



NOTA VAN BEANTWOORDING PROGRAMMA VAN EISEN

EUROPESE AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER DRECHTSTEDEN, ALBLASSERWAARD- VIJFHEERENLANDEN (DAV)

Nota van beantwoording vast te stellen door Gedeputeerde
Staten op 4 april 2017

Datum: 27 maart 2017

DOS: 2015-0007638

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
2	REACTIE BUURTBUS ALBLASSERWAARD EN GEVOLGEN PVE	4
3	REACTIE BUURTBUS DE LINGE EN GEVOLGEN PVE.....	6
4	REACTIE DRECHTSTEDEN EN GEVOLGEN PVE	7
5	REACTIE GEMEENTE MOLENWAARD EN GEVOLGEN PVE	10
6	REACTIE GEMEENTE RIDDERKERK EN GEVOLGEN PVE.....	12
7	REACTIE GEMEENTE ZEDERIK EN GEVOLGEN PVE	14
8	REACTIE MRDH EN GEVOLGEN PVE	16
9	REACTIE PLATFORM SOCIALE VEILIGHEID MLL EN GEVOLGEN PVE	20
10	REACTIE PRORAIL EN GEVOLGEN PVE.....	21
11	REACTIE PROVINCIE GELDERLAND EN GEVOLGEN PVE	27
12	REACTIE PROVINCIE NOORD-BRABANT EN GEVOLGEN PVE.....	29
13	REACTIE PROVINCIE UTRECHT EN GEVOLGEN PVE	30
14	REACTIE RODAV EN GEVOLGEN PVE	33

1 Inleiding

Deze nota van beantwoording bevat een overzicht van de adviezen en/of zienswijzen van

- Buurtbus Alblasserwaard;
- Buurtbus de Linge;
- Drechtsteden;
- Gemeente Molenwaard;
- Gemeente Ridderkerk;
- Gemeente Zederik;
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH);
- Platform Sociale Veiligheid MerwedeLingelijn;
- ProRail;
- Provincie Gelderland;
- Provincie Noord-Brabant;
- Provincie Utrecht;
- Reizigersoverleg Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (RODAV);

die zijn binnengekomen naar aanleiding van het ontwerp Programma van Eisen en de bijbehorende Bijlagen voor de Concessie Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV).

De adviezen en/of zienswijzen van bovengenoemde belanghebbenden zijn in alfabetische volgorde opgenomen in deze nota. De adviezen en/of zienswijzen zijn voorzien van een reactie van de Provincie Zuid-Holland waarin de provincie aangeeft of en op welke wijze het advies dan wel de zienswijze zal worden meegenomen in het definitieve besluit tot het vaststellen van het Programma van Eisen.

Indien een advies wordt meegenomen is de reactie van de provincie lichtgroen gearceerd. Indien het advies niet wordt meegenomen is de reactie lichtrood gearceerd. Overige reacties - die bijvoorbeeld geen consequenties hebben voor het Programma van Eisen - zijn niet gearceerd.

2 Reactie Buurtbus Alblasserwaard en gevolgen PvE

In naam van vereniging Buurtbussen Alblasserwaard wil ik op toegestuurde ontwerp-concessie reageren met de volgende punten :

blz 29 > 4:2:3

De Buurtbus kan niet werken met een vaste kaartlezer ivm de onmogelijkheid van het uitlezen daarvan.

Wij moeten dus gebruik blijven maken van een mobiele versie (handheld)

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

De tarieven voor losse verkoop in de Buurtbus zijn afgelopen keer op verzoek van de provincie op een lager niveau gehouden dan de tarieven die Arriva wilde hanteren. Wij willen dat graag ook in de volgende concessie zo houden. In het concept zijn ze gelijkgesteld aan de reguliere busverbinding.

In het Programma van Eisen zijn de tarieven voor losse verkoop in de buurtbus niet gelijkgesteld aan de tarieven voor losse verkoop in de reguliere busverbinding. Het is aan de concessiehouder om tariefvoorstellen te doen die voldoen aan de door de provincie gestelde kaders. Een belangrijke voorwaarde in het Programma van Eisen die hier op betrekking heeft is dat de eventuele kostenstijging voor individuele reizigers als gevolg van andere kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven maximaal 10 procent mag bedragen. Dit advies leidt verder niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

De levensduur van de bussen is gesteld in jaren en o.i. is deze te lang.

Dit heeft natuurlijk te maken met de wisselende chauffeurs en de te maken kilometers.

Het lijkt ons beter als de levensduur van de Buurtbus gesteld wordt op 700.000 kilometers.

Dat is voor ons ca 7.5 jaar

Dit advies is niet overgenomen in het Programma van Eisen. De levensduur is gelijk gesteld met de initiële concessieduur plus een half jaar (voor het geval de buurtbussen eerder worden ingekocht dan de start van de nieuwe concessie).

blz 40 > 4:5: 3

Volgens punt 6 dienen buurtbussen minimaal te beschikken over topkoeling.

Onze huidige bussen hebben Airco en weg willen dit ook opgenomen hebben in de nieuwe concessie daar topkoeling ten eerste minder effectief is en ten tweede boven het dak uitsteekt zodat de bus niet meer in de garage kan ivm deurhoogte.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

blz 41 > 4:5:4

punt 4 en 5 > op dit moment mankeert het de Buurtbus aan een lage instap en is het geluidssignaal van de stopknop vervallen. Heel fijn dus dat dit in de nieuwe concessie opgenomen wordt.

Bij onderhoud van de Buurtbussen graag specifiek opnemen dat zij ook wekelijks schoongemaakt worden door toedoen van concessiehouder.

Voor (nood) reparaties dient concessiehouder vervangend vervoer te regelen en zij zullen de buurtbus op zijn traject opzoeken om wisseling van dit vervoer uit te voeren.

Deze adviezen zijn overgenomen in het Programma van Eisen.

3 Reactie Buurtbus de Linge en gevolgen PvE

De buurtbusvereniging de Linge heeft in haar reactie op het Programma van Eisen een aantal teksten gearceerd en één advies gegeven over het opnemen van een eis over verzekeringen voor buurtbussen.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4 Reactie Drechtsteden en gevolgen PvE

Met dank heeft het Drechtsteden bestuur kennis genomen van uw Ontwerp Programma van Eisen (PvE). Het bestuur heeft uw "Ontwerp PvE" en de evaluatie "voorbereiding aanbesteding DAV" besproken in het interne afstemmingsoverleg met de portefeuillehouders verkeer en vervoer in de Drechtsteden (PFO 17 januari) en in het Drechtstedenbestuur van 19 januari.

Wij zien het voorliggende PvE als een goede uitwerking van het Beleidskader, waarbij nog enkele aandachtpunten zijn.

In het PvE stelt u voor de integratie van Stroomlijn (doelgroepen vervoer) in de concessie DAV, waarop werd aangekoerst in het Beleidskader, niet door te voeren. Dit lijkt ons een gemiste kans voor Stroomlijn en in het streven naar het hoogst haalbare bij deze nieuwe concessie en het ontschotten van verschillende vervoersvormen in de regio. Desondanks hebben wij begrip voor de afweging gegeven de financiële onzekerheden en de problematiek rondom de tarief-integratie.

De interne mobiliteit is in het PVE goed gewaarborgd, waarbij de vervoersvraag vanaf locaties buiten de haltecirkels van 500 meter, door deur-halte vervoer gerealiseerd gaat worden. De invulling/uitvoering hiervan is aan de winnende vervoerder. Hierbij kan (verregaand) samengewerkt worden met Stroomlijn. In ieder geval zal de vervoerder af moeten stemmen met de regiecentrale Stroomlijn, om het aanbod en aansluitingen van de verschillende vervoersvormen voor de reiziger te optimaliseren. Vier keer per jaar zal overleg plaatsvinden tussen de vervoerder en Stroomlijn.

Hoe de samenwerking met Stroomlijn er uit zal komen te zien, zal pas blijken gedurende het aanbestedingsproces, ná het indienen van de aanbiedingen van de verschillende potentiële vervoerders. De inschrijvende vervoerders wordt gevraagd naar de visie op samenwerking, en deze wordt zwaar gewogen in de beoordelingscriteria (kwalitatieve beoordeling). In het voorbereidingsjaar (2018) kunnen de winnende vervoerder en Stroomlijn komen tot werkafspraken. Wij stellen voor om in de eerste Stuurgroep DAV na de gunning, de winnende vervoerder te vragen om in het vervoerplan 2019 op te nemen hoe de uitgewerkte vorm van samenwerking tussen vervoerder en Stroomlijn er uit zal zien vanaf de start van de nieuwe concessie in december 2018.

De verwachting is dat de vervoerders deze concessie graag willen hebben en een stevig lijnennetwerk neer zullen leggen (dus met weinig witte vlekken, zeker in de kernen). Hierbij is de vraag of de vervoerders inderdaad een slim/gestrekt lijnennet neer gaan leggen en gebruik maken van alle andere mogelijkheden die er zijn, zoals deur-halte vervoer. De kwalitatieve beoordeling van visie/lijnennetwerk is dus van belang bij de aanbesteding.

Dit deel van uw reactie nemen wij ter kennisgeving aan.

Vanuit de regio vragen wij om de ontwikkeling van het potentiële busknoop/overstappunt nabij Alblasterdam explicieter te vermelden. Het verder onderzoeken naar de mogelijkheden in 2017 in de regio zal een belangrijke bouwsteen worden van een stevig OV netwerk en verdient, gezien de ruimtelijke, financiële en bestuurlijke impact, meer aandacht in het PVE.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij overige knooppunten (naast de enkele knooppunten die in het Programma van Eisen staan) gaat creëren. Dit advies leidt verder niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Het aanbieden van knooppunten die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt wel positief beloond in het gunningsmodel (onderdeel van het bestek), waarmee de winnende vervoerder wordt gekozen.

Vanwege de bestuurlijke wens die in Dordrecht leeft, om een optie 'gratis OV voor 65+' mee te nemen, verzoeken wij om deze optie voor de gemeente Dordrecht expliciet uit te vragen. Vanwege de balans in het gehele DAV gebied, accepteren wij dat deze optie niet binnen de gunningssystematiek valt (er geen directe punten te verdienen zijn door de inschrijvers); het toevoegen van 'gratis OV voor 65+ tegen een fair lumpsum bedrag' in bijlage B11 bij de 'positieve aspecten van het huidige OV' zorgt ervoor dat dit item in de kwalitatieve beoordeling van de aanbidding van de inschrijvers (wensen gemeenten) meegenomen wordt.

