. We adviseren u deze eis niet als eis te formuleren.</p>	

	<p>185. Mevrouw Van Berkel-Vissers</p> <p>We brengen specifiek bij u onder de aandacht dat er twee VERDER projecten in Soest in voorbereiding zijn die zijn gericht op het verbeteren/versnellen van het openbaar vervoer; "Stationsontwikkeling Soest-Zuid" en "Versnellen buslijn Overhees Soest". Het mogelijk vervallen van meerdere lijnen in Soest doet echter de vraag rijzen welke consequenties dit heeft voor deze projecten en in hoeverre dit de voortgang van deze projecten zal beïnvloeden. Graag krijgen we hierover van u op korte termijn meer duidelijkheid.</p>	<p>Het past niet in de aanbestedingsfilosofie van Provincie Utrecht om routes voor te schrijven. Inschrijvers maken de afweging op basis van belangen van reizigers, exploitatiekosten en bijvoorbeeld infrastructuur. Wel zijn de knooppunten Soest Zuid en Soestdijk Noord opgenomen als verplicht onderdeel van het verbindende net. Projecten die het OV versnellen rond Soest Zuid lijken ons daarom in ieder geval zinvol. Of dat voor de route in Overhees geldt weten we pas als de route tussen Soest Zuid en Soestdijk Noord na gunning bekend is. Voor beantwoording zie tevens hoofdstuk 2.</p>
	<p>186. Stadsregio Amsterdam</p> <p>Wij verzoeken u om in bijlage 6 (vanaf pagina 55) een afspraak met Stadsregio Amsterdam op te nemen zoals besproken in het afstemmingsoverleg in maart bij de gemeente Ronde Venen. Stadsregio Amsterdam onderzoekt momenteel de mogelijkheden om de Amstelveenlijn door te trekken naar Uithoorn. Mogelijk dat deze verlenging binnen de looptijd van de busconcessie Provincie Utrecht wordt gerealiseerd. Bij realisatie zullen de concessieverleners Provincie Utrecht, Stadsregio Amsterdam en de concessiehouders Amstelland en Meerlanden en Provincie Utrecht in overleg met elkaar treden om het OV-netwerk in de Ronde Venen en Uithoorn zo goed mogelijk op deze verandering af te stemmen.</p>	<p>Uw verzoek wordt overgenomen.</p>

Nota van Uitgangspunten (Bijlage 7)	187. Provincie Gelderland In hoofdstuk 9 van de Nota van Uitgangspunten (bijlage 7) wordt gesproken over KPI's. Deze KPI's worden verder niet toegelicht, noch komen zij elders in het document terug.	De tekst over KPI's is uitgewerkt in het bestek. In de waardering van de plannen zal aan de gekozen KPI's aandacht worden besteed. Toegevoegd zal worden dat het niet behalen van zelf geformuleerde KPI's kan vallen onder het boetebeding en dat het al dan niet halen van de KPI's onderdeel is van het toekennen van de bonus Opdrachtgeverstevredenheid.
	188. Provincie Zuid-Holland In onze visie op een HOV-net in de concessie Zuid-Holland Noord voorzien wij dat op termijn de corridor Gouda-Schoonhoven wordt opgewaardeerd naar een R-net verbinding. Wij willen graag met u van gedachten wisselen over hoe de transformatie van lijn 195/295 naar de R-net-productformule vorm kan worden gegeven. Dit mede gelet op onze wens om een voor de reiziger gunstige doorgaande verbinding Rotterdam — Schoonhoven — Utrecht, door middel van een gezamenlijke exploitatie van onze concessiehouders, in stand te houden.	Zie antwoord op reactie 190.
	189. Gemeente Almere Opvallend is dat in het Programma van Eisen de productformule R-Net geen positie heeft. Utrecht is een van de vier provincies in de Randstad, waar zeker lijnen rijden die in de huidige situatie aan de R-Net eisen zouden kunnen voldoen. Wij hopen dat Utrecht, in navolging van de andere Randstedelijke OV opdrachtgevers, de hoogwaardige R-Net formule zal implementeren op kansrijke verbindingen.	Zie antwoord op reactie 190.

