

Bijlage 1b: Nota van Inspraak HOOFDTEKST

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
1	A	A.01	Burger	Inspraaktermijn	Het lijkt me in bestuursrechtelijke zin onvermijdelijk, dat de sluitingsdatum van de inspraakprocedure - 18 mei 2015 - opgeschoven wordt naar een later tijdstip in verband met mijn vragen (afhankelijk van het moment waarop ik antwoorden heb gekregen op mijn vragen en daarop heb kunnen reageren).	De inspraakperiode eindigde op 18 mei 2015. De Nota van Inspraak is een bijlage bij het bestek.
2	A	A.02	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Mobiliteitsconcessie	Wij vinden dit een slechte ontwikkeling en pleiten er voor om kleinschalige mobiliteitsoplossingen en vormen van CVV ook richting bedrijventerreinen in het kernnetwerk op te nemen.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. De verbinding tussen maatwerk, kleinschalige mobiliteitsoplossingen en de toegroei naar een mobiliteitsconcessie is ook onderdeel van dit proces.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
3	A	A.02	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Pluspakket	De inschrijvers worden gestimuleerd om naast het kernnetwerk meer vervoer aan te bieden in het pluspakket, vooral op die plekken en momenten dat er veel vervoervraag is. Het pluspakket daagt de inschrijvers dus niet uit om extra vervoer in te zetten in die gebieden waar nu juist het aanbod van OV verder wordt verschaald. Een groot risico is dat in deze gebieden de inschrijver niet meer vervoer aanbiedt dan dat het kernnetwerk voorschrijft. Dit versterkt nog meer de beschreven onbalans in OV-aanbod.	Het kernnetwerk is een goede basis waarbij op bepaalde momenten het huidige OV aanbod wordt aangepast omdat er veel te weinig mensen in de bus zitten. De vervoerder kan in zijn bieding in het pluspakket extra frequenties bieden op deze lijnen of voor verhogingen aan de bovenkant van de markt kiezen. Deze keuze is aan de vervoerder, waarbij bij de beoordeling van het vervoerpakket in ieder geval het aantal reizigers dat naar verwachting profijt zal hebben van deze maatregel meespeelt.
4	A	A.02	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Afstemming kernnetwerk	In het PvE wordt gesteld dat dit kernnetwerk in 2014 in nauwe samenspraak met gemeenten is opgesteld. De voornaamste opmerkingen en wensen van de gemeente Helmond zijn niet meegenomen in het voorliggende PvE.	De provincie deelt uw opvatting niet. In 2014 is veel tijd geïnvesteerd in het opstellen en afstemmen van het kernnetwerk door het SRE. Dit proces is één op één overgenomen door de provincie.
5	A	A.02	Gemeente Deurne	Reizigers	Wanneer is er sprake van te weinig reizigers en/of een zeer lage kostendekkingsgraad?	De provincie heeft geen norm voor een zeer lage kostendekkingsgraad. In het Tactisch Ontwikkelteam wordt bekeken of een lijn een zeer lage kostendekkingsgraad heeft. Hierbij worden diverse factoren betrokken zoals feitelijk gebruik van het OV, het beschikbare budget, de maatschappelijke functie, de mogelijkheden van alternatieven, de businesscase etc.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
6	A	A.02	Gemeente Eindhoven	Hoofdkeuzes	De omschrijving binnen de hoofdkeuzes voor stedelijk HOV met een tram 'look and feel' is uitgebreider dan in de feitelijke omschrijving van de quality contest Materieel en Zero emissie (C6.8). Eindhoven hecht een groot belang aan een onderscheidend totaalproduct voor het stedelijk HOV. Niet alleen vanuit de genoemde iconische waarde voor de stad, maar ook vanuit de kwaliteitsbeleving en het imago van het openbaar vervoer. Graag zien wij minimaal dezelfde informatie in C6.8 opgenomen bij de omschrijving van deze quality contest.	Naar aanleiding van uw opmerking hebben we deze teksten nog verder aangescherpt in het bestek.