Dit verzoek is overgenomen in het Bestek.

Uit het afgelopen halfjaar blijkt de grote lokale bestuurlijke betrokkenheid bij de sociale functie van het openbaar vervoer. Zo zijn er verschillende maatschappelijke voorzieningen, waar extra aandacht voor wordt gevraagd. Ook zijn er verschillende lokale beelden over kansen voor de lijnvoering, zowel binnen de Drechtsteden als richting Rotterdam. Wij willen u vragen om in het vervolgproces ruimte te creëren voor het invullen van deze lokale wensen en ideeën.

Dit deel van uw reactie nemen wij ter kennisgeving aan.

Administratief van aard zijn de huurkosten die NS stations voor de grond van het busstation naast Dordrecht CS. NS brengt deze kosten in rekening bij de gemeente. Wij pleiten er voor om samen, in overleg met NS, deze huurkosten omlaag te brengen. De overblijvende huurkosten willen wij, gelijk aan de huidige regeling, doorbelasten naar de vervoerder.

Ook administratief van aard zijn de lokale wensen en informatie. Nog niet alle Drechtsteden gemeenten waren opgenomen in bijlage B11 van het Ontwerp-PVE. In de bijlage van deze brief is deze informatie compleet gemaakt.

De provincie pleit er ook voor om samen, in overleg met NS, de huurkosten omlaag te brengen.

De suggestie voor het doorbelasten wordt niet overgenomen. De overblijvende huurkosten worden niet doorbelast naar de concessiehouder.

Tenslotte hebben wij er begrip voor dat in het PVE is opgenomen dat toiletten in de Merwedelingelijn geëist worden bij de aanschaf van nieuw materieel door de vervoerder. Wij willen echter het succes van het kunnen meenemen van de fiets nogmaals onderstrepen.

5 Reactie gemeente Molenwaard en gevolgen PvE

In het kader van de voorbereiding van een nieuwe concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer in het DAV-gebied heeft de provincie Zuid-Holland een concept Programma van Eisen (PvE) opgesteld, waarop wij met deze brief reageren.

Wij zeggen u dank voor het zorgvuldige proces dat gevoerd wordt om te komen tot de nieuwe concessieovereenkomst. Wij stellen het bijzonder op prijs dat u breed de gelegenheid geeft input te leveren voor de toekomst van het openbaar vervoer in onze regio.

Over het concept PvE hebben wij een drietal opmerkingen:

Wij maken ons zorgen om de uitwerking van het openbaar vervoer in ons dunbevolkte gebied.

In het PvE wordt de vervoerder veel vrijheid gegeven in de invulling van lijnen. Voor de dunbevolkte gebieden wordt gesproken over buurtbussen en daarnaast over het faciliteren van bewonersinitiatieven. Verwacht mag worden dat in de aanbiedingen minder vaste lijnen zullen worden aangeboden en meer gevraagd zal worden van de samenleving om een vorm van openbaar vervoer in stand te houden. Van tevoren is niet te zeggen hoe dit uit zal werken en wat hier de gevolgen van zijn.

Wij vinden een openbaar vervoer voorziening over de Lekdijk tussen de bestemmingen Rotterdam en Utrecht absoluut onmisbaar.

Onze gemeenteraad heeft 4 maart 2014 bij de behandeling van het RVVP een motie van de gemeente Zederik ondersteund, waarin voor de handhaving van lijn 90 tussen Utrecht CS en Rotterdam Zuidplein werd gepleit. Met grote nadruk onderstrepen wij nogmaals het grote belang van de openbaar-vervoersverbinding tussen de genoemde plaatsen. Voor de inwoners van onze gemeente is deze verbinding in hun werk-, school-, voorzienings- en overige privésituatie absoluut onmisbaar. Deze openbaar-vervoersverbinding moet in stand blijven.

Als reactie op uw bovenstaande twee punten het volgende. Meer openbaar vervoer aanbieden op plekken waar vervoersvraag is, wordt sterk gestimuleerd via het gunningsmodel. Dit neemt niet weg dat er minder vaste lijnen aangeboden kunnen worden. Mede daarom is in het Programma van Eisen een zwaardere eis voor Deur-Halte Vervoer opgenomen om het minimumniveau van openbaar vervoer op een hoger niveau te leggen. Met het aangepaste Programma van Eisen komen alle reizigers in aanmerking voor Deur-Halte Vervoer. Om deze verruiming mogelijk te maken zonder dat de concessiehouder hierdoor veel extra kosten moet maken, zijn de venstertijden voor het ophalen enigszins verruimd (van 10 naar 15 minuten).

Het Werelderfgoed Kinderdijk biedt ontwikkelkansen.

In het concept PvE wordt het molengebied van Kinderdijk naast het bezoekerscentrum Biesbosch als een belangrijke toeristische trekpleister genoemd. Goede aansluiting van het openbaar vervoer naar en van het molengebied Kinderdijk ondersteunt de opvang van het groeiende aantal toeristen dat het molengebied bezoekt. Met u zijn wij van mening dat hier kansen liggen voor een verdere ontwikkeling van openbaar vervoer naar deze bestemming.

Wij danken u voor de mogelijkheid om onze reactie te kunnen geven en zien het verdere proces om te komen tot een nieuwe concessieovereenkomst voor het openbaar vervoer in onze regio met vertrouwen tegemoet.

6 Reactie gemeente Ridderkerk en gevolgen PvE

Ridderkerk ligt niet in het concessiegebied Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV). Ter ondersteuning van de zienswijze van de MRDH dienen wij zelf ook een zienswijze in, om het belang van deze concessie voor Ridderkerk bij u onder de aandacht te brengen.

Ridderkerk ligt centraal tussen DAV en Rotterdam. In Rotterdam zijn verschillende bestemmingen belangrijk voor OV-reizigers, zoals Zuidplein, Lombardijen, Centraal en Kralingse Zoom. Een aantal huidige buslijnen tussen DAV en Rotterdam rijden over de Rotterdamseweg (met vrij liggende busbaan). Wij zijn van mening dat er sprake is van onbenut potentieel in het gebruik van deze route.

De buslijnen die over de Rotterdamseweg lopen bedienen niet alleen de vervoersrelatie DAV-Kralingse Zoom/Zuidplein, maar ook relaties als Lombardijen (NS, ziekenhuis en scholen) en Ridderkerk. Het bedrijventerrein Donkersloot biedt werk aan duizenden werknemers uit DAV. Samen zorgen deze vervoersrelaties voor de exploitbaarheid van de betreffende lijnen. De Rotterdamseweg is dus niet een omrijdroute ten opzichte van de A15/A16, maar biedt juist een belangrijke extra toevoeging aan de betreffende lijnen voor de reizigers en de exploitant. Ridderkerk zal zich inspannen om de reistijd voor reizigers te versnellen als de route over de Rotterdamseweg wordt opgenomen.

Daarnaast zien wij mogelijkheden om de kwaliteit en uitstraling van de haltes een impuls te geven. Zoals toegankelijkheid haltes, ketenvoorzieningen, aansluitende fiets- en voetgangersroutes en doorstroming bij kruispunten.

In het concept PVE staat in de afbeelding in paragraaf 3.3 de route over de Rotterdamseweg aangegeven als 'routeoptie'. Uit de tekst wordt niet duidelijk wat daarmee wordt bedoeld. Routes over de A15/A16 worden echter verplicht gesteld. Ook in de lijst met "verplichte haltes" waarin wordt geïnvesteerd, worden geen Ridderkerkse haltes genoemd. Waarschijnlijk is de reden dat wij niet in het concessiegebied DAV liggen. Verder wordt in de bijlage grensoverschrijdende verbindingen gesteld dat de vervoerder via hoofdwegen en invalswegen naar de knooppunten in Rotterdam moet rijden.

Deze zaken voeden onze zorg dat de Rotterdamseweg niet gebruikt zal gaan worden door buslijnen tussen DAV en Rotterdam. En daarmee het aanwezige potentieel niet zal worden benut. Bovendien kan een dergelijke lijn over de Rotterdamseweg een optimalisering betekenen van de verbinding tussen de Drechtsteden en Ridderkerk/Rotterdam.

Samen met de MRDH willen wij onderzoek doen naar de mogelijkheden voor de optimalisering van het busvervoer waarin een R-net bus over de Rotterdamseweg voor zowel DAV als Ridderkerk meerwaarde biedt.

Wij verzoeken u dan ook om de route Rotterdamseweg als een getrokken lijn weer te geven als corridor voor een HOV/R-netlijn DAV-Ridderkerk- Kralingse Zoom. En de mogelijkheid van haltes langs de Rotterdamseweg stelliger te formuleren.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij HOV en R-net invoert en op welke wijze hij Ridderkerk gaat bedienen. Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Een goed ov-netwerk aanbieden wordt wel gestimuleerd en beloond via het gunningsmodel.

7 Reactie gemeente Zederik en gevolgen PvE

In uw brief van 5 januari 2017 stuurt u het ontwerp Programma van Eisen met betrekking tot de nieuwe concessie Openbaar Vervoer Drechtsteden, Alblasserdam-Vijfheerenlanden (DAV). De oude concessie loopt december 2018 af. In deze brief stuur ik u onze zienswijzen op het ontwerp Programma van Eisen.

We hebben de volgende zienswijzen:

1.1 De huidige buslijnen, frequentie en tijden minimaal handhaven

Er rijden momenteel verschillende bussen door de gemeente Zederik. Zowel sneldiensten, grote bussen en buurtbussen. Hiermee worden alle kernen bediend.

1.2 Het openbaar vervoer in de nieuwe concessie blijft gehandhaafd na de fusie van de gemeente Leerdam, Vianen en Zederik

Tijdens de concessie gaan drie gemeenten fuseren tot de gemeente Vijfheerenlanden. De nieuwe concessie wordt via meer- of minderwerk verrekend en ondergebracht in de provincie Utrecht of provincie Zuid-Holland. Wij willen graag betrokken worden bij de afspraken die worden gemaakt.

Dit deel van uw reactie heeft geen invloed op het Programma van Eisen. De provincie zal de gemeente betrekken bij de afspraken die worden gemaakt.

Hangende besluitvorming maken Leerdam en Zederik nu geen deel uit van de nieuwe concessie. Als er een herindeling komt en daarover afspraken met de provincie Utrecht zijn gemaakt, kan de eventuele fusiegemeente worden toegevoegd aan het opdrachtgeversgebied van de provincie Utrecht of geheel of gedeeltelijk aan dat van de concessie DAV van de provincie Zuid-Holland.

