PROVINCIE UTRECHT

Nota van Beantwoording PvE

Samenvatting en beantwoording van de reacties op het ontwerp programma van eisen

Juli 2023



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1 Inleiding 3
2 Resultaat van de inspraak 5
2.1 Samenvatting van de reacties 5
2.2 Algemene beantwoording 5
3 Verdere procedure 8
4 Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie 9
Tabel 1: Reacties op eisen uit het PvE 10
Tabel 2: Reacties op referentienetwerk 55
Bijlage 1 65

Publicatiedatum 04-07-2023
Status ..... Definitief
Documentnummer UTSP-2051524397-2329

1 Inleiding

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht (hierna: de Provincie) is wettelijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer per bus en tram in de provincie. Dit openbaar vervoer besteedt de Provincie aan in de vorm van een concessie. Met een concessie verleent de Provincie het alleenrecht op het uitvoeren van het openbaar vervoer aan een concessiehouder (een vervoerder). Per december 2025 verleent de Provincie twee nieuwe concessies: Utrecht Binnen en Utrecht Buiten.

Het proces om te komen tot de nieuwe concessieverlening kent een aantal stappen.

Stap 1 We evalueren de huidige concessies (najaar 2020, met een extern evaluatierapport)
Stap 2 We leggen de uitgangspunten en de kaders voor de ontwikkeling vast in een ontwerp Nota van Uitgangspunten (“NvU”) en het OV netwerkperspectief 2025-2035 (najaar 2021)
Stap 3 We stellen na de inspraak de definitieve NvU en het OV netwerkperspectief 2025-2035 vast (11 mei 2022 door PS)
Stap 4 We stellen een ontwerp Programma van Eisen (“PvE”) vast (29 november 2022 door GS)
Stap 5 We stellen het definitieve PvE en de aanbestedingsstukken vast (Q3 2023)
Stap 6 We gaan de markt op: de daadwerkelijke aanbestedingsprocedure (2023)
Stap 7 We verlenen de concessies (2023/2024)
Stap 8 De nieuwe concessiehouders implementeren samen met de Provincie de nieuwe concessie (2024/2025)
Stap 9 De nieuwe concessie Utrecht Binnen en concessie Utrecht Buiten gaan in (december 2025)



Figuur 1 Schema producten in het aanbestedingsproces (op basis van start 2025)

Dit document behoort tot stap 5, en behoort bij het definitieve PvE.

In de NvU, die op 11 mei 2022 is vastgesteld, hebben Provinciale Staten de uitgangspunten voor de nieuwe concessies vastgelegd. Gelijktijdig is het OV netwerkperspectief 2025-2035 vastgesteld waarin de ontwikkelrichting van het netwerk OV wordt beschreven. In de ontwerpfase van de NvU en het OV netwerkperspectief heeft een uitgebreide consultatie plaats gevonden.

Op basis van de NvU is een Ontwerp PvE voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten opgesteld. Dit is op 29 november 2022 door Gedeputeerde Staten van Utrecht (“GS”) vastgesteld. Het ontwerp PvE is vervolgens verzonden naar de gemeenten en omliggende concessiehouders. Zij hadden de gelegenheid om tot 15 januari 2023 een reactie op het ontwerp PvE te geven.
Conform de wet is ook advies gevraagd aan het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (“ROCOV”). Tevens is een marktconsultatie onder potentiële inschrijvers gehouden.
Op 7 december 2022 heeft een infosessie met Provinciale Staten plaatsgevonden.
In totaal zijn 14 reacties en adviezen ontvangen op het ontwerp PvE. De voorliggende Nota van Beantwoording bevat deze reacties, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de reacties in het definitieve PvE zijn doorgevoerd.

Leeswijzer
In hoofdstuk 2 wordt algemeen ingegaan op de onderwerpen waarover adviezen en reacties zijn ontvangen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een overzicht gegeven van de wijzigingen in het PvE, naar aanleiding van de adviezen en reacties. Hoofdstuk 4 geeft een doorkijk naar de verdere procedure. In hoofdstuk 5 zijn ten slotte de individuele reacties en de beantwoording van de Provincie opgenomen. Iedereen die een reactie heeft ingediend vindt zijn zienswijze en het antwoord terug in dit hoofdstuk.
Op 4 juli 2023 hebben GS het definitieve PvE inclusief deze Nota van Beantwoording vastgesteld.

2 Resultaat van de inspraak

De partijen die gereageerd hebben op het ontwerp PvE zijn:

- 8 reacties namens 23 gemeenten in de provincie Utrecht;
- 1 reactie namens 7 gemeenten buiten de provincie
- ROCOV Utrecht als reizigersvertegenwoordiging;
- 4 omliggende vervoersautoriteiten;

Daarnaast heeft er in de periode van ter inzage ligging ook een marktconsulatie met potentiële inschrijver plaats gevonden. De samenvatting van deze marktconsultatie is opgenomen in bijlage 1 van deze nota.

2.1 Samenvatting van de reacties

Uit de reacties blijkt dat het ontwerp PvE goed is gelezen. Dat is prettig en te waarderen om dat het hier een omvangrijk eisenpakket van circa 500 eisen betreft. In algemene zin geven de insprekers complimenten over het PvE en het doorlopen proces, waarin zij zijn meegenomen in de verschillende stappen naar de aanbesteding.
Inhoudelijk vragen insprekers aandacht voor:

- mogelijkheid tot inspelen op groei en de schaalsprong en de flexibiliteit die hiervoor nodig is;
- hinder;
- grensoverschrijdende lijnen;
- Mobility as a Service, als innovatie in het OV.

Deze punten zijn over het algemeen ook ingebracht als reactie op de NvU en het OV-netwerkperspectief.
Daarnaast betroffen de reacties:

- een groot aantal suggesties, verduidelijkingen of aanscherpingen over verschillende eisen, die we deels over hebben kunnen nemen;
- referentienetwerk procedureel;
- referentienetwerk inhoudelijk.

2.2 Algemene beantwoording

Mogelijkheid tot inspelen op groei en de schaalsprong
Om de grootschalige plannen van in de regio (Schaalsprong) en uit onze visie op het netwerk (OV-netwerkperspectief 2025-2035) te kunnen faciliteren is flexibiliteit in de concessie vereist. Deze flexibiliteit is op verschillende manieren ingebouwd.
Voor beide concessies is gekozen voor het regiemodel. Dat wil zeggen dat de Provincie op strategisch niveau bepaalt, de concessiehouder en de Provincie op tactisch niveau samenwerken en de concessiehouder de uitvoerende organisatie is. In dit model, dat we binnen de huidige U-OV concessie ook hebben, betekent dat de Provincie mede aan het stuur zit. Ook financieel, bijvoorbeeld door de opbrengstverantwoordelijkheid te delen.
De provincie maakt ook gebruik van de kennis en kunde die aanwezig is bij de vervoerders en andere partners. Het OV-netwerkperspectief 2025-2035 is bij de doorontwikkeling een belangrijke leidraad, maar er is ook flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen zoals ruimtelijke inrichting, innovaties, etcetera.
De omvang van de concessie kan meebewegen met de groei van het aantal inwoners onder voorwaarde dat de financiële middelen ook meebewegen. Ieder jaar kunnen veranderingen in het netwerk worden aangebracht via het jaarlijks vervoerplanproces. Dat proces is uitgebreid beschreven in het PvE en wordt ook nu al gehanteerd.

Hinder
Een aantal reacties betreft de hinder die bussen veroorzaken. Zowel de huidige bussen als de vrees dat nieuwe elektrische bussen tot trillingsproblemen gaan leiden.
Voorop staat dat de Provincie de zorgen begrijpt. De bussen zijn groot en prominent aanwezig in het straatbeeld. Met de komst van de elektrische bussen vermindert de hinder door geluid en luchtverontreiniging aanzienlijk. Dat is winst. De trillinghinder, de vrees van insprekers, is complexer en veelal een samenspel tussen de infrastructuur en de bus. Een lichtere bus is geen garantie voor minder trilling op alle locaties. Een zwaardere bus levert niet per definitie hinder op. De wegbeheerder en de concessiehouder en concessieverlener moet elkaar de komende jaren blijven vinden op dit onderwerp. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt is het OV bus in de nabijheid van woningen

gewenst. Dit staat soms op gespannen voet met de mogelijke hinder. Gebruikers van het OV en niet gebruikers kunnen dit bovendien anders ervaren.

Grensoverschrijdende lijnen
Insprekers maken zich zorgen over de grensoverschrijdende lijnen. Grenzen zijn per definitie plekken waar afstemming nodig is. De Provincie kan eisen stellen aan de eigen vervoerder maar niet aan de vervoerder van andere concessies. Concessiebeheerders van de provincie Utrecht stemmen daarom regelmatig af met concessiebeheerders van omliggende concessies. Van onze concessiehouders wordt geëist dat zij op uitvoeringsniveau afstemming verzorgen. In specifieke gevallen, zoals lijnen die gezamenlijk gereden worden, is de afstemming intensiever.

MaaS, OV als onderdeel van het mobiliteitssysteem
Insprekers vragen aandacht voor MaaS (Mobility as a Service). Het principe van MaaS is dat de zogenoemde MaaS-dienstverleners van meerdere partijen de mobiliteitsdiensten verkopen en/of er informatie over verschaffen. Eén van die mobiliteitsdiensten is het openbaar vervoer. Andere mobiliteitsdiensten zijn deelmobiliteit zoals deelfietsen. De concessiehouder heeft in de MaaS-filosofie dus geen alleenrecht meer over het verkopen van vervoerbewijzen. We hopen dat dit het OV-gebruik positief beïnvloedt. De concessiehouder heeft wél het alleenrecht op het *uitvoeren* van de (lijn)diensten per OV.

In de inspraakreacties wordt MaaS op verschillende manieren gebruikt. Dat is begrijpelijk omdat MaaS nog in ontwikkeling is en de rollen binnen MaaS nog niet altijd helder zijn. De reacties gaan dan ook over: de concessiehouder als aanbieder van deelmobiliteit, de concessiehouder als partij die zijn producten aanbied aan een MaaS dienstverlener of de concessiehouder als een partij die zelf MaaS dienstverlener is.
De Provincie heeft in de NvU gekozen om de concessiehouder geen aanbieder van deelmobiliteit te laten zijn. Via de MaaS-waardige bestekseisen, die landelijk afgesproken zijn en onderdeel zijn van het PvE, is helder hoe de rol van de concessiehouder is t.o.v. andere Maasdienstverleners. Van de concessiehouder wordt niet verlangd dat hij zelf een Maasdienstverlener is. We verlangen wel dat hij informatie verschaft over relevante ketenverplaatsingen.

Referentienetwerk
Op het referentienetwerk zijn veel reacties gekomen. Deze zijn deels verwerkt In het referentienetwerk, beschreven in lijnfiches, zaten nog een aantal onvolkomenheden betreffende de afschalingen van de afgelopen jaren. Dit is hersteld.
Procedureel was er wat verwarring over het referentienetwerk. De functie van het referentienetwerk is om de inschrijvende partijen een gelijk speelveld te geven. Daarom gaan we uit van het Vervoerplan van 2023 (zonder afschalingen als gevolg van personeelstekort). Diverse partijen hebben wensen voor haltes, lijnen en frequenties aangedragen. Deze kunnen niet worden gehonoreerd in het referentienetwerk maar zijn wel bespreekbaar gedurende de concessie en kunnen dan, mits goed onderbouwd, op hun haalbaarheid en wenselijkheid worden beoordeeld.
Het referentienetwerk is niet precies het netwerk dat in 2026 zal gaan rijden. We dagen de inschrijvende partijen uit om meer te bieden dan het referentienetwerk. Het aanbod van de winnende vervoerder wordt verwerkt in het Vervoerplan 2026. Dit vervoerplan doorloopt een zelfde procedure als het jaarlijks vervoerplan.

Wijzigingen in het PvE
De inspraak heeft niet geleid tot grote wijzigingen. Dit is niet verwonderlijk omdat in de Nota van Uitgangspunten al een uitgebreide participatie heeft plaats gevonden waarvan de resultaten zijn verwerkt. Het PvE sluit aan bij de definitieve NvU.
Er zijn wel vele kleine veranderingen, nuances en toevoegingen.

- Het referentienetwerk in de vorm van de lijnfiches is aangepast. Met name t.a.v. de recente afschalingen en wijzigingen zaten er onvolkomenheden in de lijnfiches. Dit is hersteld.
- Een aantal aanscherpingen op het onderdeel inclusiviteit/toegankelijkheid. Bijvoorbeeld het opnemen van eisen t.a.v. de beschikbaarheid van materialen (lijnennetkaarten ed.), de wijze van aanmelding voor rolstoelers in U-flex, contant betalen, plek van de hulphond, hinder door haltepalen.
- Meer scherpte in interoperabel reizen. Er is een eis toegevoegd dat de concessiehouder wordt geacht medewerking te verlenen aan de totstandkoming van gezamenlijke vervoerbewijzen of geldigheid van vervoerbewijzen van andere concessiehouders. Hoewel we niet kunnen verplichten dat vervoerbewijzen over en weer geldig zijn kunnen we wel verplichten dat er medewerking wordt verleend om het tot stand te brengen.

- De rijstijl en het rijgedrag van de chauffeurs is nadrukkelijker opgenomen.
- Een aantal te gedogen lijnen is aangepast aan de actualiteit of onjuistheden zijn hersteld.
- De knooppuntenlijst is beter in lijn gebracht met de functie ervan in het PvE. De functie van de knooppunten in de concessie is enerzijds het bieden van aansluitingen en anderzijds het kunnen monitoren van de punctualiteit.
- Aanpassingen t.a.v. de rol van de concessiehouder bij evenementen. Uit de marktconsultatie bleek dat de risico's bij evenementen onevenredig veel bij de concessiehouders. Dit is genuanceerd.
- De concessiehouders gaan hun Marketingplan niet gezamenlijk opstellen. Dit bleek geen werkbare situatie. Vanuit de eigen marketingplannen wordt de gezamenlijkheid gezocht. Daarmee hebben het we beste van twee concessiehouders.
- We hebben de rol van de Provincie als marktmeester aangescherpt, voor de situatie waarin de samenwerking tussen de concessiehouders niet tot volledige wasdom komt.
- Op basis van de marktconsultatie is het aantal BOA's t.v.b. sociale veiligheid en controle voor concessie Buiten verhoogd van 11 naar 12. Reden is dat met 12 makkelijker teams gevormd kunnen worden wat de inzetbaarheid efficiënter maakt.
- Als gevolg van de netcongestieproblematiek is, conform de NvU, in de documenten de mogelijkheid toegevoegd dat de Provincie tijdelijk ontheffing kan verlenen om aan de eis van 2028 100% Zero Emissie te rijden indien de capaciteit op het elektriciteitsnetwerk dit onmogelijk maakt. Hiervoor is altijd toestemming van de Provincie nodig.

3 Verdere procedure

Op 4 juli 2023 hebben GS deze Nota van Beantwoording vastgesteld. Op dezelfde datum zijn ook het definitieve PvE, de concept concessiebeschikkingen en de aanbestedingsleidraad vastgesteld.

Het definitieve PvE
Het definitieve PvE is, ten opzichte van het ontwerp PvE, aangevuld met tekstuele wijzigingen en de wijzigingen die vermeld zijn in dit document.

De *concessiebeschikking* is het juridische document waarmee de Provincie de concessie verleend en waar beide partijen de handtekening onder zetten.

De aanbestedingsleidraad
De aanbestedingsleidraad, die geldt als het aanbestedingsreglement voor de aanbesteding, beschrijft in de eerste plaats de aanbestedingsprocedure en voorschriften (wanneer moet de inschrijving worden ingediend, uit welke onderdelen moet de inschrijving bestaan, etc.). In de tweede plaats beschrijft het de voorwaarden die worden gesteld aan inschrijvers die willen inschrijven (onder andere ervaring en financiële zekerheid). In de derde plaats beschrijft het de criteria waarop de offertes zullen worden beoordeeld.

Bij de inschrijving dienen de partijen de volgende plannen in:

1. **Vervoerplan**, met het huidige netwerk als referentie beschrijft de inschrijver hoeveel OV hij gaat bieden binnen het aangegeven budget, hoe en waar hij dit OV inzet en wat de gevolgen van ZE-implementatie zijn voor het vervoerplan. Daarbij legt inschrijver de relatie tussen het aangeboden materieel en zijn vervoerplan;
2. **Ontwikkelplan**, met dit plan laat de inschrijver zijn ontwikkelkracht zien, waarbij hij rekening houdt met de doelen en de ambities van de Provincie die verwoord zijn in de NvU en het OV-netwerkperspectief 2025-2035. Daarbij legt inschrijver de relatie tussen de ontwikkeling in het gebied en het aangeboden materieel en toont hij zijn flexibiliteit;
3. **Materieel- en Transitieplan ZE**, met dit plan kan de inschrijver zich onderscheiden op een betrouwbare implementatie van de ZE-Bussen in de concessie passend bij de duurzaamheidsambitie. Daarbij is een betrouwbare implementatie en succesvolle start van de concessie voor reizigers en de Provincie relevant. Ook dient de inschrijver in te gaan op de maatregelen die hij neemt in het kader van de klimaat- en energietransitie en overgang naar een circulaire economie;
4. **Klantinterfaceplan**, met dit plan legt de inschrijver vast hoe hij alle activiteiten richting de huidige en potentiële reizigersgroepen vorm geeft;
5. **Uitvoerings- en werkgeverschapskwaliteitsplan**, met dit plan geeft de inschrijver aan welke concrete ambitie hij heeft voor de excellente uitvoering en goed werkgeverschap. Het doel is meer tevreden reizigers (tevreden werknemers zorgen voor tevreden reizigers);
6. **Toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan**, in dit plan biedt de inschrijver alle extra's t.o.v. de eisen aan die bijdragen aan de toegankelijkheid van het OV voor een brede reizigersgroep.

Wanneer de inschrijvende partijen hun inschrijving hebben gedaan, beoordeelt de Provincie aan de hand van het vooraf vastgestelde gunningsmodel dat in de aanbestedingsleidraad is opgenomen welke inschrijving het beste aansluit bij haar ambities en doelen. Op dat moment is ook bekend op welke wijze het PvE is uitgewerkt door de winnende vervoerder en wat het aanbod van de winnende partij is.

Na de gunning van de beide concessies, die verwacht wordt in het eerste kwartaal van 2024, start de implementatieperiode. In deze periode worden alle activiteiten ontplooid door de concessiehouder en Provincie om in december 2025 met de nieuwe concessie te kunnen starten. In deze procedure is ook de jaarlijkse vervoerplanprocedure opgenomen.

4 Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie

Dit hoofdstuk bestaat uit twee tabellen:
Tabel 1 betreft de reactie op de eisen van het PvE
Tabel 2 betreft de reacties op het referentienetwerk dat in de lijnfiches is vastgelegd.

Tabel 1: Reacties op eisen uit het PvE

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
1	Provincie Noord Holland	Algemeen	Complimenten voor het concept PVE!	Dank voor uw complimenten!
2	Provincie Noord Holland	Bijlage Infrabeperkingen	Beperkingen op busstation Hilversum: Het nieuwe busstation is krap. 2 haltes voor Utrechtse lijnen en 1 plek voor buffer (pauzes op Hilversum is dus ook lastig). Busstation is voor 12 meter en niet voor 15 of 18 meter ontworpen. Draaicirkels voor 15 meter passen niet, 18 zou nog kunnen maar met 18-meter bussen blijft maar 1 halteplaats over. Zijn wel een paar plaatsen ingericht voor 13 meter. Snelheid busstation waarschijnlijk niet sneller dan 10 km/u vanwege krappe draaicirkels. Laadlocatie is ook voor laden en lossen van NS/gebouwen. ZE bussen kunnen wij (Utrechtse concessies) niet laden op station Hilversum (opnemen in PvE). Gemeente Hilversum zal deze beperkingen met ons gaan delen en anders hiernaar vragen. Transdev en Keolis hebben hierover met elkaar gesproken.	Wij hebben uw suggestie overgenomen. De informatie hebben wij opgenomen in de bijlage Bijzonderheden Infrastructuur bij het bestek.
3	Provincie Noord Holland	Artikel 8.4 Interoperabel reizen	Wij missen hier een goede borging v.w.b. afstemming interoperabel reizen tussen concessies/vervoerders. Wij zouden dit graag scherper geformuleerd zien in het PVE. Voorkomen moet worden dat doorgaande reizigers onnodig extra kosten moeten gaan maken omdat vervoerders er samen niet uit komen (bijv. over de verdeling van de opbrengsten).	Wij hebben uw suggestie overgenomen en hebben de volgende eis toegevoegd : *De concessiehouder wordt geacht medewerking te verlenen aan de tot standkoming van gezamenlijke vervoerbewijzen of geldigheid van vervoerbewijzen van andere concessiehouders.* Hoewel we niet kunnen verplichten dat vervoerbewijzen over en weer geldig zijn kunnen we wel verplichten dat er medewerking wordt verleend om het tot stand te brengen.
4	Provincie Noord-Brabant	Algemeen	Zoals jullie weten, zijn wij bezig met de aanbesteding van de concessie West Brabant. De zienswijzen hiervoor zijn ingediend en wij verwachten de nota van beantwoording en PvE 31 januari vast te stellen, aanbesteding loopt tot juli 2023. Goed te weten voor jullie planning, is dat wij gunning van de concessie nu voorzien in de week van 11 december 2023	Wij danken u voor de informatie.
5	Provincie Noord-Brabant	Lijnfiches algemeen	Zoals jullie weten rijden vanuit de concessie West Brabant de lijnen 400 (Oosterhout-Utrecht) en 401 (Breda-Utrecht tussen Vianen Lekbrug en Utrecht Centraal, met een halte aan de Graad van Roggenweg. Die staan ook correct als te gedogen lijnen in het PvE vermeld. Op deze lijnen valt ons op (ik verwacht dat dit ook speelt op de lijn 387 van Qbuzz), dat deze behoorlijk veel reizigers trekken tussen Vianen en Utrecht Centraal. Niet alle reizigers die op Vianen in zouden willen stappen kunnen altijd mee, bovendien moet Arriva geregeld versterking inzetten vanaf Utrecht Centraal om reizigers die voor een groot deel weer op Vianen uitstappen te kunnen vervoeren.	We streven er naar om deze Utrechtse lijn weer spoedig te gaan rijden, liefst per december 2023. In de Lijnfiches van Utrecht Binnen hebben we lijn 63 als spitslijn tussen Vianen en Utrecht CS opgenomen waarbij we verplichten dat de lijn dezelfde route volgt als de lijnen 387, 400 en 401. Wij hebben hierover inmiddels contact met u gehad.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Er lijkt dus een markt te zijn voor een directe verbinding tussen Vianen en Utrecht Centraal, dus we willen jullie graag in overweging geven om hier in de concessie Utrecht Buiten op in te spelen. Dit biedt bovendien de Brabantliners en lijn 387 de gelegenheid om de reizigers tussen Brabant en Vianen en tussen Brabant en Utrecht zo adequaat mogelijk te bedienen.	
6	Provincie Noord-Brabant	Algemeen	We werken met jullie in project BGU. Wij voorzien dat dit bij de start van de Utrechtse concessies en de concessie West Brabant geen gevolgen zal hebben, maar dit zal wel een rol kunnen gaan spelen na de eerste herijking van jullie concessies. Hierover moeten we via project BGU goed met elkaar afstemmen. Wel zal de ombouw van de A27 effect hebben op de exploitatie van de Brabantiners. We zullen jullie informeren, wanneer dit ook gevolgen voor de Utrechtse concessies heeft.	Wij danken u voor de informatie en zullen waar nodig met u afstemmen omtrent de BGU en de ombouw van de A27.
7	Provincie Noord-Brabant	Artikel 7.1 (reisinformatie – algemeen)	Verder nog een aanvulling mbt informatievoorziening: Er staat nergens expliciet vermeld dat de concessiehouder ook informatie zou moeten kunnen geven over vervoer in aangrenzende concessies (bv de Brabantliners). Dat zou je nog aan 7.1 kunnen toevoegen.	Dank voor uw suggestie, wij hebben reeds opgenomen in artikel 7.1.5 : *De Concessiehouder biedt continu gratis adequate actuele statische en dynamische reisinformatie aan reizigers over reizen in het Concessiegebied, met inbegrip van Aansluitingen op Lijnen van andere concessiehouders, over concessiegrensoverschrijdend Vervoer van andere concessiehouders en aansluitende en aanvullende mobiliteitsoplossingen (ook bijvoorbeeld deelfietsen) die hij zelf niet uitvoert.*
8	Gemeente Soest	Bestaande netwerk blijft behouden	Wij zijn blij om te lezen dat u het koesteren van het bestaande OV als uitgangspunt in deze concessie meeneemt. Dat betekent dat de groei van openbaar vervoer in de toekomst niet meer ten koste gaat van minder goed bezette buslijnen of gebieden met minder vraag. Wij waarderen het dat u uitspreekt dat u het fijnmazige net wilt behouden. Wat ons betreft wordt het netwerk bij voorkeur nog fijnmaziger. Zeker op plekken waar de afgelopen jaren in de dienstregeling is gesneden. Wij zijn ook blij dat u zich inzet voor duurzaamheid. U zorgt met dit Programma van Eisen voor een grote stap in de opgave in de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. De doelstelling om met het busvervoer in 2028 zelfs 100% zero emissie te bereiken zijn ambitieus. Deze keuze draagt ook bij aan de leefbaarheid in onze gemeente. Dank daarvoor.	Dank voor uw positieve reactie en uw complimenten.
9	Gemeente Soest	Hinder voor omwonenden	In de woonwijken ontvangen wij regelmatig meldingen van hinder van de bus door een te hoge snelheid of trillingen door zware elektrische bussen. Graag zien wij dat er bij de voorgeschreven eisen rekening gehouden wordt met materieel dat bijvoorbeeld voorzien is van een automatische snelheidsbegrenzer (zoals ISA) of minder zwaar is. In reactie op de Nota van Uitgangspunten gaf u in maart 2022 aan de eisen aan het materieel verder uit te werken in dit programma van eisen. Eisen ten aanzien van verkeersveiligheid, zoals snelheidsbegrenzing, komen wij nu echter niet tegen. Wij zien ook	Wij begrijpen uw zorgen. Na de NvU heeft een verdere uitwerking plaats gevonden wat geresulteerd heeft in het ontwerp PvE. Met de komst van de elektrische bussen vermindert de hinder door geluid aanzienlijk. De trillingshinder is complexer en veelal een samenspel tussen de infrastructuur en de bus. Een lichtere bus is geen garantie voor minder trilling op alle locaties. De wegbeheerder en de concessiehouder en concessieverlener moeten elkaar de komende jaren blijven

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			geen eisen over het maximale gewicht van bussen. Bent u bereid om deze nog toe te voegen aan de technische eisen?	vinden op dit onderwerp. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt is het OV bus in de nabijheid van woningen gewenst. Dit staat soms op gespannen voet met de mogelijke hinder. Gebruikers van het OV en niet gebruikers kunnen dit bovendien anders ervaren. Wij zijn niet voornemens om een begrenzer op alle bussen te zetten en eisen te stellen aan het maximale gewicht. De massa van de elektrische bussen wijkt overigens niet altijd sterk af van die van dieselbussen. De verwachting is dat het gewicht van de voertuigen de komende jaren door innovaties aan het voertuig verder af zal nemen. Verder geldt voor bussen hetzelfde als voor andere voertuigen, er zijn wettelijk eisen aan het gewicht en aslasten en als er eisen gesteld worden aan deze aslast dan moet het Ov zich hier ook aan houden.
10	Gemeente Soest	Geplande omleidingen	U voorziet in een proces waarbij de concessiehouder actief deelneemt aan de Regio Regie Groep (RRG) waar wij grootschalige werkzaamheden en omleidingsroutes bespreken. Wij juichen dit toe. U geeft daarbij in artikel 3.3.20 ook aan dat de concessiehouder toegang krijgt tot het LTC Dashboard waarin wegwerkzaamheden en evenementen met impact op de verkeersafwikkeling worden aangekondigd. Daarbij ontbreekt de nuancering dat hierin door wegbeheerders alleen de effecten op het regionaal wegennet vanuit DVM worden opgenomen. Hierin ontbreekt een groot deel van het busnetwerk. Daardoor blijven aparte afspraken met wegbeheerders noodzakelijk over de afstemming van wegwerkzaamheden buiten het regionaal netwerk.	Wij hebben begrepen dat dit inmiddels het Regionaal Tactisch Team heet en zullen dit wijzigen. Uw nuancering hebben wij opgenomen in het PvE : ‘omdat alleen het regionaal wegennet is opgenomen blijven aparte afspraken over de wegwerkzaamheden buiten het regionale netwerk noodzakelijk’.
11	Gemeente Soest	Halte-infrastructuur	In artikel 6.3.5 staat dat de concessiehouder bij wijzigingen aan de halte infrastructuur de aanwijzingen van de betreffende wegbeheerder met betrekking tot welstandeisen in acht moet nemen. Wat ons betreft is dit te beperkend en moet de concessiehouder daarnaast ook alle aanwijzingen van de wegbeheerder in acht nemen die betrekking hebben op de kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte. Daarbij geldt tevens dat voorafgaand aan het (ver)plaatsen van een haltepaal eerst de door de wegbeheerder te voeren wettelijke verkeersbesluitprocedure moet zijn doorlopen.	Wij hebben uw suggestie overgenomen en toegevoegd aan artikel 6.3.5: ‘ …welstand, kwaliteit en veiligheid van de openbare ruimte in acht,…..’ Bij 6.3.3. hebben wij toegevoegd: na de door de gemeenten doorlopen wettelijke verkeersbesluitprocedure (indien gemeenten deze procedure doorlopen).
12	ROCOV		In de eerste plaats waarderen wij de meerdere sessies, zowel over de Nota van Uitgangspunten als over het Programma van Eisen, die wij in het vooroverleg met de provincie hebben gehad, als positief. In dat vooroverleg bleek ook dat er veel punten van overeenstemming zijn.	Dank voor uw complimenten. Wij dagen de inschrijvende partijen uit om met goede voorstellen te komen waarbij het wijzigen van lijnnummers dan wel het maken van andere koppelingen tot de mogelijkheden behoort. Dit is in de spelregels van de lijnfiches opgenomen. Dit dient uiteraard een helder doel te dienen en voor de reizigers zinvol te zijn. Het is niet de bedoeling dat alle lijnen van nieuwe lijnnummers worden voorzien.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Wij beoordelen het als positief dat er voor de reiziger weinig verandert bij de overgang in 2025. Lijnnummers, routes, tijdvensters en frequenties lijken het eerste jaar van de concessies ongewijzigd te blijven. Van de overgang van de lijnen 41, 50 en 56 naar een ander concessiegebied zal de reiziger niet veel merken. Ook zijn wij er tevreden over dat er geen in beton gegoten 10-jaren plan op tafel ligt, maar een concessie die zich kan aanpassen aan de (wisselende) vervoersbehoeften. Bij het laatste denken wij vooral aan de enorme woningbouwopgave voor de provincie in combinatie met het stimuleren van het gebruik van OV.	Het definitief maken van de lijnnummers doen we met het Vervoerplan 2026 dat bij ROCOV voor een advies wordt aangeboden.
13	ROCOV		Wij hechten veel waarde aan het brede aspect toegankelijkheid. Een reis begint bij het opzoeken van reisinformatie. Deze dient dus ook toegankelijk te zijn.	Daarvoor zijn diverse artikelen opgenomen. We prikkelen inschrijvers bovendien om hier innovatief over na te denken in het aan te bieden toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan.
14	ROCOV		Voor reizigers zonder bankpas zal de mogelijkheid tot het vooraf kopen van een vervoersbewijs met contant geld moeten blijven bestaan.	Vooralsnog blijven de huidige 6 automaten waar contant betaald kan worden, staan. Deze gaan over naar de nieuwe concessie. Daarnaast is in de handelingstabel in bijlage C-10 toegevoegd waar contant kan worden betaald. De nieuwe concessiehouder zal een plan aanbieden voor de distributie, rekening houdend met OVPay.
15	ROCOV		In samenwerking met de wegbeheerders zullen zoveel mogelijk haltes conform de normen toegankelijk moeten zijn voor reizigers met een beperking. Vanzelfsprekend zal het rijdend materieel toegankelijk moeten zijn voor reizigers met een beperking.	De samenwerking vindt de Provincie belangrijk. Deze samenwerking zal met name tussen wegbeheerder en concessieverlener, de provincie, plaats vinden. Wat betreft het materieel zijn o.a. in Artikel 4.3 eisen opgenomen. Daarnaast dagen we de inschrijvende partijen uit om met goede voorstellen te komen.
16	ROCOV		Wij vragen om gedurende de looptijd van de concessie als regel te overleggen met naburige concessieverleners over lijnen die over de concessiegrenzen heen gaan. Dat geldt zowel voor lijnen die vanuit de provincie Utrecht naar elders gaan, als voor lijnen die vanuit elders de provincie Utrecht binnenkomen. Reizigersgemak en het stimuleren van OV-gebruik moeten daarbij prevaleren boven andere belangen. Het is niet wenselijk een van buiten komende lijn aan een stadsgrens te laten eindigen, zoals nu als voorbeeld bij lijn 101 in Amersfoort het geval is.	Wij hebben diverse artikelen opgenomen omtrent de afstemming van de concessiegrenzen. Daarnaast verwachten wij dat de beide concessiehouders goed gaan samenwerken. Wij verwijzen naar het samenwerkingshoofdstuk 13. T.a.v. de samenwerking tussen de beide concessiehouders van de concessie Utrecht Binnen en Utrecht buiten zijn de onderwerpen opgenomen over de samenwerking, zie hiervoor bijlage C-6. Afstemming met naburige concessies buiten de provincie Utrecht is eveneens in de eisen opgenomen. (zie eis 3.3.7).
17	ROCOV		Wij adviseren om te komen tot een integraal vervoerstarief voor het gehele OV, dus ook voor treinreizigers (met de NS) in de provincie en in bijzonder voor met bus en trein af te leggen reizen, zoals tussen Mijdrecht en Utrecht.	Dat is ook de wens van de provincie Utrecht. Maar het is niet altijd haalbaar. Wij streven naar een goede afstemming. Op landelijk niveau blijft dit ons streven maar we kunnen dit op