7	A	A.02	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Toegankelijk OV	Niet alleen bussen en buurtbussen, maar het volledige aanbod van openbaar vervoer moet (rolstoel) toegankelijk zijn.	Zie hiervoor C6.52. Alle buurtbussen en auto's (dus ook taxibusjes) moeten rolstoeltoegankelijk zijn. De formulering van de Optie Maatwerk Helmond is aangepast / verruimd, zodanig dat inschrijvers ook de mogelijkheid hebben om hier geheel andere / nieuwe vervoersoplossingen te bieden. In alle gevallen dient in ieder geval een toegankelijke vervoersmogelijkheid geboden te worden. Dit is expliciet toegevoegd aan de eisen voor deze maatwerkoplossing in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
8	A	A.02	Gemeente Bladel	Vraaggericht vervoeraanbod	Wij vragen u voldoende recht te doen aan de mogelijkheden voor de kwetsbare doelengroepen zodat deze ook op minder courante tijden gebruik blijven maken van het openbaar vervoer	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
9	A	A.02	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Mobiliteitsconcessie	De provincie wil toegroeien naar een mobiliteitsconcessie, waarin onder andere voor verbindingen met minder vraag innovatieve vervoersoplossingen worden geboden. Echter lijkt dit PvE in aanloop naar een concessie met een looptijd van 10 jaar toch vooral traditioneel van opzet; het wordt volledig ingericht op regulier (buurt)busvervoer. Vervoersconcepten als taxidiensten, nieuw in te stellen innovatieve kleinschalige mobiliteitsoplossingen en bestaande of nieuwe vormen van collectief vraagafhankelijke vervoerssystemen (CVV) worden uitgesloten van deze concessie. < antwoord C3.9)	De provincie heeft de wettelijke taak om het OV in de concessie Zuidoost aan te besteden. Hiervoor is een kernnetwerk opgesteld dat het afgelopen jaar met alle betrokken gemeenten is besproken. Dit kernnetwerk is dan ook de basis voor de aanbesteding op die plaatsen waar voldoende vraag is. Dit is een startpunt voor verdere ontwikkeling van het vervoeraanbod en is de basis voor verder doorontwikkeling. Het kernnetwerk ligt niet vast voor 10 jaar maar is het startpunt voor het eerste jaar. Dit geldt ook voor de pilots die opgenomen zijn. Daarnaast heeft de vervoerder bij start van de concessie de mogelijkheid om met innovatief maatwerk oplossingen te komen in Helmond en voor Eindhoven Noord-West. Ook in zijn bieding moet de vervoerder aangeven hoe hij toe gaat groeien naar een mobiliteitsconcessie en hoe hij samen gaat werken met diverse partijen hierbij.
10	A	A.02	ROB	quality contest	Het ROB ziet graag dat de omzet voor de reiziger de meeste beoordelingspunten gaat krijgen. De quality contest spreekt ons aan. We gaan er van uit dat in het bestek straks ook een zeker gewicht gegeven wordt aan de verschillende onderdelen.	De prioriteit in volgorde is beschreven op blz. 24 van het Ontwerp PvE. Hierbij is leidend wat vanuit de reiziger het meeste oplevert.
11	A	A.02	Gemeente Helmond	Afstemming kernnetwerk	In het PvE wordt gesteld dat dit kernnetwerk in 2014 in nauwe samenspraak met gemeenten is opgesteld. Wij kunnen ons niet vinden in deze opmerking. Onze voornaamste opmerkingen en wensen zijn niet meegenomen in het voorliggende Ontwerp PvE.	De provincie deelt uw opvatting niet. In 2014 is veel tijd geïnvesteerd in het opstellen en afstemmen van het kernnetwerk door het SRE. Dit proces is één op één overgenomen door de provincie.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
12	A	A.02	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Hoofdkeuzes	Inzake hoofdkeuzes inzake inzet kleinschalig vervoer Toevoegen bedrijven die in bezit zijn van keurmerk Taxi en Sociaal Fonds taxi. beoordeling Voldoende (zie SFT www.sociaalfondstaxi.nl) zogenoemde: bedrijfsoordeel	De vervoerder is als hoofdaannemer verantwoordelijk voor onderaannemers.
13	A	A.02	Gemeente Deurne	Kernnetwerk	Ten aanzien van het kernnetwerk wordt gesteld dat "als een lijn structureel te weinig reizigers heeft met een zeer lage kostendekkingsgraad, kunnen GS besluiten om na overleg met de concessiehouder deze lijn uit de concessie te halen. Een dergelijke lijn kan eventueel vervangen worden door een meer passende kleinschalige mobiliteitsoplossing, een vorm van maatwerkvervoer die niet bij de concessie hoort". Wanneer is sprake van te weinig reizigers en/of een zeer lage kostendekkingsgraad?	De provincie heeft geen exacte grens getrokken. Tussen dikke lijnen (een lijn met een hoge bezettingsgraad) en dunne lijnen (lijn met een lage bezettingsgraad) liggen lijnen met een meer gemiddelde bezettingsgraad. In de OV-visie is aangegeven, dat gestreefd wordt naar een gemiddelde kostendekkingsgraad van op termijn 65%. (Zie bijlage D.1 OV Visie blz. 4). In het tactische Ontwikkelteam wordt gezamenlijk de kostendekkingsgraad per lijn bezien en gezamenlijk bepaald hoe hiermee wordt omgegaan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
14	A	A.02	Gemeente Son en Breugel	Kleinschalige mobiliteitsoplossingen	Op pag. 9 van het PvE wordt gesteld dat gedurende de looptijd van de concessie op die plaatsen waar het vervoer achterblijft wordt gezocht naar kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Hierbij kan de provincie dit aanbesteden buiten de concessie om. Hoe moeten we dit uitgangspunt zien in relatie tot de gewenste doorgroei naar de mobiliteitsconcessie?	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.
