

Nr.	Hoofdstuknummer P&E	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
1 0	Algemeen / overige	Gemeente Arnhem	Wij ondersteunen de inspraakreactie van de GMR en die van de gemeente Nijmegen en aansluitend op deze reactie hebben wij de volgende reactie: Het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is het voor ons niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien. Wij begrijpen dat de aanbesteding een verantwoordelijkheid is voor u als concessievrager. Maar gezien het grote economische en maatschappelijke belang dat het openbaar vervoer heeft voor de regio's en steden, vragen wij u om ons (GMR, Arnhem en Nijmegen) en de regio Foodvalley te betrekken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.	Leidend voor deze aanbesteding is de Nota van Uitgangspunten voor het openbaar vervoer in Oost-Nederland en de herijking die daarvan heeft plaatsvonden. Het gunningsmodel bepaalt de focus van vervoerders in hun bieding en daarmee in hoeverre de doelstellingen die de provincies met de nieuwe concessies nastreeft worden gerealiseerd. In de Nota van Uitgangspunten staat dat de provincies voornemens zijn de gunningscriteria te koppelen aan de begrippen People (reiziger/personeel), Planet (omgeving) en Profit (continuïteit). Elementen van het gunningsmodel die daarbij zijn benoemd: het ontwikkelplan, het aanbod op A-, B- en C lijnen en de transitie naar zero emissie busvervoer en CO2 reductie. Wij hebben begin 2024 geschetst hoe het traject eruit ziet waarbij u input kon leveren bij de wensen en uitgangspunten en kan reageren op het ontwerp-Programma van Eisen. Wij zijn concessievrager en verantwoordelijk voor de inhoudelijke en procesmatige kant van de aanbesteding. Het uitwerken van het gunningsmodel is onze verantwoordelijkheid en op dat vlak houden wij de rollen graag zuiver.	
2 0	Algemeen / overige	Gemeente Arnhem	Er zijn diverse bedrijven die een rol spelen in het schenden van de mensenrechten. Op 12 februari 2020 heeft de United Nations High Commissioner for Human Rights (UNHCHR) een lijst gepubliceerd van bedrijven die een rol spelen bij het schenden van de mensenrechten. Wij vragen u om vervoerders uit te sluiten van de aanbesteding die volgens de UNHCHR de mensenrechten schenden. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.ohchr.org%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2FHRBodies%2FHRC%2FRegularSessions%2FSession43%2FDocuments%2FA_HRC_43_71.docx&wdOrigin=BROWSELINK	Bij de aanbesteding van de concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley passen wij de uitsluitingsgronden uit de Aanbestedingswet toe. Wij sluiten op voorhand geen bedrijven uit.	
3 0	Algemeen / overige	Gemeente Arnhem	Wat zijn de Selectie- en gunningscriteria van de aanbesteding? Wij willen als Arnhem graag deel uit maken van de selectiecommissie. Zeker gezien het grote belang dat wij als stad hebben bij goed OV, maar ook omdat bij 10% van alle reizigerskilometers van onze hele regio alleen binnen de grenzen van Arnhem plaats vindt	Zie ons antwoord op vraag 1.	
4 0	Algemeen / overige	Gemeente Beuningen	Het programma van eisen schrijft het minimale voor. De inschrijver kan zich onderscheiden door méér te doen dan dit minimale. We zouden graag zien dat ook een optimum wordt aangegeven, voor zover dat op bepaalde aspecten mogelijk is (denk aan concrete eisen voor toegankelijkheid en betrouwbaarheid van de ritten). Om tot concurrerend en aantrekkelijk OV te komen, is het 'afbouwen' vanaf een optimum wenselijker dan het 'opbouwen' vanuit een minimum. Subjectief omschreven, duidelijk en tijdig.	Uitgangspunt is dat er een vast bedrag is, waarbij een inschrijver meer punten krijgt als er extra aanbod is. Daar zal ook een maximum aantal worden gedefinieerd.	
5 0	Algemeen / overige	Gemeente Beuningen	Verzoek: Concretiseer deze waar het mogelijk is, om zeker te weten dat wat we vragen, ook gelijk is aan wat een inschrijver daaronder verstaat.	Het is moeilijk om op basis van deze opmerking een generieke uitspraak te doen. Dit kan van geval tot geval anders zijn. Wij handhaven onze tekst.	
6 0	Algemeen / overige	Gemeente Doesburg	"Wat zijn de consequenties van het niet halen van de eisen zoals genoemd in het PVE en wie controleert dit?" Verzoek: Graag de consequenties benoemen en toelichten. Ook willen we graag weten die er verantwoordelijk is voor het overzien van het proces."	Het is niet helder op welke eisen van het PVE u doelt. Dat maakt een gericht antwoord onmogelijk. Wij zijn als concessievrager opdrachtgever en dienen te controleren of wordt voldaan aan de eisen in het PVE. Wij zullen dit uiteraard ook tijdens de concessie doen en waar nodig kunnen er boetes worden opgelegd overeenkomstig de boetetablel.	
7 0	Algemeen / overige	Gemeente Wageningen, WUR en op Wageningen Campus gevestigde bedrijven	Tenslotte onderzoeken wij graag samen met u de mogelijkheden van publiek-private samenwerking gericht op het verder stimuleren van het OV. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan inzet van extra bussen gerelateerd aan het gebruik van Business Cards door bedrijven en instellingen op de campus. Wij gaan hier graag over met u in gesprek.	De provincie staat altijd open om in gesprek te gaan om het OV beter te maken. Dit kan een onderwerp worden in het ontwikkelteam.	
8 0	Algemeen / overige	GMR	Alle opmerkingen moeten in de context van de brief van de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen worden bekeken, waar ook de nodige nuances worden toegelicht.	Wij nemen kennis van uw opmerking.	
9 0	Algemeen / overige	GMR	Het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is het voor ons niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien. Wij begrijpen dat de aanbesteding een verantwoordelijkheid is voor u als concessievrager. Maar gezien het grote economische en maatschappelijke belang dat het openbaar vervoer heeft voor de regio's en steden, vragen wij u om ons (GMR, Arnhem en Nijmegen) en de regio Foodvalley te betrekken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria. Verzoek: Betrek ons (GMR, Arnhem en Nijmegen) en de regio Foodvalley bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria.	Zie het antwoord op vraag 1.	
10 0	Algemeen / overige	GMR	Graag willen ook nog aandacht vragen voor de ongelukkige timing van de reactietermijn midden in de zomer. We begrijpen dat u gebonden bent aan een strakke planning om de aanbesteding tijdig te laten plaatsvinden, maar het was voor ons al lastig om tijdig tot een regionaal gedragen reactie te komen. We weten dat er naast onze regionale reactie ook veel lokale opmerkingen en aandachtspunten zijn die gemeenten mee willen geven. Het zal niet elke gemeente lukken om dit tijdig aan te leveren. Verzoek: Wilt u flexibel om gaan met reacties die één of twee weken later binnenkomen?	Wij zijn het met u eens. Helaas hadden we geen andere mogelijkheid. Waar mogelijk zullen we flexibel omgaan met reacties die later binnenkomen, maar de aanbesteding mag daarvoor niet vertraagd worden.	
11 0	Algemeen / overige	Regio Foodvalley	Het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is het voor ons niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien. Wij begrijpen dat de aanbesteding een verantwoordelijkheid is voor u als concessievrager. Maar gezien het grote economische en maatschappelijke belang dat het openbaar vervoer heeft voor de regio's en steden, vragen wij u om de regio's (Regio Foodvalley-Groene metropoolregio GMR) te betrekken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria en de beoordeling van de de inschrijvingen. Verzoek: Betrek de regio's bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria en deelname aan het beoordelingsteam van de provincie Gelderland.	Zie het antwoord op vraag 1.	
12 0	Algemeen / overige	Regio Foodvalley	een verwijzing naar de wensen van de gemeenten, de position paper en ambitiekaart van de beide regio's wordt gemist	Deze wordt, zoals aangegeven, als achtergrondinformatie ter beschikking gesteld.	
13 0	Algemeen / overige	Regio Foodvalley	Het programma van eisen kan niet los worden gezien van de selectie- en gunningscriteria. De inhoud van deze criteria bepaalt immers waar inschrijvers bij de beoordeling punten mee kunnen verdienen en daarmee hoe het openbaar vervoer in onze regio vorm krijgt. Door het ontbreken van een richtinggevend beleidskader is het voor ons niet duidelijk hoe de selectie- en gunningscriteria eruit komen te zien. Wij begrijpen dat de aanbesteding een verantwoordelijkheid is voor u als concessievrager. Maar gezien het grote economische en maatschappelijke belang dat het openbaar vervoer heeft voor de regio's en steden, vragen wij u om de regio's (Regio Foodvalley-Groene metropoolregio GMR) te betrekken bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria en de beoordeling van de de inschrijvingen. Verzoek: Betrek de regio's bij het opstellen van de selectie- en gunningscriteria en deelname aan het beoordelingsteam van de provincie Gelderland.	Zie het antwoord op vraag 1.	
14 1	Inleiding	GMR	U geeft aan dat het programma van eisen richtinggevend is voor het eerste ontwikkelplan dat de inschrijvers moeten indienen. Hier komt duidelijk naar voren dat er geen visie op het openbaar vervoer en/of een netwerkperspectief aan ten grondslag ligt. We vinden het namelijk op een aantal algemene doelen na niet duidelijk hoe het programma van eisen richting geeft aan het eerste ontwikkelplan. Voorstel: Maak de regionale inbreng van de GMR en Foodvalley (de position paper en ambitiekaart) richtinggevend voor alle in te dienen plannen, waaronder het eerste ontwikkelplan (2026-2029).	Het vragen van naar een ontwikkelplan is normaal in een aanbesteding, hiermee gebruiken we juist de kracht van de markt. Voor deze aanbesteding is de Nota van Uitgangspunten voor het openbaar vervoer die in PS is vastgesteld in 2018 leidend, inclusief de herijking daarvan waarover PS in februari 2018 hebben besloten. In de Nota van Uitgangspunten staat ook informatie voor het gunningsmodel. Begin dit jaar hebben wij gemeenten en regio's gevraagd om wensen en aandachtspunten beschikbaar te stellen, u heeft het positionaal paper en de ambitiekaart aangeleverd. Deze zullen wij, conform afspraak, als achtergrondinformatie beschikbaar stellen tijdens de aanbesteding. Verder werken wij samen met gemeenten, regio's en vervoerders en het Toekomstbeeld OV voor Gelderland. De netwerkkaart wordt toegevoegd aan het PVE. Wij hebben gemeenten en regio's gevraagd aan wensen en aandachtspunten in te leveren, welke als informatie ter beschikking wordt gesteld tijdens de aanbesteding. Uw regionale visie zal uiteraard ook ter beschikking worden gesteld.	

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
15 1,2		Scope concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley	CNV	Waarom wordt gekozen voor een looptijd vanaf halverwege het jaar dat de concessie loopt?	Er heeft landelijke afstemming plaatsgevonden over de aanbestedingskalender, daar kwam deze datum uit voor de concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Uit evaluaties blijkt ook dat er voordelen zitten aan de ingang van een concessie eind juni, het weer is beter en het is minder druk. Het idee is dat er zo minder druk op de start van de concessie staat.
16 1,2		Scope concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley	gemeente Nijmegen	We begrijpen dat u hier duidelijk wil kaderen dat 'andere mobiliteitsdiensten' geen onderdeel zijn van de concessie en dat u hier in uw rol als concessieverlener niet verantwoordelijk voor bent. U heeft als concessieverlener echter wel een belang bij (verdere) ontwikkeling van dergelijke mobiliteitsdiensten. Onder 3.3, pagina 18, geeft u aan dat u als concessieverlener wel de regie voert over een eventuele transitie naar andere mobiliteitsdiensten. Vraag: Kunt u toelichten hoe u aankijkt tegen (nieuwe vormen van) publieke mobiliteit, hoe dit zich volgens u verhoudt tot het openbaar vervoer, en hoe u hier vanuit uw regierol tijdens de concessie mee aan de slag gaat?	One visie op 'andere mobiliteitsdiensten' is opgenomen in onze Nota van Uitgangspunten. Zoals ook verwoord in paragraaf 1.2 vallen andere mobiliteitsdiensten niet binnen de scope van de concessie.
17 1,2		Scope concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley	Provincie Overijssel	Bij doel 3 biedt de concessie ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoervormen terwijl in de paragraaf daarvoor de nieuwe vervoervormen uitdrukkelijk zijn uitgesloten van de concessie.	In de alinea onder de 4 doelen wordt dit verder toegelicht. Het gaat om het inspelen op nieuwe ontwikkelingen en constructief samen met aanbieders.
18 1,2		Scope concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley	Regio Foodvalley	Naast de Gelderse gemeenten, maken ook Rhenen, Renswoude en Veenendaal deel uit van Regio Foodvalley. Om de ambitie van Regio Foodvalley waar te maken, is in de Positionpaper Regionaal OV een ambitienetwerkaart opgenomen waarin oa. een sterk busnetwerk tussen Ede, Wageningen, Veenendaal en Rhenen wordt bepleit. In kader van deze aanbesteding heeft het meerwaarde de potentiële vervoerders te informeren over deze ambities. We gaan er vanuit dat de Position paper, de ambitiekaart en gemeentelijke moties met dit programma van eisen wordt meegezonden naar de vervoerders en wordt meegewogen in de beoordeling van de offertes.	Dat is uiteraard bekend, hier zijn de gemeenten genoemd die formeel tot de regio Foodvalley horen en binnen het concessiegebied vallen.
19 1,3		Doelen	Gemeente Arnhem	De aanbesteding van een nieuwe concessie is een kans om de negatieve trend bij het OV te keren. Dat vraagt om een stevige visie op de toekomst van het openbaar vervoer. Tot onze teleurstelling constateren wij dat dit ontbreekt in de huidige aanbestedingsdocumenten. Er is geen richtinggevende toekomstvisie op het openbaar vervoer of een netwerkperspectief (inclusief netwerkaart). Terwijl juist het programma van eisen richtinggevend is voor het eerste ontwikkelplan dat de inschrijvers moeten indienen. Verzoek: Kunnen de beleidsdoelen van de concessie uitgebreider worden toegelicht? Vragen: Hoe verhouden de beleidsdoelen zich tot de in de brief genoemde maatschappelijke opgaven? en hoe vertalen de beleidsdoelen zich op hoofdlijnen naar de selectie- en gunningscriteria?	Zie het antwoord op vraag 1.
20 1,3		Doelen	Gemeente Arnhem	Het regionale trolleysysteem biedt unieke kansen voor niet alleen het eenvoudig en goedkoop inzetten van zero-emissiebussen in de regio, maar het biedt ook mogelijkheden voor het lokaal oplossen van netcongestie. Het trolley netwerk kan worden gebruikt voor de overdracht en opslag van lokaal opgewekte elektriciteit. Dit zal helpen om het bestaande energietekort te verminderen en tevens lokaal energieproductie te stimuleren. Het trolleysysteem kan ingezet worden voor bijvoorbeeld: het laden van aanneemersmaterieel, een laadplein voor personenwagens, openbare verlichting, het voorzien van vastgoed van energie eet. De mogelijkheden zijn divers. Het college is daarom bezig met het opstellen van een strategie voor de mogelijkheden en het gebruik door verschillende partijen van het trolleysysteem. Wij missen in deze paragraaf deze inhoudelijke toelichting van het trolley-net. Voor vervoerders is dit relevante informatie die van invloed kan zijn op hun bedrijfsvoering (opladen van eigen voertuigen (bv RRReis-auto's).	Wij kennen uw ambitie op dit vlak en gaan graag het gesprek aan over de concrete uitwerking hiervan.
21 1,3		Doelen	Gemeente Arnhem	We vragen u aandacht voor het medegebruik van het trolleysysteem door derden. De onbenutte capaciteit van het trolley-net biedt een significante potentie voor de stad en haar energiewensen; ook daar waar het gaat om de verduurzaming daarvan. Mede in Arnhem gedane technische ontwikkelingen maken het mogelijk om andere voertuigen aan het trolley-net te kunnen laden. Dit varieert van auto's tot aan bouw materieel, zowel direct vanaf het trolley-net als ook met tussenkomst van een stationaire batterij. Daarnaast is het ook mogelijk om niet-mobiliteitstoepassingen aan het trolley-net te koppelen. Uitvoerig onderzoek naar die mogelijkheden is o.a. gedaan door Dr. Ir. Ibrahim Diab1. Om het trolley-net te kunnen inzetten voor het lokaal oplossen van netcongestie, is het essentieel dat de gemeente Arnhem de mogelijkheden heeft om het trolley-net beschikbaar te stellen voor gebruik van derden 1 Bron: "DG trolleygrids as sustainable, multi-functional, and multi-stakeholder electrical infrastructures: Thinking outside of the bus", dd oktober 2023, te raadplegen via https://repositorv.tuelft.nl/islandora/object/uuid%3A6103d9e9-5c2e-487a-b77cae0ce9cb12f1?collection=research Wij missen in deze paragraaf deze inhoudelijke toelichting van het trolley-net. Voor vervoerders is dit relevante informatie die van invloed kan zijn op hun bedrijfsvoering (opladen van eigen voertuigen (bv RRReis-auto's).	Wij kennen uw ambitie op dit vlak en gaan graag het gesprek aan over de concrete uitwerking hiervan. Uiteraard blijft onze prioriteit de elektrificatie van het openbaar vervoer. Leidend voor de vervoerder zijn de overeenkomsten die als bijlagen bij het PvE worden toegevoegd. Een nadere aanvulling in paragraaf 1.3 vinden wij niet nodig.
22 1,3		Doelen	Gemeente Arnhem	We hebben als regio's GMR in Foodvalley en de gemeenten Arnhem en Nijmegen een duidelijke visie geschreven met bijbehorende netwerkambitiekaart, waarom worden die niet gebruikt? Ook vervoerders hebben in onze bilaterale contacten aangegeven behoefte te hebben aan een visie van de provincie in de PvE en Bestek.	Wij danken u voor de visie en netwerkambitiekaart. Zoals aangegeven wordt deze als achtergrondinformatie beschikbaar gesteld tijdens de aanbesteding. Verder werken wij aan het toekomstbeeld OV 2040, de netwerkaart die daarbij hoort wordt onderdeel van het definitieve PvE. Verder zullen wij nog een marktconsultatie houden in september, dan horen we ongetwijfeld meer over de behoefte die er leven bij vervoerders.
23 1,3		Doelen	Gemeente Renkum	Evaluatie van vorige en nieuwe ontwikkelplannen. Concreet willen we graag zien of bepaalde ontwikkelplannen ook de gewenste modal shift van auto naar onder andere openbaar vervoer als gevolg hebben, en hoe groot is die verschuiving dan? Is dit inzichtelijk te maken?	Dit is zeker een belangrijk aandachtspunt dat behandeld dient te worden in de ontwikkelteams. Los daarvan levert de concessiehouder allerlei data aan waarmee we de prestaties kunnen volgen.
24 1,3		Doelen	Gemeente Renkum	In het concept PvE staan zaken genoemd die ingaan op kansen benutten bij ontwikkelingen. Het lijkt ons nu goed om in te spelen op veranderingen binnen de algemene mobiliteit. Zoals de grote woningbouwopgave, het hanteren van lagere parkerenormen, het realiseren van mobiliteitshubs, deelmobiliteit, transferia en bijvoorbeeld toeristische TOP locaties. Hier zal het OV tijdig op moeten anticiperen	Dat zijn wij met u eens. Wij hebben onder andere alle plannen van gemeenten en regio's verzameld en zullen die ter beschikking stellen aan inschrijvers. Zie daarnaast het antwoord op vraag 23.
25 1,3		Doelen	GMR	De aanbesteding van een nieuwe concessie is een kans om de negatieve trend bij het OV te keren. Dat vraagt om een stevige visie op de toekomst van het openbaar vervoer. Tot onze teleurstelling constateren wij dat dit ontbreekt in de huidige aanbestedingsdocumenten. Er is geen richtinggevende toekomstvisie op het openbaar vervoer of een netwerkperspectief (inclusief netwerkaart). Terwijl juist het programma van eisen richtinggevend is voor het eerste ontwikkelplan dat de inschrijvers moeten indienen. Verzoek: Kunnen de beleidsdoelen van de concessie uitgebreider worden toegelicht? Vragen: Hoe verhouden de beleidsdoelen zich tot de in de brief genoemde maatschappelijke opgaven? en hoe vertalen de beleidsdoelen zich op hoofdlijnen naar de selectie- en gunningscriteria?	Zie het antwoord op vraag 1.
26 1,3		Doelen	Provincie Overijssel	De formulering 'vanaf de start' betekent feitelijk 'gedurende de hele concessie'. Dat is volgens 6.3,2,b niet de bedoeling. Voorgesteld wordt om 'bij de start' te gebruiken.	We hebben de tekst verduidelijkt naar 'De Concessiehouder mag daarom, naast bestaande bussen en nieuwe ZE-bussen, tot 2030 ook nieuwe CNG-bussen laten instromen.'
27 1,3		Doelen	Regio Foodvalley	U geeft aan dat het programma van eisen richtinggevend is voor het eerste ontwikkelplan dat de inschrijvers moeten indienen. Hier komt duidelijk naar voren dat er geen visie op het openbaar vervoer en/of een netwerkperspectief aan ten grondslag ligt. We vinden het namelijk op een aantal algemene doelen na niet duidelijk hoe het programma van eisen richting geeft aan het eerste ontwikkelplan. Voorstel: Maak de regionale inbreng van de GMR en Regio Foodvalley (de position paper en ambitiekaart) richtinggevend voor alle in te dienen plannen, waaronder het eerste ontwikkelplan (2026-2029).	Het vragen van naar een ontwikkelplan is normaal in een aanbesteding, hiermee gebruiken we juist de kracht van de markt. Voor deze aanbesteding is de Nota van Uitgangspunten voor het openbaar vervoer die in PS is vastgesteld in 2018 leidend, inclusief de herijking daarvan waarover PS in februari 2018 hebben besloten. In de Nota van Uitgangspunten staat ook informatie voor het gunningsmodel. Begin dit jaar hebben wij gemeenten en regio's gevraagd om wensen en aandachtspunten beschikbaar te stellen, u heeft het positionaal paper en de ambitiekaart aangeleverd. Deze zullen wij, conform afspraak, als achtergrondinformatie beschikbaar stellen tijdens de aanbesteding. Verder werken wij samen met gemeenten, regio's en vervoerders en het Toekomstbeeld OV voor Gelderland. De netwerkaart wordt toegevoegd aan het PvE. Wij hebben gemeenten en regio's gevraagd aan wensen en aandachtspunten in te leveren, welke als informatie ter beschikking wordt gesteld tijdens de aanbesteding. Uw regionale visie zal uiteraard ook ter beschikking worden gesteld.
28 1,3		Doelen	ROCOV Gelderland	Advies: Vraag de vervoerders om met voorstellen te komen om het OV voor alle potentiële reizigers aantrekkelijker en betaalbaar te laten zijn.	Betaalbaarheid van het OV wordt als onderdeel van de doelen benoemd, wij gaan vervoerders niet vragen in het kader van de inschrijving om hierop voorstellen te doen.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
29 1,3	Doelen	Transdev		Concessiehouder krijgt ruimer de tijd om op een uitvoerbare en financieel haalbare wijze te implementeren. Hoe weegt u de inspanning dat concessiehouder vanaf start ook nieuwe CNG bussen mag laten instromen. Geldt dit ook voor elektrische bussen?	Inschrijvers mogen uiteraard ook inschrijven met ZE-bussen vanaf de start. Zoals bekend zijn er geen zware aansluitingen beschikbaar op de remises in Arnhem-Nijmegen. In de regio Foodvalley zijn er geen remises in handen van de overheid. Lander geeft op dit moment aan dat vanaf Q4 2029 weer ruimte is voor nieuwe nieuwe aansluitingen. Ook geeft Lander aan dat er geen flexcontracten worden afgesloten in gebieden met TenneT-netcongestie. In het gunningsmodel wordt gevraagd om een zero emissie plan waarin om een betrouwbare transitie naar zero emissie wordt gevraagd.
30 1,3	Doelen	Transdev		Het is op dit moment niet toegestaan om dieselbussen in te zetten in SAN. In Veluwe Zuid mag dit wel. Bevestigt u dat de concessiehouder in de nieuwe concessie tot 2030 overall met dieselbussen mogen rijden?	Ja, dat is toegestaan tot 2030.
31 1,4	Verstedelijkingsopgave	gemeente Nijmegen		Wij missen in deze paragraaf de volgende reflecties in relatie tot de verstedelijkingsopgave: - dat niet alle nieuwe woningen en voorzieningen langs of direct (na)bij bestaande OV-knooppunten en HOVlijnen (kunnen) worden gebouwd, en dus dat er ook meer (nieuw) openbaar vervoer nodig is om alle woningen en voorzieningen te ontsluiten. - dat openbaar vervoer aanvullend op het ontsluiten van nieuwe woningen en voorzieningen ook een belangrijke bijdrage heeft te leveren aan een bredere verandering in reisgedrag - minder auto, meer lopen, fietsen en OV. Zonder deze gedragsverandering slibben de stad en regio dicht met auto's en komt de bereikbaarheid en leefbaarheid (verder) onder druk te staan. Ook dit vraagt om een groei van het OV-aanbod. Vraag: Bent u het eens met deze reflecties?	Bij deze paragraaf hebben wij gebruik gemaakt van uw position paper. Wij handhaven onze tekst.
32 1,5	Rol en status Programma van Eisen	FNV		In het document wordt vaker over 'stakeholders' gesproken (15x). Dit zijn alle betrokken partijen die belang hebben bij een goede uitvoering van de concessie. Er worden meer partijen genoemd dan alleen de primaire stakeholders, die belang hebben bij een goede uitvoering van de concessie. Het Personeel wordt daar niet in genoemd. Graag worden wij ook als 'stakeholder' gezien, zodat ook rechtstreeks overleg/terugkoppeling tussen werknemers en de opdrachtgever mogelijk wordt. Verder is het PvE ter inzage voorgelegd (t/m 28 augustus) aan een aantal stakeholders. Wij hebben geen mogelijkheid gehad om te reageren.	Wij gaan een contractuele relatie aan met de concessiehouder. Deze is verantwoordelijk voor de eigen bedrijfsvoering, waaronder de afstemming met het medezeggenschapsorgaan en de vakorganisaties. Wij hebben uiteraard veel waardering voor het uitvoerende personeel, maar wij kunnen en willen niet op de stoel van de werkgever gaan zitten. De benoemde organisaties zien wij dan ook niet als stakeholders zoals bedoeld in artikel 2.1.4. Wel kunnen we ons voorstellen dat er tijdens de concessie overleg plaatsvindt met chauffeurs over de uitvoering van de dienstregeling. Wij vinden het dan wel logisch dat daar ook de formele vertegenwoordiger van de concessiehouder bij is om ruis te voorkomen. Het concept-PvE is gestuurd aan gemeenten, regio's, buurtbusverenigingen en Lander. Verder is het via Mercell gepubliceerd.
33 1,5	Rol en status Programma van Eisen	Provincie Overijssel		Provincie Overijssel heeft geen aangrenzende concessiegebieden	Dat is juist.
34 1,5	Rol en status Programma van Eisen	Transdev		U noemt op verschillende punten in het bestek het belang van stakeholders bij een goede uitvoering van de concessie, echter benoemt u niet expliciet het personeel van de concessiehouder. Onze ondernemingsraad (OR) ziet graag dat onze medewerkers aan deze tekstpassages worden toegevoegd. Bent u hiertoe bereid?	Wij zijn altijd bereid tijdens de concessie het gesprek aan te gaan met de het personeel over de uitvoering van de dienstregeling. Daarbij merken wij wel op dat wij niet op de stoel van de werkgever gaan zitten. Wij denken dat het wel verstandig is dat de formele aanspreekpunten van de concessiehouder aanwezig zijn om ruis te voorkomen. Bij stakeholders gaat het om onder andere gemeenten en regio's. De OR bestaat uit personeel van de concessiehouder en zien wij niet als stakeholder maar als onderdeel van de concessiehouder.
35 2	Ontwikkeling en samenwerking	Provincie Overijssel		ontwikkelplan dat niet jaarlijks bijgesteld kan worden, getuigd niet van een 'ademende' concessie.	Er is sprake van een jaarlijks vervoerplan waarin actuele inzichten worden meegenomen.
36 2	Ontwikkeling en samenwerking	Regio Foodvalley		Voorstel: eis dat er minimaal zes keer per jaar een bijkomst van het ontikkelteam plaatsvindt, dit hoeft niet meer dan twee keer een besluitvormend overleg te zijn.	Wij kijken uit naar de samenwerking in ontwikkelteams. Over de frequenties van de ontwikkelteams bestaan verschillende beelden. Wij vinden de frequentie van 6x per jaar te hoog. Wel zullen wij in het ontwerp-PvE opnemen dat we het minstens 2x per jaar organiseren.
37 2	Ontwikkeling en samenwerking	ROCOV Gelderland		Het hoofdstuk begint met onderstaande tekst: Om zo goed mogelijk invulling te geven aan veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van (potentiële) Reizigers in de regio's Arnhem-Nijmegen en Foodvalley, ligt de verantwoordelijkheid voor de (door)ontwikkeling van het Openbaar Vervoer tijdens de looptijd van de Concessie bij de Concessiehouder. De Concessiehouder heeft namelijk het beste zicht op (i) de wensen van (potentiële) Reizigers, (ii) de samenhang en het relatieve belang van deze wensen, en (iii) methoden om deze wensen op efficiënte wijze in te vullen. Op de hierin genoemde punten heeft inderdaad de concessiehouder het beste zicht. Dat is wel binnen zijn concessie en in samenwerking met omliggende concessiegebieden ook enigszins ook in die concessiegebieden. Zolang echter de concessiehouder, veelal aangenomen op basis van de laagst mogelijke kosten, moet ontwikkelen binnen die kosten zal er voornamelijk vraaggericht ontwikkeld worden. Die vraag kan enkel groter worden als er een zeer aantrekkelijk OV-vervoer wordt aangeboden waarbij men snel, betaalbaar, betrouwbaar en comfortabel kan reizen. Binnen het voor de concessiehouder beschikbare budget en enkel binnen die concessie lukt dat nauwelijks. Nodig is een samenwerking van de provincies in het landsdeel Oost met de concessiehouders binnen die drie provincies. Ideeën en bijdragen vanuit den Haag kunnen daar goed bij helpen.	Wij gunnen niet op prijs maar op de beste prijs-kwaliteit verhouding. In hoofdstuk 2 omschrijven we hoe de concessiehouder die ontwikkelrol dient op te pakken. Uiteraard spelen andere stakeholders hier een belangrijke rol bij. Die samenwerking krijgt onder andere vorm in de ontwikkelteams.
38 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West		Wij adviseren om de betrokkenheid van buurtbusverenigingen bij het opstellen het Vervoerplan niet alleen in dit hoofdstuk op te nemen, maar ook te vermelden in de procedure in bijlage C2. Verder achten wij het wenselijk dat het definitieve plan openbaar is en onder meer wordt toegezonden aan de buurtbusverenigingen.	Wij zien de buurtbus als integraal onderdeel van het OV en vinden het derhalve vanzelfsprekend dat de vervoerder contact heeft met de buurtbusvereniging. Het proces wordt niet aangepast. Zodra het vervoerplan wordt vastgesteld door GS is het openbaar.
39 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West		Betrokkenheid Buurtbusverenigingen ontbreekt.	Wij zien de buurtbus als integraal onderdeel van het OV en vinden het derhalve vanzelfsprekend dat de vervoerder contact heeft met de buurtbusvereniging. In artikel 2.1.17 is opgenomen dat Buurtbusverenigingen worden betrokken bij het opstellen van de plannen als benoemd in 2.1.12.
40 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West		Betrokkenheid Buurtbusverenigingen bij de in art. 2.1.9 genoemde plannen ontbreekt.	In artikel 2.1.17 is opgenomen dat Buurtbusverenigingen worden betrokken bij het opstellen van de plannen als benoemd in 2.1.12.
41 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	CNV		2.1.4 Wordt onder stakeholders mede verstaan de vakorganisaties en het medezeggenschapsorgaan van de concessiehouder?	Wij gaan een contractuele relatie aan met de concessiehouder. Deze is verantwoordelijk voor de eigen bedrijfsvoering, waaronder de afstemming met het medezeggenschapsorgaan en de vakorganisaties. Wij hebben uiteraard veel waardering voor het uitvoerende personeel, maar wij willen niet op de stoel van de werkgever gaan zitten. De benoemde organisaties zien wij dan ook niet als stakeholders zoals bedoeld in artikel 2.1.4. Zie in dit kader ook het antwoord op vraag 34.
42 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Arnhem		Niet 2 maal per jaar, maar 6 maal per jaar een Ontwikkelteam	Zie het antwoord op vraag 36.
43 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Arnhem		Er staat hier tweejaarlijks bij Regionale Mobiliteitsoverleg, moet dat niet twee keer per jaar zijn? Er zijn dus twee overlegstructuren waar over de dienstregeling wordt gesproken? (Zie 2.1.2.)	Dat klopt, dit moet 2x per jaar zijn.
44 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Arnhem		In deze paragraaf staat beschreven waar verzoeken ingediend tot wijzigingen in het OV aanbod. En waar o.a. kosten kunnen komen door halte verplaatsingen of toevoegingen of door weginfra te gebruiken die niet is berekend op zware busvoertuigen dat de onderhoudskosten opvoert bij de wegbeheerder. Wie draait hier op voor de kosten? De gemeente lijkt hierin buitenspel te staan.	Indien dit aan de orde is vraagt dat om overleg tussen gemeente, concessiehouder en concessieverteiler.