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
				concessieniveau niet afdwingen aan een andere vervoerder (NS).
18	ROCOV		De consumentenorganisaties krijgen vaak klachten bij omleidingen door wegwerkzaamheden. Wij zien graag dat wij vooraf op de hoogte worden gesteld van omleidingen zodat wij tijdig kunnen adviseren, zeker wanneer die omleidingen langer dan 4 weken lijken te gaan duren en/of van grote impact zijn. Dit kan praktisch vorm krijgen in een overzicht van komende wegomleidingen en de lijnnummers die daar effect van ondervinden.	Gegeven de snelheid waarmee de omleidingen zich voordoen lijkt uw voorstel, het geven van advies, ons niet werkbaar en voor alle partijen een grote belasting. Langdurige omleidingen zijn in de procedure van het jaarlijks vervoerplan opgenomen. Wij gaan ervan uit dat de concessiehouder bij minder langdurige omleidingen die wel substantiële impact voor de reizigers hebben ROCOV, en tijdig bekend zijn, op de hoogte brengt. Het is dus niet mogelijk om ROCOV over alle omleidingen te laten adviseren.
19	ROCOV		We stellen ook voor om de kosten die de vervoerder maakt bij omleidingen, zoals de inzet van een extra bus, niet ten laste van de exploitatie te laten komen, maar om die kosten te verhalen op het project. Verder denken wij dat het in de rede ligt dat dat de concessieverlener op tactisch niveau meedenkt wanneer het wegomleidingen betreft die langdurig (minimaal 4 weken) zijn en/of grote impact hebben, ten einde een adequate coördinatie te bewerkstelligen.	We zijn continu met wegbeheerders in gesprek om het OV-belang te borgen. Door tijdig met elkaar in gesprek te blijven kunnen meerkosten beperkt blijven. Uw suggestie, de kosten verhalen op het project, heeft zeker onze voorkeur.
20	ROCOV		We verzoeken u om, op dezelfde wijze als bij de vorige gunning van een OV-concessie, een vertegenwoordiger van de consumentenorganisaties deel te laten uitmaken van het gunningsteam; uiteraard onder dezelfde voorwaarden waaronder de geheimhoudingsverplichting.	Het beoordelingsteam zal bestaan uit vertegenwoordigers van de provincie. De aanwezige deskundigheid is ons inziens voldoende.
21	ROCOV		In de gunningscriteria zien wij overigens graag de term “economisch meest voordelige” als veel omvattend. Het beste vervoersaanbod zal bestaan uit de meer ‘harde’ kant: het netwerk van routes, frequenties, tijdvensters, aansluitingen en nachtlijnen, terwijl de kwaliteit van het aanbod afgemeten kan worden aan criteria als reisinformatie, toegankelijkheid van (buurt-)bussen en trams, comfort materieel, vriendelijkheid van personeel en duurzaamheid. Dat gaat over de ‘zachte’ kant.	Wij zijn het met u eens. “Economisch meest voordelige” is de wettelijke term voor “beste prijs-kwaliteitverhouding”. De gunningscriteria bevatten de harde maar ook de zachte kanten van het OV.
22	ROCOV	Begripsbepaling	Blz. 8 onder Doelen wordt gesproken over doelgroepen. Het ROCOV sluit liever aan bij de definitie zoals vermeld in art 1 van de Wet Personenvervoer 2000: “voor een ieder openstaand personenvervoer …… “	Deze definitie is opgenomen in de Begrippenlijst. We kunnen uw opmerking niet plaatsen in dit hoofdstuk.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
23	ROCOV	3.1	Eén R-net lijn binnen een concessie lijkt niet handig i.v.m. de uitwisseling van materieel.	Onze voorkeur gaat uit naar de merknaam U-OV. Het rijden onder R-net zal alleen gebeuren als hier samenhang met andere R-net lijnen aan de orde is.
24	ROCOV	3.2.11	Goede vrijdag is voor velen een gewone werk- en schooldag. Een vakantiedienstregeling is dan niet wenselijk.	We hebben uw suggestie overgenomen, op Goede Vrijdag rijden we een gewone dienstegeling.
25	ROCOV	3.2.20	Buiten de weekenddagen zijn afwijkende rijtijden op enkele minder drukke dagen in de week niet wenselijk. Duidelijkheid voor de reiziger op alle werkdagen is belangrijker.	Wij begrijpen uw reactie maar indien de verschillen in rijtijd tussen de verschillende dagen heel groot is dan kunnen afwijkende tijden voor de reiziger wellicht beter zijn omdat dit de betrouwbaarheid ten goede komt. We maken hier een zorgvuldige afweging in.
26	ROCOV	3.4.1	Het aansluiten van buslijnen op treinen in stations als Veenendaal-De Klomp vraagt veel vakmanschap. Het ROCOV adviseert graag.	Wij vragen u zeker advies op onderdelen en zijn overtuigd van uw vakmanschap.
27	ROCOV	4.2.6/7	Wij adviseren in beide concessies twee rolstoelplaatsen op te nemen. Wanneer deze niet gebruikt worden kunnen reizigers zitten op klapstoelen.	Wij snappen uw wens maar nemen dit niet als eis over. De extra rolstoelplaats zou ten koste kunnen gaan van het aantal volwaardige zitplaatsen. Gezien de gemiddeld langere reisafstand in de concessie buiten vinden we de zitplaatsen ook belangrijk. De concessiehouders mogen het overigens wel aanbieden in hun toegankelijkheidsplan. Zij kunnen een betere inschatting maken van de mogelijkheden per type bus.
28	ROCOV	4.2.8	Wij adviseren toe te voegen dat bij de aanvraag van een rit gevraagd wordt door de telefonist via de app of anderszins, of er gebruik gemaakt wordt van een rolstoel of rollator.	Wij hebben uw suggestie overgenomen. De nieuwe eis luidt*: In te zetten Auto's beschikken over een vanuit de zijkant van de Auto gelijkvloers te bereiken ruimte voor één standaardrolstoel en over minimaal één Zitplaats voor reizigers met een beperking. Deze eis geldt niet voor U-flex ritten met louter reizigers die bij het bestellen van de Rit, in de app of van de telefonist, hebben aangegeven geen mobiliteitsbeperkingen te hebben en geen gebruik te maken van een rolstoel of rollator.*
29	ROCOV	4.2.10	De reiziger met een rollator dient niet klem komen te staan in het gangpad.	Dat lijkt ons ook niet wenselijk.
30	ROCOV	4.2.11	De locatie voor een hulphond dient zich niet bij de uitstroomopening van de verwarming of airco te bevinden.	Wij hebben uw suggestie overgenomen, onder vermelding van 'bij voorkeur'.
31	ROCOV	4.2.14	Het gelijkvloerse gedeelte van een bus of tram biedt tenminste 10 zitplaatsen waar reizigers zonder enige opstap kunnen plaatsnemen.	Deze eis kunnen wij niet zonder meer overnemen omdat dit kan conflicteren met andere eisen die wij stellen en het feit dat een bus niet onbeperkt in te delen is ivm plek voor de motor, wielkasten en deuren etc.. Wij vragen de inschrijvende partijen een toegankelijkheidsplan op te stellen waarbij we ze attent maken op de reacties uit de Nota van Beantwoording.
32	ROCOV	4.3.1	Zoals wij eerder geadviseerd hebben moeten ramen een onbelemmerd doorzicht bieden. Enerzijds om stroboscopische effecten met mogelijk een epileptische aanval bij passagiers te	Bij het bestek is een nieuwe versie van de Stijlwijzer U-OV opgenomen. Naar aanleiding van uw advies is de hoeveelheid bestickering op de ruiten geminimaliseerd t.o.v. de huidige huisstijl.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			voorkomen, anderzijds omdat reizigers graag zien waar ze zich bevinden en waar ze willen uitstappen.	
33	ROCOV	4.3.4	Goed leesbaar is tenminste op 100 meter afstand bij een standaard visus. Dat geldt ook voor buurtbussen. Alle voertuigen dienen herkenbaar te zijn als OV-voertuig.	Wij voegen toe: bij voorkeur leesbaar op tenminste 100 meter afstand bij een standaard visus.
34	ROCOV	6.1.16	Bij uitval van een laatste rit moet voor de reiziger ander vervoer geregeld worden zonder dat de reiziger daarom moet verzoeken.	Wij zijn van mening dat dit juist is geformuleerd.
35	ROCOV	7.3.2	Ook bij informatiepunten als VVV's en winkels met OV-kaartverkoop zouden lijnennetkaarten beschikbaar moeten zijn.	Wij gaan ervan uit dat dit tot de marketingactiviteiten van de vervoerder behoort en hij het belang hiervan inziet.
36	ROCOV	7.5.4	Drukte-informatie op displays in de bus lijkt overbodig. Als reizigers om zich heen kijken zien zij vanzelf hoe druk het is. Wij adviseren wel om de routeinformatie ook zichtbaar te maken voor achteruitrijdende reizigers, zoals de rolstoelers dat wil zeggen een display tegen de rijrichting in. Dat kan inhouden dat het minimaal aantal displays moet worden verhoogd naar drie.	Met de drukteinformatie proberen we de reiziger te verleiden om de volgende keer met een rustiger rit mee te reizen. De mogelijkheden en wens voor een derde display is afhankelijk van de mogelijkheden en inrichting van de bussen. **We geven dit mee** als aandachtspunt bij het toegankelijkheidsplan dat de inschrijvers opstellen.
37	ROCOV	8.3	De plaats voor de servicewinkel in Amersfoort is op het Stationsplein van Amersfoort Centraal. Op de verkooppunten moet zowel contant als digitaal betaald kunnen worden. In de bus worden naast bankpassen alle creditkaarten geaccepteerd. In het distributieplan kan gevraagd worden te streven naar het huidige niveau.	We eisen dat er ook op de Servicewinkels contant betaald kan worden.
38	ROCOV	11.3.2	Samenwerking en ondersteuning tussen de BOA's van verschillende vervoerders lijkt ons niet meer dan logisch.	Dat doet ons deugd.
39	ROCOV	Bijlage B 4.1 Tabel gedooglijnen Utrecht Binnen	Routes bij 272 en 298 zijn achterhaald.	Lijn 272 moet Baarn-USP zijn, ipv Bunschoten-Spakenburg. Zie in aansluiting hierop het antwoord dat wij gaven in de Nota van Beantwoording bij de NvU: *Wij bieden vanuit de vervoervraag het voorzieningenniveau aan. Voor spitslijn 272 zijn we destijds gestart vanuit Bunschoten naar USP v.v. De vervoervraag bleek bijzonder gering te zijn, waardoor is besloten tot het inkorten van de verbinding Baarn - USP. Het aanpassen van de buurtbus 572 heeft een praktische oorzaak. De buurtbusvereniging heeft hierover aangegeven dat zij vanwege tegenvallend gebruik van de buurtbus 572 het geen zinvolle zaak vonden om de huidige dienstregeling te blijven rijden. De voornaamste reden van deze aanpassing, is dat de vrijwilligers in toenemende mate opzien tegen het rijden van deze laatste ritten, omdat men pas erg laat thuis is en dit leidt tot verminderd enthousiasme bij de vrijwilligers. Daarnaast is als argument aangedragen dat de huidige gemiddelde bezettingen van de laatste ritten erg laag is. Ons streven is dat wanneer de reizigers weer in aantallen toenemen op zaterdag de dienstregeling van buurtbus 572 weer naar een uurdienst zou kunnen.*

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
				Lijn 298 wordt als gedooglijn USP – Veenendaal-De Klomp opgenomen, zodat deze in de toekomst weer naar De Klomp kán gaan rijden.
40	ROCOV	Bijlage B 4.2 Tabel gedooglijnen Utrecht Buiten	lijn 80 hoeft niet gedoogd te worden in Gelderland? Lijn 5 en 89 moeten door Utrecht Buiten gedoogd worden, maar komen niet in de provincie Utrecht	Lijn 80 moet inderdaad wel in gedooglijnen, dit passen wij aan. De Klomp is immers Gelderland. Lijnen 5 en 89 kunnen uit de gedooglijnen. Deze lijnen blijven in Gelderland en komen inderdaad niet in Utrecht. Dit passen wij aan.
41	ROCOV	Bijlage B 5. 2 Lijst knooppunten	Knooppunt Blaricum Tergooi is vervallen. Toegevoegd kunnen worden als knooppunten P+R Westraven, P+R Uithof, Eemnes A 27.	Wij hebben uw suggestie t.a.v. knooppunt Blaricum Tergooi overgenomen, de knooppuntenlijst is herzien.
42	ROCOV	Overzicht grensoverschrijdende lijnen (al in een eerder stadium doorgegeven)	Het onderstaand overzicht zoals die eerder is aangeleverd met de klok mee (LOKATIES in provincie Utrecht in hoofdletters (met voor de leesbaarheid ook de lijnnummers in januari ‘21) een best indrukwekkende opsomming, de lijnen onder (gedeelde) Utrechtse verantwoordelijkheid cursief (scholierenlijnen niet genoemd): • Nijkerk – AMERSFOORT (101) • Hoevelaken – DE WIEKEN – AMERSFOORT (102) • Barneveld – ACHTERVELD – (LEUSDEN –) STOUTENBURG – AMERSFOORT (is er niet) • Barneveld – ACHTERVELD – (LEUSDEN –) (Station) Hoevelaken – Nijkerk (509) • 43Barneveld – SCHERPENZEEL – De Klomp (– VEENENDAAL) (110) • Wekerom – Lunteren – Ederveen – De Klomp – VEENENDAAL – OVERBERG (505) • Ede – De Klomp (– VEENENDAAL) (5) • VEENENDAAL – Ede (85) • Tiel – Kesteren -RHENEN – Wageningen – RHENEN – Wageningen (44/45) • Wageningen – RHENEN – UTRECHT (50) • Tiel – Culemborg – VIANEN (146) • Geldermalsen – LEERDAM (260) • Gorinchem – Asperen – LEERDAM (73) • Gorinchem – MEERKERK (80) • Gorinchem – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (387) • R’dam Kralingse Zoom – Sliedrecht – Noordeloos – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (388) • Breda / Oosterhout – Vianen LEKBRUG – UTRECHT (401, 402) • Sliedrecht – MEERKERK (75)	Dank voor uw input. We hebben een check uitgevoerd en de meest actuele situatie opgenomen.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			• Gorinchem – MEERKERK (79) • R'dam Capelsebrug – Schoonhoven – IJSSELSTEIN – UTRECHT (195, 295) • WOERDEN – OUDEWATER – POLSBROEK – Schoonhoven – CABAUW – IJSSELSTEIN (505) • Gouda – POLSBROEK – BENSCHOP – IJSSELSTEIN (106) • Gouda – Haastrecht -OUDEWATER – UTRECHT (107) • (OUDEWATER –) WOERDEN – WILNIS – MIJDRECHT – (Uithoorn) (123) • Bodegraven – Driebruggen – WOERDEN – ZEGVELD – Bodegraven (724) • WOERDEN – ZEGVELD – Nieuwkoop (101) • Haarlem – Aalsmeer – Uithoorn – MIJDRECHT (340) • Uithoorn – De Hoef – MIJDRECHT – WILNIS – NIEUWER TER AA – BREUKELEN (526) • Uithoorn – MIJDRECHT – WILNIS – VINKEVEEN – BREUKELEN • MIJDRECHT – WILNIS – VINKEVEEN Oud-Loosdrecht – Hilversum (121) • Amsterdam Bijlmer – ABCOUDE/A2 – VINKEVEEN – WILNIS – MIJDRECHT (126) • Amsterdam Bijlmer – ABCOUDE – LOENERSLOOT – BREUKELEN – UTRECHT) (120) • Weesp – NIGTEVECHT – LOENERSLOOT – VREELAND (522) • UTRECHT OVERVECHT – WESTBROEK – Nieuw-Loosdrecht (122) • Amsterdam Amstel – Huizen – (v/a '22 EEMNES/A27 –) Hilversum (320) • Huizen – (v/a '22 EEMNES/A27 –) UTRECHT SCIENCE PARK (200) • Hilversum – EEMNES – Laren – Bussum (109) • ZEIST – MAARTENSDIJK – Hilversum (58) • ZEIST – LAGE VUURSCHE – Hilversum (59) • AMERSFOORT – SOEST – Hilversum (70) • SOESTDIJK N – BAARN – EEMNES -Blaricum Tergooi (573) EEMDIJK – SPAKENBURG – Nijkerk (503)	
43	ROCOV	Tabel bijzonderheden infra	Busbaan Tabaksteeg staat bij vermeld lijn 89/82. Is dat correct?	Dit is correct dit moet 80 en 82 zijn. Wij hebben dit aangepast.
44	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Sterke relatie concessies Utrecht met Gooi en Vechtstreek	Het openbaar vervoer in de regio Gooi en Vechtstreek is onderdeel van de concessie van de provincie Noord-Holland. Wij constateren dat het ontwerp-PvE van uw OV-concessies geografisch is afgebakend op de grenzen van de provincie Utrecht. Wij vragen uw aandacht voor de nauwe relaties met de concessie van de provincie Noord-Holland.	Wij kunnen uitsluitend een PvE maken voor de concessie, het gebied, waar wij een concessie voor kunnen verlenen en waar onze concessiehouder straks de vervoerder is. Voor overlappende activiteiten zijn gedoogcontructies geformuleerd. Wij hebben daarnaast reeds een aantal artikelen opgenomen om een goede afstemming tussen de verschillende provincies te borgen. De grensoverschrijdende lijnen naar Gooi en