15	A	A.02	Gemeente Best	Kleinschalige mobiliteitsoplossingen	Op pag. 9 van het PvE wordt gesteld dat gedurende de looptijd van de concessie op die plaatsen waar het vervoer achterblijft wordt gezocht naar kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Hierbij kan de provincie dit aanbesteden buiten de concessie om. Hoe moeten we dit uitgangspunt zien in relatie tot de gewenste doorgroei naar de mobiliteitsconcessie?	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
16	A	A.02	Gemeente Helmond	Delen van relevante gegevens	In het kader van een open samenwerking willen we in het PvE hebben opgenomen dat gemeenten volledig inzicht krijgen in de reizigersaantallen.	In artikel C.12.7 is opgenomen dat de provincie informatie en data ter beschikking kan stellen aan deelnemers van de ontwikkelteams, waaronder ook gemeenten.
17	A	A.02	Gemeente Helmond	Toegankelijk OV	Niet alleen bussen en buurtbussen, maar het volledige aanbod van openbaar vervoer moet (rolstoel) toegankelijk zijn.	Zie hiervoor C6.52. Alle buurtbussen en auto's (dus ook taxibusjes) moeten rolstoeltoegankelijk zijn. De formulering van de Optie Maatwerk Helmond is aangepast / verruimd, zodanig dat inschrijvers ook de mogelijkheid hebben om hier geheel andere / nieuwe vervoersoplossingen te bieden. In alle gevallen dient in ieder geval een toegankelijke vervoersmogelijkheid geboden te worden. Dit is expliciet toegevoegd aan de eisen voor deze maatwerkoplossing in het bestek.
18	B	B.01	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Begrip CVL	Het instellen van een regionale (concessie gebied)CVL m.b.t. kortere lijnen inzake uitvoering van het vervoer en aansturing bij dienstregeling, bij calamiteiten(sociale veiligheid)voor gebruiker en chauffeur	Het is aan de concessiehouder om te bepalen hoe hij zijn interne bedrijfsvoering organiseert. In de huidige concessie zit de CVL ook niet binnen het concessiegebied.
19	B	B.01	Gemeente Eindhoven	Begrip KAR	Bij de begrippenlijst mist de definitie van KAR	Dit is aangepast in het bestek.
20	B	B.01	ROB	Volans Plus (begrippenlijst)	Vermeld voor de duidelijkheid dat Volans-Plus altijd geleed materieel is (C 6.9) Mogelijk kan de provincie samen met ROB een nieuwe naam verzinnen die later ook in de rest van Brabant kan worden ingevoerd. Denk hierbij aan Volans-City of Volans-Long, Volans- XL. Betrek eventueel de reiziger bij het verzinnen van een naam, hiermee wordt de reiziger direct betrokken bij het OV.	Het begrip geleed is in het bestek toegevoegd aan de begrippenlijst bij Volans Plus. Het bedenken van een nieuwe naam is onderdeel van de quality contest Materieel en Zero emissie en ligt bij de vervoerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
21	B	B.03	Gemeente Gemert-Bakel	Grensoverschrijdende lijnen	Regel de overstap bij grensoverschrijdende lijnen of het grensoverschrijdend overstappen zodanig dat de reiziger slechts 1 kaartje hoeft te kopen en niet per concessiehouder. Nu is het zo dat een reiziger met een Hermeskaartje een nieuw kaartje moet kopen als hij overstapt op een bus van Arriva of Veolia. Zorg er ook voor dat lijnen goed op elkaar aansluiten zodat de reistijd beperkt blijft.	Zowel binnen de concessies Oost en West als Zuidoost is het landelijke tarievenkader en het Brabants tarievenhuis geldig. Hierin zijn de voorwaarden opgenomen voor het overstappen zonder een nieuw kaartje te kopen. Voor aansluitingen zijn aparte eisen opgenomen in het bestek.
22	B	B.03	ROB	Grensoverschrijdende lijnen	Vermeld expliciet dat nieuwe toekomstige grensoverschrijdende lijnen uit België moeten worden toegelaten tot de concessie en dat de vervoerder moet meewerken aan deze grensoverschrijdende verbindingen. Zie ook Hoofdstuk C pagina 33 (Agenda Tactisch ontwikkelteam)	Aan het bestek is toegevoegd dat nieuwe grensoverschrijdende lijnen in het leven geroepen kunnen worden. Als deze niet door de concessiehouder geëxploiteerd worden dient de concessiehouder deze te gedogen.