1.3 Brabantliner laten halteren op de halte 'Meerkerk, P&R/A27'

De Brabantliner rijdt tussen Breda en Utrecht. Momenteel halteert deze bus niet in de gemeente Zederik. Bij een bewonerspanel in 2016 met een representatieve afspiegeling van de gemeente Zederik is aangegeven dat er behoefte is aan een halte van de Brabantliner op deze halte. Een halte waar meerdere buslijnen halteren geeft vanuit de omliggende dorpen, waaronder Meerkerk, en het achterland een snelle, frequente en betrouwbare verbinding met de grotere plaatsen in de omgeving. Er ontstaat een aanvoer van reizigers vanuit het achterland naar de centraal gelegen halte. Ook studenten kunnen hiervan gebruik maken waardoor hun keuze van studieplaats wordt verruimd. De bereikbaarheid en de voorzieningen ter plaatse moeten hierop worden afgestemd waardoor het voor- en natransport goed is geregeld. Bijgevoegd is de motie van de raad van d.d. 22 juni over de interliner.

De Brabantliner is geen onderdeel van de concessie DAV, maar van de concessie West-Brabant. Dit deel van uw reactie heeft daarom geen consequenties voor het Programma van Eisen. Met de provincie Noord-Brabant worden op dit moment wel gesprekken gevoerd om te bezien of het mogelijk is de Brabantliner op deze halte te laten stoppen. Een voorwaarde hierbij is dat de infrastructuur voor de bus verbetert. De provincie werkt hier op dit moment in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer plannen voor uit. De provincie is voornemens om de halte Meerkerk op te waarderen en geschikt te maken voor een overstapfunctie (onder andere wachtruimte en mogelijkheid tot halteren van twee bussen achter elkaar).

1.4 Haltevoorziening realiseren bij op- en afrit A27 Lexmond

De sneldienst rijdt via de A27, maar stopt momenteel niet in de gemeente Zederik. Bij een bewonerspanel in 2016 met een representatieve afspiegeling van de gemeente Zederik is meerdere keren aangegeven dat een halte bij de afrit A27 zou worden gebruikt. Indien meerdere lijnen hier halteren ontstaat een snelle, frequente en betrouwbare verbinding met de omgeving. Dat is het geval bij een halteplaats voor zowel de lijn Dordrecht-Utrecht, sneldienst Gorinchem-Utrecht als de Brabantliner te laten stoppen op deze nieuwe halte.

1.5 De rechtsteekse oost-west openbaar vervoer verbinding op de Lekdijk handhaven

In de raad van 27 januari 2014 is een motie aangenomen om deze verbinding op te nemen in het wensbeeld Openbaar Vervoer van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP). In het RVVP 2014 is deze oost-west route niet opgenomen. Bijgevoegd is de motie over de oost-west verbinding.

1.6 Overstap rotonde Bazeldijk-Zijkade

De haltes van de buslijn Utrecht-Gorinchem en Noordeloos-Leerdam liggen ver uit elkaar waardoor er een behoorlijke loopafstand is. Verzoek deze haltes te verbeteren.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar en hoe hij - gegeven de minimale frequentie- en bedieningseisen - het concessiegebied gaat bedienen. Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Wel worden uw wensen opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. Daarnaast geldt dat een goed ov-netwerk aanbieden wordt gestimuleerd via het gunningsmodel.

8 Reactie MRDH en gevolgen PvE

Op 4 januari jl. heeft u mij het ontwerp programma van eisen van de Europese aanbesteding busconcessie voor het concessiegebied Drechtsteden / Alblasserwaard / Vijfheerenlanden (DAV) toegezonden en de mogelijkheid geboden om uiterlijk 3 februari as. op het document te reageren. Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik.

Vrijwel parallel aan uw aanbestedingsprocedure voor de concessie DAV is de MRDH bezig met de voorbereiding van de verlening van haar vier busconcessies. Op 16 november 2016 hebben wij ons ontwerp Programma van Eisen voor een reactie aan u voorgelegd en daarbij gevraagd om afstemming wat betreft concessiegrens overschrijdende lijnen en een gezamenlijke eenduidige kleurstelling voor het openbaar vervoer in de Zuidvleugelregio. Met genoegen constateer ik dat over beide onderwerpen inmiddels constructief ambtelijk en (binnenkort) bestuurlijk overleg plaatsvindt.

Eigen huisstijl

Wat betreft de eenduidige kleurstelling werken we inmiddels gezamenlijk aan het ontwerpen van deze kleurstelling, onder het voorbehoud van formele bestuurlijke instemming aan de zijde van PZH. Een eenduidige kleurstelling zal de herkenbaarheid vergroten, de drempel om het openbaar vervoer te verkleinen en is een duidelijk zichtbaar teken van de goede samenwerking tussen de verschillende opdrachtgevers in het openbaar vervoer in de Zuidvleugel. Ten aanzien van de concessie DAV adviseer ik u om deze gezamenlijk ontwikkelde kleurstelling als verplichting op te nemen voor al het materieel, uitgezonderd het materieel dat wordt ingezet ten behoeve van R-net.

Het Programma van Eisen is zo verduidelijkt opdat dit de eventuele invoering van een huisstijl mogelijk maakt.

Implementatie R-net

Over de implementatie van R-net maakt de MRDH graag op korte termijn met u afspraken over de wijze waarop deze productformule 'op straat wordt gezet'. Zuid-Holland is al enige tijd actief bezig met de implementatie van R-net, onder meer door het organiseren van een project- bureau dat zich inzet voor de realisatie van de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen. Wij pleiten er voor om ook op dit gebied intensief met elkaar samen te werken en zodoende een maximaal resultaat te kunnen bereiken.

Lijnennet

Zowel PZH als MRDH willen binnen zekere grenzen de vervoerder uitdagen en daarbij voldoende ontwikkelruimte bieden. Daarbij bestaat echter een risico dat huidige verbindingen mogelijk verdwijnen, die wel van belang zijn voor het vervoer van reizigers van en naar het concessiegebied MRDH en die momenteel ook een regionale functie binnen het MRDH-gebied hebben. Het betreft de huidige verbindingen Alblasserwaard - Ridderkerk - Rotterdam en Dordrecht - Hendrik Ido Ambacht - Rijsoord - Rotterdam.

Dit deel van uw reactie nemen wij ter kennisgeving aan.

Ten aanzien van de verbinding Alblasserwaard - Ridderkerk - Rotterdam: wij begrijpen uit uw ontwerp-PvE dat uw concessiehouder routevrijheid krijgt voor de verbindingen vanuit de Alblasserwaard naar Rotterdam om ofwel (zoals in de huidige situatie) via de Rotterdamseweg ofwel via de snelweg te rijden. Wij vragen nadrukkelijk om in ieder geval een verbinding tussen Alblasserdam, Ridderkerk (Rotterdamseweg) en Rotterdam te handhaven. Daarbij kunt uw concessiehouder vanzelfsprekend de route bieden om deze met een R-net lijn of met een 'gewone' HOV-lijn te bedienen. In dit verband wijzen wij u op de ambities van de gemeente Ridderkerk om het aantal haltes op de Rotterdamseweg te vergroten en de kwaliteit van de haltes te verbeteren, zodat de aantrekkelijkheid (en daarmee het aantal reizigers) vergroot kan worden. Graag gaan wij met u en de gemeente Ridderkerk op korte termijn in gesprek om te komen tot optimalisatie van het (H)OV netwerk in dit gebied.

De provincie geeft de vervoerder ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij HOV en R-net invoert en op welke wijze hij Ridderkerk gaat bedienen.

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Een goed ov-netwerk aanbieden wordt wel gestimuleerd via het gunningsmodel.

Wat verder?

In de bijlage treft u verder vragen en opmerkingen die per artikel zijn gespecificeerd. We volgen met belangstelling het resultaat van de aanbesteding en worden graag door PZH geïnformeerd over de uitkomsten. Uiteraard zien wij onze inbreng graag terug in het PvE. Mochten keuzes van de nieuwe vervoerder tot problemen leiden op de raakvlakken tussen beide concessie- gebieden dan gaan we zo nodig met u en de nieuwe vervoerder in gesprek om tot oplossingen te komen, met als doel een zo goed mogelijk OV-netwerk voor de reiziger.

Artikel 3.3.1 lid 7 HOV/R-net

Het is niet helemaal duidelijk waarom in de derde kolom van de frequentietabel gesproken wordt van een "ingroeimodel". Het is duidelijk dat u vanaf start concessie voor de werkdag spits uitgaat van een minimum frequentie in de spits van 4x/uur, en vanaf 2028 van 6x/uur. Wij adviseren om de term "ingroeimodel" hier niet te gebruiken.

Deze suggestie is overgenomen.

Artikel 4.5.4 Toegankelijkheid

In lid 1 sub f wordt de mogelijkheid geboden dat de bestuurder assistentie verleent bij het bedienen van een oprijplaat om betreding van de bus door een rolstoel mogelijk te maken.

In lid 9 staat dat de reiziger in een rolstoel geacht wordt zelfstandig gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer, maar op verzoek door de chauffeur wordt geholpen bij het betreden en verlaten van het materieel. In dit artikel wordt ook terugverwezen naar artikel 4.4.1 lid 3 waarin hetzelfde staat in iets andere bewoordingen. Enerzijds wordt de chauffeur geacht te assisteren, anderzijds wordt de reiziger geacht zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hoe moet dit worden geïnterpreteerd?

Naar onze mening is het (onbeheerd) achterlaten van de bestuurdersplaats tijdens een rit niet gewenst, onder meer in verband met risico op joyriding en het onbeheerd laten van de geldvoorziening. Met de gehanteerde formuleringen wordt van de bestuurder wel gevraagd om zijn plek te verlaten om (desgevraagd) assistentie te verlenen aan een passagier in een rolstoel. Wij adviseren de formulering van deze artikelen aan te passen, tenzij PZH het beleid heeft dat de chauffeur in voorkomende gevallen van zijn bestuurdersstoel weg kan.

In lid 7 wordt gesproken over het knielen van de bus, maar het is niet duidelijk of de bus volledig moet kunnen knielen, of alleen over de vooras, of alleen naar rechts. Het knielen over de vooras is gebruikelijk, maar verkleint hoogteverschil bij de uitstapdeur nauwelijks; in dat geval is het gebruik van de schuifplank vaker nodig. Wij adviseren een aanscherping van de eis en de bus standaard volledig te laten knielen voor ledere reiziger. Het is immers niet altijd duidelijk of een reiziger minder valide is.