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			De regio Gooi en Vechtstreek ligt in het uiterste zuidoosten van de provincie Noord-Holland en is grotendeels omsloten door de provincie Utrecht. Reizigersstromen houden zich niet de aan geografische en bestuurlijke grenzen. Er zijn dan ook stevige vervoersstromen tussen de Gooi en Vechtstreek en de provincie Utrecht. Dit zijn allereerst reizigers op de directe relatie tussen provincie Utrecht en Gooi en Vechtstreek. Daarnaast zijn er doorgaande reizigers door de Gooi en Vechtstreek naar andere gebieden in Noord-Holland of Flevoland. Tot slot zijn er reizigers met herkomst en bestemming in de provincie Utrecht met een route door de Gooi en Vechtstreek. De ligging maakt onze regio uniek ten opzichte van andere aangrenzende regio's en concessies. Zienswijze Geografisch en vervoerskundig gezien zijn wij van mening dat (de vervoersrelatie met en door) onze regio onderdeel uit hoort te maken van het netwerkperspectief en de definitieve PvE's van de provincie Utrecht. Uiteraard met inachtneming van de rol en taak van de provincie Noord-Holland. Concreet verzoeken wij u om in het definitieve PvE de nauwe samenhang met onze regio te benadrukken. Wij vragen u de inschrijvers te beoordelen op de mate waarin zij weten te komen tot een integraal samenhangend netwerk tussen de OV-concessie van de provincie Utrecht en de lopende OV-concessie in de Gooi en Vechtstreek.	Vechtstreek, die tot deze concessie behoren maken onderdeel uit van het referentienetwerk. Bij de beoordelingen beperken we ons zeker niet tot de eigen provincie maar beoordelen we ook wat onze concessiehouder over onze grenzen aanbiedt. Daarbij neemt hij uiteraard de vastgelegde gedoogconstructies in acht.
45	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Grensoverstijgend denken en werken bij schaalsprong en doorontwikkeling OV-systeem	De provincie Utrecht wil met het mobiliteitssysteem meegroeien met de groei van inwoners en werknemers in de provincie. Door meer reizigers stijgt de vraag naar een vernieuwd OV-systeem -een schaalsprong- met niet alleen meer capaciteit en een beter OV-product, maar ook voor alle reizigers een aantrekkelijker product dat past bij de (keten)reisbehoefte in de provincie. Zienswijze Wij onderschrijven dat de schaalsprong en doorontwikkeling van het OV-systeem zou moeten leiden tot een aantrekkelijk product dat past bij de (keten)reisbehoefte. Deze behoefte is provinciegrens-overstijgend. De regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten Hilversum en Wijdemeren bieden aan om in de studiefase naar de schaalsprong onze kennis in te brengen en zo bij te dragen aan de totstandkoming van een sterk OV-systeem. Wij verzoeken u om bij de uitwerking van de schaalsprong nadrukkelijk grensoverstijgend te denken en werken en de relaties van Utrecht met de regio Gooi en Vechtstreek als onderdeel van de schaalsprong te beschouwen.	De beoogde OV-Schaalsprong zal plaatsvinden vinden via diverse beleidstrajecten (studies, verkenningen, maatregelen) en houdt uiteraard niet op bij de Provinciale grenzen van Utrecht. We betrekken hierbij onze buren (provincies, gemeenten, aangrenzende vervoerders), mits dit relevant is. De OV-schaalsprong die momenteel loopt in de MIRT Verkenning OV & Wonen heeft relaties met het OV in Zuidwest Nederland en daarmee onze "buren" Zuid-Holland & Noord Brabant. Voor de uitwerking van de Spooragenda en BRT-corridor's vanuit het Gooi/Flevoland naar de regio's Utrecht en Amersfoort maken we graag gebruik van uw aanbod om bij te dragen aan een sterk OV-systeem.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
46	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Flexibiliteit en doorontwikkeling concessies	U streeft naar een soepele overgang van de oude naar de nieuwe concessies, zonder al te grote veranderingen in het netwerk. U ontwikkelt het netwerk voor de start van de nieuwe concessies en tijdens de looptijd gaat u daarmee verder. Het OV-Netwerkperspectief 2025-2035 is leidend. Daaruit volgt een aantal uitvoeringsagenda's waarin het netwerk U-Link/U-liner wordt uitgewerkt. Deze uitvoeringsagenda's zijn op het moment van aanbesteding nog niet gereed. Zienswijze De regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten Wijdemeren en Hilversum bieden de provincie Utrecht tevens aan inhoudelijk bij te dragen aan het OV-netwerkperspectief 2025-2035 in de uitvoeringsagenda's en worden graag betrokken bij de evaluatie en herijking tijdens de looptijd van de concessies.	De uitvoeringsagenda's worden dit voorjaar opgestart. Onze collega's zijn zich bewust van de relaties met de omliggende concessies en zullen waar nodig contact met u leggen.
47	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Bijlage B2, kaart concessiegebied	Op de kaart van de concessiegebieden van de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten ontbreken de gemeenten Wijdemeren en Hilversum, omdat de provinciegrens het kader is. Gelet op de provinciegrensoverschrijdende vervoerstromen, aanlandende buslijnen en ligging van genoemde gemeenten ten opzichte van de provincie Utrecht zien wij graag dat de gemeenten Hilversum en Wijdemeren ook op de kaart en in het vervoersnetwerk worden opgenomen.	Het concessiegebied is een wettelijk afgebakend gebied. Uitbreiding van de kaart is niet mogelijk.
48	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Bijlage B4.1, gedooglijnen concessie Utrecht Binnen	Lijn 58: • Hilversum – Maartensdijk – Zeist v.v. • Bus • Concessie Utrecht Buiten Onze aanvulling is dat dat lijn 58 sinds de lijnenruil in 2021 vanuit Zeist doorrijdt naar station Driebergen-Zeist.	Wij hebben het volgende aangepast: In Bijlage 4.1 Utrecht Binnen bij lijn 58: Hilversum – Maartensdijk – Driebergen-Zeist v.v. In Bijlage 4.2 Utrecht Buiten is opgenomen dat lijnen 58 en 59 niet alleen door Gooi- en Vechtstreek worden gedoogd, maar ook door Utrecht Binnen.
49	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Bijlage B4.1 gedooglijnen concessie Utrecht Buiten	Lijnen 58 en 59 van de concessie Utrecht Buiten worden gedoogd in de concessie Gooi en Vechtstreek. Onze aanvulling is dat lijnen 58 en 59 ook gedoogd worden in concessiegebied Utrecht Binnen (gemeenten Zeist en De Bilt) en aanvullen dat het traject van lijn 58 sinds de lijnenruil is verlengd naar station Driebergen-Zeist.	Zie vraag 48
50	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Bijlage B5.2, knooppunten concessie Utrecht buiten	Wij verzoeken u om knooppunt Hilversum en station Hilversum Sportpark toe te voegen, met aansluiting op de trein voor de lijnen 59 en 70.	Station Hilversum was reeds opgenomen in de lijst. Station Hilversum Sportpark is toegevoegd.
51	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren		Graag blijven de regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten in onze regio zich samen met de provincies Noord-Holland en Utrecht inzetten voor een goed bereikbare Gooi en Vechtstreek. Een belangrijk onderdeel van een goede bereikbaarheid is een robuuste koppeling tussen de samenhangende OV-concessies. Wij hebben begrip voor de grote opgaven rond bekostiging van het OV, de langzame terugkeer van reizigers en de huidige	Dank voor uw aanbod om mee te werken aan het behouden en versterken van het regionale OV netwerk. Samenwerking tussen regionale overheden is van groot belang om de kwaliteit van het OV op peil te houden.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			personeelstekorten. En bieden graag aan om mee te blijven werken en denken aan behouden én versterken van het regionale OV-netwerk.	
52	Provincie Zuid-Holland	Pag. 18 Zero Emissie	Vanuit veel naburige ov-concessies worden rechtstreekse buslijnen aangeboden naar Utrecht Centraal Station, zo ook vanuit onze concessies ZHN1 en DMG2. Vanaf 2030 zijn, volgens het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer, alle bussen uitstootvrij. Veel van deze bussen zullen batterijelektrisch zijn. In toekomstige aanbestedingen van naburige ov-concessies heeft het vervoerbedrijf dat de laadinfrastructuur in bezit heeft, mogelijk een oneerlijk voordeel ten opzichte van andere vervoerders. Wij verzoeken u te borgen dat een gelijk speelveld in die aanbestedingen op het gebied van laadinfrastructuur haalbaar blijft, bijvoorbeeld door voor te schrijven dat de concessiehouders van Utrecht verplicht zijn een eerlijk en niet-discriminatoir tarief in rekening te brengen aan concessiehouders van naburige concessies. Voor afstemming over eventueel medegebruik kunt u contact opnemen met het concessiemanagement ZHN en DMG.	Het gebruik van Utrecht Centraal is vastgelegd in gebruiksprotocol. Tijdens de implementatie zal het gebruiksprotocol worden geactualiseerd waarbij ook het eventueel laden aan de orde zal komen. Wij zijn inmiddels met u in gesprek over de haalbaarheid van de afspraken. De huidige versie van het gebruikersprotocol is toegevoegd aan het bestek.
53	Provincie Zuid-Holland	Pag. 19 3.1 Productformules	U schrijft voor de lijn 295 (Rotterdam Capelsebrug – Utrecht) de productformule U-liner voor. Deze lijn wordt deels door de concessie Utrecht Binnen/Buiten gereden en deels door de concessie ZHN. Graag stemmen wij verder met u af over de te voeren huisstijl van deze lijn. U kunt hiervoor contact opnemen met het concessiemanagement ZHN.	Wij hebben eis 3.1.4 gewijzigd waarbij de mogelijkheid ontstaat om bij een gezamenlijk geexploiteerde lijn met een andere productformule te rijden. Wij stemmen hier graag op een nader moment met u af.
54	Provincie Zuid-Holland	Pag. 19 3.2.7	Kunt u verduidelijken wat u verstaat onder coördinatietaak voor de capaciteitsverdeling op de intensieve busroutes? Wij verzoeken u te borgen dat de concessiehouder van Utrecht geen buitensporige invloed kan uitoefenen op de dienstverlening van onze concessiehouder(s) en/of diens eigen dienstverlening positief beïnvloedt ten koste van die van onze concessiehouder(s).	De coördinatietaak van de concessiehouder Binnen betekent dat hij in de uitvoering het aanspreekpunt is voor de gebruikers van het busstation. De huidige situatie t.a.v. de verdeling van het gebruik is uitgangspunt en deels beschreven in bijlage C11. De Provincie bepaald de kaders en eventuele veranderingen van de verdeling zullen in overleg met de Provincie plaatsvinden. Daarnaast is er een Gebruikersprotocol voor alle partijen die van het Busstation Utrecht Centraal gebruik maken. De huidige versie van dit protocol is aan het bestek toegevoegd.
55	Provincie Zuid-Holland	Pag. 32 Capaciteit Vianen – Utrecht (6.1)	Wij constateren dat er tussen Vianen en Utrecht veel gebruik gemaakt wordt van de snelle lijnen vanuit Sliedrecht en Gorinchem naar Utrecht. Deze buslijnen rijden met hogevloersbussen zonder staanplaatsen en zijn niet geschikt voor het opvangen van grote piekvraag. Tussen Vianen en Utrecht is het aantal bussen per uur verminderd van 16 (in 2019) naar 10 (in 2022) en de snelste lijn van U-OV heeft een tragere route gekregen van 17 min (in 2019) naar 21 min (in 2022). Wij beschouwen het bieden van voldoende capaciteit op de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht als een gezamenlijke verantwoordelijkheid, waarbij provincie Utrecht de primaire	Zie ons antwoord op vraag 5.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			verantwoordelijkheid heeft voor de lokale reizigers tussen Vianen en Utrecht en wij verzoeken u te borgen dat de toekomstige concessiehouder(s) voldoende capaciteit en een vergelijkbare rijtijd bieden tussen Vianen en Utrecht.	
56	Provincie Zuid-Holland	Pag. 38 Lijnnummers (7.5.1)	Wij verzoeken u op te nemen dat de concessiehouder(s) van de nieuwe concessies geen gebruik mogen maken van lijnnummers die door grensoverschrijdende lijnen van en naar Utrecht op momenten dat die lijnnummers in gebruik zijn.	Wij hebben uw suggestie overgenomen als voorkeur. In uitzonderlijke gevallen kan het toch wenselijk zijn. Zoals tussen Ameide en Vianen waar we hetzelfde lijnnummer gebruiken.
57	Gemeente De Ronde Venen	Strategisch OV-plan is uitgangspunt	De gemeenteraad van De Ronde Venen heeft in 2020 het Strategisch OV-plan vastgesteld. Dit vormt de basis voor de gemeentelijke inbreng bij de nieuwe concessie. Dit plan is na vaststelling aangeboden aan de gedeputeerde en ook positief ontvangen. Ook hebben wij in onze eerdere reacties over de aanbesteding van de OV-concessie verwezen naar dit plan. Wij gaan er dan ook vanuit dat dit plan integraal is verwerkt in uw ontwerp-Programma van Eisen. Mocht dit volgens u niet het geval zijn, dan ontvangen wij graag een reactie waarom is afgeweken.	Het Strategisch OV plan is overgenomen in het vervoerplan 2022 en is daarmee ook opgenomen in het referentienetwerk. Zie ook het antwoord op vraag 58.
58	Gemeente De Ronde Venen	Snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten en flexibel onderliggend systeem	Dit zijn de kernpunten van ons Strategisch OV-plan. De verbindingen met Uithoorn, Breukelen en Amsterdam-Zuidoost zijn opgenomen als U-liner. Dit sluit aan bij ons OV-plan. Wij vragen wel uw aandacht voor ons streven om deze lijnen verder te versnellen rond Vinkeveen, via N212 en N201 met haltes Vinkeveen-West en Vinkeveen-Viaduct. Dit staat niet in het referentienetwerk. Ook vragen wij uw aandacht voor het flexibele onderliggende systeem. Er is onderzoek nodig hoe zo'n systeem goed te laten functioneren, ook in combinatie met doelgroepenvervoer. Tevens streven wij er naar om een flexvervoer voor de gehele grondgebied in te voeren. Er is nu alleen een systeem voor Mijdrecht, Wilnis en Waverveen.	Fijn dat uw wensen goed aansluiten. In de uitvoeringsagenda's gaan wij nader in op het versnellen van de lijnen. Dit wordt vervolgens via de jaarlijkse vervoerplannen geimplementeerd. Er loopt op dit moment nog een evaluatie van de huidige Flex projecten in de huidige concessies. In principe is Flex alleen wenselijk waar het openbaar vervoer niet mogelijk is. De afstemming met het doelgroepenvervoer en het Openbaar Vervoer (niet alleen Flex) is onderwerp van het programma Vernieuwing Doelgroepenvervoer.
59	Gemeente De Ronde Venen	Grensoverschrijdende lijnen vanuit Amstelland-Meerlanden	In het verleden reed buslijn 340 vanuit Haarlem naar Mijdrecht en was het voornemen om buslijn 342 te verlengen vanuit Uithoorn naar Mijdrecht. Deze buslijnen staan niet als te gedogen lijnen opgenomen. De gemeente blijft echter streven naar goede verbindingen met deze regio.	De verbinding staat opgenomen in de te gedogen lijnen. Het lijnnummer is nog niet bekend in verband met de lijnwijzigingen van als gevolg van de komst van de Uithoorntram.
60	Gemeente De Ronde Venen	Reactie vanuit U10	Wij sluiten ons aan bij de reactie op het PvE die vanuit de U10 wordt verzonden.	Wij verwijzen u graag naar de antwoorden bij de zienswijze van de U10
61	Regio Foodvalley	Zero-emissie per 2028	De provincie Utrecht heeft het voornemen om vanaf 2028 zero-emissie in het openbaar vervoer (OV) gerealiseerd te hebben. Wij zijn erg tevreden met dit voornemen van provincie Utrecht en dit past bij de beleidsuitgangspunten van het Klimaatakkoord. De realisatie hiervan vraagt om voorzieningen voor elektrisch laden en/of waterstof. Vraag: Hoe gaat de provincie om met het verwerven van strategische stallingslocaties / voorzieningen voor elektrisch laden en/of waterstof?	Zoals in de Nota van Uitgangspunten is aangegeven werkt de provincie aan het voorbereiden van de transitie naar Zero Emissie. Op dit moment kunnen wij u geen nieuws hierover melden. Indien nodig is er met de collega's van de Provincie Gelderland contact gezocht over afstemming met betrekking tot stallingen.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Vanuit provincie Gelderland hebben we vernomen dat er behoefte is aan een grotere busremise. De huidige remise in Ede is te klein, en de wens is uitgesproken om een nieuwe locatie te zoeken die in de beoogde groei kan voorzien. Deze locatie wordt idealiter tussen Ede en Veenendaal gerealiseerd. De concessie Utrecht Buiten heeft veel buslijnen die hun begin- en eindpunten in Veenendaal hebben. Er kan meerwaarde zijn om voor de Gelderse en Utrechtse concessie(s) een centrale locatie te realiseren, die tegelijkertijd kan voorzien in de voorzieningen om met zero emissie materiaal te gaan rijden. Wij zouden hierover graag samen met beide provincies in gesprek willen gaan.	
62	Regio Foodvalley	Rondje Ede – Veenendaal	We zijn blij om te lezen dat de provincie Utrecht de kaders schept voor de instandhouding van het rondje Ede – Veenendaal, bestaande uit lijnen 5, 83 en 85. We zien graag dat deze lijnen gekoppeld blijven. Ook voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe (grootschalige) woongebieden in beide steden zijn deze buslijnen steeds belangrijker. Als regio krijgen we rijksbudget om de bestaande busverbinding (lijn 85) tussen Ede – Veenendaal door te ontwikkelen tot hoogwaardige ov-verbinding. Omdat dit invloed kan hebben op het rondje Ede – Veenendaal is het goed om hierover in gesprek te gaan.	Wat de provincie betreft blijft het rondje ook in stand. Dat hebben wij aangegeven in onze zienswijze op het PvE van de betreffende concessie in Gelderland. Dit hoeft wat ons betreft niet perse met dezelfde lijnnummers. Dit kan een onderwerp zijn van de jaarlijkse vervoerplannen.
63	Regio Foodvalley	Grensoverschrijdende verbindingen tussen verschillende concessies	We zijn blij om te zien dat de provincie Utrecht gedooglijnen heeft gedefinieerd die de nieuwe vervoerder moet accepteren binnen de concessie Utrecht Buiten. Voor zover wij kunnen inschatten zijn de lijnen die voor regio Foodvalley van belang zijn goed verwerkt in het Ontwerp PvE. Wel constateren wij dat dit bestaande lijnen en bijbehorende lijnnummers zijn. We willen nogmaals benadrukken om voldoende flexibiliteit in de concessie kaders op te nemen om ook in de toekomst nieuwe grensoverschrijdende verbindingen tussen verschillende concessies mogelijk te maken. Een concessiegrens mag tenslotte geen belemmering vormen voor goede OV-bereikbaarheid. Vraag: Hoe is de instandhouding van deze lijnen/verbindingen geborgd als straks bijv. het lijnnummer, de route en/of de bestemming wijzigt? Vraag: Hoe ziet, of wat gaat, provincie Utrecht doen om de afstemming met andere concessies vorm te geven en te borgen?	Zie ons vorige antwoord voor wat betreft de lijnnummers. Wij hebben in de gedoogbepalingen meer nadruk gelegd op de ‘verbindingen en huidige lijnnummers’. Voor de afstemming met de andere concessiehouders zijn in het PvE diverse artikelen opgenomen die dit voor de concessiehouder moeten borgen. Het PvE bevat niet de eisen aan de concessieverlener, de Provincie. Wij gaan ervan uit dat wij met u blijven afstemmen zoals wij altijd doen.
64	Regio Foodvalley	Jaarlijks vervoerplanproces	In het concept PvE staat het volgende: “De concessiehouder pleegt voor het opstellen van het Jaarlijks Vervoerplan afstemming met Wegbeheerders, Beheerorganisaties, gemeenten, aangrenzende concessieverleners en concessiehouders over tenminste Aansluitingen, lijnvoering, frequenties van concessiegrensoverschrijdende Lijnen, Dienstregeling en infragebruik.”	De concessiehouder moet aantoonbaar maken dat de afstemming heeft plaats gevonden en wat het resultaat van de afstemming is. Wij hebben op dit moment niet de behoefte het begrip ‘voldoende’ meer inhoud te geven.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Vraag: Voor dit deel moet voldoende zijn afgestemd met stakeholders en wijzigingen gemotiveerd in de dienstregeling zijn verwerkt. De provincie ligt niet toe wat in dit geval “voldoende” is. Kan de provincie dit aspect concretiseren?	
65	Regio Foodvalley	De inschrijver	De inschrijver moet op basis van het referentienetwerk een aanbieding doen. Voor gemeenten is het van belang wat er gebeurt bij wijzigingen in het netwerk. Het proces rondom opheffen, verplaatsen, en de aanleg van bushaltes is niet uitgewerkt. Graag zouden we dit aspect nader uitgewerkt zien in het PvE. Verder moet de inschrijver op basis van de door de provincie opgestelde Uitgangspuntennotitie (inhoudelijke en financiële kaders) jaarlijkse vervoerplannen uitwerken. De totstandkoming van deze Uitgangspuntennotitie is niet uitgewerkt. Het is belangrijk dat provincie de gemeenten hierbij betrekt (onder andere minimale bezetting buslijnen, inzet bussen in nieuwbouwgebieden). De vervoerder moet in de toekomst aansluiten bij overleggen met provincie en gemeenten Utrecht/Amersfoort (artikel 13.4). Het is belangrijk dat provincie en vervoerder voor de uitwerking van de Uitgangspuntennotitie en concept vervoerplan ook minimaal 1x per jaar aansluiten bij het overleg van werkgroep OV van de regio Foodvalley.	De totstandkoming van de uitgangspunten notitie zien wij als een verantwoordelijkheid van de provincie. Dit betreft de kaders waar binnen een vervoerplan moet worden gemaakt. Wij gaan ervan uit dat de gemeenten voldoende input kunnen leveren in het proces van het vervoerplan. De in het PvE genoemde overleggen met de gemeenten Utrecht en Amersfoort hebben een ander karakter vanwege de complexiteit van de verkeerssituatie in de steden en de grote hoeveelheid lijnen. Het vervoerplanproces is dermate uitgebreid dat hierin voldoende input geleverd kan worden door de werkgroep OV. Daarnaast is de concessiehouder beschikbaar voor vragen zoals gesteld in artikel 13.4 van het PvE.
66	Regio Foodvalley	OV-vangnet	In artikel 3.2.15 staat dat “De Concessiehouder maakt met de exploitant(en) van de Regiotaxi, die op het moment de OV-vangnet functie vervult, afspraken over het bieden van aansluitingen en overstapmogelijkheden tussen Regiotaxi en Regulier Openbaar Vervoer. Deze afspraken worden door de Concessiehouder Schriftelijk vastgelegd en de Provincie wordt van de gemaakte afspraken in kennis gesteld.” We vragen aandacht dat voor de gemeenten Renswoude, Rhenen en Veenendaal rekening wordt gehouden met huidige en nieuwe Valleihopper contracten.	De OV vangnetfunctie is opgenomen in de concessie Sociaal Recreatief vervoer (voorheen Regiotaxi van de samenwerkende gemeenten). Daar heeft dit artikel betrekking op. Voor de Valleihopper (en de Molenhopper) geldt dit ook. Wij hebben wij aangepast.
	Gemeente Bunschoten	Snelbusverbinding	De gemeenteraad van Bunschoten heeft, bij de behandeling van het Ontwikkelbeeld 2030-2040 regio Amersfoort (4 november 2021) unaniem een motie aangenomen waar wordt aangedrongen op een snelle busverbinding (HOV-halte) tussen Bunschoten-Spakenburg en station Amersfoort-Centraal. Ook in het coalitieakkoord is opgenomen dat een snelbusverbinding tussen Bunschoten en Amersfoort een belangrijk streven is. Deze wens staat weliswaar benoemd in het OV-netwerkperspectief 2025-2035, maar wij benoemen die hier nogmaals concreet, omdat het niet heel duidelijk is hoe het netwerkperspectief meegenomen wordt in de nieuwe concessie.	Wij vragen een referentienetwerk uit dat lijkt op het Vervoerplan 2023. We dagen de inschrijvers uit om meer aan te bieden. Wij hebben het volgende aangepast naar aanleiding van uw opmerking: Lijn 76 is in de lijnfiches veranderd in U-Liner (staat in OV-netwerkperspectief inderdaad), dit was onjuist opgenomen.
68	Gemeente Bunschoten	Flexibiliteit	We lezen dat u een concessiehouder zoekt die kan omgaan met een flexibele en wendbare concessie. In de toelichting lezen we dat de vervoerder gemotiveerd kan afwijken van de voorgeschreven frequenties in de lijnfiches. Vanwege het ontbreken van een treinstation binnen de gemeente is de afhankelijkheid van het busvervoer voor OV-gebruikers in Bunschoten zeer groot. Dit geldt in	De afschaling als gevolg van personeelstekort maakt geen onderdeel uit van het referentienetwerk. Wij gaan ervan uit dat dit een tijdelijke situatie was die wat ons betreft ongewenst was. Per abuis waren een deel van de afschaling als gevolg van personeelstekort wel in de Lijnfiches opgenomen die bij het Ontwerp PvE zijn gepresenteerd. Dit is hersteld.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			het bijzonder voor lijn 76. De afgelopen periode is er, als gevolg van onvoorziene omstandigheden, veel uitval geweest en is het aantal ritten, zelfs gedurende een bepaalde periode, teruggebracht naar twee per uur. Geregeld viel er daarbij ook nog een bus uit waardoor bij een frequentie van tweemaal per uur de wachttijden tot meer dan een uur konden oplopen. Wij willen voorkomen dat dit opnieuw kan gebeuren en willen u in het licht van artikel 6.1.9 van het ontwerp PvE, los van de vereisten in de lijnfiche, vragen bij dergelijke onvoorziene omstandigheden een minimum van twee ritten per uur te verplichten op maandag tot en met vrijdag van de vroege ochtend tot de late avond. Wij vragen hier nadrukkelijk aandacht voor te hebben door het opnemen van passende sanctie instrumenten indien dit niet wordt gehaald. Inmiddels is dat in de laatst gepubliceerde dienstregeling overdag weer terug naar vier ritten per uur.	
69	Gemeente Bunschoten	Externe financiering	Daarnaast zien wij graag, net als ander gemeentes in de regio, dat de nieuwe vervoerder open staat voor extra (gemeentelijke) wensen, welke vanuit de lokale overheid gefinancierd zouden kunnen worden. Wij denken hierbij dan aan een hogere frequenties op bepaalde momenten of een extra of andere buslijn. We willen graag dat de concessiehouder openstaat voor eventueel aanvullende financiering vanuit gemeente Bunschoten, voor wat betreft deze extra of aanvullende wensen. Hiermee kunnen lokale behoeften vanuit samenleving en politiek beter worden ingevuld. Wij willen graag een concessiehouder die dit kan bieden.	De ruimte om te spreken over extra investeringen door de gemeenten, is er nu en is er in de nieuwe concessie ook. Deze voorstellen kunnen mee in proces van het jaarlijkse vervoerplan mits hier financiering tegen over staat, het inpasbaar is in de exploitatie en niet ten koste gaat van andere reizigers.
70	Gemeente Amersfoort	Ontwikkelingen	Onze stad heeft een grote bouwopgave en gaat gebieden als Bovenduist, Hoefkwartier en Langs Eem en Spoor ontwikkelen. Daarnaast hebben we hoge ambities met de mobiliteit in onze stad. Om de stad leefbaar en groen te houden, de lucht weer schoner te maken en klimaatverandering tegen te gaan is het hard nodig om op het gebied van mobiliteit een grote omslag te maken. We willen bereiken dat mensen zich in en naar onze stad anders gaan verplaatsen; meer als voetganger, met de fiets, met het OV of gebruik makend van deelmobiliteit. We gaan over tot het toepassen van een lage parkeernorm van 0,2. Om te zorgen dat nieuwe gebieden goed ontsloten zijn en nieuwe bewoners een alternatief voor de auto hebben vinden wij goed OV vanaf het begin van belang. Voor het Hoefkwartier vinden we een nieuwe buslijn naar Utrecht Science Park kansrijk. We vragen de provincie Utrecht nadrukkelijk om een goede ontsluiting van onze nieuwe woongebieden vanaf het begin financieel mogelijk te maken. We zien dit als randvoorwaarde om onze bouwopgave te kunnen realiseren.	Wij snappen uw wens. In het OV netwerkperspectief hebben wij al aangegeven dat meer OV nodig is om de woningbouwopgave te faciliteren. Omdat we samen met de concessiehouder ontwikkelen is geen generieke eis opgenomen over hoe en wanneer dit plaatsvindt. Via het jaarlijkse vervoerplan wordt de uitbreiding gerealiseerd. Wanneer en in welk tempo zal locatieafhankelijk zijn waarbij welke vorm en kwaliteit tegen welke prijs mogelijk is.
71	Gemeente Amersfoort	MaaS -waardige vervoerder	We zien dat u een MaaS-waardige vervoerder zoekt. Een goed OV en een vervoerder die ‘MaaS-waardig’ is, is voor eerdergenoemde ambities essentieel. We verwachten in het eerste kwartaal van 2023 een besluit te nemen over een Mobility Service Provider die via een	Onze complimenten voor de ontwikkeling van het deelplatform voor Amersfoort. Een koppeling van informatie kan alleen als van beide kanten de koppeling mogelijk wordt gemaakt.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			platform de deelmobiliteit in heel de gemeente Amersfoort moet gaan ontsluiten. We willen graag een concessiehouder die ook met deze Amersfoortse MSP kan werken en we zouden dit graag opgenomen zien in het Programma van Eisen.	Over de MaaS-waardige bestekseisen hebben we landelijke afspraken gemaakt. Daarmee liggen de eisen die we aan onze concessiehouder stellen vast. We nemen aan dat aan uw platform vergelijkbare danwel identieke eisen zijn of worden gesteld als het gaat om het kunnen koppelen van informatie.
72	Gemeente Amersfoort	Duurzame mobiliteit	Uw ambities op gebied van duurzame mobiliteit omarmen we. We zien dat u de mogelijkheid openhoudt om waterstof als energiedrager toe te passen, dat past bij onze eigen ambities. We willen u graag verzoeken om het aanbod aan waterstofbussen mee te nemen bij de gunning, als gunningscriterium. We maken ons zorgen over de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. U geeft in het ontwerp PvE aan dat de meest actuele ontwikkelingen (17 november 2022) ten aanzien van de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk nog niet zijn verwerkt in deze eisen. Wij willen graag van u horen wat uw alternatief plan is, mocht blijken dat er bij de start van de concessie geen of niet voldoende netwerkcapaciteit beschikbaar is voor het laden van elektrische bussen.	Vanwege een betrouwbare exploitatie streven wij niet naar een big bang, maar belonen we in het gunningsmodel juist een betrouwbare in plaats van de snelst mogelijke implementatie van Zero Emissie. Voor ruim de helft van de stallingen voor het totaal aantal bussen is of wordt inmiddels voorzien in een tijdige netaansluiting. Een dergelijke aansluiting is ook voor het grootschalig tanken van waterstof van belang. Voor het overige deel vragen wij de vervoerders om een transitieplan; ook hierbij kan waterstof een rol spelen.
73	Gemeente Amersfoort	Flexibiliteit	We lezen dat u concessiehouder zoekt die kan omgaan met een flexibele en wendbare concessie. Hoewel dat past bij de veranderende stad en de mobiliteitstransitie, vragen wij u om de haltes waar ouderen instappen, als verplicht te bedienen voor te schrijven. In de toelichting op de lijnfiches lezen we dat de vervoerder gemotiveerd kan afwijken van de voorgeschreven frequenties. Wij willen u graag vragen om de eerste en laatste rit wel te verplichten, om een terugval in kwaliteit te voorkomen.	Wijzigen van de eerste en of laatste rit dient door de inschrijvende partijen goed te worden onderbouwd. De haltes zijn in het referentienetwerk voorgeschreven, daar kan de inschrijver in zijn inschrijving dus niet van afwijken. Wel kunnen bij de doorontwikkeling van het netwerk haltes erbij komen of vervallen. Dit verloopt, net als nu, in het jaarlijks vervoerplanproces.
74	Gemeente Amersfoort	Externe financiering	We willen graag dat de concessiehouder openstaat voor eventueel aanvullende financiering vanuit gemeente Amersfoort, voor extra wensen. Extra wensen in de vorm van extra bussen (een hogere frequentie of een extra lijn) of in de vorm van bijvoorbeeld gratis OV. We willen in 2025 en 2026 graag gratis ov voor minima, in ons coalitieakkoord hebben we hiervoor geld gereserveerd. We willen dan ook een concessiehouder die dit samen met ons wil oppakken.	De ruimte om te spreken over extra investeringen door de gemeenten, is er nu en is er in de nieuwe concessie ook. Deze voorstellen kunnen mee in proces van het jaarlijkse vervoerplan mits hier financiering tegen over staat, het inpasbaar is in de exploitatie en niet ten koste gaat van andere reizigers. Dit geldt ook voor speciale tarieven.
75	Gemeente Amersfoort	Servicewinkel Station Amersfoort Centraal en klantenservice	In het ontwerp PvE is opgenomen dat de concessiehouder een servicewinkel in Amersfoort realiseert. Wij zien die servicewinkel graag op het station (Amersfoort Centraal). Ook willen we graag dat de vervoerder zich inspant om in de servicewinkel samen te werken met andere vervoerders, zoals de NS. We stellen ons voor dat de samenwerking in ieder geval betekent dat reizigers terecht kunnen met vragen over reisproducten van de andere vervoerders en algemene reisadviezen.	Ook wij zien deze Servicewinkel graag op het station Amersfoort. Deze locatie is echter niet van ons en daarmee kunnen we de exacte locatie niet eisen.
76	Gemeente Amersfoort	kwaliteit	Voor een goede dienstverlening is een goede klantenservice en klachtenafhandeling van groot belang. We willen graag zien dat u niet alleen de kwantiteit, maar ook de kwaliteit bij het afhandelen van klachten toetst, bijvoorbeeld via de inzet van mystery guests en dat u	Dit hoort bij ons reguliere concessiebeheer. Een monitoringsprotocol en de mogelijkheid tot het houden van mysteryguest onderzoek is opgenomen.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			zo nodig afspraken maakt met de concessiehouder voor verbeteringen.	
77	Gemeente Amersfoort	Toegankelijkheid	U geeft aan dat de bussen in Utrecht Buiten maar één rolstoelplek krijgen. Door de bussen van Utrecht Buiten toch ook te voorzien van een tweede rolstoelplek, uitgerust met opklapbare stoelen, zijn de bussen beter ingericht op een tweede rolstoel, een extra kinderwagen of grotere stukken bagage. Ook rollators of vouwfietsen kunnen zo beter mee. Hiermee kunnen we de deur-tot-deur reis voor meer reizigers aantrekkelijk maken. Door opklapbare stoelen voor te schrijven, verliezen we geen zitplekken. Specifiek willen wij uw aandacht voor de toegankelijkheid van klein materieel: als er met taxibussen wordt gereden is het belangrijk dat deze goed op onze toegankelijke haltes passen. Zo kunnen reizigers ook in dit kleiner materieel, zonder moeite, zo veel mogelijk gelijkvloers instappen. Toegankelijkheid zit ook in het omgaan met veel soorten reizigers. Het is fijn om te zien dat u onze opmerkingen op de ontwerp Nota van Uitgangspunten rond sociale inclusie in dit ontwerp PvE heeft verwerkt.	Wij snappen uw wens over de twee rolstoelplaatsen maar nemen dit niet als eis over. De extra rolstoelplaats zou ten koste kunnen gaan van het aantal volwaardige zitplaatsen. Gezien de gemiddeld langere reisafstand in de concessie buiten vinden we de zitplaatsen ook belangrijk. De concessiehouders mogen het overigens wel aanbieden in hun toegankelijkheidsplan. Zij kunnen een betere inschatting maken van de mogelijkheden per type bus. Toegankelijkheid van het kleine materieel is nog een spanningsveld tussen Zero emissie, toegankelijkheid en gewicht. De mogelijkheden zijn niet oneindig maar we zoeken naar het optimum voor zowel de bussen met professionele chauffeurs als de vrijwillige chauffeurs.
78	Gemeente Amersfoort	Trillinghinder	We maken ons zorgen over zware bussen in onze stad. Op meerdere locaties zijn er klachten van omwonenden over trillinghinder. In het ontwerp PvE ontbreekt het volgens ons aan duidelijke richtlijnen hiervoor. In het hoofdstuk over duurzaamheid wordt in de inleiding het voorkomen van geluids- en trillinghinder wel genoemd, maar u licht dit niet toe. We zouden graag zien dat er zoveel mogelijk gekozen wordt voor lichter materieel. Over het gebruik van de busbuffer bij station Amersfoort Centraal zijn we nog met u in overleg.	Wij begrijpen u zorgen. Na de NvU heeft een verdere uitwerking plaats gevonden wat geresulteerd heeft in het ontwerp PvE. Met de komst van de elektrische bussen vermindert de hinder door geluid aanzienlijk. De trillinghinder is complexer en veelal een samenspel tussen de infrastructuur en de bus. Een lichtere bus is geen garantie voor minder trilling op alle locaties. Nog even los van het feit dat een lichte bus niet altijd mogelijk is in verband met Zero Emissie. De techniek is echter nog niet uitontwikkeld en wij verwachten dat de komende jaren de zware batterijen nog wel verder ontwikkeld worden. De wegbeheerder en de concessiehouder en concessieverlener, de Provincie, moeten elkaar de komende jaren blijven vinden op dit onderwerp om te zorgen dat infra en bus goed samen gaan. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt is het OV bus in de nabijheid van woningen gewenst. Dit staat soms op gespannen voet met de mogelijke hinder. Gebruikers van het OV en niet gebruikers kunnen dit bovendien anders ervaren. Verder geldt voor bussen hetzelfde als voor andere voertuigen, er zijn wettelijk eisen aan het gewicht en aslasten en als er eisen gesteld worden aan deze aslast dan moet het Ov zich hier ook aan houden.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
79	Gemeente Amersfoort	Rijgedrag	We zouden graag zien dat u de concessiehouder voorschrijft om in het personeelsbeleid een comfortabel en veilig rijgedrag van de chauffeurs als uitgangspunt op te nemen. We vinden rijgedrag niet alleen voor een comfortabele reis voor reizigers van belang, maar ook voor de verkeersveiligheid in onze stad. Daarnaast kost rustig rijden minder energie.	Omtrent veilig rijden zijn al de nodige eisen opgenomen. Wij hebben dit nog verder aangescherpt.
80	Gemeente Amersfoort		Ik dank u voor de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp Programma van Eisen. Ik wens u veel succes bij het opstellen van het definitieve Programma van Eisen en bij de verdere aanbesteding.	Dank u wel en dank voor uw bijdrage
81	Gemeente Amersfoort	4.3	Liever zien we geen stickers op de ramen, ook de 'zichtdoorlatende' stickers zijn hinderlijk voor reizigers;	Bij het bestek is een nieuwe versie van de Stijlwijzer U-OV opgenomen. Hierin is de bestickering op de ruiten geminimaliseerd t.o.v. de huidige huisstijl.
82	Gemeente Amersfoort	4.4	Over de omroepinstallatie: de belangrijkste overstaprelaties moeten genoemd worden;	Wij stellen als eis dat de eerstvolgende halte moet worden omgeroepen. De overstapmogelijkheden achten wij voor de omroep te uitgebreid. De tijd tussen de haltes is te kort om lijnnummers en bestemmingen te noemen. We eisen overigens wel dat de overstap wordt getoond op de schermen in de bus. Zie ook vraag 91
83	Gemeente Amersfoort	4.4	U schrijft alleen wifi voor in de U-liner, we willen ook wifi in de andere bussen, U-link en U-bus. Qua uitrusting mag U-liner nog wel wat beter, bijvoorbeeld met opklapbare tafels om aan te werken en jashaakjes;	Wij dagen de inschrijvende partijen uit om in hun aanbieding voorstellen te doen om U liner onderscheidend te laten zijn van andere bussen. Wij willen graag gebruik maken van de creativiteit en kennis van de inschrijvers.
84	Gemeente Amersfoort	4.6	Bij de lijn- en halteaanduidingen zien we ook graag heldere overstapinformatie en deuren moeten snel open en dicht kunnen;	Er zijn eisen op genomen t.a.v. de informatie in de haltes. In de bussen zijn de mogelijkheid beperkt. Het snel open en dicht gaan van de deuren is in het belang van de reiziger, de concessiehouder en de provincie.
85	Gemeente Amersfoort	6.1	U geeft aan dat staplaatsen in de dal ongewenst zijn op de langere afstanden. Dat geldt volgens ons ook voor de U-liners in de spits, omdat deze over de snelweg rijden;	In de bussen die 100 km/h rijden zijn staanplaatsen niet toegestaan. In de bussen die 80 km/h rijden zijn staanplaatsen wel toegestaan. Er is wel een generieke eis dat reizigers niet langer mogen staan dan een bepaald aantal minuten.
86	Gemeente Amersfoort	6.1	Open instapregime: ook op overige drukke haltes kan het wenselijk zijn om, bij drukte, een open instapregime te hanteren;	Vooralsnog gaan wij uit van de genoemde haltes. Een open instapregime heeft ook nadelen (bijv. zwartrijden) en is niet altijd wenselijk.
87	Gemeente Amersfoort	6.2	Infrastructuur: een concessiehouder heeft te maken met een bestaande stad en met al aangelegde infrastructuur. Het zou fijn zijn als de concessiehouder bij ideeën voor wijzigingen van lijnvoering hiermee rekening houdt, bijvoorbeeld door routes te testen met het materieel dat er moet gaan rijden. Uiteraard staan we open voor suggesties voor verbeteringen, het veranderen van infrastructuur kan echter veel doorlooptijd kosten;	Wij gaan ervan uit dat de inschrijvende partijen en de fabrikanten goed zicht hebben op het functioneren van het materieel in de bestaande stad. Wat niet betekent dat zij iedere locatie kunnen testen en toetsen.
88	Gemeente Amersfoort	6.3.7	Graag toevoegen: haltepalen mogen ook geen hinder opleveren voor reizigers met een visuele beperking	Wij hebben dit toegevoegd aan artikel 6.3.7 maar zien ook een rol voor wegbeheerder omdat de mogelijkheid hiertoe deels wordt bepaald door de openbare ruimte.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
89	Gemeente Amersfoort	7.3	Graag willen we een aparte lijnennetkaart voor Amersfoort Stad;	Het doel moet wat ons betreft zijn: een duidelijke kaart van het lijnennet met relevante uitsnedes. Amersfoort, behorende bij de kaart Utrecht Oost, is wat ons betreft een relevante uitsnede. Dat wil zeggen een kaart op halteniveau voor de stad. Een gecombineerde kaart heeft wat ons betreft meerwaarde voor de reizigers ten opzichte voor een aparte kaart voor Amersfoort.
90	Gemeente Amersfoort	7.5.7	Graag aanvullen: vlak vóór en vlak ná een halte mag er geen andere informatie op de borden staan dan reisinformatie;	Wij vinden dat dit voldoende geregeld is met de eis dat maximaal 1/3 van de tijd andere informatie dan reisinformatie mag worden vertoond.
91	Gemeente Amersfoort	7.5.12	We willen graag dat in de omroep aandacht wordt besteed aan het knooppunt door te wijzen op overstapmogelijkheden, op het uitchecken met de ov-chipkaart/bankpas, in Nederlands en de belangrijkste zaken ook in Engels;	Zie ons eerdere antwoord over de beperkte mogelijkheden van omroepen van overstapmogelijkheden. De overstapmogelijkheden worden op de display getoond. Het omroepen van doorkoppelingen hebben we wel in het PvE opgenomen.
92	Gemeente Amersfoort	8.5.1	U Flex: Ook reizigers zonder reservering moeten kunnen reizen, zolang ze gelijktijdig met (mede)reizigers op dezelfde halte instappen en eerder of gelijktijdig uitstappen.	Dit nemen wij niet over omdat dit effect kan hebben op de capaciteit van het voertuig waardoor een reiziger die op een volgende halte in wil stappen en gereserveerd heeft, niet meer mee kan. In de praktijk blijkt dat het wordt toegestaan als het, ter beoordeling aan de chauffeur, mogelijk is.
93	Gemeente Amersfoort	14	Open data: dit vinden we, met u, van groot belang. Het gaat natuurlijk om het ter beschikking stellen van reisinformatie in de landelijke platformen. Maar het zou ons, als gemeente, helpen om aangesloten te zijn op de database van provincie. Nuttige informatie voor ons is bijvoorbeeld het aantal in-en uitstappers op haltes en rijsnelheden.	Wij begrijpen uw wens maar hebben de voorkeur de informatie via ons te laten lopen. Informatie behoeft altijd duiding en die achten wij noodzakelijk.
94	Gemeente Utrecht	Algemeen	Voordat we ingaan op de inhoud van het Ontwerp Programma van Eisen spreken we onze waardering uit voor het ontwerp wat betreft opbouw en inhoud. We herkennen veel van onze gemeentelijk ambities op het gebied van openbaar vervoer. Zoals ook al gememoreerd in onze inspraak op de Nota van Uitgangspunten en het Netwerkperspectief in december 2021 staan de regio en de stad Utrecht voor een enorme opgave. De groeiende stad en regio moeten voldoende ruimte houden voor de huidige en nieuwe inwoners en bezoekers om zich gemakkelijk en snel te kunnen verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Wij zetten in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als alternatief voor de (eigen) auto. In ons Mobiliteitsplan is een groot aantal voorstellen gedaan om dit te realiseren. Een aantal aandachtspunten brengen wij onder uw aandacht. In totaal presenteert u ruim 500 eisen in het Ontwerp PvE. Voor het grootste deel zijn deze logisch en verklaarbaar. Op een aantal hebben wij commentaar, een advies of een vraag om verduidelijking. De hoofdpunten komen hier aan bod.	Dank voor uw waardering.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
95	Gemeente Utrecht	Referentienetwerk	Opmerking: De huidige dienstregeling dient als referentienetwerk voor de inschrijving. Deze dienstregeling is echter afgeschaald als gevolg van Covid-19 en personeelstekort. Toelichting: In hoofdstuk 3 is aangegeven dat als basis voor de inschrijving de huidige dienstregeling geldt. Dit Referentienetwerk is beschreven in Lijnfiches en sluit aan bij het netwerk en dienstregeling van het Vervoerplan 2023 (vastgesteld door GS op 13 september 2022) en een aantal spitsuitbreidingen (waren afgeschaald als gevolg van COVID-19). Dit baart ons echter zorgen. Deze zorgen richten zich dan ook op het ontbreken van voldoende kwaliteit in het bus en tramvervoer voor de komende concessie. We hopen toch voor de nieuwe concessie weer een duidelijk herstel in het openbaar vervoergebruik te hebben bewerkstelligd. We adviseren dan ook nadrukkelijk om te kiezen voor de dienstregeling voor corona als referentienetwerk. Advies: We adviseren met nadruk om de dienstregeling voor corona als referentienetwerk te gebruiken voor de nieuwe concessie. Evt. aangevuld met wijzigingen die los staan van de afschaling, maar het gevolg waren van actuele/autonome ontwikkelingen	De afschalingen als gevolg van het personeelstekort zijn niet opgenomen in het referentienetwerk. Per abuis waren een deel van de afschalingen als gevolg van personeelstekort wel in de lijnfiches opgenomen die bij het Ontwerp PvE zijn gepresenteerd. Dit is hersteld zodat e.e.a. aansluit bij het uitgangspunt dat het referentienetwerk het netwerk van het Vervoerplan 2023 is. Wij dagen de inschrijvende partijen om ons meer te bieden dan wij in het referentienetwerk vragen. Of dat mogelijk is wordt bepaald door de markt, daar is een aanbesteding voor. Daarnaast is de concessie flexibel en kan deze ook groeien als het aantal reizigers weer groeit.
96	Gemeente Utrecht	Toekomstige ontwikkelingen	Opmerking: We missen voldoende zicht in het PvE in de opgave voor de concessienemer richting de Schaalsprong OV. Toelichting: U heeft op 15 december jl een Memorandum voor het SOV+ gedeeld als bijlage bij het PvE (Bijlage C 11 Ontwikkelingen netwerk t.b.v. materieelplan incl. ritverdeling Utrecht Centraal en busroute USP 20221209). We danken u daarvoor, dit geeft al een goed beeld van de ontwikkelopgave voor de stad Utrecht (en Nieuwegein) voor de komende concessieperiode. Dit onderdeel mistte wat ons betreft in het PvE dat 1 december 2022 door u beschikbaar is gesteld. Ook is het goed om te lezen dat andere ontwikkelingen, zoals uitbreiding 30 km/u in de stad als uitwerking van ons Mobiliteitsplan 2040, een plek in het memorandum heeft gekregen. Op 15 december hebben we in het SOV+ afgesproken dat een aantal aanvullingen op het memorandum kunnen worden doorgevoerd. In hoofdstuk 2 van het PvE wordt de Schaalsprong OV beschreven en het Netwerkperspectief is als bijlage toegevoegd. Uw memorandum geeft dus een welkome aanvulling op de opgave, ook voor de potentiële inschrijvers. Recente studies, zoals Het Mobiliteitsplan 2040, het Netwerkperspectief, Samen OV Versnellen en de MIRT-verkenning wijzen uit dat er de komende jaren een schaalsprong OV noodzakelijk is. De komende concessie periode tot 2035 is er in Utrecht en de regio sprake van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (in Utrecht o.a. Merwedekanaalzone, Stationsgebied,	Wij zijn het helemaal met u eens. De opgave voor de Schaalsprong is een opgave voor meer partijen dan de concessiehouder. Veel is nog onbekend of in onderzoek. Mede om die reden is de concessie ingestoken op het regiemodel. Waarbij de provincie regie heeft op het strategisch niveau. In zijn (materieel)aanbod dagen we de concessiehouder wel degelijk uit om in te spelen op de ontwikkelingen. Het OV netwerkperspectief en de met u doorgesproken Bijlage C 11 (vervoersontwikkeling) moet een goed beeld geven van de ontwikkelingen waar hij rekening mee moet houden. Maar dat hij daar niet alle risico's voor draagt moet ook helder zijn. De concessiehouder doet wat er binnen zijn mogelijkheden ligt.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Papendorp, etc.). Ontwikkelingen die tot meer inwoners en arbeidsplaatsen leiden, waarbij de parkeervoorzieningen bovendien schaars zijn en de behoefte aan hoogwaardig OV toeneemt, zoals u ook terecht aangeeft in het memorandum. Binnen de totale mobiliteitsgroei als gevolg van de groei van de regio speelt ook nog de mobiliteitstransitie een belangrijke rol in de groei van het openbaar vervoer. De groei van het aantal verplaatsingen moet opgevangen worden door fiets, lopen en openbaar vervoer en niet door meer verplaatsingen met de auto, dus een verschuiving binnen de modal split ten voordele van duurzame mobiliteit. De groei van de stad en de regio zal niet op korte termijn leiden tot de aanleg van een ondergrondse tramlijn op de Merwedelijn, maar we hebben wel de ambitie om delen van de Schaalsprong OV voor of rond 2035 gerealiseerd te hebben. We denken hierbij aan bijvoorbeeld de versnelling van lijn 22, of eventueel (delen van) een Waterlinielijn. Daarnaast zijn er zorgen over de flexibiliteit van de concessie als er uitgegaan wordt van het huidige aantal beschikbare DRU's. Groei van de stad en de regio zal ons inziens ook betekenen dat er meer DRU's beschikbaar moeten komen om deze groei van reizigers, als deze wordt vertaald in meer OVlijnen, te kunnen faciliteren. Advies; Meer gerichte informatie over de toekomstige opgave verstrekken aan de potentiële inschrijvers over de opgave voor de periode tot 2035, bijvoorbeeld op basis van de hoofdpunten uit het de Schaalsprong OV en de MIRT-verkenning. Daarnaast voldoende flexibiliteit en DRU's (en dus budget) in de concessie om de groei is reizigers te kunnen faciliteren.	
97	Gemeente Utrecht	OV-vangnet	Opmerking: We hebben een aantal vraagpunten over de relatie tussen deze OV-concessie en het OV-vangnet als onderdeel van één "OV-systeem", oftewel de vervoerspiramide. Toelichting: In onze inspraakreactie op de Nota van Uitgangspunten hebben we uitgebreid stilgestaan bij het OV-vangnet en met name het feit dat deze buiten deze OV-concessie is gelaten. U heeft uiteindelijk voor aparte concessies voor OV/AOV en doelgroepenvervoer. Vanuit uw positie een begrijpelijk standpunt. Als essentie van onze inspraakreactie heeft u met name de afstemming tussen OV/AOV en doelgroepenvervoer als wens in uw reactie op onze inspraakreactie onderschreven. Voor het WMO-vervoer en het OV-vangnet (nu nog de OV functie van de Regiotaxi) en een deel van het leerlingenvervoer in een aantal regio's loopt inmiddels een aanbestedingsprocedure voor de start van dit vervoer per 1 januari 2024 (verder 'concessie sociaal recreatief vervoer' genoemd). In uw PvE meldt u terecht dat de afstemming	1. Op uw eerste vraag over de mogelijkheid dat we het vangnet na 4 jaar weer onder brengen in de OV concessie is het antwoord in principe nee. Als we nu afspreken dat we dit onderdeel onderbrengen in de Concessie sociaal recreatief vervoer, en die afspraak is gemaakt, dan blijft het wat ons betreft gedurende de hele looptijd van de concessie sociaal recreatief in die concessie. We moeten de mogelijkheid open houden om het weer op te nemen omdat we ook van u als gemeenten afhankelijk zijn. Als u over 4 jaar aangeeft het contract niet voor te zetten dan moeten wij ons kunnen beraden over de plek van het OV vangnet en willen we de mogelijkheid hebben om het alsnog in de OV concessie op te nemen. 2. Niet als daar vanuit u geen aanleiding toe is. De OV-functie van de Regiotaxi blijft hetzelfde als de afgelopen jaren. Wel zijn er -in samenspraak met de gemeenten- plannen voor het uitvoeren van een pilot deur-OV knooppunt vervoer met de Regiotaxi. Ritten naar OV knooppunten worden dan goedkoper