23	B	B.03	ROB	Nachtbussen Carnaval	Carnavalsticket toevoegen aan de concessie. Met minimaal het aanbod en lijnenpakket van 2014.	Dit hoeft niet apart te worden toegevoegd. Dit is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Carnaval is benoemd als evenement in artikel C.4.19 van het ontwerp-PvE.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
24	B	B.03	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Collectief vraagafhankelijk vervoerssysteem	De provincie NB is bekend met de Regiotaxi. Brabantse gemeenten zetten deze vervoersvoorziening in vo mensen met een vervoerswens vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en de provincie zet het in als aanvulling op het reguliere OV. In Zuidoost Brabant rijdt "Taxbus", een soortgelijk product als de Regiotaxi. Het betreft vervoer voor reizigers met een WMO-vervoersindicatie, in diverse gemeenten vervoer voor ouderen en in Helmond en Deurne vormt het onderdeel van het OV. In het PvE wordt niet gesproken over Taxbus en de samenhang die het heeft met het reguliere OV en de toekomst die de provincie met Taxbus voor ogen heeft. Verzoek is om in het PvE de voorname rol van een (bedrijfs-) Taxbus (of een gelijkwaardige mobiliteitsoplossing) in de mobiliteitsketen op te nemen.	In Helmond verzorgt Taxbus ook openbaar vervoer. Dit is opgenomen als te gedogen vervoer in B3.5 van het Ontwerp PvE. Dit vervoer is onderdeel van een apart Taxbus contract en valt niet onder de OV concessie maar moet wel gedoogd worden door de concessiehouder.
25	B	B.03	Gemeente Valkenswaard	Tussentijds schrappen van lijnen met zeer lage kostendeckingsgraad	U stelt dat tussentijds lijnen geschrapt mogen worden met een zeer lage kostendeckingsgraad. De gemeente Valkenswaard wil graag actief betrokken worden bij dergelijke afwegingen. Daarmee dient voorkomen te worden dat de mogelijk maatschappelijke functie van dergelijke lijnen niet meegewogen wordt.	Bij het wegvallen van een lijn zal altijd een businesscase worden gemaakt in het ontwikkelteam met daarbij ook de betreffende gemeenten.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
26	B	B.03	FNV Streekvervoer	Lijnen uit concessie halen	Maatwerkoplossingen uitwerken met derden: deze mogelijkheid wijzen wij ten sterkste af. Wij vinden dat de solidariteit tussen lijnen (steden en dorpen) waar geld verdiend wordt door de concessiehouder en lijnen waar eventueel geld op toegelegd moet worden, gehandhaafd moet blijven. Als de provincie toestaat dat "dunnere" lijnen door anderen worden gereden, dan doe je de kleinere kernen en haar inwoners tekort. Of gaan zij ook opeens minder belasting betalen? Bovendien is het in verband met de leefbaarheid (luchtkwaliteit, parkeerproblematiek) in de stad noodzakelijk dat steeds meer mensen met het openbaar vervoer naar de stad gaan. Maatwerkoplossingen zijn een extra drempel waardoor mensen afhaken in het openbaar vervoer (zoals is gebeurd in Helmond stad) en het is bekend dat als een klant eenmaal afgehaakt is, dat het jaren duurt voordat hij wederom weer gebruik gaat maken van het openbaar vervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.
27	B	B.03	Projectenwerkplaats 0413	Vervoer dat niet bij de concessie behoort	Welke mogelijkheden biedt dit voor bewoners om zelf met (innovatieve en of sociaal maatschappelijke) vervoersinitiatieven op de proppen te komen? Graag tekst dusdanig aanpassen, dat ook bewoners of bewonerscollectieven of andere samenwerkingsverbanden in de gelegenheid gesteld worden binnen bepaalde kaders te komen met (eigen) vervoersinitiatieven. Dit kan eventueel in overleg met de bestaande vervoerder.	Bewoners kunnen via de eigen gemeente ideeën aandragen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
28	C	B.03	OR Hermesgroep	Vervoer buiten de concessie	Als er maatwerkoplossingen met derden worden uitgevoerd, zouden wij het op prijs stellen wanneer hierbij dezelfde in- en bijhuurtermijnen en voorwaarden worden gehanteerd als die welke voor de concessie van toepassing zijn. Maar ook dat er een lijst komt, welke bedrijven dit gaan uitvoeren.	Aangezien hier gesproken wordt over maatwerkoplossingen, kan de provincie dit op voorhand niet toezeggen en hangt het van de situatie en oplossing af.
29	B	B.03	ROB	Looptijd	Het ROB is benieuwd naar het antwoord op de door u aan de markt gestelde vraag: "Hoeveel voordeliger een concessie met 5 jaar verlenging zou kunnen zijn".	Uit de marktconsultatie blijkt dat 15 jaar geen substantiële meerwaarde heeft voor het totale product van de reiziger. De concessieduur van 10 jaar is daarom gehandhaafd in het bestek.