In lid 10 is het niet duidelijk wie de elektrische rolstoel vastzet. Veel gebruikers van een elektrische rolstoel zijn niet goed in staat om deze handelingen uit te voeren. Binnen MRDH wordt i.o.m. betrokken partijen gestudeerd op mogelijkheden om de elektrische rolstoel in de stadsbus van HTMbuzz alsnog toe te staan.

Wat betreft uw eerste vraag. De provincie wil het reizigers met een functiebeperking zoveel mogelijk faciliteren dat zij zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer. Dit laat onverlet dat wanneer zij om assistentie vragen dit wordt verleend.

De provincie staat het inderdaad voor al haar ov-concessies toe dat de chauffeur in voorkomende gevallen van zijn bestuurdersstoel weg kan.

De betreffende opmerkingen hebben geen consequenties voor het Programma van Eisen.

Wat betreft het knielen van de bus en het vastzetten van een rolstoel wordt uw suggestie niet overgenomen als eis. De provincie laat het aan de vervoerder om hier invulling aan te geven.

De vervoerder kan voor een goede knielfunctie wel beloond worden in het gunningsmodel.

Artikel 4.3.6 Overmacht

In lid 1 noemt u als overmachtsfactor “gebruikelijke files”. Bedoelt u hier niet “onbruikelijke files”? Immers als iets gebruikelijk is dan kan men er rekening mee houden en is er geen sprake van een overmacht situatie.

Artikel 4.5.6 Uitstraling en reinheid

In lid 6 biedt u de mogelijkheid om reclame uitingen op de bus aan te brengen, zonder daaraan inhoudelijke voorwaarden te stellen b.v. op het gebied van geldende fatsoensnormen. Wij adviseren om zinsnede op te nemen waarmee in de ogen van de concessieverlener ongewenste reclame uitingen voorkomen kunnen worden.

Deze suggesties zijn overgenomen of verduidelijkt in het Programma van Eisen.

Artikel 5.1.2 Inzet nul emissie voertuigen

In lid 6 geeft u aan dat de concessiehouder voor de aan te schaffen laadinfrastructuur een open laadprotocol moet hanteren. MRDH neemt in het bestek

op dat binnen haar totale vervoersgebied de onderlinge uitwisselbaarheid van laadinfra-technieken geborgd is (compatibiliteit / interoperationaliteit). De nieuwe concessiehouder van de DAV concessie rijdt met haar bussen ook in het vervoersgebied van de MRDH (Zuidplein / Kralingse zoom). Wij verzoeken om in de bestekfase onderling de voorwaarden af te stemmen rondom de laadinfrastructuur, zodat de gekozen laadinfrastructuur mogelijk gedeeld kan worden.

Wij nemen dit ter kennisname aan en stemmen nader met u af.

Bijlage B2 Concessiegrens overschrijdende verbindingen

In de opsomming bij busdienst ontbreekt de concessiegrens overschrijdende verbinding Zwijndrecht- Barendrecht. Wij verzoeken u deze alsnog op te nemen.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

9 Reactie Platform Sociale Veiligheid MLL en gevolgen PvE

Algemene indruk

Het ontwerp pve is van goede kwaliteit.

Art 4.5.6. Uitstraling en reinheid

Hier (of elders) graag opnemen dat het de huisstijlelementen o.a. het logo van het samenwerkingsverband Platform Sociale Veiligheid Merwedelinglijn en de namen van de treinen van toepassing blijven.

Binnen de nieuwe R-net huisstijl is geen ruimte voor het aanbrengen van namen en logo's op de treinen.

Art 4.6 Sociale Veiligheid

4.6.1.4.

-Graag (hier en/of bij hoofdstuk 6) toevoegen dat de vervoerder actief deelneemt aan het Platform. D.w.z. actieve deelname aan de vergaderingen van de stuurgroep 1x p/jr, de kerngroep 4 x p/jr en de werkgroep 4 x p/jr en zo nodig op afroep.

Het Platform verwacht een actieve inbreng van de vervoerder gericht op het belang van het samenwerkingsverband. De vervoerder levert en haalt actief informatie.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.6.2

-Graag toevoegen dat van de vervoerder wordt verwacht dat 1 x per kwartaal het incidentenformat van het Platform binnen 1 maand na het verstrijken van het kwartaal ingevuld en naar het Platform stuurt.

4.6.4? Gezamenlijke Handhavingsacties

-Graag toevoegen dat de vervoerder deelneemt aan ca. 10 tot 15 gezamenlijke handhavingsacties p/jr van het Platform. Per actie wordt naast de reguliere bezetting op de trein verwacht dat de vervoerder 2 tot 4 boa's extra inzet. De organisatie ligt bij het Platform. Van de vervoerder wordt input verwacht om de acties voor de gezamenlijke partijen te optimaliseren.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

Diverse aandachtspunten:

Incheckzuilen

-De huidige (Arriva) Incheckzuilen van de vervoerder zijn bij zonlicht slecht leesbaar. En het geluid is slecht hoorbaar. De NS zuilen zijn beter.

Toename reizigersaantallen

-Als het aantal reizigers blijft groeien, neemt de kans op incidenten toe. De vervoerder zal mogelijk meer capaciteit moet inzetten voor toezicht en handhaving.

Nieuwe categorieën reizigers

Het aantal WMO reizigers en studenten neemt mogelijk toe. Dit vraagt mogelijk extra investeringen in training en voorzieningen voor de vervoerder.

Dit wordt ter kennisgeving aangenomen. Het advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

10 Reactie ProRail en gevolgen PvE

Alvorens in te gaan op het Programma van Eisen merkt ProRail op dat zij positief zijn om betrokken te zijn bij de aanbesteding van deze vervoerconcessie. Er wordt gewezen op drie belangrijke aspecten die verband houden met de gevraagde prestaties en de mogelijke nieuwe dienstregeling en het materieel:

1. de eisen die geformuleerd zijn ten aanzien van punctualiteit en uitval van de treindiensten komen niet overeen met eisen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) aan ProRail. Het probleem hierbij is dat de vervoerder wordt gevraagd om op andere waarden te sturen dan ProRail. Dit geldt zowel voor de voorgestelde meetpunten als de geëiste waarden en de gehanteerde methodiek. Zie ook de opmerking hierover verderop (zie nadere onderbouwing bij opmerking over artikel 7.3 in de bijlage).

De reactie van de provincie is bij de nadere onderbouwing van ProRail over artikel 7.3 opgenomen.

2. wijzigingen in de treindienst, bijvoorbeeld door hogere frequenties en/of kruisen van treinen waar dat in de huidige situatie niet gebeurt, kunnen leiden tot een verslechtering van de transferveiligheidssituatie op de perrons. Deze verslechtering kan er toe leiden dat ProRail de gewenste capaciteit niet kan verdelen. De vervoerders zullen hun dienstregeling tijdens de aanbestedingsprocedure ter toetsing aanbieden aan ProRail. Bij deze toets zal ProRail ook de wijzigingen in de transferveiligheid betrekken.

De toets van ProRail wordt nader beschreven door de provincie in het Bestek.

3. ProRail hanteert eigen beleid rond informatie en outillage op het station. Zie www.stations.nl/beleid. Alle stations worden ingericht volgens dit beleid. R-Net-uitingen kunnen alleen toegepast worden op de servicepanelen en frames die daarvoor bedoeld zijn en in de toekomstige objecten die daarvoor bestemd zijn, zoals Landmark/Informatiepunt. Een dergelijke toepassing hebben wij tevens besproken bij de TAG concessie.

Dit aspect heeft geen betrekking op het Programma van Eisen.

Naast deze inhoudelijke aanvullingen wil ik ook graag wijzen op twee algemene raakvlakken die van belang zijn.

ProRail zal de dienstregelingen toetsen op logistieke haalbaarheid, transferkwaliteit, overwegveiligheid en geluidproductieplafonds. Uit eerdere aanbestedingen is gebleken dat, voor de volledigheid van de ProRailbeoordeling, de relevante informatie door de vervoerders geleverd dient te worden. Denk hierbij aan informatie over start- en einde van de treindiensten, rangeerbewegingen en een realistische inschatting van samenstellingen van het in te

zetten materieel. Tevens is het van belang om aan te geven dat toetsing van de dienstregeling door ProRail geen garantie is voor capaciteit. De procedure voor de aanvraag van capaciteit is beschreven in de Netverklaring. Voor het opstellen van het bestek vraag ik uw aandacht voor deze aspecten. Graag wil ik u er ook attent op maken dat we in de periode van 16 juni tot 21 juli gereserveerd hebben voor de toets van dienstregelingen van aanbieders. Buiten deze periode hebben wij zeer beperkte capaciteit door andere aanbestedingen en dienstregelingsaanpassingen. Wij vragen u rekening te houden met deze periode en op te nemen in het PvE.

De toets van ProRail wordt nader beschreven door de provincie in het bestek.

Het Ministerie van I&M geeft aan ProRail geen goedkeuring om aanpassingen aan de infrastructuur en transfervoorzieningen, die nodig zijn voor ambities van decentrale overheden ten aanzien regionale treindiensten, te financieren.

Dit aspect heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen.

Overige inhoudelijke adviezen op het Programma van Eisen zijn hieronder opgenomen:

Verzoek om reizigers aantallen (in- en uitstappers per trein per haltering) te verkrijgen om zo de infrastructuur en het niveau van infrastructuurvoorzieningen te kunnen aanpassen indien mogelijk.

Dit aspect heeft geen betrekking op het Programma van Eisen.

2.1.1 lid 9 De inpasbaarheid van de bediening van de stations is nog niet bekend en moet meegenomen worden in het ontwerp van het station. Voor de toets van de dienstregelingen houden wij rekening met de huidige aanwezige infrastructuur en stations.

Dit advies heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen. De provincie gaat er ook vanuit dat de toets van de dienstregelingen plaatsvindt op basis van de huidige infrastructuur en stations.

2.1.1 lid 10 Er rijden regulier goederentreinen op het westelijke deel van de MLL (Dordrecht – Industrierrein De Staart). De MLL kan tevens dienen als 'omrijdroute' bij onregelmatigheden.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

2.2.3 lid 1 a iii Het is onduidelijk of met Nulemissievoertuigen ook treinen worden bedoeld.

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Een nulemissievoertuig is een voertuig. Een voertuig is gedefinieerd als een auto of een bus.

3.2.2 lid 1 a ProRail 'verdeelt' capaciteit, stelt niet "ter beschikking".

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

Indien er sprake is van het niet verdelen van de capaciteit worden Ritten niet opgeheven. Dit is een aanpassing van de Dienstregeling.

