



**provincie  
Zuid-Holland**

# **NOTA VAN BEANTWOORDING PROGRAMMA VAN EISEN**

**EUROPESE AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER  
Zuid-Holland Noord (ZHN)**

Nota van beantwoording vast te stellen door Gedeputeerde  
Staten op 4 oktober 2022

Datum: 28 september 2022  
DOS: 2017-000846

# 1 Inleiding

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

- Buurtbus Alkemade;
- Buurtbus Berkenwoude;
- Buurtbus Langeraar;
- Buurtbusvereniging De Meije;
- Coalitie voor Inclusie;
- Klankbordgroep toegankelijkheid;
- MRDH;
- Provincie Noord-Holland;
- Provincie Utrecht;
- Regio Holland-Rijnland namens de inliggende gemeenten;
- Regio Midden-Holland namens de inliggende gemeenten;
- RHM;
- Vervoerregio Amsterdam;
- VoorAll

die zijn binnengekomen naar aanleiding van het ontwerp Programma van Eisen en de bijbehorende Bijlagen voor de Concessie Zuid-Holland Noord (ZHN).

De adviezen en/of zienswijzen van bovengenoemde belanghebbenden zijn op volgorde van de bijbehorende hoofdstukken van het Programma van Eisen 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. Reacties die niet leiden tot aanpassing van het Programma van Eisen, maar bijvoorbeeld wel worden opgenomen als informatievoorziening of wens in het Bestek, worden geel gearceerd.

## 2 Beantwoording reacties

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin      | Opmerking indiener   | Reactie  |
|------------|---------------------------|-----------|--------------|--|--|
| 1          | Holland-Rijnland          | 1         | 1.2          | In het PvE staat op pagina 6 dat ouderen een groeiende groep is 'die meer aandacht verdient'. Wij zijn dit volstrekt met u eens en zien die mobiliteitsbehoefte ook terug in de vervoersbewegingen van de Regiotaxi. Wij vragen daarom de specifieke aandacht om het PvE zodanig in te richten dat ook aan die ambitie invulling kan worden geven. De Regiotaxi kan daarbij mogelijk dienen als aanvulling op het minder frequente busvervoer in het landelijk gebied.   | Het Deur-Halte Vervoer is een in de Concessie opgenomen vervoersvorm die, net als de Regiotaxi, aanvulling kan bieden op het openbaar busvervoer in het landelijk gebied en daarmee meerwaarde voor ouderen kan hebben. Zoals in het Beleidskader is aangegeven zal de provincie op een later moment een besluit nemen over continuering van de OV-component van de Regiotaxi.   |
| 2          | Holland-Rijnland          | 1         | 1.2          | De komende jaren werken de gemeenten volgens landelijke richtlijnen aan de invoering van "30 km/h als leidend principe". Momenteel (laten) gemeenten onderzoeken welke wegen moeten worden afgewaardeerd van 50 naar 30 km/h. Afwaardering kan gevolgen hebben voor het busvervoer indien dit op buscorridors plaatsvindt. De gemiddelde snelheid zal als gevolg hiervan immers op sommige trajecten dalen. Wij adviseren u deze ontwikkeling toe te voegen aan de tekst van het PvE.  | De doelstellingen voor de concessie zijn in het door Provinciale Staten vastgestelde beleidskader al benoemd. Toen bevond de invoering van 30 km/u zich nog in een ander, eerder stadium. In de marktconsultatie hebben vervoerders aangegeven deze ontwikkeling als bedreiging te zien. In onze overleggen met de wegbeheerders bespreken wij de gevolgen van de invoering van 30 km/u ontwikkeling voor het Openbaar Vervoer. Daarnaast zullen we deze ontwikkeling in het Bestek benoemen als één van de ontwikkelingen waar vervoerders in hun Inschrijving rekening mee moeten houden.  |
| 3          | Holland-Rijnland          | 1         | 1.2 en 2.3.1 | De provincie daagt de nieuwe vervoerder tevens uit om in afstemming met de betreffende gemeenten, met innovatieve mobiliteitsdiensten zoals deelfietsen, deelauto's en P+R mogelijkheden, te komen. Dergelijke mobiliteitsdiensten vallen, net als het Deur-Halte Vervoer niet onder de wettelijke definitie van Openbaar Vervoer. Wij verzoeken u om de nieuwe vervoerder niet alleen uit te dagen maar ook een financiële impuls te geven voor het uitvoeren van pilots voor innovatieve mobiliteitsdiensten.  | Om te zorgen dat ketendiensten bovenop het Openbaar Vervoer komen, en niet in plaats van, is in het Beleidskader besloten dat er geen financiële prikkel wordt gegeven voor het leveren van ketenvoorzieningen door de Concessiehouder. Wel willen we de potentiële inschrijvers uitdagen om ketenvoorzieningen te bieden. Dit wordt verwerkt in het Bestek. Daarnaast wordt de Concessiehouder verplicht om data uit te wisselen met andere partijen die ketendiensten aanbieden.   |
| 4          | Holland-Rijnland - Leiden | 1         | 1.2?         | Omdat de auto niet de efficiëntste wijze van vervoer is en omdat de bereikbaarheid per spoor van Leiden CS (79.000 reizigers per dag en 20.000 overstappers) een nog aantrekkelijker plek in het hart van de randstad heeft gemaakt, willen wij een modal shift naar duurzame vervoersmiddelen verder stimuleren. Alleen met meer fiets- en OV-gebruik houden we onze stad leefbaar, bereikbaar en de luchtkwaliteit op het gewenste niveau, gelet op de toename van bewoners en bezoekers. Onze mobiliteitsnota 2020-2030 geeft een beeld hoe Leiden deze verandering wil vormgeven en duurzame mobiliteit wil stimuleren. Het concept-PvE voor de aanbesteding van de OV-concessie, sluit nu te weinig aan op onze ambitie om de doelen uit de Leidse omgevingsvisie vorm te kunnen geven. Het geeft te weinig garanties dat er een duurzaam mobiliteitssysteem in de stad zal komen. Het sluit ook te weinig aan bij het Verstedelijkingsakkoord voor de Zuidelijke Randstad, waarin wordt beschreven dat de 'toename van mobiliteit in het stedelijk gebied van Zuid-Holland (autonome groei en toename door woningbouw, werken, voorzieningen) (...) de noodzaak [vergroot] om OV, fiets, lopen en nieuwe vormen van (deel)mobiliteit te versterken'. | Binnen de vervoerkundige en financiële kaders geven wij de Concessiehouder ruimte om zijn OV-aanbod zo in te richten dat dit zo goed mogelijk aansluit bij de vervoersbehoeften van (potentiële) Reizigers. Het (ontwerp-)Programma van Eisen geeft daarbij aan wat de Concessiehouder minimaal moet aanbieden; het Bestek en in het bijzonder de Gunningscriteria moeten vervoerders stimuleren om daar bovenop zoveel mogelijk extra's te bieden, zowel als het om de omvang als de uitvoering van het OV-aanbod gaat. Verwacht mag worden dat vervoerders daarbij aansluiting zullen zoeken bij de ambities van de provincie en inliggende gemeenten, zoals die volgen uit beschikbaar gestelde documenten. |

| Reactienr. | Indiener          | Hoofdstuk | Bepalin     | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|-------------------|-----------|-------------|---|---|
| 5          | Holland-Rijnland  | 2         | 2.1.1       | De gemeente Noordwijk heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en recreanten. Daarnaast worden het jaar rond evenementen en festiviteiten georganiseerd. Om de stroom toeristen en recreanten te vervoeren is alleen openbaar vervoer conform de dienstregeling ontoereikend. Daarom heeft Noordwijk lokale vervoersinitiatieven geïntroduceerd om deze doelgroep te vervoeren. Zo rijden in de zomermaanden hop-on-hop-of bussen langs de diverse recreatieparken en campings. Tijdens zomerse dagen wordt er een shuttlebus ingezet van Noordwijk Binnen naar Noordwijk aan Zee om badgasten te vervoeren. Zo blijft de kern Noordwijk bereikbaar en stimuleren wij parkeren op afstand. Verder wordt er in Noordwijk aan Zee gewerkt aan een project autonoom vervoer tussen het parkeerterrein Wantveld en de Koningin Wilhelmina Boulevard. Graag zien wij dat de provincie en de nieuwe opdrachtnemer van het openbaar vervoer in het concessiegebied deze lokale vervoersvormen in de gemeente Noordwijk gedooft. | De provincie biedt graag de ruimte voor dit soort initiatieven. In Artikel 2.1.1 lid 3j wordt verwezen naar collectief vervoer verricht door aanbieders van kleinschalige Mobiliteitsdiensten en in lid 3k wordt verwezen naar vervoer voor evenementen en naar P+R-terreinen, waar het door de gemeente Noordwijk geïntroduceerde vervoer onder valt. De Concessiehouder moet dit vervoer dus gedogen.                                   |
| 6          | Provincie Utrecht | 2         | 2.1.2 lid 1 | In dit artikel wordt gesproken dat de concessiehouder geen ritten aan mag bieden die geen halte bedient in het concessiegebied Zuid-Holland-Noord. Lijn 295 zien wij hierop als uitzondering. Op deze gezamenlijke lijn kan de vervoervraag aanleiding zijn om ritten te bieden die alleen rijden tussen Schoonhoven en Utrecht of tussen Schoonhoven en Rotterdam. Doordat beide vervoerders de ritten onderling zo met elkaar verdelen dat efficiënte omlopen ontstaan, kan het voorkomen dat uw concessiehouder een rit tussen Schoonhoven en Utrecht rijdt. Aangezien de concessiegrens op deze lijn bij de halte Schoonhoven West ligt, is het ons inziens gewenst dat uw concessiehouder wel de mogelijkheid heeft ritten tussen Utrecht en Schoonhoven v.v. aan te bieden.   | We nemen deze suggestie niet over. De haltes Schoonhoven West, -Noord en -Oost liggen allen in het concessiegebied Zuid-Holland Noord in de context van artikel 2.1.2, ongeacht de specifieke afspraken over de exploitatie van lijn 295. Omdat een rit van Utrecht naar Schoonhoven minstens één van deze haltes bedient, is het dus mogelijk dat de concessiehouder van Zuid-Holland Noord deze ritten uitvoert.                        |
| 7          | Holland-Rijnland  | 2         | 2.2.2       | De inzet van ZE materieel met een hoge frequente bevordert het duurzame vervoer. Een bus met meerdere passagiers veroorzaakt immers gemiddeld minder uitstoot dan wanneer deze passagiers zich door middel van een individuele auto verplaatsen. Wij juichen het dan ook toe dat u de inzet van nieuwe zero-emissievoertuigen vanaf de start van de concessie aanmoedigt, door de mogelijkheid van het verlengen van de concessieduur (lid 1 van artikel 2.2.2).  | Bedankt voor uw positieve reactie.  |
| 8          | Holland-Rijnland  | 2         | 2.2.2       | Het tweede lid van dit artikel 2.2.2 biedt de mogelijkheid om te wachten met de onmiddellijke invoering van zeroemissiebussen. Naar onze mening zou een verlengde concessieduur voldoende financiële zekerheid voor een inschrijver moeten bieden om bij aanvang van de concessie een duurzame busvloot in te kunnen zetten. Wij vragen de provincie om de inzet van zero-emissie materieel bij de aanvang van de nieuwe concessie op te nemen, aangezien dit ook vanaf 2025/2030 verplicht gesteld wordt conform eigen beleid van de PZH. Het is dan moeilijk te verkopen dat een concessie die een paar weken vóór 2025 start, deze eis niet in het programma heeft.  | Met het toevoegen van de verlengingsoptie bij instroom van nulmissievoertuigen is invulling gegeven aan het amendement van Provinciale Staten op het Beleidskader. Gezien de lange doorlooptijden bij het aanvragen van netaansluitingen, en de lange levertijden van busmaterieel, behouden we graag de mogelijkheid om de verlengingsoptie ook te bieden bij een instroom van nulmissievoertuigen in de eerste 4 jaar van de concessie. |
| 9          | Midden-Holland    | 2         | 2.2.2       | Wij waarderen het dat u de concessieduur gekoppeld heeft aan het inzetten van zero emissie vervoermiddelen. Wij benadrukken dat het vanaf de start zero emissie uitvoeren van alle OV diensten door de regio bijzonder gewaardeerd wordt. In 2025 zijn naar verwachting alle in te zetten vervoermiddelen zero emissie verkrijgbaar. Het zou een gemiste kans zijn om niet vanaf de start van de nieuwe OV-concessie hiervan gebruik te maken.  | Met het toevoegen van de verlengingsoptie bij instroom van nulmissievoertuigen is invulling gegeven aan het amendement van Provinciale Staten op het Beleidskader. Gezien de lange doorlooptijden bij het aanvragen van netaansluitingen, en de lange levertijden van busmaterieel, behouden we graag de mogelijkheid om de verlengingsoptie ook te bieden bij een instroom van nulmissievoertuigen in de eerste 4 jaar van de concessie. |

| Reactienr. | Indiener         | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|------------------|-----------|---------|--|---|
| 10         | RHM              | 3         | 3.1     | Wij adviseren om de eerste en laatste ritten zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de reizigersbehoeften. In de praktijk zijn de laatste ritten op sommige trajecten erg druk en kan het wenselijk zijn om na 24:00 nog een rit aan te bieden, eventueel in plaats van een eerdere rit. Daar staat tegenover dat sommige lijnen laat op de avond weinig passagiers hebben en de rit aangepast zou kunnen worden. RHM stelt voor om in het PvE op te nemen dat RHM adviseert over de eindtijden voor drukke haltes en eventuele aanpassingen van de eindtijden bij rustige lijnen. | <p>We hebben gekozen voor bedieningstijden tussen 6:30 en 00:00. Hierbinnen moet het Deur-Haltevervoer beschikbaar zijn als er binnen een uur geen ritten van Vast Openbaar Vervoer vertrekken. Echter is het voor de vervoerder, net als in de huidige concessie, wel mogelijk om buiten dit tijdvenster ritten te bieden als hij hier een reizigersvraag kan bedienen.</p> <p>In Artikel 3.8.2 wordt geëist dat de Concessiehouder RHM om advies vraagt over het Vervoerplan. Via deze weg kan RHM adviseren over eindtijden.</p>   |
| 11         | RHM              | 3         | 3.2     | In Artikel 3.2.1 constateert RHM dat de bedieningseisen bij de oppervlakte ontsluiting slechter zijn dan in de concessie 2012. Voor woonkernen zoals opgenomen in Bijlage 5 is de loopafstand naar R-nethaltes en het Station toegenomen. Vooral in randen van wijken en kleinere kernen treedt er hierdoor een verslechtering op. RHM stelt daarom voor om tenminste het niveau van 2012 te handhaven.  | <p>In het PvE van de huidige concessie wordt voor de bepaling van de ligging van haltes ten opzichte van adressen, grotendeels gerekend in hemelsbrede afstanden. Die afstanden zijn grotendeels in het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader overgenomen. Waar in de huidige concessie in loopafstanden wordt gerekend, is in de nieuwe concessie een hemelsbrede, maar kleinere afstand opgenomen. Het betreft de eisen voor ontsluiting van 100% van de adressen in kernen vanaf 3.000 inwoners en de ontsluiting van zorginstellingen. We zorgen er hiermee voor dat loopafstanden niet substantieel zullen toenemen. Voor Gouderak is in het ontwerp-PvE aangegeven dat de halte aan dezelfde kant van de rivier moet liggen als de woonkern zelf. Wij merken ten slotte op dat gemeenten/wegbeheerders loopafstanden tot haltes zowel positief als negatief kunnen beïnvloeden.</p> |
| 12         | Holland-Rijnland | 3         | 3.2     | Wij maken ons zorgen over de beschikbaarheid van rijkssteun. Het stoppen/verminderen hiervan zal leiden tot een vermindering van het aantal beschikbare DRU's. De vraag aan u is of u wilt bevestigen dat een eventuele vermindering van het aanbod van OV gelijkmatig over het concessiegebied wordt verspreid?   | <p>De meest recente prognoses zijn dat de reizigersaantallen en -opbrengsten bij de start van de concessie in december 2024 weer op of boven het niveau van 2019 zijn. Als dat het geval is, hoeft er geen afname van DRU's verwacht te worden.</p> <p>In het Programma van Eisen zijn minimumeisen opgenomen voor de bediening van kernen. Verder eisen we dat alle haltes in het eerste concessiejaar bediend worden. Samen zorgt dit ervoor dat er een basisaanbod is in het hele concessiegebied. De invulling van het aanbod hier bovenop is aan de inschrijver, en wordt beoordeeld in het vervoerplan (eerste jaar en doorkijk op tweede jaar) en het ontwikkelplan (eerste vier jaar van de concessie).</p>   |