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			tussen het OV en het Doelgroepenvervoer en de positie van het OV-vangnet, een bijzondere is. Op dit moment valt het OV-vangnet onder de gedoogplicht van vervoer dat niet tot de OV concessie behoort en wordt het uitgevoerd onder de vlag van de Regiotaxi. De Provincie behoudt zich het recht voor om gedurende de concessieperiode de positie van het OV-vangnet te heroverwegen en dit alsnog onderdeel te laten zijn van de OV concessie. Daarnaast stelt u als eis bij 3.2.15 dat de concessiehouder met de exploitant(en) van de Regiotaxi afspraken maakt over het bieden van aansluitingen en overstapmogelijkheden tussen Regiotaxi en regulier Openbaar Vervoer. Deze afspraken worden door de concessiehouder schriftelijk vastgelegd en de provincie wordt van de gemaakte afspraken in kennis gesteld. We vinden ook goed om te lezen dat u oog heeft voor de rol van het openbaar vervoer in het voorkomen van vervoersarmoede en dat OV staat voor het bieden van inclusieve mobiliteit (pag 103 PvE). We hebben hier wel een aantal vragen bij mede ingegeven door onze vraag of beide aanbestedingenvoor de OV concessie en het sociaal recreatief vervoer goed op elkaar worden/zijn aangesloten: 1. De aanbesteding van de concessie sociaal recreatief vervoer loopt op dit moment. Deze concessie gaat per 1 januari 2024 in en kent een periode van maximaal 8 jaar, om precies te zijn 4 jaar en de optie om twee keer met 2 jaar te verlengen. Betekent de mededeling dat de provincie gedurende de OV concessie kan heroverwegen het OV-vangnet weer onderdeel te laten zijn van de OV concessie dat na 4 jaar, alsnog besloten wordt het OV vangnet onder te brengen in de OV concessie? Of bijvoorbeeld na 6 jaar? Of aan het eind van de maximale looptijd van 8 jaar van het sociaal recreatief vervoer? 2. Moet in de concessie voor het sociaal recreatief vervoer rekening gehouden worden met een tussentijds heroverweging en keuze over de positie van het OV-vangnet? 3. De OV concessie en de concessie sociaal recreatief vervoer vormen samen één OV-systeem als onderdeel van de vervoerspiramide. We streven naar zoveel als mogelijk reizen in het reguliere OV mogelijk te maken. Dit levert vrijheid en zelfstandigheid bij inwoners en gebruikers op. Hoe stimuleert u de concessiehouder van de OV concessie dat dit uitgangspunt wordt bewerkstelligd? En niet bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid voor het leveren van openbaar vervoer (te) makkelijk bij de vervoerder van het sociaal recreatief vervoer legt? 4. Is er voldoende waarborg tijdens de uitvoering van beide concessies dat keuzes in een van de concessies consequenties kan hebben voor de andere concessie? Zo kunnen keuzes in de OV concessie gevolgen hebben voor specifieke doelgroepen,	dan de OV-ritten van de OV-functie van de Regiotaxi op dit moment zodat de OV-vangnetfunctie daarvan wordt versterkt. 3. Wij zien het OV vangnet echt als een vangnet op plekken waar OV niet mogelijk is. Groeien en koesteren blijft ons uitgangspunt. Binnen het Programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en AOV zijn we voornemens om samen met de gemeenten een pilot uit te voeren waar OV goedkoper wordt gemaakt voor reizigers met een Wmo-vervoersindicatie. Op deze manier stimuleren we dat mensen met een indicatie meer gebruik maken van regulier OV. 4. De concessies sluiten nooit volledig op elkaar aan. Als was het alleen maar door het feit dat de ene concessie collectief vervoer betreft en de andere concessie hoofzakelijk individueel vervoer. Daarnaast zijn er belangrijke verschillen als het gaat om de wettelijke definitie. De concessie openbaar vervoer is Openbaar Vervoer in de zin van de wet Personenvervoer 2000. Het OV vangnet en het doelgroepenvervoer is dat niet.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			omdat deze doelgroep niet (voldoende) bedient wordt door de concessie sociaal recreatief vervoer. En ontstaat er een ‘gat’ tussen beide concessies.	
98	Gemeente Utrecht	Meetbare doelen	Opmerking: Een groot aantal eisen is niet verder uitgewerkt of geconcretiseerd in meetbare doelen. Toelichting: In een aantal eisen worden termen gebruikt als “adequaat”, “voldoende”, “hoogwaardig” en “goede”, zonder dat is aangegeven wat deze kwalificaties concreet inhouden. Enkele voorbeelden: • “Voldoende rijvaardigheid te hebben voor het besturen van een buurtbus” • “….voldoende afstemming met positief resultaat heeft plaatsgevonden, ……” • “….voldoende is gemotiveerd en onderbouwd dat sprake is van ……” • “….voorzien van goede en prettige binnenverlichting, goede vering, voldoende bagageruimte, een • goed functionerende omroepinstallatie en voldoende zonwering……” • “….voorzien van een goed functionerend, voor reizigers gratis te gebruiken, wifi-netwerk”. • “….verantwoordelijk voor het bieden van kwalitatief hoogwaardige reisinformatie aan de reizigers” Het ontbreken van meetbare kwalificaties heeft als risico dat er tijdens de uitvoering van de concessie onduidelijkheden ontstaat over deze kwalificaties. Advies: meer kwantitatief beschrijven in meetbare eenheden van termen als “adequaat”, “voldoende”, “hoogwaardig” en “goede”.	Wij begrijpen uw opmerking. De uitvoering is een omvangrijke klus en de inschrijvende partijen zijn doorgaans goed geoutilleerd en ervaren. De concessie is langdurig en gaat uit van een goede samenwerking. De ervaring met concessiebeheer in het OV leert dat niet alle eisen meetbaar te maken zijn, een discussie over een begrip vaak meer oplevert dan een discussie over het al dan niet juist zijn van een meetuitkomst. Door het opnemen van een meer kwalitatieve beschrijving in het PvE is er echter wel een ’haakje’ om de vervoerder aan te spreken als de uitvoering op deze punten ondermaats is, en om hier (in het uiterste geval) sancties op te zetten. Dit is verder nader uitgewerkt in het bestek.
99	Gemeente Utrecht	Kostenefficiëntie in relatie tot een zo breed mogelijke groep reizigers	Opmerking: Zorg over de ruimte die er binnen een kostenefficiënt OV is voor het bedienen van een zo groot mogelijk groep reizigers. Toelichting: In hoofdstuk 1 wordt gesproken over een efficiënt OV, in hoofdstuk 8 over een kostenefficiënt OV, Aan de andere kant vraagt u, terecht aandacht voor de sociale aspecten van het OV zodat een zo breed mogelijke groep reizigers er gebruik van kan maken. Ook wij vinden het belangrijk dat het OV een bijdrage levert aan het kunnen meedoen aan de samenleving. Het uitgangspunt van (kosten)efficiëntie heeft als risico voor een kleine groepen mensen met specifieke reisbehoeften of die geen of nauwelijks een alternatief hebben. Het verhogen van opbrengsten kan in de weg staan voor het aansluiten bij doelgroepen met een ‘andere wens dan de massa’. Met efficiëntie als hoofddoel, bestaat het risico dat de concessienemer zich te veel richt op de drukke lijnen en drukke momenten van de dag.	We moeten hierbij onderscheid maken in het netwerk van OV (hoe dichtbij komt de bus) en de toegankelijkheid. Voor wat betreft het netwerk ontwikkelen wij dit samen met de concessiehouder waarbij we groeien en koesteren in balans houden. Wetende dat het OV een collectief systeem is dat niet alle individuele wensen kan waarmaken. Efficiency is niet ons hoofddoel maar kostenefficiency is wel noodzakelijk om alle reizigers te kunnen vervoeren en om het OV ook betaalbaar te houden, wat ook een voorwaarde is voor meedoen met de samenleving. Kortom dit is een complexe puzzel waarin we verschillende grote opgaven hebben. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt niet bij de concessiehouder maar grotendeels bij de provincie als concessieverlener. Daarnaast dagen wij de concessiehouder uit om met een toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan te komen. Daarmee doen we wat binnen onze mogelijkheden ligt. Als het gaat om

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Vraag: Hoe daagt u de concessienemer uit om oog te hebben en te houden voor de sociale aspecten van het OV en het bedienen van een zo breed mogelijk groep reizigers binnen een kostenefficiënt OV?	toegankelijkheid ligt er echter ook een belangrijke verantwoordelijkheid bij u als gemeente: de route naar de halte en de situatie op de halte zelf kunnen voor grote belemmeringen zorgen. Zo neemt ieder zijn verantwoordelijkheid.
100	Gemeente Utrecht	Stakeholders	Opmerking: Niet alle stakeholders zijn beschreven en is hun rol niet altijd duidelijk. Toelichting: Er wordt in verschillende onderdelen gesproken over stakeholders. Niet in alle gevallen is duidelijk welke stakeholders worden bedoeld. Dit kan mogelijk tot onduidelijkheden leiden tijdens de uitvoering van de concessie. We vinden het positief om te lezen dat de ROCOV een aantal keer genoemd wordt als stakeholder, , waarbij wij benadrukken dat toegankelijkheid over meer gaat dan reizigers met een loopbeperking. Daarom moeten voor toegankelijkheid en inclusiviteit al dan niet via het ROCOV de kennis worden opgehaald van reizigers met: • Een motorische beperking (lopen); • Een loophulpmiddel- rolstoel en rollator; • Een motorische beperking (handen/ armen); • Visuele of auditieve beperking; • Een (licht)verstandelijke beperking; • Een psychiatrische kwetsbaarheid; • Ouderen; • Kinderen, die net leren reizen met OV; • Vrouwen – zoals op stille tijden/ plekken; • Minder digitale vaardigheden; • Taalachterstand; • Kleine beurs. • Iedereen die het ‘spannend’ vindt om met het OV te reizen, dat kunnen ook buitenlanders/toeristen/asielzoekers/ inwoners die de taal niet goed beheersen/uit een totaal andere cultuur komen en iedereen die zich niet altijd aardig bejegend voelt, zoals mogelijk transgenders en lhbti-reizigers. Advies; lijst met stakeholders of een specifiekere beschrijving van de verschillende doelgroepen opnemen in de begrippenlijst.	ROCOV vertegenwoordigt de reizigersbelangen en in ROCOV zijn diverse organisaties vertegenwoordigd. Daarnaast is er een klankbordgroep toegankelijkheid met ervaringsdeskundigen waarin kennis wordt opgehaald. Kennis vanuit veel van de doelgroepen die u noemt zijn met ROCOV en de klankbordgroep geborgd.
101	Gemeente Utrecht		We danken u voor de dialoog van de afgelopen periode. We vertrouwen op een constructieve samenwerking volgens het gedachtengoed van de OV-alliantie op het gebied van openbaar vervoer voor zowel de korte als de lange termijn.	Wij zien uit naar het voortzetten van de samenwerking.
102	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 1	Bij Schaalsprong: her wordt gesproken over al onze reizigers. Graag aanvullen met “potentiële reizigers”. Het gaat hierbij ook om reizigers die nu geen gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals automobilisten, gehandicapten, mensen met een laag inkomen, minder digitale vaardigheden etc. Dit laatste zit overigens wel in de	Wij hebben uw suggestie over genomen en benoemen ook de potentiële reizigers.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			bewoordingen “zo breed mogelijke groep reizigers” verderop. Daarnaast is er sprake van potentiële reizigers, door de groei van de stad en regio (nieuwe inwoners, werkers en bezoekers). Komt bijvoorbeeld wel aanbod in Bijlage C7, strategisch marketingkader	
103	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 1	Bij Flexibiliteit en doorontwikkeling: Rondom vervoersarmoede zijn er veel ontwikkelingen. We kunnen ons voorstellen dat er geëxperimenteerd gaat worden om drempels voor verschillende doelgroepen te verlagen, zoals korting voor U-pashouders o.i.d. Moet over die flexibiliteit nog iets gezegd worden hier?	Nee, dit is geborgd in de eisen. Er is altijd ruimte voor pilots en nieuwe ontwikkelingen. De concessie is hierop ingericht. Uiteraard moet het financiële plaatjes, de businesscase dan wel kloppend zijn. Kortingen kennis immers een prijskaartje en worden niet altijd terugverdiend door meer reizigers.
104	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 2	We eisen een minimum, maar leggen sterke prikkels neer om inschrijvers te stimuleren om meer aan te bieden waar dit kan en nuttig is Hoe beoordeelt de provincie de uitdaging die wordt neergelegd bij de inschrijvers bovenop het minimum?	De aanbestedingsprocedure is een marktmechanisme waarin via de gunningspunten de prikkels worden meegegeven. De beoordeling vindt plaats in de beoordelingscommissie met een gunningssystematiek die in het bestek is uitgewerkt.
105	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 2	Bij Gedoogplicht….: Welke ruimte is er voor pilots, experimenten en doorontwikkeling van speciale vormen van OV of doelgroepenbenadering? • Mogelijke pilots voor niet alleen gratis reizen voor bepaalde doelgroepen maar misschien ook in bepaalde wijken waar men weinig gebruik maakt van het OV. • Stel dat er 'vergeten gebieden' of kansen voordoen uit analyse die gedaan wordt vanuit Vervoer voor Iedereen. Wat kunnen we op maat nog organiseren binnen de grenzen van deze concessie? • We hebben nu minima pilot 66+ gedaan, Hoe landt dat bij een concessiehouder, provincie wil dit, wat is de rol van de concessiehouder hierin?	Binnen de concessie is altijd ruimte voor pilots, experimenten en doorontwikkeling. Tegelijkertijd heeft de concessie ook grenzen t.a.v. de scope. We kunnen bijvoorbeeld niet al het vervoer van de concessie Sociaal Recreatief in een keer onder brengen in de OV concessie. Dat zou leiden tot een wezenlijke wijziging.
106	Gemeente Utrecht	3.2.7	Hier worden de intensieve busroutes in de Stad Utrecht genoemd. Hieronder vallen in ieder geval de samenlooproutes Stadsas, de route Papendorp – Utrecht CS en de routes binnen Utrecht Science Park en op Utrecht Centraal. Wat wordt bedoeld met de stadsas? De Binnenstadsas?	De binnenstadsas wordt hier bedoeld; in een specifieke bijlage C-11 die de provincie Utrecht met de gemeente Utrecht heeft opgesteld is dit nader uitgewerkt voor meerdere routes.
107	Gemeente Utrecht	3.2.14	Met goede aansluitingen wordt bedoeld een korte wachttijd voor overstappende reizigers rekening houdend met looptijd en kleine vertragingen. Is deze eis voldoende meetbaar?	Deze eis is ons inziens voldoende meetbaar voor een gesprek met de concessiehouder.
108	Gemeente Utrecht	3.3.31	Er wordt gesproken over het doorontwikkelingen van U-flex in relatie tot MaaSontwikkelingen. Maakt U-flex ook onderdeel uit van het referentie-aanbod? Indien nee, graag opnemen dat het U-flex-product ook aangeboden moet kunnen worden via MaaS-apps.	U flex hoort op dit moment niet bij het referentieaanbod MaaS. Per 1/1/2022 betreft het referentieaanbod in ieder geval het op saldo-reizen vol tarief (via OV-chipkaarttechniek en BKA-status MaaS-dienstverleners) en op regionaal door concessiehouders aan reizigers aangeboden barcode/QR-code-producten. Let wel het referentieaanbod Maas is iets anders dan het Referentienetwerk. Maasaanbieders kunnen OV kaarten verkopen aan reizigers. Het referentieaanbod Maas is dat wat alle partijen aan producten moeten bieden aan MaaSaanbieders.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
109	Gemeente Utrecht	3.3.16	Verzoek om toe te voegen dat de concessiehouder ook de deeltweewielervergunninghouders van GU betrekt bij vervoersaanbod voor evenementen.	We hebben opgenomen dat hij de relatie legt met op het OV aanvullende systemen zoals deeltweewielers. De concessiehouder kan geen aanbod doen voor de inzet van deeltweewielers. Het lijkt logisch dat u deze wens opneemt in de evenementenvergunning die u aan de organisator verleent. Wij willen er u op wijzen dat op basis van de marktconsultatie een nieuwe artikel is toegevoegd aan het definitieve PvE betreffende een eventueel gebrek aan contact tussen de evenementenorganisatie, de gemeente en de Concessiehouder.
110	Gemeente Utrecht	3.3.20	Hier wordt het LTC dashboard genoemd, waarin wegwerkzaamheden en Evenementen met impact op de verkeersafwikkeling worden aangekondigd. Hier toevoegen: “of vergelijkbar systeem”. TLC is inmiddels binnen Utrecht niet meer in gebruik, maar MELVIN.	We hebben uw suggestie overgenomen.
111	Gemeente Utrecht	3.3.21	Verzoek om toe te voegen dat de concessiehouder ook de deeltweewielervergunninghouders van GU betrekt bij vervoersaanbod voor omleidingen i.v.m. werkzaamheden.	We hebben opgenomen dat hij de relatie legt met op het OV aanvullende systemen zoals deeltweewielers. Hij kan geen aanbod doen voor deeltweewielers.
112	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 4	De uitrol van de benodigde elektrische laadinfrastructuur nog niet verwerkt, gaat dat wel mee met het definitieve PvE? Of in het bestek?	Ja, de dan beschikbare informatie gaat mee in het bestek.
113	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 4	Met lijn 2 is door vervoerder U-OV een systeem ontwikkeld waarbij de snelheid van deze kleinere E-bus begrensd wordt op 25km/h bij bepaalde straten waar overlast is geweest door trillingen. Na invoering van deze snelheidsbegrenzer zijn de klachten op deze route door trillingen van de bus verdwenen. Op meer plaatsen in de stad hebben we te maken met trillingen als gevolg van de zwaardere elektrische bussen en de eisen die deze bussen stellen aan de (onderhouds)staat van de infrastructuur. Als wegbeheerder willen wij de komende concessiehouder graag uitdagen om voor meer buslijnen met een intelligente snelheidsbegrenzer te komen. We verwachten dat dit de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de stad en regio ten goede komt. Dus hoe gaan we in de concessie om met ISA, gaat de provincie dit in de komende concessie breder uitrollen?	Wij begrijpen uw zorgen. Met de komst van de elektrische bussen vermindert de hinder door geluid aanzienlijk. De trillinghinder is complexer en veelal een samenspel tussen de infrastructuur en de bus. Een lichtere bus is geen garantie voor minder trilling op alle locaties. De wegbeheerder en de concessiehouder en concessieverlener moet elkaar de komende jaren blijven vinden op dit onderwerp. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt is het OV bus in de nabijheid van woningen gewenst. Dit staat soms op gespannen voet met de mogelijke hinder. Gebruikers van het OV en niet gebruikers kunnen dit bovendien anders ervaren. Wij zijn niet voornemens om een begrenzer op alle bussen te zetten en eisen te stellen aan het maximale gewicht. De bussen van lijn 2 gaan over naar de nieuwe vervoerder. Specifiek voor lijn 2 (dienstregeling 2023) is wel een eis opgenomen voor een snelheidsbegrenzer. (Artikel 4.4.12). De massa van de elektrische bussen wijkt overigens niet altijd sterk af van die van dieselbussen. De verwachting is dat het gewicht van de voertuigen de komende jaren door innovaties aan het voertuig verder af zal nemen. Verder geldt voor bussen hetzelfde als voor andere voertuigen, er zijn wettelijk eisen aan het gewicht en aslasten en als er eisen gesteld worden aan deze aslast dan moet het OV zich hier ook aan houden. In deze nieuwe concessies vragen we de vervoerders een veiligheidsplan op te stellen met een jaarlijkse update. Dit is