45 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Berg en Dal		Wat zijn de uitgangspunten bij nieuwbouwwijken? Wellicht goed om op te nemen dat de concessiehouder verplicht is om mee te denken over de bereikbaarheid van OV bij nieuwbouwwijken.	Gemeenten hebben informatie over ruimtelijke ontwikkelingen kunnen indienen. Deze wordt als achtergrondinformatie ter beschikking gesteld. De inschrijvers krijgen de ruimte om binnen onze eisen met een voorstel voor een dienstregeling te komen. De afstemming kan in de concessieperiode plaatsvinden in overleggen over de dienstregeling en de ontwikkelteams.
46 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Beuningen		De doorontwikkeling vraagt om samenwerking tussen provincie, vervoerder, regio en gemeenten. Verzoek: Voeg hier expliciet ook (minder frequent maar wel noodzakelijke) samenwerking en/of afstemming aan de 'grenzen' toe, zowel aan provinciale grenzen als aan de landsgrenzen. Dit om te voorkomen dat mensen op de grens van het concessiegebied een veel lagere bereikbaarheid en kwaliteit genieten dan de rest van het gebied.	Wij zullen dit verduidelijken door de aangrenzende concessieverteilers op te nemen in de jaarlijkse plancyclus voor het vervoerplan. Voor de grensoverschrijdende lijn is er al sprake van goed contact, dat zetten we voort.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
47 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Gemeente Mook en Middelaar		In de opzet voor de 'ontwikkelteams' wordt tot nu toe uitsluitend gesproken van 'Gelderse gemeenten'. Mook en Middelaar is een Limburgse gemeente en is ons verzoek dan ook om te benadrukken dat alle gemeenten (dus ook wij als niet-Gelderlandse gemeente) onderdeel van de ontwikkelteams en alle overige ambtelijke en bestuurlijke overleggen dienen te zijn, die betrekking hebben op de OV concessie in onze gemeente.	De gemeente Mook en Middelaar ligt in ons concessiegebied en is altijd welkom bij de provincie Gelderland.
48 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	gemeente Nijmegen		We vinden het logisch dat het ontwikkelteam een plek krijgt in de organisatiecyclus voor het jaarlijkse vervoerplan. De strategische plannen voor doorontwikkeling van het openbaar vervoer worden immers via het vervoerplan geïmplementeerd. Een aantal onderdelen van het vervoerplan zijn echter meer tactisch en operationeel van aard en sluiten daardoor beter aan bij het beheeroverleg. Het beheeroverleg gaat daarnaast ook over de uitvoering van het vervoerplan. We denken verder dat het beheeroverleg waardevolle informatie en inzichten (zoals KPI's) oplevert voor het vervoerplan. Voorstel: geef het beheeroverleg een plek in de organisatiecyclus.	Het beheeroverleg is het overleg tussen concessiehouder en concessieverlener. Dit vindt gedurende het hele jaar plaats. Daarnaast is het een dienstregelingsoverleg waarbij ook gemeenten aanschuiven. De planning hiervan ligt nog niet vast en wordt nog besproken. Het is niet nodig hiervoor het schema aan te passen.
49 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	GMR		De verantwoordelijkheid voor het stapsgewijs doorontwikkelen van het OV komt bij de ontwikkelteams te liggen. De doorontwikkeling van de concessie gaat niet vanzelf, maar vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie, vervoerder, de regio's en steden. Het succes van de doorontwikkeling van de concessie valt of staat bij de invulling van de samenwerking tussen alle betrokken partijen. Maar zonder goede afspraken is het risico groot dat alle ideeën en energie niet voldoende worden omgezet in resultaat. Vraag: Deelt u onze mening hierin?	Ja.
50 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	GMR		Voorstel: eis dat er minimaal zes keer per jaar een bijkomst van het ontwikkelteam plaatsvindt, dit hoeft niet meer dan twee keer een besluitvormend overleg te zijn.	Zie het antwoord op vraag 36.
51 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	GMR		Voorstel: eis dat de concessiehouder in de ontwikkelplannen een aanpak moeten uitwerken over hoe zij de strategische samenwerking met de provincie en wegbeheerders vorm gaat geven, evalueren en verbeteren.	In het ontwikkelplan wordt inschrijvers gevraagd naar de werkwijze waarop hun ontwikkelteam zal zorgdragen voor doorontwikkeling van de concessie. Tijdens de implementatiefase zal dit nadere uitwerking behoeven.
52 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Kreis Kleve		Extra versie: Ook moeten de verantwoordelijken voor de te tolereren busverbindingen worden betrokken, voor zover de plannings of informatie gevolgen hebben voor de te tolereren busverbindingen. [vertaling]	Daar zijn wij het uiteraard mee eens.
53 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Provincie Utrecht		Wij vinden het van belang dat de concessiehouder van deze concessie goed contact onderhoudt met aangrenzende concessieverleners, met name voor lijnen die over de concessiegrenzen heen gaan. U geeft aan dat de concessieverlener en concessiehouder contact moet hebben met gemeente over de dienstregeling. We zien graag dat het wordt uitgebreid met contact met aangrenzende concessieverleners, zoals de provincie Utrecht	Dat is een goede aanvulling.
54 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Provincie Utrecht		1e bullet: vervoerkundige strategie van A, B en C-lijnen..... We vinden het belangrijk dat de concessiehouder contact met ons als aangrenzende concessieverlener opneemt als er plannen zijn voor grensoverschrijdende lijnen, bijvoorbeeld over de B-lijn en lijn 5 en 85 in Veenendaal.	Wij verwijzen hiervoor naar eis 3.4.4 en eis 3.4.5 inzake de gezamenlijke exploitatie.
55 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Regio Foodvalley		De verantwoordelijkheid voor het stapsgewijs doorontwikkelen van het OV komt bij de ontwikkelteams te liggen. De doorontwikkeling van de concessie gaat niet vanzelf, maar vraagt om een intensieve samenwerking tussen provincie, vervoerder, de regio's en steden. Het succes van de doorontwikkeling van de concessie valt of staat bij de invulling van de samenwerking tussen alle betrokken partijen. Maar zonder goede afspraken is het risico groot dat alle ideeën en energie niet voldoende worden omgezet in resultaat. Vraag: Deelt u onze mening hierin?	Zie het antwoord op vraag 49.
56 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Regio Foodvalley		In 2.1.1.4 wordt genoemd dat gemeenten bij de verschillende plannen worden betrokken. In de lijst plannen in 2.1.9 ontbreekt echter het ontwikkelplan. Juist bij dit plan is het van belang voor gemeenten (en regio's) hierbij betrokken te zijn (woningbouw, wegbeheerder, mobiliteitsbeleid). Voorstel: eis dat de concessiehouder in de ontwikkelplannen een aanpak moeten uitwerken over hoe zij de strategische samenwerking met de provincie en wegbeheerders vorm gaat geven, evalueren en verbeteren.	Zie het antwoord op vraag 51.
57 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	ROCOV Gelderland		Het ROCOV Gelderland vindt het noodzakelijk om aan het ontwikkelteam deel te nemen ten einde een advies te kunnen geven. Bevolkingsgroei, een ruimtelijke ordening in Nederland van steeds meer wonen bij en langs het spoor, de afwaardering van wegen van 80 naar 60 km pu en van 50 naar 30 km pu, en klimaatbeleid vereisen grote veranderingen in de mobiliteit van Nederland. Er is reeds een toekomstbeeld OV 2040 en men praat zelfs al over 2050. Het belang van reizigers speelt in de daar te maken keuzes een grote rol. Het gaat dan met name om routes, rijtijden, frequenties, aansluitingen, totale reistijd verkortende contacten met het flexibel vervoer, infoverstrekking, tarieven en betaalwijzen. Daarom vindt het ROCOV het noodzakelijk om aanwezig te zijn in de bijeenkomsten van het ontwikkelteam en in het tweejaarlijkse bestuurlijke Regionale Mobiliteitsoverleg.	Wij handhaven de eisen die zien op de ontwikkelplan cyclus als in eis 2.1.5 t/m 2.1.8.
58 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	ROCOV Gelderland		Ook aangeven dat op busstations en andere knooppunten (HUBS) aansluitingen gegeven moeten worden.	Wij voegen het woord hub toe in eis 3.7.3.
59 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	ROCOV Gelderland		Om te voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwwijk massaal auto's aanschaffen bij het betrekken van een nieuwbouwhuis dient vanaf het moment dat de eerste bewoners hun huis betrekken er OV met een minimum frequentie van één bus per uur per richting beschikbaar zijn. Quote Rover "De eerste paal is een haltepaal". Advies: Neem dit op als doel.	Deze quote is te generiek voor in een PvE. Wel is zo dat tijdig moet worden gesproken over de OV-bediening van nieuwe wijken. Daarvoor zijn de ontwikkelteams juist bedoeld.
60 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	ROCOV Gelderland		Regierol Provincie Het regionale Openbaar Vervoer staat erg in de belangstelling, dit blijkt uit de uitgebreide reacties van gemeenten (en samenwerkingsverbanden) op diverse Programma's van Eisen. Belangrijk daarbij is het belang dat aan regie vanuit de Provincie wordt gehecht. Ambitie behoort gepaard te gaan met de wil te registreren. ROCOV Gelderland staat een sturende en registrerende Provincie voor in het Openbaar Vervoer. Innovatie en ontwikkeling is niet alleen een functie van de vervoerder. We zien graag een provinciale keuze voor een gezamenlijke verantwoordelijk bij zowel de provincie als bij de vervoerder voor de ontwikkeling van het OV-netwerk. In Nederland zijn er goede voorbeelden hiervan te vinden, zoals bij de provincie Utrecht en het OV-bureau GGD (Groningen stad/provincie, Drenthe).	Dat klopt. In dit verband wijzen we onder andere naar de ontwikkelteams waar samenwerking vorm zal krijgen.
61 2,1	Ontwikkelrol bij Concessiehouder en plancyclus	Transdev		...de kwaliteit van het bestaande OV aanbod in termen van snel, direct, frequent en eenvoudig te begrijpen... Betrouwbaarheid en comfort zijn tevens bepalend voor de kwaliteit van het OV aanbod. Bent u bereid deze twee eisen aan de hier vier genoemde eisen toe te voegen?	Ja, daartoe zijn wij bereid.
62 2,2	Overleggen met Concessieverlener en monitoring	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West		Geadviseerd wordt om aan te geven welke reizigers aantallen leidend zijn. De eigen tellingen van de buurtbusvereniging of die volgens de systemen van de concessiehouder (verschillen ca. 10-15%).	De tellingen van de concessiehouder zijn leidend. Deze zullen ook voor de MIPOV data worden gebruikt.
63 2,2	Overleggen met Concessieverlener en monitoring	CNV		2.2.8 Wat wordt bedoeld met 'de vliegende brigade'? Welke eisen worden gesteld ten aanzien van (bestaande) bedrijfsafspraken m.b.t. de inzet van mystery guests en/of welke ruimte krijgt de concessiehouder om hierover bedrijfsafspraken te maken?	Onderdeel van de vliegende brigade zijn mystery guests die de kwaliteit van het OV monitoren. Het is een aanvulling op de MIPOV-gegevens die worden aangeleverd door de concessiehouder. De vliegende brigade wordt al langer toegepast in de concessies. De vliegende brigade wordt ingehuurd door de concessieverlener.
64 2,2	Overleggen met Concessieverlener en monitoring	Gemeente Arnhem		Bij dit overleg zijn in ieder geval de gemeenten Arnhem en Nijmegen uitgenodigd	Nee, dit is een overleg tussen concessieverlener en concessiehouder. Afstemming met gemeenten vindt plaats in het dienstregelingsteam.
65 2,2	Overleggen met Concessieverlener en monitoring	Gemeente Arnhem		[2.2.5.a - Rituitval] Hier staat een ander omschrijving dan in de Begrippenlijst	Er wordt in 2.2.5.a geen definitie van het begrip 'Rituitval' gegeven, maar benoemd hoe het begrip terugkomt in de monitoring. De omschrijving van het begrip 'Rituitval' wordt op hoofdlijn omschreven in de Begrippenlijst, en gedetailleerd toegelicht in paragraaf 5.2.
66 2,2	Overleggen met Concessieverlener en monitoring	Gemeente Arnhem		[2.2.5.c - [Punctualiteit] Hier staat een ander omschrijving dan in de Begrippenlijst	Er wordt in 2.2.5.a geen definitie van het begrip 'Punctualiteit' gegeven, maar benoemd hoe het begrip terugkomt in de monitoring. De omschrijving van het begrip 'Punctualiteit' wordt op hoofdlijn omschreven in de Begrippenlijst, en gedetailleerd toegelicht in paragraaf 5.2.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
67 2,2		Overleggen met Concessieverlener en monitoring	gemeente Nijmegen	Voorstel: Voeg de volgende KPI's toe t.b.v. de doorontwikkeling van de concessie: - Verträgen (waar loopt de bus vertraging op of rijdt de bus een te lage snelheid). - In- en uitstapcijfers per halte, gesplitst per lijn. Met deze informatie kan gericht worden gewerkt aan maatregelen t.b.v. de doorstroming en/of aanpassingen in lijnvoering/haltering. Het het effect van deze maatregelen kan hiermee tevens worden gemonitord en geëvalueerd.	Vervoerders zijn verplicht informatie uit het MIPOV aan te leveren bij ons. Aanvullende wensen kunnen in het beheerteam ingebracht worden.
68 2,2		Overleggen met Concessieverlener en monitoring	Transdev	In 2.2.11 wordt verwezen naar Protocol sturing (bijlage C3). Het verbeterplan kan onderdeel uitmaken van kwartaalrapportage. Bent u bereid dit ook hierin als element op te nemen?	Ja, daartoe zijn wij bereid.
69 3		Vervoerkundig aanbod	Gemeente Wageningen, WUR en op Wageningen Campus gevestigde bedrijven	Wageningen en specifiek Wageningen Campus/de KennisAs telt een grote groep kenniswerkers die de komende jaren verder groeit. Op Wageningen Campus werken nu circa 11.000 kenniswerkers, de verwachting is dat dit aantal in 2030 groeit met 1.500 à 2000 kenniswerkers. Kenmerkend voor deze groep is dat zij over het algemeen open staan voor duurzame alternatieven. Ook voor hun vervoersgedrag geldt dat zij vaak OV als een serieus alternatief voor de auto overwegen. Een sterke OV-propositie is daarbij van groot belang. Belangrijke aspecten die het OV een reëel alternatief maken voor de auto zijn: - De busfrequentie dient goed aan te sluiten op de treinfrequentie. Ook wanneer er verträgen zijn, is er een aansluitende bus nodig binnen 5 tot maximaal 7 minuten. Omgerekend vereist dat minimaal 8 (daluren) en bij voorkeur 12 bussen per uur (spits). - Een korte en betrouwbare reistijd van Station Ede-Wageningen naar Wageningen (Campus), waarbij de bus zoveel mogelijk over eigen rijstroken rijdt en bij verkeerslichten kan doorrijden. - De kwaliteit van de rit en dan met name voldoende comfortabele zitplaatsen op een gemiddelde werkdag, Wi-Fi, airconditioning en andere voorzieningen die het reizen aangenaam en veilig maken. - De toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking. - De duurzaamheid van het openbaar vervoer, waarbij zichtbaar is dat is ingezet op elektrisch en/of waterstof. - De uitstraling van de bushaltes, prominent aanwezig en natuur-inclusief ingericht in al haar facetten. Deze doorontwikkeling zien wij nog niet terug in het Programma van Eisen. Wij pleiten voor een herkenbare plek voor de Rijnlijn in het Programma van Eisen, waarin u bovenstaande ambities verwerkt.	Binnen de kaders van het PvE, in bijzonder hoofdstuk 3 ten aanzien van het vervoerkundig aanbod, komt de vervoerder met een aanbod. De vervoerder mag er niet vanuit gaan dat er extra bovenleidingen (trolleyinfrastructuur) wordt gerealiseerd.
70 3		Vervoerkundig aanbod	Regio Foodvalley	Het PvE houdt de ontwikkelruimte voor A- en B-lijnen in de eerste 1,5 jaar van de concessie zeer beperkt. Dit zal resulteren in een vervoerplan dat voor een groot deel gelijk zal zijn aan het vervoerplan van dit jaar (2024). Vragen: Hoe worden de lijnwijzigingen voor Dienstregeling 2025, die de afgelopen tijd besproken zijn (zoals bijv. bus 86 Grintweg/Churchillweg), meegenomen? en hoe worden lijnwijzigingen ten gevolge van (beleids)keuzes gedurende de aanbestedings- en implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie meegenomen? Voorstel voor vraag 1: eis dat wijzigingen die tussen nu en de gunning plaatsvinden automatisch worden overgenomen. Voorstel voor vraag 2: stel de nieuwe concessiehouder tijdens de implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie in de gelegenheid om in overleg met de concessieverlener en wegbeheerder wijzigingen door te voeren of nieuwe lijnen te realiseren, mits goed onderbouwd.	De dienstregeling 2025 (en dus niet 2024) zal de basis in dit PvE vormgeven. Andere wijzigingen die na start van de inschrijfperiode ingaan, zal de nieuwe concessiehouder in de implementatieperiode in zijn Vervoerplan verwerken.
71 3		Vervoerkundig aanbod	Regio Foodvalley	Arnhem Velperleijn toevoegen (Rijnlijn)	Bijlage C1 gaat over de huidige dienstregeling. De Rijnlijn rijdt daar nu nog niet heen.
72 3,1		Passende bediening	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	Buurtbuslijnen vallen in de categorie C. Voor deze categorie geldt geen minimumbedieningsniveau. Deze formulering biedt geen enkele garantie dat buurtbussen vanaf 2027 deel uitmaken van het net van openbaar vervoer. Wij adviseren u de minimumeisen in het PvE te heroverwegen en toekomstige voorstellen van de vervoerder voor de vervanging van reguliere ritten op B- en C-lijnen zorgvuldig te beoordelen.	Eis 3.5.4 zal worden aangepast waarin is opgenomen dat bestaande buurtbusnetwerk dient te worden aangeboden en gereden voor het vervoerplan 2027. En dat wijzigingen na het eerste jaar en overleg met de verenigingen en stakeholders (gemeente, buurten, etc) en Concessieverlener mogen plaatsvinden. Daarnaast worden buurtbussen en scholierenlijnen uit categorie C gehaald en in aparte categorie geplaatst.
73 3,1		Passende bediening	CNV	3.1 Ziet de afstemming ook toe op de kleinere stations naast de afstemming op het CS?	Ja, dit gaat uiteraard verder dan alleen de afstemming op het CS. Ook op kleine stations is de afstemming tussen bus en trein van groot belang.
74 3,1		Passende bediening	CNV	Mis in het overzicht de ontsluiting van grote bedrijven terreinen, zoals Kruidvat te Heteren, Oosterhout Distributie centrum van Lidl en AH en Industrie terrein van Huissen. Ook mis ik de uitvraag voor nachtnet verbindingen in deze concessie	De uitwerking van de bediening van de bedrijventerreinen schrijven wij niet voor. Inschrijvers kunnen dat bij inschrijving aanbieden in het vervoerplan en/of ontwikkelplan. Kwijt dat moet worden ingediend bij de inschrijving. Beide plannen worden beoordeeld door de provincie. Het nachtnet wordt niet geëist of gevraagd. Wel staan wij open om in overleg met de concessiehouder te experimenteren met nachtbussen tegen kostendekkende tarieven (inclusief de sociale veiligheidseisen). Zie voor eventuele aansluiting op late treinen het antwoord op vraag 82.
75 3,1		Passende bediening	CNV	Wat ook niet in de uitvraag terug komt is een verbinding naar de Outlet in Zevenaar. De laatste verbinding welke ook niet opgenomen is tussen Nijmegen en het vliegveld in Weeze	In he Programma van Eisen zijn eisen voor A-, B- en C-lijnen opgenomen. Nieuwe lijnen mag de Inschrijvende vervoerder aanbieden. Het is primair een taak van inschrijvers om dergelijke nieuwe verbindingen te herkennen en onderbouwen.
76 3,1		Passende bediening	Gemeente Doesburg	"In het programma wordt er wel gesproken over het confort van de reiziger. Echter wordt er geen extra aandacht besteed aan verschillende groepen reizigers zoals oudere en kinderen. In het kader van vervoersarmoede en vervoer voor iedereen maken wij hier toch zorgen om. In Doesburg, en andere gemeentes in de regio, is er vergrijzing. Verzoek: Wij willen graag verduidelijking over welke partij er aansprakelijk is over het beheer en behoud van de C-lijnen. Wie er bepaald of een onderbouwing voldoende is en wat het verder process is betreft inspraak en overleg over deze lijnen. Verder adviseren wij om richtlijnen vast te stellen over wat 'goed onderbouwd' is, hierdoor worden gelijke casussen gelijk behandeld. Verzoek: Verzoek: Wij willen jullie vragen om hier rekening mee te houden door niet alleen aan het comfort voor de reiziger maar ook eisen of monitor eisen te stellen aan het comfort van ouder en kinderen."	Hiervoor verwijzen wij naar de ontwikkelruimte voor C-lijnen zoals opgenomen in paragraaf 3.3.
77 3,1		Passende bediening	gemeente Lingewaard	Vraagafhankelijk Openbaar Vervoer Wij hebben eerder aangegeven geen voorstander te zijn van vraagafhankelijk openbaar vervoer. Dit type vervoer blijkt vaak kostbaarder voor zowel de concessiehouder als de reiziger. Bovendien is het doorgaans minder aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk. In het ontwerp-PvE staat dat vraagafhankelijk openbaar vervoer is toegestaan op C-lijnen (zoals lijn 35) en op B-lijnen (zoals lijn 33) buiten de minimale bedieningsperiode. Wij vinden het onacceptabel dat deze mogelijkheid voor de concessiehouder bestaat. Reizigers willen zich niet verplicht voelen om zich aan- of af te melden voor een reis. Bovendien hebben wij nergens gelezen dat de kosten voor een vraagafhankelijke rit gelijk zijn aan die van een reguliere lijngebonden rit. Dit kan leiden tot een afname van de kwaliteit van het openbaar vervoer in Lingewaard, terwijl de kosten voor de reiziger stijgen. Dit maakt het openbaar vervoer minder aantrekkelijk, wat kan resulteren in een afname van het aantal reizigers. Wij verzoeken u om deze punten mee te nemen bij het opstellen van het definitieve-PvE.	Voor onze uitgangspunten voor C-lijnen verwijzen wij u naar de Nota van Uitgangspunten uit 2018. Hierin staat de optie voor C-lijnen benoemd. De ontwikkelruimte voor C-lijnen staat omschreven in paragraaf 3.3. De inschrijvers krijgen binnen onze eisen de ruimte met eigen voorstellen te komen. Vraagafhankelijk vervoer is op B-lijnen is bij inschrijving niet toegestaan.
78 3,1		Passende bediening	Regio Foodvalley	Voor C-lijnen gelden geen minimale frequenties en minimale bedieningsperiodes en is het de vervoerder vrij deze oproepgestuurd uit te voeren. Dit biedt geen garanties voor een minimale en goede OV-ontsluiting van het landelijk gebied. Voorstel: Neem criteria op voor minimale kwaliteitseisen C-lijnen / oproepgestuurd vervoer waaraan vervoerders moeten voldoen.	Wij kiezen bewust om bij C-lijnen vrijheid te geven aan de vervoerder en geven inschrijvers juist de ruimte om met goede voorstellen te komen die we vervolgens beoordelen.
79 3,1		Passende bediening	ROCOV Gelderland	Een groot aantal werkenden werkt in locaties waarvoor verder niet veel vervoervraag is of op tijden wanneer het OV sterk teruggenomen is. Het bieden van OV voor dergelijke situaties en/of locaties is kostbaar. Geef de vervoerder mogelijkheden om toch OV daarvoor in te richten.	Die ruimte krijgt de vervoerder binnen de eisen die wij stellen.
80 3,1		Passende bediening	Transdev	Als omschrijving wordt gesteld: een busverbinding die beleidsmatig gezien een minder belangrijke functie binnen het ov netwerk vervullen. Kunt u aangeven welk beleidskader u hiervoor hanteert?	In de Nota van Uitgangspunten hebben wij toegelicht hoe wordt aangekeken tegen A-, B- en C-lijnen. Hierbij is aangegeven dat de verdere uitwerking van A-, B- en C-lijnen in het PvE plaatsvindt. In hoofdstuk 3 zijn de eisen geformuleerd, in de bijlage is de categorisering toegepast op basis van de huidige lijnen.
81 3,2		Bedieningstijden en frequenties	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	Op basis van de beschrijving zouden (grotere) dienstregelingwijzigingen vanaf dienstregeling 2027 doorgevoerd kunnen worden. De betrokkenheid van Buurtbusverenigingen (als genoemd bij hoofdstuk 2) ontbreekt.	De betrokkenheid van de buurtbusverenigingen bij de dienstregeling is in lid 3.5.4, 3.5.7 en 3.5.8 sterk verankerd.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
82	3,2	Bedieningstijden en frequenties	CNV	3.2.4 Om welke reden wordt er niet voor gekozen om de A-lijnen aansluiting te geven op de laatste treinen uit het westen, zodat reizigers na afloop van (bijvoorbeeld) een culturele voorstelling ook thuis kunnen komen? Een dienst tot 1.00 ligt dan meer voor de hand.	De opgenomen eis aan de laatste rit geeft aan wat wij minimaal nodig vinden en dat is voor A-lijnen een laatste rit rond 24.00 uur. Nog latere ritten zijn zinvol voor een groep reizigers, maar niet in die mate dat het een eis moet zijn. Inschrijvers kunnen zich onderscheiden door meer aan te bieden dan dit minimum.
83	3,2	Bedieningstijden en frequenties	CNV	3.2.4 De (terugkomst van) het nachtnet op vrijdag en zaterdag wordt gemist.	Dit is geen onderdeel van de uitvraag. We hebben wel de intentie om met concessiehouder hier mee te gaan experimenteren.
84	3,2	Bedieningstijden en frequenties	CNV	3.2.9 De bediening is tot 20.00 uur van maandag tot en met vrijdag. In het weekend geen bediening. Dit staat haaks op de visie van bereikbaarheid van het achterland. Gevolg is dat er na 20.00 uur en in de weekenden geen bus vervoer is. Hoe verhoudt zich dit tot de leefbaarheid principe. Voorstel is om op te nemen minimaal tot 24.00 uur bus vervoer, ook op zaterdag en zondag.	Ritten na 20 uur vinden wij op A-lijnen van groot belang, daar is het verplicht. B- en C-lijnen trekken minder reizigers en het is geen effectieve inzet van middelen om daar op alle lijnen op alle dagen van de week bediening ook na 20 uur te eisen. Het zou leiden tot bussen met weinig reizigers.
85	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Arnhem	[ComfortRRReis] staat niet uitgelegd!?	Dit wordt uitgelegd in de Brandgide RRReis. Deze is te vinden op de website van RRReis waarvan de link in het PvE te vinden is.
86	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Arnhem	Sinds 2022 rijden er geen nachtbussen meer in Arnhem vanwege de coronapandemie en personeelstekorten. De nachtbussen zijn een belangrijke voorziening voor Arnhem en haar omgeving: bijvoorbeeld voor werknemers die 's nachts werken en geen auto hebben. Of voor studenten en jongeren die buiten het centrum of zelfs buiten Arnhem wonen en vanwege veiligheid 's nachts liever niet fietsen. We willen graag dat nachtbussen terugkeren. Wij vragen u om de inzet van nachtbussen, eventueel in de vorm van een proef, in heroverweging te nemen.	We nemen de nachtbus niet op als eis. Wel zijn we bereid om in de nieuwe concessie in overleg met de concessiehouder weer te experimenteren met nachtbussen.
87	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Berg en Dal	Lijn 5 rijdt in de spits momenteel 6 keer per uur. In deze paragraaf staat dat een A-lijn minimaal 4 keer per uur moet rijden. Graag waarborgen dat lijn 5 6 keer per uur blijft rijden.	In het Programma van Eisen stellen wij minimumeisen aan de vervoerplannen. Inschrijvers worden geprikkeld om een beter aanbod in te dienen qua hoeveelheid aanbod (aantal dru's) en de wijze waarop deze dru's worden ingezet (kwaliteit van het vervoerplan). Met beide elementen kunnen ze gunningspunten verdienen. We verhogen de minimumeisen niet omdat we hier ook ontwikkelvrijheid willen geven aan vervoerders om zich te kunnen onderscheiden. Overigens moet het vervoerplan voldoen aan de eisen over het maximum aantal staplaatsen uit eis 5.1, waardoor op drukke lijnen een hogere frequentie dan de omschrijving uit eis 3.2 verplicht is.
88	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Berg en Dal	Lijn 80 en 82 zijn B-lijnen. Behoud van deze lijn in de avonden en weekenden is noodzakelijk voor de kernen die aan deze lijn liggen. We zien graag dat er wel een verplichte bedieningsperiode in de avonden en het weekend wordt opgenomen voor B-lijnen.	Voor B-lijnen is onze lijn dat we dit niet voorschrijven en inschrijvers prikkelen met goede voorstellen te komen voor de avonden en weekenden. We handhaven onze lijn.
89	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Beuningen	In dit hoofdstuk worden de eisen voor verschillende typen buslijnen (A, B, C) benoemd. De gemeente Beuningen kent een goed functionerende HOV-lijn, lijn 5. Deze rijdt zes keer per uur in de spitsperiode. Verzoek:Lijnen waarop nu een hogere frequentie wordt gereden, dan in 3.2.2. als minimale frequentie wordt benoemd, graag in de hogere frequentie behouden.	Zie het antwoord op vraag 87.
90	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Beuningen	Indien aanpassing (met name vermindering) plaatsvindt in de ritfrequentie, zien we graag een duidelijke onderbouwing waarom deze verlaging noodzakelijk wordt geacht en hoe dit van invloed is op de reismogelijkheden (o.a. aansluitingen ander OV, alternatieven voor reizigers). We maken ons zorgen over het eventueel vraagafhankelijk maken van C-lijnen.	Wij denken dat met de bij het PvE gevoegde procedure voor het vervoerplan de betrokkenheid van gemeenten voldoende is gewaarborgd.
91	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Beuningen	De overgang tussen spits en dal, is vrijblijvend / subjectief ("lange periode") omschreven. Verzoek: Dit is een goed te concretiseren eis, waarbij sowieso een ondergrens en eventueel een optimum aangegeven kan worden.	De door u bedoelde omschrijving "lange periode" heeft betrekking op eis 3.2.16. In deze eis kiezen we bewust niet voor een nauwkeurige uitgebreide omschrijving omdat de vervoerplannen worden beoordeeld op kwaliteit. Overigens geldt voor elk tijdvak eisen aan de capaciteit die voldoende kwaliteit voor de reizigers borgen.
92	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Doesburg	"We maken ons zorgen over het eventueel vraagafhankelijk maken van C-lijnen. Wij vragen ons af wie er zeggenschap krijgt over deze lijnen en wat dit kan betekenen voor bijvoorbeeld lijn 6277 Wij vragen ons ook af wie de keuze maakt of de onderbouwing voldoende is. Nu hebben we jaarlijks overleg met de provincie over de dienstregeling, is dat dan ook nog steeds het moment om dit soortzaken te bespreken of kunnen lijnen door het jaar heen opgeheven en/of aangepast worden? Verzoek: Wij willen graag verduidelijking over welke partij er aansprakelijk is over het beheer en behoud van de C-lijnen. Wie er bepaald of een onderbouwing voldoende is en wat het verder proces betreft inspraak en overleg over deze lijnen. Verder adviseren wij om richtlijnen vast te stellen over wat 'goed onderbouwd' is, hierdoor worden gelijke casussen gelijk behandeld."	Hiervoor verwijzen wij naar de ontwikkelruimte voor C-lijnen zoals opgenomen in paragraaf 3.3.
93	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Doesburg	"Waarom worden er geen eisen gesteld aan de minimumfrequenties in de weekenden en avonden voor B-lijnen. De lijnen 26/27 en 29 zijn alle drie B-lijnen door geen minimum frequentie toe te kennen aan B-lijnen kan de frequentie te laag worden om goed bereikbaar te blijven. Hiermee benadelen we niet alleen de algemene bereikbaarheid maar juist ook die van kwetsbare mensen die geen toegang hebben tot de auto. Verzoek: Het invoeren van een minimum frequentie voor B-lijnen."	Voor B-lijnen is onze lijn dat we dit niet voorschrijven en inschrijvers prikkelen met goede voorstellen te komen voor de avonden en weekenden. We handhaven onze lijn.
94	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Doesburg	"Wij vind het erg fijn dat er een minimale bedieningsperiode geldt voor B-lijnen tussen 6:30-20:00. Verzoek: Dit punt behouden in het definitieve Plan van Eisen"	De bedieningsperiode voor B-lijnen blijft voorsnog staan.
95	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Doesburg	"Na het eerste concessiejaar moet wel voldaan worden aan 3.2.9. Verzoek: Verduidelijking over het wel of niet afwijken van de minimale frequentie na het eerste jaar."	Eis 3.2.11 blijft in principe gelden en is ook na het eerste jaar de mogelijkheid dat er een afwijking is ten opzichte van de bedieningsperiode als opgenomen in 3.2.9.