| Reactienr. | Indiener                     | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|------------------------------|-----------|---------|--|---|
| 13         | Holland-Rijnland             | 3         | 3.2     | U heeft eerder al aangegeven dat u zich als gevolg van de Coronapandemie genoodzaakt ziet het aanbod van dienstregelingen (DRU's) met circa 50.000 te verminderen. Wij hebben hier in beginsel begrip voor, alleen is het onze zorg dat door deze vermindering de lijnen in het landelijke gebied als eerste onder druk komen te staan. Daar komt bij dat door de brandstofprijzen het gebruik van de auto steeds duurder wordt. Voor ons een extra reden om te bepleiten dat het OV goed en betaalbaar moet blijven om ook de vervoerswensen van mensen met een lager inkomen mogelijk te blijven maken.  | Zuid-Holland Noord heeft de laagste OV-tarieven van Nederland. Deze tarieven mogen maximaal met de Landelijke Tarievenindex (LTI) geïndexeerd worden. In het Beleidskader staat dat de provincie voornemens is de tarieven laag te houden. Naast de reguliere tarieven is sprake van een HOV-tarief. Dit hogere tarief mag alleen worden gehanteerd op lijnen waar dat al gehanteerd wordt, niet op nieuwe R-net- of andere HOV-lijnen.<br><br>In het Programma van Eisen zijn minimumeisen opgenomen voor de bediening van kernen. Verder eisen we dat alle haltes in het eerste concessiejaar bediend worden. Samen zorgt dit ervoor dat er een basisaanbod is in het hele concessiegebied. De invulling van het aanbod hier bovenop is aan de inschrijver, en wordt beoordeeld in het vervoerplan (eerste jaar en doorkijk op tweede jaar) en het ontwikkelplan (eerste vier jaar van de concessie). |
| 14         | Holland-Rijnland             | 3         | 3.2     | Inzet van hoog frequent, snel, comfortabel en betaalbaar OV stimuleert het gebruik van de bus. Wij juichen het toe dat aan onze eerder uitgesproken wens voor realisatie van frequent OV in het landelijk gebied op enkele plaatsen in het ontwerp PvE aandacht wordt besteed. Onder andere in hoofdstuk 3 wordt dit duidelijk omschreven bij de bedieningseisen inclusief het deur-halte-vervoer.   | Bedankt voor uw positieve reactie.  |
| 15         | Holland-Rijnland             | 3         | 3.2     | Wij zien ook in het landelijk gebied bij voorkeur inzet op een goed OV voor een vervoersvraag die ontstaat als het OV regelmatig (minimaal eens per half uur), snel en efficiënt rijdt. Daar zijn studies naar gedaan, onder andere door professor Evers voor de Bollenstreek en de Rijn- en Veenstreek, die aangeeft dat de reistijd de kritieke succesfactor voor het OV is.   | De invulling van het aanbod bovenop de minimum bedieningseisen is aan de vervoerder (onder de voorwaarde van het verplicht bedienen van alle haltes in het eerste concessiejaar). Als de Concessiehouder potentie ziet voor snelle lijnen met een halfuursfrequentie in aanvulling op R-net, dan kan hij deze aanbieden. In artikel 3.5.2 maken we het mogelijk om dergelijke lijnen te voorzien van een specifieke productformule.   |
| 16         | Holland-Rijnland - Noordwijk | 3         | 3.2     | De gemeenteraad Noordwijk heeft een motie vastgesteld waarin ze de wethouder vragen aan de provincie te verzoeken om in het Programma van Eisen maximale reistijden op te nemen tussen (delen van) Noordwijk en een aantal relevante bestemmingen. Dit met als doel dat bewoners van Noordwijk een betere verbinding krijgen met deze bestemmingen. De gemeenteraad zou ook graag een gunningscriterium op basis van reistijden zien.  | De provincie heeft kennis genomen van de motie van de gemeenteraad van Noordwijk. We nemen dit verzoek niet over. In het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader zijn we tot minimumeisen gekomen die uniform zijn voor het hele concessiegebied.<br><br>De beoordeling van Vervoerplannen van inschrijvers geschiedt integraal. In alle Nederlandse OV-aanbestedingen worden dergelijke integrale beoordelingen gehanteerd.  |
| 17         | Holland-Rijnland             | 3         | 3.2.1   | De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. De komende jaren (decennia) zal dit nog meer toenemen door de realisatie van al bekende woningbouwlocaties maar ook door de opgaven waar ons land en daarmee ook onze regio zich mee geconfronteerd ziet. Het woningaanbod moet, in de nabije en wat verder geleden toekomst, fors uitgebreid worden om aan de (toekomstige) vraag te kunnen voldoen. Onze regio hanteert hierbij het uitgangspunt "eerst bewegen en dan bouwen". Waarbij wij bij voorkeur zien dat bij oplevering van de eerste woning, in de directe nabijheid openbaar vervoer beschikbaar is. Dat geldt voor zowel het wonen als voor bedrijventerreinen. | Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt in het kader van 'eerst bewegen dan bouwen' dat een uitbreiding van minstens 800 inwoners vanaf de oplevering van de 50e woning bediend moet worden volgens de bedieningseisen van tabel 3.1, mits de infrastructuur op orde is. We hebben gekozen voor de oplevering van de 50e woning, omdat woningen meestal nog niet direct bewoond worden na oplevering. Als de 50e woning wordt opgeleverd, zal het in veel gevallen zo zijn dat de eerste woningen pas net bewoond zijn. Op die manier geven we de Concessiehouder ruimte om in te spelen op de vervoervraag. Overigens is het voor gemeenten wel mogelijk om de Concessiehouder te verzoeken deze ontwikkelingen al eerder te bedienen.  |

| Reactienr. | Indiener                               | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|--|-----------|---------|---|--|
| 18         | Holland-Rijnland                       | 3         | 3.2.1   | In onze reactie op het beleidskader in 2019 hebben wij u al verzocht om een andere wijze van berekening van loopafstanden aan te houden. Aangezien deze handelwijze onveranderd in het PvE is opgenomen hebben wij van enkele gemeenten het verzoek gekregen dit nogmaals onder uw aandacht te brengen. Er zijn diverse locaties in onze regio aan te wijzen die op beperkte hemelsbrede afstand van een bushalte liggen, terwijl die locaties door de aanwezigheid van een provinciale weg of waterweg op zeer grote loopafstand van dezelfde halte liggen. Wij verzoeken dan ook nogmaals om rekening houden met de daadwerkelijke loopafstand bij de bepaling of een gebied goed wordt bediend. Met de beschikbare digitale kaarten / GIS-systemen is dit eenvoudig en eenduidig toe te passen. Alleen op die manier wordt recht gedaan aan de achterliggende gedachte van de bedieningseisen. Wij verzoeken u in ieder geval om in het PvE op te nemen dat de haltes aan dezelfde zijde van een doorsnijding worden gesitueerd zoals u dat ook heeft gedaan voor de kernen Ammerstol en Gouderak. | We nemen dit verzoek niet over. In de zomer van 2020 is hier onderzoek naar gedaan. Daaruit bleek dat aan de ontsluitingseisen kan worden voldaan terwijl Gouderak zijn bediening verliest. Daarom hebben we voor Gouderak een bepaling opgenomen (tabel 3.1). Voor andere plaatsen in de provincie geldt dit niet, en zal er vanwege ontsluiting van andere (delen van) kernen een buslijn aan beide kanten van de natuurlijke barrière moeten lopen.   |
| 19         | Holland-Rijnland - Alphen aan den Rijn | 3         | 3.2.1   | In artikel 3.2.1, lid 4 van het PvE wordt gesteld dat de afstand vanaf de hoofdingang van een zorginstelling (in ons geval ziekenhuis Alrijne, conform bijlage 5) tot de halte maximaal 500 meter mag zijn. Dit is een forse afstand voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Wij pleiten voor een kortere halteafstand van 50 tot maximaal 100 meter uit de hoofdingang van de betreffende instelling en rechtstreeks of met maximaal 1 overstap bereikbaar voor zowel de stad al omliggende dorpen. De bussen dienen daarbij op logische en herkenbare plekken te halteren. Dit geldt wat ons betreft voor meerdere instellingen.   | We nemen deze suggestie niet over en handhaven de huidige eis van 500 meter hemelsbreed. In de huidige concessie is een eis van 500 meter loopafstand opgenomen. Als we de afstand verkorten, kan het zijn dat er zorginstellingen zijn die net niet aan de nieuwe eisen voldoen, waardoor routes moeten worden verlegd. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor doorgaande reizigers.  |
| 20         | Holland-Rijnland - Oegstgeest          | 3         | 3.2.1   | De gemeente Oegstgeest verzoekt het bedienen van de wijk Poelgeest op te nemen vanaf het eerste jaar van de concessie, door de komst van een extra brug is een busroute vanaf dat moment mogelijk.  | We nemen uw suggestie niet over. We hanteren voor de gehele concessie uniforme bedieningseisen. Poelgeest wordt volgens de bedieningseisen in de huidige concessie afdoende bediend, en volgens de bedieningseisen in het ontwerp-PvE ook. De invulling van het aanbod hierbovenop is aan de inschrijver, en zal beoordeeld worden in het vervoerplan. Als hij voldoende vervoervraag ziet voor een lijn door Poelgeest, en de extra brug deze lijn mogelijk maakt, dan kan hij ervoor kiezen om hier een lijn in te voeren.<br><br>Daarnaast kunnen gemeenten conform Artikel 6.3.5 verbetervoorstellen indienen bij de vervoerder na gunning van de concessie. Zo kan een gemeente de concessiehouder conform Artikel 3.5.1 verzoeken een Stadslijn aan te bieden. |



| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|---------------------------|-----------|---------|---|--|
| 21         | Holland-Rijnland - Leiden | 3         | 3.2.1   | De gemeenteraad van Leiden heeft gesproken over het verbinden van de stadswijken met elkaar en met het Kernwinkelgebied in de binnenstad. Met de huidige stadslijnen kunnen een groot aantal bewoners direct naar het station en de binnenstad komen. Deze hoogwaardige verbindingen willen we graag behouden voor de stad. Bovendien zorgt het door laten rijden van streek- en R-net lijnen over het busstation heen (het zogenaamde doorkoppelen van buslijnen) ervoor dat ook voor reizigers uit de regio aan de westzijde van Leiden een directe verbinding krijgen met de binnenstad. Dit zorgt er tevens voor dat de noodzakelijke bufferruimte op Leiden Centraal beperkt blijft. Met het verbinden van de kernen om ons heen met de binnenstad, krijgt iedereen een directe verbinding met de huiskamer van de regio. Dat is van grote waarde voor zowel de inwoners van Leiden als de hele regio Holland Rijnland. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen: d) Als uitgangspunt voor de dienstregeling hanteren dat buslijnen worden doorgekoppeld over busstation Leiden Centraal heen.  | We nemen uw suggestie niet over. De keuze om lijnen door te koppelen over busstation Leiden Centraal heen, heeft grote gevolgen voor de exploitatie. Dit hangt onder andere samen met de kenmerken en prestaties van nulemissievoertuigen. Daarom laten we deze keuze aan de potentiële inschrijvers.  |
| 22         | Midden-Holland            | 3         | 3.2.1   | Al in 2020 heeft de regio aangegeven dat een goede bediening van het landelijk gebied met het openbaar vervoer essentieel is. Ondanks dat de provincie de structuur van het PvE enigszins heeft verbeterd, zien wij niet dat het huidige PvE de garantie biedt dat het lijnenaanbod in het landelijk gebied niet sterk verschaalt. In het openbaar vervoer is er een tendens naar het strekken van lijnen en inzet op lijnen met een hoge kostendeckingsgraad ten koste van de minder goed renderende lijnen. Het huidige openbaar vervoeraanbod in de regio ligt op een aanmerkelijk hoger niveau dan de minimale bedieningseisen in het PvE. Wij achten het van groot belang dat de vervoerder ook in de toekomst een aanbod binnen de gehele regio biedt dat minimaal vergelijkbaar is met het huidige lijnennet en waarin ook het maatschappelijk belang van een buslijn meeweegt. Kan de provincie garanderen dat het toekomstig openbaar vervoer aanbod ook in het landelijk gebied ongeveer op hetzelfde niveau blijft en dat er niet een verschuiving plaatsvindt van dienstregelingsuren gereden in het landelijk gebied naar de meer drukke lijnen in stedelijk gebied?<br>Indien de provincie deze garantie niet kan geven en dit niet verwerkt is in het huidige ontwerp PvE, is het dan mogelijk om te komen tot een aanscherping van de bedieningseisen die meer op het niveau liggen van het huidige OV-aanbod? Overwogen kan worden een lijst voor te schrijven van haltes en routes waarbij de frequentie in lijn ligt met het huidige aanbod. | We kunnen niet garanderen dat het toekomstig openbaar vervoer aanbod ook in het landelijk gebied ongeveer op hetzelfde niveau blijft en dat er niet een verschuiving plaatsvindt van dienstregelingsuren gereden in het landelijk gebied naar de meer drukke lijnen in stedelijk gebied. In het Programma van Eisen zijn minimumeisen opgenomen voor de bediening van kernen. Verder eisen we dat alle haltes in het eerste concessiejaar bediend worden. Samen zorgt dit ervoor dat er een basisaanbod is in het hele concessiegebied. De invulling van het aanbod hierbovenop is aan de inschrijver en wordt beoordeeld in het vervoerplan.<br>Het minimumaanbod is in het door Provinciale Staten vastgestelde beleidskader al vastgelegd en is dus niet aangepast. |
| 23         | Midden-Holland            | 3         | 3.2.1   | Het eerste jaar van de concessie moeten alle bestaande haltes worden aangedaan door de nieuwe vervoerder. Van dit uitgangspunt kan alleen afgeweken worden indien provincie én gemeenten goedkeuring geven aan het door de vervoerder voorgestelde nieuwe lijnennet.  | We houden conform het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader vast aan het bedienen van alle bestaande haltes in het eerste concessiejaar. Gemeenten hoeven echter geen goedkeuring te geven aan veranderingen door de nieuwe Concessiehouder. Ze kunnen via de vervoerplanprocedure wel advies geven.   |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|---------------------------|-----------|---------|---|--|
| 24         | Midden-Holland            | 3         | 3.2.1   | In een aantal gemeenten in de regio Midden-Holland is een forse groei van woningbouw aan de orde. Uitgangspunt bij nieuwe woningbouwontwikkelingen is 'eerst bewegen, dan bouwen', met name ook ten aanzien van openbaar vervoer in relatie tot gestelde ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit. Bestaande busroutes en bushaltes in dorpen worden niet snel aangepast en/of verlegd naar aanleiding van de forse groei in en aan de dorpen. Er is behoefte aan een adequaat en tijdig meebewegen van het openbaar vervoer met deze nieuwe ontwikkelingen.  | Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt in het kader van 'eerst bewegen dan bouwen' dat een uitbreiding van minstens 800 inwoners vanaf de oplevering van de 50e woning bediend moet worden volgens de bedieningseisen van tabel 3.1. We hebben gekozen voor de oplevering van de 50e woning, omdat woningen meestal nog niet direct bewoond worden na oplevering. Als de 50e woning wordt opgeleverd, zal het in veel gevallen zo zijn dat de eerste woningen pas net bewoond zijn. Op die manier geven we de Concessiehouder ruimte om in te spelen op de vervoervraag. Overigens is het voor gemeenten wel mogelijk om de Concessiehouder te verzoeken deze ontwikkelingen al eerder te bedienen. Als door de oplevering van nieuwe wijken het zwaartepunt van een kern dermate verschuift dat niet meer wordt voldaan aan deze bedieningseisen, dan moet de route dus worden aangepast. Hierbij dienen wegbeheerders wel desbetreffende haltes aan te leggen.<br><br>Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om zich op de hoogte te stellen van deze ontwikkelingen. |
| 25         | Midden-Holland - Zuidplas | 3         | 3.2.1   | De aanbesteding van een nieuwe OV-concessie is het juiste moment om goed te kijken naar de huidige busroutes en bushaltes in relatie met de groei en groeirichting van de dorpen. In het PvE wordt aangegeven dat '100% van de woonadressen binnen de woonkern hemelsbreed binnen 1.200 meter van een R-nethalte of station dan wel 800 meter van een halte ligt'. Aanpassing van buslijnen en/of busroutes kan daarnaast een boost geven aan OV-reizigersaantallen en bestaande maatschappelijke voorzieningen.<br>a. De bestaande bushaltes en busroutes moeten opnieuw beoordeeld worden en maximaal meebewegen met de groeirichting van de dorpen.<br>b. In de nieuwe OV-concessie moet het vijfde dorp worden benoemd als toekomstig dorp dat optimaal aangesloten moet worden op het OV-netwerk (eerst bewegen, dan bouwen). De OVinfrastructuur en de OV-voorzieningen binnen de gemeente worden in de toekomst - in relatie tot het vijfde dorp - uitgebreid. | In het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader zijn we tot minimumeisen gekomen die uniform zijn voor het hele concessiegebied.<br><br>Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt in het kader van 'eerst bewegen dan bouwen' dat een uitbreiding van minstens 800 inwoners vanaf de oplevering van de 50e woning bediend moet worden volgens de bedieningseisen van tabel 3.1, mits de infrastructuur op orde is. We hebben gekozen voor de oplevering van de 50e woning, omdat woningen meestal nog niet direct bewoond worden na oplevering. Als de 50e woning wordt opgeleverd, zal het in veel gevallen zo zijn dat de eerste woningen pas net bewoond zijn. Op die manier geven we de Concessiehouder ruimte om in te spelen op de vervoervraag.<br><br>Overigens is het voor gemeenten wel mogelijk om de Concessiehouder te verzoeken deze ontwikkelingen al eerder te bedienen. Gemeenten en wegbeheerders kunnen in de vervoerplanprocedure ook voorstellen doen voor het wijzigen van lijnen en haltes.   |
| 26         | Midden-Holland - Zuidplas | 3         | 3.2.1   | De concessiehouder wordt in het PvE uitgedaagd om extra's aan te bieden ten opzichte van de gestelde minimumeisen; de wensen hiervoor worden door Provincie Zuid-Holland vastgelegd in het Bestek. Als voorbeeld wordt genoemd: zoveel mogelijk nuttige en effectieve DRU's. Wij begrijpen dit voorbeeld vanuit de noodzakelijkheid van het realiseren van een zo rendabel mogelijk openbaar vervoer. Echter is de gemeente Zuidplas een landelijke gemeente waar de kwaliteit van het OV mede vanuit dit oogpunt onder druk staat. Bovendien heeft de gemeente de uitdaging om voor het vijfde dorp de OV-bereikbaarheid vanaf het begin te borgen. Wij vragen u om dit mee te nemen in de wijze waarop u de gevraagde extra's verwoordt in het Bestek.  | In het Programma van Eisen zijn minimumeisen opgenomen voor de bediening van kernen. Verder eisen we dat alle haltes in het eerste concessiejaar bediend worden. Samen zorgt dit ervoor dat er een basisaanbod is in het hele concessiegebied. De invulling van het aanbod hierbovenop is aan de inschrijver en wordt beoordeeld in het vervoerplan.   |