30	B	B.03	Volvo Buses	Verlenging duur concessie	U stelt de nieuwe concessie op 10 jaar. Daarbij geeft u aan een verlening naar 15 jaar te overwegen. Zeker wanneer u inzet op een transitie naar "Zero emissie", met de daarbij behorende laadinfrastructuur, is een langere afschrijvingstermijn voor de inschrijvers positief. De elektrische laadinfrastructuur wordt dan gestandaardiseerd en heeft een langere levensduur c.q. afschrijvingstermijn dan de door u genoemde 10 jaar.	De provincie heeft hiervan kennis genomen.
31	B	B.03	VVD gemeente Geldrop-Mierlo	Duur concessie	Tijdens de informatieavond voor raadsleden is gebleken dat is uitgegaan van een duur van 10 jaar, maar dat het ook mogelijk is de concessie voor 15 jaar te gunnen. Naar onze mening zou het goed zijn hier extra de aandacht op te vestigen en ook de duur van 15 jaar te stimuleren om op die manier investeringen rendabel te maken en eenheid te creëren. Dit bijvoorbeeld door in de aanbesteding extra punten te gunnen in het geval een investering wordt gedaan (zoals het gevraagde uiterlijk van de bussen) en de concessie voor de duur van 15 jaar wordt gevraagd.	Uit de marktconsultatie blijkt dat 15 jaar geen substantiële meerwaarde heeft voor het totale product van de reiziger. De concessieduur van 10 jaar is daarom gehandhaafd in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
32	B	B.03	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven	Concessiegrenzen	De concessie kent een geografische afbakening. De mobiliteitsbehoefte overschrijdt echter de concessiegrenzen. Om ook in de gemeenten op de grenzen van de concessie op adequate wijze te voorzien in de mobiliteitsvraag is het noodzakelijk om de afstemming en samenwerking met de aangrenzende concessiegebieden te intensiveren, ook daar waar het gaat om het ontwikkelen van maatwerkoplossingen. Een les die moet worden getrokken uit de recente aanbesteding en implementatie van de concessie Midden en Noordoost Brabant, is dat er op voorhand voldoende voorbereidingstijd moet worden geboden om te komen tot maatwerkoplossingen op dunne met opheffen bedreigde vervoerslijnen.	De provincie is het hiermee eens, waarbij zij wel opmerkt dat externe factoren er voor kunnen zorgen dat de voorbereidingstijd minder is dan gewenst.
33	B	B.03	Gemeente Best	Concessiegrenzen	'Voorheen werd openbaar busvervoer in Zuidoost Brabant aangestuurd door het SRE. Met het overgaan van de WGR +-status van het SRE naar de provincie, is het gehele Brabantse openbaar busvervoer in handen van de dezelfde concessieverlener. Voorheen hadden we noodgedwongen te maken met op sommige locaties 'onlogische' knippen in het openbaar vervoerssysteem vanwege de concessiegrenzen. Door nu te kiezen voor een getrapte afloop van de concessies in Brabant, lopen we het risico dat we bij toekomstige concessies 'de onlogische' knippen niet op kunnen lossen. Wij willen dat u in dit PvE de mogelijkheid opneemt om in de toekomst te kunnen schuiven met de concessiegrenzen ter wille van een logische lijnvoering.	Er is nu één concessieverlener waarbij afstemming nog makkelijker kan plaatsvinden. Deze concessiegrenzen zijn nu de basis voor dit PvE, mogelijk dat dit in de toekomst voor de volgende concessie kan wijzigen. Maar dat is dan voor een volgende opdrachtnemer van belang en niet in dit bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
34	C	C.01	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Doelgroepenvervoer	In het PvE wordt te weinig aandacht besteedt aan de relatie tussen het reguliere OV en het doelgroepenvervoer. Dit is opmerkelijk omdat juist vanuit de innovatie wensen hier kansen liggen om deze vervoersstromen te bundelen en voordelen te behalen, zowel in kwalitatief opzicht als wel op financieel vlak. Op de bedrijventerreinen zijn veel werkplekken voor medewerkers vanuit WSW en WIA alsmede stagiairs in het kader van Helmond Stagestad. We zien het PvE graag aangepast worden met aandacht voor doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
35	C	C.01	Burger	Toekomstperspectief	Wat is het toekomstperspectief? Eindhoven kent al een redelijk hoog % autogebruik, voor een stad van deze omvang. HOV aanleggen is goed, maar zonder aanvoerlijnen blijft het oninteressant. Juist een hoogfrequent en fijnmazig net leidt tot beter gebruik. Integreer het netwerk zo goed mogelijk. Maar werk van IC Station Acht/Eindhoven Airport. Zorg dat Woensel (naast Airport) vanuit dit station ontsloten is met een paar buslijnen. Dit ontlast het centrale station. Met deze plannen voorzie ik juist een daling in het gebruik van het OV. Nog meer autogebruik. Gemopper en geklaag over lege bussen op de HOV lijnen (wat echt jammer zou zijn!). Zorg dat het autogebruik (binnen de stad) onaantrekkelijk is en het OV aantrekkelijk. Transferia, goedkope kaartje, bushalten op acceptabele afstand. Maak de HOV sexy (het liefst een tram, maar dat gaat 'm natuurlijk niet worden), maar ook de 'gewone' bussen.	In de quality contest marktpositionering en ontwikkeling wordt de vervoerder uitgedaagd om na te denken over hoe het OV aantrekkelijker kan worden, ook voor de potentiële reiziger.