96	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Druten	Er wordt vaak gerefereerd naar de Dienstregeling 2024 voor het eerste jaar van de concessie. Vanuit de huidige vervoerder, provincie en gemeenten zijn in het vervoersberaad voorstellen gedaan voor de aanpassing van de Dienstregeling Openbaar Vervoer 2025. Vraag: Worden deze aanpassingen meegenomen? Vraag: Welke plek krijgen de uitkomsten van onderzoeken die betrekking hebben op haltes of frequenties (zoals BRT Eindhoven - Nijmegen)?	Zie het antwoord op vraag 70.
97	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Druten	Er staat niets over de rol van de concessiehouder in relatie tot de plicht om te voorzien in OV-aanbod bij nieuwe (grote) woonwijken. Vraag: Wat voor plichten heeft de concessiehouder wanneer er een wijk wordt aangelegd waarbij de dichtstbijzijnde bushalte >500 meter ver ligt?	Wij stellen minimale eisen en dagen inschrijvers uit om met meer aanbod te komen. Hierbij hebben wij de door de gemeente aangereikte informatie over ruimtelijke ontwikkelingen meegegeven. De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk en zal hier een afweging in maken.
98	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Druten	onder de categorie A-lijnen vallen ook de HOV-lijnen. Voor deze lijnen zou je een hoge frequentie verwachten van minimaal 6x per uur in de spits. Voor de A-lijnen wordt nu minimaal 4x per uur genoemd. Voorstel: Verhoog de frequentie van de HOV-bussen naar 6x per uur te gaan.	Zie het antwoord op vraag 87.
99	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Druten	Deze voorwaarde biedt straks de mogelijkheid om B-lijnen in het weekend niet meer te laten rijden. Dit doet afbreuk aan de bereikbaarheid van de dorpen in ons buitengebied. (specifiek lijn 12 specifiek in onze gemeente) Verzoek: Eis ook een minimale dienstregeling voor het weekend.	Zie het antwoord op vraag 93.
100	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Druten	Voor C-lijnen gaat het enkel om het behoud van DR 2024 voor het vervoerplan 2026. In tegenstelling tot A en B-lijnen die voor het eerste jaar 2024 als minimum hebben. Vraag: Is dit een bewuste keuze?	Wij hebben dit verduidelijkt. Scholierenlijnen en buurtbuslijnen zijn geen C-lijnen meer, ze zijn separate lijnen. Voor deze lijnen willen we zekerheden aanbieden in de eerste 1 tot 1,5 jaar na de start van de concessie.
101	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Lingewaard	Opheffen nachtbussen Lingewaard Sinds het begin van de covid-pandemie rijden er vanuit Arnhem en Nijmegen geen nachtbussen meer van en naar Lingewaard. Op dat moment vonden wij dit in een begrijpelijk besluit vanwege de sluiting van de nachthoreca en de bijbehorende financiële druk. In 2022 hebben wij u echter verzoekt om de nachtbussen te laten terugkeren zodra de nachthoreca weer open zou gaan. Voor velen is de nachtbus de enige mogelijkheid om vanuit de stad thuis te komen, vooral gezien de afstanden tussen de steden en onze woonkernen. Tot onze spijt zijn de nachtbussen nog steeds niet teruggekeerd. In het ontwerp-PvE zien wij geen vermeldingen van de nachtbussen. Dit doet ons vermoeden dat er bij de nieuwe OV-concessie weinig aandacht is voor dit belangrijke onderwerp. Nu Covid geen invloed meer heeft op de nachthoreca, verzoeken wij u om de nachtbussen terug te brengen en dit als randvoorwaarde op te nemen in het definitieve-PvE.	Zie het antwoord op vraag 86.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
102	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Lingewaard	Behoud en versterken HOV-lijn 300 Wij hebben eerder onze steun uitgesproken voor de Position Paper Regionaal Openbaar Vervoer, die pleit voor het behoud en de versterking van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (lijn 300). Het versterken van lijn 300 biedt een reëel alternatief voor de auto, met name voor de inwoners van de kernen Huissen en Bemmel. In onze Mobiliteitsvisie Lingewaard vragen wij hier ook aandacht voor. Dit document beschrijft hoe wij Lingewaard verkeersveilig, leefbaar en bereikbaar willen houden in een groeiende regio. Eén van de strategische mobiliteitsopgaven is 'Snel en aantrekkelijk OV, bereikbaar voor iedereen'. Wij pleiten daarom voor het verder uitbouwen van het succes van lijn 300 door frequenter en betrouwbaarder openbaar vervoer aan te bieden. Wij zijn verheugd te lezen dat lijn 300 in het ontwerp-PvE als A-lijn is gecategoriseerd, wat het belang van deze hoogwaardige busverbinding onderstreept. Het uitgangspunt voor deze lijn is een minimale frequentie van vier ritten per uur tijdens de spits en minimaal twee ritten per uur in de daluren, avond en het weekend. Momenteel rijdt lijn 300 tussen Arnhem en Nijmegen de minimale frequentie, terwijl de ambitie in het HOV-actieplan hoger ligt met een frequentie van 6/4/2 (spits/dal/avond). Wij vragen wij u om de frequentie van lijn 300 te verhogen naar de ambitie uit het actieplan.	Zie het antwoord op vraag 87.
103	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Lingewaard	Behoud en versterken reguliere buslijnen Naast lijn 300 kennen we in Lingewaard lijn 33 en 35. Het behoud en de versterking van deze buslijnen is van groot belang, aangezien deze een belangrijk alternatief voor de auto bieden. Wij zijn verbaasd om in het ontwerp-PvE te lezen dat lijn 35 tussen Bemmel en Elst als C-lijn is gecategoriseerd, wat betekent dat deze lijn een minder belangrijke rol speelt binnen het OV-netwerk. Voor C-lijnen gelden geen minimale frequenties en bedieningsperiodes. In onze Mobiliteitsvisie Lingewaard wordt lijn 35 echter beschreven als een cruciale verbinding naar station Elst, de polikliniek en de middelbare scholen in Elst. Het feit dat er volgens het ontwerp-PvE veel ontwikkelruimte is voor de concessiehouder, baart ons grote zorgen. Dit zou namelijk kunnen betekenen dat haltes, routedelen, ritten of zelfs de hele C-lijn kunnen vervallen, mits er voldoende onderbouwing is over het aantal getroffen reizigers en mogelijke alternatieven. Wij verzoeken u daarom dringend om lijn 35 tussen Bemmel en Elst te hercategoriseren als B-lijn - net zoals lijn 35 tussen Zetten en Elst. Wij staan ervoor open om samen met u te onderzoeken hoe we het gebruik van deze route kunnen verbeteren, bijvoorbeeld door aanpassingen in de route of halteringen. Lijn 33 verbindt de kernen Huissen, Angeren, Doornenburg, Gendt, Haalderen en Bemmel en speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid van deze kernen. In het ontwerp-PvE is lijn 33 gecategoriseerd als B-lijn, omdat er voldoende vervoersvraag wordt verwacht gedurende de gehele looptijd van de concessie. In tegenstelling tot lijn 35 is de ontwikkelruimte voor lijn 33 beperkt tot wijzigingen in de route en haltering. Wij hebben geen bezwaar tegen deze categorisering, omdat wij streven naar een zo hoog mogelijk reizigerspotentieel en snel, betrouwbaar openbaar vervoer. Onze zorgen richten zich echter op de frequentie van de dienstregeling tijdens de avonduren en weekenden, waar geen minimumeisen aan worden gesteld. Dit kan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer ernstig aantasten. Een reiziger moet erop kunnen rekenen dat hij ook 's avonds en in het weekend de bus kan gebruiken. Betrouwbaar openbaar vervoer is essentieel op deze route, omdat er door veel gebruikers geen alternatief is voor de auto of bus. Ook gezien de afstand tot steden zoals Arnhem en Nijmegen en het ontbreken van bijvoorbeeld een treinstation in Lingewaard. Om te voorkomen dat onze inwoners gedwongen worden de auto te gebruiken, is het essentieel te blijven investeren in de frequentie, reistijd en betrouwbaarheid van het openbaar busvervoer. Wij verzoeken u dan ook dringend om dit mee te nemen in de beoordeling en het ontwerp-PvE hierop aan te passen.	Lijn 35 wordt een B-lijn. Voor wat betreft bedieningstijden en frequenties houden wij vast aan hetgeen in het ontwerp-PvE staat. Het is inschrijvers om binnen de gestelde eisen met een goed vervoerplan te komen.
104	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Nijmegen	Wij begrijpen dat u hier minimale eisen stelt aan de aan te bieden frequenties. Maar omdat wij geen inzicht hebben in de selectie- en gunningscriteria, kunnen wij niet inschatten in welke mate de inschrijvers worden beloond voor het aanbieden van hogere frequenties dan het minimum op de A, B en C-lijnen. In de afwezigheid van enig inzicht in deze criteria, en beseffende dat alle inschrijvingen die aan deze minimale eisen voldoen, geldig zijn en kans maken om de aanbesteding te winnen, vinden wij de minimale eisen erg laag. Het zou wat ons betreft onacceptabel zijn als de nieuwe concessie start met een verschralling in de frequenties ten opzichte van de huidige dienstregeling (2024). Voorstel: stel de eis dat de frequenties op alle lijnen minimaal gelijk (of vergelijkbaar) zijn aan die van de dienstregeling 2024, waarbij wel de mogelijkheid kan worden geboden om op basis van een overtuigende onderbouwing af te wijken (zoals nu al kan op lijnvoering bij C-lijnen). Een voorbeeld van een afwijking kan zijn dat de inschrijver een nieuwe lijn introduceert in hetzelfde bedieningsgebied als die van een bestaande lijn, waardoor op die lijn een lagere frequentie voldoende is.	Zie het antwoord op vraag 87.
105	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Nijmegen	De huidige lijnvoering van lijn 331 en lijn 4 is totstand gekomen na een uitgebreid (participatie)proces over de bediening van de wijken Aldenhof en Weezenhof. De OV-bereikbaarheid van deze wijken is zeer belangrijk, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar. Eventuele wijzigingen vragen daarom om zorgvuldige afstemming en implementatie. Voorstel: (1) stel de eis dat de concessiehouder haar keuzes voor de opzet van deze lijn tijdens de implementatieperiode nader moet afstemmen met de gemeente en het ROCOV. (2) stel de eis dat, wanneer de wens bestaat om lijn 331 niet meer na station Nijmegen door te laten rijden naar Station Dukeburg/Aldenhof/Weezenhof, op dat trajectdeel minimaal een vervangende stadslijn met gelijke frequenties terug hoort te komen.	Dit is een aandachtspunt voor de implementatieperiode. Eerst moeten we zien waar de concessiehouder mee komt.
106	3,2	Bedieningstijden en frequenties	gemeente Nijmegen	In maart jl. hebben wij het volgende ingebracht dat wij gedurende de concessieperiode een uitbreiding van de P+R capaciteit op de bestaande locaties en aanleg van een of meerdere nieuwe locaties (bijv. Nijmegen-Zuid en Nyma) voorzien. De vraag naar de P+R-reis zal toenemen door o.a. de autoluwe binnenstad en een verdergaande werkgeversaanpak (bijvoorbeeld op campus Heijendaal) Het is belangrijk dat P+R locaties in ieder geval een directe en frequente verbinding hebben naar het centrum en de campus. Dat is nu niet het geval. Voorstel: (1) Stel de eis dat de P+R-locaties in Nijmegen bij de start van de concessie met een A-lijn direct verbonden moeten zijn met in ieder geval het centrum en campus Heijendaal, doordeweeks en in het weekend. (2) Stel de eis dat de concessiehouder actief moet meewerken aan het mogelijk maken van de bediening van de nieuwe P+R locaties.	Wij juichen de ontwikkeling van P-R-locaties toe, al is het ons niet altijd duidelijk wat de stand van zaken per locatie is/wordt. Dat maakt concrete eisen aan de voorkant lastig. Inschrijvers kunnen via de aangeleverde informatie een beeld krijgen van P+R-locaties in de regio.
107	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Renkum	De A-lijn in de gemeente Renkum (lijn 352, Trolley 2.0) heeft nu een frequentie van 6 x per uur. Als in het PvE een minimale frequentie van 4 x per uur opgenomen wordt zou dat een achteruitgang zijn.	Zie het antwoord op vraag 87.
108	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Renkum	Voor de B-lijnen wordt in de avonden en weekenden geen minimale frequentie (meer) geëist. Het gevolg kan dan zijn dat er geen bus rijdt in deze periodes. Moeten we niet ook voor de B-lijnen ook altijd een minimale frequentie eisen, bijvoorbeeld 1x per uur?	Zie het antwoord op vraag 93.
109	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	Deze voorwaarde biedt straks de mogelijkheid om B-lijnen in het weekend niet meer te laten rijden. Dit doet afbreuk aan de bereikbaarheid van de dorpen in ons buitengebied. (specifiek lijn 15 in gemeente Wijchen) Verzoek: Eis ook een minimale dienstregeling voor het weekend.	Zie het antwoord op vraag 93.
110	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	Er wordt vaak referentie gemaakt naar Dienstregeling 2024 voor het eerste jaar van de concessie. Vanuit de huidige vervoerder, provincie en gemeenten zijn in het vervoersberaad voorstellen gedaan voor de aanpassing van de Dienstregeling Openbaar Vervoer 2025. Vraag: Worden deze aanpassingen meegenomen? Vraag: Hoe word een plek gegeven voor de uitkomsten van onderzoeken die betrekking hebben op haltes of frequenties (zoals BRT Eindhoven - Nijmegen)?	Zie het antwoord op vraag 70.
111	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	Er staat niets over de rol van de concessiehouder in relatie tot de plicht om te voorzien in OV-aanbod bij nieuwe (grote) woonwijken. Vraag: Wat voor plichten heeft de concessiehouder wanneer er een wijk wordt aangelegd waarbij de dichtstbijzijnde bushalte >500 meter ver ligt?	Zie ons antwoord op vraag 97.
112	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	onder de categorie A lijnen vallen ook de HOV lijnen. Voor deze lijnen zou je een hoge frequentie verwachten van minimaal 6x per uur in de spits. Voor de A lijnen wordt nu minimaal 4x per uur genoemd. Voorstel: Verhoog de frequentie van de HOV bussen naar 6x per uur te gaan.	Zie het antwoord op vraag 87.
113	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	Deze voorwaarde biedt straks de mogelijkheid om B-lijnen in het weekend niet meer te laten rijden. Dit doet afbreuk aan de bereikbaarheid van de dorpen in ons buitengebied. (specifiek lijn 15 in gemeente Wijchen) Verzoek: Eis ook een minimale dienstregeling voor het weekend.	Zie het antwoord op vraag 93.
114	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Gemeente Wijchen	Voor C-lijnen gaat het enkel om het behoud van DR 2024 voor het vervoerplan 2026. In tegenstelling tot A en Blijnen die voor het eerste jaar 2024 als minimum hebben. Vraag: Is dit een bewuste keuze?	Zie het antwoord op vraag 100.
115	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Regio Foodvalley	De constructie met 2 lijnen die samen de A-lijn vormen zoals de verbinding Ede-W - Wageningen ontbreekt.	We passen het PvE aan op de (nieuwe) situatie met de lijnen 103 en 303 in samenhang.
116	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Regio Foodvalley	Het kan wenselijk zijn dat A-lijnen in de nacht wel oproepgestuurd worden uitgevoerd.	Zie het antwoord op vraag 86.
117	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Regio Foodvalley	Vaak is er ook vervoer in weekend nodig. Bijvoorbeeld voor toeristen	Dat klopt, daarom eisen we ook bediening in het weekend.
118	3,2	Bedieningstijden en frequenties	Regio Foodvalley	Waar staat de productformule ReservereRRReis en dient de vervoerder hiervoor een gebruikersvriendelijke en toegankelijk website en app te ontwikkelen? Is een klantenservice beschikbaar voor telefonische ritaanvragen?	Wij verwijzen u hiervoor naar ons platform RRReis. Deze productformule bestaat al op andere plekken in Oost-Nederland.
119	3,2	Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	Stel ook als eis dat altijd aansluiting op de eerste en laatste trein gegarandeerd wordt (zowel voor 06.00 als ook na 24.00).	Zie het antwoord op vraag 82.
120	3,2	Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	Voor een goed samenhangend vervoer moeten ook B-lijnen aansluiting geven op de laatste trein.	Zie het antwoord op vraag 82.

Nr.	Hoofdstuknummer P+V	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
121 3,2		Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	De tekst "aan de eisen van een B-lijn en overtuigend onderbouwd is in het Vervoerplan. Lijn 231 en 302 (beide Apeldoorn – Arnhem)" is verwarrend. Lijn 231 en lijn 302 zijn A-lijnen en worden hier min of meer tot de B-lijnen gerekend.	Lijn 231 en 302 zijn geen A-lijn omdat het huidige aantal reizigers in bijvoorbeeld de spitsuren te laag is om per lijn 4 ritten per uur te eisen. Bovendien is de huidige opzet met twee (deels) verschillende routes wellicht te verbeteren. De inschrijvende vervoerders worden uitgedaagd hiervoor in hun Vervoerplan een voorstel opnemen.
122 3,2		Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	Stel als eis dat indien de vervoerder een B-lijn als vraagafhankelijk vervoer wil uitvoeren er geen reservering nodig is bij vertrek vanaf een treinstation (Vlinder dienstregeling).	Voor B-lijnen sluiten wij vraagafhankelijk vervoer bij inschrijving uit.
123 3,2		Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	Behoren de Vlinders van Arriva bij het vraagafhankelijk OV? Mogen concessiehouders zelf regelen hoe zij contact hebben met mogelijke klanten of moeten ze dat doen via het systeem van de HalteRRReistaxi? Het ROCOV vindt dat de regie bij de concessiehouder moet liggen.	Vlinders vallen onder vraagafhankelijk OV. Dit hoeft niet via Haltetaxi RRReis te worden geregeld.
124 3,2		Bedieningstijden en frequenties	ROCOV Gelderland	Verdeeld over de dag/dagsoorten geen grote schommelingen in vertrekpatronen (op sommige lijnen is nu sprake van wel drie verschillende patronen). Dit komt aansluitingen niet altijd ten goede. Vastigheid/duidelijkheid bieden aan de reizigers	Voor beoordeling van de kwaliteit van het Vervoerplan is onder andere "helderheid van het netwerk" een criterium. Een beperkt aantal schommelingen van vertrekpatronen hoort daar bij. Overigens ontstaan dat soort schommelingen vaak door verschil in rijtijd tussen spits en dal en zijn ze ook gunstig voor aansluitingen.
125 3,2		Bedieningstijden en frequenties	Transdev	Paragraaf 3.2 omvat veel tekst. Bent u bereid om de eisen samenvattend in tabelvorm ter verduidelijking toe te voegen?	We voegen geen aanvullende tabel toe, omdat informatie dan 2x in het P+V wordt opgenomen. Verder zou er veel informatie bij de tabel moeten komen om compleet te zijn.
126 3,2		Bedieningstijden en frequenties	Transdev	Het woord 'tegenspitsrichting' is niet gedefinieerd. Bij bijvoorbeeld lijn 302 kan dit tot discussie leiden gezien spits en tegenspits vrijwel gelijk zijn elkaar. Kunt u 'tegenspitsrichting' definiëren?	Om ingewikkelde definities met de onvermijdelijke grensgevallen te vermijden, kiezen we voor de algemene randvoorwaarde "mits dat qua aantal reizigers verantwoord is". In zijn Vervoerplan onderbouwt de Inschrijvende vervoerder zijn keuzes.
127 3,2		Bedieningstijden en frequenties	Transdev	'Dal' en 'Avond' zijn met hoofdletter geschreven en dus begrippen, maar niet terug te vinden in de begrippenlijst. Zou u deze willen toevoegen?	Enkel Spits is gedefinieerd. Dal en avond worden (indien niet aan het begin van een zin staat) met een kleine letter opgenomen.
128 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Dienstregeling 2024 voor buurtbussen vormt onderdeel van Vervoerplan. De doorontwikkeling en "opschaling" naar een "hogere categorie" dient in overleg met de Buurtbusverenigingen te gaan.	Dit is reeds opgenomen in het Programma van Eisen.
129 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	We hebben ons als college van Arnhem altijd ingezet voor het verbeteren van de infrastructuur voor het openbaar vervoer. Het effect hiervan is dat het openbaar vervoer een concurrerend alternatief is voor het autogebruik. Een bijkomend effect van investeringen in infrastructuur is dat hierdoor een betrouwbare en efficiëntere (en daarmee goedkopere) exploitatie ontstaat. We zullen onze inspanningen voor een goede infrastructuur voortzetten. Maar daar hebben wij uw hulp ook in de toekomst bij nodig. Wij willen u dan ook dringend vragen om ook in de komende jaren het beschikbare budget voor HOV-infrastructuur op het gewenste peil te houden, wat onder andere van groot belang is voor de economische aantrekkelijk van Arnhem en de regio.	Wij waarderen uw inzet rond het verbeteren van de infrastructuur voor het openbaar vervoer. Het P+V gaat echter niet over budgetten voor HOV-infrastructuur. Hiervoor loopt een traject over het Toekomstbeeld OV in Gelderland.
130 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Een mooi voorbeeld van investeren in infrastructuur dat een forse provinciale besparing oplevert op de exploitatiekosten is de beoogde herinrichting van het Willemsplein in Arnhem. Het Willemsplein is het grootste en het duurste OV-knooppunt van Gelderland. Door een fysieke herinrichting is het mogelijk om jaarlijks honderdduizenden euro's per jaar te besparen op de OV-exploitatie. Als college zijn we bereid om fors te investeren in dit project. Helaas kunnen wij niet alleen de kosten dragen. Wij willen dan ook graag met u in overleg voor een provinciale bijdrage.	Wij zijn bekend met het project. Het P+V gaat niet over financiering van de individuele projecten, daar zijn andere tafels voor.
131 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	We missen hier nadrukkelijk de HOV verbindingen met hoge potentie zoals die onderzocht zijn door MOVARES in opdracht van de provincie in het kader van het HOV actieplan. Benoem deze als onderzoeksrichting.	Wij werken aan een Toekomstbeeld OV voor Gelderland en stemmen deze af met gemeenten, regio's en vervoerders. De rapportage die u noemt wordt als achtergrondinformatie ter beschikking gesteld.
132 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Voeg toe: We dagen de vervoerders uit om de kern Huissen te verbinden met Arnhem Zuid en WKC kronenburg. (Doortrekken van lijn 7)	De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk. Wij geven inschrijvers de vrijheid om binnen de gestelde eisen met een voorstel voor een netwerk te komen. Zo benutten wij de kracht van de markt. Uw toevoeging nemen wij dan ook niet over, wel wordt de informatie die u ter beschikking heeft gesteld als achtergrondinformatie beschikbaar gesteld.
133 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Concessiehouder heeft aandacht voor financiële toegankelijkheid door wegnemen van vervoersarmoede met specifieke abonnementen voor personen met zwakke financiële draagkracht. Daarnaast komt de vervoerder met specifieke voordelige abonnementen voor gezinnen.	Wij onderschrijven het bestrijden van vervoersarmoede. De optie die u noemt wordt genoemd in het P+V.
134 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	- Het A-lijnen-net in Arnhem komt grotendeels overeen met het lijnennet van de trolley-infrastructuur in Arnhem. - De A-lijnen zullen door de Concessiehouder moeten worden uitgevoerd door Trolley IMC.	Voor A-lijnen waar nu trolleybussen rijden blijft dat zo, dat staat ook in het P+V. Er is geen investeringsplan om trolleyinfrastructuur verder uit te breiden. Indien trolleybussen vervangen moeten worden mogen deze geen verbrandingsmotor meer hebben.
135 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Spits: minimaal 6x per uur Overdag minimaal 4x per uur daluren en nacht geen opmerkingen	Wij kiezen ervoor onze eisen ten aanzien van de A-lijnen te handhaven. Dus A-lijnen minimaal 4 keer per uur. Zie verder het antwoord op vraag 87.
136 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Van toepassing voor de AB en C-lijnen : bij parallel lijnen en/of gezamenlijke assen moeten de frequenties gelijkmatig op elkaar worden afgestemd binnen het uur (volgordelijk en om-en-om). Dit geldt vooral voor het gebied met 'dunnere lijnen', hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het OV versterkt.	De uitwerking van de dienstregeling is aan de vervoerder. Het vervoerplan wordt door ons beoordeeld.
137 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder draagt zorg voor een business OV-lijn die aanwijsbaar gehoor geeft aan de OV-behoefte van de verschillende bedrijventerreinen (zoals IJsseloord 2) en kantorenlocaties in de gemeente Arnhem. Ook is er speciale aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum vanaf geplande stadsrand Hubs i.v.m. hoge concentratie van werkplekken. Op deze lijn wordt tijdens de spits met een hogere frequentie gereden waarbij het accent vooral ligt op het aandoen van de halten bij de bedrijventerreinen en niet op de tussen gelegen gebieden.	Binnen onze eisen krijgt de vervoerder de ruimte om met een eigen plan te komen waarin de kantorenlocaties worden meegenomen.
138 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Concessieverlener verplicht Concessiehouder tot faciliteren OV bereikbaarheid bij nieuwe woningbouwlocaties: Concessieverlener compenseert de Concessiehouder bij lagere kostendeckingsgraad dan >55% voor een nader te bepalen periode.	Dit is geen voorstel van ons en nemen wij dan ook niet over.
139 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Trolley IMC zal door de Concessiehouder worden ingezet op de HOV corridors zoals beschreven in het 'Toekomstbeeld Stedelijk OV Arnhem en Nijmegen'.	Zoals aangegeven werken wij een netwerkkaart 2040. Er is geen investeringsbeslissing genomen over uitbreiding van trolleyinfrastructuur.
140 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat er voldoende kennis aanwezig is op de locatie in Arnhem voor de communicatie en afstemming van de verschillende vervoerstromen op Arnhem CS en in de rest van de stad, transferia, knooppuntontwikkeling. Kennis over doorstroommanagement, verkeersleiding, calamiteiten, knooppuntontwikkeling zijn hier van belang. Naast kennis zal er ook bij calamiteiten vanuit de Concessiehouder een verkeersleider/stationschef aanspreekpunt zijn namens alle stakeholders op het overdekte busselein. De stationschef moet als BOA en BHV-er kunnen optreden en handelen, de inzet zal tijdens spitsjeden gedurende werkweken worden ingezet. De kosten van de stationschef zullen over drie partijen worden verdeeld: de Concessieverlener, Concessiehouder en de gemeente.	Wij hebben er vertrouwen in dat de concessiehouder zorgt voor voldoende kennis over de Arnhemse situatie. Uw voorstel voor de stationschef nemen wij niet over. Wij verwijzen voor onze eisen aan medewerkers Service en Veiligheid naar paragraaf 12.4.
141 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	Concessiehouder doet concrete voorstellen om werknemers (van bedrijven binnen de gemeente Arnhem en regio) binnen de gemeente van Arnhem en regio, de modal shift te laten maken naar het Openbaar Vervoer (trein en bus) inclusief het voor en na transport, door gebruik van Mobiliteitsabonnementen voor werknemers via het OV met voor- en natransportvoorzieningen.	Dit is reeds opgenomen in het Programma van Eisen.
142 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Arnhem	De concessiehouder biedt weer een busroute aan door de wijk Klarendal, die overeenkomst met de voormalige lijn 13, daarbij kan een combinatie gemaakt worden met lijn 10	De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk en wij geven nadrukkelijk ontwikkeldruimte aan de concessiehouder. Wij kiezen ervoor dit niet voor te schrijven.
143 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Berg en Dal	We vinden het zorgelijk dat de mogelijkheid bestaat om routes te wijzigen op B-lijnen. Voor onze gemeente geldt dit voor lijn 80 en 82. Meermalen is er al gedreigd om deze lijn te streken. Voor de concurrentiepositie van het OV in de kernen langs deze route vinden wij het van groot belang dat de huidige route en halteringen behouden blijven. Mochten er toch haltes verdwijnen, dan zien we graag terug dat daar tegenover een investering staat in de voorzieningen van de overgebleven en/of nieuwe haltes.	De vervoerder krijgt ontwikkelvrijheid van ons. Uiteraard zal er bij ingrijpende gevolgen overleg met de gemeente plaatsvinden.
144 3,3		Ontwikkeldruimte Concessiehouder	Gemeente Beuningen	De Groene Metropoolregio vraagt u om meer ontwikkeldruimte op A- en B-lijnen voor de eerste 1,5 jaar van de concessie. Hierbij sluiten wij ons aan. Echter zijn er ook ontwikkelingen in voorbereiding, die niet in de eerste 1,5 jaar van de nieuwe concessie worden doorgevoerd. De gemeente Beuningen sprak eerder met de huidige concessiehouder en concessieverlener over het omklappen van een bestaande buslijn (lijn 5). Dit i.v.m. de komst van 1000 woningen aan de rand van een bestaande kern (Ewijk), in een gebied waar nu nog geen busroute aanwezig is (zuid en west). Ten behoeve van deze gewenste ontwikkeling worden nu investeringen gedaan, middelen gereserveerd, gronden aangekocht of gereserveerd, ruimtelijke plannen gemaakt etc. Hoewel de plannen nog niet in beton zijn gegoten, willen we ook voorkomen dat we investeringen doen die bij een nieuwe concessiehouder teniet worden gedaan. Verzoek: Is het mogelijk om te waarborgen dat dit soort plannen vroegtijdig met elkaar besproken worden en dat de concessiehouder hier in beginsel positief tegenover staat? Uiteraard kan een nieuwe concessiehouder eisen of randvoorwaarden stellen om tot een realistische lijnvoering te komen. Maar vragen om een totaal andere route of het verder verleggen van deze of andere lijnen dan tot nu toe is besproken, is bijvoorbeeld niet gewenst. We willen graag weten waar we aan toe zijn en waar we van opan kunnen.	Om zo goed mogelijk invulling te geven aan veranderende reisbehoefte, ligt de ontwikkelrol bij de vervoerder. Minimaal twee maal per jaar vindt een ontwikkelteam plaats, met vertegenwoordiging vanuit de regio. Hierin wordt tot enkele jaren vooruit gekeken, en wordt o.a. input gegeven voor de dienstregeling. O.a. de door u genoemde ruimtelijke ontwikkelingen kunnen hierin onderwerp van gesprek zijn met de concessiehouder om zo te borgen dat het ov-aanbod goed aansluit op de veranderende ov-behoefte.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
145 3,3	Ontwikkelruimte Concessiehouder	gemeente Lingewaard		Nieuwe busverbinding tussen Bemmel-Huisen-Arnhem-Oost/Arnhem-Zuid In het ontwerp-PvE missen wij informatie over de mogelijkheid tot het toevoegen van nieuwe busverbindingen en de richtlijnen voor de concessiehouder op dit gebied. Wij betwifelen of er voldoende ontwikkelruimte is om in te spelen op nieuwe mobiliteitsbehoeften gedurende de looptijd van de concessie. Een nieuwe busverbinding tussen Bemmel, Huisen en Arnhem-Oost/Arnhem-Zuid zou een positieve bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen in de regio. Het is daarom belangrijk dat er ruimte blijft voor dergelijke ontwikkelingen gedurende de concessieperiode.	Om zo goed mogelijk invulling te geven aan veranderende reisbehoefte, ligt de ontwikkelrol bij de vervoerder. Tweemaal per jaar vindt een ontwikkelteam plaats, met vertegenwoordiging vanuit de regio. Hierin wordt tot enkele jaren vooruit gekeken, en wordt o.a. input gegeven voor de dienstregeling. In het vervoerplan kan concessiehouder voorstellen doen voor nieuwe lijnen.
146 3,3	Ontwikkelruimte Concessiehouder	GMR		Het PvE houdt de ontwikkelruimte voor A- en B-lijnen in de eerste 1,5 jaar van de concessie zeer beperkt. Dit zal resulteren in een vervoerplan dat voor een groot deel gelijk zal zijn aan het vervoerplan van dit jaar (2024). Vragen: Hoe worden de lijnwijzigingen voor Dienstregeling 2025, die de afgelopen tijd besproken zijn, meegenomen? en hoe worden lijnwijzigingen ten gevolg van (beleids)keuzes gedurende de aanbestedings- en implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie meegenomen? Voorstel voor vraag 1: eis dat wijzigingen die tussen nu en de gunning plaatsvinden automatisch worden overgenomen. Voorstel voor vraag 2: stel de nieuwe concessiehouder tijdens de implementatieperiode en de eerste anderhalf jaar van de nieuwe concessie in de gelegenheid om in overleg met de concessieverlener, wegbeheerder en betreffende gemeente wijzigingen door te voeren of nieuwe lijnen te realiseren, mits goed onderbouwd. Neem onze zorgen geuit over de C lijnen (sociale lijnen) en aangegeven in het position Paper regionaal Openbaar Vervoer ook mee in deze overleggen.	Zie het antwoord op vraag 70.
147 3,3	Ontwikkelruimte Concessiehouder	ROCOV Gelderland		Hier en ook in andere delen van dit PvE wordt het aantal gedupeerde reizigers als norm genomen voor het niet aanbieden van een dienst. Het is beter te kijken naar de consequenties en alternatieven voor de gedupeerde reizigers (de tarieven voor haltaxi/RRReis zijn ruim tweemaal zo hoog zijn als regulier OV).	In onze Nota van Uitgangspunten staan vier alternatieven voor C-lijnen benoemd. In 3.3 staat bij de ontwikkelruimte op C-lijnen dat alternatieven een nadrukkelijk rol spelen bij wijzigingen die een concessiehouder speelt.