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
				een toevoeging ten opzichte van de huidige concessies en draagt bij aan een veiligheidscultuur.
114	Gemeente Utrecht	4.2.12	hoe toetsen we of ze actief communiceren?	Dat toetsen onze concessiebeheerders in het dagelijkse concessiebeheer in de gesprekken die zij met de concessiehouders voeren.
115	Gemeente Utrecht	4.2.4	4 zitplaatsen niet hoger dan 5 cm, niet meer?	Er zijn plekken voor minder mobielen, er zijn rolstoelplekken en we eisen een lage vloer. Daarnaast moet er plek zijn voor de techniek van de bus (motor, wielkasten, en mogelijk ook de batterij). Wij eisen het minimum en het is aan de concessiehouder dit verder invulling te geven. Hij kan meer aanbieden.
116	Gemeente Utrecht	4.2.16	Eenduidige en herkenbare indeling van het Materieel, zodat voorzieningen voor specifieke doelgroepen op dezelfde plek in het Materieel zijn te vinden sluiten wij als gemeente aan, of dragen wij deelnemers aan? Dit willen we wel	Wij zien ROCOV als de belangrijkste stakeholder in dit proces.
117	Gemeente Utrecht	4.3.1	Regiotaxi en U-Flex ook in herkenbare kleuren.	In de Stijlwijzer wordt de kleurstelling van U-OV voorgeschreven, hier hoort ook U-flex bij. Voor de regiotaxi is gekozen voor een andere kleurstelling omdat dit niet onder U-OV valt en wordt uitgevoerd.
118	Gemeente Utrecht	4.4	rijden met inachtneming geldend snelheidsregime? (komen wel eens meldingen binnen over te hard rijdende bussen trillingsmeldingen van inwoners, hoe en wat wordt dit meegenomen in het PvE (Als dit al gebeurt).	Zie ons antwoord op vraag 113
119	Gemeente Utrecht	4.4.3	in de bus, maar hoe zit dit met de omgeving?	Dit artikel betreft een opsomming over de bus. Daar is de concessiehouder verantwoordelijk voor. Voor de omgeving niet. Zie ook ons antwoord op vraag 113.
120	Gemeente Utrecht	4.6	We missen een voorstel voor de introductie van ISA in het materieel. In de huidige dienstregeling wordt lijn 2 door de Binnenstad van Utrecht gereden met ISA. In de praktijk blijkt dit een aantal voordelen te hebben, die met name liggen op het gebied van leefbaarheid (niet meer te hard rijden, minder/geen trillingshinder etc). We hebben begrepen dat U-OV op meerdere stadslijnen ISA wil gaan introduceren, o.a. ter voorkoming van schaderijdingen. We krijgen ook regelmatig meldingen en klachten over te hard rijdende chauffeurs (volgens de melders). We zijn benieuwd hoe de provincie aankijkt tegen ontwikkelingen zoals ISA en wat dit betekent voor de concessie voor de komende 10 jaar?	Zie ons antwoord op vraag 113
121	Gemeente Utrecht	6.1.9	De concessiehouder spant zich maximaal in om bij Rituitval overlast voor de reizigers te minimaliseren onder andere door adequate informatie aan reizigers. Wat is adequaat?	Wij kunnen onder adequaat verstaan: via de hem beschikbare kanalen, tijdig en accuraat (situationele beoordeling).
122	Gemeente Utrecht	6.1.20	Rituitval die het gevolg is van verkeersdrukte of wegwerkzaamheden is verwijtbaar, tenzij de Provincie afwijkend besluit. Hoe wordt met de concessiehouder een proces ingericht om dit zoveel als mogelijk te voorkomen? En dan met name bij wegwerkzaamheden? In de huidige situatie neemt de vervoerder deel aan het gemeentelijke Kernteam	Het doel is altijd om rituitval zoveel mogelijk te voorkomen. Zowel zonder als met wegwerkzaamheden. Goede afstemming en informatie vanuit de gemeenten is essentieel. Zij weten als eerste wanneer er werkzaamheden zijn. Bij calamiteiten is er direct contact tussen de vervoerder

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Tijdelijke Bereikbaarheid, waarin de wegwerkzaamheden, tijdelijke maatregelen en evenementen worden besproken en van advies voorzien.	en de verantwoordelijke instanties. De concessiehouder neemt deel aan het gemeentelijke Kernteam Tijdelijk Bereikbaarheid.
123	Gemeente Utrecht	6.1.22	Prettige rijstijl. Wat is dit? Naar onze mening rustig optrekken, rustig afremmen, vlot en veilig door het verkeer, niet abrupt. Hier ook op sturen/belonen vanuit directie richting rijdend personeel, eventueel ook met behulp van technologie (uitlezen boordcomputer etc.)	Wij hebben de rijstijl nadrukkelijker opgenomen in de eisen die we stellen.
124	Gemeente Utrecht	6.1.26	hoe controleren we het uitzetten van de motor van het Materieel?	Net als in de huidige concessies blijft de concessiehouder hierop aanspreekbaar voor omwonenden en wegbeheerders om de omgevingsoverlast te reduceren zoals in het PvE opgenomen. Met de verdere en volledige komst van ZE-busmaterieel zoals opgenomen in dit PvE zal de omgevingsoverlast met (draaiende) dieselmotoren ook uitfaseren.
125	Gemeente Utrecht	6.1.29	Op de haltes Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadsschouwburg, Wittevrouwen (Biltstraat) en Oorsprongpark geldt op alle lijnen een open instapregime. Kunnen hier binnen de komende concessie haltes aan worden toegevoegd, mocht dat nodig zijn?	Ja, dat kan uitsluitend in overleg tussen concessiehouder en concessieverlener.
126	Gemeente Utrecht	6.2	Aangeven dat de ruimte op de busbuffer bij CS beperkt is, dus alleen voor buffer en niet om bussen langdurig te stallen gedurende de dag.	Wij zien dat u voor wat betreft de busbuffer, in de uitvraag die wij in oktober 2022 bij u deden, geen aandachtspunten heeft meegegeven voor de bijlage Bijzonderheden infrastructuur. Er is dus geen sprake van juridische beperking; dat lijkt ons ook niet noodzakelijk. Een buffer is inderdaad niet bedoeld voor langdurig stallen. De concessiehouders weten dit.
127	Gemeente Utrecht	6.2.3	De Concessiehouder draagt zorg voor het aanvragen van ontheffingen indien van toepassing (bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, milieuzone Utrecht). Voor emissieloos busvervoer is gekeken naar de afspraken in het bestuursakkoord “zero emissie bussen” en naar de ontheffingsregels voor bussen in de milieuzone Utrecht. Voor de milieuzone voor bussen in Utrecht zijn de ontheffingsregels zo opgesteld dat voor euro-V bussen ontheffing voor de milieuzone mogelijk is voor bussen in de huidige concessie. Voor de volgende concessie zijn bussen euro-V dan ook niet meer toegestaan in de milieuzone. Die kunnen alleen met een dagontheffing 12x per jaar daarbinnen rijden. Een langdurige ontheffing is dan niet meer mogelijk. Vanaf euro-VI is dan nog rijden in de milieuzone toegestaan. Met de afspraken uit het bestuursakkoord zouden alle nieuwe bussen vanaf 2025 emissieloos moeten zijn en alle bestaande/rijdende bussen in 2028 volledig zero emissie moeten zijn. In het programma van eisen is dit gesteld op 31 december 2028. Goed dat deze eis in 2028 voor auto’s ook geldt.	Euro VI is de minimumnorm in de concessie. Onze ambitie blijft om in 2028 100% ZE te behalen wat betreft de concessies van de Provincie Utrecht waarover dit concept PvE betrekking heeft. We moeten hier twee kanttekeningen bij maken: - Indien de netinfrastructuur 100% ZE onmogelijk maakt en er geen alternatieven zijn, dan zou een tijdelijk ontheffing noodzakelijk zijn. - Voor kleine bussen (8 persoons auto’s) is nog de onzekerheid of deze tijdig beschikbaar zijn op de markt. Ook daar zou nog tijdelijk een ontheffing nodig kunnen zijn. Het probleem is de combinatie van duurzaamheid, toegankelijkheid en gewicht (beperking klein rijbewijs). Daarnaast zijn er concessiegrensoverschrijdende lijnen die Utrecht Centraal aandoen: de Provincie Utrecht spant zich in om deze ook in 2028 volledig ZE te krijgen, maar dit ligt uiteindelijk bij desbetreffende Provincie (Zuid-Holland/Noord-Brabant). Het –ambitieuze- nationale bestuursakkoord ZE-busvervoer wat u hierbij aanhaalt, wordt ook door deze partijen onderschreven, maar hierin is 2030 als volledig ZE-busvervoer

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			Als het programma van eisen specifieker kan worden opgenomen, dan spoort het met de regels uit het BAZEB en de ontheffingsregels voor de milieuzone Utrecht.	opgenomen. Alleen de Provincie Utrecht heeft deze ambitie verhoogd naar 2028. Wij gaan ervan uit dat de gemeente Utrecht busvervoer dat voldoet aan het Nationale bestuursakkoord ZE Busvervoer faciliteert.
128	Gemeente Utrecht	6.2.4	Over het gebruik van infrastructuur gelegen binnen het concessiegebied kan de Provincie een aanwijzing geven, die bindend is voor de concessiehouder. Wat wordt hier bedoeld?	Dat de Provincie de concessiehouder kan verplichten via een bepaalde routes (niet) te gaan rijden dan wel bepaalde aanvullende eisen te stellen aan de snelheid of anderszins. Het gaat hier niet om het bepalen van de verkeersregels, dat is aan de wegbeheerder.
129	Gemeente Utrecht	6.2.8	vallen hier ook klachten en meldingen van inwoners onder?	Dit artikel is bedoeld om de vervoerder infrastructurele issues door te laten geven aan de wegbeheerder. Klachten van omwonenden beschouwen we als klachten en die zijn in een ander artikel geregeld. Die klachten komen naar onze verwachting met name bij de wegbeheerder binnen. Komen ze bij de vervoerder binnen dan zullen deze ongetwijfeld ook aan de wegbeheerder worden doorgegeven.
130	Gemeente Utrecht	6.3.1	Detail: de provincie heeft op N-wegen toch ook bushaltes in beheer? Nu staat dat PU alleen aanleg, beheer en onderhoud van halteplaatsen voor de tram doet. Klopt volgens ons niet.	Nee, dat staat er niet. Voor de bus is de provincie inderdaad ook een van de wegbeheerders en valt daarmee onder de definitie van wegbeheerder in de eerste zin. De tweede zin betreft de uitzondering van de tramhaltes.
131	Gemeente Utrecht	6.3.3	Dit kan gelezen worden als dat een nieuwe halte onder de uitzondering zou vallen. Kan verwarrend zijn. Voor de duidelijkheid zin aanpassen.	Dit is inderdaad niet duidelijk en wij hebben deze zin aangepast.
132	Gemeente Utrecht	6.3.11	Ook eisen dat men het up to date houdt? Ook met betrekking tot tijdelijke haltes bij werkzaamheden die na afloop niet meer in gebruik zijn.	Wij gaan er vanuit dat dit up to date is.
133	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 7	De doelgroepen waar we naar verwijzen zijn reizigers met: • Een motorische beperking (lopen) • Een loophulpmiddel- rolstoel en rollator (die moet trouwens goed vast te zetten zijn, en de reiziger moet hem goed bij zich kunnen hebben/ houden) • Een motorische beperking (handen/ armen)- dat is voor vasthouden (stabiliteit) en de stopknoppen en incheck palen belangrijk (niet te hoog) • Visuele of auditieve beperking (licht in de bus/ felheid etc, omroepen van berichten, en de schermen en berichten (zoals stickers) en ook hoogteverschillen (om niet opeens te vallen) • Een licht/ verstandelijke beperking • Een psychiatrische kwetsbaarheid (dit is vooral ook voor de bejegening belangrijk, maar ook voor een vriendelijke inrichting van de bus, eenduidig en een beetje impuls-arm/ niet te druk) • Ouderen • Kinderen, die net leren reizen met ov- • Vrouwen – zoals op stille tijden/ plekken	Zie ook ons antwoord op vraag 100. Voor het nogmaals uitsplitsen van de doelgroepen zien wij in dit hoofdstuk geen meerwaarde.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			• Iedereen die het 'spannend' vindt om met het ov te reizen, dat kunnen ook buitenlanders/ toeristen/ asielzoekers/ inwoners die de taal niet goed beheersen/ uit een totaal andere cultuur komen. en iedereen die zich niet altijd aardig bejegend voelt: transgenders, lhbti reizigers.	
134	Gemeente Utrecht	7.1.1	De concessiehouder is, samen met de concessiehouder van de concessie Binnen/Buiten verantwoordelijk voor het bieden van kwalitatief hoogwaardige reisinformatie aan de reizigers. Wat is hoogwaardig?	Begrijpelijk en betrouwbaar. Wij passen dit aan.
135	Gemeente Utrecht	7.1.13	ROCOV vrijblijvend. Willen we als gemeente wel in faciliteren. Vervoer voor iedereen?	We wachten hier de plannen van de inschrijvende partijen af en zullen later nagaan hoe we uw aanbod passen in de klankbordgroep en bij ROCOV.
136	Gemeente Utrecht	7.2.3	Opsomming na opsommingsteken ontbreekt, of moet punt zijn.	Wij hebben uw correctie overgenomen.
137	Gemeente Utrecht	7.2.5	Deelfietsen en deelauto's vervangen door 'deeltweewielers en deelauto's'. Ook andere vormen dan deelfietsen kunnen nu en in de toekomst onderdeel uitmaken van een duurzaam vervoerssysteem.	Wij hebben uw tekstvoorstel overgenomen.
138	Gemeente Utrecht	7.6.3	en aan de wegbeheerders	U kunt uw verzoek hiertoe t.z.t. aan ons richten.
139	Gemeente Utrecht	7.6.5	Op knooppunten graag ook verwijzen naar (permanente) deelmobiliteitshubs van gemeente; en bij knooppunten gericht op P&R ook verwijzing maken naar deeltweewielers.	We hebben het PvE hierop aangescherpt. De bijlage Knooppunten is herzien.
140	Gemeente Utrecht	8.1.5	Graag U-flex opnemen/toevoegen in referentieaanbod.	Zie ook ons antwoord op vraag 108. Wij conformeren ons aan het landelijk afgesproken Referentieaanbod. Op dit moment hoort Flex daar nog niet bij maar dat is in de toekomst zeker niet uit te sluiten.
141	Gemeente Utrecht	8.4.4	Noem hierbij het achterliggende doel van deze nieuwe proposities en combitickets, zodat vervoerder daar beter op aanspreekbaar is.	Het achterliggend doel is verwoord in het Strategisch Marketingplan en eventueel in de jaarlijkse uitgangspunten notitie.
142	Gemeente Utrecht	8.4.8	Waarom is dit een eis? Sluiten we hiermee niet een doelgroep uit?	Hier zijn landelijke afspraken over gemaakt.
143	Gemeente Utrecht	8.5.12	inclusief NS? OV chipkaart > standaard tarief? of zijn er verschillende tarieven voor verschillende diensten?	Hier zijn landelijke afspraken over gemaakt.
144	Gemeente Utrecht	Hoofdstuk 11	Gemeenten hebben daarnaast een verantwoordelijkheid voor veiligheid bij Evenementen waar OV een belangrijke rol heeft bij aan- en afvoer van bezoekers. Enige nuancering is daarbij op z'n plek. De gemeente geeft evenementenvergunningen af, waarin afspraken worden gemaakt over de bijvoorbeeld de aan- en afvoer van bezoekers. Vaak zijn organisatoren dan verantwoordelijk voor het bijv. veilig begeleiden van de stromen ter plaatse, verminderen van het aantal incidenten. Toevoegen: en de ernst van de afloop van de incidenten.	De zin, en de ernst van de afloop van de incidenten, hebben wij toegevoegd.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
145	Gemeente Utrecht	12.7.2	bij Trams noemt PU dagelijkse reiniging van interieur en exterieur, bij bus 4.4.5 noemen we niet expliciet “dagelijks”. Waarom dit verschil? In 4.4.5 ook meetbaar opnemen?	Voor de bus zijn hier functionele eisen over opgenomen. Het is aan de concessiehouder of hij dit dagelijks doet. De eis t.a.v. de reiniging van de Tram is vervallen omdat dit een contract tussen de provincie en het reinigingsbedrijf blijft.
146	Gemeente Utrecht	12.9.4	Graag toevoegen aan derde punt: “(inclusief informatie over deelmobiliteit)”	Wij nemen dit niet over omdat de actuele beschikbaarheid van de deelmobiliteit niet kan worden weergegeven en daarmee geen betrouwbaar beeld ontstaat. Gaat om: *In Trams geeft de Concessiehouder minimaal de volgende informatie:* *1. Dienstregeling op het Display* *2.Omroep van de volgende halte* *3.Aansluiting bij knooppunten*
147	Gemeente Utrecht	13.1.7	Vanuit Vervoer voor Iedereen is dit een mooie toevoeging. hoe kan de concessiehouder bijdragen aan het bruikbaar maken van het OV. mobiliteitsarmoede tegengaan is belangrijk. We missen in dit document een verdere uitwerking hiervan. Dat hoeft ook niet, dat kan nog komen, als er maar wel ruimte is om dit op te bouwen / uit te breiden. Daarbij merken we wel op dat inclusiviteit meer is dan het toegankelijk maken voor mensen in een rolstoel. Het gaat bijv. ook om mensen die niet digitaal vaardig zijn of mensen met een kleine beurs.	Dank voor uw compliment. Inclusiviteit is inderdaad meer dan toegankelijkheid van een rolstoel maar dat stralen we in dit PvE naar onze mening ook uit. Tegelijkertijd eisen we alleen wat redelijkerwijs binnen de verantwoordelijkheid en competentie van de concessiehouders past. Ook hier zijn wij van mening dat de gemeente met haar eigen verantwoordelijkheden moet en kan bijdragen aan meer inclusief OV.
148	Gemeente Utrecht	14.1.1	Wie bepaalt wat relevant is? Alleen de provincie of ook de betreffende partij?	De provincie bepaalt als opdrachtgever welke informatie daadwerkelijk aan derden wordt verstrekt en zal hier de belangen van de concessiehouder in acht nemen.
149	Gemeente Utrecht	14.1.4	Voor het monitoringsprotocol is van belang dat in ieder geval ook (gerealiseerde) rijtijd informatie wordt geleverd over een gewenste periode, zodat knelpunten in het netwerk achterhaald kunnen worden en oplossingen getest / gemonitord kunnen worden	Op verzoek wordt deze informatie doorgaans gedeeld.
150	Gemeente Utrecht	Bijlage B1	Bij knooppunt: Deze definitie is anders dan in het provinciale knooppuntenbeleid, waar vooral het accent op multimodale knooppunten wordt gelegd. Wellicht goed om beide begrippen te onderscheiden van elkaar.	In de bijlage met Knooppunten is dit verschil duidelijker opgenomen.
151	Gemeente Utrecht	Bijlage B1	De definitie van MaaS ontbreekt.	Ons inziens is MaaS een afkorting en geen begrip in juridische zin.
152	Gemeente Utrecht	Bijlage B1	Bij vervoerplan: toevoegen: overeenstemming over haltes.	Per abuis gaan we in de begrippenlijst van het ontwerp PvE wat te ver. Er dient afgestemd te zijn maar geen overeenstemming. Aan de provincie de taak om de afstemming te beoordelen. Wij passen dit aan. Dank voor uw opmerkzaamheid. We voegen haltes toe bij de afstemming.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
153	Gemeente Utrecht	Bijlage B 5.1.	de definitie en lijst verschilt ook van het provinciale knooppuntenbeleid, wat kan zorgen voor verwarring. (in het PvE ligt het accent op overstap binnen het OV, bij het knooppuntenbeleid in de multimodale overstap) Knooppunten die we missen: - Overvecht Centrum - USP P+R - Hub XL Papendorp - Eventueel Galgenwaard? (tram/bus) Waarom zijn knooppunten belangrijk in het PvE? Hoogwaardige knooppunten met goede informatie, aansluitingen, voorzieningen, stallingen, etc. zijn belangrijk in de deur-tot-deur-reis.	In de definitielijst is het begrip Knooppunt genoemd zoals dit in het PvE geldt. Deze worden o.a. gebruikt voor het meten van de punctualiteit. Het gaat hier dus niet om beleidsmatige knooppunten. In een nieuwe lijst met knooppunten is hier beter op geanticipeerd.
154	Gemeente Utrecht	Bijlage B 5.1.	Centraal Station niet splitsen in Utrecht Centraal Jaarbeurszijde en Centrumzijde?	Wij beschouwen dit als subknooppunten.
155	Gemeente Utrecht	Bijlage B 5.1.	De header mist in de tabel: titels van de kolommen.	Er is een verbeterde bijlage toegevoegd.
156	VRA		De Vervoerregio Amsterdam waardeert het dat de Amsteltram en de daarbij benodigde afstemming benoemd is in het Programma van Eisen. Daarnaast merkt de Vervoerregio op dat ondanks de huidige tijd van veel afschaling er goede frequenties zijn geëist richting Amsterdam en Uithoorn.	Dank voor uw waardering
157	VRA		Bij de te gedogen lijnen gaat de Provincie Utrecht uit van de huidige lijnen. De lijnvoering en nummers kunnen veranderen waardoor het wellicht handiger is om uit te gaan van routes. Zo reed lijn 340 voor COVID-19 bijvoorbeeld door naar Mijdrecht vanuit Uithoorn. Vanwege lagere reizigersopbrengsten is deze lijn tijdens de COVID-19 pandemie ingekort maar wellicht dat deze verlenging in de toekomst toch weer gewenst is. Het is wenselijk dat het PvE deze flexibiliteit biedt tussen de concessies om in te kunnen spelen op wijzigende reizigersstromen.	Wij hebben dit aangepast met ‘de verbinding’ en ' huidige lijnnummer…’.
158	VRA		De Vervoerregio betreurt het dat de Provincie Utrecht er voor heeft gekozen om in de nieuwe concessie niet aan te sluiten bij de R-net productformule. De R-net productformule staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad en is voor de reizigers een herkenbaar en sterk product. Gezien de lange looptijd van de concessie vraagt de Vervoerregio u om in het PvE een mogelijkheid te bieden om gedurende de concessie U-link en U-liner lijnen te transformeren naar de R-net productformule.	Wij hebben een bewuste keuze gemaakt voor het concept U-OV omdat dit naar onze mening het best past binnen de context van Utrecht en de sterke merknaam U-OV.
159	VRA		In het bestek van de concessie Zaanstreek-Waterland 2024 heeft de Vervoerregio in het PvE de eis gesteld dat vanaf start van de concessie (december 2023) de vloot voor 100% bestaat uit zero-emissie voertuigen. Vervoerders hebben tijdens de NVI rondes van	De provincie Utrecht kiest voor een betrouwbare implementatie van ZE. Daarvoor denken we dat er ruimte nodig is. Daarnaast geven de recente beperking van het elektriciteitsnetwerk ons niet het vertrouwen dat 2025 in alle gevallen haalbaar is.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			deze aanbesteding hierover geen vragen gesteld. Wellicht is het mogelijk voor de concessie Utrecht Binnen en Utrecht Buiten de ambitie aan te scherpen zodat bij start van de concessie enkel zero-emissie voertuigen worden ingezet.	
160	VRA		In het PvE verwijst de Provincie Utrecht naar een aantal gemeenschappelijke lijnen, waarbij afspraken gemaakt moeten worden met de concessie-houder waarmee de lijn(en) samen wordt/worden geexploiteerd over geldigheid van (elkaars) vervoerbewijzen. Op dit moment zijn er al lijnen van de Provincie Utrecht waar de RNZA-abonnementen geldig zijn. Dit is met name handig voor reizigers uit de Ronde Venen die overstappen in Uithoorn en in de Bijlmer. De Vervoerregio Amsterdam vraagt de Provincie Utrecht om de nieuwe concessiehouder te verplichten deel te nemen aan de RNZA-abonnementen en diens opvolgers.	We hebben een artikel opgenomen in het PvE waarin we de vervoerder verzoeken mee te werken aan dergelijke initiatieven en het RNZA abonnement in het bijzonder.
161	U10	Omvang nieuwe concessie en referentienetwerk irt groeiopgave regio Utrecht en bijbehorende mobiliteitsstrategie	De omvang van de nieuwe concessie straalt naar onze mening te veel kostenefficiëntie en te weinig groeiambitie uit. Dit terwijl de regio zich heeft gecommitteerd aan een enorme groeiopgave met name op het gebied van woningbouw. Zie Programma U Ned. De verstedelijkingsopgave van de regio staat op gespannen voet met de beschikbare ruimte op de mobiliteitsnetwerken. Vooral het (hoofd)wegennet zit in de spits vol, biedt weinig mogelijkheden voor capaciteitsuitbreidingen en brengt dus de opgave met zich mee om niet meer auto's in de spits toe te voegen. Dat betekent voor openbaar vervoer een dubbele groeiopgave voortkomend uit RO-groei en een modal shift van auto naar OV. Essentieel is het aanbieden van een goed OV-alternatief bij verstedelijkingslocaties in de regio. Deze ambitie komt in de knel met de huidige negatieve trend die we met het OV-netwerk doormaken als gevolg van post-corona reizigersgedrag en personeelstekorten. In de nieuwe concessie willen we toe kunnen werken naar een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk met de hele dag een goede bediening op verbindingen tussen woon- en werklocaties in de regio. Dit met als doel dat reizen met het OV op alle relaties van enige omvang een volwaardig alternatief is voor de auto. De afgelopen jaren zakten we door de afschalingen van het OV op veel relaties door een ondergrens, zeker in de avond en in het weekend. Dit met als gevolg dat passagiers het OV niet meer als een serieuze optie beschouwen. Als voorbeeld verwijzen we hier naar het aantal busreizigers in Houten waar forenzen ook de keuze hebben om met de trein naar het stedelijk gebied te reizen. Daar blijft het aantal busreizigers met ca 60% achter ten opzichte van pré corona reizigersaantallen. Dit doet vermoeden dat er een ondergrens is bereikt en dat busreizigers definitief afhaken. Precies het tegenovergestelde van wat we willen bereiken.	De provincie heeft de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het OV en blijft dat doen. Ook in de periode van minder reizigers als gevolg van COVID is een groot deel van het OV net overeind gebleven door het investeren van veel geld. Dit alles om het OV netwerk nu overeind te houden om straks de groeiambitie te kunnen waarmaken. Wij herkennen ons dan ook niet in het beeld dat u schetst dat kostenefficiëntie en te weinig groeiambitie wordt uitgestraald. De afschalingen als gevolg van het personeelstekort zijn niet opgenomen in het referentienetwerk en zijn wat ons betreft zeer tijdelijk. Per abuis waren een deel van de afschaling als gevolg van personeelstekort wel in de Lijnfiches opgenomen die bij het Ontwerp PvE zijn gepresenteerd. Dit is hersteld. Wij willen u erop wijzen dat ook onze reizigersaantallen, dus het gebruik, nog niet op het niveau van voor COVID-19 zijn. Wij dagen de inschrijvende partijen uit om ons meer te bieden dan wij in het referentienetwerk vragen. Of dat mogelijk is wordt bepaald door de markt, daar is een aanbesteding voor. Daarnaast is de concessie flexibel en kan deze ook groeien als het aantal reizigers weer groeit. Het jaarlijks vervoerplan is het proces om tot de concessie te wijzigen als er sprake is van uitbreiding van het aantal woningen. De concessie is flexibel genoeg om uitbreidingen mogelijk te maken. Over uw verzoek om mee te denken over de gunningscriteria hebben wij met u inmiddels contact gehad.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			De huidige dienstregeling dient als referentienetwerk voor de inschrijving. Deze dienstregeling is echter afgeschaald als gevolg van corona en een personeelstekort. Wij hechten er veel waarde aan dat de dienstregeling 2020 (pré corona) als referentienetwerk wordt gebruikt voor de nieuwe concessie. In het bestuurlijk gesprek op 11 januari jl. bespraken wij dat de omvang van het referentienetwerk niet persé van belang is voor het verkrijgen van een scherpe aanbieding met een goede kosten-baten verhouding. Vervoerders kunnen immers bonuspunten scoren voor extra vervoer dat zij aanbieden bovenop het referentienetwerk. Wij begrijpen dat dit een goede manier is om de uitvraag aan te vliegen, maar constateren dat vervolgens de gunningscriteria bepalend zijn voor hoe de kosten-baten verhouding en de omvang van het OV-netwerk er in de nieuwe concessie uit komen te zien. Daarom verzoeken wij de provincie om met ons ambtelijk en bestuurlijk het gesprek aan te gaan over hoe de gunningscriteria van de uitvraag eruit komen te zien. Specifiek voor wat betreft het toekennen van bonuspunten voor het rijden van extra vervoer bovenop het referentienetwerk. Aanvullend vinden wij dat de geplande woningbouwprogrammering en de voorgenomen mobiliteitstransitie in dit PvE beter gekoppeld moeten worden aan directe verbeteringen/investeringen in het OV-netwerk. De nieuwe concessie gaat in per december 2025 en in die tijd zijn er ten opzichte van de pré corona dienstregeling alweer duizenden woningen bij gekomen. De 2020 dienstregeling is dus een aardig uitgangspunt, maar moet op verschillende plekken uitgebreid worden als gevolg van reeds gerealiseerde of in de toekomst te realiseren woningbouwplannen. In het PvE moet wat ons betreft een procesafspraak worden opgenomen over hoe we de jaarlijkse dienstregeling aanpassen aan de hand van woningen die opgeleverd worden.	
162	U10	Relatie tussen OV-concessies en Doelgroepenvervoer en OV-vangnetvervoer	In het PvE meldt de provincie dat de afstemming tussen regulier OV, doelgroepenvervoer en de positie van het OV-vangnet een bijzondere is. De provincie stelt dat het OV-vangnetvervoer onder de gedoogplicht van vervoer valt en niet tot de OV-concessie behoort. De provincie wil zich het recht voorbehouden om gedurende de concessieperiode de positie van het OV-vangnetvervoer te heroverwegen en dit alsnog onderdeel te laten zijn van de OV-concessie. Gemeenten en provincie doorlopen momenteel een aanbesteding voor Regiotaxi Utrecht per 1 januari 2024. Het betreft de inkoop van het sociaal recreatief Wmo-vervoer van 22 gemeenten, het leerlingen- en jeugdhulpvervoer van een deel van deze gemeenten en het OV-	Wij verwijzen u graag naar het antwoord op (de identieke) vraag 97.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			vangnetvervoer van provincie Utrecht. Met deze aanbesteding gaan gemeenten en provincie gezamenlijk een verplichting aan voor 4 jaar en maximaal 8 jaar. Onze vraag is dan ook: wat bedoelt de provincie precies met het heroverwegingsrecht voor het OV-vangnetvervoer? Hoe ziet de provincie dat voor zich in relatie tot de verplichtingen die nu worden aangegaan? Daarnaast stelt de provincie als eis bij 3.2.15 dat de concessiehouder met de exploitant(en) van de regiotaxi afspraken maakt over het bieden van aansluitingen en overstapmogelijkheden tussen regiotaxi en regulier Openbaar Vervoer. Deze afspraken worden door de concessiehouder schriftelijk vastgelegd en de provincie wordt van de gemaakte afspraken in kennis gesteld. We vinden het goed om te lezen dat u oog heeft voor de rol van het openbaar vervoer in het voorkomen van vervoersarmoede en dat OV staat voor het bieden van inclusieve mobiliteit (pp 103 PvE). We hebben een aantal specifieke vragen over de relatie tussen de OV-concessie en de lopende aanbesteding van het doelgroepenvervoer en OV-vangnetvervoer binnen het product Regiotaxi Utrecht. Mede ingegeven door onze vraag of beide aanbestedingen goed op elkaar worden/zijn aangesloten: 1. De aanbesteding van Regiotaxi Utrecht loopt op dit moment. Deze opdracht gaat per 1 januari 2024 in en kent een periode van maximaal 8 jaar, om precies te zijn 4 jaar en de optie om twee keer met 2 jaar te verlengen. Wat betekent de mededeling van de provincie dat de provincie gedurende de OV-concessie kan heroverwegen het OV-vangnetvervoer weer onderdeel te laten zijn van de OV concessie? 2. Moet in de aanbesteding van Regiotaxi Utrecht rekening gehouden worden met een tussentijdse heroverweging over de positie van het OV-vangnetvervoer? Zo is het namelijk niet opgenomen in de stukken voor de opdracht Regiotaxi Utrecht in de vorm van een risico-opslag. 3. De OV-concessie en Doelgroepenvervoer vormen samen één OV-systeem als onderdeel van de vervoerspiramide. We streven naar zoveel als mogelijk reizen in het reguliere OV mogelijk te maken. Dit levert vrijheid en zelfstandigheid bij inwoners en gebruikers op. Concreet betekent dit dat we willen zien ook gebruikers van het doelgroepenvervoer voor het reizen met OV kiezen als zij daar ‘op goede dagen’ toe in staat zijn. Welke rol ziet de provincie voor de concessiehouder van de OV-concessie om hieraan bij te dragen? 4. Is er voldoende waarborg tijdens de uitvoering van beide concessies dat keuzes in een van de concessies consequenties kan hebben voor de andere concessie? Zo kunnen keuzes in de	