Dit aspect is verduidelijkt in het Programma van Eisen.

3.7.1 lid 1 Dienstregeling is volgens de gegeven definitie niet de dienstregeling die voor het hele jaar is vastgesteld. Het kan ook een incidentele dienst zijn. De incidentele dienst lijkt je hierdoor uit te sluiten.

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Met de huidige teksten van het Programma van Eisen wordt een eventuele incidentele dienst niet uitgesloten.

4.3.2 lid 5 en 6 Er kan uiteraard alleen afgeweken worden van de niet-wettelijke materieleisen (voortkomend uit het Programma van Eisen). Van de wettelijke materieleisen (zie 4.5.10 lid 2) kan niet afgeweken worden.

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

4.3.3 Indien voor het bepalen van ritregistratie de ProRaildata basis is, is het verzoek om onze definitie van uitval overnemen. Die luidt dat wij meten "niet-gerealiseerde aankomsten op van te voren afgesproken stations". In de praktijk houdt dit in dat bijgehouden wordt of treinseries aankomen op beginnen eindpunt ten opzicht van het oorspronkelijk plan. Indien niet aangekomen dan is er sprake van uitval. Er wordt zodoende dus niet gemeten op tussengelegen stations.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.3.4 Wij zien hierin geen rol voor ProRail

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Er is geen rol voor ProRail opgenomen in dit artikel.

4.3.8 Vervang "sluit met de verkeersleiding van ProRail" door "komt met ProRail overeen".

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.5.2 lid 2 ERTMS is een samenwerkingsprogramma tussen Ministerie I&M, ProRail en NS. (geen project, maar programma. Toevoegen van NS als partij.)

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.5.2 lid 3 Walvoorzieningen voor fecaliënafvoer toilet dienen conform de wet- en regelgeving en de procedures van ProRail aangebracht te worden en zijn voor rekening van de aanvrager of initiatiefnemer. Houd rekening met een doorlooptijd van minimaal 2 jaar voor de aanleg van de benodigde voorzieningen.

In de Netverklaring geven wij aan hoe wij omgaan met het aanbieden van dergelijke diensten.

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

4.5.2 lid 4 Bij de inleidende zin tevens verwijzen naar de wettelijke verplichte materieeleisen (lid 4.5.10 lid 2) waar treinstellen aan moeten aan voldoen.

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

4.5.10 lid 1 Bij gewijzigde en nieuwe spoorvoertuigen kan er in de vergunning sprake zijn van nieuwe inzetbeperkingen. Onderzoek en eventueel aanvullende maatregelen zijn voor rekening van de concessiehouder.

Voorstel om in een apart lid op te nemen dat concessiehouder of vervoerder verantwoordelijk is om te controleren dat het spoorvoertuig wordt ingezet conform alle beperkingen en voorwaarden in de vergunning en het onderliggend technisch dossier.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.5.10 lid 2 Verzoek om over dit punt nader overleg te voeren met ILT. (ILT stelt geen normen vast voor spoorvoertuigen, deze volgen uit de Europees vastgestelde TSI's en door I&M vastgestelde Regeling Indienststelling Spoorvoertuigen.)

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

4.5.10 lid 3 De meeste nieuwe normen voor spoorvoertuigen gelden niet automatisch voor reeds toegelaten materieel. Is het de bedoeling van de concessieverlener hier de concessiehouder verplicht om toch altijd aan nieuwe normen te voldoen en dus tijdens de looptijd materieel om te bouwen?

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

4.7.3 Voor berichten over de omroep afspraken maken met NSR en niet met de beheerder (ProRail). Zo ook voor de berichten op dynamische reisinformatiemiddelen. Zie hiervoor ook de Netverklaring.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.10.1 Kabels en leidingen voor kaartverkoopautomaten of Check-In-Check-outvoorzieningen moet de concessienemer/houder zelf regelen. Zie <http://www.stations.nl/voorzieningen/services-tbv-kaartverkoop>. Als concessienemer maak je alleen gebruik van de locatie. Schoonmaak en energievoorziening kan eventueel apart worden gecontracteerd via NS Stations.
Voorstel voor verwijderen van: "waaronder de huur van bekabeling..." en vervangen van "indien noodzakelijk" naar "sluit een toegangsovereenkomst".

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

4.11.8 Doorlooptijd van functiewijzigingen is circa 2 jaar.

Dit wordt ter kennisgeving aangenomen. Het advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

5.2.1 lid 1 Is het noodzakelijk ook voor nieuwe treinstellen al te stellen dat dit elektrisch materieel moet zijn?

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

6.3.4 lid 7 en 8 In de Netverklaring zijn de formele procedures, gremia en termijnen benoemd voor toedeling van de capaciteit.

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Er wordt reeds naar de Netverklaring verwezen in het Programma van Eisen.

7.3 Wij meten in onze prestatie-indicator alleen de aankomstpunctualiteit op de vooraf gedefinieerde (eind)punten van de treinserie. Op dit moment Dordrecht, Gorinchem en Geldermalsen en niet op tussengelegen stations.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

7.3 NS meet tegenwoordig reizigerspunctualiteit met gebruikmaking van de informatie van de chipkaart. In reizigerspunctualiteit zit treinpunctualiteit en uitval verwerkt. Deze aanpak kan ook overwogen worden.

Deze aanpak wordt als een mogelijke aanpak overwogen. Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

7.3 G9 Te laat aankomen: aanpassen van 180 seconden naar 179 seconden.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

Bijlage 1 "nieuwe voertuigen"

Deze definitie is niet van toepassing voor treinen, maar wordt wel gebruikt in

de hoofdtekst. Toevoegen van "Dit betreft enkel wegvoertuigen."

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Een voertuig is gedefinieerd als een auto of een bus.

Bijlage 1

"Nulemissie voertuigen" Onduidelijk of ook trein bedoeld wordt

Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen. Een nulemissievoertuig is een voertuig. Een voertuig is gedefinieerd als een auto of een bus.

Bijlage 1 "ProRail" "ProRail (of diens eventuele opvolger)", deel tussen haakjes in kolom Begrip naar kolom Omschrijving verplaatsen.

Dit advies is overgenomen in het Programma van Eisen.

Bijlage 1 "trein" Definitie lijkt een enkel treinstel uit te sluiten. In plaats van 'treinstellen' beter om 'spoorvoertuigen' hier te gebruiken.

Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt.

11 Reactie Provincie Gelderland en gevolgen PvE

Artikel 3.1.1.2. (pag 13): In de lijst met knooppunten mis ik station Geldermalsen. In de brief waarin wij onze bevoegdheid aan jullie overdroegen hebben we o.a. geëist dat er in Geldermalsen goede aansluitingen op het overig openbaar vervoer zijn. Door het benoemen als knooppunt wordt Geldermalsen ook meegenomen in de monitoring alsmede in de outputnormen (G10);

Voor stations wordt reeds geëist dat aansluiting wordt geboden naar en van de voor reizigers belangrijkste bus-, trein-, tram- en metrodiensten. Tevens geldt algemene monitoring en outputnorm G10 in het bijzonder ook voor station Geldermalsen als de nieuwe concessiehouder er aansluitingen aanbiedt.

Deze suggestie heeft daarom geen consequenties voor het Programma van Eisen.

Ter verduidelijking: Station Geldermalsen is niet als een knooppunt gedefinieerd, omdat er in de huidige concessie geen verbindende of ontsluitende lijnen van de concessiehouder komen bij het station. Het is de nieuwe concessiehouder overigens wel toegestaan om zelf knooppunten toe te voegen aan de lijst.

Artikel 3.2.2.1c (pag 14) Betekent dit dat een niet gereden Rit op een ander moment moet worden gecompenseerd en niet door middel van Trein Vervangend Vervoer? Hoe wordt het dan bijvoorbeeld geregeld voor reizigers die de eerst of laatste trein v/n Geldermalsen nodig hebben.

Dit lid heeft alleen betrekking op het vaststellen van de reguliere dienstregeling. Treinvervangend vervoer wordt nader toegelicht in artikel 3.2.3. Artikel 3.2.2 is wel verduidelijkt.

Artikel 4.3.4.2 (pag 34) Wij zijn heel benieuwd hoe jullie de overstap gaan monitoren. Laten jullie de bewijslast over aan de vervoerder, of hebben jullie zelf een systeem op het oog?

De exacte meetwijze, meetperiodes en meetniveau (bijvoorbeeld ritniveau, lijnniveau et cetera) voor het behalen van de outputnormen (zover dit niet is vastgelegd in dit Programma van Eisen) wordt tijdens de implementatiefase bepaald door de provincie na overleg met de concessiehouder.

B3 (pag 87) Er zijn op dit moment bij ons geen plannen voor het wijzigen van lijn 47;

Ten aanzien de monitoring willen wij graag Geldermalsen – Leerdam (- Dordrecht) qua punctualiteit en rituitval opnemen in ons monitoringssysteem. ProRail levert al voor alle andere regionale spoorlijnen in Gelderland en Overijssel deze data. Daarvoor heeft ProRail instemming nodig van de vervoerder en/of een artikel in het PvE/ bestek/ concessie waarin staat dat de winnende vervoerder daarmee moet instemmen. Ons verzoek is of jullie een dergelijk artikel willen opnemen.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

Verder zijn we akkoord met jullie eisen m.b.t. de frequentie en bedieningsperioden.

12 Reactie Provincie Noord-Brabant en gevolgen PvE

Hierbij delen wij u mede dat wij geen opmerkingen hebben bij het ontwerp-PvE van de Europese aanbesteding van het openbaar vervoer in de concessie Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV).

Voor ons als opdrachtgever van de aanliggende concessie West-Brabant zijn met name de bepalingen over het concessiegrensoverschrijdende vervoer van belang. Uit bijlage B2 van het ontwerp-PvE blijkt dat er geen lijnen, behorende tot de DAV-concessie, de grens met Noord-Brabant overschrijden. Hierover hoeven dus geen nadere afspraken te worden gemaakt.

Voorts zien we dat alle grensoverschrijdende lijnen vanuit onze concessie West-Brabant in bijlage B3 van het concept PvE zijn benoemd als te gedogen lijnen:

- 400 Oosterhout – Utrecht;
- 401 Breda – Utrecht;
- 402 Breda – Gorinchem;
- 121 Den Bosch – Sleeuwijk – Gorinchem;
- 120 Werkendam – Gorinchem;
- 620 Sleeuwijk – Werkendam – Dordrecht.

In combinatie met het bepaalde in Artikel 2.1.1 lid 6 en 7 van het concept-PvE, is daarmee voldoende gewaarborgd dat deze lijnen ook na ingang van de nieuwe DAV-concessie kunnen blijven rijden.