36	C	C.01	OR Hermesgroep	Deelname chauffeur aan ontwikkelteams	In het Programma van Eisen worden twee commissies genoemd. Wij stellen voor om in elke commissie minimaal een chauffeur op te nemen. Dit omdat deze ervaringen vanuit de werkvloer mee kan nemen. Hij of zij is ook vaak het eerste aanspreekpunt voor de passagiers.	Het betrekken van het personeel bij de uitvoering van de concessie is een verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
37	C	C.01	Gemeente Best	Tactisch ontwikkelteam	'Het tactisch ontwikkelteam is het primaire platform voor ontwikkeling van het openbaar vervoer in de concessie. Wij kunnen ons vinden in een vaste vertegenwoordig van gemeenten via de gemeenten Eindhoven en Helmond. De overige gemeenten worden uitgenodigd als er zaken besproken worden die betrekking hebben op die gemeenten. Wij vragen u dit breed in te steken. Een van de genoemde agendapunten is de ontwikkeling voortkomend uit de Gebiedsvisie Brainport City. Deze gebiedsvisie heeft (in)direct invloed op de vervoersstromen van en naar Best. Wij geven u op voorhand mee te willen participeren in het tactisch ontwikkelteam als het dit agendapunt betreft.	Op de agenda van het tactisch ontwikkelteam is de Gebiedsvisie Brainport City benoemd. Als dit geagendeerd wordt zullen de betreffende gemeenten waaronder Best hierbij betrokken worden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
38	C	C.01	Gemeente Best	Triple Helix	'Gezien de belangen die het openbaar vervoer in de verdere ontwikkeling van Brainport heeft (zie ook de Gebiedsvisie Brainport City) hechten wij belang aan een goede inbedding van de Triple Helix-partners in het samenwerkingsmodel. Uit onze eerdere gesprekken met o.a. Philips Healthcare aangaande lijn 145 is onze ervaring dat het bedrijfsleven zicht heeft op de vervoersbehoefte en op een positieve manier wil meedenken en kansen wil benutten voor een beter mobiliteitssysteem. In uw PvE geeft u aan de samenwerking met het bedrijfsleven en kennisinstellingen te verbeteren. Wij verzoeken u om de Triple Helix-partijen standaard zitting te laten nemen in het tactisch ontwikkelteam. Naast de Triple Helix-partijen zijn wij van mening dat ook burgers een toegevoegde waarde kunnen leveren op specifieke vraagstukken.	In het PvE is opgenomen dat de provincie Triple Helix partijen zal betrekken bij het strategisch ontwikkelteam bij specifiek thema's. De vervoerder wordt uitgedaagd om de samenwerking met partners zoals de triple helix in zijn bieding vorm te geven. Na gunning zal dit in de implementatie en concessie verder worden uitgewerkt.
39	C	C.01	FNV Streekvervoer	Tactisch ontwikkelteam	aangezien kaderleden van de vakbonden de specialisten zijn voor wat betreft het dienstrooster en de passagiers bevelen wij aan dat de vakbonden deel uit gaan maken van het tactische ontwikkelteam. In dit team worden nl. beslissingen genomen die ook gevolgen hebben voor de werkgelegenheid.	De vervoerder zit al aan tafel in het tactisch ontwikkelteam en kan hierbij eigen expertise uit zijn organisatie inzetten.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
40	C	C.01	Gemeente Eindhoven	quality contest	Belangrijk is het vereiste ontwikkel- en innovatietempo af te stemmen op de gewenste uitvraag van een mobiliteitsconcessie aan het einde van dit nieuwe contract (2025). Dit heeft ook relatie met de eerder gestelde opmerking over het beschikbare ontwikkelbudget. Wij vragen ons hierbij af wat de gestelde primaire verantwoordelijkheid van de concessiehouder voor ontwikkeling in relatie tot de ontwikkelingsopgave richting mobiliteitsconcessie en de rol van de ontwikkelteams concreet inhoudt. Gesteld wordt dat voor vervoersarme lijnen/gebieden de ontwikkeling van Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen mogelijk zijn, buiten de concessie. Hoe moet dit worden gezien in relatie tot de ambitie om te komen tot een mobiliteitsconcessie?	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
41	C	C.01	Gemeente Eindhoven	quality contest Marktpositionering, Ontwikkeling en Samenwerking	De overall visie dient het ontwikkelingsgerichte karakter van de concessie te presenteren en te concretiseren. Als de ontwikkeling naar een mobiliteitsconcessie als een van de hoofddoelen wordt gezien, dient dit ontwikkelingsaspect ook integraal onderdeel uit te maken van de hoofdcriteria voor de beoordeling. In C.1.1. is de mate waarin de inschrijver vorm geeft aan het begrip 'mobiliteitsconcessie' immers ook concreet als beoordelingsaspect genoemd. De te presenteren visie dient in belangrijke mate agendavormend te zijn voor de Ontwikkelteams. Naast de genoemde andere vervoersvormen vinden wij het zoeken van aansluiting op vervoersoplossingen die grote werkgevers al hebben ingezet waardevol om te komen tot efficiëntere concepten met grotere meerwaarde.	De provincie heeft uw opmerking gebruikt om de tekst hierover in het bestek aan te scherpen, onder andere bij de gunningscriteria.