| Reactienr. | Indiener                     | Hoofdstuk | Bepalin             | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|------------------------------|-----------|---------------------|---|--|
| 27         | Midden-Holland - Zuidplas    | 3         | 3.2.1               | In het PvE wordt aangegeven dat de concessiehouder bij nieuwe woonwijken (waar tenminste 800 mensen gaan wonen) vanaf het moment van geplande oplevering van de 50e woning deze kern moet bedienen. Vanuit de ontwikkeling van het vijfde dorp is het gewenst dat de OV-bediening vanaf oplevering van de eerste woning is geborgd; de vorm waarin dit plaatsvindt is aan de concessiehouder. Gemeente Zuidplas ziet hier graag suggesties voor terug in de aanbidding en gaat hierover na concessieverlening graag in overleg met de concessiehouder om dit nader te verkennen.  | Wij zullen de bouw van het vijfde dorp meenemen als voorziene ontwikkeling in de concessie.<br><br>Voor nieuwbouwontwikkelingen geldt in het kader van 'eerst bewegen dan bouwen' dat een uitbreiding van minstens 800 inwoners vanaf de oplevering van de 50e woning bediend moet worden volgens de bedieningseisen van tabel 3.1, mits de infrastructuur op orde is. We hebben gekozen voor de oplevering van de 50e woning, omdat woningen meestal nog niet direct bewoond worden na oplevering. Als de 50e woning wordt opgeleverd, zal het in veel gevallen zo zijn dat de eerste woningen pas net bewoond zijn. Op die manier geven we de Concessiehouder ruimte om in te spelen op de vervoervraag. Overigens is het voor gemeenten wel mogelijk om de Concessiehouder te verzoeken deze ontwikkelingen al eerder te bedienen.  |
| 28         | Holland-Rijnland - Teylingen | 3         | 3.2.1 en bijlage B5 | Graag willen wij aandacht vragen voor de geclusterde functies op en rond Buitenplaats Nieuw Schoonoord, gelegen aan de Rijnsburgerweg te Voorhout. Binnen dit gebied bevinden zich diverse maatschappelijke- en zorgfuncties, waaronder het Teylingen College KTS aan de N444 Leidsevaart, woonzorglocatie Gerto van zorgverlener Marente en huisartsenpost De Limes. De huisartsenpost heeft een sterke regionale functie voor bewoners uit de hele Duin- en Bollenstreek tijdens avonduren en in het weekeinde, waarbij een goede busverbinding belangrijk is om deze voor iedereen bereikbaar te houden. Hiermee willen wij Buitenplaats Nieuw Schoonoord door de concessieverlener op laten nemen als Zorginstelling in bijlage B5 van het PvE. | We hebben zorginstelling Buitenplaats Nieuw Schoonoord toegevoegd aan Bijlage B5 van het Programma van Eisen.<br><br>Wel wijzen we u erop dat de bedieningseis is dat er een Halte binnen een straal van 500 meter moet zijn. De huidige halte "Voorhout, Kievitspark" voldoet aan deze eis. Het toevoegen van Buitenplaats Nieuw Schoonoord is dus geen garantie dat de tijdelijke/ongebruikte halte aan de Leidsevaart, op kortere afstand, bediend wordt door de nieuwe Concessiehouder. Omdat we uniforme bedieningseisen hanteren voor het hele concessiegebied zullen we bediening van deze halte niet eisen.  |
| 29         | VoorAll                      | 3         | 3.2.1 lid 1         | Hier wordt gesproken over halte afstanden van hemelsbreed 800 m of meer. (art. 3.2.1 lid 1). Afhankelijk van het wegennet kunnen dat in werkelijkheid af te leggen afstanden worden tot boven de 1 km. In dunbevolkte gebieden is dat soms niet te voorkomen, maar in meer stedelijke gebieden is dit voor de doelgroep een te grote afstand. De afstand tot de halte zou hier beperkt moeten worden tot 500 m.   | De afstanden zijn gebaseerd op de afstanden in het PvE van de huidige concessie en zijn opgenomen in het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader. Hierin wordt ter bepaling van de ligging van haltes ten opzichte van adressen grotendeels gerekend in hemelsbrede afstanden. Die afstanden zijn in het ontwerp Programma van Eisen overgenomen. Waar in de huidige concessie in loopafstanden wordt gerekend, is in de nieuwe concessie een hemelsbrede, maar kleinere afstand opgenomen. Voor 80% van de adressen in kernen van minstens 3.000 inwoners is dit 800 meter van een R-Nethalte of Station, en 500 meter voor een halte zonder R-netbediening. Voor 100% van de adressen is dit respectievelijk 1200 meter of 800 meter. Wij vinden de grotere afstand voor hoogwaardig OV acceptabel. Als we de afstand voor alle adressen en haltes tot 500 meter beperken, zouden lijnen minder directe routes moeten rijden en zouden er meer verschillende lijnen nodig zijn, wat ten koste zou gaan van de frequenties en snelheid. Wij merken ten slotte op dat gemeenten/wegbeheerders loopafstanden tot haltes zowel positief als negatief kunnen beïnvloeden. |
| 30         | VoorAll                      | 3         | 3.2.1 lid 4         | Hier wordt er gesproken over de halte bij zorginstellingen op een afstand van max. 500 m. hemelsbreed. Eigenlijk zou er voor de deur gestopt moeten worden, of anders zou de afstand maximaal 300 m. moeten zijn.   | We nemen deze suggestie niet over en handhaven de huidige eis van 500 meter hemelsbreed. In de huidige concessie is een eis van 500 meter loopafstand opgenomen. Als we de afstand verkorten, kan het zijn dat er zorginstellingen zijn die niet aan de nieuwe eisen voldoen, waardoor routes moeten worden verlegd. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor doorgaande reizigers.  |
| 31         | Midden-Holland - Zuidplas    | 3         | 3.2.1 of bijlage    | Vanuit de gemeente Zuidplas is er behoefte aan een meer frequente busverbinding tussen Zevenhuizen en metrostation Nesselande. Gemeente Zuidplas vraagt Provincie Zuid-Holland om de concessiehouder in de aanbidding zijn visie te laten geven op welke manier dit ingevuld kan worden.  | We nemen dit verzoek mee in het Bestek, zodat inschrijvers dit kunnen meenemen in hun inschrijving.  |

| Reactienr. | Indiener                               | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|--|-----------|---------|---|---|
| 32         | Provincie Utrecht                      | 3         | 3.2.2   | U verplicht de vervoerder alle haltes te bedienen die in de dienstregeling van 2023 werden bediend met uitzondering van de haltes die door een tijdelijke omleiding werden bediend. We willen u meegeven dat door een (tijdelijke) omleiding het voor kan komen dat een halte die u wel bediend wil hebben, niet opgenomen was in de dienstregeling 2023, omdat de dienstregeling daarop destijds was aangepast.  | Bedankt voor dit scherpe lezen. We hebben een zin toegevoegd: In dit geval bedient de Concessiehouder de Haltes gelegen aan de route die voorafgaand aan de wegomleiding werd gereden.  |
| 33         | Holland-Rijnland                       | 3         | 3.2.2   | Uit het verslag van de marktconsultatie hebben wij opgemaakt dat de eis om het eerste jaar alle haltes uit 2023 te bedienen ter discussie lijkt te zijn. Deze eis was al in het vastgestelde beleidskader opgenomen. Wij zijn er unaniem voorstander van deze eis te handhaven. Een van de achterliggende gedachten daarbij is dat gelet op het verminderde aantal DRU's het risico aanwezig is dat er gesneden gaat worden in lijnen en sommige haltes niet meer worden aangedaan. Met name in het landelijk gebied of in relatie tot minder rendabele lijnen is dit niet ondenkbaar. Ook voor de duidelijkheid voor de reiziger vinden wij het essentieel om dergelijke aanpassingen pas in volgende jaren van de concessie door te voeren. | We houden conform het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader vast aan het bedienen van alle bestaande haltes in het eerste concessiejaar.  |
| 34         | Provincie Utrecht                      | 3         | 3.3.1   | In tabel 3.2 heeft u de halte Schoonhoven West benoemd als overstappunt. Wij vinden het fijn dat u een halte in Schoonhoven heeft aangemerkt als overstappunt, omdat daar ook overgestapt kan worden tussen buslijnen uit de Utrechtse en Zuid-Holland concessies. Wij zouden u ter overweging mee willen geven het overstappunt in Schoonhoven te wijzigen in de bushalte Schoonhoven Oost. De bushalte Schoonhoven Oost (lijnen 295, 497 en 505) heeft namelijk meer overstapmogelijkheden dan de bushalte Schoonhoven West (295 en 497). Dit overstappunt komt ook terug in uw bijlage B4 over R-netlijn 497   | We nemen uw verzoek niet over. We handhaven Schoonhoven West als Overstappunt om bediening van Schoonhoven Oost, Noord én West te verzekeren door de spitsverdichting van lijn 295 tussen Utrecht en Schoonhoven.   |
| 35         | Holland-Rijnland                       | 3         | 3.3.1   | In artikel 3.3.1 OV-Knooppunten en Overstappunten is een aantal locaties benoemd als OV-knooppunt. In een eerder stadium hebben wij al aangegeven dat er in het kader van de Regionale Strategie Mobiliteit eveneens knooppunten zullen worden benoemd maar dat de uitvoeringsagenda behorende bij de RSM nog niet is afgerond. Wij verzoeken u om in het PvE met uitbreiding van HUB's en overstappunten voortkomende uit de uitvoeringsagenda van de RSM rekening te houden. Vooruitlopende hierop verzoeken wij u heel concreet station Hillegom als OV-knooppunt toe te voegen. Vanuit de gemeente Noordwijk is station Hillegom van belang als overstap voor reizigers tussen bus en trein naar Haarlem en verder.                       | <p>Wij nemen de realisatie van hubs en overstappunten in het kader van de Regionale Strategie Mobiliteit als ontwikkeling in het bestek op waar vervoerders in hun inschrijving rekening mee houden. Verder wijzen wij erop dat de provincie OV-knooppunten en overstappunten kan toevoegen via de dienstregelingprocedure. Bij deze procedure worden de Regio's ook geconsulteerd. Op het moment dat een nieuwe hub gerealiseerd wordt, kan er dus via die weg tot afstemming worden gekomen.</p> <p>Wij nemen uw verzoek over om station Hillegom toe te voegen over, maar we voegen station Hillegom toe als Overstappunt, niet als OV-Knooppunt. Deze laatste categorie is bedoeld voor de grootste stations met veel verschillende overstapmogelijkheden. Naast station Hillegom voegen we ook Lisse Centrum toe als Overstappunt.</p> |
| 36         | Holland-Rijnland - Alphen aan den Rijn | 3         | 3.3.1   | De voorbereidingen voor de realisatie van het station Hazerswoude-Rijndijk zijn gestart. Naar verwachting zal het station in 2026 zijn gerealiseerd. In het kader van deze ontwikkelingen, en de afspraken die zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst HOV net, vragen wij in het PvE rekening te houden met de toekomstige verknoping van de buslijnen op het station.  | Station Hazerswoude-Rijndijk is vanaf het moment dat het gerealiseerd wordt een overstappunt, zie artikel 3.3.1. Dit houdt in dat de halte verplicht moet worden bediend en dat er overgestapt kan worden op een andere vorm van Openbaar Vervoer (zoals de trein), Deur-Halte Vervoer en/of (andere) Mobiliteitsdiensten.  |