Voorts wordt voldoende ruimte geboden om in overleg met de provincie Zuid-Holland te komen tot eventuele aanpassingen van de dienstregeling van deze te gedogen lijnen, mocht daar aanleiding toe zijn.

Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het leidt niet tot wijzigingen in het Programma van Eisen.

13 Reactie Provincie Utrecht en gevolgen PvE

Met belangstelling heb ik uw Ontwerp Programma van Eisen (OPvE) voor de Europese aanbesteding Openbaar Vervoer Drechtsteden, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) gelezen. Ook het beleid van de provincie Utrecht is gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de groeiende regio, om te zorgen voor een bereikbare en leefbare stedelijke omgeving.

In de concessie zijn belangrijke grensoverschrijdende buslijnen naar Utrecht opgenomen. Daarnaast vindt in het betreffende gebied op dit moment ook een herindelingsprocedure plaats die mogelijk resulteert in een voorgenomen fusie van Vianen, Leerdam en Zederik tot een nieuwe gemeente Vijfheerenlanden. In het gebied dat wordt bediend door buslijnen vanuit uw concessiegebied vinden belangrijke stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen plaats. Zo worden Leidsche Rijn, de A12 zone (Papendorp en Kanaleneiland-zuid), omgeving 5-Meiplein, Merwedekanaalzone en de westzijde van het Utrechtse stationsgebied verder ontwikkeld.

Vanwege het belang van een goed afgestemd regionaal openbaar vervoer verzoek ik u op een aantal punten het Programma van Eisen aan te passen en daarbij ook expliciet de mogelijkheid open te houden om straks het openbaar vervoer in de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden vanuit één concessie te verzorgen.

Herindelingsprocedure Vijfheerenlanden

Op dit moment is de herindelingsprocedure aan de gang die, ongeacht de uitkomst, gevolgen heeft voor het betreffende concessiegebied en voor de indeling van de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer tussen de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Een definitief besluit is niet voor medio 2018 te verwachten en de nieuwe concessie zal vanaf eind 2018 van kracht worden.

Voor het gebied van de huidige gemeente Vianen geldt dat dit is opgenomen in de concessie "Tram en Bus Regio Utrecht", die geldig is tot medio december 2023. Als het grondgebied van Vianen bij Zuid-Holland wordt gevoegd is een overgang van de concessie-verantwoordelijkheid per die datum dan ook logisch.

Als het grondgebied van Leerdam en Zederik bij de provincie Utrecht wordt gevoegd is de situatie anders. Voor een Europese aanbesteding is de periode tussen de definitieve besluitvorming over de herindeling en de ingang van de concessie te kort. Daarom stel ik ter waarborging van de continuïteit van het openbaar vervoer voor dat het openbaar vervoer in de gemeenten Zederik en Leerdam voor de overgangperiode tot medio december 2023 wordt uitgevoerd in het kader van de DAV-concessie die u nu aan het voorbereiden bent.

(overgangs)situatie. Er zal immers een periode zijn waarin het vervoer nog via de ene provincie verloopt en de verantwoordelijkheid en middelen via de andere provincie verlopen.

Deze waarborg is opgenomen in het Programma van Eisen.

Merwede-Lingelijn

De gemeentelijke herindeling zou ertoe kunnen leiden dat Leerdam, met een station aan de Merwede-Lingelijn in de provincie Utrecht komt te liggen. Deze spoorlijn tussen Dordrecht en Geldermalsen maakt deel uit van de concessie. Ik neem met instemming kennis van de eisen voor het bedieningsniveau, die op zijn minst het huidige niveau garanderen.

Dit aspect heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen.

Voorzieningsniveau landelijk gebied

In het eerder vastgestelde "Beleidskader Openbaar Vervoer DAV" zijn uitgangspunten opgenomen voor het bedieningsniveau van de kernen in het landelijk gebied. In het ontwerp Programma van Eisen zijn deze uitgangspunten niet expliciet teruggekomen. Ik verzoek u deze uitgangspunten als eisen ook in het Programma van Eisen te concretiseren. Daarnaast vraag ik u expliciet te maken in welke gevallen het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer als vervanging voor het openbaar vervoer kan worden opgevat.

De eisen voor de kernen in het landelijk gebied zijn reeds opgenomen in het Programma van Eisen en in lijn met het Beleidskader. Wel zijn de eisen voor Deur-Halte Vervoer verduidelijkt. Daarnaast is in het Programma van Eisen reeds aangegeven dat CVV gedoogt moet worden door de concessiehouder. Het Programma van Eisen heeft niet als insteek om aan te geven wanneer CVV als vervanging voor het openbaar vervoer kan

worden opgevat. Dit advies leidt verder niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Knooppunten

Ik verzoek u aan de lijst met knooppunten het Busstation Lekbrug te Vianen toe te voegen. Dit busstation vormt een belangrijk overstappunt tussen enerzijds uw concessiegebied en anderzijds belangrijke bestemmingen in de Utrechtse regio (in elk geval Utrecht Science Park en Nieuwegein).

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij overige knooppunten (naast de enkele knooppunten die in het Programma van Eisen staan) gaat creëren. Dit advies leidt niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Routes in Utrecht

Er zijn verschillende routes tussen uw concessiegebied vanaf knooppunt Vianen Lekbrug en Utrecht Centraal mogelijk. Ik verzoek u de route via Papendorp en de Van Zijstweg expliciet op te nemen als voorkeursroute. Deze route zal op termijn volledig zijn ingericht als HOV-route en bedient het OV-knooppunt en bedrijventerrein Papendorp. Ik vraag u deze route in het betreffende kaartje dan ook op te nemen met een doorgetrokken lijn.

Voor de route via Papendorp verwacht ik een frequente verbinding, en ook zoals sinds december 2016 een verbinding van Utrecht Centraal naar Papendorp van minimaal 4 ritten per uur, als vervanging van de verbinding die U-OV hier aanbood. Vanwege capaciteitsgrenzen van deze route, in samenhang met de te verwachten inzet van andere buslijnen via deze route, is het maximale aantal in te zetten busritten vanuit de DAV-concessie 400 ritten per etmaal (inclusief materieelritten).

Voor de route via de Graadt van Roggenweg geldt dat hier een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen door de gemeente Utrecht is vastgesteld. Vanwege deze overschrijding verzoek ik u als expliciete voorwaarde in het Programma van Eisen op te nemen dat er via deze route alleen bussen worden ingezet die minimaal aan de Euro-VI norm voldoen.

Voor de route via Croeselaan geldt dat, vanwege afspraken met belanghebbende bewonersgroepen met betrekking tot leefbaarheid, het aantal ritten op deze route niet hoger zal zijn dan het aantal in 2016. Het maximale aantal ritten via deze route is dus 41 per dag.

Voor de hierboven genoemde drie routes, die ook op het kaartje in uw OPvE zijn opgenomen, stemmen we in deze op te nemen als door de provincie Utrecht en de Utrechtse concessiehouders te gedogen routes. Dit onder voorbehoud van de mogelijk in 2023 veranderde concessiegrenzen. Op basis van voorstellen in het belang van de reizigers willen wij aanvragen voor nieuwe grensoverschrijdende routes vanuit de DAV-concessie positief beoordelen, mits deze de belangen van andere concessiehouders niet schaden, en er voldaan wordt aan de gestelde uitgangspunten.

Ik verzoek u dan ook bovenstaande punten in uw Programma van Eisen op te nemen.

Voor de route Papendorp-Van Zijstweg is in het Programma van Eisen aangegeven dat het een voorkeursroute is van de provincie Utrecht.

De provincie Zuid-Holland geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij hogere frequenties aanbiedt dan geëist (hogere frequenties aanbieden op plekken waar vervoersvraag is wordt gestimuleerd via het gunningsmodel). De provincie legt geen aanvullende minimale frequentie-eisen op.

Voor de route Graadt van Roggenweg-Utrecht Centraal is in het Programma van Eisen aangegeven dat alleen voertuigen mogen worden ingezet die minimaal aan de Euro-VI norm voldoen.

Voor de route Croeselaan-Utrecht Centraal is in het Programma van Eisen aangegeven dat er maximaal 41 ritten per dag aangeboden mogen worden.

Stationsgebied Utrecht

In het stationsgebied wordt ook de komende jaren gewerkt aan de verdere ontwikkeling. Voornamelijk maken de bussen naar het DAV-gebied gebruik van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein. Voorzien is dat de bussen gebruik gaan maken van het busstation Utrecht Centraal Jaarbeurszijde. Voor het gebruik van de busstations dienen de vervoerders te handelen conform het daarvoor geldende gebruiksprotocol. Dit protocol wordt beheerd door de vervoerder die rijdt voor de concessie "Tram en Bus Regio Utrecht". Deze vervoerder is ook verantwoordelijk voor de coördinatie van het reizigersinformatiesysteem, het verkoop- en servicepunt, de eindpuntvoorzieningen voor de chauffeurs en alle beheers- en gebruikszaken. De DAV-vervoerder werkt constructief mee aan het goed functioneren van de OV-terminal en respecteert alle afspraken. De DAV-vervoerder vergewist zich van eventuele beperkingen ten aanzien van de veiligheid. Met name het gebruik van gasbussen en waterstofbussen in de OV-Terminal is alleen mogelijk als de wegbeheerder hiervoor geen belemmeringen heeft opgelegd.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

Samenwerking vervoerders

Namens de vervoerders is de vervoerder voor de concessie "Tram en Bus Regio Utrecht" (op dit moment Q-buzz) coördinator en woordvoerder voor infrastructurele zaken en overleg met de wegbeheerder binnen de gemeente Utrecht. De vervoerder van de DAV-concessie moet dus constructief samenwerken met deze vervoerder en proactief afstemmen.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

14 Reactie RODAV en gevolgen PvE

Het Reizigersoverleg Drechtsteden Alblasserwaard Vijfheerenlanden heeft uw adviesaanvraag betreffende het ontwerp Programma van Eisen voor de nieuwe concessie openbaar vervoer Drechtsteden / Alblasserwaard / Vijfheerenlanden van u ontvangen. Het ontwerp-PvE is besproken in onze vergadering op donderdag 2 februari in aanwezigheid van de heer M. Scheerders van de provincie Zuid-Holland.

Wij waarderen de wijze waarop wij zijn betrokken in het proces om te komen tot de aanbesteding van het openbaar vervoer in ons gebied. Dit omvat ook de prettige en constructieve wijze waarop de gesprekken met de heer M. Scheerders en J. Wassens van de provincie over dit onderwerp zijn verlopen.