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			OV-concessie gevolgen hebben voor specifieke doelgroepen. Het gevaar bestaat dat doelgroepen in een 'gat' tussen beide concessies terechtkomen.	
163	U10	U-flex en buurtbussen	Een manier om het 'gat' tussen de reguliere OV-concessie en doelgroepenvervoer in te vullen is het U-flex en buurtbus vervoer dat onderdeel is van het PvE voor de nieuwe OV-concessies. Daar komt bij dat de provincie als concessieverlener streeft naar het sneller en efficiënter maken van het OV-lijnennet door lijnen te strekken en haltes te verminderen. Om te voorkomen dat dit leidt tot een grotere vraag naar doelgroepenvervoer (bijvoorbeeld Wmo-vervoer) is een goed aanbod van Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) cruciaal. U flex en buurtbus vervoer zijn voorbeelden waarop het AOV op dit moment is vormgegeven en die ook onderdeel zijn van het PvE voor de nieuwe OV concessies. U Flex en buurtbusvervoer voorzien bovendien in de verbindingen naar kleine kernen. Dit is een gevoelig punt voor lokale bestuurders. Groot probleem van U-flex en buurtbussen is op dit moment de geringe betrouwbaarheid, de bekendheid, het materieel en de toegankelijkheid, zowel fysiek als mentaal. Betrouwbaarheid is, zie ook de evaluatie die de provincie op dit moment uitvoert, een precair punt. De betrouwbaarheid blijft ernstig achter bij de andere OV-producten binnen de huidige concessie. Gevolg is dat de OV-kwaliteit in veel kleine kernen door een absolute ondergrens zakt. Het valt ons, in het kader van de lopende evaluatie, op dat de bekendheid van U-flex lijnen erg laag is. Een onderzoek bij het burgerpanel van Houten gaf aan dat U-flex bij 60% van de ondervraagden onbekend is. Verder vragen we aandacht voor voldoende en kwalitatief goed materieel om invulling te geven aan dit vervoer. Zeker wanneer in de toekomst wellicht een groter beroep gedaan moet worden op deze vormen van vervoer. Tot slot lijkt het ons een goed idee om in de OV-concessie ruimte te creëren om dit type AOV op verschillende manieren toegankelijker te maken. Dit punt is des te meer zwaarwegend voor de doelgroep 'reizigers met een mobiliteitsbeperking'. Voorspelbaarheid en betrouwbaarheid zijn voor mensen met een fysieke of mentale beperking nog veel belangrijker dan voor reguliere doelgroepen. Enkele voorbeelden: 1. In artikel 8.5.6 krijgt de concessiehouder naar onze mening te veel ruimte. Bij een boeking binnen 24 uur mag deze maar liefst 90 minuten afwijken van het door de reiziger gewenste tijdstip. Dat komt bijna neer op het afwijzen van een boeking. 2. Artikel 4.6.4 uitbreiden met de eis dat de chauffeur van U-flex ook moet kunnen communiceren met wachtende passagiers. De chauffeur moet namelijk 30 minuten voor de afgesproken tijd de	U-Flex is nog volop in ontwikkeling. De eerste experimenten zijn nu gaande en de evaluatie is nog niet afgerond. De komende jaren zal duidelijk worden wat de toekomst van U-flex is. Vooralsnog is er geen aanleiding om de huidige projecten stop te zetten maar wellicht wel aanleiding om de U-flex projecten te verbeteren. Intussen hebben wij in het PvE al een aantal aanpassingen uitgevoerd. 1. Wij hebben eis 8.5.6 als volgt aangepast: Om ook bij drukte hieraan te kunnen voldoen mag de Concessiehouder aan reizigers die zich minder dan 24 uur vooraf aanmelden een tijdstip aanbieden dat meer dan 15 minuten van de gevraagde tijd afwijkt. Dit mag in maximaal 25% van de gevallen dat reizigers zich minder dan 24 uur vooraf aanmelden. Om dit te kunnen

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			definitieve aankomsttijd doorgeven. Deze eis blijkt in de praktijk niet even vanzelfsprekend ingevuld te worden. 3. 3.2.23 stelt dat de invulling van tarieven van U-flex geschiedt onder voorwaarde van evaluatie U-flex. Wat betekent dat? Gaat het alleen om de tarieven, blijven die gelijk, stijgen ze mee of kunnen ze ook een klasse stijgen? 4. Wij stellen voor om als aanvullende eis op te nemen dat (vrijwillige) medewerkers van buurtbussen en U-flex opgeleid worden voor vervoer van mensen met een beperking zodat ook deze mensen mee kunnen met U-flex. Dat is nu niet altijd het geval en dat leidt tot kafkaëske situaties aangezien medewerkers wel met rolstoel toegankelijk materiaal rijden. 5. Er zijn geen expliciete eisen aan het uiterlijk van U-flex opgenomen. Wij stellen voor dit wel te doen, bijvoorbeeld door de U-OV huisstijl voor te schrijven Nu is dit voertuig namelijk nagenoeg onherkenbaar als bus en mis je dus de PR waarde hiervan. (Zie 4.3) 6. Als eis opnemen dat de gebruikte communicatiemiddelen (website, apps, etc) 'toegankelijk' zijn voor blinden en slechtzienden.	monitoren dient Concessiehouder bij een boeking de door de reiziger gevraagde tijd en de daadwerkelijk overeengekomen tijd geregistreerd te worden, evenals het aantal reizigers dat om deze reden afziet van de reis. 2. Wij achten deze eis voldoende. De tijs is wel aangepast: De reiziger dient uiterlijk 20 minuten voor het afgesproken vertrektijdstip…. 3. Wij streven naar meer uniformiteit van de tarieven over de projecten. We wachten hiervoor de evaluatie af. 4. Dit is een punt van aandacht met onze buurtbusverenigingen. Dit zijn vrijwilligers en niet altijd sterke jonge mensen. Tegelijkertijd streven we naar zelfstandig toegankelijke buurtbussen. 5. De eisen voor het uiterlijk van U-flex is te vinden in de Stijlwijzer die bij het bestek is gevoegd. 6. Deze eis is in algemene zin geëist dus geldt ook voor U-flex. We nemen dit nogmaals op in artikel 8.5 van het PvE.
164	U10	Mobility as a Service (MaaS)	We hebben in de regionale reactie op het Netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten aandacht gevraagd voor de rol van MaaS in de concessie. Er is toentertijd aangegeven deze mee te nemen in de concessie. De provincie heeft hier een andere keuze in gemaakt. Wij maken ons daar zorgen over, omdat wij ons afvragen of er voldoende interesse is vanuit de markt, bijvoorbeeld bij vervoerders, om hier in de hele regio mee aan de slag te gaan. Daarnaast vragen wij ons op basis van de summiere eisen op dit vlak af hoe en op welke basis gemeenten met voorstellen voor MaaS experimenten kunnen komen? Wij stellen voor om MaaS oplossingen voor ouderen als optie toe te voegen aan de concessie. Bijvoorbeeld om ouderen de mogelijkheid te bieden om telefonisch een rit te boeken met U-flex in plaats van alleen een digitale mogelijkheid te bieden. Dit dient als AOV voor doelgroepen die moeilijker bij haltes kan komen en kan, gezien de geringe mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, gelimiteerd worden aangeboden. In het PvE voor de aanbesteding van Regiotaxi Utrecht nemen we onderstaande tekst op. Het is belangrijk dat de provincie voor de OV-concessie eenzelfde eis in het PvE opneemt zodat ketenreizen voor mensen uit de doelgroep met een mobiliteitsbeperking optimaal mogelijk blijven. Specifieke reizigersprofielen gaan in op de aard van de vervoersbeperking en welke reisopties die persoon heeft om van A naar B te komen.	De concessiehouder dient MaaS waardig te zijn volgens de MaaSwaardige bestekseisen zoals deze landelijk zijn afgesproken. De essentie van hetgeen u opneemt in de concessie sociaal recreatief komt overeen met de MaaS waardige bestekseisen. MaaS oplossingen aanbieden voor ouderen als optie aan de concessie begrijpen wij niet helemaal. Als u bedoelt dat u graag specifieke producten of aanbiedingen ziet voor ouderen dan verwijs ik u graag naar het traject Vernieuwing Doelgroepenvervoer waarin wij gezamenlijk werken aan experimenten en pilots.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			'Er zijn meerdere ontwikkeltrajecten gaande om in de toekomst te voorzien in MaaS concepten (Mobility as a Service), om ketenreizen beter mogelijk te maken en om reizen en reisadviezen af te stemmen op een specifiek reizigersprofiel. Wanneer in het kader hiervan een landelijk gedragen set van afspraken omtrent berichtenverkeer en koppelvlakken ontstaat is de Vervoerder verplicht mee te werken om op verzoek van de Opdrachtgever over te gaan tot invoering daarvan. Als het gaat om wijzigingen waarbij van de Vervoerder wordt gevraagd om door te ontwikkelen, treden Opdrachtgever en Vervoerder in overleg. Opdrachtgever behoudt zich het recht voor om hiervoor een aanvullende opdracht te verstrekken op basis van een open kostprijscalculatie.'	
165	U10	Strekken OV-corridors (U-liners) in combinatie met multimodale hubs en deelmobiliteit	De principes uit het OV-netwerkperspectief van de provincie waarin wordt ingezet op het versnellen en strekken van lijnen, het uitdunnen van haltes en het verhogen van frequenties op de belangrijke OV-corridors wordt door de U10 -gemeenten op hoofdlijnen onderschreven. Snelle hoogfrequente corridors met minder haltes leiden namelijk tot meer 'vanzelfsprekend OV'. Van groot belang is het wel om de overgebleven haltes om te bouwen tot volwaardige OV-hubs met stallingen, parkeren, deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit (deeltweewielers). Wij pleiten ervoor om deze zaken op te pakken in de zogenaamde gebiedsuitwerkingen van het OV-netwerkperspectief en verwachten van de provincie een planning om deze uitwerkingen op te pakken. Op die manier kunnen we dit gezamenlijk grondig uitwerken voor de nieuwe concessie, conform de pilot Lopikerwaard die op dit moment al loopt. We vinden het van belang dat in deze gebiedsuitwerkingen gelijk de link wordt gelegd met het doelgroepenvervoer zodat we per deelgebied in beeld brengen welke reisopties doelgroepen hebben met het reguliere én het aanvullende openbaar vervoer. Tevens pleiten wij voor een stevige link in de gebiedsuitwerkingen met de gemeentelijke en provinciale programmering van het fietsnetwerk. Een optimale koppeling tussen fiets en OV kan leiden tot de meest gunstige ketenverbindingen. In het kader van de gebiedsuitwerkingen en de ketenreizen is het opvallend dat het PvE weinig terug te vinden is over het inrichten van multimodale hubs of OV-knooppunten. Dat is des te meer teleurstellend omdat wij in het U10 gebied constateren dat we nog geen goed uitgewerkte strategie hebben voor een samenhangend en netwerk van multimodale nationale, regionale en lokale hubs waar auto, OV en fiets in elkaar overvloeien. Wij vragen de provincie daarom hoe we hier regionaal beleid over gaan opstellen en weke rol deze hubs spelen in de nieuwe OV-concessie. Gemeenten hebben de ambitie om multimodale hubs te	De uitvoeringsagenda's werken de introductie van U link en U liner uit. Hierbij horen ook de multimodale hubs of OV knooppunten. In het PvE zijn allerlei eisen opgenomen die gaan bijdragen aan het functioneren van U link en U liner inclusief Hubs. Beleid kunnen we echter niet uitvragen in een concessie. We pakken als provincie dit beleid graag met u op en zien dat zeker als een belangrijke ontwikkeling voor de (nabije) toekomst. Leidt dit tot veranderingen in het netwerk dan hebben we hiervoor de uitvoeringagenda's en de jaarlijkse Vervoerplannen. Wij bieden regulier vervoer en via de jaarlijkse Vervoerplannen kunnen we waar mogelijk inspelen op de komst van de hubs. De concessie is wendbaar en flexibel. Als dit leidt tot extra exploitatiekosten of afwijkende abonnementsvormen dan dient hier een businesscase voor te zijn en behoort een derde financiering tot de mogelijkheden.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			introduceren waar OV, fiets, auto en deelmobiliteit op elkaar aan kunnen sluiten, zowel lokale als regionale. Deze ambitie missen we in het PvE voor de nieuwe concessie.	
166	U10		Enkele vragen hierover inclusief vragen over materieel: 1. De openingszin van hoofdstuk 5 is veelbelovend. De constatering dat OV met fiets een duurzaam mobiliteitssysteem vormt, wordt echter verder niet uitgewerkt in het PvE. Daar hoef de concessiehouder niets mee te doen. Wat ons betreft een gemiste kans. 2. Deelfietsen zijn gewenst op grote OV-haltes zoals halte Jordanlaan die functioneren als OV-hubs in de regio. De PU wil deelvervoer graag aan de markt overlaten. Mogelijk werkt dat in de grote gemeenten goed, maar in de kleinere gemeenten is er vooralsnog weinig interesse van deelvervoeraanbieders om deelvervoer aan te bieden. Behalve deelauto's lopen de deelfietsaanbieders de deur nog niet plat bij de overige gemeentes en zal voorlopig van een divers aanbod van deelmobiliteitsaanbieders dus geen sprake zijn. Het PvE voor de OV-concessies kan hierin van meerwaarde zijn voor gemeenten. 3. Gemeenten dringen er op aan om zonder tussenkomst van de provincie inzage te krijgen in reispatronen en aantal in/uitstappers per halte voor de gemeenten. Wij stellen voor dat de vervoerder verplicht wordt daartoe een goed dashboard neer te zetten dat toegankelijk is door middel van inlog voor ambtenaren mobiliteit van gemeenten. 4. (Een deel van) de huidige elektrische bussen 'zoemen' tijdens het rijden. Is het bij de aanschaf van nieuw materieel mogelijk om nog stiller materieel in gebruik te nemen? 5. Er is al enige tijd sprake van een mogelijke HOV-corridor tussen USP en Zeist-noord/Amersfoort. Voor deze mogelijke lange termijn ontwikkeling is tot nu toe slechts een gedeeltelijke tracé-studie gedaan. Ontwikkelingen gaan echter gewoon door en die kunnen in de tussentijd bepaalde varianten onmogelijk maken, bijvoorbeeld het project Vollenhove Vooruit. De U10-gemeenten dringen er op aan dat er snel duidelijkheid komt over de mogelijke HOV-corridor inclusief tracering van infrastructuur en planning (ook voor multimodale hub/vervoersknooppunt Zeist-noord), zodat gemeenten voorbereidingen kunnen treffen.	1 en 2. De combinatie OV en fiets is duurzaam, op dat standpunt blijven wij staan. We blijven ook op het standpunt staan dat we het aanbieden van deelfietssystemen geen onderdeel uit willen laten maken van de OV concessie. Wij staan **niet** op het standpunt dat we deelvervoer aan de markt over willen laten. Wij zijn het helemaal met u eens dat dit voor veel gebieden niet zal werken. Maar het dan aan de concessiehouder overlaten is wat ons betreft een ander uiterste. De recente ervaringen met deelmobiliteit in de OV concessie zijn niet onverdeeld positief. Wij zijn van mening dat een geintegreerde aanpak nodig is. Niet alleen nadenken over deelfiets bij OV maar juist over deelfiets in het totale mobiliteitslandschap. Daar raken we ook de gemeentelijk visie op deelmobiliteit en raken we zaken als governance en financiering. Landelijk worden inmiddels de krachten gebundeld. Daarnaast is de ontwikkeling (markt) van deelfietsen nog dermate in beweging dat we ons nu niet vast zouden willen leggen op een aanbod van een vervoerder die dit inkoopt bij een derde partij. Wij denken dat het beter kan en dat het mobiliteitssysteem beter verdient. Wij dagen u uit om met gezamenlijke aanpak te komen. 3. Wij blijven op het standpunt staan dat deze informatie via ons te verkrijgen is. Informatie heeft altijd duiding nodig. 4. De vervoerder zal ons een aanbod doen waaraan we eisen hebben gesteld. Wij zien op dit moment geen mogelijkheid om een maximaal aantal dB geluidsbelasting als eis op te nemen. Overigens is de geluidsbelasting van de elektrisch bussen aanzienlijk lager dan van de dieselbussen. Vanuit veiligheidsoverwegingen wordt wel een Acoustic Vehicle Alerting Systeem (AVAS) vereist. Dit geluid zal hoorbaar zijn. 5 Uw vraag past in de verdere uitwerking van het OV-netwerkperspectief en de uitvoeringsagenda's. Het heeft geen betrekking op het PvE.
167	U10	Hinder	De omschakeling naar elektrische zero-emissie bussen zorgt voor zwaarder materieel. Met name in straten met bebouwing dicht op de rijweg zal dat leiden tot grotere schokken en een toename van klachten van bewoners, vooral nabij drempels en plateaus die er moeten liggen om de snelheid laag te houden en de	Wij zijn blij met de duurzame bussen die aanmerkelijk minder geluidshinder en luchtvervuiling veroorzaken. Daarmee hebben we een groot deel van de hinder door bussen al spectaculair verminderd. Net als al het andere vervoer (auto, vracht, zwaar vracht), voldoen ook de voertuigen van het OV

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			verkeersveiligheid te bevorderen. Hoe gaat de PU de consequenties, die haar keuze voor zwaarder (elektrisch) materieel met zich meebrengt, in organisatorisch en financiële opzicht draaglijk maken voor de wegbeheerders?	aan de wettelijke eisen. Materieel dat niet aan de eisen voldoet wordt niet toegelaten. Als er sprake is van zwaardere voertuigen (dat zal niet altijd het geval zijn) dan gaan wij ervan uit dat hier een gezamenlijk verantwoordelijkheid betreft met u als wegbeheerder. Zero Emissie is immers ook een gezamenlijk belang.
168	U10	Hinder	Voor lijn 2 in de stad Utrecht is door vervoerder U-OV een systeem ontwikkeld waarbij de snelheid van de bus begrensd wordt op 25km/h in bepaalde straten waar overlast is geweest door trillingen. Na invoering van deze snelheidsbegrenzer zijn de klachten op deze route door trillingen van de bus verdwenen. Op meer plaatsen in de regio hebben we te maken met trillingen als gevolg van de zwaardere elektrische bussen en de eisen die deze bussen stellen aan de (onderhouds)staat van de infrastructuur. Als wegbeheerder willen wij de komende concessiehouder graag uitdagen om voor meer buslijnen met een intelligente snelheidsbegrenzer (ISA) te komen. We verwachten dat dit de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio ten goede komt. Wij vragen in het PvE meer duiding over hoe de provincie in de concessie om wil gaan met ISA en hoe de provincie dit systeem in de komende concessie breder wil uitrollen.	Wij verwijzen u graag naar het antwoord op (de identieke) vraag 113.
169	U10	Personeel	De nieuwe vervoerder en de concessiehouder staan gezamenlijk voor de uitdaging om creatiever en flexibeler om te gaan met het in dienst nemen en in dienst houden van chauffeurs. Voorbeelden waarmee zij kunnen ‘spelen’ zijn bijvoorbeeld het in dienst nemen van statushouders, het beter belonen van gesplitte roosters, betere betaling, sneller een vast contract, taaleisen, veiligheidseisen, etc. Wij verwachten dat dit PvE hier meer uitdagende teksten over bevat zodat vervoerders maximaal uitgedaagd worden om het personeelstekort in het OV te beperken. Voorbeelden waar de concessienemer geïnspireerd kan worden: 1.Flexibel omgaan met doelgroepen die (mogelijk) chauffeur willen worden en door gezamenlijke taallessen aan te bieden, wanneer chauffeurs nog onvoldoende Ne-derlands spreken; 2.Arbeidsvoorwaarden zo aantrekkelijk mogelijk maken; 3.Ziekteverzuim naar benden door werkdruk te verlagen, pauzes te verlengen en een te grote hoeveelheid overuren te beperken; 4.Zogenaamde gebroken diensten zijn in het OV onvermijdelijk omdat er in de spit-sen veel meer chauffeurs nodig zijn dan in de tussenliggende dalperiode en in de avonduren. Echter, deze gebroken diensten maken het werk er niet aantrekkelijker op en dus zijn wij benieuwd hoe vervoerders uitgedaagd kunnen worden in het PvE om gebroken diensten aantrekkelijker te maken voor hun medewerkers. 5.Sociale veiligheid voor eigen personeel vergroten.	Wij beschrijven in het PvE welke eisen we stellen aan de concessiehouder. Dat hij personeel moet hebben om aan de eisen te kunnen voldoen is logisch en het hebben/zoeken hiervan behoort tot de taken van de uitvoerende partij, de concessiehouder. Hoe hij extra aantrekkelijk moet zijn of worden is niet aan ons. Veel zaken die u noemt zijn vastgelegd in de CAO (gebroken diensten) daarin is de provincie als opdrachtgever geen partij. Wij gaan ervan uit dat de inschrijvende partijen uw suggesties tot zich zullen nemen. Als opdrachtgever kunnen wij wel eisen bijstellen waar deze mogelijk beperkend kunnen zijn voor het werven van personeel. Een voorbeeld hiervan is de eis om Nederlands te spreken. Wij volgen hierin de landelijke afspraken die een ontheffing van de wettelijke eisen wellicht in de nabije toekomst mogelijk maken.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
170	U10	Netcongestie en elektrische bussen	Congestie op het elektriciteit netwerk kan ernstige beperkingen hebben voor het inrichten van nieuwe laadinfrastructuur bij eindhaltes en OV-knooppunten. Vraag is hoe de provincie daar mee om wil gaan. Als oplossingsrichting komt vanuit het U10 RES team het aanbod om na te denken hoe we in elk geval bij bedrijventerreinen zon op het dak kunnen inzetten om OV van elektriciteit te voorzien; bijvoorbeeld bij de eindhalte USP zou daar een oplossingsrichting kunnen liggen. Vragen: 1. Busstation Zeist is stedenbouwkundig niet geschikt voor een tussentijdse elektrisch snellaadfunctionaliteit, mogelijk kunnen bunkeren en tussentijds opladen plaatsvinden op de huidige Connexxion-remise bij Zeist-handelscentrum. Overigens zijn wij benieuwd wat de toekomst van deze remise is. 2. Wij bieden aan om gezamenlijk met de provincie te bekijken of we laadinfrastructuur op lokale energie-infrastructuur kunnen aansluiten door bijvoorbeeld een laadstation naast een mogelijk zonneveld te plaatsen.	Het realiseren van de laadinfrastructuur is een verantwoordelijkheid van de concessiehouder. De provincie heeft vastgelegd dat zij waar mogelijk voorbereidende werkzaamheden uitvoert zoals het aanvragen van een netaansluiting en een voorbereidend onderzoek waar u als gemeenten aan heeft bijgedragen en een exemplaar van heeft ontvangen. 1. In het verkennende onderzoek staat niet dat deze locatie niet geschikt is maar zijn er wel de nodige kanttekeningen opgenomen. Wij gaan ervan uit dat dit voldoende afgestemd is. Over de toekomst van de stalling Zeist hebben wij op dit moment geen informatie voor u beschikbaar. 2. Mooie suggestie die wij graag omarmen. Tegelijkertijd is het niet de rol van de provincie om de transitie naar ZE te maken. Wij gaan ervan uit dat de inschrijvende partijen een goed beeld hebben over waar zij in de openbare ruimte zouden willen laden en het verkennende onderzoek voldoende informatie geeft. Mochten zij kansen zien dan gaan wij ervan uit dat zij contact met u opnemen.
171	U10	Reactiepunten referentienetwerk	Bedieningstijden van veel (tangentiële) spitslijnen zijn na afschalingen nog maar heel beperkt, in sommige gevallen nog maar 2x per spits. Daardoor versterkt de dienstregeling het verschijnsel hyperspits. Het langer door laten lopen van de spitstijd, zodat reizigers beter spreiden is daarom van groot vervoerskundig en maatschappelijk belang. Dat vergroot waarschijnlijk ook de reizigerswaardering.	Een terechte opmerking. Per abuis waren een deel van de afschaling als gevolg van personeelstekort wel in de Lijnfiches opgenomen die bij het Ontwerp PvE zijn gepresenteerd. Dit is hersteld. De spitstijden zijn niet helemaal vastgelegd, omdat per lijn kan verschillen hoe lang de spits loopt. Er is dus ruimte om een bredere spits aan te bieden.
172	U10	3.2.23	Wat betekent (in 3.2.23) het voorbehoud van evaluatie voor U-flex? Kan daardoor het referentienetwerk voor U-flex nog veranderen?	Nee, het referentienetwerk verandert niet. Als gevolg van de wens tot meer uniformiteit tussen de projecten kunnen er nog wel andere eisen veranderen.
173	U10	BIJLAGE C 8 JAARLIJKS VERVOERPLAN	Wij willen benadrukken dat het hanteren, door vervoerder en concessiehouder, van de hier beschreven procesgang om te komen tot een nieuw jaarlijks vervoerplan voor ons zeer belangrijk is. Om te borgen dat gemeenten goed betrokken zijn bij nieuwe vervoerplannen dient te allen tijde deze procedure gevolgd te worden.	Dat zijn wij met u eens en daarom hebben wij hier een uitgebreide, in Nederland unieke, procedure opgenomen.
174	U10	6.1.19	Niet betalen bij uitval. Wij vinden het te zeer voor de hand liggend dat voor uitgevallen ritten niet betaald wordt en pleiten er op basis van maatschappelijk belang juist voor om een boetebeleid te hanteren voor uitgevallen ritten.	Wij zien niet betalen bij uitval is ook als een vorm van boete. Het boetebeleid is nader uitgewerkt als onderdeel van het bestek. Wij hebben uw suggestie meegenomen.
175	U10		Vanuit gemeente De Bilt worden in het referentienetwerk kansen gemist in de bereikbaarheid en bediening van het Berg en Bosch terrein. Een locatie die onderdeel is van de Biltse ‘life science as’ en een rol vervult als onderwijslocatie en een gezondheidscluster is. Wij	Het referentienetwerk gaat uit van het vervoerplan 2023. We zien uw suggestie graag in het kader van het jaarlijks vervoerplan. voorzien van een onderbouwing van uw kant.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			horen graag of het mogelijk is om lijn 258 te vervangen door een reguliere bus, bijvoorbeeld door lijn 55 door te trekken van Maartensdijk naar Bilthoven station.	
176	U10	7.6.6	Niet alleen bij calamiteiten maar ook bij (geplande) werkzaamheden verstrekt de concessiehouder informatie voor Tramvervangend vervoer.	We nemen uw suggestie over en voegen toe, bij Calamiteiten *of Wegwerkzaamheden*.
177	U10	7.3.1.	Lijnennetkaart. Het is van groot belang dat deze kaarten begrijpelijk zijn voor leken, dat is met de huidige kaarten niet het geval en daar zijn we als beroepsgroep zelf debet aan; als vervoerskundig professionals behoren we tot een uitstervend deel van de mensheid dat topografische kaarten makkelijk kan lezen. Een vervoerder zou bonuspunten moeten kunnen scoren voor het ontwerpen van begrijpelijke route- en netwerkkaarten/informatie. Daarnaast pleiten wij ervoor dat op elke halte een kaart van de omgeving komen te hangen, zodat reizigers zich op een makkelijke manier kunnen oriënteren. Denk bijvoorbeeld aan de kaarten van OV bureau Randstad, die op de treinstations hangen.	Wij zijn het met u eens dat de lijnennetkaarten begrijpelijk moeten zijn. We dagen de inschrijvers hierop extra uit. We zullen de woorden heldere en begrijpelijke toevoegen.
178	U10	BIJLAGE C 9 BIJZONDERHEDEN INFRASTRUCTUUR	Aan BIJLAGE C 9 BIJZONDERHEDEN INFRASTRUCTUUR dient te worden toegevoegd dat in Nieuwegein de Utrechtsestraatweg niet gebruikt mag worden door materieelritten.	We hebben dit aan de bijlage infrastructuurbeperkingen toegevoegd.
179	U10	13.4.2	Verschillende gemeentes, zoals bijvoorbeeld De Bilt, beschikken over een verkeersplatform waarin afgestemd wordt met belangrijke stakeholders op gebied van mobiliteit. Het is van belang dat ook de concessiehouder hierbij aanhaakt. Wij stellen voor om dit als eis bij 13.4.2 op te nemen.	We verwachten van de concessiehouder dat hij bij een aantal overleggen in ieder geval aanhaakt. Het zal voor hem niet mogelijk zijn om voor alle gemeenten apart overleggen bij te wonen. Wij schatten in dat dit niet effectief zal zijn. Neemt niet weg dat de concessiehouder beschikbaar moet zijn voor vragen die uit het overleg kunnen komen.
180	U10	Bijlage 5.2.	In Bijlage 5.2. is knooppunt Bilthoven opgenomen. Het is logischer om dit knooppunt in bijlage 5.1 ‘Utrecht binnen’ op te nemen.	Bilthoven is in definitieve knooppuntenlijst opgenomen in de Concessie Binnen en de Concessie Buiten.
181	Gemeente Leusden	bouwopgave	Net als in de andere gemeenten in het land heeft ook Leusden een bouwopgave, waarbij er in het geval van Leusden wordt verdicht en uitgebreid. Daarnaast zijn er diverse ambities op het mobiliteitsvlak. Om Leusden leefbaar en groen te houden en klimaatverandering tegen te gaan is het hard nodig om op het gebied van mobiliteit een grote omslag te maken. We willen bereiken dat mensen zich meer als voetganger, met de fiets, met het OV of gebruik makend van deelmobiliteit verplaatsen. Om te zorgen dat nieuwe gebieden goed ontsloten zijn en nieuwe bewoners een alternatief voor de auto hebben, vinden wij goed OV vanaf het moment van oplevering van belang. We vragen u om er voor te zorgen dat dit mogelijk wordt en rekening te houden met ontwikkelingen, zoals nieuwe woningen in Achterveld en Tabaksteeg-Zuid, die een heroverweging van de dienstregeling rechtvaardigen.	Wij snappen uw wens. In het OV netwerkperspectief hebben wij al aangegeven dat meer OV nodig is om de woningbouwopgave te faciliteren. Omdat we samen met de concessiehouder ontwikkelen is geen generieke eis opgenomen over hoe en wanneer dit plaatsvindt. Via het Jaarlijkse Vervoerplan wordt de uitbreiding gerealiseerd. Wanneer en in welk tempo zal locatieafhankelijk zijn waarbij welke vorm en kwaliteit tegen welke prijs mogelijk is. De ruimte om te spreken over extra investeringen door de gemeenten, is er nu en is er in de nieuwe concessie ook. Deze voorstellen kunnen mee in proces van het jaarlijkse vervoerplan mits hier financiering tegen over staat, het inpasbaar is in de exploitatie en niet ten koste gaat van andere reizigers.
182	Gemeente Leusden	flexibiliteit	U zoekt een concessiehouder die kan omgaan met een flexibele en wendbare concessie. We lezen dat de vervoerder gemotiveerd kan afwijken van de voorgeschreven frequenties, maar dat het opplussen	Dat is precies waarom we het referentienetwerk uitvragen. Ontwikkelen doen we in de looptijd van de concessie.