| Reactienr. | Indiener          | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|-------------------|-----------|---------|---|--|
| 37         | Provincie Utrecht | 3         | 3.3.2   | Zoals u in uw brief benoemt, heeft op ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden over de grensoverschrijdende verbindingen. Met name lijn 295 (Rotterdam-Schoonhoven-Utrecht) is besproken. Wij hebben de intentie de huidige concessie Provincie Utrecht te verlengen tot december 2025 waarbij onze noodconcessie ingaat per december 2023. Wij kunnen ons vinden in uw voorstel om deze lijn vanaf december 2024 met wederzijdse grensoverschrijdende rechten te verlenen volgens een verdeelsleutel voor de ritten. In dat geval is een aanpassing in artikel 3.3.2 lid 3 in uw PvE gewenst om in lijn te zijn met het uitvoeren volgens wederzijds verlenen van grensoverschrijdende rechten  | We hebben artikel 3.3.2 lid 3 aangepast conform de afspraak en hebben als bijlage bij het PvE een verdeling van Ritten en bijbehorende Dienstregelingen gebaseerd op de huidige situatie die als vertrekpunt dient voor toekomstige afspraken tussen beide concessiehouders.   |
| 38         | Holland-Rijnland  | 3         | 3.3.2   | In het voorgestelde ontwerp PvE ontbreekt de in ontwikkeling zijnde HOV-corridor Noordwijk – Schiphol, (via Teylingen (Voorhout en Sassenheim) en Lisse) naar Schiphol en via een nader te bepalen tracé door te trekken naar de Haarlemmermeer. De realisatie van de diverse infrastructurele aanpassingen hiervoor zijn inmiddels in volle gang. Wij verzoeken u dan ook deze R-net corridor, toe te voegen aan de betreffende artikelen in het PvE. Het gaat om<br>- Artikel 3.3.2., figuur 3.1;<br>- Artikel 3.4.1., tabel 3.3 het opnemen van de R-Netlijn onder nummer 361 (Noordwijk-Schiphol);<br>- Vermelding van lijn 361 inclusief de betreffende R-Nethaltes (als verplicht op te nemen in de Dienstregeling) in Bijlage B4 R-Netlijnen. Een opsomming van deze haltes heeft u reeds separaat via de mail d.d. 30 juni 2022 van dhr. Dees van de gemeente HLT-samen, ontvangen. | Dit betreft de huidige lijn 361, die wordt opgewaardeerd tot R-netlijn. In Zuid-Holland is het werk inmiddels gestart, en in Noord-Holland is het tracé nog in studie. Omdat lijn 361 een grensoverschrijdende lijn is, is de toekomstige Concessiehouder verplicht de lijn uit te voeren. Wij zullen het ontwikkelen van de R-netlijn meenemen als ontwikkeling in het Bestek, zodat inschrijvers hier rekening mee kunnen houden.<br><br>Het wordt in het PvE mogelijk gemaakt om R-netlijnen toe te voegen. Dit zullen we te zijner tijd doen volgens de bepalingen in artikel 3.4.3. |
| 39         | Holland-Rijnland  | 3         | 3.3.2   | In de subregio Rijn- en Veenstreek leeft de wens om buslijn 247 in de toekomst op te waarderen, zodat een snelle verbinding ontstaat tussen de gemeente Alphen aan den Rijn (en Nieuwkoop) en de beoogde eindhalte van de sneltram in Uithoorn (verbinding Holland Rijnland-vervoerregio Amsterdam).  | We wijzigen het PvE op basis van deze reactie niet. Het ver-R-netten van een lijn is in eerste instantie een zaak tussen provincie, regio en gemeenten, waarna de provincie volgens artikel 3.4.3 de Concessiehouder kan vragen om met een voorstel te komen. Daarna neemt de provincie een besluit.   |
| 40         | Holland-Rijnland  | 3         | 3.3.2   | De gemeente Oegstgeest vraagt u de mogelijkheid te onderzoeken om buslijn 20/21 op te waarderen naar R-net en dit ook op te nemen in het PvE concessie ZuidHolland Noord.   | We wijzigen het PvE op basis van deze reactie niet. Het ver-R-netten van een lijn is in eerste instantie een zaak tussen provincie, regio en gemeenten, waarna de provincie volgens artikel 3.4.3 de Concessiehouder kan vragen om met een voorstel te komen. Daarna neemt de provincie een besluit.   |
| 41         | Holland-Rijnland  | 3         | 3.3.2   | Een deel van de inwoners van onze gemeenten zijn economisch en sociaal verbonden met gebieden buiten de gemeenten. Goede busverbindingen, zowel binnen de concessie als de concessiegrensoverschrijdende verbindingen, zijn daarbij essentieel. Deze verbindingen kunnen daarbij een goed alternatief bieden voor autogebruikers en daarmee bijdragen aan de klimaatambities. Dit kan tevens leiden tot een verlaging van de verkeersdruk op de knelpunten in het lokale en regionale verkeerssysteem zoals in de noordelijke Duin- en Bollenstreek. Hoogfrequente en snelle busverbindingen naar NS-stations in Voorhout, Sassenheim, Leiden, Schiphol Airport, Hoofddorp, Haarlem en Nieuw Vennep evenals naar voorzieningen zoals zorginstellingen in aangrenzende regio's, stimuleren daarbij het gebruik van ketenmobiliteit, zowel op regionaal als nationaal niveau.                 | Wij herkennen deze doelstellingen en stimuleren inschrijvers binnen de vervoerkundige en financiële kaders zich hier zo veel mogelijk voor in te spannen.  |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|---------------------------|-----------|--------------------|---|---|
| 42         | Holland-Rijnland - Leiden | 3         | 3.3.2 en 4.10.1    | <p>Een van de uitgangspunten van de ontwikkeling van het Stationsgebied is dat er in de toekomst geen busverkeer meer rijdt over de Stationsweg-Steenstraat. Voor het busverkeer dat in de huidige situatie over deze wegen rijdt zijn drie alternatieve routes onderzocht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centrumroute: via Hooigracht, Langegracht, Molenwerf en Schuttersveld</li> <li>2. Rijnzichtbrugroute: via Breestraat, Noordeinde, Rijnzichtbrug, Morsweg en Morssingel</li> <li>3. Turfmarkttroute: via Breestraat, Kort Rapenburg, Prinsessekade, Turfmarkt, Nieuwe Beestenmarkt, Molenwerf en Schuttersveld.</li> </ol> <p>De centrumroute (ad 1) komt naar verwachting in het voorjaar van 2023 beschikbaar voor busverkeer. Deze route is onder andere aangewezen als route voor de R-net lijn tussen Leiden en Zoetermeer. Naar de Rijnzichtbrugroute (ad 2) wordt momenteel onderzoek gedaan. De verwachting is dat in het najaar van 2022 bekend is of het mogelijk is om deze route geschikt te maken voor lijnbussen. In dat geval komt deze route in de tweede helft van dit decennium beschikbaar. Per die datum zullen dan ook de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt niet meer beschikbaar zijn voor lijnbussen. Mocht blijken dat de Rijnzichtbrugroute niet geschikt gemaakt kan worden voor lijnbussen, dan starten we een onderzoek naar het geschikt maken van de Turfmarkt voor busverkeer in twee richtingen. We gaan er echter vooralsnog vanuit dat dat niet nodig is. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:</p> <p>h) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt nog maar beschikbaar zijn voor maximaal 1.000 lijnbussen per etmaal (totaal beide richtingen);</p> <p>i) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt in de tweede helft van dit decennium niet meer beschikbaar zijn voor lijnbussen.</p> | <p>Wij danken u voor het leveren van deze informatie en nemen dit op in het bestek, zodat vervoerders hier in hun bieding rekening mee kunnen houden. Artikel 6.3.4 stelt eisen aan de samenwerking tussen wegbeheerders en de toekomstige concessiehouder. Volgens deze eisen maakt de vervoerder afspraken met de gemeente Leiden over de te volgen routes.</p> |
| 43         | Holland-Rijnland          | 3         | 3.3.3              | <p>De gemeente Leiden werkt aan grootschalige gebiedsontwikkelingen rond de kruising van de Willem de Zwijgerlaan en de Gooimeerlaan. Al enkele jaren loopt er een pilot en stopt R-netlijn 410 bij de halte Groenord. Wij verzoeken u deze hoogstedelijke locatie toe te voegen aan het regionale netwerk van R-net.</p>   | <p>Wij nemen deze suggestie over. De R-nethalte Groenord is toegevoegd in de lijst in Bijlage B4. De halte moet worden omgebouwd tot R-nethalte, hierover treden de provincie en de gemeente Leiden in overleg.</p>   |
| 44         | Midden-Holland - Zuidplas | 3         | 3.3.3 of bijlage ? | <p>Gemeente Zuidplas zet zich in voor realisatie van een extra bushalte aan de N219 voor de wijk Essezoom. De gemeente heeft hierover het gesprek gestart met Provincie Zuid-Holland. In de toekomstige dienstregeling is het relevant om rekening te houden met een extra bushalte. De gemeente is aan zet om een locatie voor de bushalte te vinden. Mogelijk kan realisatie van een bushalte gecombineerd worden met gepland groot onderhoud aan de N219 door Provincie ZuidHolland.</p>   | <p>Wij zullen het mogelijk realiseren van een extra halte aan de route van lijn 383 als ontwikkeling in het Bestek opnemen waar potentiële inschrijvers in hun inschrijving rekening mee kunnen houden.</p>   |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|---------------------------|-----------|---------|--|---|
| 45         | Holland-Rijnland - Leiden | 3         | 3.4.1   | <p>Om de verschuiving naar duurzame modaliteiten en de verstedelijkingsopgave daadwerkelijk te realiseren moeten meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken. Voor R-netcorridors worden in het PvE wel specifieke routes en frequenties genoemd. Leiden is hier voorstander van. Bij hoge frequenties vanaf 6x per uur kunnen reizigers zonder naar de dienstregeling te kijken, zorgeloos gebruik maken van het OV, omdat de wachttijd geminimaliseerd is. Het is daarom van groot belang een betrouwbare en duidelijke dienstregeling van R-netlijnen te bieden. Om de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe stedelingen te faciliteren is een hogere frequentie van de stadsdiensten en R-netlijnen nodig dan in het PvE als eis is opgenomen. Tevens ontbreekt de R-net halte Groenord nog in het concept-PvE. Deze halte wordt al enkele jaren bediend door R-netlijn 410 en in de toekomst zullen hier een aantal grootschalige ruimtelijk ontwikkelingen plaatsvinden, die tot nog meer reizigersvraag zullen leiden. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PvE op te nemen:</p> <p>e) Op werkdagen tussen 7:00 en 19:00 uur minimaal een frequentie van 6 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de R-net lijnen.</p> <p>f) Op weekenddagen en op werkdagen na 19:00 uur minimaal een frequentie van 4 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de R-net lijnen;</p> <p>g) R-net halte Groenord toe te voegen op de route naar Leiderdorp.</p> | <p>We eisen dat de vervoerder de frequenties hoger dan de minimumeisen afstemt op het vervoervraag. Voor R-netlijnen hebben we daarnaast aanvullende eisen, die overeenkomen met de eisen die in andere concessies worden gesteld aan R-netlijnen, mits er nu ook met die frequentie wordt gereden. Deze frequenties liggen wat lager dan de eisen die de gemeente Leiden voorstelt in e en g, namelijk 4x per uur in de daluren, 2x per uur in de avond en 6x per uur in de spits. Wat ons betreft wordt er met deze frequenties een goed product geboden, en kan de vervoerder goed aansluiten op de vervoervraag. Het eisen van een hogere frequentie zou ook ten koste gaan van de bediening van niet-R-netlijnen.</p> <p>De R-nethalte Groenord is toegevoegd in de lijst in Bijlage B4. De halte moet worden omgebouwd tot R-nethalte, hierover treden de provincie en de gemeente Leiden in overleg.</p> |
| 46         | Holland-Rijnland          | 3         | 3.4.3   | <p>Binnen Holland Rijnland is reeds enige jaren sprake van succesvolle R-net corridors en samen met u werkt Holland Rijnland aan uitbreiding hiervan. Ook voor de toekomst zien wij mogelijkheden tot uitbreiding, zeker wanneer er sprake is van een verdergaande verstedelijkingsopgave. Wij gaan daarover in de toekomst graag met u in gesprek. De regio en aangesloten gemeenten vernemen dan ook graag van u op welke wijze u de verzoeken beoordeelt voor het introduceren van een nieuwe Rnet lijn. Volgens artikel 3.4.3, lid 2 moet de vervoersvraag 'voldoende' zijn om de introductie van een R-net lijn te 'rechtvaardigen'. Uit dit artikel is niet op te maken op welke wijze u deze afweging gaat maken en is er geen sprake van samenwerking met regio en/of gemeenten. Dat betreuren wij. Wij wijzen erop dat ook een latente vervoersvraag aangeboord kan worden zodra een R-net lijn wordt geïntroduceerd. Andersom kunnen gemeenten beleid maken en gebiedsplannen ontwikkelen gericht op knooppuntontwikkeling, zodra er bijvoorbeeld zicht is op het opwaarderen van een streeklijn naar een R-net verbinding. Wij nodigen de provincie uit om de 5 beoordelingsgronden voor het instellen van nieuwe R-net lijnen de komende jaren nader te definiëren in overleg en afstemming met regio en gemeenten.</p>  | <p>We wijzigen het PvE op basis van deze reactie niet. Het ver-R-netten van een lijn is in eerste instantie een zaak tussen provincie, regio en gemeenten, waarna de provincie volgens artikel 3.4.3 de Concessiehouder kan vragen om met een voorstel te komen. Daarna neemt de provincie een besluit.</p>   |
| 47         | Holland-Rijnland          | 3         | 3.5     | <p>Aandacht voor de oudere doelgroep kan verder door middel van het juridisch en organisatorisch mogelijk maken van het exploiteren van een servicelijn met een vaste dienstregeling, die ouderen en mensen met een functiebeperking een korte halteafstand biedt - bijvoorbeeld maximaal 50 meter – van en naar diverse voorzieningen. Hier is niet zozeer snelheid het belangrijkste aspect, als wel goede bereikbaarheid en toegankelijkheid. De bekostiging van de exploitatie van deze extra servicelijn, of hiervoor vrijwilligers kunnen worden ingezet en of dit een combinatie zou kunnen zijn met het reguliere OV, zal uit een nader op te stellen business case en in overleg met de concessieverlener, -houder en maatschappelijke en zorginstellingen, moeten blijken.</p>   | <p>Het PvE schrijft geen servicelijnen voor, maar gemeenten kunnen conform Artikel 6.3.5 verbetervoorstellen indienen bij de vervoerder na gunning van de concessie, en de concessiehouder conform Artikel 3.5.1 verzoeken een Stadslijn aan te bieden.</p>   |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin      | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|---------------------------|-----------|--------------|---|---|
| 48         | Holland-Rijnland          | 3         | 3.5.1        | Van de zijde van de gemeente Alphen aan den Rijn ligt er nog het specifiek verzoek om de inzet van zero-emissie materieel bij de aanvang van de nieuwe concessie, in ieder geval voor de stadsbussen, als uitgangspunt in het PvE op te nemen, zoals ook voor de Leidse regio is gesteld in artikel 3.5.1, lid 1. Voor deze stadslijnen geeft de gemeente Alphen aan den Rijn de voorkeur aan de inzet van een kleiner type materieel dan de in het PvE vermelde minimum lengte van 9 meter.  | <p>We nemen dit voorstel deels over in het Programma van Eisen. In de Leidse regio worden in de huidige concessie al nulemissiebusen (Volvo's) ingezet. In Artikel 5.1.1 eisen we dat de nieuwe Concessiehouder deze bussen overneemt. We bieden echter de ruimte om deze specifieke nulemissiebusen elders in te zetten, zodat de nieuwe Concessiehouder zijn netwerk optimaal kan inrichten. In dat geval willen we voorkomen dat Leidse reizigers erop achteruitgaan, waardoor we wel vervangende nulemissiebusen eisen. Omdat op de andere stadsdiensten nog geen nulemissiebusen rijden, hanteren we voor deze plaatsen dezelfde eisen als in de rest van het concessiegebied.</p> <p>We voegen een categorie kleinere bussen toe aan het Programma van Eisen, in artikel 4.5.9 en in tabel 4.1.</p> |
| 49         | Holland-Rijnland - Leiden | 3         | 3.5.1        | <p>In het beleidskader missen wij specifieke aandacht voor de stadslijnen. In het collegeprogramma van Gedeputeerde Staten staat de ambitie om te werken aan versterking van drukke buslijnen. Ons college ondersteunt deze ambitie en daarom stellen we voor om te streven naar verbetering van kwaliteit en verhoging van de frequenties op de drukke vervoerrelaties met een korte afstand. De eis dat de vervoerder één maal per uur een bus rijdt tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds, van maandag tot zaterdag, willen wij meer ambitie geven door een kwartierfrequentie voor te schrijven. Het OV-netwerk in de stad wordt hiermee betrouwbaar en meer solide, zodat de modal shift makkelijker gemaakt wordt door de Leidenaren. Het college is van mening dat het aantrekkelijker zou moeten zijn voor de vervoerder om ook busdiensten in de avonden en op zondag aan te bieden. Bewoners van de stad en de regio kunnen dan bijvoorbeeld ook na een avondje uit naar de bioscoop of een restaurant in de binnenstad met de bus terug naar huis. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:</p> <p>a) Op werkdagen tussen 7:00 en 19:00 uur minimaal een frequentie van 4 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de stadslijnen;</p> <p>b) Op weekenddagen en op werkdagen na 19:00 uur tot 00.00 uur minimaal een frequentie van 2 bussen per uur per rijrichting te hanteren voor de stadslijnen;</p> <p>c) Minimale frequentie van 4 bussen per uur op de Vondellaan, zoals afgesproken in de realisatieovereenkomst HOV Katwijk – Leiden.</p> | <p>We nemen deze eisen niet over. We hanteren voor de gehele concessie uniforme bedieningseisen. Daarom worden er geen aanvullende eisen gesteld aan de frequenties van de stadsdienst van Leiden. Wel eisen we dat de huidige nulemissiebusen worden overgenomen en ingezet in de Leidse regio. Daarnaast moeten alle haltes in het eerste concessiejaar verplicht bediend worden.</p>   |
| 50         | Holland-Rijnland          | 3         | 3.5.3 en 3.7 | Inwoners van diverse kleine kernen in onze regio zijn voor veel voorzieningen afhankelijk van 4 grotere gemeenten. Voor openbaar vervoer zijn de inwoners van deze kernen in veel gevallen aangewezen op het gebruik van een buurtbus of vraagafhankelijk vervoer. Dit vervoer rijdt in veel gevallen niet in het weekend en in de avonden. Graag zien wij dat de provincie het sociale aspect, waaronder de afhankelijkheid van voorzieningen voor de inwoners van kleine kernen, nadrukkelijker meeneemt in het PvE. Op deze wijze kan ook buiten de werkdagen en met een bij de kernen passende frequentie die afgestemd is op de (latente) behoefte, de bereikbaarheid van deze kernen worden verbeterd. Daarbij kan het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer, de Regiotaxi, wat reeds in onze regio rijdt en mits dat voor OV-reizigers door u in stand wordt gehouden, een belangrijke rol spelen.   | <p>Deur-Halte Vervoer rijdt in de nieuwe concessie ook in het weekend, en in de avond tot 24:00. Daarmee verwachten we een goede invulling te geven aan het sociale aspect. Verder staat het de inschrijvers vrij om al dan niet een hogere frequentie bovenop de minimeisen te bieden. Zoals in het Beleidskader is aangegeven zal de provincie op een later moment een besluit nemen over continuering van de OV-component van de Regiotaxi.</p>  |



| Reactienr. | Indiener         | Hoofdstuk | Bepalin      | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|------------------|-----------|--------------|---|--|
| 51         | Holland-Rijnland | 3         | 3.5.3 en 3.7 | In het landelijk gebied zien wij ook potentie in een vorm van kleinschalig, door vrijwilligers gereden, openbaar vervoer en steunen de ambitie van die kernen om dit soort initiatieven verder uit te breiden, als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Wij denken aan een buurtbus om kleinere landelijk gelegen kernen OV te ontsluiten. Ons verzoek aan u is om in het PvE rekening te houden met de verdere ontwikkelingen van kleinere mobiliteitsinitiatieven zoals buurtbussen, Vlinderconcept en Regiotaxi.  | In artikel 2.1.1 lid 3 sub i en j staat dat de Concessiehouder het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer zoals de regiotaxi moet gedogen, evenals collectief vervoer verricht door aanbieders van kleinschalige Mobiliteitsdiensten. Zoals beschreven in artikel 3.5.3, moet de Concessiehouder meewerken aan de invoer van nieuwe buurtbuslijnen. In het bestek wordt verder specifiek rekening gehouden met Vlinderconcepten.  |
| 52         | Holland-Rijnland | 3         | 3.5.4        | De activiteiten van onze inwoners vinden in toenemende mate plaats op het regionale schaalniveau en als onderdeel van een 24 uurseconomie. Veel inwoners hebben flexibele werktijden of werken structureel buiten de reguliere kantooruren. Ook jongeren geven aan behoefte te hebben aan nachtvervoer nu hun activiteiten na de coronapandemie weer zijn toegenomen. In het ontwerp PvE worden nachtlijnen toegestaan, maar ligt het initiatief en de financiering volledig bij derden en de vervoerder. Het is de vervoerder niet toegestaan om ritten met een zeer lage vervoervraag overdag in te ruilen voor eventueel meer rendabele nachtritten. Met dit starre voorschrift moet de vervoerder mogelijk kansen laten liggen. Wij verzoeken u ruimere mogelijkheden voor het uitvoeren van nachtlijnen op te nemen in het PVE. Wij zouden bijvoorbeeld graag zien dat de provincie openstaat voor pilotprojecten voor de inzet van nachtbusen. Door hier dienstregelingen voor in te kunnen zetten kan adequater worden ingespeeld op nieuwe vervoerpatronen of aansluiting worden geboden op vroege, 7 late en nachtritten van de NS. Dit laatste om te voorkomen dat reizigers op enkele minuten na de laatste bus missen en niet meer per OV thuis kunnen komen. | Het toestaan van bediening tijdens de nacht met in de Inschrijving geboden Dienstregelingen gaat ten koste van het aanbod overdag. Dit vinden we onwenselijk. Graag wijzen we erop dat het de Concessiehouder wel is toegestaan om Nachtlijnen aan te bieden, al dan niet op verzoek van Derden, zoals gemeenten. Dit kan ook in de vorm van pilotprojecten.   |
| 53         | Holland-Rijnland | 3         | 3.5.5        | Aanvullend op bovenstaande en artikel 7.1.2, lid 2, verzoeken wij, bij het mogelijk maken van een extra, nader te bepalen vaste buslijn, de definiëring hiervan toe te voegen aan de opsomming in lid 3 van artikel 3.1.1 en in de begrippenlijst van het PvE onder Overige Vaste Lijnen (pagina 107 van het 8 PvE), dan wel de benaming Toeristenlijn zoals genoemd in de bepaling bij artikel 3.5.5 uit te breiden naar: Toeristen- en Servicelijnen. Dit thema geldt zowel voor de stad als voor de kleinere kernen, waar inwoners voor een groot deel afhankelijk zijn van noodzakelijke voorzieningen in de stad.  | Wij nemen deze suggestie niet over. Het PvE schrijft geen servicelijnen voor, maar gemeenten kunnen conform Artikel 6.3.5 verbetervoorstellen indienen bij de vervoerder na gunning van de concessie, en de concessiehouder conform Artikel 3.5.1 verzoeken een Stads- of Streeklijn aan te bieden.  |
| 54         | Holland-Rijnland | 3         | 3.5.5        | Het wederom opnemen van de Toeristenlijnen naar de Keukenhof in de concessie lijkt ons een uitstekende keuze. Wij vragen aandacht voor eventuele uitbreidingen van deze Toeristenlijnen en/of tijdelijke aanpassingen van de reguliere lijnen. Deze kunnen ons inziens een wezenlijke bijdrage leveren aan een verdere verlaging van de piekbelasting op het lokale en regionale wegennet tijdens de opening van het Keukenhof.   | We hebben ervoor gekozen om de Toeristenlijnen naar de Keukenhof op te nemen in de Concessie, vanwege de bijdrage die ze leveren aan de financiën, en de maatschappelijke bijdrage die in uw reactie wordt beschreven. Echter waken we wel voor een te grote inzet op de Keukenhof ten koste van de bediening van reguliere lijnen. Daarom laten we de Dienstregelingen die worden ingezet op de Keukenhof bijvoorbeeld niet meewegen in de Inschrijving van een vervoerder. Vanuit dit oogpunt vinden wij het niet wenselijk om aanpassing van reguliere lijnen toe te staan om de Keukenhof te bedienen. |
| 55         | RHM              | 3         | 3.6          | In aanvulling op de voorstellen voor lijnummering, stelt RHM voor ook letters te reserveren voor lijnen waarvan de route op bepaalde tijden afwijkt. De letter voor het nummer maakt de Reiziger bij instappen alert op afwijking van de gebruikelijke route, zoals 's avonds in stadsdiensten en bij tijdelijke situaties zoals wegomlegging door werkzaamheden. Wij denken aan de letters 'A' en 'W'.   | We nemen dit voorstel niet op in het Programma van Eisen. Als dit iets is waar potentiële inschrijvers zich op willen onderscheiden, dan kunnen ze dit opnemen in hun bieding. Op de DRIS-displays is het technisch mogelijk om letters te tonen.  |