Ons advies omvat twee delen. Het eerste deel omvat algemene opmerkingen en adviezen. In het tweede gedeelte geven wij paginagewijs ons advies of plaatsen wij voor nu een opmerking.

Algemeen

De uitkomst van de aanbesteding van de nieuwe concessie dient volgens ons een samenhangend OV netwerk te zijn. Hierin nemen lijngebonden en vraagafhankelijk OV hun plaats in. Naar onze mening laat het ontwerp-PvE teveel ruimte aan de winnende vervoerder om te beslissen wat door lijngebonden, wat door vraagafhankelijk inclusief deur-halte vervoer, wat door alternatieve vormen als ketenmobiliteit wordt ingevuld en daarnaast wat helemaal niet ingevuld wordt. Afstemming tussen vraag en aanbod is een goed uitgangspunt, maar niet het enige. Geborgd dient te worden dat er openbaar vervoer is. Ons zorgpunt is dat weinig concreet beschreven wordt aan welke randvoorwaarden / eisen het vraagafhankelijke vervoer moet voldoen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan continuïteit. De invulling wordt erg aan de markt / vervoerder / maatschappij overgelaten. We adviseren om dat scherper te omschrijven in het programma van eisen. Hierin dient ook de provincie invulling te geven aan haar verantwoordelijkheid dat OV wordt aangeboden.

We realiseren ons terdege dat er ruimte moet zijn voor een vervoerder of voor andere initiatieven om iets nieuws te ontwikkelen. Echter één van de doelstellingen van de vervoerder is om tegen minimale kosten het openbaar vervoer aan te bieden en dat geeft meestal spanning tussen verwachting en realiteit. Namelijk wat niet gevraagd wordt, niet geleverd wordt. We adviseren in de gunningscriteria op te nemen dat lijngebonden vervoer daar waar het nut heeft hoger gewaardeerd wordt.

Omdat we uitgaan van een samenhangend OV systeem dient het openbaar vervoer bekend / vindbaar te zijn voor degenen die niet bekend zijn in het gebied. Dat stelt eisen aan de externe communicatie. Ook adviseren we om dit strakker in het PvE te beschrijven c.q. voor te schrijven.

Verder merken we op dat de huidige buurtbusverenigingen al behoorlijk benut worden, waardoor zij moeilijk nog extra reizigers kunnen verwerken. Ook zijn er steeds minder vrijwilligers qua aantal beschikbaar. En van de vrijwilligers wordt verwacht dat zij steeds meer scholing moeten ontvangen om op de bus te kunnen rijden. Er zijn vrijwilligers die daarom afhaken. Dit geeft een spanning in de verwachtingen dat vrijwilligers het zullen opvangen. Als laatste merken we op dat de OV component uit CVV systemen wordt gehaald waardoor zij niet ingezet kunnen worden voor OV. Samenwerking van OV met CVV is dan niet mogelijk en zorgt voor een leemte die opgevuld dient te worden, omdat uitgaan wordt dat er in DAV gebied OV moet worden aangeboden.

De bovenstaande algemene lijn die betrekking heeft op het Programma van Eisen is in lijn met het Beleidskader en de andere OV-concessies van de provincie. Zo is het Programma van Eisen ook opgezet: de provincie Zuid-Holland geeft de vervoerder ontwikkelvrijheid en

laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij meer openbaar vervoer aanbiedt dan geëist. De provincie legt geen aanvullende minimale frequentie-eisen op.

Meer openbaar vervoer aanbieden op plekken waar vervoersvraag is, wordt sterk gestimuleerd via het gunningsmodel. Een aantal van de punten die u noemt kunnen daarmee beloond worden.

In het Programma van Eisen is daarnaast een zwaardere eis voor Deur-Halte Vervoer opgenomen om het minimumniveau van openbaar vervoer op een hoger niveau te leggen. Met het aangepaste Programma van Eisen komen alle reizigers in aanmerking voor Deur-Halte Vervoer. Om deze verruiming mogelijk te maken zonder dat de concessiehouder hierdoor veel extra kosten moet maken, zijn de venstertijden voor het ophalen enigszins verruimd (van 10 naar 15 minuten).

Opmerkingen per bladzijde

Blz. 12

2.3 Taakafbakening in de concessie

2.3.1. Taakafbakening in de concessie (algemeen)

In punt 2 staat dat het aanbod kwantitatief en kwalitatief afgestemd dient te zijn op de vraag vanuit de markt. Indien een vervoerder meent dat er geen of nauwelijks vraag is, wordt deze niet gestimuleerd om de vraag te ontwikkelen. Een vervoerder kan zo gemakkelijk dit laten liggen. Wij menen dat de verantwoordelijkheid waar gereden moet (blijven) worden (mede) bij de provincie thuishoort en niet overgelaten kan worden aan de willekeur van een vervoerder.

Bij punt 3 wordt gesproken over vergroting van deelname aan het OV. Wij stellen dat dit alleen optreedt wanneer er OV wordt aangeboden.

De concessiehouder wordt gestimuleerd om vervoersvraag te ontwikkelen via het gunningsmodel (marketing- en communicatieplan) en door het opbrengstencontract, zoals dit voor alle ov-concessie van de provincie geldt. Door dit contract heeft de concessiehouder een prikkel om zijn materieel en personeel zo in te zetten dat het de meeste reizigersopbrengsten oplevert.

NB. Het niveau van het marketing- en communicatieplan en de kwantiteiten (de gewogen dienstregelingenuren en dienstregelingkilometers) die via het gunningsmodel worden uitgevraagd, moet de concessiehouder gedurende de gehele concessie minimaal handhaven, maar niet per se op de plek en manier waar het in eerste instantie is aangeboden.

Blz. 13

3.1.1 Opzet van de dienstregeling

Punt 3: we missen als knooppunten Sliedrecht Winkelerplein, Ridderkerk Sportlaan, Papendrecht busstation, Papendrecht N3, P & R Oudelande, Vianen Lekbrug Oost en West, Geldermalsen, Gelkenes, Leerdam, Zwijndrecht Station en Alblasserdam Rijnstraat. Het heeft een aantal jaren geduurd voordat de aansluitingen op deze knooppunten zijn gerealiseerd en we willen voorkomen dat er met een achterstand wordt begonnen. Dit dient ook elders in het PvE verwerkt te worden.

Punt 7: we adviseren om slechts 1 vakantiedienstregeling te hanteren om verwarring bij de reizigers te voorkomen.

Wat punt 3 betreft. De provincie geeft de vervoerder ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder om te bepalen waar hij overige knooppunten (naast de enkele knooppunten die in het Programma van Eisen staan) gaat creëren. Dit advies leidt verder niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Wat punt 7 betreft. Ook voor bijvoorbeeld de kerstvakantie mag de concessiehouder een enigszins aangepaste vakantiedienstregeling hanteren. Dit geeft de concessiehouder meer flexibiliteit. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat er tijdens een kerstperiode teveel DRU's worden gereden en tijdens drukke niet-vakantieperiodes te weinig.

Blz. 17

Punt 7: we missen de halte Graadt van Roggenweg in Utrecht. Bij deze halte wordt veel uitgestapt en er dient voorkomen te worden dat reizigers terug moeten rijden vanaf Utrecht CS.

Blz. 18

Punt 8: we adviseren ook fietskluizen te plaatsen in Papendrecht.

De Graadt van Roggenweg is geen Verplichte Halte of Mogelijke Halte. Hier is voor gekozen wegens de ontwikkelvrijheid van de vervoerder en de nabijgelegen halte Utrecht Centraal Station. De voorkeursroute (deels verplicht) van de provincie Utrecht loopt via Papendorp en doet de Graadt van Roggenweg niet aan.

In het kader van de ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het concessiegebied DAV wordt op dit moment geïnventariseerd welke voorzieningen wenselijk zijn. Wij nemen uw advies hierin mee.

Blz. 19

3.4.1. Dekkings- en ontsluitingseisen

We achten de dekkingseis voor Dordrecht op zondag en na 19.00 uur van 1x per uur erg mager. Op dit moment zijn veel grote winkels in de binnenstad elke zondag open.

We adviseren minimaal voor de zondagen dit uit te breiden.

Ontsluitingseis Vraag afhankelijk vervoer: We vinden het belangrijk dat de eisen die worden gesteld aan vraagafhankelijk vervoer ook goed bewaakt worden, wil er sprake zijn van een alternatief. Een voorbeeld is de regiecentrale in Zeeland, waar aan de hand van gps in voertuigen gezien kan worden of aansluiting wordt gehaald en ophaaltijden kloppen. Verder dient er een sanctie gekoppeld te worden aan het niet voldoen aan deze eisen.

De eerste eis waar u naar refereert is in lijn met het Beleidskader en het huidige Programma van Eisen. Het is aan de vervoerder om te bepalen op welke plaatsen en momenten hij het beste meer openbaar vervoer kan aanbieden.

De provincie zal alle eisen in het Programma van Eisen monitoren. Aan alle eisen kan een sanctie worden gekoppeld door de provincie. In het gunningsmodel wordt daarnaast ook aandacht gegeven aan de aansluiting tussen de diverse vervoerssystemen.

Blz. 20.

Punt 3: in de opsomming wordt het ziekenhuis in Gorinchem gemist en de polikliniek in het algemeen bijvoorbeeld de polikliniek in Leerdam.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

Blz. 21

Punt 4 en volgende punten: Het missen van een aansluiting bij Deur-Halte vervoer moet vanuit een registratiesysteem blijken, zoals bij de ontsluitingseis is genoemd. Vaak betreft het kwetsbare burgers die gebruik maken van vraag afhankelijk vervoer en niet mondig genoeg zijn om dit te vragen en/of bezwaar in te dienen. We adviseren dus een dergelijk systeem als eis op te nemen in het PvE.

Punt 5: we adviseren ook scootmobiel op te nemen als hulpmiddel, omdat een rolstoeltoegankelijk voertuig ook scootmobielen kan meenemen.

De eerste suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

Het wordt niet voorgeschreven dat een scootmobiel meegenomen moet worden. Net als voor de bus is het aan de concessiehouder om te besluiten of het veilig is dat een scootmobiel wordt meegenomen.

Blz. 22

Punt 15: wij vinden de verplichting om aansluiting te zoeken bij Stroomlijn niet sterk genoeg geformuleerd. De vervoerder kan hier afwachtend / afhoudend op reageren.

Deze suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.