42	C	C.01	Taxibus Contractbeheer	Marktpositionering en ontwikkeling	In C.1.1 wordt gesproken over samenwerking met de Triple Helix partners voor de ontwikkeling van de concessie, maar samenwerking met kleinschalig vervoerders en vertegenwoordigers van reizigers met een beperking wordt niet genoemd.	Indien nodig kan het tactisch ontwikkelteam uitgebreid worden. De belangen van reizigers met een beperking zijn vertegenwoordigd in het ROB
43	C	C.01	D66 fractie regio ZO-Br	quality contest Marktpositionering	Voor innovatie worden Ontwikkelteams voorzien die tijdens de 10 jarig concessie gaan werken aan innovaties. Positieve intenties om samen te werken in triple helix verband zijn niet genoeg. Vervoerders die al bij hun aanbidding een duidelijk innovatieplan indienen met smart mobility oplossingen, zouden in de quality contest positief gewaardeerd moeten worden.	In de aanbestedingsleidraad is opgenomen waar de quality contests op worden beoordeeld. Innovatie is hierbij een specifiek te beoordelen onderdeel van de Overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
44	C	C.01	D66 fractie regio ZO-Br	quality contest vervoeraanbod	"De mate waarin de Inschrijver een slim doordacht, helder netwerk aanbiedt dat past bij de vervoervraag wordt beoordeeld en meegewogen bij de gunningscriteria" vervangen door 'De mate waarin de Inschrijver een slim doordacht, helder vervoersconcept aanbiedt dat past bij de actuele vervoervraag wordt beoordeeld en meegewogen bij de gunningscriteria"	De vervoerder moet altijd uitgaan van de meest recente beschikbare vervoerscijfers, maar zal hierin ook de trend over de jaren bekijken. Daarom is niet alleen actueel relevant.
45	C	C.01	Projectenwerkplaats 0413	quality contest vervoeraanbod	Ik wil dat ook rekening gehouden wordt met de invloed van het weer en de seizoenen. In de herfst en winter moeten wachten op de bus is erger dan bijvoorbeeld in de lente en zomer. Zeker 's avonds laat in de kou. En zeker als het treinstation een stuk minder toegankelijk is geworden door al die NS-poortjes, die geplaatst zullen zijn op station Eindhoven. Ik zou zeggen in de lente en zomermaanden stimuleren, dat de mensen de fiets pakken. En in de herfst en wintermaanden warm en comfortabel in de bus zitten. Daadwerkelijk reizigersonderzoek doen onder bestaande reizigers, waar ze de voorkeur aangeven: 1) snelheid 2) hogere frequentie dus minder wachttijd) 3) loopafstand Dit kan afhankelijk zijn van het moment dat men met het openbaar vervoer reist.	Dit is aan de vervoerder om dit uit te werken in het pluspakket. Hier kan de vervoerder extra ritten aanbieden die niet noodzakelijkerwijs het hele jaar rijden, maar die periodiek ingezet kunnen worden.
46	C	C.01	Gemeente Helmond	Specifieke eisen	Aangegeven wordt dat de manier waarop de drempel voor het gebruik van openbaar vervoer verlaagd wordt belangrijk is bij de beoordeling. Specifiek worden daarbij internationale reizigers genoemd. Het verzoek is om ook de reizigers van(uit) het doelgroepenvervoer te benoemen.	In de aanbestedingsleidraad is dit bij het onderdeel quality contest klantinterface toegevoegd.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
47	C	C.01	Taxibus Contractbeheer	quality contest Klanteninterface	In C.1.4 wordt aangegeven dat de manier waarop de drempel voor het gebruik van openbaar vervoer verlaagd wordt belangrijk is bij de beoordeling. Specifiek worden daarbij internationale reizigers genoemd. Reizigers met een beperking worden niet genoemd.	In de aanbestedingsleidraad is dit bij het onderdeel quality contest klantinterface toegevoegd.