| Reactienr. | Indiener         | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|------------------|-----------|---------|---|--|
| 56         | VoorAll          | 3         | 3.7     | Daar waar in de praktijk de keuze gaat worden gemaakt om reguliere lijnen te vervangen door collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) moet in de concessie worden opgenomen dat bij het mislukken van het alternatieve vervoer er teruggevallen moet worden op de reguliere vaste lijn.   | Wij nemen uw suggestie niet over. We hanteren eisen voor het Deur-Halte Vervoer. Op het niet nakomen hiervan staan sancties. Daarnaast hebben we in het Programma van Eisen opgenomen dat de Concessiehouder Ritten met Vast Openbaar Vervoer moet uitvoeren om te voldoen aan de minimumbedieningseisen. Hij kan dus niet enkel Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer bieden en dan nog steeds voldoen aan de minimumbedieningseisen.  |
| 57         | Holland-Rijnland | 3         | 3.7     | Wij verzoeken u dringend om in het PvE vast te leggen dat afname van frequentie van regulier busvervoer alleen is toegestaan indien er sprake is van inzet van vervangend vervoer met een tenminste gelijkwaardige frequentie.  | Wij nemen uw suggestie niet over. We hanteren eisen voor het Deur-Halte Vervoer. Op het niet nakomen hiervan staan sancties. Daarnaast hebben we in het Programma van Eisen opgenomen dat de Concessiehouder Ritten met Vast Openbaar Vervoer moet uitvoeren om te voldoen aan de minimumbedieningseisen. Hij kan dus niet enkel Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer bieden en dan nog steeds voldoen aan de minimumbedieningseisen.  |
| 58         | RHM              | 3         | 3.7.1   | Oproepafhankelijke vormen van (Openbaar) Vervoer:<br>De definitie voor Deur-Halte Vervoer in Artikel 3.7.1 is onduidelijk. De huidige definitie en het gebruik van het begrip in het PvE is op verschillende manieren uitlegbaar. Het woord 'deur' wordt niet vermeld. In de definitie in de begrippenlijst is niet helder wat onder Deur-Halte Vervoer valt en wat niet. Wat is Halte? Wat is 'plaatsen waartussen'? RHM stelt voor om een aangepaste definitie op te nemen en deze toe te lichten met voorbeelden zodat voor iedereen helder is wat wordt bedoeld. RHM wordt graag betrokken bij het toetsen van de nieuwe definitie.   | Naar aanleiding van deze vraag is er een overleg gehouden over de eisen t.a.v. deur-haltevervoer. Hierbij zijn we tot een herschrijving van de eisen gekomen die meer duidelijkheid schept. Dit heeft geleid tot wijzigingen in artikel 3.7.1, tabel 3.1 (in artikel 3.2.1) en artikel 3.7.3.  |
| 59         | Midden-Holland   | 3         | 3.7.1   | Wij willen ervoor pleiten de reguliere buslijnen zoveel mogelijk te behouden. Maar op plekken en tijden dat de vraag daarnaar te laag is, kan aanvullend openbaar vervoer een alternatief zijn. Een adequate invulling van dit aanvullend openbaar vervoer is echter wel van belang. De vervoerder moet de juiste prikkels hebben om een volwaardige invulling aan dit aanvullend openbaar vervoer te geven. U geeft in uw reactie in 2020 aan: <i>'De concessiehouder heeft de ruimte om oproepafhankelijk vervoer aan te bieden als aanvulling op het in het PvE beschreven lijngebonden openbaar vervoer en deur-halte vervoer. Wij menen hiermee een voldoende inclusief minimumaanbod te kunnen garanderen'</i> . Zal dit deur-halte vervoer ook niet een vorm van oproepgestuurd vervoer zijn? Welke prikkels zitten er voor de vervoerder in het PvE om daadwerkelijk adequaat en inclusief aanvullend openbaar vervoer aan te bieden? | We hebben in de marktconsultatie getoetst of marktpartijen prikkels ervaren om Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer aan te bieden. Hierbij hebben de vervoerders aangegeven dat met name de weging van de Dienstregelingen van dit vervoer van belang is. Deze weging wordt beschreven in het Bestek.<br><br>De inclusiviteit van het oproepafhankelijke vervoer is onder andere afhankelijk van de begrijpbaarheid en eenvoud van het boeken van ritten. Hierover hebben we in Artikel 3.7.3 eisen opgenomen. Daarnaast moeten de gebruikte voertuigen voldoen aan de toegankelijkheidseisen. |
| 60         | RHM              | 3         | 3.7.3   | In Artikel 3.7.3 is onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van reizigers om ritten te bestellen of te annuleren. RHM stelt daarom voor om in het PvE op te nemen dat er tenminste twee kanalen aangeboden moeten worden om ritten te reserveren: telefoon voor digibeten en een app/website/ander kanaal voor wie niet kan bellen. Daarnaast stelt RHM voor om in het PvE op te nemen dat de app/website die gebruikt wordt toegankelijk is. Als maat wordt bij voorkeur de laatste versie van WCAG niveau AA gehanteerd (huidige versie is 2.1).   | We hebben dit voorstel overgenomen in Artikel 3.7.3 en Artikel 4.7.2. Dank voor de suggestie.  |

| Reactienr. | Indiener          | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|-------------------|-----------|---------|---|---|
| 61         | Holland-Rijnland  | 3         | 3.7.3   | Ten aanzien van het gebruik van het Vlinderconcept verzoeken wij u de vooraanmeldtijd te handhaven op 30 minuten.   | <p>We hebben dit voorstel overgenomen. We hebben aan het PvE een vorm van Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer toegevoegd met één vaste begin- en eindhalte (=Vlinderconcept). We eisen een vooraanmeldtijd van 30 minuten voor de andere haltes op een dergelijke lijn.</p> <p>Voor het aanbieden van andere vormen van Oproepafhankelijk Vervoer handhaven we de minimale vooraanmeldtijd van 60 minuten. Het staat inschrijvende partijen uiteraard vrij om een concept aan te bieden dat tot 30 minuten van tevoren geboekt kan worden.</p>   |
| 62         | Provincie Utrecht | 3         | 3.8.2   | <p>In artikel 3.8.2 lid 1 beschrijft u dat uw concessiehouder de dienstregeling maximaal vier keer per jaar mag wijzigen. Wij vinden het fijn dat u flexibiliteit inbouwt voor het wijzigen van de dienstregeling gedurende het dienstregelingjaar.</p> <p>Graag benoemen wij de problemen die daardoor kunnen ontstaan bij onze gezamenlijke lijn 295, als de wijzigingsmomenten van beide concessies niet op elkaar zijn afgestemd. Deze problemen zijn aan het licht gekomen doordat onze concessiehouder momenteel een afgeschaalde dienstregeling rijdt (ook op lijn 295). Wanneer beide concessiehouders de dienstregeling hier niet goed op elkaar afstemmen, kan dit leiden tot een ongelukkige dienstregeling waarbij ritten gelijktijdig rijden of een korte periode niet. Graag zouden we zien dat de dienstregeling van lijn 295 alleen (tijdelijk) gewijzigd mag worden indien beide vervoerders de dienstregeling goed op elkaar af kunnen stemmen, zodat de verdeling van het aantal ritten over het uur goed blijft. Daarmee waarborgen we in de toekomst dat een goede kwalitatieve dienstregeling voor de reiziger behouden blijft. Ook bij tijdelijke wijzigingen.</p> <p>Wij kunnen een dergelijke bepaling ook in ons PvE opnemen.</p> | <p>Wij nemen uw voorstel over en als volgt verwerkt in het PvE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in artikel 3.3.2 is het vertrekpunt voor de verdeling van ritten en dienstregelingen tussen beide concessiehouders benoemd</li> <li>- in artikel 3.8.1 is een lid toegevoegd dat de concessiehouder moet aantonen dat hij met de concessiehouder van de Utrechtse concessie overeenstemming heeft over de afstemming van de basis- en vakantiedienstregeling</li> <li>- in artikel 3.8.2 is aan het eerste lid toegevoegd de wijziging van de Dienstregeling van lijn 295 tijdens een dienstregelingjaar alleen is toegestaan na afstemming met de concessiehouder van de Utrechtse concessie.</li> </ul>            |
| 63         | Midden-Holland    | 3         | 3.8.2   | <p>U gaf eerder bij uw reactie aan: <i>'De concessiehouder mag jaarlijks voorstellen doen tot wijzigingen van zijn aanbod, mits hij deze wijzigingen op basis van de vervoervraag kan onderhouden, en alleen nadat Gedeputeerde Staten het betreffende vervoerplan hebben goedgekeurd. Aan deze goedkeuring gaat advisering door het ROCOV Hollands Midden en de Stuurgroep OV Zuid-Holland Noord vooraf.'</i></p> <p>Wij benadrukken dat bij het doorontwikkelen van het lijnennet niet alleen gekeken moet worden naar waar de grootste vraag is naar OV, maar dat ook het maatschappelijk belang van het OV aanbod mee moet wegen. Daarom blijven gemeenten graag actief betrokken bij het overleg en de besluitvorming over het lijnennet en de aangedane haltes ook na het eerste jaar.</p>  | <p>Wij wijzen erop dat aan het voorleggen van het Vervoerplan nog een stap vooraf gaat, beschreven in lid 3 van Artikel 3.8.2. <i>"De Concessiehouder inventariseert jaarlijks bij de Regio's en de gemeenten in het Concessiegebied de gewenste wijzigingen van de Dienstregeling van het Openbaar Vervoer en Deur-Halte Vervoer binnen de gemeente en betreft deze informatie bij de onderbouwing van zijn voorstellen voor het wijzigen van de Dienstregeling zoals bedoeld in het vorige lid."</i> De Concessiehouder wordt dus verplicht om gemeenten actief te betrekken bij de ontwikkeling van het lijnennet.</p> <p>Daarnaast zijn gemeenten via de Regio's vertegenwoordigd in de Stuurgroep OV Zuid-Holland Noord.</p> |

| Reactienr. | Indiener               | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener   | Reactie  |
|------------|------------------------|-----------|--------------------|--|--|
| 64         | Vervoerregio Amsterdam | 4         | 4.1                | <p>Mogelijk kan het volgende nog toevoegd worden als het gaat om de opvolger van het Regioabonnement en/of een andere tariefstructuur. Waarbij ook aangeven kan worden dat de verandering in opbrengsten daarvan voor rekening en risico van de concessiehouder zijn:</p> <p>De Concessiehouder werkt constructief mee aan nieuwe initiatieven voor tariefstructuur, Tarieven en tariefgrondslag die erop gericht zijn om het reis- en betaalgemak te verbeteren, waaronder Interoperabele Tarieven en Interoperabele Wegwerpchipkaarten of na invoering van de Nieuwe Betaalwijzen andere interoperabele Productdragers voor wagenverkoop en Bijzondere Vervoerbewijzen zoals dagkaarten die binnen de gehele Vervoerregio geldig zijn.</p> <p>P.S. Wat betreft het woord 'mogelijk' als het gaat om uitlopers.</p> | <p>Wij nemen deze suggestie niet over. We wijzen u erop dat de door u voorgestelde nieuwe initiatieven voor tariefstructuur, Tarieven en tariefgrondslag al verwerkt zijn in artikelen 4.1.1 en 4.2.3. Het toevoegen van een extra eis vinden wij dan ook niet nodig.</p>  |
| 65         | RHM                    | 4         | 4.10               | <p>Binnen de bebouwde kom wordt de komende jaren een toename verwacht van wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Een lagere snelheid kan invloed hebben op de DRU's en dit baart ons zorgen. RHM verzoekt daarom om binnen het PvE rekening te houden met deze ontwikkeling. Daarnaast wordt RHM graag geïnformeerd over de wijze waarop afspraken worden gemaakt met de toekomstige concessienemer over deze ontwikkeling.</p>  | <p>De doelstellingen voor de concessie zijn in het door Provinciale Staten vastgestelde beleidskader al benoemd. Toen bevond de invoering van 30 km/u zich nog in een ander, eerder stadium. In de marktconsultatie hebben vervoerders aangegeven deze ontwikkeling als bedreiging te zien. In onze overleggen met de wegbeheerders bespreken wij de gevolgen van de invoering van 30 km/u ontwikkeling voor het Openbaar Vervoer. Daarnaast zullen we deze ontwikkeling in het Bestek benoemen als één van de ontwikkelingen waar vervoerders in hun Inschrijving rekening mee moeten houden.</p> <p>Daarnaast wordt RHM gevraagd om advies over dergelijke wijzigingen en kan RHM ook ongevraagde adviezen geven over dit onderwerp.</p> |
| 66         | Holland-Rijnland       | 4         | 4.10.2             | <p>Daarbij willen wij nog een kanttekening maken. Het bij aanvang van de concessie invoeren van nieuwe routes en daarmee mogelijke verplaatsing van haltes vraagt van de gemeenten financiële en personele inzet. Indien gemeenten niet tijdig weten wat van hen verwacht wordt kan het voor gemeenten lastig, zo niet onmogelijk zijn om deze wijzigingen procedureel en met reservering van middelen, tijdig te realiseren. Daarbij is het ons niet duidelijk of deze kosten subsidiabel zijn.</p>   | <p>We houden conform het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader vast aan het bedienen van alle bestaande haltes in het eerste concessiejaar. Uiteraard gaat het toevoegen van nieuwe haltes voor het eerste concessiejaar of gedurende de concessie in samenspraak met wegbeheerders, conform het bepaalde in Artikel 3.8.2 en 4.10.2.</p>  |
| 67         | VoorAll                | 4         | 4.10.2 lid 2/lid 3 | <p>Waar het in de praktijk vaak fout gaat is op de scheiding tussen de verantwoordelijkheden tussen Concessiehouder/ -nemer en de gemeente. Ik begrijp dat op de halte alleen de haltepaal de verantwoordelijkheid is van de concessiehouder naast de informatievoorziening. Wie het beheer heeft over deabri is mij niet duidelijk. Als het de gemeente is dan kan de kwaliteit daar per gemeente zeer wisselend in zijn. De insteek moet zijn dat alle halte eenabri hebben met uitzondering van de halten die kunnen worden aangemerkt als uitstaphalte. Bij aanleg van de geleidelijn moet duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor de lijn vanaf de halte naar de eerstvolgende natuurlijke gidslijn.</p>  | <p>Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de inrichting van Haltes, met uitzondering van Haltepalen, Halteborden en Displays. Het plaatsen vanabri's en geleidelijnen is dus de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeenten of in het geval van een provinciale weg de provincie.</p> <p>Als de Concessiehouder, al dan niet naar aanleiding van een klacht, gebreken constateert aan de haltes, moet hij deze zo snel mogelijk melden bij de desbetreffende wegbeheerders.</p>   |

| Reactienr. | Indiener               | Hoofdstuk | Bepalin       | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|------------------------|-----------|---------------|--|---|
| 68         | VoorAll                | 4         | 4.10.2 lid 5  | In de reisinformatie dient door middel van symbolen aangegeven te worden welke halten niet goed toegankelijk zijn door het ontbreken van bepaalde voorzieningen zoals een verhoogde halteband of het ontbreken van geleidelijnen. De informatie hiervoor komt voort uit de schouw zoals is opgenomen in art. 4.10.2 lid 5.<br>Alle informatie in de verschillende informatiedragers (Website, App etc.) dient gelijklopend te zijn. Dat betekent dat er een onderliggende database nodig is die voortdurend geactualiseerd wordt. Belangrijk is om af te spreken wie hiervoor verantwoordelijkheid draagt. | Wij nemen dit voorstel over in het Programma van Eisen, in artikel 4.7.1 lid 9. We eisen dat de Concessiehouder informatie over toegankelijkheid van haltes beschikbaar stelt via zijn website, mobiele applicatie, Distributiepunten en de klantenservice. Als bron van de informatie verwijzen we naar een onderliggende database, het Centraal Haltebestand. Deze bron is via <a href="https://halteviewer.ov-data.nl/">https://halteviewer.ov-data.nl/</a> of <a href="http://data.ndovloket.nl/haltes/">http://data.ndovloket.nl/haltes/</a> raadpleegbaar en wordt door wegbeheerders en OV-autoriteiten beheerd. |
| 69         | VoorAll                | 4         | 4.10.2 lid 6  | Alle halten zouden moeten zijn voorzien van een 18 cm hoge halteband. De ervaring leert dat bij veel halten dit nog niet is gerealiseerd. Dit levert problemen op voor de toegankelijkheid van de bus voor rolstoelgebruikers. Dit dient in de vorm van een waarschuwing te worden omgeroepen in de bus.   | We nemen dit voorstel niet over in het programma van eisen. De provincie Zuid-Holland werkt samen met wegbeheerders aan het toegankelijk maken van alle haltes. Tot die tijd willen we in ieder geval dat de Concessiehouder informatie levert over de toegankelijkheid van haltes via zijn website, mobiele applicatie, Distributiepunten en de klantenservice. We willen echter geen waarschuwingen laten omroepen in de bus, omdat we Reizigers in staat stellen om op basis van de geleverde reisinformatie vooraf te bepalen waar ze in- en uitstappen.  |
| 70         | RHM                    | 4         | 4.11.1        | Implementatie: Op verschillende plaatsen in het document staat dat het ROCOV tijdig moet worden geraadpleegd. Wij adviseren om in Artikel 4.11.1 op te nemen dat RHM ook in de implementatiefase betrokken moet worden, bijvoorbeeld in verband met de keuze voor voertuigen en het opstellen van de eerste dienstregeling.  | Uiteraard zien wij een belangrijke rol voor RHM in de implementatie van de concessie. Voor de voorbeelden die u noemt wordt elders in het PvE, respectievelijk Artikel 4.5.2 lid 2 en Artikel 3.8.2 lid 5, eisen gesteld aan het raadplegen van RHM. Het herhalen hiervan in Artikel 4.11.1 zou leiden tot een langer en minder leesbaar artikel.   |
| 71         | Provincie Utrecht      | 4         | 4.2.1 (lid 3) | Wij zijn erg verheugd te zien dat u uw concessiehouder verplicht op de gezamenlijke lijn 295 alle reisproducten en vervoerbewijzen van onze concessiehouder te accepteren. Dit draagt bij aan ons gezamenlijke doel reizen over concessiegrenzen makkelijker te maken. Als aandachtspunt willen we u meegeven dat het betaalsysteem van uw concessiehouder de reisproducten en vervoersbewijzen van onze concessiehouder ook moet kunnen verwerken.<br>Wellicht dat u dit punt toe kunt voegen aan artikel 4.2.1 lid 3   | We nemen dit voorstel over in het Programma van Eisen. We hebben in artikel 4.2.1 lid 3 toegevoegd dat het betaalsysteem van de Concessiehouder ook de grensoverschrijdende vervoerbewijzen waar afspraken over worden gemaakt moet ondersteunen.   |
| 72         | Coalitie voor Inclusie | 4         | 4.2.5         | Halverwege 2022 moet Nederland de European Accessibility Act in de eigen wetgeving hebben verwerkt. Vanaf halverwege 2025 moet de aangepaste wetgeving vervolgens in werking zijn getreden. Onder deze wetgeving vallen ook ticketautomaten voor het openbaar vervoer. Het zou maatschappelijk verantwoord zijn als in deze aanbesteding de aangepaste wetgeving al vanaf het begin van de concessie (eind 2024) wordt geëist. Als dit niet wordt geëist, hoeft de apparatuur mogelijk pas veel later (bij vervanging) aan de normen te voldoen.   | We hebben in het PvE een verwijzing naar de European Accessibility Act opgenomen in Artikel 4.2.1 (OV-Betaalsysteem), Artikel 4.5.4 (Toegankelijkheid Materieel) en Artikel 4.7.2 (Begrijpelijke, toegankelijke reisinformatie). We eisen dat de Concessiehouder voldoet aan deze nieuwe regelgeving vanaf start Concessie, ook al gaat de regelgeving zelf naar verwachting later in.  |