148 3,3	Ontwikkelruimte Concessiehouder	Transdev		Blz. 18, laatste alinea paragraaf 3.3: Kunt u duiden op basis van welke belangen afweegt / kaders toepast bij het besluit tot transitie of opheffing van een C lijn?	In de Nota van Uitgangspunt is aangegeven hoe wij de C-lijnen zien en welke opties er zijn. In het PvE hebben we in paragraaf 3.3 de ontwikkelruimte bij C-lijnen toegelicht.
149 3,3	Ontwikkelruimte Concessiehouder	Transdev		De concessieverlener kan voorstellen voor vernieuwde concepten voor C-lijnen doen. Dit kan zij ook aanbieden aan marktpartijen en niet-commerciële organisaties. Kunnen wij er vanuit gaan dat wij in met in gesprek u blijven zodra deze een ander en breder aanbod van vervoer overweegt met tussenkomst van marktpartijen en niet commerciële organisaties?	Ja, daar mag u vanuitgaan.
150 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Doesburg		"De lijnen 27/29/629 worden op dit moment door twee exploitanten gereden. Op dit moment is het netjes verdeeld. Verzoek: Wij willen dit graag ook zien in de nieuwe concessie, gelijke tijden tussen de ritten van de verschillende exploitanten."	In Bijlage C6 van het PvE is bij lijn 27 opgenomen dat de Concessiehouder met de concessiehouder van Achterhoek-Rivierenland een gezamenlijk exploitatieplan maakt.
151 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Druten		Gemeente Druten heeft een eigen initiatief om bewoners die lastig kunnen reizen te vervoeren (de PlusBus). Ons inziens moet dit ook in de toekomst blijven bestaan. Of dit initiatief mogelijk blijft, is niet duidelijk beschreven in het PvE. Vraag: Blijft een dergelijk initiatief in de toekomst mogelijk?	Dit is geen onderdeel van de concessie, dus wij hebben daar geen bemoeienis mee.
152 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Renkum		Er staat dat de concessiehouder bepaalde andere vormen van openbaar vervoer in het concessiegebied, bijvoorbeeld over water, moet gedogen. Maar hoe staat het met de gevolgen van het mogelijk vervallen van bijvoorbeeld een veerdienst (Drielseveer). Kan er in het PvE iets worden opgenomen dat (en hoe?) de concessiehouder dit opvangt?	Als dat concreet aan de orde is vraagt dat afstemming met de concessiehouder en concessieverlener.
153 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Rheden		Rheden kent de Plusbus, een vanuit de gemeente gesubsidieerd initiatief. Inwoners betalen voor hun rit en er wordt gereden door vrijwilligers. Dit kan van deur tot deur waar nodig en wenselijk. Daarnaast kennen we het geïndiceerde aanvullende openbaar vervoer van AVAN. Dit is voor inwoners die vanwege een beperking niet in staat zijn gebruik te maken van OV, Plusbus, eigen vervoer of vervoer door derden. Inwoners betalen een bijdrage gelijk aan de geldende OV-prijs. De gemeente bekostigt dit vervoer. De druk op dit aangepaste vervoer neemt toe. Nederland kent een vergrijzing en Rheden kent een dubbele vergrijzing(!). Het aangepaste vervoer kampt met enorme personeelstekorten. Het blijft dus ook om die reden zaak om aandacht te houden voor de bereikbaarheid van de dorpen. Wanneer het OV niet of nog maar zeer weinig rijdt in de kleinere kernen, betekent dit voor veel mensen dat zij ernstig beperkt worden in hun mobiliteit. We bevelen dus aan om ervoor te zorgen dat ook hier openbaar vervoer mogelijk blijft. Eventueel in de vorm van bel- of buurtbussen.	Bereikbaarheid van landelijke gebieden is van groot belang. Wij willen inschrijvers uitdagen met verbeteringen te komen daarvoor. Dit thema komt terug in het ontwikkelplan dat we vragen van inschrijvers.
154 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Wijchen		Gemeente Wijchen heeft een eigen initiatief om bewoners die lastig kunnen reizen te vervoeren (OpStap). Dit moet nog steeds mogelijk blijven in de toekomst. Het wordt nu niet geheel duidelijk uit het PvE. Vraag: Blijft een dergelijk initiatief in de toekomst mogelijk?	Zie het antwoord op vraag 151.
155 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Gemeente Wijchen		Gemeente Wijchen heeft een eigen initiatief om bewoners die lastig kunnen reizen te vervoeren (OpStap). Dit moet nog steeds mogelijk blijven in de toekomst. Het wordt nu niet geheel duidelijk uit het PvE. Vraag: Blijft een dergelijk initiatief in de toekomst mogelijk?	Zie het antwoord op vraag 151.
156 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Provincie Limburg		In het concept-Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Arnhem - Nijmegen - Foodvalley lijken met betrekking tot de busverbinding Nijmegen – Gennepe – Venlo (op dit moment lijn 83) afspraken te zijn opgenomen die niet aansluiten op de eerder in het kader van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 gemaakte afspraken. Wij verzoeken u in het PvE voor de concessie Arnhem - Nijmegen - Foodvalley de afspraken op te nemen zoals die ook in de Concessie Openbaar vervoer Limburg 2016 – 2031 zijn opgenomen. Zo borgen we dat beide concessies op elkaar blijven aansluiten. Mocht er sprake zijn van een wens of behoefte van de Provincie Gelderland om de bestaande afspraken te herzien, dan vragen wij u om hierover overleg te plegen. Wijziging is wellicht bespreek- en inpasbaar, maar vergt ook een aanpassing van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 en dus een besluit van het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg.	Wij handhaven de afspraken zoals die destijds zijn gemaakt met u.
157 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Regio Foodvalley		De concessie kent een sterke verbondenheid met buurconcessies. Een gedoepplicht is niet voldoende voor een sterk concessie overschrijdend OV-aanbod. De vervoerder moet gestimuleerd worden actief samenwerking met vervoerders in aangrenzende concessie aan te gaan. Het is wenselijk dat de concessieverlener hierop stuurt en dit in de gunningscriteria opneemt.	De gehele regio Foodvalley heeft een bijzondere positie, het ligt in 3 busconcessies. En dan zijn er nog de NS en Keolis op het kernnet. Concessieverleners en concessiehouders hebben goed contact met elkaar en dat zal zo blijven. Het is wel belangrijk om in de ontwikkelteams en overleggen over de dienstregeling hier scherp op te blijven.
158 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Transdev		Experimenten met Openbaar Vervoer, bijvoorbeeld uitgevoerd met zelfrijdende voertuigen. Kunt u experimenten nadrukkelijker omschrijven? Het genoemde voorbeeld is er maar een, maar nieuwkomers op de vervoersmarkt kunnen nieuwe experimenten lanceren die we nu niet kunnen voorzien. Zeker in relatie tot de ontwikkelruimte bij C-lijnen, waarbij de concessieverlener het initiatief kan nemen om nieuwe concepten bij een derde partij te beleggen.	Wij handhaven de huidige tekst. Op dit moment is er geen plan en gaan niet gaan speculeren over wat er zou kunnen gebeuren op dit vlak.
159 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Transdev		Mogelijk ten overvloede wijzen wij u er vriendelijk op dat medewerking van de concessiehouder conform artikel 29 van de WP2000 dient te worden overlegd en geen afbreuk mag doen op de exploitatie van de concessie.	Dat is ons uiteraard bekend. Het is goed gebruik om vooraf inzicht te geven in de te gedogen lijnen. Dat doen we met deze bijlage, zodat de concessiehouder weet wat er gaat plaatsvinden.
160 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Transdev		In 3.4.3 schrijft u: De Concessiehouder heeft het recht om de in de bijlage C6 genoemde lijnen die deels buiten het Concessiegebied liggen aan te bieden (= de Uitlopers). In bijlage C6 geeft u een overzicht van de lijnen die vanaf de start van de Concessie tot de Concessie behoren maar deels buiten het Concessiegebied rijden. In de eerste tabel (lijnnummer 9 t/m 679) staan uitlopers die de concessiehouder 100% rijdt, maar die deels rijden en waarvoor geen verrekening aan de orde is. In de tweede tabel (lijnnummer 27 t/m 5/83/85) staan uitlopers met een gezamenlijke exploitatie. Bedoelt u in het geval van deze uitlopers niet de 'plicht' (in plaats van 'recht') om deze lijnen in overleg met de aangrenzende vervoerder voort te zetten zoals huidige?	Het woord recht handhaven wij. Er is altijd een afhankelijkheid van andere concessiehouders en concessieverleners.
161 3,4	Gedoepplicht en concessiegrensoverschrijdende lijnen	Transdev		In 3.4.3 schrijft u: 'DRU's van grensoverschrijdende buslijnen in de dienstregeling die geheel door de Concessiehouder gereden worden, tellen mee in het aantal DRU's.' Stel dat wij lijn X099 Nijmegen - Grave - (Uden) [het deel Grave - Uden is Brabant] in overleg met Arriva geheel zouden gaan rijden. Betaalt u dan onze uren die wij eigenlijk voor Brabant rijden? Hoe ziet u dit?	Lijn 99 wordt overgedragen aan de provincie Noord-Brabant. Deze moet gedooft worden door de concessiehouder.
162 3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West		Onduidelijk is of Buurtbuslijnen ook gereden mogen worden door betaalde chauffeurs.	Buurtbuslijnen mogen ook worden gereden door betaalde chauffeurs, op het moment dat er binnen de BBV onvoldoende personele capaciteit is.
163 3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West		Op basis van de beschrijving zouden (grotere) dienstregelingwijzigingen vanaf dienstregeling 2027 doorgevoerd kunnen worden. De betrokkenheid van Buurtbusverenigingen (als genoemd bij hoofdstuk 2) ontbreekt.	Zie het antwoord op vraag 81.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
164	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West	Het "Protocol Buurtbus OV Oost" geeft geen duidelijkheid over de relatie tussen concessiehouder en Buurtbusverenigingen. De financiële bijdrage aan de Buurtbusverenigingen wijzigt fundamenteel ten opzichte van de huidige situatie, maar over de omvang daarvan wordt nergens weergegeven in het "Protocol ...". Ook zijn er grote twijfels over de mogelijkheid reclame-inkomsten c.q. sponsorbijdragen te genereren in de stedelijke omgeving waarin onze verenigingen opereren.	Het protocol is een aparte bijlage bij het PvE en kan eventueel aangepast worden. Het PvE gaat uit van het bestaande protocol.
165	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	CNV	3.5.6.C Om welke reden wordt er niet gekozen voor een leeftijdsgrens voor chauffeurs? Is het wenselijk om chauffeurs van >75 in te zetten op (buurt)bussen?	Wij nemen geen maximum leeftijd op. In artikel 3.5.6 staat wat wij verwachten van de concessiehouder, onder andere bij chauffeurs die 75 jaar of ouder zijn.
166	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Gemeente Arnhem	Er komt nog wel eens "na overleg" terug. Dan mist de bevoegdheid in de richtlijn. Ik kan met "jou" in overleg gaan, jij bent het oneens en ik voer het nog steeds uit en heb voldaan aan de verplichting. Zie o.a. 3.5.4.	Wij handhaven onze eis, deze werkwijze leidt in de praktijk niet tot problemen.
167	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Gemeente Doesburg	"Er staat niets vermeld over de rol van de concessiehouder bij nieuwe buurtinitiatieven. Hoe wordt de samenwerking tussen concessiehouders en buurtinitiatieven vormgegeven? Verzoek: Het duidelijk beschrijven van de (te) verwachten samenwerking tussen buurtinitiatieven en de concessiehouder, eventueel met hulp van de gemeente."	We gaan uit van een constructieve opstelling van de concessiehouder. Het gaat ons echter te ver om een bepaling op te nemen over "nieuwe buurtinitiatieven" zonder nadere duiding.
168	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Gemeente Rheden	Er is een haat in de OV-verbinding van Dieren-Noord en Spankeren met het ziekenhuis in Zutphen. Deze verbinding wordt gemist vanuit de buurtbusvereniging en ook vanuit Brummen/Leuvenheim hebben we deze signalen gehoord. Het is fijn als concessiehouder en concessieverlener zich inzetten om te onderzoeken of er een koppeling kan komen tussen de buurtbus- of OV-verbindingen in dit gebied en daarmee het ziekenhuis met belangrijke regionale functie beter bereikbaar te maken voor OV-reizigers.	Bedankt voor deze informatie. Binnen onze eisen krijgen inschrijvers de vrijheid om met een voorstel voor de dienstregeling te komen.
169	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	ROCOV Gelderland	Scholierenlijnen zijn ook toegankelijk voor overige reizigers.	Dat is juist.
170	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	ROCOV Gelderland	Met de eis om na 2030 uitsluitend elektrisch aangedreven voertuigen aan te schaffen inclusief buurtbussen, dient men bij de buurtbussen rekening te houden met het gewicht van het voertuig en het rijbewijs van de vrijwilligers die deze buurtbussen besturen, het huidige rijbewijs B en BE is slechts geschikt om voertuigen tot 3.500 kg te rijden. Wie betaalt de kosten voor het behalen van de d an vereiste rijbewijzen? Laat deze eis pas ingegaan zodra "Europa" de keus heeft gemaakt of dit met een B rijbewijs gereden mag worden.	In principe geldt die eis ook voor buurtbussen. Wij kennen de landelijke discussie en blijven die volgen. Als de eis onhaalbaar is, gaan wij in overleg met de concessiehouder.
171	3,5	Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen	Transdev	Bedoelt u na de 1e 1,5 jaar (dr 2028)? Dit geldt ook voor buurtbussen.	Ja, we bedoelen in eisen 3.5.1 en 3.5.4 na Vervoerplan 2027.
172	3,6	Vraagafhankelijk Openbaar Vervoer	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West	Onduidelijk is bij welke norm kan worden oversgeschakeld van vraagafhankelijk naar vraagonafhankelijk vervoer (zie ook 3.3-laatste 2 alinea's pag 17).	Het is aan de concessiehouder daar een voorstel voor te doen en dit te onderbouwen.
173	3,6	Vraagafhankelijk Openbaar Vervoer	Transdev	In artikel 3.6.2.a t/m g worden eisen gesteld waaraan de concessiehouder dient te voldoen indien zij een wijziging van Vraagafhankelijk Vervoer wil voorstellen. Geldt dit ook voor eventuele initiatieven voor het eerste jaar? Dit conform de mogelijkheid uit artikel 3.6 Ontwikkelruimte C-lijnen?	Vraagafhankelijk vervoer mag ook voor het Vervoerplan 2027 worden voorgesteld, naar alleen op C-lijnen
174	3,6	Vraagafhankelijk Openbaar Vervoer	Transdev	Waar verwijst artikel Dx naar?	Naar een bijlage bij de financiële bepalingen. Dit document is onderdeel van het finale aanbestedingsdossier.
175	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	CNV	3.7.7 Om welke reden wordt er voor oudjaarsdag geen concreet tijdstip vastgesteld, bijvoorbeeld 20:00?	De concessie is langjarig. Voor de sluitingstijd op oudjaarsavond sluiten we aan bij de landelijke trend. Op dit moment is dat inderdaad 20 uur. We willen de vrijheid houden een wijziging door te voeren als de landelijke trend verandert.
176	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	gemeente Nijmegen	9 weken is een erg lange periode. Dit jaar is de dienstregeling voor de zomervakantie met 7 weken al een week langer dan gebruikelijk. Wij vinden het belangrijk om ook direct voor- en na de zomervakantie aantrekkelijk OV met goede frequenties aan te bieden. Voorstel: pas de eis aan naar een standaard zomervakantie dienstregeling van 6 weken met een eventuele mogelijkheid om dit met toestemming van de concessieverlener 1 of 2 weken uit te breiden indien daar een goede reden/onderbouwing voor is.	U heeft een punt. We zullen werken met 3 dienstregelingen per lijn.
177	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Gemeente Renkum	Misschien hoort dit punt niet thuis onder deze paragraaf, maar is het mogelijk dat er een inspanningsverplichting wordt opgenomen dat de concessiehouder samen met wegbeheerder kijkt naar optimalisering van halteplaatsen i/r de hoofd fietsroutes, met bijbehorende faciliteiten zoals fietsenstallingen en (micro)deelmobiliteit?	Een dergelijk gesprek is uiteraard prima mogelijk. Dit zien wij als onderdeel van de ontwikkelingsfunctie van de concessiehouder.
178	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Gemeente Rheden	De Brengrrein op het Traject Arnhem - Doetinchem rijdt tot 02.00 uur. We weten dat het niet in de concessie valt (NS), maar weet dat recentelijk vanuit meerdere gemeenten de lobby en politieke wil versterkt is om de nachttrein Arnhem - Dieren - Zutphen weer nieuw leven in te blazen. Wij vertrouwen op een positieve en meewerkende grondhouding van zowel de concessieverlener als de concessiehouder, als het gaat om OV-aansluitingen, dienstregelingen, etc. om deze verbinding mogelijk te maken. Graag ontvangen wij uw reactie hierop.	Deze concessie gaat alleen over busvervoer, wij nemen hier geen standpunt in over een nachttrein Arnhem - Dieren.
179	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Gemeente Wageningen, WUR en op Wageningen Campus gevestigde bedrijven	Binnen de concessie vragen we aandacht voor het belang van de ontwikkeling van stadsrandhubs en wijkhubs. Wij denken daarbij aan de stadsrandhub bij Ede aan de A12 en aan de ontwikkeling van Wageningen-Busstation als Hub. Realisatie van de Hub aan de A12, inclusief goede overstap op het HOV is ook van belang om Wageningen bereikbaar te houden tijdens de aanlegfase van Beter Bereikbaar Wageningen. De hubs vervullen voor Wageningen potentieel een goede rol in de transitie naar meer OV. In lijn hiermee verkennen gemeente Wageningen en Wageningen Campus het intensiever gebruik van de parkeerfaciliteiten op Wageningen Campus als hub voor bezoekers van de Wageningse binnenstad.	Zie het antwoord op vraag 58.
180	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	ROCOV Gelderland	Het zou aantrekkelijk zijn indien de concessiehouder verplicht wordt tot een communicatiesysteem tussen de buschauffeurs van op elkaar aansluitende lijnen zodat buschauffeurs misschien even kunnen wachten op een nog niet aangekomen bus op die halte of dat passagiers op die wijze van een mislukte overstap kunnen worden gewaarschuwd.	We zullen in het PvE de eis opnemen dat chauffeurs ook onderling kunnen communiceren via "kortverkeer". Hiermee kunnen ze eenvoudiger overstappen regelen zonder tussenkomst van een centrale verkeersleiding. Ook vergemakkelijkt het overig onderling contact, waarbij we uitgaan van een professionele invulling door de chauffeurs waar reizigers geen hinder van ondervinden".
181	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	ROCOV Gelderland	Tijdens de schoolvakanties blijft sprake van woon-werkverkeer. Bij het vaststellen van een aangepaste Dienstregeling tijdens vakanties hiermee rekening houden	Tijdens vakanties is de vervoervraag veel lager dan in de overige periodes. Het is aan de vervoerder het aanbod goed af te stemmen op de vraag en dat te vertalen in een dienstregeling, rekening houdend met eisen aan (onder andere) het aantal staanplaatsen.
182	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	Voor de OV knooppunten wordt verwezen naar C4. Daarin staan Plein 1944 en Apeldoorn Hoofdstraat genoemd als OV knooppunt. De gewenste bus-bus overstappen hier worden in basis echter geboden op de vlakbij liggende stations: Nijmegen Centraal resp. Apeldoorn. Apeldoorn Hoofdstraat verdwijnt op termijn als halte vanwege herinrichting centrumgebied. Daarnaast wordt de dienstregeling van alle buslijnen in Apeldoorn gebaseerd op aansluitingen bij Apeldoorn Station. Hierdoor worden automatisch de passagertijden bij halte Hoofdstraat bepaald. Voorstel is om Apeldoorn Hoofdstraat niet als knooppunt op te nemen. Bent u bereid om Plein 1944 en Hoofdstraat te schrappen als OV knooppunt?	Daartoe zijn wij bereid.
183	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	"...lijnen vanuit andere concessies." Als hier ook treinen mee worden bedoeld dan is dit wat ons betreft akkoord. Bent u bereid 'trein' toe te voegen?	Het woord treinen wordt toegevoegd.
184	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	We mogen 9 weken zomerdienstregeling aanbieden maar, niet zoals nu met de minimale frequentie van 2x pu. Dat moet minimaal 4x pu zijn voor A-lijnen in de spits. Daarmee vervalt voor de meeste A-lijnen effectief het verschil tussen vakantie- en zomerdienstregeling. Bent u zich daarvan bewust?	De minimale frequentie in de Vakantiedienstregeling is 2x/u voor A-lijnen, mits verantwoord qua aantallen reizigers. Zie eis 3.2.2.
185	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	Voor de 9 weken zomerdienstregeling achten wij het onverstandig de minimale frequentie van 4x pu aan te houden. Deze frequentie is onhaalbaar gezien de vakantieplanningen van chauffeurs. Dit creëert een personeelsissue en een probleem met onze medezeggenschapsraad die pleit voor rust en vakantie van chauffeurs. Bent u bereid deze frequentie naar beneden bij te stellen?	Zie het antwoord op vraag 184.
186	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	In 3.7.6. biedt u de ruimte om een aangepaste dr aan te bieden tijdens vakanties (mits voldoet aan de minimum eisen). Onze voorkeur heeft om afhankelijk van de reizigersvraag flexibeler om te kunnen gaan met de dienstregeling - ook in periodes buiten de vakantie om - waardoor een betere aansluiting ontstaat tussen vraag en aanbod. De maand mei heeft bijvoorbeeld een andere dienstregeling nodig dan september. Of studentenlijnen bijvoorbeeld die tijdens tentamenperiodes afgebouwd kunnen worden.	Wij hechten aan een vanzelfsprekende dienstregeling, echter hebben wij de eis enigszins aangepast.
187	3,7	Aansluitingen en Dienstregeling	Transdev	Ziet u ook ruimte om andere periodes van DR aan te bieden indien deze beter aansluit op de vervoersbehoeften (denk aan door de week / andere periode)? Dienen we een aangepaste dr nu al vast te leggen voor in 1e 1,5 jr of voor periode daarna? Nu al vastleggen dat er maar 2 dienstregelingen mogen zijn, is ons inziens te beperkend. Hoe ziet concessieverlener de dienstregeling in relatie tot andere feestdagen dan genoemd in 3.7.7 in kader van diversiteit (denk aan 1 juli Keti koti of Suikerfeest)?	Deze vallen daar niet onder.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
188 4		Infrastructuur	gemeente Lingewaard	Busremise Pannenhuis Bommel In het ontwerp-PvE wordt het OV-vastgoed in Arnhem beschreven. De concessiehouder is verplicht om gedurende de concessieperiode de remise aan de Westervoortsedijk in Arnhem te gebruiken en hiervoor een bruikleenovereenkomst met de gemeente Arnhem te sluiten. Indien er tijdens de concessie herontwikkeling plaatsvindt op deze locatie, dient de concessiehouder een alternatieve remise elders te gebruiken gedurende de resterende concessieperiode. Op het bedrijventerrein Pannenhuis in Bommel bevindt zich ook een busremise die de concessiehouder gebruikt. Wij verzoeken u om in het definitieve-PvE deze busremise onder dezelfde voorwaarden op te nemen.	Wij zijn in overleg om de remise in Bommel ook weer voor te schrijven in de nieuwe concessie.
189 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Wij adviseren u minder vrijblijvende afspraken te maken met de betrokken Wegbeheerders over wijzigingen in de weginfrastructuur. Nu reeds ondervinden met name Buurtbussen hinder van de wijze waarop verkeersremmende maatregelen worden gerealiseerd (vele tientallen drempels per rit). De belangen van reizigers en vrijwilligers worden op deze "vrijblijvende formulering" hierdoor onvoldoende geborgd.	Wij begrijpen uw punt. Ervaring leert dat formele afspraken vastleggen met wegbeheerders ingewikkeld is. Op dit moment is er geen voorstel dit te formaliseren. Wel is het een punt dat Concessiehouder, wegbeheerders en concessieverleners met elkaar moeten bespreken in de nieuwe concessie. Dat kan via het dienstregelingsteam.
190 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	Er is geen artikel opgenomen op welke manier concessiehouder op de hoogte gebracht wordt door wegbeheerders over omleidingen. Graag toevoegen	Het is aan concessiehouder zelf hier afspraken over te maken met de wegbeheerders. Er zijn wegbeheerders die omleidingen melden in het programma Melvin. Het is voor concessiehouder mogelijk hier toegang tot te krijgen.
191 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan trein vervangend vervoer, busvervoer voor andere Concessiehouders op de overdekte haltevoorziening op CS. Deze perronruimte moet bij een calamiteit direct beschikbaar worden gesteld. De Concessiehouder zorgt ervoor dat zij door een nauwe samenwerking met alle ketenpartners op CS direct op de hoogte is van stremmingen en koppelt daar ook direct acties aan en dit integreert in de communicatievoorzieningen (DRIS). Dit gebeurt in samenwerking en afstemming met alle ketenpartners. De Concessiehouder heeft hierin een proactieve en sturende rol.	Een dergelijke eis zal deel moeten uitmaken van de huur/bruikleenovereenkomst die wordt bijgevoegd bij het PvE.
192 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	Er worden geen kosten in rekening gebracht bij wegbeheerders voor de inzet van extra bussen bij aangekondigde (minimaal 12 weken vooraf) omleidingen.	Dit zal afhankelijk zijn van het project. Wij gaan ervan uit dat de wegbeheerder zich inspant om het OV zo veel mogelijk doorgang te laten vinden. Indien er door wegwerkzaamheden meerkosten ontstaan, zal de Concessieverlener met de Wegbeheerder in overleg gaan. Verder geldt eis 4.1.10.
193 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	Het staat de Wegbeheerder dus vrij maatregelen te nemen en wijzigingen aan te brengen? De concessiehouder en verlener regelen dat verder samen? Wat is de onderlinge verhouding met wegbeheerder?	De wegbeheerder mag maatregelen nemen. Het is goed gebruik dat zij belanghebbenden (waaronder de concessienemer) betreft.
194 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	wat voor afspraken over gebruik?	De concessiehouder geeft het effect op de dienstregeling en lijnvoering aan bij de concessieverlener. Het is aan de concessieverlener om te bepalen of er vervolgens aanpassing plaatsvindt.
195 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	wat voor aanpassingen? welke schaal en grote?	Het gaat om aanpassingen in de infrastructuur die de wegbeheerder doorvoert.
196 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	In dit artikel staat dat de concessieverlener beslist indien wegbeheerder en concessiehouder na bemiddeling geen overeenstemming kunnen bereiken over (aanpassingen) van de infrastructuur. De concessiehouder kan geen verplichting opleggen aan de wegbeheerder om infrastructuurle aanpassingen te doen. Wat is de bedoeling van dit artikel? daarnaast moet er in ieder geval sprake zijn dat de concessieverlener de wegbeheerder schadeloosstelt voor de kosten die de wegbeheerder in dit geval moet maken.	Uw constatering is niet juist. Het is uiteindelijk de wegbeheerder die beslist wat er aan de infrastructuur gebeurt. Daarbij dient hij een belangenafweging te maken, waarbij het belang van het OV wordt betrokken.
197 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Arnhem	Waar staat iets over de rol en verantwoordelijkheden van de gemeenten? Nu worden de wegbeheerders buiten beschouwing gelaten? Vervoerders moeten toch bv minimaal 12 weken van de voren weten dat er iets afgesloten gaat worden?	Dit wordt niet in de concessie geregeld, maar moet separaat tussen concessieverlener en wegbeheerders worden afgesproken.
198 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Berg en Dal	Landelijk is duidelijk de trend gaande dat er bij herinrichtingsprojecten steeds vaker gekozen wordt voor GOW30 binnen de bebouwde kom en GOW60 buiten de bebouwde kom. Wellicht is het goed om in het PvE op te nemen dat deze discussie een gegeven is voor de concessie en dat dit mogelijk betekenis kan hebben voor de dienstregeling. Het is te verwachten dat er in de loop van de concessie op meerdere plekken de snelheid omlaag gaat. Het moet helder zijn wat dit betekent voor de concessie.	Wij zullen bij alle wegbeheerders een uitvraag doen naar de plannen die er zijn zodat inschrijvers hier vooraf kennis van kunnen nemen.
199 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Berg en Dal	Nieuwe voertuigen, mag niet betekenen dat hierdoor lijnen geschrapt moeten worden of dat er lijnen gestrekt worden. Alternatieve routes zijn in onze gemeente voor de meeste lijnen niet aanwezig. Dus graag specifiek opnemen dat het uitgangspunt is dat er met voertuigen gereden blijft worden die geschikt zijn voor de huidige routes van de lijnen.	Wij verwijzen u hiervoor naar hetgeen is opgenomen in eis 4.1.6.
200 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Beuningen	De concessiehouder maakt voor zover relevant verplicht gebruik van aanwezige OV-infrastructuur, zowel bestaande als nieuw aan te leggen. Vraag: Hoe ver strekt dit 'nieuw aan te leggen'? Dit ook in de context van de vorige opmerking over 3.3, plannen die gemaakt worden maar niet persé tot aanpassing leiden in de eerste 1,5 jaar van de concessie. Dient de concessiehouder dan óók van een nieuwe (in 2028 gerealiseerde) busbaan gebruik te maken?	De eis om van aanwezige OV-infrastructuur gebruik te maken geldt voor de gehele concessieperiode. Dus concessiehouder dient ook gebruik te maken van nieuw aan te leggen infrastructuur die gereedkomt gedurende de concessie (tenzij Concessieverlener hier ontheffing voor verleend).
201 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Doesburg	"Zijn de wegen en plateau's berekend op eventueel verzwaring en verlening van de nieuwe elektrische bussen? Zo nee, welke aanpassingen zijn nodig en hoe wordt het gefinancierd? Verzoek: Het opnemen van mogelijk wijzigingen aan de weginfrastructuur ten behoeven van de nieuwe elektrische bussen. Ook willen we graag weten of er een financieringsplan is voor deze aanpassingen."	Alle nieuwe bussen voldoen (vanzelfsprekend) aan wettelijke bepalingen over gewicht en aslast. Verder hebben moderne elektrische bussen een aslast die maar weinig verschilt van een traditionele bus. Artikel 6.1.4.c beschrijft dat Concessiehouder rekening houdt met beperkingen van de infrastructuur. Voor het PvE voert het te ver om in zijn algemeenheid verder op dergelijke situaties in te gaan.
202 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Doesburg	"Indien we route willen behouden, maar geen aanpassingen kunnen doen (ruimtelijk, financiën, politiek), wie heeft dan laatste woord over wijziging route en wanneer gaat aanpassing in? Verzoek: Concretiseer wie er uiteindelijk beslist over de route wanneer de infrastructuur niet toereikend is. Graag ook aan geven dat de desbetreffende wegbeheerder betrokken of op zijn minst op de hoogte gesteld moet worden bij deze overleggen."	Zie het antwoord op vraag 205.
203 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Druten	Er is geen artikel opgenomen op welke manier concessiehouder op de hoogte gebracht wordt door wegbeheerders over omleidingen. Vraag: Is dit bewust?	Zie het antwoord op vraag 205.
204 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Druten	Vraag: Indien we een bepaalde route willen behouden, maar geen aanpassingen kunnen doen (ruimtelijk, financiën of politiek) wie heeft dan het laatste woord over wijziging van de route en wanneer gaat deze aanpassing in? Wie beslist dit?	Zie het antwoord op vraag 205.
205 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Druten	In dit artikel staat dat de concessieverlener beslist, indien wegbeheerder en de concessiehouder na bemiddeling geen overeenstemming kunnen bereiken over (aanpassingen) van de infrastructuur. De concessiehouder kan geen verplichting opleggen aan de wegbeheerder om infrastructuurle aanpassingen te doen. Vraag: Wat is de bedoeling van dit artikel? De concessieverlener beslist, maar legt geen verplichting op	Wij beslissen inderdaad niet over gemeentelijke infra, maar wel of de bus er wel of niet gaat rijden. We zullen dit aanscherpen.
206 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	gemeente Lingewaard	Nieuwe wegcategorie GOW30 Om de ongewenste menging van gemotoriseerd en langzaam verkeer te beperken, werd aanbevolen om een nieuwe wegcategorie te introduceren: de gebiedsontslutingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur (GOW30). Eind 2023 heeft de raad van Lingewaard het addendum Wegencategoriseringsplan Lingewaard vastgesteld. Dit betekent dat de snelheid op steeds meer wegen of wegvakken in de toekomst naar 30 km/uur zal worden teruggebracht. U bent hierbij betrokken geweest en heeft verzocht om de snelheid op wegen die door lijn 300 worden gebruikt te handhaven op 50 km/uur, met voldoende wegbreedte en doorstroming volgens de CROW-richtlijnen. U heeft dit punt opnieuw onder de aandacht gebracht in uw brief van 15 juli. Wij begrijpen het belang hiervan en streven ernaar om dit waar mogelijk te realiseren. Het ontwerp-PvE bevat echter geen richtlijnen over hoe de concessiehouder moet omgaan met de verlaging van de snelheid op wegen die door bussen worden gebruikt. Dit is relevant omdat de snelheid op een aantal wegvakken van de reguliere buslijnen, zoals lijn 33 en lijn 35, in de komende jaren zal worden verlaagd. Gezien de landelijke opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren zonder het openbaar vervoer onnodig te vertragen, stellen wij voor om voorafgaand aan de concessie duidelijke afspraken te maken met de concessiehouder.	Op moment dat de wegbeheerder de snelheid verlaagt zal dit besproken met moeten worden de concessiehouder en concessieverlener. Hiervoor zijn overleggen over de dienstregeling benodigd in het PvE. Daar worden per geval de effecten in beeld gebracht.