Blz. 23

Artikel 3.4.4 Buurtbuslijnen

Zoals we al eerder hebben aangegeven zal bij uitbreiding van het Buurtbus project een tekort ontstaan aan vrijwilligers. Ook zijn er geen vrijwilligers die op de hoogte zijn van het omgaan met mensen met een beperking (terwijl verlangd wordt dat meer mensen uit de doelgroep in het OV moeten komen). De verwachtingen dienen dan ook niet te hoog gespannen te zijn.

Blz. 24

Punt 5: om een aansluitgarantie waar te maken adviseren wij om buurtbussen in staat te laten zijn te communiceren met 12m. bussen. Zodat communicatie mogelijk is bij bijvoorbeeld vertraging.

De eerste suggestie heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen.

De tweede suggestie heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen, omdat reeds een telefoon ter beschikking wordt gesteld aan elk buurtbusproject, waarmee met de centrale verkeersleiding kan worden gebeld.

Blz. 31

Punt 4: in de opsomming zien we landelijke regelingen staan. We missen daar de 65+ korting. Graag een check of inderdaad alle landelijke regelingen worden genoemd.

De suggestie heeft geen consequenties voor het Programma van Eisen. Deze regeling wordt afgedekt door het eerste punt genoemd in de opsomming.

4.2.3. OV-Chipkaart in Bussen en Auto's.

We geven in overweging na te gaan of ook losse kaartlezers in de 8-persoonsbussen kunnen worden toegestaan om de vervoerder niet onnodig op kosten te jagen.

Blz. 32:

Punt 3: We adviseren om de eis voor ophaalautomaten te laten vervallen, omdat daar naar ons idee nauwelijks gebruik van wordt gemaakt.

Artikel 4.2.4 Verkrijgbaarheid (distributienetwerk)

Punt 2c: De bijlage 17 is in zijn geheel niet aan ons beschikbaar gesteld. Wij kunnen daarom geen advies geven over deze bijlage.

Blz. 38:

We adviseren na te gaan of de wijze waarop de verschillende hulpmiddelen in het bijzonder de rolstoelen wel op deugdelijke wijze kunnen worden vastgezet, wanneer zij meegenomen worden in de bus. Het PvE dient hierop dan aangepast te worden.

Deze suggesties zijn overgenomen in het Programma van Eisen. Het distributienetwerk is gelijk aan het huidige netwerk.

Blz. 40

Punt 4: Gezien het gratis meenemen van de fiets buitengewoon heeft bijgedragen aan het succes van de MerwedeLingeLijn adviseren wij het meenemen van de fiets altijd gratis kan. Het is niet simulerend wanneer voor het meenemen van de fiets (in de spits) betaald moet worden.

De suggestie wordt niet overgenomen, omdat op deze manier de concessiehouder de mogelijkheid krijgt om via prijssturing fietsen meenemen buiten de spits te stimuleren. Zo is er meer capaciteit voor reizigers zonder fiets tijdens de spits. De concessiehouder heeft overigens zelf de vrijheid om het reizen met fiets tijdens de spits ook gratis te houden.

4.5.4 Toegankelijkheid

Punt 1.C: we constateren dat het meenemen van 1 rolstoel beperkt is.

Verder merken we op dat het gebruik van de "strijkplank" ongeschikt is om voor vele typen rolstoelen, omdat dergelijke rolstoelen met de rugleuning geen remkrachten kan opvangen. Om remkrachten te kunnen opvangen, dient een rolstoel in de normale rijrichting te staan en verbonden te zijn met het chassis van de bus.

Punt 1.D: het bedienen van de gordels is vaak voor en rolstoeler ondoenbaar. Hier zijn echter nog geen afdoende oplossingen voor.

De suggesties is overgenomen door de eis te herformuleren naar een functionele eis.

Blz. 41

Punt 10: De gebruikte formulering wat gangbare maten zijn is erg onduidelijke. We adviseren hier daadwerkelijke maten op te nemen.

De suggestie wordt niet overgenomen. Er wordt hier een functionele eis gebruikt om onder andere in te kunnen springen op ontwikkelingen tijdens de concessieduur, zonder dat vastgehouden moet worden aan maatgeving die op dit moment gangbaar is.

4.5.5 Informatievoorzieningen

We adviseren dat de aansluitende bussen en treinen, inclusief de overstapmogelijkheden die buiten de concessie vallen, op de displays moeten worden getoond (real time), zodat hier ook een bijdrage aan reizigersgemak wordt geleverd. Dit is praktisch in nieuwe concessies gemeengoed, maar niet in de huidige DAV concessie.

Voor blinden en slechtzienden adviseren we om bij de omroep van het station op de MLL de uitstapkant in de rijrichting om te roepen, zoals dit ook al bij andere bedrijven gemeengoed is en dit ook voor te schrijven, omdat anders het vervoerbedrijf dit niet spontaan regelt.

Daarnaast adviseren we bij het tonen van het volgende station met een pijl de uitstaprichting weer te geven. Ook dit is in den lande bij andere regionale concessies al gemeengoed, maar niet in de DAV concessie.

De eerste suggestie wordt niet overgenomen, maar betere reisinformatie op displays wordt wel beloond via het gunningsmodel.

De twee volgende suggesties die betrekking hebben op toegankelijkheid zijn overgenomen.

Bladzijde 43

4.5.8 Kleinere bussen

punt a: Hier worden twee separate deuropeningen voorgeschreven. We adviseren om dit niet dwingend voor te schrijven. Er zijn busjes in de markt met één brede in- en uitstapdeur die goed functioneren. Deze eis is te beperkend voor een vervoerder naar onze mening.

De suggestie is overgenomen.

Bladzijde 46

4.6.3 Controle geldig vervoerbewijs

Punt 1: deze eis is niet normatief: wat is regelmatig: één keer per half jaar? We adviseren dit scherper te omschrijven.

De suggestie wordt niet overgenomen. Aangezien de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk is, hanteert de provincie functionele en outputeisen voor wat betreft de controle van vervoerbewijzen, mits dit niet ten koste gaat van de sociale veiligheid (zie artikel 4.6.1). De functionele eisen staan in artikel 4.6.3 en de outputeisen staan in artikel 7.3.1.

Bladzijde 48

4.7.5 Dynamische reisinformatie

De naam van de paragraaf dekt de lading niet. We stellen als titel 'DRISsysteem' voor.

De suggestie is overgenomen door de titel te hernoemen naar "DRIS en dynamische reisinformatie in het Materieel".

Bladzijde 50

Artikel 4.9 Klantenservice en -reacties

Punt 2: de tijden van het informatienummer zijn onzes inziens te beperkt. Wat als er problemen zijn met je bus, die niet komt vóór 08.30 en na 19.00 uur. We adviseren te beginnen voor 07.00 uur tot 23.00 uur.

De suggestie is deels overgenomen door de minimale eisen enigszins aan te scherpen. De vervoerders kunnen via het gunningsmodel worden beloond als zij betere tijden hanteren.

Blz. 51

4.10 Infrastructuur en overige voorzieningen

punt 3: de opsomming van stations is niet compleet. We stellen voor als tekst 'alle stations' te gebruiken.

Blz. 53

4.1 Implementatie

Net als in andere concessies gebruikelijk zien we graag opgenomen dat het RODAV in staat wordt gesteld om een schouw van het nieuwe materieel uit te voeren. Uiteraard wel op een moment dat onze opmerkingen / adviezen nog verwerkt kunnen worden.

Punt 3: Het RODAV wil graag deelnemen aan de implementatieoverleggen.

De suggestie is overgenomen. De schouw en het betrekken van het RODAV tijdens de implementatie wordt uitgevraagd via het bestek.

Dat het RODAV graag wil deelnemen aan implementatie-overleggen wordt op dit moment ter kennisgeving aangenomen. De provincie gaat na concessieverlening met het RODAV in overleg om de samenwerking tijdens de implementatie nader uit te werken.

Blz. 67

Outputnorm V1: We vinden een trefkans van 66 % voor een steward te laag. Door de inzet van stewards op de MLL is de sociale veiligheid en daarmee het vervoer toegenomen. We willen graag dit zo houden en stellen een norm van 95 % voor.

De suggestie wordt niet overgenomen. De provincie hanteert dezelfde trefkansnorm als voor de treindienst Alphen aan den Rijn-Gouda. De vervoerder mag uiteraard een hogere trefkansnorm hanteren dan minimaal geëist.

Blz. 86

B2 Concessiegrensoverschrijdende verbindingen

Voor de provincie Utrecht gelden de volgende aanvullende eisen:

Punt 1: lijn 41 moet lijn 81 zijn naar ons idee

Punt 2: hier wordt verwezen naar de derde kolom in lid 8 van artikel 3.3.1. Deze verwijzing klopt niet.

De suggesties zijn overgenomen.

Blz. 92

B 5 Regeling Buurtbusprojecten

Op de Buurtbus zit geen personeel wat kan omgaan met mensen met een beperking. Dit betekent dat eventueel overnemen van reguliere lijnen niet mogelijk is. Zie ook onze opmerking in het gedeelte Algemeen.

Deze suggestie heeft geen gevolgen voor het Programma van Eisen. Als er al sprake gaat zijn voor een nieuw buurtbusproject, zal de omgang met mensen met een beperking onderwerp van aandacht zijn.

Blz. 132

B16 Sancties

Hier wordt de formulering gebruikt: "De lijst is niet uitputtend". Waarschijnlijk wordt bedoeld dat er ook nog voor andere tekortkomingen een boete kan worden opgelegd. We adviseren een meer passende formulering op te nemen.

Blz. 133

Categorie overige uitvoeringskwaliteit

Punt 2: We adviseren om hier ook een ontbrekende omroep bij op te nemen. Dit ten behoeve van blinden en slechtzienden die afhankelijk zijn van de omroep. Verder adviseren als stem een lage vrouwenstem te nemen, omdat deze het best verstaanbaar is.

Naar aanleiding van uw eerste suggestie is de tekst in het Programma van Eisen verduidelijkt. De tweede suggestie is overgenomen, met uitzondering van het technisch voorschrijven van een lage vrouwenstem.

Tot slot merken we op zorg te dragen dat er sprake is van halte paren, omdat een reiziger wel ergens kan vertrekken maar er niet meer terug kunt komen. Een voorbeeld is de halte langs de N216 bij Giessenburg richting Gorinchem waar geen retourhalte is.

De suggestie wordt niet overgenomen. Het is aan de concessiehouder om te bepalen waar hij halteert.

Een logisch, samenhangend, snel, etc. vervoersnetwerk wordt wel positief beloond via het gunningsmodel.