| Reactienr. | Indiener                           | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener   | Reactie  |
|------------|------------------------------------|-----------|--------------------|--|--|
| 73         | klankbordgroep<br>toegankelijkheid | 4         | 4.2.5              | Halverwege 2022 moet Nederland de European Accessibility Act in de eigen wetgeving hebben verwerkt.<br>Vanaf halverwege 2025 moet de aangepaste wetgeving vervolgens in werking zijn getreden. Onder deze wetgeving vallen ook ticketautomaten voor het openbaar vervoer. Het zou maatschappelijk verantwoord zijn als in deze aanbesteding de aangepaste wetgeving al vanaf het begin van de concessie (eind 2024) wordt geëist.<br>Als dit niet wordt geëist, hoeft de apparatuur mogelijk pas veel later (bij vervanging) aan de normen te voldoen.   | We hebben in het PvE een verwijzing naar de European Accessibility Act opgenomen in Artikel 4.2.1 (OV-Betaalsysteem), Artikel 4.5.4 (Toegankelijkheid Materieel) en Artikel 4.7.2 (Begrijpelijke, toegankelijke reisinformatie). We eisen dat de Concessiehouder voldoet aan deze nieuwe regelgeving vanaf start Concessie, ook al gaat de regelgeving zelf naar verwachting later in.                   |
| 74         | Provincie Utrecht                  | 4         | 4.3.2              | U beschrijft de vervoerplicht voor de vervoerder in lid 1 tot en met 3. In het vierde lid staat echter bepaald dat deze bepalingen niet gelden voor concessiegrensoverschrijdende lijnen op het traject buiten het concessiegebied.<br>Voor lijn 295 zien we graag een uitzondering waarbij deze bepalingen ook geldig zijn voor het traject buiten het concessiegebied. Ons inziens zijn de beide concessiehouders hier gezamenlijk verantwoordelijk voor de capaciteit op deze lijn en dat die voldoende is voor de vervoervraag. Afstemming tussen beide vervoerders is daarvoor ook noodzakelijk en beide vervoerders dienen een prikkel te hebben voldoende capaciteit aan te bieden. | Wij hebben uw voorstel overgenomen in het Programma van Eisen, zodat de beide concessiehouders een vervoerplicht hebben voor het gehele traject van lijn 295 in beide concessiegebieden. Daarmee hebben de concessiehouders dus een prikkel om voldoende capaciteit te bieden.   |
| 75         | Holland-Rijnland                   | 4         | 4.3.2              | In z'n algemeenheid zien wij graag dat de concessiehouder de ruimte krijgt om op verzoek van en in overleg met gemeenten bussen flexibel in te kunnen zetten bij en naar evenementen.  | In Artikel 2.1.1 lid 3 sub k staat dat de Concessiehouder door Derden verricht (besloten) vervoer voor Evenementen moet gedogen. Het staat gemeenten dus vrij om elke partij in te schakelen voor het vervoer bij Evenementen. Als dit met de Concessiehouder is, kan dit in overleg met gemeenten worden vormgegeven, zolang maar wordt voldaan aan de in Artikel 4.3.2 lid 2 beschreven Vervoerplicht. |
| 76         | Holland-Rijnland - Leiden          | 4         | 4.3.7 of Bijlage @ | Tijdens de werkzaamheden in het stationsgebied zal het nodig zijn om de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt tijdelijk beschikbaar te hebben voor het omleiden van buslijnen. Wanneer dat nodig blijkt te zijn maken we daarover nadere afspraken tussen de toekomstige concessiehouder, wegbeheerder en omgevingspartijen. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:<br>j) Dat de Stationsweg, Steenstraat en Turfmarkt tijdens werkzaamheden in de stationsomgeving onder bepaalde voorwaarden beschikbaar kunnen worden gemaakt als tijdelijke route voor lijnbussen, onder dezelfde voorwaarden als onder h.   | Wij danken u voor het leveren van deze informatie en zullen het opnemen in het bestek, zodat vervoerders hier in hun bieding rekening mee kunnen houden. Artikel 6.3.4 stelt eisen aan de samenwerking tussen wegbeheerders en de toekomstige concessiehouder. Volgens deze eisen zal de vervoerder afspraken maken met de gemeente Leiden over de te volgen routes.                                     |

| Reactienr. | Indiener                    | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|-----------------------------|-----------|--------------------|---|---|
| 77         | Holland-Rijnland - Leiden   | 4         | 4.3.7 of Bijlage @ | <p>In de MIRT-verkenning nemen we als uitgangspunt mee dat het busstation – in een andere vorm – terugkomt op de huidige locatie. Het busstation zal mogelijk worden geïntegreerd in een gebouw met daarboven woningen en/of kantoren. Dit busstation zal compacter vormgegeven worden dan het huidige busstation met aanzienlijk minder capaciteit voor het bufferen van bussen. Het busstation wordt in die situatie via twee routes aangesloten op het wegennet: via de Bargelaan op de Rijnsburgerweg en via de parallelle op- en afritten langs de Schipholwegtunnel op de Schipholweg en Morssingel. De exacte invulling van de locatie van het busstation is echter nog onderwerp van studie in de MIRT-verkenning. De werkzaamheden aan het busstation zullen naar verwachting niet eerder starten dan in het jaar 2027. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:</p> <p>k) Dat het huidige busstation naar verwachting minimaal beschikbaar blijft tot en met het jaar 2026.</p> <p>l) Dat in het najaar van 2024 duidelijk wordt wat aan de binnenstadzijde van Leiden Centraal exact de toekomstige locatie en invulling van het busstation wordt.</p> <p>m) Dat het nieuwe busstation naar verwachting beschikbaar komt in de tweede helft van dit decennium.</p>   | <p>Wij danken u voor het leveren van deze informatie en zullen het opnemen in het bestek, zodat vervoerders hier in hun bieding rekening mee kunnen houden. Artikel 6.3.4 stelt eisen aan de samenwerking tussen wegbeheerders en de toekomstige concessiehouder. Volgens deze eisen zal de vervoerder afspraken maken met de gemeente Leiden over de te volgen routes.</p> |
| 78         | Holland-Rijnland - Leiden   | 4         | 4.3.7 of Bijlage @ | <p>Tussen nu en 2030 is het stationsgebied van Leiden volop in ontwikkeling. Om de gefaseerde realisatie van de diverse ontwikkelingen mogelijk te maken zullen mogelijk kleine aanpassingen gedaan moeten worden aan het busstation en de toeleidende wegen. Ook moet de inschrijver rekening houden met tijdelijke situaties vanwege bouwactiviteiten in het stationsgebied. De verwachting is dat in de periode tussen 2027 en 2030 gestart wordt met de realisatie van een nieuw busstation in de stationsomgeving, aan de binnenstadzijde van Leiden Centraal. Indien dat busstation inderdaad binnen de contouren van de huidige locatie terugkomt betekent dit dat tijdens de bouwperiode het busstation op de huidige locatie niet beschikbaar is. In dit geval treden de concessieverlener, (toekomstige) concessiehouder, wegbeheerder en omgevingspartijen met elkaar in overleg over de inrichting van een tijdelijk busstation. Gemeente Leiden reserveert tot die tijd de 'trafolocatie' (gebied tussen Joop Walekamtunnel, Schipholweg, Plesmanlaan en spoor) om mogelijk een tijdelijk busstation in te richten voor de bouwperiode van het nieuwe busstation.</p> <p>Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen:</p> <p>n) Dat de toekomstige concessiehouder er rekening mee dient te houden dat de huidige locatie van het busstation in de periode 2027 – 2030 (indicatief) niet beschikbaar is en dat de 'trafolocatie' tot die tijd gereserveerd wordt om te dienen als tijdelijke busstation.</p> | <p>Wij danken u voor het leveren van deze informatie en zullen het opnemen in het bestek, zodat vervoerders hier in hun bieding rekening mee kunnen houden. Artikel 6.3.4 stelt eisen aan de samenwerking tussen wegbeheerders en de toekomstige concessiehouder. Volgens deze eisen zal de vervoerder afspraken maken met de gemeente Leiden over de te volgen routes.</p> |
| 79         | Buurtbus Berkenwoude        | 4         | 4.4                | <p>We missen in de PVE de maximum leeftijd voor de Buurtbuschauffeurs, welke momenteel bij Arriva vastgesteld is op t/m 78 jaar, waardoor er bij een eventuele nieuwe concessiehouder andere eisen gesteld kunnen worden en de uitvoering van diensten in het gedrang kan komen.</p>  | <p>We hebben uw suggestie overgenomen in het Programma van Eisen, maar met een andere leeftijd. Voor chauffeurs van Buurtbuslijnen eisen we een maximale leeftijd van 79 (artikel 4.3.6). Dit is dus niet 78, omdat een andere buurtbusvereniging ons wees op een leeftijd t/m 79.</p>  |
| 80         | buurtbusvereniging De Meije | 4         | 4.4.3 sub 5        | <p>Ons voorstel is om paragraaf 4.4.3. sub 5 als volgt te wijzigen: " in onderling overleg van concessiehouder met buurtbusvereniging vaststellen van nuttige en zinvolle trainingen om veilig en adequaat als buurtbuschauffeur te kunnen functioneren."</p>   | <p>We hebben uw suggestie overgenomen in het Programma van Eisen. Artikel 4.4.3 is herschreven om buurtbusverenigingen samen met de Concessiehouder te laten vaststellen welke trainingen nuttig en zinvol zijn.</p>  |

| Reactienr. | Indiener             | Hoofdstuk | Bepalin     | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|----------------------|-----------|-------------|---|---|
| 81         | Buurtbus Berkenwoude | 4         | 4.4.3 sub 5 | De inzetbaarheid van vrijwilligers (van hoge leeftijd, t/m 79 jaar) is niet te vergelijken met de beroepsgroep van buschauffeur en het is ons inziens dan ook niet realistisch om onze chauffeurs dezelfde eisen van opleiding en training op te leggen dan de beroeps buschauffeurs. Ook wij vrezen dat dan het aantal vrijwilligers drastisch terug gaat lopen, waardoor de diensten niet of moeizaam uitgevoerd kunnen worden.   | We hebben uw suggestie als volgt overgenomen: Voor chauffeurs van Buurtbuslijnen geldt een maximale leeftijd van 79 jaar (artikel 4.3.6). Artikel 4.4.3 is herschreven om buurtbusverenigingen samen met de Concessiehouder te laten vaststellen welke trainingen nuttig en zinvol zijn.  |
| 82         | Buurtbus Alkemade    | 4         | 4.4.3 sub 5 | In het gestelde artikel 4.4.3 is het zeker van belang dat er een traject is voor de vaardigheden en inhoudelijk kennis van het voertuig en van die onderdelen welke voor de chauffeur van belang zijn. In dit onderdeel is het zeker van belang wat de rijvaardigheid van de chauffeur van ten goede komt. En de verantwoordelijkheden welke de chauffeur heeft tijdens zijn dienst. Maar bovenal moet gekeken worden naar het vrijwillig zijn en koester deze vrijwilligheid. Ga deze vrijwilliger niet belasten met bv code 95 en een EHBO diploma of BHV certificaat. Pas het geheel aan op de vrijwilliger de exploitatie overeenkomst. Een opfris cursus van de verkeersregels/borden zal belangrijk kunnen zijn voor de vrijwilligers, dit in het belang van de verkeersveiligheid. | We hebben uw suggestie overgenomen in het Programma van Eisen. Artikel 4.4.3 is herschreven om buurtbusverenigingen samen met de Concessiehouder te laten vaststellen welke trainingen nuttig en zinvol zijn.   |
| 83         | Buurtbus Alkemade    | 4         | 4.4.3 sub 5 | Wij zouden graag de leeftijd grens van 78 jaar (tot en met dat levensjaar) opgenomen willen hebben, zodat we voldoende vrijwilligers houden voor het bezetten van de buurtbus. Het is namelijk goed om een eind leeftijd te stellen, anders kan de concessiehouder zelf bepalen tot welke leeftijd ze ons willen verzekeren. Bij een lager jaartal van de chauffeurs zal het niet mogelijk zijn om de buurtbus te kunnen laten rijden.  | We hebben uw suggestie als volgt overgenomen: Voor chauffeurs van Buurtbuslijnen geldt een maximale leeftijd van 79 jaar (artikel 4.3.6).   |
| 84         | Buurtbus Langeraar   | 4         | 4.4.3 sub 5 | Indien er daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven aan het programma van eisen zoals nu voorligt, betekent dat voor onze vereniging dat de meerderheid van onze vrijwilligers niet in staat kan of wil zijn om het werk, dat zij nu naar behoren en tevredenheid uitvoeren, voort te zetten. De facto is dat dan het einde van de Buurtbus Langeraar. Wij denken hierbij onder andere aan de eisen die gesteld worden aan opleiding en training, code 95, EHBO-diploma, BHV-certificaat en leeftijd. Vrijwilligers op de buurtbus zijn geen beroepschauffeur en dienen ook niet als zodanig te worden gezien en behandeld.  | We hebben uw suggestie overgenomen in het Programma van Eisen. Artikel 4.4.3 is herschreven om buurtbusverenigingen samen met de Concessiehouder te laten vaststellen welke trainingen nuttig en zinvol zijn.   |
| 85         | Provincie Utrecht    | 4         | 4.5         | Ambtelijk is ook gesproken over het verbeteren van de uitvoeringskwaliteit van de concessiegrensoverschrijdende lijn 295. Voor zowel de tarieven als de dienstregeling zijn verbeteringen mogelijk. Daarvoor zijn gezamenlijk concessievoorschriften opgesteld. Wij zijn voornemens deze gezamenlijk opgestelde eisen op te nemen in onze noodconcessie Provincie Utrecht én nieuwe concessie Utrecht Buiten en willen u vragen deze ook in uw PvE op te nemen.   | Wij hebben de voorstellen ten aanzien van de afstemming van de dienstregeling en de wederzijdse acceptatie van vervoerbewijzen en reisproducten verwerkt in artikel 3.3.2 respectievelijk artikel 4.1.1 van het PvE. Wij gaan er daarbij vanuit dat u wanneer u spreekt over het verbeteren van de uitvoeringskwaliteit doelt op de afstemming van de dienstregeling (waaronder de afstemming van perioden waarin volgens de vakantiedienstregeling gereden wordt). |