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			van een lijn niet ten koste mag gaan van lijnen bestaande lijnen met min of meer gelijkblijvende vervoerscijfers. Wij zijn blij met dit uitgangspunt, omdat het de betrouwbaarheid van het OV als geheel ten goede komt.	
183	Gemeente Leusden	Deelmobiliteit/hubs	Een goed OV sluit aan op andere modaliteiten, waaronder deelmobiliteit die past bij de diverse gemeenten in het concessiegebied. We willen graag een concessiehouder die het brede scala aan vervoersmogelijkheden omarmt en hiermee aansluiting vindt. Dit zouden we graag opgenomen zien in het PvE. Leusden staat open voor de uitbreiding van infrastructuur voor het OV, zoals het doortrekken van de lightrail tot Amersfoort-zuid. Ook zijn we benieuwd naar de uitwerking van uw visie op P+R-locaties, hubs en de ambities van Defensie Midden Nederland.	Wij zijn het met u eens. Ook wij willen een vervoerder die het brede scala aan vervoersmogelijkheden omarmt. De wijze waarop hij informatie levert speelt daar op in. Onze visie staat beschreven in het OV-netwerkperspectief en wordt uitgewerkt in de uitvoeringsagenda's en het jaarlijkse vervoerplanproces. Wij blijven dus met u in gesprek.
184	Gemeente Leusden	Duurzame mobiliteit	Uw ambities op gebied van duurzame mobiliteit omarmen we. We zien dat u de mogelijkheid openhoudt om waterstof als energiedrager toe te passen. Wat Leusden betreft is het type groene energiedrager (waterstof/elektrisch) van ondergeschikt belang, behoudens er schoon en duurzaam aanbod is van de gekozen energiedrager. Wij vragen daarom aandacht voor de afspraken die in het Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer gemaakt worden over ambities en operationalisering op het gebied van duurzaamheid en de ontwikkelingen binnen het Regionaal Mobiliteitsprogramma.	Goed om te horen dat u duurzame mobiliteit omarmt. De concessieafspraken komen o.a. voort uit het collegeakkoord en de landelijk afspraken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus. Deze afspraken zijn onderdeel van het RMP en daarmee geborgd.
185	Gemeente Leusden	Duurzame mobiliteit	We maken ons zorgen over de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. U geeft in het ontwerp PvE aan dat de meest actuele ontwikkelingen (17 november 2022) ten aanzien van de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk nog niet zijn verwerkt in deze eisen. Wij willen graag van u horen wat u gaat doen om te voorkomen dat na een concessieverlening grote investeringen gedaan moeten worden in de laadinfrastructuur of dat de concessie niet conform de afspraken kan worden uitgevoerd.	Gelukkig is op een aantal plekken inmiddels in voldoende stroomvoorziening voorzien. Voor een aantal nieuwe plekken zijn wij hard aan het werk om dit tijdig gereed te hebben. Wij hebben er, net als u, alle belang bij dat het OV conform de eisen wordt uitgevoerd.
186	Gemeente Leusden	Oppervlakte ontsluiting	Tot december 2016 liepen er twee buslijnen door Leusden heen, de een noordelijk (lijn 78) de ander zuidelijk (lijn 77). Zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van de kern Leusden werden dus (redelijk) goed ontsloten. De toenmalige lijnvoering die door Connexxion werd verzorgd, werd alom gewaardeerd. Syntus heeft er voor gekozen deze twee lijnen te bundelen tot een snelle, directe en hoogfrequente lijn (lijn 17). Keerzijde daarvan is dat bewoners uit het zuidelijk deel van Leusden-centrum een (flink) stuk verder moeten lopen of fietsen om bij de dichtsbijzijnde halte te komen. Wij hebben destijds in onze zienswijze op het ontwerp Nota van Uitgangspunten hier aandacht voor gevraagd. Via deze weg willen wij u nogmaals op het hart drukken aandacht te schenken aan een evenwichtige oppervlaktespreiding.	In generieke zin herkennen wij uw zorg. Hier is afgelopen jaren regelmatig met u over gesproken. In beginsel vragen we het huidige netwerk uit en dit ontwikkelen we door met gemeenten en andere stakeholders.
187	Gemeente Leusden	Buurtbus	Leusden ziet de Buurtbus als aanvulling op het OV. In het ontwerp PvE wordt dit type ververvoer als volwaardig OV beschouwd. Ongeacht dit verschil van inzicht, zijn we blij dat er met dit type	Wij zien de buurtbus als OV en als aanvulling op het reguliere OV waar het reguliere OV onvoldoende in staat is om kwaliteit

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
			vervoer rekening wordt gehouden in de concessie, waarbij er aandacht is voor individuen en plekken die minder goed gebruik kunnen maken van de standaardvorm' van OV.	overeind te houden vanwege het lage aantal reizigers. Met de buurtbus houden we toch een vorm van OV in stand.
188	Gemeente Leusden	Hinder	We hebben aandacht door trillinghinder als gevolg van zwaar verkeer, waaronder bussen. Op meerdere locaties zijn er klachten van omwonenden over trillinghinder. In het ontwerp PvE ontbreekt het volgens ons aan duidelijke aanpak. De laatste jaren heeft de gemeente Leusden flink geïnvesteerd in geluidsarm materiaal en soepele overgangen tussen materiaalsoorten om geluid en trillingen van de bussen tot een minimum te beperken. We zouden graag zien dat er vanuit de concessiehouder hier zoveel mogelijk rekening mee wordt gehouden. Wij geven dan ook de voorkeur aan lichter materieel.	Zie het antwoord op vraag 9.
189	Gemeente Leusden	Personeel	We zouden graag zien dat u de concessiehouder voorschrijft om in het personeelsbeleid een comfortabel en veilig rijgedrag van de chauffeurs als uitgangspunt op te nemen. We vinden rijgedrag niet alleen voor een comfortabele reis voor reizigers van belang, maar ook voor de verkeersveiligheid in onze gemeente. Daarnaast kost rustig rijden minder energie.	Het rijgedrag is nadrukkelijker opgenomen in het PvE.
190	Gemeente Leusden	Klachtenafhandeling	Voor een goede dienstverlening is een goede klantenservice en klachtenafhandeling van groot belang. We willen graag zien dat u niet alleen de kwantiteit, maar ook de kwaliteit bij het afhandelen van klachten toetst. Waar en wanneer voelen mensen zich bijvoorbeeld onveilig? Zijn mensen tevreden over de afhandeling en wat wordt er door de concessiehouder gedaan met deze input van (potentiële) reizigers? Als gemeente zouden we graag inzicht krijgen in het bovenstaande, zodat hier passend beleid op kan worden geformuleerd.	De klachtenafhandeling is onderdeel van het concessiebeheer. Wij snappen uw wens tot inzicht maar zien dit als een verantwoordelijkheid van ons als concessieverlener. Als het zaken zijn die uw rol als wegbeheerder betreffen dan zullen wij niet nalaten u hierover te informeren.

Tabel 2: Reacties op referentienetwerk

nr	Indiener	Onderwerp /artikel	Zienswijze/reactie	Reactie van de Provincie
1	Gemeente Nieuwegein		Door chauffeurstekort is lijn 74 afgeschaald tussen vianen en nieuwegein city. Dit is geen corona afschaling maar hij staat wel in de lijnfiches. Dat is dus niet goed.	Wij hebben dit hersteld
2	Provincie Noord Holland	Lijnfiches algemeen	Een aantal grensoverschrijdende Utrechtse lijnen hebben een ontsluitende functie in Gooi en Vechtstreek (bijvoorbeeld lijn 122). Via het referentienetwerk (lijnfiches) is dit geborgd voor 2025. Voor het vervoerplan 2026 is ons niet duidelijk of en hoe deze lijnen gaan terugkomen. Graag ontvangen wij hier meer duidelijkheid/zekerheid over.	Met de opname in de Lijnfiches is de inschrijver verplicht deze lijnen te bieden. Wij gaan er vanuit dat deze lijnen onderdeel uitmaken van het vervoerplan 2026. Dit vervoerplan start in december 2025 bij aanvang van de nieuwe concessie.
3	Gemeente Soest	Lijnfiches Utrecht Binnen	De gemeente Soest wil graag de directe busverbinding van Soesterberg naar Utrecht Centraal terug. Voor inwoners van Soesterberg is het opheffen van deze lijn nog altijd een groot gemis. In het lijnfiche van lijn 73 is het routedeel tussen Zeist en Soesterberg wel opgenomen, maar zonder verplichting om te rijden. Wij zien hier graag een minimale frequentie toegevoegd. Als u daartoe niet bereid bent, vragen wij om de vervoerder in elk geval de mogelijkheid te bieden om deze verbinding aan te bieden. Daarom vragen wij om de titel van deze U-link verbinding aan te passen in 'Maarssenbroek - Utrecht CS – Soesterberg' (i.p.v. Zeist) en de voormalige haltes in Soesterberg toe te voegen. In aansluiting daarop vragen wij in bijlage B 4.2 deze lijn toe te voegen als gedooglijn voor de concessie Utrecht Buiten.	Lijn 73 tussen Zeist en Soesterberg is een reguliere vervoerplan wijzigingen geweest in vervoerplan 2021. Daardoor is de route van lijn 34 gewijzigd en is deze Soesterberg gaan ontsluiten. Reizigers tussen Soesterberg en Utrecht CS hebben voldoende reismogelijkheden met lijn 34 en een overstap op de Jordanlaan met lijnen 50 en 73.
4	Gemeente Soest	Lijnfiches Utrecht Buiten	Bij de lijnfiches van de concessie Utrecht Buiten hebben wij de volgende vragen en aandachtspunten: • Lijn 1: U maakt een notitie over een andere opzet van lijn 1 door het Soesterkwartier in Amersfoort. Zoals door ons eerder aangegeven worden wij graag actief bij de gesprekken hierover betrokken omdat we kansen zien om vanuit Soest Zuid de verbinding met de Isselt te versterken. • Lijn 70/74: Wij zien graag bij de halte Soest Zuid de aansluiting van deze buslijnen vanuit Soest op treinen van en naar Utrecht Centraal als eis toegevoegd. • Lijn 74: Wij zien deze buslijn graag terug op de zaterdagochtend en zaterdagmiddag. Voor reizigers naar de winkelpromenade Soestdijk en achterliggende seniorenwoningen is deze verbinding op zaterdag cruciaal. Bent u bereid om hier op zaterdagochtend en zaterdagmiddag een minimale frequentie op te nemen? • Lijn 56/272: Wij zien een kans om hier een overstap op Soesterberg West te faciliteren, namelijk in de ochtendspits richting Zeist en in de avondspits richting Soest. Dit versterkt de verbinding tussen Soest en Zeist, daar waar de OV verbinding tussen deze twee plaatsen nu minimaal is. Bent u bereid om dit op te nemen? • Lijn 272: We hebben de wens om deze spitsbus vanaf Utrecht Science Park ook op de vroege avond ten minste 1x te laten rijden. Kan dit in het fiche worden opgenomen?	1. We bekijken de opzet van lijn 1 in Amersfoort. Daarbij zien wij geen vooralsnog geen mogelijkheden deze te verbinden met Soest-Zuid. 2. Dit is toegevoegd 3. Lijn 74 op zaterdag is om vervoerkundige redenen vervallen tijdens corona en wordt (nog) niet teruggebracht. 4. We hebben de aansluiting opgenomen als wens. 5. Nee, we gaan uit van Vervoerplan 2023 en ontwikkelen in de loop van de jaren. 6. De Buurtbusvereniging bepaalt zelf de dienstregeling. Te zijner tijd kan hier met de vereniging en de vervoerder naar worden gekeken, maar we vermoeden dat het niet kan vanwege aansluitingen met andere treinen en bussen.

			• Lijn 572/573: Is er een mogelijkheid om vast te leggen dat deze buurtbussen tussen station Baarn en Soestdijk Noord samen een halfuurdienst vormen?	
5	ROCOV		Wij wijzen er op dat mogelijk al in de zomer van 2024, dus voor het begin van de concessies waar deze PvE's betrekking op hebben, er een tram zal rijden tussen Amsterdam en Uithoorn. Het netwerk rond Mijdrecht hangt daar nauw mee samen. Naast deze wijziging dienen ook andere wijzigingen in afwijking van de lijnfiches tussen nu en de start van de concessie behouden te blijven bij ingang van de concessie en niet 'teruggedraaid' te worden. We gaan ervan uit dat dit verbeteringen zijn om aan de vraag naar OV te voldoen.	De wijzigingen die worden doorgevoerd tussen het op de markt brengen van de concessie en de start van de concessie blijven behouden mits het verbeteringen zijn voor het netwerk. De tram tussen Amsterdam en Uithoorn is inderdaad al eerder aan de orde en heeft onze aandacht in vervoerplan 2024.
6	ROCOV		Het commentaar geleverd in een bespreking op 14 december 2022 betreffende de lijnfiches maakt deel uit van dit advies. Zie drie onderliggende reacties. Een aanvulling daarop is de wens lijn 2 in Utrecht 4x per uur te laten rijden.	Lijn 2 is op werkdagen om vervoerkundige redenen (tijdens corona) 2 keer per uur gaan rijden. Deze afschaling in de dal komt vooralsnog niet terug.
7	ROCOV		Verder missen we de definitie van de NACHT bij deze lijnfiches. De lijst met grensoverschrijdende lijnen zoals die eerder door ons is samengesteld, is als bijlage ook onderdeel van dit advies.	We hebben definitie nacht toegevoegd op eerste pagina Lijnfiches.
8	ROCOV	Reactie op Bijlage 6.1 Lijnfiches Utrecht Binnen	1. Iedere stadslijn zou tenminste 4 x per uur moeten rijden. Anders gaan reizigers OV mijden. 2. Is een P+R aantrekkelijk als er maar laagfrequent een bus vertrekt ? 3. Lijn 4: op zaterdag ook 4 x / uur 4. Graag lijn 7 dichter bij Emiclaer laten stoppen. 5. Lijn 18: Wordt naar verwezen, maar komt niet in tabel voor. 6. Lijn 19: Rusthof. t/m de spits. Is dat tot 19.00 uur? Kan in het weekend vraagafhankelijk Belbus/lijntaxi/Flexbus? 7. Lijn 27: Wordt van deze lijn veel gebruik gemaakt ? 8. Lijn 28: In dal naar P+R toch 8/uur. Hoe snel wordt opgeschaald tot hoeveel bij tramvervangend vervoer ? 9. Lijn 31: Goed, 8 x ochtendspits vanuit Bilthoven. Immers trein 5620 en 5622 zijn vaak vertraagd. 10. Lijn 34: Waarom 4 x per uur in de spits en 6 x per uur buiten de spits ? 11. Lijn 44: Hoef en Haag niet bereikbaar op za en zo. Rijdt dan U-flex Vijfherenlanden ? 12. Lijn 70: Ik zie daar op zondag weer 2 keer per uur staan. Graag uitvoeren. Rijdt nu op zondag 1 keer per uur. Dit is een van de eisen? Wil dat zeggen dat we eisen dat lijn 70 op zondagen en zaterdagmorgen dan weer een halfuursdienst gaat worden? 13. Lijn 73: traject Zeist – Soesterberg kan vervallen. 14. Lijn 111 naar kasteel de Haar. Er staat 0 op Werkdagen. In het voorstel staat Geen Ritten. Mogelijk om soort lijntaxi/vraagafhankelijk vervoer? Of soort Flexbus? 15. Lijn 281: Zou, gezien het inwonertal van Houten, deze lijn frequenter moeten rijden ? 16. Lijn 978: rijdt die niet naar de Kees Boeke school ? Voor leerlingen met een lichte beperking.	1. Wij begrijpen uw wens, het referentienetwerk gaat uit van het netwerk van 2023 met daarin een aantal opschalingen. Frequenties zijn afgestemd op de vraag en niet op elke stadslijn is 4x/uur "nodig". 2. Dit betreft de concessie Urecht Buiten. Een P+R is aantrekkelijker als er een hoge frequentie rijdt. 3. Dit is hersteld want het past binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk. 4. Wij begrijpen uw wens. Vooralsnog is de huidige route opgenomen. 5. Lijn 18 is toegevoegd aan Lijnfiches. Deze lijn mistte per abuis. 6. Dit betreft de concessie Utrecht Buiten. Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. We gaan uit van het Vervoerplan 2023. Het is aan de inschrijvers om binnen de kaders voorstellen te doen. 7. Ja van deze lijn wordt veel gebruik gemaakt 8. Nee 6x/uur is passend en was het in de dalperiode voor Corona ook het geval. 9. Dank voor het compliment 10. Dit was niet juist. In spits is dit verhoogd naar 8x/uur Zeist-Westraven P+R. Ook Zeist-Amersfoort is verhoogd naar 4x/uur in spits. 11. Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. 12. Dit is juist. Dit wordt weer 2 keer per uur. 13. Dit is verwijderd. 14. Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. 15. We hebben dit gewijzigd in 2 keer per uur. Dat is passend bij de vraag. 16. Dit is in het huidige servicegebied geen U-flex halte en daarmee niet in het referentienetwerk opgenomen.

9	ROCOV	Reactie op Bijlage 6.2 Lijnfiches Utrecht Buiten	1. Halte Snouckaertlaan blijft, in één richting. Kan ook in andere richting ? 2. Ook bij afschaling de afwisseling van 5 en 7 behouden. 3. Lijn 7: Zou lijn 7 niet dichter bij Emiclaer komen ? 4. Lijn 8: middagspits naar 4/uur? frequenties verschillen per richting? 4x/uur naar station? 5. Lijn 9: middagspits naar 4/uur. Is Eemgaarde nog facultatieve halte? Frequenties verschillen per richting? 4x/uur naar station? 6. Lijn 10: Zijn 6 bussen per uur na 16 uur nodig ? Zijn de leerlingen dan naar huis of moeten er zoveel nablijven ? 7. Lijn 41 en 56 komen naar de concessie Utrecht buiten. 8. Lijn 50: Waarom in de avond Veenendaal-Leersum. Is tot Elst of tot Amerongen niet handiger? Mits goed overstap op lijn 50 richting Driebergen. Kortere lijn geeft meer speling bij station Veenendaal-De Klomp. 9. Lijn 56 en 575: in welke gemeente ligt de bushalte Sterrenberg ? 10. Lijn 58: de ritten in de vroege avond dienen toegevoegd te worden. Deze staan nu op 'nul' in de lijnfiche. 11. Lijn 70: Bij aansluitingen ontbreekt (vooral in weekend) gewenste aansluiting treinen op Soest-Zuid. 12. Lijn 80: Eis 4x/uur in de spits conflicteert met infrabeperking Tabaksteeg. Bij 4x/uur in spits ook rekening houden met eventuele opschaling NS, dus eis formuleren dat de verdichtingsritten op de trein naar Utrecht aansluiten indien treinen niet gelijktijdig op De Klomp zijn (anders rijden er 2 x volle en 2 x lege bussen). 13. Lijn 82: Veeleisende aansluitingen in Doorn, waarom aansluiten op 50 naar Utrecht als Amersfoort-Driebergen al rechtstreeks met 56 kan? Bij afstemming ook rekening houden met verdeling tussen Woudenberg en Amersfoort? 14. Lijn 107: in ochtendspits 6 ritten richting Montfoort ? 15. Lijn 123: zou die wel of niet via de Padmosweg blijven rijden ? 16. Lijn 130: wat is verschil tussen halte De Maricken en halte Marickenlaan ? 17. Lijn 202: Opvallend is dat lagere frequenties geëist worden dan in 2023 geboden worden (6x/uur i.p.v. 8x/uur) 18. Lijn 203: Waarom is dit geen U-liner? 19. Lijn 217: in welke gemeente ligt de Plesmanstraat ? 20. Lijn 280: wanneer doortrekken naar Kesteren ? Waarom staat spoorwegovergang Maarsbergen niet als infraprobleem in de lijst ? 21. Lijn 280: Raar om een spitsbus / stadsbus in Rhenen als U-liner te gaan rijden. Eerlijk gezegd lijkt qua gebruik wisselen van 80 (U-bus -> U-liner) en 280 (U-liner -> U-bus) logischer. 22. Lijn 298: Goed dat deze blijft. Staat in lijnfiche vanaf Woudenberg en in PvE vanaf De Klomp. 23. Lijn 522 gaat naar Weesp (en niet 504). 24. N 3 : wacht op aansluiting nachttrein uit Utrecht, N 17 idem, N 76 idem.	1. Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. 2. Dit is onderdeel van het referentienetwerk. 3. Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. 4. Verschil per richting was niet juist. Voor Lijn 8 is er in beide richtingen in de spits 4x/uur van gemaakt. Hoewel het aantal reizigers momenteel passend is voor een halfuurdienst. 5. Lijn 9 in de spits 4x/uur van gemaakt. Hoewel het aantal reizigers momenteel passend is voor een halfuurdienst. 6. Frequentie lijn 10 is afgestemd op de school. de frequenties zijn een indicatie. 7. Dat heeft u juist gezien en dit is hersteld. 8. Veenendaal-Leersum is gezien de vervoervraag logisch. Anders moeten reizigers overstappen. 9. Dat de halte op de lijn ligt is voor ons het belangrijkste. 10. We zien de laatste rit als einde van de middagspits. We houden de huidige eerste/laatste ritten aan. Op zaterdag hebben we wel de vroege ochtend en vroege avond toegevoegd 1x/uur tussen Zeist-Busstation en Driebergen-Zeist. 11. Dit is toegevoegd. 12. Wij kennen de infrabeperking. De opschaling is een wens. 13. De eisen die wij stellen vinden wij juist 14. Ja 6 keer per uur 15. Ja die blijft wel via de Padmosweg rijden. 16. Dit hebben we nagekeken. Het blijkt voor zowel Flex als lijnen 126 en 130 om de halte Marickenlaan te gaan. 17. Dank voor oplettendheid. Dit is gewijzigd in 8 keer per uur. 18. In het OV-netwerkperspectief is dit geen U-liner maar een lijn die U-liners ondersteund. 19. De halte ligt in Leusden, dit is gewijzigd. 20. Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. De spoorwegovergang is door de gemeenten niet gemeld als beperking. 21. Lijn 280 is de lijn tussen Rhenen-Amersfoort, waarbij het deel tussen Veenendaal en Amersfoort alleen in de spits rijdt. Wij zien voor deze lijn in de toekomst potentie om deze door te ontwikkelen tot U-liner. 22. We hebben in het referentienetwerk Woudenberg-USP opgenomen. In het PvE gedogen we het wel vanaf Veenendaal De Klomp om het in de toekomst weer te kúnnen verlengen naar De Klomp-USP. 23. Dat is juist, dit hebben we aangepast in Vreeland-Weesp 24. We hebben de aansluitingen toegevoegd.
10	Gemeente Vijfheerenlanden		Er ontbreken haltes in Flex Vijfheerenlanden. Die zijn later nog toegevoegd.	We voegen de missende haltes toe.
11	Gemeente Woudenberg		In bijlage 6.2 lijnfiches buiten ontbreekt lijn 683 Rhenen – Hoevelaken/van Lodenstein College, deze graag opnemen in de bijlage.	We nemen in lijn 683 op van Veenendaal De Klomp – Hoevelaken/Van Lodenstein College.

12	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Verlengen lijn 122 naar station Hollandsche Rading	De Gemeenten Wijdemeren en Hilversum hebben de wens uit om lijn 122 (Utrecht Overvecht – Nieuw-Loosdrecht) in de nieuwe concessie te verlengen naar station Hollandsche Rading. Daarmee krijgt Nieuw-Loosdrecht een aansluiting op het station en worden Vliegveld Hilversum en de Korporaal van Oudheusdenkazerne met het openbaar vervoer bereikbaar. Dit verzoek is eerder door de gemeente Wijdemeren ingebracht als inspraakreactie op de Ontwerp NvU en het OV-Netwerkperspectief in de brief d.d. 15 december 2021 (bijlage). <u>Zienswijze</u> Wij verzoeken u om de verlenging van lijn 122 naar station Hollandsche Rading op te nemen in het definitieve PvE.	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
13	Regio Gooi en Vechtstreek - gemeenten Hilversum en Wijdemeren	Verbinden Vreeland via Nederhorst den Berg met station Weesp	Daarnaast spreken wij de wens uit om met lijn 522 Vreeland via Nederhorst den Berg te verbinden met station Weesp. Dit kan mogelijk in combinatie met lijn 106 van de concessie Gooi en Vechtstreek van de Provincie Noord-Holland. <u>Zienswijze</u> Wij verzoeken u om de verbinding van Vreeland via Nederhorst den Berg naar station Weesp op te nemen in het definitieve PvE.	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek. De Buurtbus bedient Nigtevecht en kan niet in voorgestelde route nog meer rijden.
14	Provincie Zuid-Holland (R. Broeren)	Pag. 12 Afbakening van de concessie	Wij wijzen provincie Utrecht erop dat zij met ingang van de nieuwe concessies Utrecht Binnen/Buiten verantwoordelijk wordt voor de lijn tussen Meerkerk A27-N214 en Vianen via Meerkerk-Dorp en Lexmond. Dit conform de overeenkomst die wij ambtelijk reeds zijn overeengekomen en wacht op bestuurlijke bekrachtiging. Deze lijn zien wij niet terug in de lijnfiches c.q. het referentienetwerk. Wij hechten er waarde aan om in gezamenlijkheid te bekijken of de koppeling aan de lijn naar Gorinchem mogelijk in stand kan blijven.	Wij hebben lijn 81 (Meerkerk A27/N214 – Vianen Lekbrug) opgenomen in de referentienetwerk. De koppeling naar Gorinchem zien wij als een wens. Wetende dat wij dit vooralsnog niet als haalbaar zien.
15	Regio Foodvalley	Aansluiting treinen Nijkerk op bus	Wij willen aandacht vragen voor de overstap met de trein vanuit Nijkerk op bussen naar Utrecht Science Park. Vanuit Nijkerk kan je op verschillende manier naar Utrecht Science Park reizen. In de ochtendspits duurt dit circa een uur. Met de auto in de spits is dit 40 minuten. station Nijkerk – Trein Amersfoort CS – bus 202 Utrecht SP (wachttijd Amersfoort 12 min) station Nijkerk – Trein station Bilthoven – bus 31 Utrecht SP (wachttijd Bilthoven 20 min) station Nijkerk – Trein Utrecht Overvecht – bus 30 Utrecht SP (wachttijd Overvecht 16 min) Bij alle reisopties is er forse overstaptijd doordat de buslijnen niet goed op de trein aansluiten. Door het reduceren van de overstaptijd wordt het OV concurrerend met de auto.	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
16	Regio Foodvalley	diversen	In het PvE staan de kaders waar de nieuwe vervoerder aan moet voldoen. Het PvE heeft als startpunt het bestaande OV-netwerk en dienstregeling zoals gedefinieerd in bijlage 6.2: Lijnfiches Utrecht Buiten. In het OV-Netwerkperspectief 2025-2035, met doorkijk naar 2050, wordt een ontwikkelrichting voorgesteld voor de ruggengraat van het OV. Dit is het netwerk van treinen en Bus Rapid Transit (BRT) verbindingen. We zijn blij dat lijn 50 Utrecht – Veenendaal/Wageningen en lijn 280 Amersfoort – Veenendaal – Rhenen als U-liner (BRT) worden benoemd in bijlage 6.2: Lijnfiches Utrecht Buiten.	In het algemeen: De functie van het referentienetwerk is om de inschrijvende partijen een gelijk speelveld te geven. Daarom gaan we uit van het Vervoerplan van 2023 (zonder afschalingen als gevolg van personeelstekort). Diverse partijen hebben wensen voor haltes, lijnen en frequenties aangedragen. Deze kunnen niet worden gehonoreerd in het referentienetwerk maar zijn wel bespreekbaar gedurende de concessie en kunnen dan, mits goed onderbouwd, op hun haalbaarheid en wenselijkheid worden beoordeeld.

			1. Vraag: Hoe ziet provincie Utrecht de doorontwikkeling van buslijn 50 naar U-liner? 2. Vraag: In het referentienetwerk wordt het zwaartepunt van U-liner lijn 280 bij het deel Veenendaal – Rhenen gelegd (bediening gehele dag) en niet tussen Amersfoort – Rhenen (bediening alleen tijdens spitsen). In het OV-Netwerkperspectief wordt een BRT tussen Amersfoort – Veenendaal – Wageningen UR beoogd. Hoe ziet de provincie Utrecht de doorontwikkeling van lijn 280 voor zich in relatie tot de geformuleerde ambities in het OV-Netwerkperspectief 2025-2035? 3. Vraag: Hoe verhoudt het referentienetwerk voor lijn 280 zich tot de U-liner uitgangspunten uit het OV-Netwerkperspectief 2025-2035? Voor de regio Foodvalley is het belangrijk dat er ook nieuwe verbindingen worden gerealiseerd om de woningbouwopgave (duurzaam) bereikbaar te maken. Regio Foodvalley wil hiervoor inzetten op wandelen, fietsen en het OV. Dit zijn duurzame en ruimte efficiënte manieren van verplaatsen en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van onze regio verbetert. We willen daarom aandacht vragen voor de volgende (nieuwe) verbindingen die een relatie hebben met concessie Utrecht Buiten: Rondje Wageningen – Ede – Rhenen – Veenendaal (waaronder verbeteren aansluiting Rhenen met universiteit Wageningen/ ziekenhuis Ede); Barneveld Noord – Renswoude – Veenendaal Centrum; Veenendaal-De Klomp – Rhenen (stad) – Kesteren; Amersfoort C – Nijkerk – Harderwijk; Utrecht Science Park – Amersfoort - Nijkerk Genoemde verbindingen kunnen gerealiseerd worden door nieuwe buslijnen aan te bieden, boven op de uitgangspunten uit Ontwerp PvE en bijlage 6.2. Een andere optie is doorontwikkeling in de lijnvoering om te komen tot gewenste verbindingen. Hiervoor zal afgestemd moeten worden met andere provincies/concessies. In het OV Netwerkperspectief 2025-2035 wordt er gesproken over de U-liner als een interstedelijk BRT-netwerk op de middellange afstand. Een belangrijke corridor die genoemd is de BRT corridor Amersfoort-Utrecht Science Park. Foodvalley ziet kansen om Nijkerk aan te sluiten bij deze corridor en snelwegbusverbindingen om het spoor te ontlasten en een alternatief voor auto verkeer te bieden over bijvoorbeeld knooppunt Hoevelaken. Bijvoorbeeld door de bussen vanuit Amersfoort door te trekken naar Nijkerk en zo een directe (spits)bus te realiseren vanuit Nijkerk via Amersfoort naar Utrecht Sciencepark. 4. Vraag: Hoe worden provincies, regio's en gemeenten betrokken bij de doorontwikkeling van het OVnetwerk? 5. Vraag: Op welke wijze wil provincie Utrecht samen met regio's, gemeenten en provincies samenwerken om nieuwe verbindingen te realiseren?	Het referentienetwerk is niet precies het netwerk dat in 2026 zal gaan rijden. We dagen de partijen uit om meer te bieden dan het referentienetwerk. Het aanbod van de winnende vervoerder wordt verwerkt in het Vervoerplan 2026. Dit vervoerplan doorloopt een zelfde procedure als het jaarlijks vervoerplan. In detail uw punten: 1. Lijn 50 start bij de nieuwe concessie als U-liner. De precieze uitwerking volgt in de Gebiedsuitwerking. 2. U-liner is een doorontwikkeling tijdens de nieuwe concessie. En in gebiedsuitwerking. 3. De frequentie die we nu uitvragen past bij de huidige vervoersvraag en wordt verder ontwikkeld tijdens de concessie via het jaarlijks vervoerplanproces naar volwaardig U-liner. 4. Via het jaarlijks vervoerplanproces kunnen wensen en suggestie ingebracht worden. U-liner en U-link worden ook in de uitvoeringsagenda's waar u bij betrokken bent, nader uitgewerkt. 5. Voor nieuwe verbindingen is het OV-netwerkperspectief leidend. Zie ook punt 4. 6. Wij gaan ervan uit dat deze informatie voldoende in het OV netwerkperspectief is opgenomen. De inschrijvers worden niet gevraagd om een nieuw netwerk te ontwikkelen bij de inschrijving. Daarom zien wij geen meerwaarde in het bijvoegen van de genoemde onderzoeken. Wij adviseren u deze in te brengen bij de uitvoeringsagenda.