207 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	gemeente Nijmegen	Het is nu niet duidelijk waarover de concessieverlener beslist indien bemiddeling niet succesvol is. De concessieverlener kan immers niet beslissen dat de wegbeheerder aanpassingen aan infrastructuur wel of niet doorvoert. De beslissing van de concessieverleners kan hoogstens omvatten dat het openbaar vervoer wel of niet gebruik maakt van de betreffende infrastructuur.	Zie het antwoord op vraag 205.
208 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Renkum	tijdens de Airborne Wandeltocht het inzetten van ander materieel (kleinere bussen) toestaan. Vanwege de herinrichting van een woonwijk kunnen de grote bussen niet meer omgeleid worden door de wijk	Dit is waardevolle informatie voor inschrijvers. Wij werken toe aan een overzicht van infrastructuurle beperkingen in het concessiegebied. Deze hoort daar een plek op te krijgen.
209 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Renkum	Is het wellicht raadzaam om 'in samenspraak met de wegbeheerder(s)' toe te voegen. Dus: Wanneer het handhaven van een route niet mogelijk is als gevolg van wegomleidingen bij werkzaamheden of Evenementen, dient de Concessiehouder in samenspraak met de wegbeheerder(s) Openbaar Vervoer via een alternatieve route te verrichten.	Dit is een goed punt en zullen we toevoegen.

Nr.	Hoofdstuknummer P+V	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
210 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Wageningen, WUR en op Wageningen Campus gevestigde bedrijven	Naast het stimuleren van een hoogwaardig alternatief voor autovervoer vragen wij uw aandacht voor de veiligheid van de busbaan op Wageningen Campus. De maximumsnelheid op de busbaan is nu 50 km per uur, terwijl op Wageningen Campus een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt. De veiligheid voor de vele fietsers en voetgangers die de busbaan op enkele punten kruisen, verbetert sterk als de bussen op de campus langzamer gaan rijden. Het is vanuit verkeersveiligheid zeer gewenst zo niet zeer noodzakelijk om op de busbaan een maximumsnelheid van 30 km per uur in te stellen. Enkele recente (bijna) ongevallen onderstrepen dit belang. Verlaging van de snelheid zou wat ons betreft terug moeten komen in de nieuwe concessie. We realiseren ons dat de snelheid van de bus een kostenaspect kent. Toch vragen wij u om de veiligheid meer prioriteit te geven. Vooral op het deel tussen de gebouwen Omnia en Aurora/Zodiac is de veiligheidswinst groot.	Voor een hoogwaardig en aantrekkelijk alternatief voor autovervoer is de snelheid van het OV erg belangrijk. Tegelijkertijd botst dit soms met andere belangen en doelen. Uiteindelijk gaat de wegbeheerder over de maximum snelheid. We gaan graag met u in gesprek over een verkeersveilige inrichting van de busbaan over het Campus terrein. Daarbij zijn wellicht ook andere maatregelen mogelijk die leiden tot hogere verkeersveiligheid en behoud van de snelle bus.
211 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Wijchen	Er is geen artikel opgenomen op welke manier concessiehouder op de hoogte gebracht wordt door wegbeheerders over omleidingen. Vraag: Is dit bewust?	Zie ons antwoord op vraag 203.
212 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Wijchen	Vraag: Indien we een bepaalde route willen behouden, maar geen aanpassingen kunnen doen (ruimtelijk, financiën of politiek) wie heeft dan het laatste woord over wijziging van de route en wanneer gaat deze aanpassing in? Wie beslist dit?	Zie ons antwoord op vraag 204.
213 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Gemeente Wijchen	In dit artikel staat dat de concessievrager beslist indien wegbeheerder en concessiehouder na bemiddeling geen overeenstemming kunnen bereiken over (aanpassingen) van de infrastructuur. De concessiehouder kan geen verplichting opleggen aan de wegbeheerder om infrastructurele aanpassingen te doen. Vraag: Wat is de bedoeling van dit artikel? De concessievrager beslist, maar legt geen verplichting op.	Zie ons antwoord op vraag 205.
214 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	ROCOV Gelderland	Bij weg afwaardering (50 → 30 km/uur en 80 → 60 km/uur) worden niet altijd de meest optimale oplossingen voor het OV gekozen. In het slechtste geval neemt de rijtijd sterk toe en zijn aansluitingen niet meer mogelijk. Het OV wordt dan voor de reiziger minder aantrekkelijk en voor de vervoerder duurder (inkomsten per km. en kosten per tijdseenheid). De oplossing die geboden wordt is nogal vaag. Geef de vervoerder goede handvatten om in dergelijke situaties met een voor de reiziger en zichzelf een goede oplossing te bieden.	Wij zijn hierbij afhankelijk van de wegbeheerder. Uiteindelijk vraagt dit om afstemming tussen concessievrager, concessiehouder en wegbeheerder(s). Op voorhand kunnen we daar geen generieke zaak over vastleggen.
215 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	ROCOV Gelderland	Bij weg afwaardering kan het zijn dat er met een kleiner type voertuig gereden moet worden. Bij hoge bezetting kan dat betekenen dat er meer voertuigen ingezet moeten worden. De kosten voor menskracht nemen dan toe. De veroorzaker van dit probleem dient de kosten voor hun rekening te nemen.	Wij kunnen dit soort eisen niet opleggen aan de wegbeheerder.
216 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	ROCOV Gelderland	Leg de extra kosten voor de vervoerder bij een omleiding neer bij de veroorzaker hiervan.	Wij kunnen dit soort eisen niet opleggen aan de wegbeheerder. Zie in dit kader ook het antwoord op vraag 192.
217 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Transdev	U schrijft: indien de concessiehouder en/of concessievrager hiervan kennis heeft 'Wij vinden dit te vrijblijvend en zien hier liever de verplichting dat de wegbeheerder dit kenbaar maakt bij concessiehouder en concessievrager'.	Wij begrijpen uw punt. Natuurlijk willen wij dat andere wegbeheerders dit kenbaar maken, maar we zijn wel afhankelijk van hun medewerking. Dit punt zal structureel terug moeten komen in de dienstregelingsoverleggen waar ook gemeenten bij aansluiten.
218 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Transdev	De invoering 50 naar 30 km/u en de voorliggende plannen bij gemeenten zorgen voor een verslechtering van rijtijden. Dit moet gecompenseerd worden door elders te kunnen versnellen dan wel een financiële compensatie. Bent u hiertoe bereid?	Wij delen uw zorg. U dient uit te gaan van de plannen zoals die er nu zijn bij wegbeheerders. Er kunnen tijdens de concessie zaken veranderen en hiervoor kunnen we samen met wegbeheerders het overleg aangaan in het dienstregelingsteam.
219 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Transdev	Zou u bij het bestek een overzicht willen toevoegen van infrastructurele knelpunten die problemen (denk aan draaicirkel) kunnen opleveren voor bussen die langer zijn dan 12 meter.	Wij hebben een uitvraag gedaan onder gemeenten naar infrastructurele beperkingen en plannen voor de afwaardering van wegen. Dat overzicht maken we ook voor de provinciale wegen. Het overzicht publiceren we als achtergrondinformatie.
220 4,1		Weginfrastructuur en wegomleidingen	Transdev	Is concessievrager zich ervan bewust dat door de inzet van ZE bussen het maken van een omleiding meer impact kan hebben op de dienstuitvoering dan in geval van CNG of Diesebussen. Geplande wegomleidingen of afsluitingen van wegen dienen vroegtijdig bij de vervoerder bekend te zijn zodat vroegtijdig de impact bepaald kan worden en de juiste maatregelen genomen kunnen worden. Bent u bereid in het PVE een minimale termijn op te nemen waarin geplande wegomleidingen of afsluitingen van wegen bij de vervoerder aangemeld dienen te worden?	Wij begrijpen uw punt. Helaas kunnen wij dit nu niet eisen van wegbeheerders. Wel vinden wij dit een punt dat in de overleggen met gemeenten besproken moeten worden tijdens de nieuwe concessie.
221 4,2		Haltes	CNV	4.2.7 Voorstel om haltes in het buitengebied, waar geenabri aanwezig is, deze haltes uit te rusten met een knipperlamp, welke de passagier bij de halte kan bedienen, zodat de chauffeur kan waarnemen als er een passagier in het donker bij de halte staat.	Op zich een creatief idee, maar wij hebben niet het plan dit over te nemen.
222 4,2		Haltes	Gemeente Arnhem	Plaatsing bord L3 is nu ook zo, voor plaatsen, verplaatsen en verwijderen van dit bord/de bushalte moet een verkeersbesluit genomen worden.	Dat is juist.
223 4,2		Haltes	Gemeente Arnhem	Alle haltepalen en andere door de Concessiehouder te plaatsen voorzieningen op een buspersoon in Arnhem moeten uitgevoerd worden in de kleur RAL 7016. (de RRRijs-huisstijl sluit dit niet uit)	De brandgids RRR is hierin leidend.
224 4,2		Haltes	Gemeente Arnhem	Hier wordt beschreven dat een rolstoel geen hinder mag ervaren. Nu hebben wij als gemeente een hogere maatstaf als het gaat om toegankelijkheid dan de richtlijnen van het CROW voorschrijven. Er moet een aanvulling komen dat bij plaatsing van de haltepaal de toegankelijkheidsrichtlijnen van de betreffende gemeente moeten worden gehanteerd.	Hier gaan wij niet in mee. De CROW richtlijnen zijn landelijk vastgesteld.
225 4,2		Haltes	Gemeente Arnhem	en zodanig dat deze niet tot hinder of gevaar leidt.	Voor het (ver)plaatsen van haltes is instemming van de wegbeheerder nodig. Deze dient bij het verlenen van de instemming te kijken naar mogelijke gevaarzetting
226 4,2		Haltes	Gemeente Druten	HOV-busstation Druten zal ook een Eindpuntvoorziening krijgen. Hier moeten ook afspraken over gemaakt worden. Dit geldt mogelijk ook voor andere punten die gedurende de concessie worden ontwikkeld. Verzoek: Benoem de eindpuntvoorziening van het HOVbusstation van Druten of toekomstige eindpuntvoorzieningen	Wat ons betreft is dit voldoende geborgd in het PVE, artikel 4.2.3.
227 4,2		Haltes	Gemeente Renkum	De Wegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van Haltes. Het is aan de Concessiehouder om de Wegbeheerder zo nodig op deze verantwoordelijkheid te wijzen. Welke onderdelen vallen onder aanleg? Horen daar ook fietsvoorzieningen bij? En zo ja, in hoeverre geldt hiervoor een verplichting?	In feite is alles wat er bij de realisatie van een halte aan een gemeentelijke weg een verantwoordelijkheid van de gemeente, met uitzondering van de haltepaal. Een fietsvoorziening aanleggen is de verantwoordelijkheid van de gemeente.
228 4,2		Haltes	Gemeente Renkum	Dit geldt ook voor haltes binnen het concessiegebied waar geen Lijnen van de Concessiehouder halteren. Onduidelijk is waar 'dit' naar refereert.	We zullen de eis verduidelijken.
229 4,2		Haltes	Gemeente Rheden	De eindhaltevoorziening van Lijn 331 aan de Gasthuislaan in Velp hebben wij overgedragen aan de gemeente Arnhem. Als het goed is, staat conform artikel 4.2.3 deze dan ook op de lijst bij Arnhem en wordt er geen overeenkomst met ons afgesloten. Graag controleren en borgen.	Wij kennen de afspraken niet. De gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor de aanlevering van deze overeenkomst en de juiste informatie daarin.
230 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	CNV	4.3.5 Blijft er op de remise wel een geschikte ruimte voor chauffeurs voor het opkomen? Deze ruimte is thans gelegen in het (kantoor)gebouw. De overeenkomst (bijlage C11 ontbreekt)	Wij zijn geen eigenaar van de remise, dat is de gemeente Arnhem. De gemeente heeft aangegeven dat dit deel zal verdwijnen. Wel is het uiteraard van belang dat er een ruimte voor chauffeurs is, de gemeente zal de herinrichting samen met de concessiehouder uitwerken.
231 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	CNV	Waterstofbussen niet in het overdekte, dan kunnen de trolleybussen toch naar binnen?	Deze vraag is pas aan de orde als er waterstofbussen zouden gaan rijden.
232 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De provincie heeft de gemeente Arnhem gevraagd om volledig verantwoordelijk te worden voor de trolleyinfrastructuur en de bijbehorende energievoorziening (Overdacht). Deze vraag heeft grote invloed op de Arnhemse reactie op het ontwerp-PVE. In onderstaande reacties is er dan ook uitgegaan van het feit dat aan de vraag van de provincie tegemoet is gekomen door de gemeente Arnhem. De onderstaande punten die er eventueel nog staan over trolleyinfra zijn dus nog relevant voor de ontwerp PVE. De provincie en de gemeente gaan samen onderzoeken wat de consequenties zijn van de Overdacht naar de gemeente Arnhem.	Het regulier onderhoud van de bovenleiding(en) blijft bij de concessiehouder.
233 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Als eis opnemen dat de gemeente Arnhem de concessienemer kan verplichten haar monitoringsapparatuur van beperkte omvang te installeren op de trolleybussen ten behoeve van de monitoring van de staat van de Trolley-infrastructuur. En dat de gemeente Arnhem inzicht krijgt in de monitoringsgegevens die door de concessienemer worden verzameld ten behoeve van het dagelijkse onderhoud van de trolleyinfrastructuur.	Gezien het dagelijks beheer en onderhoud bij de concessiehouder blijft gaan wij dit niet aan de concessiehouder verplichten. Zie ook het antwoord op vraag 232.
234 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	4.3.2., 4.3.3., 4.3.4. van het ontwerp PVE, dit wordt anders op het moment dat we het onderhoud zelf gaan uitvoeren als gemeente. Bruikleen voor de gelijkrichterstations is dan waarschijnlijk ook niet meer nodig. Om het trolley-net te kunnen inzetten voor het lokaal oplossen van netcongestie, is het essentieel dat de gemeente Arnhem de mogelijkheden heeft om het trolley-net beschikbaar te stellen voor gebruik van derden. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat de gemeente Arnhem contracteigenaar wordt van de aansluitingen op het Liander-net, zodat de gemeente Arnhem de energie levert aan de vervoerder.	Eens, maar is niet van toepassing. Zie het antwoord op vraag 232.
235 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Jaarlijks ontvangen wij als eigenaar van OV-vastgoed een kostprijs dekkende vergoeding voor: de trolleyinfrastructuur, de remise, de Rijnkruisende busverbinding en diverse andere OV-vastgoed zaken. We hebben begrepen dat u graag met ons het gesprek aan wilt gaan om de afspraken te actualiseren. Uiteraard staan wij hiervoor open en willen we graag met u het gesprek erover aan gaan. Voor ons is echter wel het uitgangspunt dat er sprake moet zijn van een kostprijs dekkende vergoeding en is onderlinge verschuiving tussen de vergoedingen altijd mogelijk.	Wij zijn bekend met de Arnhemse wens en kijken uit naar de concrete uitwerking hiervan. Vanzelfsprekend ligt de prioriteit voor ons bij het OV en de ontwikkeling daarvan.
236 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Dit moet aangepast worden naar aanleiding van de laatste afspraken die gemaakt zijn tussen de provincie en de gemeente Arnhem. Het B&O gaat over van de vervoerder naar de gemeente Arnhem	Wij zijn met u in gesprek over actualisatie van deze afspraken.
237 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Dit moet aangepast worden naar aanleiding van de laatste afspraken die gemaakt zijn tussen de provincie en de gemeente Arnhem. Het B&O gaat over van de vervoerder naar de gemeente Arnhem	Het PVE zal in lijn zijn met de wijze waarop hieraan uitvoering zal worden gegeven in de concessie en het uitgangspunt zal zijn voor de inschrijvers. Zie ook het antwoord op vraag 232.
238 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	- De Concessiehouder zal meewerken aan de wijziging van de ruimten en het gebruik van de gelijkrichterstations. - De mogelijkheid bestaat dat enkele gelijkrichterstations anders worden ingericht zowel bouwkundig als installatietechnisch. - De Concessiehouder zal hier haar medewerking aan geven en zal hieraan geen (financiële) voorwaarden verbinden en/of schadecompensatie vragen. Dit verandert op het moment dat de gemeente het onderhoud uitvoert. Dan blijft de concessiehouder weg uit de gelijkrichterstations.	Zie ook het antwoord op vraag 232.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
239 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Bij aanvang en bij einde van de concessie worden afspraken gemaakt tussen Gemeente, Concessievrager en Concessiehouder over de wijze van oplevering. Alle onderhoudsgegevens, tekeningen etc. die betrekking hebben op de trolleyinfrastructuur behoren in eigendom toe aan de gemeente en zullen aan het einde van de concessie moeten worden overgedragen aan de gemeente Arnhem.	Gelet op het antwoord op vraag 232, nemen wij een eis op waarin concessiehouder de benodigde gegevens aan ons dient te verstrekken.
240 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Concessiehouder en gemeente Arnhem continueren en actualiseren de bestaande financiële afspraken over de trolleyinfrastructuur en het vastgoed. Daarnaast zal worden voorgesteld om de beheer- en onderhoudskosten van de infra en vastgoed op Arnhem CS en de gelijkrichterstations toe te voegen.	Wij zijn met u in gesprek over actualisatie van deze afspraken.
241 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder werkt mee aan het in gebruik nemen van (een deel van) het trolley net door derden mits de gemeente Arnhem hier toestemming voor verleend en dit niet conflicterend is voor de dienstregeling. De Concessiehouder zal hierbij proactief meedenken in de mogelijkheden voor dit gebruik. Het gebruik kan nodig zijn om bijvoorbeeld nieuwe innovaties zoals Trolleys IMC en/of initiatieven rondom gelijkstroom van derden partijen te testen maar kan ook voor opleidingsdoelinden worden ingezet.	In beginsel ligt de verantwoordelijkheid van het energiecontract bij de concessiehouder.
242 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Het overdekte busseplein niet genoemd wordt in het ontwerp pv 4.3, wat is daar de reden van? Graag weer toevoegen	Dit is een abusievelijke verschrijving en wordt hersteld.
243 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De vervoerder heractiveert de trolleylijn in de Burgemeesterswijk en de Hoogkamp en biedt op deze route een IMC-trolley verbinding aan.	De inschrijver krijgt de vrijheid om zelf een vervoersnetwerk uit te werken binnen de gestelde eisen. Wij kiezen ervoor deze wens niet als eis op te nemen.
244 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	• Voor het onderhoud aan de busremise van de Westervoortsedijk: de gemeente Arnhem zal alleen verantwoordelijk voor het casco onderhoud (dit i.v.m. de onderhoudskennis die nodig is voor de specifieke gebruik gerelateerde installaties op dit complex). De Concessiehouder zal deze extra onderhouds- en beheerkosten voor haar rekening nemen. Gemeente Arnhem en de Concessiehouder treden hierover in overleg.	Wij zijn in overleg over de nieuwe overeenkomst over de remise Westervoortsedijk. De regie daarvoor ligt bij de gemeente.
245 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder is gehouden voor de duur van het concessieperiode de busremise aan de Westervoortsedijk te gebruiken. Door de omliggende woningbouw en de naast gelegen 24-uurs opvang, zal door de Concessiehouder kritisch gekeken moeten worden naar geluidsoverlast en dient hiervoor binnen de daarvoor gestelde (wettelijke) kaders te blijven. Dit kan een beperking geven op de gebruiksmogelijkheden voor met name de werkplaats en de aanlevering van goederen.	Wij zijn geen eigenaar van de Westervoortsedijk en zullen hier geen eisen over opnemen in het PvE.
246 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	* Voor de busremise aan de Westervoortsedijk zal het terrein mogelijk anders worden ingericht en/of worden verbouwd en/of functies worden verplaatst. Ook is het mogelijk dat de gebouwen een monumentale waarde krijgen toegekend. * Ook zou het mogelijk kunnen zijn dat de remise in z'n geheel of gedeeltelijk wordt verplaatst. De Concessiehouder is gehouden mee te werken aan de ontwikkeling van en de verhuizing naar een nieuwe locatie of een deel te verhuizen naar een andere locatie. * De Concessiehouder is verplicht om deze nieuwe locatie voor de remise in bruikleen af te nemen en voor de overige functies (kantoor, werkplaats, buitenterrein) te huren van de Gemeente Arnhem gedurende de (resterende) concessieperiode. De randvoorwaarden waaronder dit gebeurt zijn punt van nader overleg. * Bij een eventuele verplaatsing van de busremise worden de eventuele meer- of minderkosten voor de OV-exploitatie op het moment van de verplaatsing in overleg tussen Concessievrager en de Concessiehouder vastgesteld.	Voor de eventuele verplaatsing is al een eis opgenomen en deze handhaven we. Het gaat hier om punten die onderdeel zijn van de nieuwe overeenkomst voor de Westervoortsedijk waarvoor de regie bij de gemeente ligt. In het geval de remise verdwijnt, geldt hiervoor hetgeen is opgenomen in eis 4.3.7 van het PvE.
247 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De concessiehouder doet concrete voorstellen over duurzame oplossingen om het parkeren van personeel op de busremise in Arnhem te verminderen en het autoverbruik door het personeel te verminderen. Voor de invulling kan in afstemming met de gemeente Arnhem worden gezocht naar een geschikte HUB zoals bijvoorbeeld IPKW.	Dit is niet iets wat thuishoort in ons PvE. De gemeente is eigenaar van de Westervoortsedijk en zal hierover in gesprek moeten gaan met de concessiehouder. Wij wijzen u erop dat wanneer personeel verder weg moet parkeren dit leidt tot hogere kosten voor de concessiehouder en dat gaat ten koste van het aanbod van DRU's.
248 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder respecteert en faciliteert de huidige functie van het Trolley museum op de busremise aan de Westervoortsedijk en draagt er zorg voor dat deze functie, in overleg en afstemming met de gemeente Arnhem, wordt versterkt of gecombineerd met andere museums in Arnhem. De Concessiehouder zal hiertoe initiatief nemen en hier proactief aan meewerken.	Dit is niet iets wat thuishoort in ons PvE.
249 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Het terrein op de busremise aan de Westervoortsedijk is in principe niet bedoeld om auto's te laten parkeren tijdens en buiten de diensttijd van de werknemers van de Concessiehouder. Hiervoor dient de Concessiehouder andere oplossingen te bedenken die het autoverbruik door de medewerkers verminderen. Concessiehouder kan hiervoor in gesprek met de gemeente Arnhem over de inzet van bijvoorbeeld Hubs.	Zie het antwoord op vraag 247.
250 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Naast de aanwezigheid van waterstofbussen is ook het laden van batterijbussen op het overdekte busseplein is vanwege veiligheidsoverwegingen niet toegestaan. Dit is een beperking van derden (verzekeraar) en derhalve ook bindend. Laadinfra Remise Arnhem enkl na toestemming eigenaar (gemeente Arnhem).	Eis 4.3.6 wordt aangevuld met de eis dat elektrische bussen niet kunnen laden in het overdekte busseplein. Over de remise Arnhem zijn wij in overleg met u.
251 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	We zijn aan het onderzoeken om een nieuwe chauffeursruimte te realiseren in het overdekte busseplein van Arnhem. Voor het gebruik hiervan zal een gebruiksovereenkomst- of een huurovereenkomst gesloten moeten worden.	Dat is bekend en wij kijken uit naar de resultaten van het onderzoek.
252 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder zal meewerken aan een beheersplan en calamiteitenplan op Arnhem Centraal Station dit om het gebruik door de verschillende partijen goed te doen verlopen. Als blijkt dat het noodzakelijk en/of wenselijk is dat de Concessiehouder een coördinerende en sturende rol vervult (de Concessiehouder is immers de grootste gebruiker), aanspreekpunt namens alle partijen zal zijn, dan zal de Concessiehouder hier aan meewerken en hiervoor geschikt personeel met de juiste ervaring en expertise voor inzetten.	Dit hoort in de overeenkomst busseplein Arnhem CS waarvoor de regie bij de gemeente ligt. Wij voegen de definitieve versie toe aan het aanbestedingsdossier. Uiteindelijk zult u hierover in overleg moeten treden met de concessiehouder.
253 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Er zullen door de gemeente Arnhem samen met de provincie kaders voor het gebruik voor Arnhem Centraal Station worden geformuleerd. De wijze van halteren, de maximale buffertijd, de combinatie van technieken (waterstof, batterij, trolley) etc. zullen hierin worden geregeld. De Concessiehouder neemt deze kaders als uitgangspunt mee voor haar bedrijfsvoering.	Wij nemen de overeenkomst busseplein Arnhem CS op als bijlage die enkel toe kan zien op het gebruik van het plein en de gebouwen, maar niet op de uitvoering in de concessie. Wij nemen niets extra's op in het PvE.
254 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het integreren van dienstregelingen van de verschillende vervoerders die Arnhem CS aan doen en heeft daarmee de verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van haltes.	De concessiehouder maakt de dienstregeling en deelt bussen toe. Maar u bent eigenaar van de infrastructuur. Dit vraagt dus om afstemming.
255 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Arnhem	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan evenementenvervoer op het busstation	Dit vraagt om afstemming tussen de concessiehouder en u.
256 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Gemeente Doesburg	"Indien er ook Laadinfrastructuur wordt aangelegd bij Doesburg, geldt er dan een gelijksoortige regeling als beschreven is bij Renkum en Rheden? Komt er ook laadinfrastructuur naar Doesburg, zo ja welke locaties zijn al bekend?" Verzoek: Duidelijkheid over de regeling rondom trolleylaadinfrastructuur voor Doesburg"	Wanneer aanleg van trolleylaadapparatuur op andere locaties aan de orde zou komen, treden partijen daarover te zijner tijd in overleg.
257 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Transdev	Wat is de definitie van groene stroom?	Groene stroom is uit de eis verwijderd. Het betreft Hernieuwbare energie.
258 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Transdev	De eis voor het aanleveren van een OCPP certificaat voegt weinig toe met betrekking tot de zekerheid van het functioneren van de bus-lader combinatie. De eis dat laders moeten communiceren via het OCPP protocol is een logische en haalbare eis. Beter is dat er een bewijs wordt overlegd dat er voor start concessie een succesvol contact heeft plaats gevonden tussen bus en laadinfra.	Wij gaan er vanuit dat u bedoelt paragraaf 4.5 i.p.v. paragraaf 4.3. Wij zijn het met u eens dat OCPP-standaard -conformiteit een haalbare eis is. Deze handhaven wij derhalve ook.
259 4,3		Trolley netwerk en OV-vastgoed Arnhem	Transdev	De mogelijkheid bestaat om elders te huren of tijdelijke units op het terrein te plaatsen. Kunt u aangeven wat tijdelijk inhoudt en waar deze dan aan moeten voldoen?	Deze informatie hebben wij ontvangen van de eigenaar van het terrein, de gemeente Arnhem. Wij zullen dit voorleggen aan de gemeente. De overeenkomst van de gemeente wordt een bijlage bij het definitieve PvE.
260 4,4		Overige remises en pauzevoorzieningen	CNV	Klopt het dat de stallingen Bommel Nijmegen en Ede/Wageningen blijven bestaan	De remise in Bommel is van de gemeente, die is ook beschikbaar in de nieuwe concessieperiode. De remise in Ede wordt gehuurd door de vervoerder van de concessie van de provincie Utrecht van een private partij. Over de beschikbaarheid kunnen wij geen uitspraken doen.
261 4,4		Overige remises en pauzevoorzieningen	Gemeente Arnhem	Het huurcontract met NS voor het OV-loket op Arnhem CS maakt onderdeel uit van de Concessie. Op dit moment wordt het loket gehuurd door de huidige Concessiehouder. Het contract zal bij gunning aan een andere partij dan de huidige Concessiehouder moeten worden overgedragen aan de nieuwe Concessiehouder. Mocht de huidige Concessiehouder hier niet aan mee willen werken dan zal de Concessievrager samen met de gemeente Arnhem onderzoeken hoe deze impasse kan worden doorbroken	Wij hebben hiervoor al een aanbidding van NS Stations. In 11.1 is geborgd dat concessiehouder zorgt voor bemensing en de overeenkomst met NS stations.
262 4,5		Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	De nummering in paragraaf 4.5 klopt niet	Dat klopt, wij passen dit aan.

Nr.	Hoofdstuknummer P+V	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
263	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	• De Concessiehouder zal inzicht geven in het energieverbruik (zoals kwartierwaarden van de aansluiting, de meetgegevens aan de uitgang van de gelijkrichter, de energie-efficiency van de ingezette bussen in kWh per km gedifferentieerd naar buslijn, e.a.). Toelichting: als eigenaar van het trolleyneet wil de gemeente Arnhem inzicht hebben in het gedetailleerde energieverbruik, om de dimensionering en beheer en onderhoud te kunnen vormgeven. • De gemeente Arnhem wordt gemachtigd om de verschillende meetdata op te vragen bij de aanbidders waaronder de Concessiehouder. • De Concessiehouder zal bij onderhoudswerkzaamheden (weg, trolley etc.) dat in opdracht van de gemeente Arnhem plaatsvindt, het stroomloos schakelen van het bovenleidingnet kosteloos uitvoeren. Om de kosten te beperken voor de Concessiehouder zal er efficiënt (weg- en trolley) onderhoud moeten worden uitgevoerd door nauwe samenwerking tussen de gemeente Arnhem en de Concessiehouder.	De concessiehouder levert gegevens over stroomverbruik aan de concessievrager. Als u aanvullende wensen heeft, dan zal dit nader overlegd moeten worden. Op voorhand nemen we niet al deze punten over, maar we gaan graag het overleg aan.
264	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	Voor of tijdens de concessieperiode kan de gemeente Arnhem mogelijk volledig verantwoordelijk worden voor het dagelijks beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur en de energie voor het trolleyneet. Tijdens de concessieperiode zullen hierover gesprekken plaatsvinden. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze de gemeente Arnhem energie kan/zal leveren.	Zie ook de antwoorden op vraag 232 en 241.
265	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	elektrische laadinfra op overdekt busseplein is niet toegestaan in verband met voorschriften van de gemeentelijke verzekeraar. Dit is niet onderhandelbaar. Laadinfra Remise Arnhem enkel na toestemming eigenaar (gemeente Arnhem).	Zie ook het antwoord op vraag 250.
266	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	• De gemeente Arnhem wil het technisch mogelijk maken dat ook andere partijen gebruik kunnen maken van het gelijkstroomnet of de voedingspunten ervan (toepassing van smart grid). Hierbij is de energiebehoefte van het OV-vervoer leidend: de energielevering aan de OV-bussen mag door medegebruik geen nadelen ondervinden. Op dit moment zijn er nog beperkingen in de juridische contracten ervan. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit mogelijk te maken. • De Concessiehouder heeft in dit vraagstuk een proactieve houding en denkt hierbij mee aan de beoogde doelstellingen van gemeente Arnhem.	Zie ook het antwoord op vraag 241.
267	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	De elektrische capaciteit van het trolleyneet is bepaald op basis van de gelijkzijdigheid van de piekvragen van de bussen. Deze pieken duren meestal ongeveer dan tien seconden en enkel tijdens het optrekken van volle bussen op hellingen. De rest van de tijd is de belasting van het net veel lager. Het grootste deel van de tijd wordt de investering in transformator- en gelijkrichter vermogen van het trolleyneet niet gebruikt, terwijl door het toenemende aantal bussen wel verzwaren van de voeding van het net nodig lijkt. In de concessie willen we samen met de concessiehouder kijken naar mogelijkheden de netbelasting gelijkmatiger te verdelen. Daarvoor zal de concessiehouder de mogelijkheden onderzoeken de piekvraag van elke individuele bus door energiebuffers in de bus op te vangen. Een gelijkmatiger belasting van het net kan • voorkomen dat voedingspunten verzwaard moeten worden, • capaciteit beschikbaar maken voor meer bussen, • capaciteit beschikbaar maken voor multifunctioneel gebruik van het trolleyneet, zoals bijvoorbeeld laadpunten. Het doel hiervan is een efficiënter gebruik van de investeringen in het netwerk, terwijl de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het trolleyneet minstens gelijk blijft.	Zie ook het antwoord op vraag 241.
268	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Gemeente Arnhem	Gemeente Arnhem heeft het voornemen om zorg te dragen voor het beheer en onderhoud van de installaties c.q. hardware componenten in de gelijkrichterstations. Dit betekent dat de gemeente Arnhem tevens een huurcontract sluit voor de trafa's en een onderhoudscontract voor de gelijkrichters. De voorwaarde is wel dat de Concessievrager zorg draagt voor een compensatie van deze onderhoud- en beheerkosten (deze kosten worden nu betaald door de Concessiehouder). De Concessiehouder wordt gebruiker van de gelijkrichterstations en zal haar dagelijkse exploitatie in de ruimte afstemmen met de door de gemeente Arnhem aangestelde contractspartijen. Gemeente Arnhem zal over de dagelijkse gang van zaken worden geïnformeerd door de betrokken contractspartijen.	De concessiehouder zal geen overeenkomst sluiten over de gelijkrichterstations.