| Reactienr. | Indiener               | Hoofdstuk | Bepalin     | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|------------------------|-----------|-------------|---|---|
| 86         | Holland-Rijnland       | 4         | 4.5         | <p>“Platform Gehandicaptenbeleid Katwijk”. Door het Platform Gehandicaptenbeleid Katwijk is de regio nog gewezen op enkele noodzakelijke voorwaarden om het voor mensen met een beperking mogelijk te maken van de bus gebruik te maken. Wij noemen enkele punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opening van de deuren naar de binnenzijde (i.v.m. stoten van het gezicht).</li> <li>- De OV-chippaal bij de instap altijd aan de rechterkant.</li> <li>- De rode stop-knop voorzien van braille, op een veilige hoogte en ook te bedienen door mensen met minder spierkracht.</li> <li>- Een duidelijk hoorbaar en visueel signaal na het indrukken van de stopknop.</li> <li>- Via een scherm in de bus dienen de reizigers hun reis te kunnen volgen.</li> <li>- Hoorbare aankondiging van de eerstvolgende halte.</li> <li>- Gelijkvloerse zitplaatsen tussen de voor en achterdeur.</li> <li>- Alle treden en handgrepen voorzien van een goed contrasterende strip.</li> <li>- Voldoende mogelijkheden om vast te houden bij alle staanplaatsen.</li> <li>- Een rolstoelplank die automatisch naar buiten kan worden geschoven,</li> <li>- Voldoende ruimte voor rolstoel, kinderwagen en rollator.</li> <li>- Elke elektrische bus heeft een geluidssignaal (voor veiligheid en bij halteren).</li> </ul> | <p>Van deze punten staan de volgende al in het PvE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De rode stop-knop voorzien van braille, op een veilige hoogte en ook te bedienen door mensen met minder spierkracht.</li> <li>- Een duidelijk hoorbaar en visueel signaal na het indrukken van de stopknop.</li> <li>- Via een scherm in de bus dienen de reizigers hun reis te kunnen volgen.</li> <li>- Hoorbare aankondiging van de eerstvolgende halte.</li> <li>- Gelijkvloerse zitplaatsen tussen de voor en achterdeur.</li> <li>- Alle treden en handgrepen voorzien van een goed contrasterende strip.</li> <li>- Een (niet-automatische) rolstoelplank die naar buiten kan worden geschoven,</li> <li>- Voldoende ruimte voor rolstoel, kinderwagen en rollator.</li> </ul> <p>We hebben in het Programma van Eisen opgenomen dat de elektrische bussen geluidssignalen hebben (AVAS), inclusief de over te nemen bussen die in de huidige concessie in de Leidse regio worden ingezet. Verder verwijzen we naar wettelijke voorschriften over bussen.</p> |
| 87         | Buurtbus Berkenwoude   | 4         | 4.5.1       | <p>In het verslag van 23 mei j.l. staat ook een stukje over de voertuigen, waarin gesproken wordt over een elektrische plank voor rolstoel gebruikers, de huidige Buurtbus heeft wel een rolstoelplank , maar is alleen handmatig te bedienen , er zit bij ons geen elektrische bediening bij. Deze plank is een vereiste vanuit de Provincie, echter wordt deze in de praktijk bij onze vereniging nooit gebruikt ( is ook geen tijd voor ) en blijkt erg kwetsbaar bij passeren van bruggen en drempels.</p>  | <p>Het is bij de provincie bekend dat de rolstoelplanken bij de Buurtbussen weinig worden gebruikt. Echter willen we dat de Buurtbus, zoals de rest van het Openbaar Vervoer, voor iedereen toegankelijk is. Daarom eisen we van de Concessiehouder dat hij zorgt voor toegankelijk materieel en trainingen in het gebruik ervan. De betrouwbaarheid van de rolstoelplank is een verantwoordelijkheid van de Concessiehouder.</p>   |
| 88         | RHM                    | 4         | 4.5.2       | <p>RHM constateert dat bij recente aankoop van stille bussen geen rekening is gehouden met al aangenomen regelgeving die nog niet in werking was. Hierdoor hebben deze voertuigen bijvoorbeeld geen AVAS. RHM is van mening dat een akoestisch signaal nodig is om mensen</p>   | <p>We nemen deze suggestie over. We eisen in Artikel 5.1.2 dat alle Nulemissievoertuigen zijn uitgerust met AVAS. Dit is inclusief de over te nemen bussen.</p>   |
| 89         | Holland-Rijnland       | 4         | 4.5.4       | <p>In Alphen aan den Rijn is recent het Vlinderconcept ingevoerd. Wij zijn er op gewezen dat de huidige Vlinderbussen minder toegankelijk zijn. Wij verwachten dat de nieuwe vervoerder toegankelijkheid adequaat implementeert in zijn voertuigen. Hierbij dient overigens vanzelfsprekend ook gezorgd te worden voor een toegankelijke en begrijpelijke informatievoorziening voor alle doelgroepen.</p>  | <p>Alle voertuigen die in de nieuwe concessie worden ingezet moeten voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Er geldt alleen een uitzondering voor Taxibussen die worden ingezet op Deur-Haltevervoer. Voertuigen die op Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer worden ingezet moeten wel volledig toegankelijk zijn.</p> <p>In artikel 4.7.2 worden eisen gesteld aan begrijpelijke en toegankelijke reisinformatie.</p>   |
| 90         | Buurtbus Alkemade      | 4         | 4.5.4       | <p>Door het weinig gebruik van de rolstoelplank, en de vele elektronische storingen die de borging van de rolstoelplank oplevert in de huidige situatie, lijkt het ons zinvol om een handmatig bediende rolstoelplank toe te passen.</p>  | <p>We nemen uw suggestie niet over. We schrijven niet voor of de rolstoelplank van de Buurtbussen elektrisch of handmatig bediend moet zijn.</p>  |
| 91         | Coalitie voor Inclusie | 4         | 4.5.4 lid 1 | <p>Kan bij lid 1 voor elektrische voertuigen Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) worden toegevoegd?</p>   | <p>We nemen deze suggestie over. We eisen in Artikel 5.1.2 dat alle Nulemissievoertuigen zijn uitgerust met AVAS. Dit is inclusief de over te nemen bussen.</p>   |

| Reactienr. | Indiener                        | Hoofdstuk | Bepalin     | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|---------------------------------|-----------|-------------|--|---|
| 92         | Coalitie voor Inclusie          | 4         | 4.5.4 lid 4 | <p>Wat geldt bij lid 4 voor taxibussen die worden ingezet voor oproepafhankelijk vervoer? Waarom geen toegankelijke busjes bij deur-haltevervoer, terwijl er wel toegankelijk materieel moet worden ingezet als er iemand met een beperking mee moet?</p>  | <p>Taxibussen die worden ingezet voor Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer moeten toegankelijk zijn volgens de eisen in artikel 4.5.4. We hebben artikel 3.7.3 lid 3 aangepast om explicieter te maken dat materieel dat hierop wordt ingezet toegankelijk moet zijn.</p> <p>Het toestaan van het gebruik van niet-toegankelijke busjes op ritten van Deur-Halte Vervoer waar geen Reizigers met een Functiebeperking gebruik van maken, leidt tot een grotere beschikbaarheid van klein materieel. Hierdoor kan dit vervoer tegen lagere kosten uitgevoerd worden. Dit heeft een beter aanbod in de rest van de Concessie tot gevolg.</p>  |
| 93         | klankbordgroep toegankelijkheid | 4         | 4.5.4.      | <p><b>Organisatie van ervaringsdeskundigheid.</b><br/> In de praktijk blijkt dat om daadwerkelijke toegankelijkheid te realiseren, het nodig is om in het hele proces ervaringsdeskundigheid te organiseren. De vertaling naar de praktijk vraagt altijd om toetsing door ervaringsdeskundigen. Er zijn vaak omstandigheden die niet vanaf papier te beoordelen is.</p> <p>Het gaat dus om het organiseren van ervaringsdeskundigheid. Zoals</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Toetsen van toegankelijkheid van het materieel voor rolstoelers maar ook voor mensen met een visuele beperking (positionering betaalmogelijkheid)</li> <li>•Meedenken in de bejegening door chauffeurs en klantenservice</li> <li>•Meedenken in de training van de chauffeurs.</li> <li>•Meedenken in de implementatie.</li> <li>•Maar ook bij aanpassing van de haltes en verplaatsen van haltes (Toetsen van bereikbaarheid)</li> <li>•Bereikbaarheid van de klantenservice,</li> </ul> <p>In de praktijk wordt nu incidenteel een beroep gedaan op ervaringsdeskundigen om op het laatste moment mee te kijken bij de toegankelijkheid van materieel. Dat helpt niet voldoende. Organiseer ervaringsdeskundigheid structureel. Zorg voor een breed en vast team van ervaringsdeskundigen die daadwerkelijk deskundig zijn. Een goed voorbeeld is de NS zij hebben vaste ervaringsdeskundigen die steeds mee denken en kijken op veel onderdelen van toegankelijkheid.</p> <p>Participatie in beleid en uitvoering is een belangrijk uitgangspunt van het VN-verdrag Handicap.</p> <p><b>Monitoring van toegankelijkheid:</b><br/> Er wordt een klachtenafhandelingsprocedure ingericht. Maak dit breder, namelijk stel dit</p> | <p>Wij nemen uw suggestie deels over. De provincie erkent het belang van ervaringsdeskundigheid. Bij onder andere de nieuw in te zetten bussen wordt er een schouw georganiseerd waarbij gebruik wordt gemaakt van ervaringsdeskundigheid. Dit verloopt, net als de inspraak van reizigers, via het RHM. De provincie heeft afspraken met het RHM over de organisatie hiervan. Binnen deze afspraken moet ervaringsdeskundigheid een plek hebben.</p> <p>We hebben in artikel 4.9.2 een mogelijkheid opgenomen om suggesties te doen, zodat reizigers de Concessiehouder op een proactieve manier kunnen benaderen.</p> <p>Mensen die een rollator gebruiken vallen onder mensen met een zichtbare functiebeperking. Hiervoor moet de bus volgens de eisen knielen.</p> |
| 94         | RHM                             | 4         | 4.5.5 lid 1 | <p>In Artikel 4.5.5 in lid 1 en lid 2 wordt aangegeven dat informatie leesbaar moet zijn op een afstand van 30 m. RHM stelt voor om dit concreet te maken door normen toe te voegen voor de verhouding tussen de afstand en de lettergrootte en de minimale contrastwaarde.</p>  | <p>We nemen uw voorstel niet over. We houden vast aan de functionele eis zoals die nu geldt. Wel nemen we een verwijzing naar de nieuwe toegankelijkheidswetgeving op in het Programma van Eisen. Normen die daar in staan moeten door de Concessiehouder worden gevolgd.</p>   |

| Reactienr. | Indiener               | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|------------------------|-----------|--------------------|--|---|
| 95         | RHM                    | 4         | 4.5.5 lid 4        | In Artikel 4.5.5 lid 4 wordt voorgesteld dat elke (gelede) Bus wordt voorzien van ten minste twee functionerende displays. Omdat rolstoelen in tegengestelde rijrichting staan, kunnen zij de displays niet zien. RHM stelt daarom voor om als eis op te nemen dat minimaal één monitor in de tegengestelde richting wordt geplaatst zodat die leesbaar is voor de gebruiker van de rolstoelplaats.  | We hebben dit als volgt toegevoegd in het Programma van Eisen:<br><i>De Concessiehouder brengt in elke (Gelede) Bus ten minste drie functionerende Displays aan; twee zodanig dat in ieder geval Reizigers die in de rijrichting zitten de informatie op de Displays kunnen lezen zonder dat zij gehinderd worden door lichtinval van buiten (één in de voorste helft en één in de achterste helft van de Bus, bij een Gelede Bus achter de geleiding), en één zodanig dat Reizigers die gebruik maken van de rolstoelplaats en in tegengestelde rijrichting zitten de informatie op de Displays kunnen lezen zonder dat zij gehinderd worden door lichtinval van buiten.</i> |
| 96         | Coalitie voor Inclusie | 4         | 4.5.5 lid3         | Waarom staat er bij lid 3 dat er volumeregeling op de omroep moet zitten? Deze omroep moet gewoon een dusdanig volume hebben zodat alle reizigers het kunnen horen. Chauffeurs moeten het volume niet lager kunnen zetten, want dan zullen sommigen dat ook doen, omdat ze geen zin hebben in die omroep. Dit is in het verleden in de praktijk zo gebleken. Als het volume wel lager moet kunnen, is het noodzakelijk dat het volume op elk moment door de bordcomputer wordt gelogd om bij klachten te kunnen worden uitgelezen. | Het geluidsniveau in de bus varieert sterk, afhankelijk van de snelheid, het wegpervlak, de drukte in de bus, etc. Daarom is het wenselijk om dit volume te kunnen aanpassen, zodat het niet te luid is als het relatief stil is in de bus, of te zacht als het relatief luidruchtig is in de bus.<br>We eisen dat het goed verstaanbaar moet zijn en niet mag worden uitgezet. Uiteraard kunnen reizigers klachten indienen als de omroep niet goed verstaanbaar is. We zullen echter niet eisen dat het volume wordt gelogd, dit is technisch niet mogelijk in elk type bus.  |
| 97         | Coalitie voor Inclusie | 4         | 4.5.5 lid1 en lid2 | Maak bij lid 1 en lid 2 concreet wat leesbaarheid op 30 meter is. Er zijn normen voor de verhouding tussen de afstand en de lettergrootte. Neem ook de minimale contrastwaarde op.   | We nemen uw voorstel niet over. We houden vast aan de functionele eis zoals die nu geldt. Wel nemen we een verwijzing naar de nieuwe toegankelijkheidswetgeving op in het Programma van Eisen. Normen die daar in staan moeten door de Concessiehouder worden gevolgd.  |
| 98         | VoorAll                | 4         | 4.5.7              | Bij voertuigen die elektrisch worden aangedreven is het nodig om te eisen dat deze bussen "hoorbaar" moeten zijn voor mensen met een visuele beperking, bijvoorbeeld door middel van een trambel.  | We nemen deze suggestie over. We eisen in Artikel 5.1.2 dat alle Nulemissievoertuigen zijn uitgerust met AVAS. Dit is inclusief de over te nemen bussen.  |
| 99         | Buurtbus Berkenwoude   | 4         | 4.5.8              | Misschien is het mogelijk om in het PvE een apart hoofdstuk op te nemen over de Buurtbus, zodat alle regels en afspraken duidelijk te vinden zijn, nu staat het overal een beetje onduidelijk of verstopt.   | We erkennen dat de bepalingen over buurtbussen enigszins verspreid staan, al staat het grootste deel in Artikel 4.5.8. Echter is de volgorde en ordening van de eisen met name gericht op inschrijvende partijen, en zijn de onderwerpen die bij elkaar staan daarop gebaseerd.   |

| Reactienr. | Indiener                        | Hoofdstuk | Bepalin     | Opmerking indiener   | Reactie   |
|------------|---------------------------------|-----------|-------------|--|---|
| 100        | Buurtbus Berkenwoude            | 4         | 4.5.8       | Tot slot willen wij toch ook onze zorg uitspreken over een eventuele andere concessiehouder, aangezien nu alles al jaren in goed overleg verloopt en het voertuig goed bevalt.<br>Bij het aanbesteden hopen we dat er niet alleen naar de financiën gekeken wordt, maar ook naar de ervaringen en goede samenwerkingen, anders zijn we bang dat er veel geld en goodwill verloren gaat. In andere regio's is dat eerder helaas negatief uitpakkt. Veranderingen zorgen helaas niet altijd voor verbeteringen.  | We begrijpen dat een verandering in Concessiehouder negatief zou kunnen worden ervaren door buurtbusverenigingen. Daarom stellen we eisen aan de samenwerking tussen Concessiehouder en buurtbusverenigingen in onder andere artikel 4.5.8. Daarnaast moeten potentiële inschrijvers in een aantal plannen ingaan op aspecten die voor buurtbusverenigingen relevant zijn. Dit nemen we mee in de integrale beoordeling van deze plannen. |
| 101        | Buurtbus Alkemade               | 4         | 4.5.8       | Na het inchecken met de OV-chipkaart zou het handig zijn als er een Oké op het dashboard verschijnt.   | We hebben dit voorstel niet overgenomen in het Programma van Eisen. Dit is een technisch lastig uitvoerbaar idee dat we niet willen voorschrijven aan potentiële inschrijvers.  |
| 102        | Buurtbus Alkemade               | 5         | 4.5.8       | Bij de aanschaf van ZE-buurtbussen dient wel rekening te houden met een drietal oplaadpunten voor onze buurtbus, 's nacht staat deze bij de Sotaweg geparkeerd, bij de begin/ eind halte in Roelofarendsveen en een keer per twee weken staat de bus geparkeerd in Buitenkaag, omdat ook daar chauffeurs van onze vereniging wonen.  | In Artikel 4.5.8 lid 6 eisen we dat de Concessiehouder verantwoordelijk is voor het bedrijfsklaar hebben van de Buurtbussen inclusief de energie- of brandstofvoorziening. Om de nieuwe Concessiehouder hiertoe in staat te stellen, nemen we deze informatie op in de Bijlagen bij het Bestek.   |
| 103        | Buurtbus Alkemade               | 4         | 4.5.8       | Rijbewijs B zal het uitgangspunt moeten zijn voor het in dienst stellen van ZE-buurtbussen.  | In het PvE wordt "Buurtbus" gedefinieerd als Taxibus die bestuurd mag worden door een chauffeur in het bezit van rijbewijs B, dus dit is geborgd.   |
| 104        | Buurtbus Berkenwoude            | 4         | 4.5.8 lid 4 | Dit rijbewijs is van belang voor de vrijwillige chauffeurs van buurtbusverenigingen.   | We hebben dit voorstel overgenomen in het Programma van Eisen. We hebben Artikel 4.5.8 lid 4 zo aangepast, dat het beschikbaar stellen van een mobiele telefoon op verzoek van de buurtbusvereniging gebeurt.   |
| 105        | Buurtbus Berkenwoude            | 4         | 4.5.8 lid 6 | Over het schoonhouden van de bus en de vergoeding hiervoor, kunnen per vereniging afspraken gemaakt worden, als er een gezamenlijke richtlijn is.  | We hebben het Programma van Eisen niet aangepast op basis van deze reactie. De eisen maken het mogelijk dat Concessiehouder en vereniging hier afspraken over maken, maar leggen de verantwoordelijkheid voor een schoon voertuig bij de Concessiehouder.   |
| 106        | Coalitie voor Inclusie          | 4         | 4.7.2       | Met displays in de rijrichting leesbaar wordt een rolstoel niet geholpen. Er moet dus ook minimaal een monitor in de tegengestelde richting worden geplaatst zodat deze leesbaar is voor de gebruiker van de rolstoelplaats. Rolstoelplaatsen zijn immers tegen de rijrichting in gepositioneerd.  | We hebben dit voorstel overgenomen in het Programma van Eisen in artikel 4.5.6, lid 4, zodat er ook een display in tegengestelde richting wordt geplaatst, zichtbaar voor iemand in een rolstoel.   |
| 107        | Coalitie voor Inclusie          | 4         | 4.7.3       | Als norm voor de toegankelijkheid van reisinformatie op websites dan wel mobiele applicaties geldt het waarmerk Drempelvrij niveau AA (zie www.drempelvrij.nl). Hanteer niet het keurmerk Drempelvrij. Dit is een keurmerk van een commerciële partij. Wie garandeert er dat die partij en dat keurmerk er over 15 jaar nog zijn? De wereldwijde standaard voor digitale toegankelijkheid is Web Content Accessibility Guidelines (WCAG). Kies binnen WCAG voor niveau AA. Eis op elk moment dat er een nieuwe site of app wordt gelanceerd dat aan de laatste versie van WCAG wordt voldaan. De huidige versie is 2.1 en eind 2022 wordt versie 2.2 verwacht. In de planning staat versie 3 rond 2025. Nu een versienummer noemen is dus niet goed naar de toekomst toe. De WCAG wordt ook geëist vanuit de European Accessibility Act. | Op basis van feedback van het RHM en de Coalitie voor inclusie hanteren we de WCAG. We hebben artikel 4.7.2 hierop aangepast.   |
| 108        | klankbordgroep toegankelijkheid | 4         | 4.7.3       | We zouden graag zien dat haltes worden uitgerust met auditieve informatie. Dat wanneer je op een knop drukt je als visueel gehandicapte hoort welke bus wanneer komt.  | We nemen dit voorstel niet over in het Programma van Eisen. De inrichting van haltes wordt met betrekking tot het toevoegen van een knop met auditieve informatie aan de wegbeheerders gelaten.   |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener  | Reactie   |
|------------|---------------------------|-----------|--------------------|---|---|
| 109        | RHM                       | 5         | 5.1                | In overeenstemming met ons advies voor Artikel 4.5.2, adviseren we om op te nemen dat elektrische bussen die nog niet zijn voorzien van AVAS hiermee uit te rusten.   | We nemen deze suggestie over. We eisen in Artikel 5.1.2 dat alle Nulemissievoertuigen zijn uitgerust met AVAS. Dit is inclusief de over te nemen bussen.  |
| 110        | Provincie Utrecht         | 5         | 5.1.2              | Conform het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) verplicht u de vervoerder met ingang van het dienstregelingjaar 2031 enkel nog nulemissievoertuigen in te zetten. De provincie Utrecht heeft in haar Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies vastgesteld dat uiterlijk in 2028 onze bussen Zero Emissie zijn. Gezien lijn 295 gezamenlijk door onze concessiehouders wordt geëxploiteerd, zouden wij het wenselijk vinden dat de voertuigen van uw concessiehouder die ingezet worden op lijn 295 per 2028 Zero Emissie zijn.<br>Wij kunnen u dit niet verplichten, maar wel ter overweging meegeven. | We bieden een optie tot verlengen als de inschrijver met nulemissiebusen start, of in de eerste 4 jaar instroomt. Hiermee is invulling gegeven aan het amendement van onze Provinciale Staten op het Beleidskader. Gezien de lange doorlooptijden bij het aanvragen van netaansluitingen, en de lange levertijden van busmaterieel, behouden we graag de mogelijkheid om niet te hoeven starten met Nulemissievoertuigen. Daarnaast zullen we zullen in het gunningsmodel een prikkel opnemen voor het beperken van CO2-uitstoot. Hiermee verwachten we dat potentiële inschrijvers zullen kiezen voor Nulemissievoertuigen, maar behouden we nog wel ruimte voor de hierboven beschreven redenen.      |
| 111        | Holland-Rijnland          | 5         | 5.1.3              | Aanvullend uiten wij onze zorg over het op tijd gereedkomen van de voor het OV noodzakelijke laadinfrastructuur. Wij verzoeken u of de nieuwe concessiehouder daarom zo snel mogelijk met de gemeenten in gesprek te gaan over de benodigde locaties van de laadinfrastructuur, zowel binnen als buiten de stad, waarbij ook alternatieve laad- en opslagmogelijkheden verkend worden.  | Het op tijd gereedkomen van de laadinfrastructuur is één van de grootste risico's van de aanbesteding van deze concessie. Mede daarom hebben we onderzoek laten doen naar de beschikbaarheid van netaansluitingen op remiselocaties in gemeenten waar nu remises gevestigd zijn. Ook wordt er onderzoek gedaan naar alternatieve remiselocaties.<br><br>In de marktconsultatie hebben gevraagd naar alternatieve laad- en opslagmogelijkheden. Marktpartijen geven aan hier goede oplossingen voor te hebben. Wij zullen potentiële inschrijver in het Bestek vragen deze oplossingen in hun biedingen op te nemen, voor het geval dat het niet mogelijk is om een netaansluiting tijdig te realiseren. |
| 112        | Holland-Rijnland - Leiden | 5         | 5.1.3 of Bijlage @ | De huidige busgarage aan de Rijnsburgerweg in Leiden blijft beschikbaar voor de (toekomstige) concessiehouder tot 31 december 2028. Na die datum wordt de garage gesloopt en gebruikt voor ander functies, zoals woningbouw. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen: o) Dat de toekomstige concessiehouder er rekening mee houdt dat de huidige busgarage aan de Rijnsburgerweg in Leiden beschikbaar is tot uiterlijk tot 31 december 2028.   | Wij waarderen het dat u de stalling aan de Rijnsburgerweg beschikbaar houdt in de eerste jaren van de concessie, zodat provincie, gemeente en toekomstige concessiehouder samen op zoek kunnen gaan naar een alternatieve locatie. Wij nemen deze informatie op in het bestek, zodat potentiële inschrijvers hier in hun bieding rekening mee kunnen houden.  |
| 113        | Holland-Rijnland - Leiden | 5         | 5.1.3 of Bijlage @ | Tijdens de werkzaamheden in het stationsgebied ontstaan situaties waarin behoefte is aan tijdelijke halteplaatsen en tijdelijke bufferruimte voor bussen. Wij geven de provincie in overweging dat met het beschikbaar stellen van de busgarage aan de nieuwe concessiehouder deze ruimte niet meer voor dit doel beschikbaar is. Dit kan de dienstverlening in de tijdelijke situatie mogelijk negatief beïnvloeden.   | Wij danken u voor het leveren van deze informatie en zullen het opnemen in het bestek, zodat vervoerders hier in hun bieding rekening mee kunnen houden. Artikel 6.3.4 stelt eisen aan de samenwerking tussen wegbeheerders en de toekomstige concessiehouder. Volgens deze eisen zal de vervoerder afspraken maken met de gemeente Leiden over de te volgen routes en te gebruiken bufferruimte.   |