			6. Vraag: Kan het onderzoek van de Regio FoodValley (Potentieel voor openbaar vervoer per bus op specifieke verbindingen, Ecorys, december 2020) en de daaruit afgeleide OV-netwerkperspectieven Regio FoodValley-Zuid en Noord worden opgenomen in de aanbestedingstukken?	
17	Regio Foodvalley	Referentienet werk buslijnen 83 en 87	In het referentienetwerk staat dat de uitgangspunten van de dienstregeling zijn uitgewerkt in de lijnfiches in bijlage 6.2 op basis van dienstregeling jaar 2023 en uitbreidingen die neerkomen op het weer laten rijden van een deel van de corona-afschrijvingen. Voor lijnen 83 en 87 zijn in de lijnfiches geen frequenties opgenomen (dus 0) voor de vroege avond (periode 18:30 – 20:00 uur). In het dienstregeling jaar 2023 rijden er wel degelijk bussen in de vroege avond voor beide buslijnen. Maandag t/m vrijdag 2x per uur/richting en zaterdags 1x per uur/richting. Graag zien we de juiste frequentie voor de vroege avond voor beide buslijnen toegevoegd worden in het PvE.	Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. Wordt uitgegaan van de dienstregeling op dat moment en de begin- eindtijden daarvan.
18	Regio Foodvalley		Begin 2023 is de nieuwe halte Agaatvlinder, Nijkerk geopend. Wilt u deze halte opnemen bij de relevante buslijnen? In ieder geval bij buurtbuslijn 503. Bij de lijnen die de concessiehouder heeft te gedogen zien wij graag de volgende lijn toegevoegd: Lijn 142 Harderwijk - Harderhaven - Zeewolde - Nijkerk Lijn 142 rijdt nu nog vanuit de concessie IJsselmond met als eindpunt station Nijkerk. Als de concessie IJssel-Vecht ingaat (december 2023) wil EBS deze lijn doortrekken naar Amersfoort.	Halte Agaatvlinder ligt niet op route lijn 503. Deze voegen we niet toe. In Bijlage 4.2 voegen we lijn 142 als gedooglijn toe.
19	Gemeente Bunschoten		Tot slot hebben wij enkele kleine opmerkingen bij de lijnfiches van de lijnen die de gemeente Bunschoten aandoen. Het gaat hierbij om de lijnen N76 (Amersfoort CS – Bunschoten-Spakenburg, 503 (buurtbus Eemdijk-Nijkerk) en 572 (buurtbus Amersfoort Vathorst-Bunschoten-Spakenburg-Soestdijk Noord). • N76: hierbij wordt als trajectdeel beschreven Amersfoort Centrum-Baarn, waar het betreft een lijn naar Bunschoten-Spakenburg. Daarnaast wordt hier het traject in omgekeerde richting helemaal niet benoemd. Is dat een bewust keuze of een omissie? • De lijn 503 begint pas na de ochtendspits te rijden, waardoor een belangrijk klantenpotentieel wordt gemist, wat tot uitdrukking komt in het beperkte gebruik van deze lijn. Mogelijk kunnen lijn 503 en lijn 603 worden gecombineerd tot één lijn. • Uit de lijnfiche met frequenties van lijn 572 is niet geheel duidelijk op welke tijdstip de laatste ritten plaatsvinden. Wij pleiten er nadrukkelijk voor om deze ten opzichte van de huidige dienstregeling met één uur te verlengen. Hiermee zouden dan meer reismogelijkheden in de avondspits worden geboden dan nu het geval is.	• N76 is aangepast. Per abuis was de andere richting niet opgenomen. • Lijn 503 rijdt niet in de ochtendspits. Dan rijdt lijn 603 als scholierenlijn. • Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. Wordt uitgegaan van de dienstregeling op dat moment en de begin- eindtijden daarvan. Indien voldoende vrijwilligers stellen wij de buurtbusvereniging voor de bedieningstijden weer uit te breiden.
20	Gemeente Amersfoort	Lijn 2	Op zaterdag (vroege en late avond) worden er meer bussen gevaagd naar de wijk toe, dan van de wijk naar het centrum;	De frequentie van de wijk naar het centrum moet 2x / uur zijn. Dit hebben wij aangepast.
21	Gemeente Amersfoort	Lijn 4	In Hoogland is er een aantal haltes weggevallen. Het gaat om de haltes: Hoogland- Tolick, Hoogland- Esdoornlaan, Hoogland- Kerklaan. (NB Molenweg en De Bik liggen ook in Hoogland). Richting stad kan bus 4 niet stoppen op halte Lage Geeren (fysiek onmogelijk);	Dit hebben de haltes van lijn 4 aangepast.
22	Gemeente Amersfoort	Lijn 8 en lijn 9	Lijn 8 en lijn 9: Komend uit de wijk wordt in de ochtend en middagspits een hogere frequentie gevraagd dan in de andere richting;	We hebben in de spits de frequentie in beide richtingen aangepast naar 4x/uur.
23	Gemeente Amersfoort	Lijn 9	Everard Meysterweg;	We hebben de haltenaam aangepast.

24	Gemeente Amersfoort	Lijn 19	Begraafplaats Rusthof, en ISVW liggen in Leusden. Wij zijn nog met u in overleg over de huidige constructie. Graag willen we daarom de tekst in het fiche op deze manier aangepast zien;	We hebben van ISVW in Leusden gemaakt. De Begraafplaats is niet conform de huidige reisinfo. Overigens is dit niet bepalend voor het aanbod van de inschrijvers. We hebben de voetnoot bij lijn 19 aangepast. Het blijft onderwerp van gesprek waarbij de gemeente betrokken is/wordt.
25	Gemeente Amersfoort	Lijn 202	rijdt nu in een vroege ochtendfrequentie van 1;	Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. Wordt uitgegaan van de dienstregeling op dat moment en de begin-eindtijden daarvan.
26	Gemeente Amersfoort	Lijn 217	(naar Leusden toe:) Plesmanstraat ligt in Leusden	We hebben dit gewijzigd in Leusden.
27	Gemeente Amersfoort	N17	stopt op Blekerseiland in plaats van Blekersingel.	We hebben de haltenaam aangepast.
28	Gemeente Utrecht	Bijlage B.6.1.	We merken in gesprekken met regiogemeentes dat de lijnfiches niet op alle onderdelen kloppen. We doen de oproep om deze op volledigheid te checken t.b.v. de aanbesteding.	Dit is gebeurd.
29	VRA		De Provincie Utrecht heeft twee uitlopers die met de huidige lijnvoering rijden over de Hondsrugweg. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven deze weg mogelijk te transformeren tot stadspark. Zowel lijn 120 als lijn 126 dienen bij ontwikkeling van een stadspark een alternatieve route te krijgen. Voor lijn 126 is in de disclaimer opgenomen dat de 'route via Hondsrugweg onzeker' is. De Vervoerregio ziet graag dat deze disclaimer ook bij lijn 120 wordt opgenomen.	Wij hebben uw suggestie over genomen.
30	U10		Algemeen over de lijnfiches. Wij adviseren met klem om op te nemen dat de vervoerder de lijnnummers in principe niet mag veranderen. Nieuwe lijnnummers veroorzaken veel maatschappelijke onrust die slecht is voor het OV-gebruik.	In de lijnfiches staat de lijnnummers benoemd en wij gaan ervan uit dat die worden gebruikt.
31	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen	Het is onduidelijk in de lijnfiches welk materieel op welke routes ingezet wordt. Langere of veel kortere bussen zijn namelijk niet overal wenselijk.	Het is aan de inschrijvers om te bepalen welk materieel zij aanbieden. Er zijn wel kaders meegegeven. Daar waar er wettelijke beperkingen zijn dan heeft u als gemeente dit aangegeven.
32	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen	Onduidelijk in de lijnfiches is wat het begin en eind van de dienstregeling is. Nu staan er slechts tijdsventers. Er staan geen tijdstippen in wanneer een eerste en laatste rit minimaal moeten vertrekken. Advies is op te nemen dat bussen bijv., net als nu, minimaal nog om 1.00 's nachts van Utrecht CS vertrekken en bijv. vanaf 0.00 nog een rit hebben richting Utrecht CS vanaf de eindpunten. Daarnaast missen wij gedetailleerde beschrijvingen van de late avonddiensten (na 20.00).	Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. Wordt uitgegaan van de dienstregeling op dat moment en de begin-eindtijden daarvan. Als de inschrijver de grens van de tijdvakken wijzigt, moet dit worden onderbouwd.
33	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen lijn 47	in het tekstblok Aansluitingen/afstemming wordt lijn 247 genoemd. Daar is geen lijnfiche van. In het Vervoerplan 2023 sluit lijn 47 aan op de sprinter 's-Hertogenbosch. Waarom is dat hier weggelaten?	De verwijzing naar lijn 247 eruit gehaald. Frequentie lijn 47 is aangepast naar 4x/uur in beide richtingen in ochtend en middagspits. We hebben de aansluiting van/naar Geldermalsen opgenomen.
34	U10	Lijnfiches Concessie	Houten-USP, 0-2 p/u is echt onder de maat. Deze lijn is belangrijk voor inwoners van Houten om op bedrijvenpark Rijnsweerd met oa bestemming Provinciehuis te komen;	We hebben dit gewijzigd in 2 keer per uur in de spitsrichting.

		Utrecht Binnen Lijn 281		
35	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen lijn 47	blijft opgeheven in het weekend, dat is maatschappelijk ongewenst;	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023 . Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
36	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 74	(Nieuwegein City-Vianen) staat in de fiches op zaterdag met een 2x p/u frequentie terwijl dat 4x p/u moet zijn;	Dit is hersteld naar 4x/uur.
37	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 73	Waarom staat het trajectdeel Zeist-Soesterberg opgenomen als daar geen bus rijdt? Of is dit een voorbeeld van de afschalingen agv corona die we in de concessie weer willen laten rijden?	Dit is verwijderd.
38	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 74	Waarom bestaan er twee lijnen 74 in het concessiegebied?	Er is een lijn 74 (Zeist-Vianen) in concessie Binnen en een lijn 74 (Soest) in concessie Buiten.
39	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 74	Route wordt in Zeist-west verlegd buitenom via Kromme Rijnlaan – Weteringlaan (realisatie 2023);	Dit is een wijziging in het komende vervoerplan en dit blijft daarna behouden.
40	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen U Flex 978	Graag uitbreiden met Den Dolder met oog op afsluiten spoorwegovergang, strekken van de buslijn via de N238 en de woningbouw op het WA-terrein;	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
41	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 31	het is wenselijk om op het traject IJsselstein-Nieuwegein 2x per uur te rijden in middag en vroege avond, vanwege de twee shifts in de verschillende ziekenhuizen;	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
42	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen Lijn 31	in de (vroege) ochtendspits rijden geen bussen naar IJsselstein, terwijl ze wel vertrekken. Kunnen de bussen geen reizigers meenemen?	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
43	U10	Lijnfiches Concessie	Houten-Nieuwegein blijft in dit voorstel op slechts 2x p/u terwijl 4 per uur het uitgangspunt moet zijn, zeker in de spits;	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.

		Utrecht Binnen Lijn 48		Tijdens wijziging netwerk Houten-Nieuwegein (in relatie tot Het Klooster) is besloten een nieuwe lijn 46 te introduceren en lijn 48 vanaf dan 2x/uur te laten rijden. Passend bij huidige vraag.
44	U10	Lijnfiches Concessie Utrecht Binnen	Door een slimme connectie tussen buslijn 31 en 48 ontstaat een logische verbinding tussen woon- en werklocaties, waarmee de bedrijventerreinen Paardenveld, Lage Dijk (IJsselstein), Plettenburg (Nieuwegein) en Doornkade, Weteringhoek en De Schaft (Houten) worden verbonden met woongebieden in de drie gemeenten.	Aansluitingen tussen lijnen 31 en 48 in Nieuwegein kunnen we niet voorschrijven omdat lijn 31 in Bilthoven en lijn 48 in Houten en Maarssen op de treinen aansluiten.
45	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten	Niet bunkeren op Busstation Zeist ivm verkeersveiligheid en bewonersoverlast;	Bufferen op busstation Zeist verbieden we niet. We begrijpen wel uw zorgen over de veiligheid van stilstaande bussen te dichtbij het fietspad. We hebben daar separate gesprekken over.
46	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 298	Lijn 298, halte 'KNVB-campus' ontbreekt. (in 2022 gerealiseerd);	Deze halte is opgenomen in lijn 298.
47	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 298	Lijn 298, halte 'Verlengde Slotlaan' ontbreekt. (wordt in 2023 gerealiseerd);	Deze halte is opgenomen in lijn 298.
48	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 202	Lijn 202, oude route opgenomen, halte Sterrenberg ontbreekt. In de toekomst zou lijn 202 via het vervolg van de Amersfoortseweg via De Bilt naar USP kunnen rijden, met extra haltes bij o.a. Huis ter Heide en de Panweg, zodat Bosch en Duin en de nieuwbouwlocatie bij Dijnselburg goed aangesloten worden op het busnetwerk;	De route in het referentienetwerk is juist. Uw suggestie is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
49	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn N50	Lijn N50, halte Jordanlaan (multimodale hub!) ontbreekt. Gezien de hub-functie lijkt het ons vanzelfsprekend dat alle buslijnen hier standaard halteren;	De halte Jordanlaan is toegevoegd.
50	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: lijn 58	Voor lijn 58 worden geen ritten gevraagd in de vroege avond. Dit is nu ma t/m za wel het geval.	Voor de tijdvakken zijn geen harde grenzen per lijn gedefinieerd. De wisseling van het ene naar het andere tijdvak kan per Lijn verschillen. Wordt uitgegaan van de dienstregeling op dat moment en de begin-eindtijden daarvan. Op zaterdag hebben we wel de vroege ochtend en vroege avond toegevoegd 1x/uur tussen Zeist-Busstation en Driebergen-Zeist.
51	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 59	Lijn 59, onderzoeken of deze via Panweg – N237 – N238 kan gaan rijden;	Dit is een wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.

52	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 59	Lijn 59, Halte Frederiksoord wordt bij herinrichting Embranchementsweg opgeheven. De herinrichting van deze weg wordt in 2024 verwacht.	Dank voor melding. Dit nemen wij mee in vervoerplanproces.
53	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 59	Als gevolg van de toekomstige afsluiting van de spoorwegovergang in Den Dolder zal lijn 59 ter hoogte van Den Dolder waarschijnlijk gestrekt worden over de N238.	Bedankt voor de info, dit is ons bekend. De huidige route zijn nog in het referentienetwerk opgenomen. Uw suggestie nemen we mee in het jaarlijks vervoerplanproces.
54	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 4Woerden	Lijn 4Woerden: voorstel om door te trekken vanaf station langs nieuwbouwwijk Snellerpoort, winkelcentrum Snel en Polanen en Minkema college. De zuidoost hoek van Woerden wordt nu niet met vaste lijnen bediend en hier bouwen we 800 woningen en zit een grote middelbare school en sportcomplex. Er moet weer een vast ‘rondje Woerden’ komen, ook buiten de spits.	De vaste lijnen 3 en 4 rijden alleen in de spits. Daarbuiten is Flex beschikbaar. Dit is passend bij de vervoervraag.
55	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: Lijn 123 en lijn 5	Lijn 123 en lijn 5 lopen door/langs Nieuw – Middelland waar tussen nu en 2027 800 woningen worden opgeleverd (en in de jaren erna nog ruim 1300). Beide lijnen bedienen grote plaatsen (Oudewater en Montfoort) van waaruit reizigers op Woerden NS sneller op de trein kunnen stappen dan in Utrecht CS. Ook is er een grote auto relatie tussen de beide plaatsen en Woerden (zie vervoeranalyses in het kader van de pilot UA Lopikerwaard). De frequentie van 1 per uur vinden wij daarom te laag. Die moet minimaal naar 2 per uur in de spits en de frequentie moet omhoog naarmate meer woningen worden gebouwd.	Dit is een wens. De frequentie verhogen we nu niet het referentienetwerk. De spitsverdichting lijn 5 is in onderzoek voor vervoerplan 2024 als gevolg van gebiedsuitwerking. Lijn 123 uitbreiding is wens en past niet binnen de uitgangspunten van het referentienetwerk dat uitgaat van het Vervoerplan 2023. Het reguliere jaarlijkse vervoerplanproces is hiervoor de plek.
56	U10	Specifiek Lijnfiches Buiten: lijn 123	Voorstel om lijn 123 in Oudewater een stukje verder naar het zuiden te laten rijden met extra halte zodat overstap mogelijk is tussen 107 en 123. De dorpen Waarder, Papekop en met name het noorden van Oudewater kunnen dan veel makkelijker overstappen op 107 (Gouda- Utrecht). Vanaf 2025 komen er extra woningen (tot 600 woningen) in Oudewater noord.	Dit is onderdeel van vervoerplan 2024 .

Bijlage 1

Marktconsultatieverslag PvE

CONCESSIEVERLENING OV-CONCESSIES UTRECHT BINNEN EN UTRECHT BUITEN

PROVINCIE :: UTRECHT

Verslag marktconsultatie 2 (ontwerp Programma van Eisen)

TenderNed-kenmerk:	337481
Auteur:	Projectgroep Concessieverlening Utrechtse OV-concessies
Datum:	4 juli 2023
Versie:	1.0
Uitgave:	Provincie Utrecht

Postadres:	Bezoekadres:
Postbus 80300	Archimedeslaan 6
3508 TH Utrecht	3584 BA Utrecht

© 2023 Provincie Utrecht

Gehele of gedeeltelijke overneming, reproductie of bewerking van de inhoud van dit document, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Provincie Utrecht is verboden, behoudens de beperking bij de wet gesteld.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2025 starten in de provincie Utrecht twee nieuwe openbaar vervoer (OV) concessies: Utrecht Binnen en Utrecht Buiten. Eerder zijn in het kader van de voorbereiding van de concessieverlening de definitieve Nota van Uitgangspunten (NvU) en een OV Netwerkperspectief 2025 – 2035 (NWP) op 11 mei 2022 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze documenten NvU en NWP zijn eind 2021/begin 2022 via de eerste marktconsultatie getoetst onder marktpartijen.

In verdere voorbereiding van de concessieverlening is het ontwerp Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Als opmaat richting een definitief PvE heeft de Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht dit gecombineerde ontwerp PvE voor beide concessies vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Middels de tweede marktconsultatie is het PvE voorgelegd aan marktpartijen. Dit verslag bevat de resultaten van deze marktconsultatie, zodat alle betrokken en geïnteresseerde partijen kennis kunnen nemen van de conclusies van de marktconsultatie.

De resultaten vanuit de marktconsultatie zijn in de vorm van dit verslag (waarin de antwoorden van de deelnemers zijn geanonimiseerd) vastgelegd, zodat alle betrokken en geïnteresseerde partijen kennis kunnen nemen van de conclusies uit de marktconsultatie. Dit verslag zal ook onderdeel worden van de aanbestedingsstukken om het level playing field te borgen.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Met de tweede marktconsultatie onder marktpartijen heeft de Provincie de uitvoerbaarheid van de eisen uit het PvE getoetst en potentiële belemmeringen voor de uitvoering vroegtijdig (in ieder geval voor de aanbesteding) willen signaleren. Middels de marktconsultatie heeft de Provincie daarnaast ook inzicht gekregen in de mate van interesse van marktpartijen[1] voor de OV-concessies.

Het uiteindelijke doel is te komen tot een succesvolle aanbesteding van de OV-concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten. De aanbesteding is succesvol wanneer beide concessies verleend worden aan marktpartijen die met hun aanbod de grootste bijdrage leveren aan de doelen van de provincie als opgenomen in hoofdstuk 2 van de NvU.

1.3 Verloop marktconsultatie

De marktconsultatie verliep als volgt:

- Op 8 december 2022 is het marktconsultatiedocument met schriftelijke vragen op TenderNed en Tenders Electronic Daily (TED) gepubliceerd;
- Na deze publicatie zijn van 6 marktpartijen schriftelijke reacties ontvangen.
- De Provincie heeft op basis van de schriftelijke beantwoording vervoerders uitgenodigd voor een individueel overleg die plaats hebben gevonden in januari 2023;
- Tot slot heeft de Provincie Utrecht de belangrijkste conclusies opgenomen in dit verslag, dat via TenderNed wordt gedeeld met betrokkenen en geïnteresseerden.

[1] Hierbij verstaat de Provincie onder marktpartijen primair de vervoerders als potentiële inschrijvers op de aanbesteding. Ook andere marktpartijen, zoals bussenleveranciers en leveranciers van brandstoffen, energie en tank- en laadinfrastructuur kunnen belangstellend en belanghebbend zijn.

2 Verslag van de marktconsultatie

De volgende alinea's bevatten een weergave van de schriftelijke beantwoording van de vragen uit het marktconsultatiedocument en reacties tijdens individuele gesprekken met vervoerders. Deze alinea's zijn opgebouwd conform de inhoudsopgave van het PvE. Tijdens de gesprekken is er ook aandacht besteed aan bijlage C 11 van het Ontwerp PvE (die voorafgaand aan de partijen is toegezonden), hun ervaringen met een financieel economische onderbouwing en een onderhandelingsronde in de aanbestedingsprocedures.

2.1 Verdieping op het Ontwerp Programma van Eisen

Inleiding, ambities en doelen

Over het algemeen vinden de marktpartijen de ambities en doelen duidelijk; er waren enkele vragen van marktpartijen over de haalbaarheid van de duurzaamheidsdoelen en het voorschrijven van het referentienetwerk. Daarnaast vroegen de marktpartijen in algemene aandacht voor het voorkomen van perverse prikkels in de gunningssystematiek, waarbij een kans op potentieel strategisch inschrijfgedrag ontstaat.

Scope (gebied, activiteit, duur, gedogen)

Over het algemeen vinden de marktpartijen de geografische afbakening duidelijk met een paar kanttekeningen die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE. Daarbij hebben de marktpartijen verschillende aandachtspunten met betrekking tot de samenwerking tussen de twee concessiehouders benoemd. Zo vragen enkele partijen aandacht voor de rol van de provincie bij conflicterende belangen tussen de concessiehouders en de verschillen in aanbod van vervoerders op onderwerpen waar directe samenwerking tussen concessiehouders op vereist is.

Vervoerkundige randvoorwaarden

De lijnfiches van het referentienetwerk zijn in grote lijnen duidelijk en werkbaar voor de marktpartijen. Daarbij zijn er enkele opmerkingen en vragen benoemd over onder andere de vrijheid van inschrijvers om hogere frequenties of nieuwe lijnen aan te bieden en de mogelijkheid om lijnen of delen van lijnen andere te koppelen op knooppunten. Gezien de door de provincie benoemde infrastructurele beperkingen vragen de marktpartijen aan de provincie om duidelijke kaders mee te geven, zoals het stellen van onder- en bovengrenzen voor de aangeboden frequenties.

In de gesprekken heeft de provincie verduidelijkt dat, in overeenstemming met de NvU en het Ontwerp PvE bij start concessie via de jaarlijkse vervoerplan procedure, beperkte aanpassingen mogelijk zijn op het referentienetwerk uit de lijnfiches, maar dat de provincie bewust kiest voor lange termijn doorontwikkeling en niet streeft naar revolutie, maar evolutie.

Materieel

Verschillende aandachtspunten met betrekking tot het materieel zijn in schriftelijke reacties benoemd en besproken tijdens individuele gesprekken. Dit betreft onder andere de (rolstoel)toegankelijkheid in relatie tot de ZE eis voor de buurtbussen, het herkenbaar maken van materieel op lijnen die behoren tot de productformules U-link en U-liner en de hoogtebeperking door een tunnel in De Klomp. Ook was er aandacht voor het aantal aangewezen zitplaatsen in bussen voor reizigers met een beperking en de betrokkenheid van ROCOV bij de inrichting van het te bestellen materieel.

De marktpartijen adviseren de provincie om eventuele wijzigingen snel na concessieverlening te bespreken om vertragingen in de materieelbestellingen en daarmee extra kosten te voorkomen. Ook waarschuwen ze dat de ruimte voor aanpassingen na concessieverlening beperkt is. Ten slotte adviseren de marktpartijen de provincie om bij de overname van het huidige diesel materieel zoveel mogelijk informatie te verstrekken.

Duurzaamheid

Op hoofdlijnen zijn de duurzaamheidseisen voor de marktpartijen duidelijk. Marktpartijen hadden echter nog wel enkele vragen bij de ZE ambitie (per 2028 100% ZE) zoals gesteld in over artikel 5.1 van het Ontwerp PvE. De provincie stelt dat zij de betrouwbare implementatie van ZE-materieel belangrijker vindt dan een snelle transitie naar ZE.

In de definitieve aanbestedingsstukken verschaft de provincie voor zover mogelijk meer duidelijkheid over onderwerpen die verder aan bod kwamen, zoals netcongestie, stallingslocaties en omgang met de beperkte beschikbaarheid van geschikt ZE-materieel dat ingezet kan worden als buurtbus.

Uitvoeringskwaliteit

Op hoofdlijnen is de uitvoeringskwaliteit duidelijk en realistisch. Marktpartijen hebben enkele kanttekeningen geplaatst en aanvullende voorstellen gedaan, die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE.

Reisinformatie

De eisen met betrekking tot reisinformatie worden als duidelijk en realistisch beschouwd. Marktpartijen hebben enkele voorstellen gedaan met betrekking tot deze eisen, die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE.

Tarieven, boeking- en betaalwijzen

De vervoerders vinden de eisen duidelijk, maar er zijn verschillende standpunten over in stand houden van het huidige distributienetwerk in combinatie met de invoering van nieuwe betaalwijzen zoals OVpay. Er wordt benadrukt dat er afspraken gemaakt moeten worden over de geldigheid van vervoerbewijzen en betaalwijzen van andere vervoerbedrijven. Er zijn ook vragen over hoe de implementatie van OVpay zich verhoudt tot de concessievoorwaarden en over het voorschrijven van nieuwe proposities en de gevolgen daarvan. Er wordt ook gesteld dat de implementatie van het nieuwe systeem parallel moet plaatsvinden in beide concessies en dat er daarom duidelijke kaders voor moeten worden beschreven in de aanbestedingsstukken.

Marketing

De marktpartijen vinden de eisen met betrekking tot marketing realistisch en duidelijk. De vervoerders hebben echter nog wel kanttekeningen bij de Contouren strategisch marketingkader en vragen aandacht voor de haalbaarheid van de voorgeschreven samenwerking voor gezamenlijke services en marketingplannen en -producten.

Goed werkgeverschap en Personeel

Over het algemeen vinden marktpartijen de eisen duidelijk en realistisch, met uitzondering van de eis dat personeel de Nederlandse taal machtig moet zijn. Dit helpt naar mening van de markt niet bij het oplossen van het tekort aan chauffeurs. Daarnaast wordt opgemerkt dat de zorg over voldoende personeel groter is dan alleen de taalvaardigheid van chauffeurs.

Sociale en fysieke veiligheid

Over het algemeen vinden de marktpartijen de eisen met betrekking tot sociale en fysieke veiligheid duidelijk en realistisch. Wel wordt de kanttekening gemaakt dat het werven van bevoegde BOA’s lastig is. Bovendien kan de eis dat 80% van het personeel BOA-bevoegdheid moet hebben vertraging veroorzaken, aangezien het enige tijd kan duren voordat ze daadwerkelijk bevoegd zijn.

Tram

Over het algemeen worden de eisen met betrekking tot de tram als duidelijk en realistisch beschouwd. Marktpartijen vragen aandacht voor het level playing field voor alle inschrijvers. Hiervoor doen ze verschillende voorstellen, die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE. Over het algemeen zijn de marktpartijen het eens met de geschetste overwegingen en motivatie in het marktconsultatiedocument.

Ontwikkelopgave, Samenwerking, Consumentenbescherming en reizigersinspraak

Over het algemeen worden de eisen met betrekking tot de ontwikkelopgave, samenwerking, consumentenbescherming en reizigersinspraak als duidelijk beschouwd. Marktpartijen benadrukken echter dat het wenselijk is om een gezamenlijke klantenservice te hebben, maar dat gezamenlijke tarievenplannen lastig kunnen zijn vanwege de verschillende belangen. Bovendien zijn er zorgen geuit over mogelijke verschillen in de aanbieding van klantenservice en de keuze van platforms. De marktpartijen geven de provincie daarom verschillende adviezen mee.

Data en monitoring

Over het algemeen worden de eisen als duidelijk en realistisch beschouwd. Marktpartijen hebben schriftelijk nog enkele voorstellen gedaan, die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE.

Algemene bepalingen en overige vragen

De algemene bepalingen worden over het algemeen als duidelijk en realistisch ervaren. Schriftelijk zijn er nog enkele kanttekeningen geplaatst, die de provincie heeft meegewogen bij het opstellen van het definitieve PvE.

2.2 Bijlage C11 van het Ontwerp PvE

De provincie zal de ontvangen input van de vervoerders op bijlage C11 meenemen in de uitwerking van definitieve versie.

2.3 Financieel economische onderbouwing

De provincie heeft ervaringen en meningen van vervoerders verzameld over het model en de werkwijze van de financieel-economische onderbouwing zoals toegepast in recente concessieverleningen en lopende concessies. De ontvangen overwegingen heeft de provincie meegewogen in haar afweging over de opzet van de financieel-economische onderbouwing.

2.4 Aanbestedingsprocedure

De provincie heeft uiteenlopende ervaringen en voorkeuren van vervoerders verzameld over de werkwijze waarbij onderhandelingen worden toegepast in recente aanbestedingen. Bij het inrichten van de aanbestedingsprocedure voor de concessieverlening van de Utrechtse OV-concessies heeft de provincie heeft meegewogen.