269	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Transdev	Om het security testrapport van de ENCS te kunnen inzien moet je lid zijn van de ENCS. Dit zijn tot op heden alleen de netbeheerders. We verzoeken u daarom het document bij de aanbestedingsstukken toe te voegen omdat het voor veel leveranciers van laadinfra anders lastig zal worden om hieraan te kunnen gaan voldoen (als ze dit al kunnen, kan de keuze voor later leverancier sterk gaan beperken). Het belang van cybersecurity onderschrijven wij echter wel degelijk.	Wij zullen de cybersecurity eisen beperken tot het door de concessiehouder te behoren deel van de energievoorziening en laadinfrastructuur.
270	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Transdev	Wordt hiermee tevens de Meetcode Electriciteits wet bedoeld ?	Bedoeld wordt inderdaad de Meetcode elektriciteit, conform artikel 31, eerste lid, onderdeel b, van de Electriciteitswet 1998.
271	4,5	Elektrische laadinfrastructuur t.b.v. Bussen en Auto's	Transdev	De nummering in paragraaf 4.5 van het Ontwerp-Programma van Eisen is ons inziens onjuist. Deze start bij 4.3.1 en loopt tot en met 4.3.9 en dubbelt daardoor met de nummering van paragraaf 4.3. We gaan ervan uit dat de nummering van 4.5 moet starten met 4.5.1 en loopt tot en met 4.5.9. Kunt u de nummering onder 4.5 aanpassen?	Dank voor uw oplettendheid, dit wordt aangepast.
272	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	Onduidelijk is of de eisen m.b.t. KAR, Vetag/Vecom en VRI's ook voor buurtbuslijnen gelden.	Eis 6.1.6 ziet op Auto's en Bussen, waardoor de eis ook van toepassing is op Buurtbussen.
273	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	CNV	Eisen aan de veiligheid van een eindpunt voorziening worden niet goed omschreven, deze zouden veel concreter omschreven moeten zijn.	De eindpuntvoorzieningen zijn niet van de concessievrager, hier zijn wij dus afhankelijk van de wegbeheerder. Het is uiteraard wel een punt dat de concessiehouder kan bespreken met de wegbeheerders.
274	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	Gemeente Arnhem	de toevoeging 'len, voor zover nog in gebruik, Vetag/Vecom' is niet duidelijk. Bij wie moet dit nog in gebruik zijn? Is hierin de wegbeheerder leidend of de concessiehouder? Met andere woorden moet de wegbeheerder vetag/vecom aanbrengen als de concessiehouder dit nodig heeft of moet de concessiehouder vecom/vetag gebruiken als de wegbeheerder dit systeem ondersteunt? Of is deze toevoeging alleen van toepassing als toevallig de concessiehouder en de wegbeheerder vecom heeft dat het dan ook moet werken? Graag verduidelijken.	Een KAR-systeem en (zolang wegbeheerders dit toepassen) een VETAG/VECOM-systeem. Op het moment dat wegbeheerders i-VRI's implementeren werkt Concessiehouder constructief mee aan de implementatie. Concessiehouder zorgt dat het Materieel geschikt over een systeem dat met de boordcomputer geïntegreerd is, waarmee VRI's en andere intelligente OV-infrastructuur conform de i-VRI standaarden adequaat kunnen worden beïnvloed.
275	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	Gemeente Arnhem	Voorstel om artikel toe te voegen dat concessiehouder constructief meewerkt met de implementatie van use case: Public Transport Priority conform de VRI standaard die beschikbaar is via de CROW inclusief toekomstige wijzigingen van deze standaard	De tekstsuggestie is opgenomen in artikel 6.1 (technische eisen aan het Materieel). Artikel 4.6 vervalt geheel. Zie ook het antwoord op vraag 274.
276	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	Gemeente Beuningen	Vraag: Wat gebeurt er met de 'BRENG'-tegels die nu bij de haltes de instapzone aanduiden? Komt hier een ander symbool voor terug?	BRENG zal niet meer bestaan, dus de tegel zal verdwijnen. Wij zullen tijdens de implementatie een RRReis-tegel laten plaatsen.
277	4,6	Overige infrastructurele voorzieningen	Gemeente Doesburg	Vraag: Wat gebeurt er met de 'BRENG'-tegels die nu bij de haltes de instapzone aanduiden? Komt hier een ander symbool voor terug?	Zie het antwoord op vraag 276.
278	5,1	Vervoergarantie	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	De hier genoemde vervoerplicht is voor buurtbuslijnen bij meer dan 8 reizigers niet te garanderen. De formulering dient hierop aangepast te worden.	Dat klopt, echter blijkt dit al uit het maximaal aantal Reizigers dat een buurtbuschauffeur mag vervoeren. Wij passen de eis derhalve niet aan.
279	5,1	Vervoergarantie	CNV	5.1.2 Om welke reden wordt er niet voor gekozen dergelijke ritten aan te merken als lijndienstversterking. Voorbeeld: Gelre Dome vervoer wordt nu als lijn 7 lijndienstversterking aangeboden.	Deze ritten worden niet aangemerkt als lijnversterking omdat tijden, routes en tarieven kunnen afwijken van de reguliere dienstregeling.
280	5,1	Vervoergarantie	CNV	Geen staanplaatsen in daluren én op wegen waar wij 80 km/h mogen rijden. Hoe moet dit worden gerealiseerd?	Dat is aan de concessiehouder. Staanplaatsen zijn niet toegestaan op wegen met hogere maximumsnelheid dan 80 km/u. Dus op wegen met maximumsnelheid 80 km/u zijn staanplaatsen toegestaan.
281	5,1	Vervoergarantie	Gemeente Beuningen	We hebben de wens het openbaar vervoer in onze gemeente te behouden en waar mogelijk uit te breiden. Ook zetten we in op een toename van duurzame verplaatsingen en ontlasting van het wegennet. Betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is van belang op het busnetwerk aantrekkelijk te maken. Verzoek: Als we het hebben over aantrekkelijk en betrouwbaar openbaar vervoer, is een punctualiteit van 90% binnen 180 seconden/3 minuten niet erg aantrekkelijk. Dit is de tijd waardoor het halen van een overstap net wel of niet kan lukken. Voor een forens (tien reizen per week) geldt een vertraging (3 minuten) op één van de vijf werkdagen.	Zowel op het spoor als busvervoer zijn dit soort normen gebruikelijk. Wij handhaven onze eis.
282	5,1	Vervoergarantie	Gemeente Renkum	ook de Airborne Wandeltocht hierbij noemen. Heeft veel impact op de bereikbaarheid en dus op het openbaar vervoer	Deze voegen we toe.
283	5,1	Vervoergarantie	ROCOV Gelderland	Veel 80 km/uur wegen worden afgewaardeerd naar 60 km/uur. Voor 80 km/uur wegen geldt dat reizigers niet staande vervoerd worden. Advies: Pas deze regel ook toe voor wegen die afgewaardeerd worden naar 60 km/uur.	Staanplaatsen zijn toegestaan op 80 km/u-wegen, niet op wegen met maximumsnelheid hoger dan 80 km/u. Het verbieden van staanplaatsen op elke individuele rit zou onbedoeld kunnen leiden tot het verplicht laten uitstappen van reizigers of het weigeren van instappende reizigers. Voor reizigers en chauffeurs is dit zeer ingrijpend en een bron van conflicten. Voor uitzonderlijke drukte zijn staanplaatsen een "noodzakelijk" kwaad.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
284	5,1	Vervoergarantie	ROCOV Gelderland	Neem eisen op voor gedrag bestuurder als er over verkeersdrempel gereden moet worden.	We gaan uit van de professionaliteit van buschauffeurs.
285	5,2	Rituitval en punctualiteit	CNV	5.2.9 Geldt deze bepaling ook voor de A / B / C lijnen?	Ja.
286	5,2	Rituitval en punctualiteit	CNV	5.2.12 Bij voorkeur een overzicht van geldende tijdschalen opnemen als bijlage	In beginsel gelden de begin- en eindpunten van de lijnen alsmede de OV-knooppunten als tijdschalen. In overleg met de Concessiehouder zullen nadere Tijdschalen worden bepaald.
287	5,2	Rituitval en punctualiteit	CNV	Punctualiteit, welke rijtijd meting gaat hiervoor gehanteerd worden?	De punctualiteit wordt gemeten op basis van de werkelijke vertrek/aankomsttijden op zichte van de gepubliceerde dienstregelingstijd op Tijdschalen.
288	5,2	Rituitval en punctualiteit	Gemeente Renkum	De concessiehouder dient zich ervan bewust te zijn dat binnen de kernen van de gemeente verschillende wegen zullen worden 'afgevaardigd' van 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/uur zones of 30 km/uur gebiedsontsluitingswegen. Dit zal mogelijk (geringe) consequenties hebben voor de punctualiteit van de dienstregeling en het ongemak van snelheidsremmende maatregelen	Zie het antwoord op vraag 198.
289	5,2	Rituitval en punctualiteit	Transdev	'Ongeacht de vraag of sprake is van verwijtbaarheid, bedraagt op Lijnen in enige kalendermaand...' > De norm voor alle Lijnen gezamenlijk niet meer dan 0,5% van het totaal aantal ritten van alle Lijnen volgende de Geldende dienstregeling is niet haalbaar als niet verwijtbare zaken hieronder worden geschaard. Ons voorstel is artikel 5.2.2. hierop aan ter passen. Bent u hiertoe bereid? > De overheidsambities in het kader van verkeersveiligheid en hierbij horende infra projecten (50 naar 30 km/u) maken o.a. dat de doorstrooming kan verslechteren. Hoe ziet de spanning die kan ontstaan ten gevolge van andere ambities?	Wij passen de eis in 5.2.2 aan, waarbij de concessiehouder alleen kan worden aangesproken op rituitval, waarbij geen sprake is van Overmacht. We hanteren hierbij de norm van 0,4%. Op moment dat door ingrepen van wegbeheerders normen naar oordeel van de concessiehouder niet meer haalbaar zijn, zal sprake zijn van een andere Dienstregeling. Er zal dan altijd overleg zijn met de concessiehouder.
290	6	Materieel	CNV	Kwaliteitseisen aan bussen zijn veel te minimaal omschreven. Is er nu niks geleerd van de Chinese BYD bussen op de Veluwe of van de problemen met de huidige Solaris bussen?	Wij kiezen bewust voor het stellen van een beperkt aantal eisen aan bussen, omdat onze kennis over bussen beperkt is we inschrijvers de ruimte willen geven met eigen voorstellen te komen. Inschrijvers moeten wel een materieelplan indienen bij hun inschrijving en dat wordt beoordeeld. De keuze voor het merk dat wordt ingezet is aan de concessiehouder.
291	6	Materieel	Regio Foodvalley	We begrijpen dat netcongestie en leveringsproblemen van elektrische bussen u voor een dilemma stellen. Om die reden kiest u ervoor om CNG-bussen op groen gas toe te staan gedurende de gehele concessieperiode. U stelt hier in het programma van eisen echter geen verdere eisen aan. Het gevolg is dat inschrijvers minder geprikkeld worden om te investeren in de transitie naar zero emissie busvervoer. In het slechtste geval – wanneer de inschrijvers voor alleen maar nieuwe CNG bussen gaan – betekent het zelfs tien jaar stilstaan op het gebied van luchtkwaliteit. Ook de eisen in 6.3 t.a.v. duurzaamheid zijn heel beperkt ambities: er mogen bestaande bussen worden ingezet, niet ouder dan uit 2012. Vanuit de regio's en gemeenten wordt belang gehecht aan ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen.	Vanzelfsprekend streven wij naar zero emissie busvervoer. Alleen zien wij ons genoodzaakt extra tijd te nemen door onder andere de netcongestie. In het gunningmodel worden inschrijvers middels een ZE transitieplan uitgedaagd om een zo betrouwbare transitie naar ZE te gaan realiseren. Daarnaast zullen wij een stimulans aanbrengen om het doorrijden gedurende de concessie met CNG te beperken.
292	6	Materieel	Regio Foodvalley	Er ontbreekt een visie of strategie op de transitie naar zero-emissie busvervoer. Met het toestaan van nieuwe CNG-bussen gedurende de gehele concessie wordt de transitie mogelijk zelfs doorgeschoven naar de volgende concessie.	Zie het antwoord op vraag 291.
293	6	Materieel	Regio Foodvalley	Voorstel: eis dat alle inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer moeten indienen.	Zie het antwoord op vraag 291.
294	6	Materieel	Regio Foodvalley	Voorstel: eis dat nieuwe CNG bussen alleen maar worden toegestaan mits het de nieuwste/schoonst mogelijke bussen betreft op het gebied van uitstoot (NOx), dit met oog op de aanpassing van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit in 2030.	Zie het antwoord op vraag 291. Voor nieuwe bussen geldt de EURO VI-norm.
295	6	Materieel	Regio Foodvalley	Voorstel: eis een stapsgewijs oplopende prestatieplichting voor het aandeel zero emissie bussen gedurende concessie. Dit betreft een minimale verplichting die niet oploopt tot 100% – dat kan immers ook niet met het toestaan van nieuwe CNG-bussen – maar die garandeert dat de transitie naar zero emissie busvervoer niet stil komt te staan. Het gaat wat ons betreft daarbij om het vinden van een goede balans tussen mogelijkheden en onmogelijkheden.	Zie het antwoord op vraag 291.
296	6	Materieel	Regio Foodvalley	Wij zien graag dat de concessiehouder de tijd en de ruimte krijgt om de haalbaarheid van verschillende (deel)oplossingen te verkennen en stapsgewijs te implementeren. Wat ons betreft is dit niet persé één oplossing, maar kan het ook een mix zijn van verschillende (deel)oplossingen. In dat kader attenderen we u graag op eerder onderzoek uit 2020 naar de toepassing van zero emissie technieken in de regio en de succesvolle introductie van Trolley 2.0 op de Rijnlijn tussen Arnhem en Wageningen. Wij staan in principe positief tegenover een mogelijke verdere uitrol van Trolley 2.0 naar de regio (zie ook position paper). Maar we zijn vooral benieuwd of de inschrijvers dit ook als kansrijke en haalbare deeloplossing zien voor de transitie naar zero emissie busvervoer. Het programma van eisen gaat op dit moment niet in op een mogelijke uitbreiding van Trolley 2.0 en biedt zodoende niet voldoende garanties voor vervoerders om dit in hun plannen op te kunnen nemen. Verzoek: We zien graag dat het programma van eisen wordt uitgebreid met de mogelijkheid en garanties voor inschrijvers om een uitbreiding van Trolley 2.0 als deeloplossing mee te nemen in hun aanbod.	In de Nota van Uitgangspunten staat dat wij doelen centraal stellen, en niet zozeer de techniek. De doelen rond zero emissie staan opgenomen in hoofdstuk 6. Wij dagen de markt uit om met een eigen plan te komen. Wij kennen het onderzoek uit 2020 en dit zal als achtergrondinformatie beschikbaar worden gesteld aan inschrijvers.
297	6	Materieel	ROCOV Gelderland	De ervaring van de reiziger t.a.v. de rijkmiteit van vervoermiddelen in nieuwe valt nogal eens tegen. Advies: Laat reizigersorganisatie(s) een schouw uitvoeren (die meetelt in de selectie) voordat de vervoerder definitief gekozen wordt.	Deze eis past niet in onze aanbestedingsprocedure kunnen wij dus niet honoreren.
298	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	Voor Bussen an Auto's (Buurtbussen) gelden dezelfde eisen, tenzij in bijlage C16 anders is aangegeven. In bijlage C16 is buurtbusvervoer niet gespecificeerd, terwijl er o.a. m.b.t. reclame andere eisen/uitgangspunten gelden (strijdigheid met art. 6.5.5).	We hebben dit verduidelijkt.
299	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	Met het oog op een eventuele nieuwe COVID-19-pandemie of vergelijkbaar adviseren wij als eis op te nemen dat de bestuurderscabine afgeschermd wordt met een "kuchscherm" en dat de inbouw van een geluidsarm hepafilter technisch voorbereid wordt.	We hebben al veel eisen gesteld aan buurtbussen. Deze eis nemen we niet over.
300	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	Onduidelijk is of de in 4.6.1 genoemde eisen m.b.t. KAR, Vetag/Vecom en VRI's ook voor buurtbuslijnen gelden en of alle buurtbussen met daarvoor toegeruste systemen worden uitgevoerd dienen te worden.	Zie het antwoord op vraag 272.
301	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	De huidige oplossing met mobiele telefoons voor onderling contact buurtbussen functioneert slecht.	Dank voor uw opmerking.
302	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	De nieuwe buurtbussen van Transdev, die vanaf eind 2024/begin 2025 worden ingezet, zijn NIET uitgerust met een mechanisch geveerde chauffeursstoel.	Dat is correct.
303	6,1	Algemene en technische eisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West	De gebruikerstoepassing "geconditioneerde coöperatieve OV-prioriteit" dient ook voor buurtbussen te gelden.	Dat is juist. Zie ook de antwoorden op vraag 272 en 274.
304	6,1	Algemene en technische eisen	CNV	6.1.9.J in de opsomming ontbreekt het communicatiemiddel voor chauffeurs (het communicatiemiddel zoals ook in de (buurt)bussen wordt gebruikt)	Dit wordt afgedekt door eis 6.1.6c.
305	6,1	Algemene en technische eisen	Gemeente Arnhem	afstemming ook gewenst ten aanzien van het overdekte bussenplein, te lang past niet (meer)	Dank voor uw bericht, we nemen dit ter kennisgeving aan.
306	6,1	Algemene en technische eisen	Gemeente Arnhem	De techniek beschreven in de IVRI standaard met SRM en SSM berichten is compleet anders dan KAR. De toevoeging 'rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen zoals IVRI' is niet voldoende om implementatie van de nieuwe techniek voor elkaar te krijgen gedurende de concessie. De verwachting is dat wegbeheerders tijdens de concessie daadwerkelijk overgaan naar IVRI en op termijn KAR gaat vervallen. Voorstel om nieuw sub artikel toe te voegen met als eis: een met de boordcomputer geïntegreerd systeem waarmee, conform de IVRI standaarden, IVRI's en andere intelligente OV infrastructuur kan worden beïnvloed.	Zie het antwoord op vraag 274.
307	6,1	Algemene en technische eisen	gemeente Nijmegen	We constateren dat het in- en uitchecken bij de apparatuur in de huidige bussen vrij lang duurt. In het kader van een OV-onderzoek in Nijmegen kwam naar voren dat de gemiddelde incheck-tijd in Nijmegen bijna een seconde hoger ligt dan bijvoorbeeld die in Amsterdam. Dat lijkt op zichzelf niet veel tijd, maar wel wanneer wordt gerekend met miljoenen busreizigers per jaar in het hele concessiegebied. Naast een soepeler in- en uitcheckproces, levert het waarschijnlijk ook een financieel voordeel op. Voorstel: stel een eis m.b.t. de verwerkingssnelheid van de in- en uitcheckapparatuur of in ieder geval een eis voor een inspanningsverplichting voor de concessiehouder om dit tijdens de concessie te (blijven) optimaliseren.	Wij hebben landelijke eisen over Ovpay opgenomen in ons PvE, en kijken hier niet vanaf.
308	6,1	Algemene en technische eisen	Regio Foodvalley	Wij onderschrijven dit en vinden het ongewenst dat in de nieuwe concessie bijvoorbeeld te pas en te onpas gelede bussen worden ingezet, ook op lijnen waar de halteperrons onvoldoende lengte hebben.	Wij nemen kennis van uw opmerking.
309	6,1	Algemene en technische eisen	Transdev	in de eisen staat euro VI. Echter in 6.3.3 staat later euro V en VI. Wat bedoelt u hier?	Dank voor uw oplettendheid. Wij bedoelen Euro VI.
310	6,1	Algemene en technische eisen	Transdev	Een KAR systeem is verplicht maar in Arnhem draaien we nog op VETAG. Kun u bevestigen dat er geen VETAG geëist wordt?	Voor de aansturing van o.a. een aantal trolleygerelateerde assets is Vetag nodig. Zie ook het antwoord op vraag 274.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
311	6,1	Algemene en technische eisen	Transdev	U stelt uitgebreide eisen aan auto's en dus ook buurtbussen. U gaat hierin verder dan we in de markt gewend zijn. We denken te begrijpen welke doelen u wilt bereiken, zoals comfort en bedieningsgemak voor vrijwillige chauffeurs. U kiest ervoor zeer specifieke oplossingen voor te schrijven, zoals een mechanisch geveerde chauffeurstoel. Wij adviseren minder strikt oplossingen te formuleren zodat specialistische inkopers van vervoerders meer ruimte hebben deze doelen zo goed mogelijk in te vullen.	Deze eisen hebben wij in samenspraak met de vrijwilligers van de buurtbusvereniging opgesteld. Wij zullen de eisen aanpassen in analogie met het eisenpakket van Achterhoek Rivierenland. Wel zullen we vragen dat er overleg plaatsvindt tussen de concessiehouder en de buurtbusverenigingen.
312	6,2	Trolleybussen	CNV	Trolleybussen alleen nog op batterijen, wat betekend dat voor het huidige wagenpark?	Deze eis geldt voor nieuwe trolleybussen. Trolleybussen die jonger zijn dan 15 jaar dienen te worden overgenomen door een eventuele nieuwe concessiehouder.
313	6,2	Trolleybussen	Gemeente Arnhem	Om de flexibiliteit in de logistieke vervoersstromen te kunnen garanderen en de omleidingskosten te minimaliseren zullen er voor Arnhem minimaal twee (2) enkel gelede Trolley 2.0/IMC bussen als reserve trolley beschikbaar moeten zijn. Toelichting: de kosten van het reserveren van deze Trolley 2.0/IMC bussen wegen op tegen de jaarlijkse kosten die gemeente Arnhem en de Concessiehouder maken om jaarlijkse wegwerkzaamheden en onderhoudswerkzaamheden mogelijk te maken.	De concessiehouder gaat over de inzet van materieel en de beschikbaarheid van reservematerieel.
314	6,2	Trolleybussen	Regio Foodvalley	Is dat inclusief de 10 trolley 2.0 bussen?	Ja.
315	6,2	Trolleybussen	Transdev	Hier wordt de route Arnhem-Wageningen gemeld. Dit is de 1e fase van de Rijnlijn. U heeft plannen gepresenteerd m.b.t. Rijnlijn. Zijn deze in het PvE verwerkt en op welke manier?	Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de complete Rijnlijn. Om de trolley 2.0 in te kunnen zetten blijkt een lang stuk extra bovenleiding nodig. Hier is geen besluit over genomen door ons, dus hier kan de inschrijver niet van uitgaan.
316	6,2	Trolleybussen	Transdev	Op maximaal 3 % van de trolleyritten op maandbasis mogen andere voertuigen worden ingezet. Wij gaan er vanuit dat in overmacht-situaties, stroomstoring o.i.d., deze norm niet geldt. Hoe ziet u de dit percentage irt de grote verstedelijkings-opgaven, infraprojecten, 50-30 km projecten en stroomverstoring / kapotte bovenleiding incident?	In principe dient u op trolleylijnen altijd trolley voertuigen in te zetten. In geval van overmacht geldt de 3% niet. Het is aan de vervoerder aan te tonen dat er sprake is van overmacht.
317	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Wij achten het – gezien de aard van de toegepaste voertuigen en de realistisch te verwachten levensduur – onwenselijk dat in het concept-PvE geen eisen zijn opgenomen met betrekking de leeftijd en/of kilometerage van Auto's (lees buurtbussen). Ook zien wij fundamenteel praktische bezwaren om voor (met rijbewijs B te rijden) buurtbussen te eisen dat deze ZE zijn.	Wij stellen geen eisen aan leeftijd van buurtbussen in concessies. Aangaan uw tweede punt verwijzen wij naar het antwoord opvraag 170.
318	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	CNV	Welke alternatieve zijn er bij het afzien van elektrische bussen	Wij zien niet af van elektrische bussen, maar zijn door de netcongestie verplicht om meer ruimte te geven aan inschrijvers. In paragraaf 6.3 staat welke mogelijkheden er zijn.
319	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Gemeente Arnhem	In het stuk wordt de inzet van Trolley 2.0 (in Motion Charging) en de kansen die het biedt voor de regio onderbelicht. De provincie heeft zelf goede ervaringen met de inzet van IMC bussen. Het is bewezen dat IMC ongekende kansen biedt voor de introductie van zero-emissie in deze concessie. Benoem de goede ervaringen en beschrijf de potentie van deze techniek voordezen concessie. Geen techniek voorschrijven maar wel transparant de vervoerders informeren over de kennis die er binnen de regio over IMC is.	Wij zien geen aanleiding nog extra toelichting te geven bovenop hetgeen al is opgenomen in het PvE over trolley.
320	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Gemeente Arnhem	Wij zien graag dat de concessiehouder de tijd en de ruimte krijgt om de haalbaarheid van verschillende (deel)oplossingen te verkennen en stapsgewijs te implementeren. Wat ons betreft is dit niet persé één oplossing, maar kan het ook een mix zijn van verschillende (deel)oplossingen. In dat kader attenderen we u graag op eerder onderzoek uit 2020 naar de toepassing van zero emissie technieken in de regio en de succesvolle introductie van Trolley 2.0 op de Rijnlijn tussen Arnhem en Wageningen. Wij staan in principe positief tegenover een mogelijke verdere uitrol van Trolley 2.0 naar de regio (zie ook position paper). Maar we zijn vooral benieuwd of de inschrijvers dit ook als kansrijke en haalbare deeloplossing zien voor de transitie naar zero emissie busvervoer. Het programma van eisen gaat op dit moment niet in op een mogelijke uitbreiding van Trolley 2.0 en biedt zodoende niet voldoende garanties voor vervoerders om dit in hun plannen op te kunnen nemen. Verzoek: We zien graag dat het programma van eisen wordt uitgebreid met de mogelijkheid en garanties voor inschrijvers om een uitbreiding van Trolley 2.0 als deeloplossing mee te nemen in hun aanbod.	Zie ons antwoord op vraag 296.
321	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Gemeente Arnhem	Zoals eerder geschreven biedt het trolleyneet een ongekend potentieel voor de verduurzaming van het OV. Geef daarom een extra waardering voor de inzet van Trolley 2.0/IMC in de regio. Dan kunnen we op korte termijn toch een slag maken in goedkoop ZE-openbaar vervoer	In de Nota van Uitgangspunten is opgenomen dat voor wat betreft zero emissie de doelen centraal staan en niet zozeer de techniek. In het gunningsmodel wordt gevraagd om een zero emissie transitieplan. Wij wijzen erop dat er geen besluit is genomen over investeringen in extra trolleyinfrastructuur. De vervoerder mag niet uitgaan van uitbreiding van de trolleyinfrastructuur door ons.
322	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Gemeente Druten	Gebleken is dat zero emissie niet als voorwaarde wordt opgenomen. In paragraaf 6.3 worden wel diverse zaken benoemd waarnaar gestreefd wordt. Vraag: Hoe wordt er vanuit de concessievrerlerener actief gestuurd op dit streven?	Zie het antwoord op vraag 291.
323	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	gemeente Nijmegen	We nemen aan dat hiermee wordt bedoeld dat bussen die gedurende de concessie ouder worden dan 17 jaar met pensioen moeten gaan? CNG bussen uit de huidige concessie die uit 2012 komen mogen dan hoogstens tot december 2029 ingezet worden. Voorstel: Neem een aanvulling/uitzondering op voor deze eis voor het geval wanneer er in (december) 2029 concreet zicht is op vervanging van bestaande CNG bussen door een ZE-emissie alternatief, bijvoorbeeld binnen een jaar, dat hiervoor verlenging mogelijk is, mits dit natuurlijk financieel, technisch en veilig mogelijk en haalbaar is.	Wij kunnen besluiten ontheffing te verlenen op dit punt, maar gaan ervan uit dat dit niet nodig is.
324	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Gemeente Wijchen	Gebleken is dat zero emissie niet als voorwaarde wordt opgenomen. In paragraaf 6.3 worden wel diverse zaken benoemd waarnaar gestreefd wordt. Vraag: Hoe wordt er vanuit de concessievrerlerener actief gestuurd op dit streven?	Zie het antwoord op vraag 291.
325	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	We begrijpen dat netcongestie en leveringsproblemen van elektrische bussen u voor een dilemma stellen. Om die reden kiest u ervoor om CNG-bussen op groen gas toe te staan gedurende de gehele concessieperiode. U stelt hier in het programma van eisen echter geen verdere eisen aan. Het gevolg is dat inschrijvers minder geprikkeld worden om te investeren in de transitie naar zero emissie busvervoer. In het slechtste geval – wanneer de inschrijvers voor alleen maar nieuwe CNG bussen gaan – betekent het zelfs tien jaar stilstand op het gebied van luchtkwaliteit. Dat vinden wij niet acceptabel.	Zie het antwoord op vraag 291.
326	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Er ontbreekt een visie of strategie op de transitie naar zero-emissie busvervoer. Met het toestaan van nieuwe CNG-bussen gedurende de gehele concessie wordt de transitie mogelijk zelfs doorgeschoven naar de volgende concessie.	Zie het antwoord op vraag 291.
327	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Voorstel: eis dat alle inschrijvers een transitieplan zero emissie busvervoer moeten indienen.	Zie het antwoord op vraag 291.
328	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Voorstel: eis dat nieuwe CNG bussen alleen maar worden toegestaan mits het de nieuwste/schoonst mogelijke bussen betreft op het gebied van uitstoot (NOx), dit met oog op de aanpassing van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit in 2030.	Zie het antwoord op vraag 291.
329	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Voorstel: eis een stapsgewijs oplopende prestatieverplichting voor het aandeel zero emissie bussen gedurende concessie. Dit betreft een minimale verplichting die niet oploopt tot 100% – dat kan immers ook niet met het toestaan van nieuwe CNG-bussen – maar die garandeert dat de transitie naar zero emissie busvervoer niet stil komt te staan. Het gaat wat ons betreft daarbij om het vinden van een goede balans tussen mogelijkheden en onmogelijkheden.	Zie het antwoord op vraag 291.
330	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Voostel: Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat het in te dienen transitieplan zero emissie busvervoer gescoord wordt op de mate waarin in het transitieplan een groter aandeel zero emissie bussen wordt geboden dan de minimale prestatieverplichting. Neem in de selectie- en gunningscriteria ook op dat de inschrijver moet aangeven hoe de circulariteit wordt vergroot en geborgd.	Zie het antwoord op vraag 291.
331	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Voorstel: Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat de inzet van bestaande CNG bussen in onze regio hoger scoort dan de inzet van bestaande dieselbussen. De inzet van bestaande dieselbussen in onze regio is onwenselijk, tenzij het echt niet anders kan.	Zie het antwoord op vraag 291.
332	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	GMR	Wij zien graag dat de concessiehouder de tijd en de ruimte krijgt om de haalbaarheid van verschillende (deel)oplossingen te verkennen en stapsgewijs te implementeren. Wat ons betreft is dit niet persé één oplossing, maar kan het ook een mix zijn van verschillende (deel)oplossingen. In dat kader attenderen we u graag op eerder onderzoek uit 2020 naar de toepassing van zero emissie technieken in de regio en de succesvolle introductie van Trolley 2.0 op de Rijnlijn tussen Arnhem en Wageningen. Wij staan in principe positief tegenover een mogelijke verdere uitrol van Trolley 2.0 naar de regio (zie ook position paper). Maar we zijn vooral benieuwd of de inschrijvers dit ook als kansrijke en haalbare deeloplossing zien voor de transitie naar zero emissie busvervoer. Het programma van eisen gaat op dit moment niet in op een mogelijke uitbreiding van Trolley 2.0 en biedt zodoende niet voldoende garanties voor vervoerders om dit in hun plannen op te kunnen nemen. Verzoek: We zien graag dat het programma van eisen wordt uitgebreid met de mogelijkheid en garanties voor inschrijvers om een uitbreiding van Trolley 2.0 als deeloplossing mee te nemen in hun aanbod.	Zie het antwoord op vraag 296.
333	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Regio Foodvalley	Voostel: Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat het in te dienen transitieplan zero emissie busvervoer gescoord wordt op de mate waarin in het transitieplan een groter aandeel zero emissie bussen wordt geboden dan de minimale prestatieverplichting.	Zie het antwoord op vraag 291.

Nr.	Hoofdstuknummer P+V	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
334	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Regio Foodvalley	Voorstel: Neem in de selectie- en gunningscriteria op dat de inzet van bestaande CNG bussen in onze regio hoger scoort dan de inzet van bestaande dieselbussen. De inzet van bestaande dieselbussen in onze regio is onwenselijk, tenzij het echt niet anders kan.	Zie het antwoord op vraag 291.
335	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	ROCOV Gelderland	Geldt de voorwaarde dat vanaf 2030 geen dieselbussen mogen worden ingezet ook voor buurtbussen? Blijft dit standpunt overeind als er onvoldoende laadinfra beschikbaar is in 2030?	Als er geen laadinfra is dan ontstaat er een nieuwe situatie waarover partijen in overleg moeten treden.
336	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Transdev	Indien een inschrijver na 2030 ZE-voertuigen in laat stromen. Dan Zijn deze aan het eind van de concessieperiode niet aan het einde van de levensduur. Komen deze bussen dan ook in aanmerking voor een overnameregeling naar de nieuwe concessie?	Ja, deze komen in aanmerking voor overname. De overnameregeling is onderdeel van het aanbestedingsdossier.
337	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Transdev	Indien een inschrijver nieuwe CNG-bussen in laat stromen. Dan Zijn deze aan het eind van de concessieperiode niet aan het einde van de levensduur. Komen deze bussen dan ook in aanmerking voor een overnameregeling naar de nieuwe concessie?	Nee, bij de start van de opvolgende concessie moeten alle bussen zero emissie zijn.