	<p>190. Stadsregio Amsterdam Allereerst willen wij onze tevredenheid uitspreken over het feit dat de nieuwe concessiehouder voor de concessie Provincie Utrecht verplicht wordt om alle vervoerbewijzen te accepteren uit de aangrenzende concessies. Ook zijn wij positief over de ontwikkelvrijheid die de concessiehouder krijgt. Wij verwachten dat hiermee een goed resultaat voor de reiziger bereikt kan worden. Wij willen onze teleurstelling uitspreken over het feit dat Provincie Utrecht niet meedoet aan R-net. Samen met andere decentrale overheden in de Randstad is Stadsregio Amsterdam hard bezig met het implementeren van R-net. Hiermee moet een herkenbaar en samenhangende hoogwaardige OV-netwerk binnen de Randstad ontstaan. Het is jammer dat de regio Utrecht nu ontbreekt in dit netwerk.</p>	<p>De provincie Utrecht ziet hoogfrequent vervoer in het licht van het geformuleerde doel om een vraaggericht voorzieningenniveau neer te zetten. De omvang van de vervoervraag rechtvaardigt voor de komende concessieperiode geen introductie van het R-net concept.</p>
	<p>191. Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) <u>Ketenmobiliteit en halte-investeringen</u> Uw visie op ketenmobiliteit vinden wij erg beperkt. Als de lijnen namelijk meer gestrekt gaan worden en haltes verder uit elkaar komen te liggen, zijn aanvullende maatregelen, zoals betere fietsenstallingen, noodzakelijk. Een goed voorbeeld hiervan is de bushalte bij Cothen. Wij vinden dat noodzakelijke aanpassingen aan haltes gefinancierd moeten worden door de provincie. Daarnaast moet bekeken worden of op een aantal strategische haltes de beschikking moet komen van de OV-fiets. Naar onze mening is dit een geïntegreerd onderdeel van de totale vervoerketen en dus moeten ook de exploitatiekosten hiervan deel uit maken van de concessie.</p>	<p>Provincie Utrecht deelt met u het belang van ketenmobiliteit. Om die reden zal er in de waardering van het vervoerplan onder andere activiteiten in het kader van ketenmobiliteit worden betrokken. Inschrijvers worden uitgedaagd zich hierop te onderscheiden.</p>

	<p>192. ROCOV-Utrecht</p> <p>Het ROCOV stelt vast dat de in het PvE gegeven definitie van de maat van gemiddelde bezetting van tenminste 6 reizigers per rit voor meerdere uitleg vatbaar is. Het ROCOV juicht het voornemen om de resultaten van de berekeningen flexibel te interpreteren toe. Aan de andere kant mist zij een eenduidige beschrijving van de wijze van berekening van de reizigers en de wijze waarop deze data gebruikt zullen worden voor het eventueel laten vervallen van ritten tijdens de looptijd van de concessie.</p>	<p>We nemen met genoeg kennis van uw instemming met de gekozen werkwijze. In beginsel hanteert Provincie Utrecht als instrument de zogenaamde “NVS-tellingen” die de vervoerder elk najaar uitvoert. Deze geeft de gemiddelde bezetting per rit op een aantal relevante doorsneden. Dit gemiddelde benaderen we niet voor elke rit afzonderlijk, maar per periode van de dag.</p>
--	--	---

Bijlage 1A

Gemeenten uit Zuidoost Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude)
(Zie hierboven Bijlage 1 onder “Bijlage 3 Overzicht minimaal te bedienen kernen ontsluitend net”)

Voorstel

Kern/dorp	Verbindend net 2x per uur 7/19 1x per uur 19/00	Ontsluitend net 1x per uur 7/19
Renswoude	Station Amersfoort Station Veenendaal de klomp	
Veenendaal (west)	Station Veenendaal de Klomp Station Veenendaal centrum Station Amersfoort Ede (ziekenhuis, station E-W en centrum)* Rhenen en Wageningen (busstation en WUR-campus)	Amerongen, Elst,
Driebergen	Zeist Busstation Station Utrecht centraal Doorn Wijk bij Duurstede Utrecht De Uithof #	Station Driebergen-Zeist
Doorn	Station Driebergen-Zeist Station Utrecht centraal Station Amersfoort Wijk bij Duurstede Utrecht De Uithof #	Maarn, Woudenberg, Veenendaal
Leersum	Doorn Station Driebergen-Zeist Station Utrecht centraal	
Amerongen	Doorn Station Driebergen-Zeist Station Utrecht centraal	Rhenen en Veenendaal

Rhemen	Busstation en WUR-campus Wageningen Ede	Veenendaal en Elst Kesteren *
Wijk bij Duurstede	Doorn Station Driebergen-Zeist Station Utrecht centraal #	Busstation Zeist
Achterberg (halte aan Lijnweg N233)		Rhemen en Veenendaal
Langbroek	Doorn Station Driebergen-Zeist Wijk bij Duurstede	
Maarn		Doorn en Woudenberg
Maarsbergen		Doorn en Woudenberg
Woudenberg	Station Amersfoort Station Veenendaal de klomp	Doorn, Maarn, Maarsbergen en Busstation Zeist
Cothen (halte N229/ N227)	Doorn Station Driebergen-Zeist Wijk bij Duurstede Station Utrecht centraal #	
Overberg		Veenendaal ∞
Austerlitz		Busstation Zeist, Driebergen en Woudenberg
Zeist (Busstation)	(via) Zeist Handelscentrum Station Driebergen-Zeist Amersfoort	Soesterberg, Austerlitz, Woudenberg, Driebergen, Wijk bij Duurstede

valt binnen de concessie van het BRU

* valt binnen de concessie van de provincie Gelderland

∞ Buurtbusverbinding

Provincie Utrecht

Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111

Februari 2015