| Reactienr. | Indiener                  | Hoofdstuk | Bepalin            | Opmerking indiener   | Reactie  |
|------------|---------------------------|-----------|--------------------|--|--|
| 114        | Holland-Rijnland - Leiden | 5         | 5.1.3 of Bijlage @ | Gemeente Leiden hecht er sterk aan dat vanaf de start van de nieuwe concessieperiode alleen nog met zero-emissie materieel wordt gereden. De gemeente is daarom graag bereid om – binnen redelijke kaders – mee te denken over aan het realiseren van laadvoorzieningen. In de huidige busgarage aan de Rijnsburgerweg in Leiden is momenteel een energieaansluiting van 0,7 MVA aanwezig. Hiermee kunnen de 23 elektrische stadsbussen die in Leiden rijden geladen worden. We overwegen om samen met de huidige concessiehouder en de provincie de energieaansluiting uit te breiden naar 2,0 MVA zodat de in de toekomst (t/m december 2028) meer laadcapaciteit aanwezig is op deze locatie. Hierbij wordt een goede afweging gemaakt wie welke verantwoordelijkheid heeft. De energieaansluiting wordt bij de start van de concessie uiteraard overgedragen aan de nieuwe concessiehouder. Om deze reden stellen wij voor om het volgende in het PVE op te nemen: p) Dat in de busgarage momenteel een energieaansluiting van 0,7 MVA aanwezig is en dat de eigenaar van de busgarage zich inspant om bij de start van de concessie 2,0 MVA laadcapaciteit beschikbaar te hebben.   | We waarderen het dat u de energieaansluiting in overleg met de provincie en de huidige Concessiehouder wilt uitbreiden. Wij nemen informatie over (potentiële) netaansluitingen in het gehele concessiegebied, waaronder Leiden, op in een bijlage bij het Bestek.   |
| 115        | Holland-Rijnland - Leiden | 6         | 6.1                | Tevens vragen wij aandacht voor het gezamenlijke onderzoek van de provincie en gemeente Leiden naar de (middel)lange termijn mogelijkheden om de 'last mile' te verbeteren op het Bioscience park.   | We nemen het position paper lange termijn Last mile bereikbaarheid op als informatie in het Bestek, waar potentiële inschrijvers rekening mee kunnen houden in hun inschrijving.   |
| 116        | Midden-Holland - Zuidplas | 6         | 6.1 of bijlage?    | 4. Mobiliteitsdiensten in relatie tot het vijfde dorp.<br>In het ontwerp PVE staat aangegeven dat de concessieverlener de concessiehouder uitdaagt om, in afstemming met de betreffende gemeenten, met innovatieve mobiliteitsdiensten, zoals deelfietsen, deelauto's en P+R mogelijkheden te komen. Vanuit de gemeente Zuidplas wordt hier groot belang aan gehecht in relatie tot de bestaande woonkernen, maar vooral ook in relatie tot de ontwikkeling van het vijfde dorp met onder andere 8.000 woningen, twee bedrijventerreinen en diverse maatschappelijke voorzieningen. OV-bereikbaarheid en deur-halte vervoer (mogelijk in combinatie met mobiliteitshubs) is hier vanaf de oplevering van de eerste woningen een basisvoorwaarde. Voor de ontwikkeling van het vijfde dorp is de gezamenlijke ambitie bestuurlijk vastgelegd (gemeenten en provincie) om de automobilititeit met tenminste 5% naar beneden te brengen. Centrale parkeerlocaties in combinatie met mobiliteitshubs worden onderzocht op kansrijkheid en voorwaarden in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van het nieuwe dorp. Gemeente Zuidplas vraagt aan Provincie Zuid-Holland om de concessiehouder hierop in de aanbidding zijn visie te geven, in te gaan op zijn mogelijke rol in realisatie van de doelstellingen en daarbij ook in te gaan op samenwerking/afstemming met mogelijk andere aanbieders van mobiliteitsdiensten (in een pilot en op termijn binnen het vijfde dorp). | Wij nemen de bouw van het vijfde dorp mee als voorziene ontwikkeling in de concessie.<br><br>Om te zorgen dat ketendiensten bovenop het Openbaar Vervoer komen, en niet in plaats van, is in het Beleidskader besloten dat er geen financiële prikkel wordt gegeven voor het leveren van ketenvoorzieningen. Wel willen we de Concessiehouder uitdagen om ketenvoorzieningen te bieden. Dit is verwerkt in het Bestek. Daarnaast wordt de Concessiehouder verplicht om data uit te wisselen met andere partijen die ketendiensten aanbieden. |

| Reactienr. | Indiener          | Hoofdstuk | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|-------------------|-----------|---------|---|--|
| 117        | Midden-Holland    | 6         | 6.3.4   | <p>In een eerdere fase van aanbestedingsproces van de OV-concessie bleek het niet haalbaar te komen tot een wegbeheerdersconvenant. Als regio hechten wij toch grote waarde aan adequate afstemming tussen provincie, vervoerder en gemeenten als wegbeheerder. Naast de stuurgroep zou een dergelijk ambtelijk overleg een meerwaarde kunnen hebben om goede afstemming te hebben ten aanzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdige en passende OV-bediening van nieuwbouwlocaties en adequaat inspelen op groei van dorpen en wijken.</li> <li>• Ontwikkeling van OV-knooppunten; (van grote OV-knooppunten met een regionale functie tot kleinere punten met vooral een wijkfunctie).</li> <li>• Infrastructuur, doorstroming en veiligheid (in de reguliere situatie en bij bijvoorbeeld (weg)werkzaamheden), tijdelijke afsluitingen/omleggingen en evenementen). Wij denken dat het opzetten van een dergelijk overleg ook mogelijk is zonder dat daar een convenant aan ten grondslag ligt.</li> </ul> | <p>Wij nemen uw voorstel niet over in het Programma van Eisen. Over de genoemde punten waar afstemming tussen provincie, vervoerder en gemeenten als wegbeheerders over moet plaatsvinden, worden al eisen gesteld aan de Concessiehouder over afstemming met de relevante partijen in artikel 6.3.4. Een dergelijk overleg kan eventueel separaat van de concessieverlening worden georganiseerd, als provincie, Regio, gemeenten en Concessiehouder dit wenselijk achten.</p>  |
| 118        | Holland-Rijnland  | 7         | 7.1.1   | <p>U heeft aangegeven dat het budget voor de nieuwe concessie nagenoeg gelijk blijft aan dat voor de lopende concessie. Er zal alleen sprake zijn van toepassen van standaard indexering. Wij zijn van mening dat dit, gezien de opgaven voor woningbouw en bedrijven in onze regio evenals de te verwachten bevolkingsgroei onvoldoende is. De toekomstverwachting is onder andere dat door economische ontwikkeling, bevolkingsgroei en vergrijzing de vraag naar OV tot 2040 met 30% tot 40% zal stijgen. Wij zijn dan ook van mening dat in de nieuwe concessieperiode rekening moet worden gehouden met deze ontwikkelingen en dat er daarom een substantieel hoger budget voor deze concessie beschikbaar gesteld moet worden.</p>  | <p>Wij begrijpen de wens voor een hogere exploitatiebijdrage. De financiële middelen van de provincie zijn echter beperkt, waardoor de exploitatiebijdrage niet meer kan stijgen dan de indexering.</p> <p>We eisen van de Concessiehouder dat hij voldoet aan de Vervoervraag. Daarbij kan hij het OV bij reizigersgroei steeds efficiënter uit te voeren, zeker als dit samengaat met uitbreiding van OV-infrastructuur. Verder is het voor Derden, waaronder gemeenten, mogelijk om de Concessiehouder te verzoeken aanvullende Stads- en Streeklijnen aan te bieden.</p> |
| 119        | RHM               | 7         | 7.2     | <p>In de vorige periode bleken nieuwe ontwikkelingen te moeten worden betaald door te schrappen in het bestaande aanbod. RHM adviseert om dit in het PvE te ondervangen door het opnemen van een ingebouwd groeiemodel: de concessiehouder levert ieder jaar tenminste 1% meer DRU's dan het jaar daarvoor.</p>   | <p>Wij nemen uw voorstel deels over. We zijn het met u eens dat het ongewenst is als gedurende de concessieduur steke groei ten koste zou gaan van de bediening in met name landelijk gebied. Daarom zal de nieuwe Concessiehouder ieder jaar 0,5% meer dienstregelingen moeten produceren dan het jaar ervoor.</p>  |
| 120        | Provincie Utrecht | 7         | 7.3.1   | <p>In dit artikel omschrijft u kwaliteitsnormen en minimale outputnormen die u van uw concessiehouder verwacht. Voor de kwaliteitsindicator B2a (punctualiteit beginpunten) kunt u wellicht overwegen een strengere norm aan te houden. Het te vroeg vertrekken op beginpunten is niet nodig en ongewenst voor de reiziger. Dit geldt bijvoorbeeld voor de beginpunten van uw lijnen in onze provincie.</p> <p>U kunt overwegen deze indicator te wijzigen door te stellen dat 0% van de ritten 0 seconden te vroeg mag vertrekken van beginpunten.</p>   | <p>Wij hebben uw voorstel overgenomen. Artikel 7.3.1 hanteert nu 0 seconden als maatstaf voor te vroeg vertrekken.</p>   |
| 121        | Provincie Utrecht | 7         | 7.4     | <p>Tot slot zouden wij het uitwisselen van data ter overweging mee willen geven. Met name voor lijn 295 is het belangrijk dat vervoerders onderling data uitwisselen, maar ook wij als provincie zijn graag op de hoogte van de ontwikkelingen op deze lijn. Een compleet beeld met de data van beide concessiehouders is daarbij gewenst. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om informatie over reizigersaantallen, reizigerskilometers, punctualiteit, dienstregelingen en kilometers en milieuprestaties van de gezamenlijke concessiegrensoverschrijdende lijn 295.</p> <p>Desgewenst geldt uiteraard ook dat wij deze informatie met de provincie Zuid-Holland kunnen delen.</p>  | <p>We wijzigen het Programma van Eisen op dit punt niet. We maken graag afspraken met de provincie Utrecht over het delen van data over lijn 295. Dit laten we het liefst via de desbetreffende Concessieverleners lopen, dus we nemen geen eisen op over het direct uitwisselen van de data van onze Concessiehouder met andere Concessieverleners.</p>   |

| Reactienr. | Indiener                | Hoofdstuk  | Bepalin | Opmerking indiener  | Reactie  |
|------------|-------------------------|------------|---------|---|--|
| 122        | Provincie Utrecht       | Bijlage    | B2/B3   | Tevens dient lijn 295 in dat geval in zowel bijlage B2 (Concessiegrensoverschrijdende verbindingen) als bijlage B3 (Te gedogen verbindingen) worden opgenomen (in bijlage B3 staat lijn 295 momenteel opgenomen van gemeentegrens Lopik tot Schoonhoven West, maar dient dan uitgebreid te worden tot het hele Zuid-Hollandse traject).<br>Wij zullen ook nog in contact treden met de MRDH over het gedogen van de Utrechtse lijn 295 op het laatste deel van het traject op het grondgebied van de MRDH.  | Wij hebben uw voorstel overgenomen. Lijn 295 is toegevoegd in bijlage B2 en het gehele traject in Zuid-Holland Noord (dus Rotterdam niet inbegrepen) is opgenomen in bijlage B3.   |
| 123        | MRDH                    | Bijlage    | B2/B3   | MRDH is akkoord met alle in het Programma van Eisen genoemde lijnen van de Provincie Zuid-Holland die op dit moment het MRDH-gebied binnenkomen in de huidige frequenties. Mocht de nieuwe concessiehouder van de provincie op de door MRDH gedoogde lijnen plannen hebben voor frequentieverhogingen ten opzichte van de huidige frequenties op deze lijnen dan dient hiervoor toestemming gevraagd te worden aan MRDH omdat de concessiehouder van MRDH door deze plannen van de concessiehouder van de Provincie Zuid-Holland geschaad zou kunnen worden in haar opbrengstverantwoordelijkheid. Daarnaast adviseren wij u om de bijlagen met grensoverschrijdende verbindingen en te gedogen lijnen te actualiseren, met name voor wat betreft het Ontwerp Programma van Eisen OV-concessie Zuid-Holland Noord 2024. | In Bijlage B2 van het ontwerp-Programma van Eisen was al opgenomen dat wijzigingen voor frequenties en bedieningstijden afgestemd moeten worden met de concessieverlener van het desbetreffende concessiegebied, in dit geval de MRDH. We hebben de bijlagen met grensoverschrijdende verbindingen geactualiseerd. |
| 124        | Provincie Noord-Holland | Bijlage B3 | B3      | Bedankt voor het toesturen van het Ontwerp-PvE van de concessie Zuid-Holland Noord. In Bijlage 3 op blz. 115 staat nog genoemd dat lijn 14 een gedogen verbinding is vanuit Noord-Holland (van gemeentegrens Bloemendaal naar station Hillegom). Deze lijn 14 rijdt inmiddels niet meer, dus die kan verdwijnen uit deze lijst.   | Bedankt voor uw reactie. We hebben lijn 14 verwijderd uit de lijst met te gedogen verbindingen.  |