338	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Transdev	Bent u voornemens een prestatienorm aan uw circulaire ambities (vermindering primair grondstoffengebruik en maximalisatie van hergebruik van producten, materialen en grondstoffen en behoud van natuurlijke hulpbronnen) te koppelen? Bijvoorbeeld de CO2 Prestatieladder met trede 5 of MVO met trede 3?	Nee, dat zijn wij niet voornemens.
339	6,3	Duurzaamheid en circulariteit	Transdev	Wat is de reden waarom u slechts trede 3 eist en binnen 3 jaar naar trede 4? Dit ligt haar duurzaamheidsambities zou bij start concessie 4 haalbaar moeten zijn en binnen 3 jaar naar trede 5. Bent u bereid een waardering te koppelen aan de gecertificeerde positie op de prestatieladder?	Nee, dat zijn wij niet voornemens.
340	6,4	Toegankelijkheid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	In Buurtbussen zekert de chauffeur een rolstoel met een snel en eenvoudig te bedienen vastzetinrichting. Deze bepaling is strijdig met de in art. 6.4.6 opgenomen uitzondering.	Dit is een juiste constatering. De eisen hieromtrent zijn aangepast.
341	6,4	Toegankelijkheid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	In artikel 6.4.6 wordt aangegeven dat de Concessieoverlener voorstander is van de mogelijkheid dat buurtbussen ook toegankelijk zijn voor rolstoelers. (Daarbij wordt verwezen naar artikel 1 lid 1 van het vigerend Besluit Toegankelijk van het Openbaar Vervoer. In de door de Kamer aangenomen motie van de leden De Hoop en van der Graaf van 1 december 2022 wordt de regering verzocht wordt er voor zorg te dragen dat alle buurtbussen rolstoeltoegankelijk zijn, zonder dat hulp van chauffeurs nodig is. Zowel de Wet als het Besluit vermeldt niets over een mogelijke verplichting van buurtbuschauffeurs. Wij adviseren dit artikel zorgvuldiger te formuleren.	Wij handhaven onze tekst.
342	6,4	Toegankelijkheid	CNV	6.4.3 Om welke reden wordt de elektrische rolstoelplank niet als harde eis gesteld? Passagiers in de rolstoel ervaren een handbediende plank veelal als belastend en doormiddel van de elektrische rolstoelplank voelen de passagiers zich meer zelfstandig (inclusief). Ook scheelt een elektrische rolstoelplank behoorlijk in de afhandeltijd.	Wij zijn het met u eens. Naast de elektrische plank staan wij ook een hybride toe. Het voordeel hiervan is dat deze ook te bedienen is indien er een storing is. De optie met alleen een handmatige rolstoelplank wordt verwijderd.
343	6,4	Toegankelijkheid	FNV	Verder merken wij op bij punt 6.4.3 (Toegankelijkheid rolstoelgebruiker), dat de mogelijkheid er is om af te wijken van de norm, het hanteren van een elektrische rijplaat. Dit wordt voor de chauffeurs als niet wenselijk ervaren, dit zorgt voor vertragingen in de dienstregeling en voor ongemak; het benadrukt de onzelfstandigheid van de rolstoelreiziger. Hij/zij voelt daardoor afhankelijkheid van de chauffeur en onze angst is dat daardoor het rolstoelgebruik zal afnemen.	Zie het antwoord op vraag 342.
344	6,4	Toegankelijkheid	Gemeente Arnhem	Concessiehouder maakt een plan voor toegankelijkheid voor personen met een verstandelijke beperking en/of cognitieve aandoening (psychiatrische aandoening, laaggeletterdheid, Taal Ontwikkelingsstoornis (TOS), Niet Aangeboren Hersenletsel (NAH), Autisme etc. - alle mensen met deze aandoeningen moeten worden ondersteund bij het begrijpelijk maken van het OV.	Het OV moet toegankelijk en inclusief zijn voor eenieder overeenkomstig het bestuursakkoord toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.
345	6,4	Toegankelijkheid	Gemeente Arnhem	De Concessiehouder stelt een strategisch plan 'inclusiviteit' voor internationale gebruikers op: vervoerssysteem voor buitenlanders in- en uit Nederland.	Dank voor de suggestie. Wij nemen op dit moment geen bepaling op dat reisinfo meertalig moet worden aangeboden. Dat dient onderdeel te zijn van marketingoverleg Oost.
346	6,4	Toegankelijkheid	Gemeente Druten	Vraag: Hoe wordt "goed hoorbaar" getoetst voor het automatische halteomroepstelsel?	We rekenen hier op de professionaliteit van de concessiehouder.
347	6,4	Toegankelijkheid	Gemeente Wijchen	Vraag: Hoe wordt "goed hoorbaar" getoetst voor het automatische halteomroepstelsel?	Zie ons antwoord op vraag 346.
348	6,4	Toegankelijkheid	Regio Foodvalley	Niet wenselijk: Het handmatig uitklappen kost veel te veel reistijd. Kan ten koste gaan van aansluitingen. - Het maakt de bus duidelijk minder toegankelijk voor minder valide mensen. Zeker voor mensen, zonder rolstoel, maar ook mensen die de kloof tussen bus en perron toch niet kunnen overbruggen zonder rolstoelplank. Voorstel, eis opnemen dat bussen worden uitgerust met een elektrische rolstoelplank.	Zie het antwoord op vraag 342.
349	6,4	Toegankelijkheid	ROCOV Gelderland	Stel als eis dat een reiziger in een rolstoel zittend gemakkelijk kan aangever wanneer hij/zij uit wil stappen.	Wij verwijzen hiervoor naar eis 6.4.1.
350	6,4	Toegankelijkheid	ROCOV Gelderland	De plank zal ten alle tijden een elektrisch bediende plank zijn.	Zie het antwoord op vraag 342.
351	6,4	Toegankelijkheid	ROCOV Gelderland	Naast één ruimte ingericht voor een elektrische rolstoel zou er een tweede plek in de bus moeten worden ingericht welke ook geschikt is voor kinderwagens, rollators e.d.	Wij kiezen ervoor onze eis te handhaven.
352	6,4	Toegankelijkheid	Transdev	In 6.4.1. beschijft u een 'rolstoelbevestigingssysteem waarmee reizigers met een rolstoel zichzelf zonder tussenkomst van andere personen kunnen vastzetten.' In 6.4.3 stelt u dat er mag worden afgeweken van de verplichting een elektrische rolstoelplaat te voeren. Onze ondernemingsraad (OR) acht dit in het kader van de zelfstandigheid van reizigers met een rolstoel niet wenselijk. Nog los van de vertraging van de dienstregeling die dit oplevert, is bij toepassing van een handbediende rolstoelplank de kans groter dat de rolstoelreiziger zich onaangenaam bekeken voelt. Of dat het gevoel van afhankelijkheid bij de rolstoel reiziger wordt vergroot of gecreëerd. Dit alles omdat de chauffeur de cabine moet verlaten om de rolstoelplank handmatig uit te klappen om toegang te verschaffen tot de bus. Ben u bereid deze eis hierop aan te passen?	Zie het antwoord op vraag 342.
353	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	Uitzondering m.b.t. reclame in/op buurtbussen is strijdig met 6.1.3 en bijlage C16.	C16 gaat niet over buurtbussen (Auto's) maar over Bussen. De eisen ten aanzien van reclame voor onder andere Buurtbussen zijn opgenomen eis 6.5.5. Zie ook het antwoord op vraag 298.
354	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Gemeente Arnhem	Zoals u bekend is de Arnhemmer 'trots op de trolley'. Een belangrijk kenmerk van de trolley is de kleurstelling "Arnhems blauw". We dringen er echt op aan om de Trolley (2.0) bussen in onze regio met "Arnhems Blauw" vorm te geven.	Er is een motie in PS aangenomen over handhaving van blauwe trolleys. In overleg met de andere provincies wordt dit nu uitgewerkt, het resultaat wordt verwerkt in de Brandgids RRRReis.
355	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Gemeente Arnhem	In, op en/of aan de door de concessiehouder in te zetten voertuigen dienen geen reclame-uitingen te worden aangebracht. Uitzondering hierop vormen vlaggetjes van NEC en Vitesse in respectievelijk de stadsdienst van Nijmegen en de stadsdienst van Arnhem op de voorzijde van de bus.	Onze aanpak rond reclame-uitingen staat verwoord in de Brandgids RRRReis. .
356	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Gemeente Druten	Wij zijn positief over de mogelijkheid om beperkt reclame aan te brengen in buurtbussen. Zodoende kunnen de verenigingen meer budget organiseren.	Dank.
357	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Gemeente Wijchen	Wij zijn positief over de mogelijkheid om beperkt reclame aan te brengen in buurtbussen. Zodoende kunnen de verenigingen meer budget organiseren.	Dank.
358	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	ROCOV Gelderland	De reclame dient zodanig aangebracht te worden dat het uitzicht voor de reiziger niet belemmerd wordt.	Wij volgen op dit vlak de Brandgids RRRReis.
359	6,5	Uiterlijk exterieur en interieur en reclame	Transdev	Kunt u bevestigen dat u uitingen voor werving van geïnteresseerden voor het vak van buschauffeur buiten en binnen de voertuigen in deze krappe arbeidsmarkt niet als reclame opvat?	Voor reclame aan de buitenzijde en op displays aan de binnenzijde handhaven wij de eisen. Alleen indien sprake is van een tweede display mogen daar uitingen worden gedaan te promotie van het OV zie eis 7.2.7.
360	6,6	Comfort en netheid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	Er wordt van uitgegaan dat gratis WIFI-netwerk ook in Auto's (buurtbussen) wordt voorgeschreven.	Dat is correct, dit staat in eis 6.6.4.
361	6,6	Comfort en netheid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	Er wordt van uitgegaan dat oplaadpunten voor telefoon/laptop ook in Auto's (buurtbussen) worden voorgeschreven.	Dat is correct.
362	6,6	Comfort en netheid	CNV	6.6.2 In de eis wordt geen onderscheid gemaakt tussen de klimaatbeheersing in de bus als geheel en de werkplek van de chauffeur. Is het een bewuste keus dit onderscheid niet te maken? Chauffeurs stellen het op prijs wanneer zij het klimaat op hun werkplek individueel kunnen instellen (lees: warmer of koeler dan de ruimte voor passagiers)	Het is standaard dat bussen een centrale klimaatunit hebben met warmewisselaar in de cabine.
363	6,6	Comfort en netheid	CNV	6.6.6 Welke middelen worden ter beschikking gesteld om aan deze eis te voldoen, m.n. wanneer vervuiling/schade/graffiti wordt geconstateerd en deze moet worden verwijderd. (Bijv. extra schoonmaakdienst o.l.d.)	Het is aan de concessiehouder om concreet invulling te geven aan deze eis.
364	6,7	Buurtbussen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoom West	We gaan er vanuit dat voor extra (lees: reserve-) buurtbussen dezelfde eisen gelden als voor reguliere exemplaren.	Dat is correct.
365	6,8	Onderhoud Materieel	Transdev	Er wordt verwezen naar bijlage E (die niet herleidbaar is in dit document). Kunt u deze aanvullen?	Deze bijlage zal beschikbaar zijn bij de publicatie van de aanbesteding.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
366 7		Reisinformatie	Regio Foodvalley	Wij hechten veel waarde aan zo goed mogelijk openbaar vervoer voor iedereen. Dit betekent dat er niet uitsluitend moet worden gefocust op snel en efficiënt openbaar vervoer voor de grootste groep, maar dat ook de sociaal-maatschappelijke functie van het openbaar vervoer in acht wordt genomen. Voorstel: eis dat inschrijvers een plan moeten indienen voor toegankelijk en inclusief openbaar vervoer.	Uw voorstel is erg generiek. Toegankelijkheid is geborgd via de eisen. Ten aanzien van inclusiviteit merken we op dat we vragen om een ontwikkelplan waarin onder andere de bereikbaarheid van het landelijk gebied extra aandacht krijgt.
367 7,1	Beschikbaarheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West		Weer vanuit dat hieronder ook papieren lijnfolders (dienstregelingen) mee worden bedoeld.	Indien een reiziger verzoekt om een schriftelijke lijnfolder (dus op papier), zal de concessiehouder deze kosteloos beschikbaar moeten stellen.
368 7,1	Beschikbaarheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid	CNV		7.1.4 wordt hiermee ook de mogelijkheid voor een eigen ROV (centrale verkeersleiding) geborgd?	Wij zien geen relatie tussen uw vraag (Verkeersleiding) en het onderwerp (Reisinformatie).
369 7,1	Beschikbaarheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid	GMR		Wij hechten veel waarde aan zo goed mogelijk openbaar vervoer voor iedereen. Dit betekent dat er niet uitsluitend moet worden gefocust op snel en efficiënt openbaar vervoer voor de grootste groep, maar dat ook de sociaal-maatschappelijke functie en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in acht wordt genomen. hoe blijven landelijke gebieden en sociale voorzieningen in de toekomst voor iedereen bereikbaar (mobiliteitsongelijkheid)? Hoe spelen we in op de verdere vergrijzing van onze samenleving? En hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich welkom voelt in het openbaar vervoer, ongeacht leeftijd, achtergrond, beperking, gender of taalniveau? Hoe houden we het OV betaalbaar voor onze inwoners? Voorstel: eis dat inschrijvers een plan moeten indienen voor toegankelijk-, inclusief- en betaalbaar vervoer. Wat dit laatste betreft zijn er in het voorjaar 2024 hiervoor al voorstellen gedaan door de gemeenten Arnhem en Nijmegen. Neem deze voorstellen over specifieke tariefacties voor bepaalde groepen over.	Vanzelfsprekend hechten wij daar ook veel waarde aan. Onze eisen rondom tarieven zijn opgenomen in hoofdstuk 8 en in lijn met onze andere concessies. Gemeenten kunnen specifieke producten voor minima inkopen bij de concessiehouder, de gemeenten Arnhem en Nijmegen doen dat al in de huidige concessie.
370 7,1	Beschikbaarheid, begrijpelijkheid en toegankelijkheid	ROCOV Gelderland		Aandacht voor slechtzienden, doven of slechthorenden, laaggeletterden wordt aangegeven. Ook voor anderstaligen en voor informatie via websites. De vraag blijft nu wel overind of die aandacht kwalitatief goed is voor de betreffende groepen. Het ROCOV vraagt daarom om: •Ontworpen schriftelijke informatie voor doven, slechthorenden en laaggeletterden voor te leggen aan het ROCOV, waar na de informatie verder kan worden afgedrukt. •Een manier te vinden waarmee mensen die de Nederlandse taal niet beheersen ook de gewenste informatie kunnen krijgen. Op zijn minst dient alle informatie ook in het engels beschikbaar te zijn. •Een bezoek te brengen in een door de concessiehouder gebruikte bus waar te nemen of de op beeld verstrekte informatie en de uitgesproken informatie voor doven en slechthorenden van voldoende kwaliteit is. •Om te komen tot één informatiesysteem voor alle concessies welke onder RRReis vallen.	Bij RRReis gebruiken de vervoerders in Oost-Nederland dezelfde website. Hierover heeft al afstemming plaatsgevonden met het ROCOV en bij nieuwe ontwikkelingen zullen we dat blijven doen. Ook wordt gezamenlijk DRIS ingekocht, al is daar helaas wel vertraging ontstaan. Materieel kan bekeken worden met leden van het ROCOV, maar wel pas na gunning.
371 7,2	Inhoud (digitale) reisinformatie en informatie in en op Auto's en Bussen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West		Optische signalen dienen ook in auto's (buurtbussen) aanwezig te zijn.	Dat is correct, eis 7.2.10 is aangepast.
372 7,2	Inhoud (digitale) reisinformatie en informatie in en op Auto's en Bussen	Gemeente Beuningen		Er wordt beschreven een optisch signaal tot halteren te geven.	Zie het antwoord op vraag 372.
373 7,2	Inhoud (digitale) reisinformatie en informatie in en op Auto's en Bussen	Gemeente Doesburg		Verzoek: Zorg voor inclusief openbaar vervoer. Denk aan alle mensen met een beperking. zorg bijvoorbeeld ook voor auditieve signalen. Optische signalen worden expliciet benoemd, auditieve niet. Draag zorg voor brede inclusiviteit."	Zie het antwoord op vraag 372.
374 7,2	Inhoud (digitale) reisinformatie en informatie in en op Auto's en Bussen	Transdev		De Concessiehouder dient ook de taxibussen van een verlichte aanduiding van het op dat moment relevante Lijnnummer en de eindbestemming aan de voorzijde van het voertuig te tonen. Een stapeling van dit type eisen brengt het risico met zich mee dat het gewicht van een buurtbus boven de 3.500 kg uitkomt waardoor er andere eisen gelden voor rijbewijs van de chauffeur. Geldt deze verplichting ook voor de voertuigen die de vraagafhankelijke ritten uitvoeren?	Deze eis geldt voor Buurtbussen, niet voor Taxibussen.
375 7,2	Inhoud (digitale) reisinformatie en informatie in en op Auto's en Bussen	Transdev		Een automatische halteafroep in een Auto is gezien het aantal reizigers en het contact met de chauffeur te aanwezig. Bij Auto's ligt het meer voor de hand om dit conform artikel 7.2.9 te doen, waarbij de chauffeur de reiziger persoonlijk van de benodigde informatie voorziet.	Eisen 7.2.8 en 7.2.9 zijn aangepast, waarbij een automatische oproep niet benodigd is in Auto's.
376 8	Tarieven en betaalsysteem	Provincie Utrecht		U heeft een tarievenhuis voor de regio Oost. In sommige gebieden bedient u Utrechtse kernen. Voor de reiziger vinden wij het belangrijk dat ze drempelloos kunnen reizen. Daarom zien we graag dat u op grensoverschrijdende buslijnen ook de Utrechtse tariefproducten hanteert.	De concessiehouder maakt tijdens de implementatie en gedurende de looptijd van de Concessie afspraken met concessiehouders van aangrenzende concessies over het wederzijds accepteren van elkaars reisproducten en de verdeling van de reizigersopbrengsten daaruit. Ook over de wederzijdse acceptatie van reisproducten op grensoverschrijdende lijnen maakt concessiehouder afspraken met de concessiehouder van de aangrenzende concessie, inclusief afspraken over de verdeling van de opbrengsten.
377 8,2	Reisproducten en Tarieven	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezoo West		Onduidelijk is of het gratis vervoer op buurtbuslijn 564 gehandhaafd blijft.	Gratis vervoer op buurtbuslijn 564 is niet opgenomen als eis aan concessiehouder.
378 8,2	Reisproducten en Tarieven	CNV		8.2.3 Op welke wijze is het maximum van 35 minuten tot stand gekomen? B en C lijnen rijden minder frequent, zodat dit potentieel een te korte periode is. 60 minuten komt realistischer voor.	De grens van 35 minuten is landelijk vastgesteld.
379 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Arnhem		Het minima abonnementen in de gemeenten Arnhem en Nijmegen moeten gecontinueerd worden of een vergelijkbaar/goedkoper voorstel gedaan worden aan de gemeenten.	Die mogelijkheid is al in het PvE opgenomen zie eis 8.2.12.
380 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Beuningen		In 8.2.12 wordt uitsluitend gesproken over de eventuele voortzetting van de huidige abonnementen. In regionaal verband is recent gesproken over kortingsabonnementen voor minima.	Zie het antwoord op vraag 381.
381 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Beuningen		In dit hoofdstuk wordt uitsluitend gesproken over de eventuele voortzetting van de huidige abonnementen. In regionaal verband is recent gesproken over kortingsabonnementen voor minima. Meerdere niet-stedelijke gemeenten zijn in een kortingsabonnement voor minima geïnteresseerd. Verzoek: De nieuwe concessie biedt kansen om het openbaar vervoer voor de minima (financieel) toegankelijk en aantrekkelijk te maken. Leg in het PvE vast dat de concessiehouder met de verschillende gemeenten in gesprek gaat over deze wens en de mogelijkheden hierin. Bij voorkeur wordt het abonnement zoals Nijmegen dat kent doorgetrokken naar omliggende gemeenten.	Eis 8.2.13 is ingevoegd: Concessiehouder dient indien een (of meerdere) gemeente(s) kortingsabonnementen (al dan niet voor minima) wenst, hiervoor open te staan.
382 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Doesburg		"In dit hoofdstuk wordt uitsluitend gesproken over de eventuele voortzetting van de huidige abonnementen. In regionaal verband is recent gesproken over kortingsabonnementen voor minima. Meerdere niet-stedelijke gemeenten zijn in een kortingsabonnement voor minima geïnteresseerd. Verzoek: De nieuwe concessie biedt kansen om het openbaar vervoer voor de minima (financieel) toegankelijk en aantrekkelijk te maken. Leg in het PvE vast dat de concessiehouder met de verschillende gemeenten in gesprek gaat over deze wens en de mogelijkheden hierin. Bij voorkeur wordt het abonnement zoals Nijmegen dat kent doorgetrokken naar omliggende gemeenten."	Zie het antwoord op vraag 381.
383 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Druten		In het verleden is gesproken over een abonnement voor regio Maas en Waal. Momenteel wordt er enkel een abonnement voor de gehele regio aangeboden. Verzoek: Kan een abonnement voor de regio Maas en Waal overwogen worden tijdens het Tarievenoverleg?	De gemeente kan altijd contact opnemen met onze concessiemanager. Verder is de mogelijkheid voor gemeenten om afspraken te maken met de concessiehouder.
384 8,2	Reisproducten en Tarieven	Gemeente Wijchen		In het verleden is gesproken over een abonnement voor regio Maas en Waal. Momenteel wordt er enkel een abonnement voor de gehele regio aangeboden. Verzoek: Kan een abonnement voor de regio Maas en Waal overwogen worden tijdens het Tarievenoverleg?	Naar aanleiding van uw opmerking voegen we als eis toe dat een halteverzoek ook auditief wordt weergegeven.
385 8,2	Reisproducten en Tarieven	Provincie Limburg		Graag verzoeken wij u om in het Programma van Eisen de wens van de Provincie Limburg op te nemen om met de concessiehouder van Concessie Arnhem - Nijmegen - Foodvalley afspraken te maken over de toepassing en geldigheid van specifieke Limburgse reisproducten en tarieven (zoals bijvoorbeeld Dal Vrij Limburg en het nieuwe productenpalet) op lijnen en/of ritten die vanuit deze concessie naar en binnen de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 worden gereden.	Concessiehouders moeten met elkaar in overleg over acceptatie van andere reisproducten en tarieven.
386 8,2	Reisproducten en Tarieven	Provincie Overijssel		De rituitrijdkaart moet niet alleen met aangrenzende concessies, maar binnen het THO afgestemd worden.	Eis 8.2.8 wordt aangepast: De Concessiehouder mag een rituitrijdkaart introduceren om Zwartrijden tegen te gaan. De Concessiehouder stemt het Tarief voor de rituitrijdkaart af met concessiehouders van aangrenzende concessies en het Tarievenhuis Oost-Nederland en legt een voorstel daartoe als onderdeel van het Tarievenplan ter vaststelling aan de Concessieverlener voor.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
387 8,2		Reisproducten en Tarieven	Transdev	De Concessiehouder neemt actief deel aan het Tarievenoverleg Oost waarin afstemming plaatsvindt tussen de Concessiehouder, de Concessieverlener, andere concessiehouders, de ROCOV's en de andere concessieverleners over.... variatie in abonnementen/Proposities. Biedt u ruimte en mogelijkheden specifieke producten toe te staan indien de politiek of unieke zaken in de regio vragen om specifieke reisproducten? Denk hierbij bijvoorbeeld aan de introductie pas voor de nieuwe bewoners van een nieuwbouwwijk. Het overzicht van de huidige regionale reisproducten...	De drie provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel voeren een gezamenlijk tarievenbeleid en een gezamenlijk, geïnformeerd portfolio aan reisproducten. Een kortingsactie met een bestaand product voor een specifieke doelgroep wordt niet bij voorbaat uitgesloten, maar een voorstel voor een nieuwe, specifiek reisproduct dient altijd eerst aan de werkgroep Tarievenhuis Oost voorgelegd te worden.
388 8,3		Opvay	Provincie Overijssel		Deze wordt als achtergrondinformatie ter beschikking gesteld.
389 8,4		Distributienetwerk	Gemeente Arnhem	De vervoerder biedt op verzoek aan gemeenten de mogelijkheid aan voor kaartautomaten/verkooppunten (Hubs of OV-knooppunten)	Overleg is natuurlijk mogelijk, maar de gemeente kan dit niet zomaar eisen van de concessiehouder.
390 8,4		Distributienetwerk	ROCOV Gelderland	Waarom wordt de opdrachtnemer de kans geboden om naast dagkaarten e.d. ook ritkaarten te verkopen? Deze zijn vele malen duurder dan wanneer de reiziger zou inchecken met bankpas. Dat alternatief zou dan ook dienen te gelden voor alle concessies onder RRReis.	Dit is een optie die we niet aan de voorkant willen uitsluiten. Uiteindelijk wordt elk nieuw initiatief besproken binnen de werkgroep OV Oost.
391 9		Personeel	FNV	Ondanks dat er in het PvE een hoofdstuk (9) is gewijd aan het Personeel, met daarbij de randvoorwaarden om het welzijn en de veiligheid van de werknemers te waarborgen, is er geen mogelijkheid voor werknemers om zelf hierover terug te koppelen. Het is de werkgever, welke hierover verantwoording aflegt aan de opdrachtgever en die als stakeholder wordt gezien. 'De slager keurt zijn eigen vlees', is de nasmaak die wij hieraan over houden. Het ontbreekt ons aan een fatsoenlijke positie, als stakeholder, om rechtstreeks te kunnen reflecteren, op de uitvoerbaarheid van de dienstregeling aan de opdrachtgever. Dit is juist in het belang om een goede, stabiele en betrouwbare dienstregeling te kunnen voeren. Er wordt nog wel een MTO (tevredenheidsonderzoek) uitgevoerd en daarmee dient voldaan te worden aan de check op de naleving op arbeidsvoorwaarden. Maar dat is onvoldoende wat ons betreft.	Zie het antwoord op vraag 32.
392 9		Personeel	ROCOV Gelderland	Om te voorkomen dat er om wat voor reden ook een te kort aan personeel ontstaat adviseren we u om een jaarlijkse rapportage over het personeel verloopt te vragen.	Tijdens de looptijd van de concessie zal zeker dit terugkomen bij de beheeroverleggen. Een jaarlijkse rapportage vinden we daarvoor niet nodig.
393 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Wij adviseren deze paragraaf te verduidelijken in die zin dat een onderscheid wordt gemaakt tussen Personeel en Vrijwillige Buurtbuschauffeurs en aan te vullen met een artikel inzake vrijwilligersbeleid. In de artikelen 6.6.1 en 6.6.3 is overigens dit onderscheid tussen Personeel en buurtbuschauffeurs wel op een correcte wijze afzonderlijk genoemd.	Indien geen verder onderscheid is gemaakt tussen Personeel en buurtbuschauffeurs, geldt voor de buurlijnen en buurtbuschauffeurs het Protocol Buurtbus OV Oost.
394 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	CNV	9.1.5.e Welke verwachting heeft de concessieverlener op dit punt? Is de concessiehouder volledig vrij in de verwachtingen?	Het gaat hier om de thema's die we willen terugzien in de personeelsparagraaf. Wij vinden goed werkgeverschap van groot belang, al gaan we daarbij niet op de stoel van de werkgever zitten.
395 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	CNV	9.1.6.c Wordt hiermee al het personeel genoemd (inclusief bestuurders van buurtbus, auto en kantoorpersoneel voor zover zij in persoonlijk direct contact staan met de reiziger?)	Ja.
396 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	CNV	9.1.7 Betekent dit dat de chauffeur een controlerende taak krijgt? Zo ja, welke (beschermings)middelen worden daarbij ter beschikking gesteld (althans, welke eisen worden daaraan gesteld door de concessieverlener?)	De functie van de chauffeur verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. Die ziet er nu ook op toe dat mensen inchecken.
397 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	CNV	9.1.9 zie ook 6.4.3 Om welke reden wordt de handbediende rolstoelplank als optie toegestaan?	Zie het antwoord op vraag 342.
398 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	CNV	9.1.12 zie ook 2.2.8 Welke ruimte krijgt de concessiehouder om hierover bedrijfsafspraken te maken?	Het mysterie-guestonderzoek is een onderzoek waarvoor wij opdrachtgever zijn en waarbij gekeken wordt naar de afspraken uit de concessie. Dit onderzoek staat los van bedrijfsafspraken.
399 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	Regio Foodvalley	Personeeltekort in het vervoer is een steeds groter probleem. Let er op dat de eisen personeel niet te hoog gesteld worden (bijv. volledige beheersing nederlandse taal en niet toestaan van water drinken tijdens de rit).	Zie ons antwoord op vraag 401.
400 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	Transdev	Bent u bereid de frequentie van het medewerkerstevredenheidsonderzoek te wijzigen naar 1x per 2 jaar? Onze overtuiging is dat er voldoende tijd nodig is om verbeteringen te kunnen inzetten en implementeren. En wat is de reden dat onderzoeksmethodiek en vraagstelling vooraf met concessieverlener dienen te worden besproken?	Wij wijzigen de frequentie van het medewerkerstevredenheidsonderzoek naar 1 keer per 2 jaar. De onderzoeksmethodiek en vraagstelling hoeven niet met de concessieverlener te worden afgestemd.
401 9,1		Concessiehouder als werkgever en Personeel	Transdev	Bent u bereid dat concessiehouders personeel kunnen inzetten dat enkel de Engelse taal voldoende beheerst? En hiermee de eis 'beheerst Nederlandse taal goed', los te laten? Dit gezien de krapte op de arbeidsmarkt landelijke ontwikkelingen voor aanpak van werving buschauffeurs.	Wij zijn bereid de eisen minder strikt te formuleren waarvoor ook buitenlandse chauffeurs in aanmerking kunnen komen.
402 9,2		Social Return on Investment	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Wij adviseren deze paragraaf te verduidelijken in die zin dat een onderscheid wordt gemaakt tussen Personeel en Vrijwillige Buurtbuschauffeurs en aan te vullen met een artikel inzake vrijwilligersbeleid. In de artikelen 6.6.1 en 6.6.3 is overigens dit onderscheid tussen Personeel en buurtbuschauffeurs wel op een correcte wijze afzonderlijk genoemd.	Inschrijvers worden gevraagd om een beleid in te dienen ten aanzien van vrijwilligers in de concessie.
403 9,2		Social Return on Investment	Transdev	Wij werken in SAN en VZ met Cleanteams, echter invulling etc. is niet in beide concessies hetzelfde. Wat is volgens de concessieverlener de definitie / inhoud van 'Cleanteams'?	De precieze invulling hiervan laten we over aan de concessiehouder.
404 10,1		RRReis-huisstijl	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Onduidelijk is of de bedrijfskleding-eisen ook voor vrijwilligers/buurtbuspersoneel gelden. En zo ja, wie hiervoor verantwoordelijk is.	Ja de eisen gelden ook voor buurtbus-vrijwilligers. De concessiehouder is verantwoordelijk voor het leveren van kleding. Eis 9.1.6 onder c is aangepast
405 10,1		RRReis-huisstijl	CNV	10.1.2 Wie gaat over de samenstelling van dit pakket, hoe wordt omgegaan met de huidige 3 kleding reglementen? Hermes, Breng en Veluwe Zuid	Leidend hierin is de brandgids RRReis waarin de voorschriften voor kleding staan.
406 10,1		RRReis-huisstijl	gemeente Nijmegen	We zijn blij met deze eis, want het zorgt voor een duidelijker onderscheid tussen de verschillende soorten buslijnen. In de huidige situatie is dit niet duidelijk. Voorstel: We zien graag dat dit onderscheid in productformules ook duidelijk en consistent wordt doorgevoerd in alle informatievoorziening en marketing, bijvoorbeeld in de app en op de informatiedisplays bij een halte.	Voor nadere informatie hierover verwijzen wij u naar de brandgids RRReis waarin dit allemaal uiteen is gezet.
407 10,1		RRReis-huisstijl	ROCOV Gelderland	Is de naam Rijnlijn een domeinnaam?	Nee, dat is de werknaam voor het project. Het valt onder ComfortRRReis.
408 10,1		RRReis-huisstijl	Transdev	U verwijst dat het interieur minimaal gelijkwaardig moet zijn aan de bussen van (Geen suggesties) in IJssel Vecht. Dit ter beoordeling aan de concessieverlener. Kunt u het beoordelingskader aangeven met uitleggen wat daar precies in zit?	De eis is aangepast.
409 10,2		Communicatiekanalen en -middelen	Transdev	Wat is de definitie hiervan? Bedoelt u hiermee hetzelfde als het loket (Arnhem /Nijmegen)? Zie paragraaf 11.1.1 waarin staat: Loket Station Nijmegen en OV servicewinkel in Arnhem.	Wij kunnen uw vraag niet duiden.
410 10,2		Communicatiekanalen en -middelen	Transdev	Er wordt verwezen naar wijziging en wens van concessieverlener om op termijn een goed gewaardeerd platform neer te zetten én het uitgangspunt dat wijzigingen voor rekening van platformdeelnemers staat. Er wordt verwezen naar 7.2.2: dit is niet de correcte paragraaf. Kunt u aangeven naar welk paragraaf u verwijst en het juiste paragraafnummer in de tekst opnemen?	De eis is aangepast.
411 10,2		Communicatiekanalen en -middelen	Transdev	De Concessieverleners bepalen na overleg met de Concessiehouder en de andere Platformdeelnemers wie lid wordt van de juridische entiteit. Bij de oprichting van deze juridische entiteit worden de werkwijze en afspraken vastgelegd in statuten. Op verzoek van de provincies stelt de Concessiehouder, al dan niet gezamenlijk met de andere Platformdeelnemers, een business case op waaruit de gevolgen van deze overdracht voor de kosten, inkomsten, verantwoordelijkheden, risico's en beheersmaatregelen voor de Concessiehouder (en andere Platformdeelnemers) blijken.... De Concessieverlener kan besluiten om de Exploitatiesubsidie aan te passen." Vanwege de hoeveelheid partijen en diverse concessieverleners is het voor de concessiehouder onmogelijk om hier een inschatting van te maken. Bent u bereid om de formulering te wijzigen in 'de Concessiehouder zal besluiten om de Exploitantbijdrage aan te passen' indien de business case dit uitwijst?	De eisen omtrent Platform RRReis zijn aangepast.
412 10,4		Promotie	ROCOV Gelderland	Het gebruik van het OV is nog lang niet op het niveau van 2019. Het is cruciaal om flink werk te maken van promotie en m.n. acties. Er zijn geen duidelijke doelen gesteld, het is allemaal veel te vrijblijvend! Het bedrag van € 95.000,- is niet veelzeggend, maar lijkt een schijntje. Het is ook mistig omdat een groot deel van de marketingactiviteiten gedaan wordt door een gezamenlijk marketingbureau onder de vlag van alle RRReis-partners. Wij verwachten hier weinig tot niets van. De concessiehouder wordt op geen enkele manier geprikkeld om hier een topprioriteit van te maken! Een Financiële prikkel zou helpen, bv extra punten bij aanbesteding. Uit 11.1.3: De Concessiehouder vormt samen met andere Platformdeelnemers één gezicht naar Reizigers.	Onze eisen aan RRReis zijn opgenomen in hoofdstuk 10. Wij zijn sterk sturend ten aanzien van marketing en er wordt op basis van een (gemeenschappelijk) marketingplan gewerkt. Wij hebben het bedrag opgehoogd naar € 500.000.
413 11,2		Vergoedingsregeling en reizigersinspraak	ROCOV Gelderland	Dat is heel erg goed. Daarvoor kiest het ROCOV. Juist voor laaggeletterden en mensen die de Nederlandse taal niet beheersen een veel eenvoudiger systeem. In dat systeem zit dan de klantenservice, de klachtenlijn, de informatie-inwinning voor heel Oost-Nederland. Het is ook een systeem waarin de drie concessieverleners makkelijker aan de weet komen hoe het OV functioneert. Waarschijnlijk kost het de concessiehouders minder personeel. En in dat systeem is het waarschijnlijk ook makkelijker om de in 7.1.5. aangeduide "Begrijpelijkheid en toegankelijkheid" en toegankelijkheid te organiseren.	Dat zijn wij met u eens.
414 11,2		Vergoedingsregeling en reizigersinspraak	Transdev	Indien een Reiziger vergeet uit te checken met de OV-chipkaart, bankpas, creditcard of mobiel (...) waarbij de Concessiehouder aan een individuele Reiziger ten minste vier keer per kalenderjaar het teveel betaalde bedrag terugbetaalt. Moet 'ten minste' niet 'maximaal' zijn?	We kiezen voor minimaal, omdat de concessiehouder het ook vaker mag doen.
415 12,1		Algemeen	Regio Foodvalley	Aanvullen met; Alle partijen zijn verantwoordelijk voor tijdig doorgeven van meldingen en wijzigingen.	Dat klopt. Wij verwijzen hierbij naar de afspraken in het nieuwe convenant dat geldt voor de periode 2024 - 2027.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie	
416	12,1	Algemeen	Transdev	[12.1.4] Er mist een stuk tekst bij de een na laatste zin. Zou u deze kunnen aanvullen?	Tekstuele gezien klopt dit niet. Echter, inmiddels is er een nieuw convenant waarna we zullen verwijzen in het PvE.	
417	12,3	Organisatie sociale veiligheid en incidentenregistratie	ROCOV Gelderland	Er zou een pilot gehouden worden met als thema: "Beleefomgeving" in bussen en treinen". De pilot voor dat laatste bleek te moeilijk, maar dit zou mee worden genomen bij nieuwe aanbestedingen. Het belang van deze pilot is dat per gebied in een concessie en/of op een bepaalde bus route de belevingen van veiligheid goed dan wel slecht zijn. Op basis van deze waarnemingen kunnen maatregelen worden aangepast.	Wij vragen in de aanbesteding geen pilots over beleefomgeving uit. De agenda voor sociale veiligheid staat in het jaarplan sociale veiligheid. Mocht een pilot overleg beleefomgeving in bussen wenselijk zijn, dan kunen vervoerders daar en voorstel voor doen.	
418	12,4	Personeel betreffende Sociale Veiligheid	CNV	12.4.2 In de huidige situatie zijn deze medewerkers voor 90% in dienst van Connexion en voor 10% in dienst bij Hermes. Houdt deze bepaling in dat alle medewerkers volledig over moeten naar de nieuwe concessiehouder?	Voor wat betreft personeel volgen wij hetgeen hierover is opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 en die daarmee leidend is voor de concessiehouder. Hierbij wordt een onderverdeling gemaakt in direct en indirect personeel. De medewerkers Service en Veiligheid vallen onder het directe personeel en vallen dus onder het over te nemen personeel volgens de regeling.	
419	12,4	Personeel betreffende Sociale Veiligheid	CNV	Service en Veiligheid van 19,5 naar 22 fte. Is dat niet te weinig voor zo'n grote concessie?	De wens van uitbreiding kwam naar voren uit de marktconsultatie sociale veiligheid. Daarbij moeten we er rekening mee houden dat hier geen aanvullende middelen voor beschikbaar zijn, het moet dus uit het concessiebudget dat door de inflatie en lagere inkomsten dan in 2019 al onder druk staat. Een enorme uitbreiding is daarmee niet aan de orde. Op basis daarvan hebben wij besloten het aantal op ten minste 22 te zetten.	
420	12,4	Personeel betreffende Sociale Veiligheid	ROCOV Gelderland	Het ROCOV is er niet van overtuigd dat een toename tot 22 fte voldoende is.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Dit is wat wij tenminste voorstellen op basis van de marktconsultatie sociale veiligheid.	
421	12,4	Personeel betreffende Sociale Veiligheid	ROCOV Gelderland	Sociale Veiligheid wordt steeds belangrijker. Er zijn talrijke incidenten in bussen, treinen en op bus- en treinstations. Ook het nieuwe kabinet gaat er waarschijnlijk een speerpunt van maken, een goede zaak. In dit PvE is dat ook duidelijk, maar een verhoging van 19,5 naar 22 fte aan medewerkers Service en Veiligheid doet daar toch veel te weinig recht aan. Waarom zo'n magere inzet? Dit getuigt van weinig ambitie! Bovendien wordt de Concessiehouder vrijgelaten dat zelf in te vullen m.b.t. aantallen Boa's. GS heeft in een Statenbrief van 25 juni jl. een stand van zaken gegeven m.b.t. de uitvoering van drie pilots: een SMS/Whatsapp-alert, comfort- en veiligheid op stations en haltes en 'Beleefomgeving' in bussen en treinen. Een pilot voor dat laatste bleek te moeilijk, maar dit zou mee worden genomen bij nieuwe aanbestedingen. Wij zien dit echter nergens terugkomen in dit PvE!! Niet bij de hoofdstukken over Sociale Veiligheid en ook niet bij die van het materieel. Het enige dat er staat (6.6.6) is dat het in- en -exterieur van bussen (en auto's) de hele dag schoon moeten zijn en vrij van graffiti en schade. Hoe mager kan een ambitie zijn!	De uitbreiding van de medewerkers Service en Veiligheid van 19,5 naar tenminste 22 hebben wij opgenomen naar aanleiding van de marktconsultatie sociale veiligheid.	
422	12,4	Personeel betreffende Sociale Veiligheid	Transdev	De concessiehouder zet tenminste 22 fte aan medewerkers Service en Veiligheid in.'	Kunt u specifiekere definiëren aan welke eisen een 'medewerker Service en Veiligheid' volgens u moet voldoen? Wij suggereren dat de medewerkers minimaal voldoen aan BOA niveau I. Ben u bereid deze eis (BOA niveau I) over te nemen?	Wij handhaven onze eis.
423	12,5	Cameratoezicht	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West	Wij adviseren de verplichting op te nemen dat de Concessiehouder het protocol cameratoezicht in overleg met de buurtbusverenigingen opstelt, gelet op de bijzondere status van de vrijwillige buurtbuschauffeur en zijn/haar recht op privacy.	Wij kiezen ervoor het protocol te handhaven.	
424	12,5	Cameratoezicht	CNV	12.5.2 Wordt hiermee bedoeld dat er 24/7 opnames (beeld + geluid) worden gemaakt of is dit gekoppeld aan een (nood)knop?	Het is niet noodzakelijk dat er 24/7 opnames worden gemaakt. Het is aan inschrijver om te zorgen voor een passende manier van camera-toezicht, waarbij voldaan wordt aan de geldende wetgeving.	
425	13	Data	Gemeente Arnhem	De vervoerder geeft elk kwartaal, proactief, de gereden reizigerskilometers, per lijn, door aan de gemeenten Arnhem en Nijmegen, de regio's GM en Foodvalley.	Wij onderschrijven uiteraard het belang van data en begrijpen de behoefte van gemeenten. De concessiehouder levert data aan ons en daarbij gelden de eisen zoals opgenomen in hoofdstuk 13. Provincies zetten stappen in het openbaar beschikbaar maken van data, bijvoorbeeld ten aanzien van instappers per halte. Als u vragen heeft over data kunt uit die altijd aan ons stellen natuurlijk. Wij zien wel dat er verschillende beelden leven onder overheden over welke data dan nodig is. Wij stellen voor dat dit punt verder wordt besproken in het dienstregelingsteam.	
426	13	Data	GMR	Data speelt een belangrijke rol bij de doorontwikkeling van de concessie. Dit gaat onder andere om rijtijden, vertragingen, in- en uitstappers per halte en reizigerskilometers. De beschikbaarheid van deze gegevens voor de regio en gemeenten zijn een voorwaarde om goed geïnformeerd samen te kunnen werken in de ontwikkelteams.	Zie het antwoord op vraag 425.	
427	13	Data	Provincie Utrecht	Voorstel: eis dat de concessiehouder OV-data actief beschikbaar stelt in een gemakkelijk toegankelijk en overzichtelijk dashboard voor de regio's en gemeenten. U verplicht de concessiehouder informatie over het gebruik van lijnen e.d. te delen met u als concessieverlener. Graag zien we dat de concessiehouder deze informatie voor grensoverschrijdende lijnen op verzoek ook met de aangrenzende concessieverlener deelt.	Dit is uiteraard mogelijk, al loopt dit verzoek wel via ons.	
428	13	Data	Regio Foodvalley	Data speelt een belangrijke rol bij de doorontwikkeling van de concessie. Dit gaat onder andere om rijtijden, vertragingen, in- en uitstappers per halte en reizigerskilometers. De beschikbaarheid van deze gegevens voor de regio en gemeenten zijn een voorwaarde om goed geïnformeerd samen te kunnen werken in de ontwikkelteams.	Zie het antwoord op vraag 425.	
429	13,1	Beschikbaar stellen en verstrekken van gegevens	Transdev	Voorstel: eis dat de concessiehouder OV-data actief beschikbaar stelt in een gemakkelijk toegankelijk en overzichtelijk dashboard voor de regio's en gemeenten. "De concessiehouder conformeert zich en werkt onvoorwaardelijk mee aan het, binnen de kader van wet- en regelgeving, in de vorm van open data om niet beschikbaar stellen van gegevens voor onderzoek en aan aanbieder van Andere Mobiliteitsdiensten en MaaS-aanbieders." Kunt u aangeven hoe wat u bedoelt met de formulering 'om niet'?	Zonder dat daar voor moet worden betaald.	
430	13,2	Gegevenslevering aan de Concessieverlener en meewerken aan onderzoeken	Gemeente Beuningen	Hier wordt beschreven dat de concessiehouder data levert aan de concessieverlener. Verzoek: Maak dit laagdrempelig en praktisch werkbaar. Geef wegbeheerders de mogelijkheid om deze data bij de concessiehouder op te vragen om te kunnen.	Zie het antwoord op vraag 425.	
431	13,2	Gegevenslevering aan de Concessieverlener en meewerken aan onderzoeken	Gemeente Doesburg	"Hier wordt beschreven dat de concessiehouder data levert aan de concessieverlener. Verzoek: Maak dit laagdrempelig en praktisch werkbaar. Geef wegbeheerders de mogelijkheid om deze data bij de concessiehouder op te vragen om te kunnen."	Zie het antwoord op vraag 425.	
432	13,3	Bescherming van (persoons)gegevens	Transdev	"De concessiehouder beschikt hiertoe over en handelt conform een normenkader voor informatiebeveiliging." Doelt u op een ISO27001- of gelijkwaardige standaard? Kun u nader definiëren wat u hiermee bedoelt?	Wij stellen voor dat er volgens een normenkader moet worden gehandeld. Verdere eisen nemen we niet op.	
433	Begrippenlijst	Begrippenlijst	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West	Wij adviseren deze paragraaf te verduidelijken in die zin dat een onderscheid wordt gemaakt tussen Personeel en Vrijwillige Buurtbuschauffeurs en aan te vullen met een artikel inzake vrijwilligersbeleid. In de artikelen 6.6.1 en 6.6.3 is overigens dit onderscheid tussen Personeel en buurtbuschauffeurs wel op een correcte wijze afzonderlijk genoemd.	Zie het antwoord op vraag 393.	
434	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooom West	Er dient duidelijkheid te komen over de vraag of buurtbuslijn 65 (in tegenstelling tot de op hetzelfde traject rijdende lijn 565) door betaald personeel gereden wordt.	Lijn 65 wordt een Buurtbuslijn als verdichtingslijn van lijn 565.	
435	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	CNV	Lijnen A Lijn 60 ontbreekt als A lijn, dit is namelijk nu een HOV verbinding tussen Arnhem en Zevenaar	De frequentie van lijn 60 is 2x per uur. Op grond van de criteria die zijn benoemd voor A-, B- en C-lijnen is lijn 60 benoemd als B-lijn.	
436	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	CNV	Lijnen C Lijn 4 zou een B lijn moeten zijn, essentiële verbinding tussen Duifje en Kronenburg voor veel inwoners Lijn 10 zou een B lijn moeten zijn, essentiële verbinding tussen Station, het Dorp (revalidatie klinieken) en Papendal (Topsport centrum) Lijn 35 zou in zijn geheel een B lijn moeten zijn, zowel voor de gehele Betuwe een kern verbinding naar Rijnstate Elst en ook het NS station Elst Lijn 13 is een verbinding voor het industriegebied van Wijchen. Kan niet wegvallen i.v.m. bereikbaarheid, dus een B lijn Lijn 72 is een speciale lijn voor de werkplaats Presikhaaf in Bergerden. Deze speciale passagiersgroep heeft geen auto ter beschikking, dus deze lijn mag niet verdwijnen	Leidend voor de indeling zijn de huidige frequenties, zoals ook omschreven in paragraaf 3.2. Wij vinden het van belang dat de concessiehouder de vrijheid krijgt om binnen de provinciale kader het lijnennet vorm te geven zonder op voorhand veel beperkingen opgelegd te krijgen. Omwille van de helderheid is gekozen voor een indeling in slechts drie categorieën lijnen. De concessiehouder kent de markt beter en is ook opbrengstverantwoordelijk. In paragraaf 3.3 staat welke ruimte er per categorie wordt gegeven. De Inschrijver kan zich onderscheiden door meer te bieden dan het minimum.	
437	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	Gemeente Arnhem	lijn 10, graag verhogen naar B-lijn, deze willen we graag integreren in lijn 105 naar Papendal	Lijn 10 is een C-lijn juist om aan de Inschrijvende vervoerders duidelijk te maken dat deze lijn anders vormgegeven kan worden. We benoemen lijn 10 niet als B-lijn omdat daarmee te weinig onwikkeldruimte zou worden geboden. Ook voldoet lijn 10 niet aan de omschrijving die bij een B-lijn hoort: "verwacht dat ze gedurende de gehele looptijd van Concessie in een substantiële vervoervraag zullen blijven voorzorgen".	

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
438	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	Gemeente Arnhem	lijn 352, Trolley 2.0 lijn toevoegen	Dat nemen we op.
439	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	gemeente Nijmegen	Lijn 11 rijdt in de huidige dienstregeling niet tussen Station Dukenburg en Station Nijmegen.	U heeft gelijk, dit wordt aangepast.
440	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	gemeente Nijmegen	Op dit moment worden twee lijnen tussen Druten en Nijmegen centraal/centrum (85 en 89) als A-lijn aangemerkt en lijn 12 naar de campus wordt aangemerkt als B-lijn. Wij zien lijn 12 in de nieuwe concessie als een A-lijn, want: (1) Lijn 12 biedt de enige directe busverbinding van P+R West naar de Novitech Campus, het CWZ en Campus Heijendaal. Wij willen dat P+R's bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De P+R overstap op de bus naar deze bestemmingen moet dan wel aantrekkelijk zijn. (2) met de aanleg van het nieuwe busplein Goffert, wordt het veel gemakkelijker en aantrekkelijker om over te stappen (fiets-bus, bus-bus, trein-bus). In het gebied rondom busplein en station Goffert komen daarnaast ca. 1.200 woningen. Wij zouden ons bijvoorbeeld goed kunnen voorstellen dat er straks twee A-lijnen (met een betere frequentie dan nu) vanuit Druten richting Nijmegen rijden in plaats van drie mindere lijnen: één richting campus Heijendaal (via A73/P+R West) en één richting Nijmegen station/centrum (via de Van Heemstraweg en Sluis Weurt). Lijn 2 zou in dat geval de route van lijn 89 in Nijmegen over de Energieweg/Mariaalaan kunnen overnemen en P+R West direct met het centrum verbinden (deze denkrichting is al vaker besproken). Inwoners uit Lindenholt kunnen dan gebruik maken van de nieuwe west-entree van station Nijmegen. Reizigers uit Druten naar station/centrum Nijmegen, kunnen als alternatief voor lijn 85 dan ook nog kiezen voor lijn 12 met overstap op lijn 2 op P+R West. Voorstel: Geef lijn 12 in het PvE de status van A-lijn, dit met oog op toekomstige (stedelijke) ontwikkelingen.	We kijken bij de indeling in A-, B- en C-lijnen naar de huidige situatie. Het is aan de concessiehouder dit verder uit te werken voor het gebied dat u beschrijft. We nemen lijn 12 niet op als A-lijn omdat de eisen aan de frequentie dan hoger zijn (bijvoorbeeld in de avond minimaal 2 ritten per uur). In de Inschrijving kan een inschrijvende vervoerder wel een andere opzet van de lijnen tussen Druten en Nijmegen opnemen.
441	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	De hiërarchie van A, B en C-lijnen werkt niet in een stedelijke omgeving. Het is van belang dat er een gedegen netwerk komt, wat samenhangend is en de bereikbaarheid van stedelijke gebieden en omliggende plaatsen versterkt. Een netwerk kenmerkt zich altijd door sterke als zwakke onderdelen. Als B-lijnen worden ingekort of de bedieningstijden worden beperkt, kan dat leiden tot witte vlekken. Houd ook rekening met groei na Corona. Advies: Vraag om een samenhangend netwerk, zonder witte vlekken ook in minder courante tijden.	Wij delen uw mening niet. Ook deze indeling is mogelijk in een stedelijk gebied. Deze indeling wordt ook gebruikt bij IJssel-Vecht en de nieuwe concessie Achterhoek-Rivierenland.
442	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	De politieke realiteit is onlangs veranderd, er is meer aandacht voor de bediening van het landelijk gebied. Stel hogere eisen.	In het ontwikkelplan dat inschrijvers moeten indienen zullen wij extra aandacht vragen voor het landelijk gebied (het minder drukke deel).
443	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Veel streeklijnen hebben ook een sterke functie in stedelijke gebieden, geef aan dat daarvoor hogere eisen kunnen zijn.	In het PvE staat hoe we tot een indeling van A-, B- en C-lijnen zijn gekomen. Bij de indeling is gekeken naar de huidige frequenties. Als een streeklijn een hoge frequentie heeft, zal deze een "hogere" status hebben. Zie het antwoord op vraag 444.
444	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 12 Nijmegen-Druten: Is dit een (verlengde) stadslijn of een streeklijn?	Bijlage C1 wordt aangepast, waarbij enkel A-, B- en C-lijnen worden gehanteerd.
445	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 14 Arnhem - Nijmegen: Deze lijn is ook te zien als 2 aan elkaar gekoppelde (verlengde) stadslijnen gelet op de ontsluitende functie in delen van Arnhem en Nijmegen	Zie het antwoord op vraag 444.
446	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 15: Nijmegen Lent - Wijchen: Deze lijn karakteriseren als (verlengde) stadslijn	Zie het antwoord op vraag 444.
447	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 331 Velp Zuid - Aldenhof/Weezenhof: Deze lijn heeft binnen Nijmegen (Centrum - Aldenhof/Weezenhof) een vervoervolume dat overeenkomt met de lijnen 2, 5 en 8 in Nijmegen. Zou daar dan ook als A-lijn ingedeeld moeten worden en niet als B-lijn	Provincie Gelderland en gemeente Nijmegen zien ontwikkelmogelijkheden voor deze lijn op het Nijmeegse deel. Om deze reden willen wij niet de hele route binnen Nijmegen als A-lijn vastleggen.
448	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 60 moet een A-lijn worden. Mede omdat deze buslijn over pas aangelegde infra rijdt.	Op grond van onze criteria over frequenties voor A-, B- en C-lijnen is het momenteel een B-lijn.
449	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Lijn 103: Ontbreekt. Vormt toch samen met lijn 303 bundel tussen Ede-Wageningen en Campus Wageningen?	U heeft gelijk. Omdat lijn 103 pas sinds kort is gaan rijden was hij niet opgenomen. Wij voegen de lijn toe aan de lijst.
450	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Als A-lijn opnemen (eventueel als "bundel" met lijn 231	Zie het antwoord op vraag 121.
451	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Kunnen er in de loop van de concessie knooppunten worden toegevoegd of verwijderd? En zo ja, op welke wijze?	Ja, hierover is al een eis opgenomen in het PvE.
452	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	ROCOV Gelderland	Is deze lijn over het gehele traject bestempeld als een A-lijn? (Lijn 83)	Wij kunnen alleen een uitspraak doen over het deel waar wij verantwoordelijk voor zijn. De twee concessiehouders moeten uiteraard afstemmen, en ook de concessieverleners hebben tijdens de concessie afstemming over nieuwe ontwikkelingen.
453	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	Transdev	Lijn 11 rijdt tot Dukenburg en niet naar Nijmegen CS	Dank voor uw oplettendheid, dit wordt aangepast.
454	Bijlage C1	Lijnen in 2024 in de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe-Zuid	Transdev	ComfortRRReis lijn 302 is geclassificeerd als B-lijn terwijl de minimale eisen van ComfortRRReis met een A-lijn overeenkomen. Kunt u dit verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 121.
455	Bijlage C10	Bruikleenovereenkomst gelijkrichterstations	Gemeente Arnhem	Bijlage C10 moet waarschijnlijk aangepast worden: Huurovereenkomst Gelijkrichterstations	We hebben inmiddels gezamenlijk vastgesteld dat er geen huurovereenkomst voor gelijkrichters wordt gesloten.
456	Bijlage C11	Huurovereenkomst remise Westervoortsedijk 4, Arnhem	Gemeente Arnhem	De bijlage c11 heeft het over een huurovereenkomst, dit moet zijn bruikleenovereenkomst.	Dit klopt, wij passen het aan.
457	Bijlage C12	Bruikleenovereenkomst bussenplein Arnhem CS	Gemeente Arnhem	Bijlage C12 gaat over het overdekte busplein	De nummering van de overeenkomsten wordt aangepast.
458	Bijlage C16	Afwijkende materieeleisen	Buurtbusverenigingen Rijk van Nijmegen/Veluwezooim West	Buurtbusvervoer is niet benoemd, terwijl daarvoor (o.a. m.b.t. reclame) andere voorwaarden/eisen gelden. Zie ook 6.1.6b m.b.t. KAR.	C16 gaat niet over buurtbussen (Auto's) maar over Bussen. Eisen ten behoeve van buurtbussen en/of Auto's zijn in het PvE opgenomen in eis 6.1.6.
459	Bijlage C16	Afwijkende materieeleisen	Regio Foodvalley	We gaan er vanuit dat standaardbussen met KAR voor scholieren- en evenementenvervoer hiervan gebruik kunnen maken (bijv. toegang busbaan wageningen)	Alle specifieke eisen voor scholieren- en evenementenvervoer zijn opgenomen in bijlage C16. Indien het materieel beschikt over een KAR, kan deze in de uitvoering worden toegepast.
460	Bijlage C16	Afwijkende materieeleisen	Transdev	In het overzicht van de afwijkende materieeleisen worden diverse type inzet weergegeven. Onder regulier vervoer is het toegestaan om Bussen en Auto's in te zetten. Wij zijn van mening dat de eisen voor de inzet van Bussen en Auto's kan verschillen. Wij vragen u daarom om de afwijkende materieeleisen per voertuigtype (Bus en Auto) weer te geven.	Naar aanleiding van de marktconsultatie onder vervoerders hebben wij besloten Euro V uit paragraaf 6.3 te verwijderen. Wel komt Euro V terug bij evenementenvervoer en vervangend vervoer in bijlage C16.
461	Bijlage C2	Jaarlijkse organisatiecyclus Vervoerplan	Provincie Utrecht	In juli, augustus en september consulteert u gemeenten, ProRail en ROCOV. Wij zouden hier graag ook aangrenzende concessieverleners opgenomen willen zien. In ons geval kan het de Utrechtse gemeenten en inwoners raken.	Dit nemen wij over.
462	Bijlage C2	Jaarlijkse organisatiecyclus Vervoerplan	ROCOV Gelderland	Juli/augustus/september is te laat om de plannen pas voor te leggen aan het ROCOV. Voor 1 juli zouden de plannen aan het ROCOV moeten worden voorgelegd ter advisering.	Deze cyclus is afgestemd met de huidige concessiehouder, gemeenten en ons. Het ROCOV kan, net zoals dat nu gebeurt, in een eerder stadium worden betrokken via de werkgroep dienstregelingen. Het is in de praktijk niet realistisch gebleken een vervoerplan eerder gereed te hebben dan juli.
463	Bijlage C4	OV-knooppunten	CNV	Er ontbreekt als overstappunt Bemmel Papenstraat en Velp Beekhuizenseweg Lijn 6 als A lijn, ook in de weekenden?	Wij zijn het met u eens en vullen de overstappunten Bemmel Papenstraat en Velp Beekhuizenseweg toe aan het overzicht in bijlage C4. Voor lijn 6 verwijzen we naar paragraaf 3.2.2.

Nr.	Hoofdstuknummer PvE	Onderwerp	Indiener	Opmerking	Reactie
464 Bijlage C4	OV-knooppunten		Gemeente Arnhem	Willemsplein en transferium Gelredome ontbreken hier	De definitie van OV-knooppunten is dat het een plek is waar reizigers overstappen trein-bus of bus-bus plaatsvinden. Het Willemsplein ligt erg dicht bij Arnhem CS en dat is een logischer overstapplaats voor bus-bus. Het Gelredome is een P+R-locatie, ook wel aangeduid als hub, en die past niet bij de definitie van OV-Knooppunt zoals opgenomen in de begrippenlijst. In uw regionale visie wordt daarbij gesproken over een hub. We zullen dit toevoegen in paragraaf 3.7.
465 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Kreis Kleve	We gaan ervan uit dat er in de toekomst ook een buslijn zal worden geëxploiteerd op de route Nijmegen CS - Airport Weeze - Kevelaar Bf. Voor deze lijn moet eveneens de OV-chipkaart geldig zijn en moet deze lijn worden opgenomen in het informatiesysteem van 9292.nl. Daarom is hier dezelfde ondersteuning van de concessiehouder nodig als bij de SB58. [vertaling]	Wij gaan graag het gesprek aan over deze ambitie.
466 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Provincie Limburg	In het concept-Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Arnhem - Nijmegen - Foodvalley lijken met betrekking tot de busverbinding Nijmegen – Gennepe – Venlo (op dit moment lijn 83) afspraken te zijn opgenomen die niet aansluiten op de eerder in het kader van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 gemaakte afspraken. Wij verzoeken u in het PvE voor de concessie Arnhem - Nijmegen - Foodvalley de afspraken op te nemen zoals die ook in de Concessie Openbaar vervoer Limburg 2016 – 2031 zijn opgenomen. Zo borgen we dat beide concessies op elkaar blijven aansluiten. Mocht er sprake zijn van een wens of behoefte van de Provincie Gelderland om de bestaande afspraken te herzien, dan vragen wij u om hierover overleg te plegen. Wijziging is wellicht bespreek- en inpasbaar, maar vergt ook een aanpassing van de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 en dus een besluit van het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg.	Wij handhaven de afspraken zoals die destijds zijn gemaakt met u. Bijlage C6 wordt aangepast.
467 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Provincie Overijssel	Wij zien graag de volgende lijnen worden toegevoegd als te gedogen lijnen vanuit concessie IJssel-Vecht: - Lijn Harderwijk - Elspeet - Uddel - Barneveld (nu lijn 104) - Lijn Harderwijk - Barneveld (nu lijn 114) - Lijn Nijkerk - Leusden - Barneveld (nu buurtbuslijn 509) - Lijn Nijkerk - Barneveld (nu scholierenlijn 687)	Deze lijnen voegen we toe als te gedogen lijnen vanuit concessie IJssel-Vecht.
468 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Provincie Utrecht	Op welke wijze houdt u het mogelijk (toekomstige) lijnen uit aangrenzende concessies in deze concessie binnen te laten komen? We denken bijvoorbeeld aan de verbinding Veenendaal - Rhenen - Kesteren. Wij zien graag dat deze mogelijkheid open wordt gehouden.	De mogelijkheid om nieuwe gedooglijnen toe te voegen houden we open. Daarover besluiten wij, na overleg met onze concessiehouder. In alle gevallen geldt dat Bussen van andere concessiehouders de operationele uitvoering in het Concessiegebied niet hinderen.
469 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Provincie Utrecht	Onder a. Lijn 50 = U-liner (geen Regiolijn); de lijnen 80, 83 en 87 zijn 'U-bus'; spitslijn 298 rijdt niet meer tot Veenendaal De Klomp (maar tot Woudenberg), mogelijk dat deze lijn in de toekomst weer naar De Klomp gaat.	Dank voor uw oplettendheid, we passen dit aan.
470 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Regio Foodvalley	tot busstation en/of tot campus?	Wij nemen aan dat u lijn N8 bedoelt. Deze eindigt op Wageningen Campus/Atlas.
471 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Regio Foodvalley	c. huidige concessie IJssel-Vecht: - lijn 653 Renkum - Wageningen - Ede - Apeldoorn SG Jac. Fruytier	Dit wordt aangepast.
472 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Regio Foodvalley	d. huidige concessie Achterhoek / Rivierenland: - lijn 44 en 45 Tiel - Kesteren - Rhenen - Wageningen (busstation / campus)	Dit wordt aangepast.
473 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		ROCOV Gelderland	Vraag de potentiële concessiehouder om een standpunt (geen eis) t.a.v. een combinatie van NIAG-lijnen SB58 (Nijmegen-Emmerich) en 91 (Emmerich – 's-Heerenberg) met lijn 24 (Doetinchem-'s-Heerenberg).	Dit is iets dat in eerste instantie besproken dient te worden tussen de concessievrager aan Duitse zijde, het VRR, en ons.
474 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Transdev	Lijn 298 (Keolis) komt niet in De Klomp en valt dus ook niet onder de te gedogen lijnen.	Dank voor uw oplettendheid, dit wordt aangepast.
475 Bijlage C5	Te gedogen lijnen in Concessie uit aangrenzende concessies		Transdev	Stroe, Kootwijkerbroek en Barneveld vallen onder de gemeente Barneveld en dus ANF. EBS-lijnen 102, 104, 114, 509 en 687 worden echter niet genoemd als te gedogen lijnen. Scholierenlijnen van EBS naar Apeldoorn worden eveneens niet genoemd (650, 651, 652, 653, 657, 659).	Dank voor uw oplettendheid, dit wordt aangepast.
476 Bijlage C6	Uitlopers die deel uitmaken van de Concessie		Transdev	Over lijnen 42/85 dient de concessiehouder ANF afspraken te maken met de concessiehouder Achterhoek-Rivierenland in plaats van Arnhem-Nijmegen.	U heeft gelijk, dit wordt aangepast.
477 Bijlage C7	Huurovereenkomst Eindpuntvoorzieningen	CNV	Arnhem	Diverse bijlage ontbreken zoals ten aanzien van financiële afschrijvingen van voertuigen, overname van onderdelen en huurovereenkomsten	Dat klopt, niet alle bijlagen waren gereed. Die zitten uiteraard wel bij de publicatie van de aanbestedingsdocumenten.
478 Bijlage C8	Bruikleenovereenkomst trolleyinfrastructuur		Gemeente Arnhem	Bijlage C8 moet waarschijnlijk aangepast worden: Huurovereenkomst Trolleyinfrastructuur	Het gaat om een bruikleenovereenkomst.