48	C	C.01	Gemeente Eindhoven	Agenda tactisch Ontwikkelteams	Als belangrijke ontwikkelingsopgaven voor de nabije toekomst noemen wij op voorhand: doorontwikkeling vervoer op de HOV assen, de ontwikkeling van een multi modaal transferpunt (MIRT / Brainport City), de ontwikkeling van de Brainport Shuttle (MIRT / Brainport City), de ontwikkeling van Maatwerk OV / de integratie met andere (doelgroep)vervoersvormen.	Deze laatste hebben we toegevoegd in het bestek aan de agenda tactisch ontwikkelteam. De andere onderwerpen stonden al op deze agenda.
49	C	C.01	Gemeente Son en Breugel	Tactisch ontwikkelteam	Het tactisch ontwikkelteam is het primaire platform voor ontwikkeling van het openbaar vervoer in de concessie. Wij kunnen ons vinden in een vaste vertegenwoordig van gemeenten via de gemeenten Eindhoven en Helmond. De overige gemeenten worden uitgenodigd als er zaken besproken worden die betrekking hebben op die gemeenten. Wij vragen u dit breed in te steken. Een van de agendapunten komt voort uit de HOV-visie Noord Oost Brabant. Deze visie heeft direct invloed op de vervoersstromen van en naar Son en Breugel. Wij geven u op voorhand mee te willen participeren in het tactisch ontwikkelteam als het dit agendapunt betreft.	De HOV visie Noordoost Brabant heeft een link met de HOV visie Zuidoost Brabant en indien nodig zullen betreffende partijen betrokken worden bij de uitwerking.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
50	C	C.01	Gemeente Son en Breugel	Tactisch ontwikkelteam	Gezien de belangen die het openbaar vervoer in de verdere ontwikkeling van Brainport heeft hechten wij belang aan een goede inbedding van de Triple Helix-partners in het samenwerkingsmodel. Uit onze contacten met de ondernemersvereniging Ekkersrijt en IKEA blijkt dat sommige werknemers met het openbaar vervoer mogen reizen (CAO-afpraak). Bovendien zien zij kansen bij het laten toenemen van de vervoersbehoefte (OV) en willen zij op een positieve manier meedenken en kansen benutten voor een beter mobiliteitssysteem. In uw PvE geeft u aan de samenwerking met het bedrijfsleven en kennisinstellingen te verbeteren. Wij verzoeken u om de Triple Helix-partijen standaard zitting te laten nemen in het tactisch ontwikkelteam.	In het PvE is opgenomen dat de provincie Triple Helix partijen zal betrekken bij het strategisch ontwikkelteam bij specifiek thema's. De vervoerder wordt uitgedaagd om de samenwerking met partners zoals de Triple Helix in zijn bieding vorm te geven. Na gunning zal dit in de implementatie verder worden uitgewerkt.
51	C	C.01	Gemeente Gemert-Bakel	Agenda tactisch Ontwikkelteam	als onderwerp op de agenda van het tactisch ontwikkelteam missen we de verbetering van de grensoverschrijdende lijnen zoals aansluitingen, reistijden en mogelijke uitbreidingen (nieuwe lijnen).	De provincie heeft in het bestek de eisen zoals opgenomen in artikel C.3.10 van het Ontwerp PvE aangescherpt op dit onderdeel. Daarnaast wordt het aangeboden vervoerplan ook beoordeeld op de geboden aansluitingen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
52	C	C.01	Gemeente Eindhoven	Vervoerplan doorontwikkeling	Doorontwikkeling HOV netwerk en OV-ontsluiting Eindhoven Airport. In samenwerking met rijk, provincie en regio is in 2014 de gebiedsvisie Brainport City ontwikkeld, met onder meer een strategie voor de multimodale ontsluiting van Eindhoven Noordwest, diverse Brainportlocaties en de landzijdige ontsluiting van Eindhoven Airport in het bijzonder. Wij zien de gebiedsvisie Brainport City, met de ontwikkeling van een multimodaal transferpunt, een Brainport Shuttle en de regionale doorontwikkeling van het HOV in aansluiting op de visie Eindhoven op Weg, als onderlegger voor het in het PvE benoemde Vervoerplan Doorontwikkeling.	Deze thema's staan benoemd op de agenda van het Tactisch Ontwikkelteam. Als onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en ontwikkeling wordt de vervoerder gevraagd om een visie op dit thema.
53	C	C.01	ROB	Agenda Tactisch Ontwikkelteam	Pilotverbinding Veldhoven MMC - Airport - Best staat niet vermeld in C3 paragrafen. Wellicht bedoelt als verbinding S7. Deze lijn niet opnemen in het netwerk. Zie hiervoor voorstel S7.	Bedoeld wordt inderdaad verbinding S7.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
54	C	C.01	TU/e (High Tech campus, TU/e science Park, Strijp-S en Automotive Campus)	Innovatie	Wij hebben wat zorgen of het huidig bestek genoeg ruimte overlaat voor innovatie in het OV. Het voorschrijven van zero emissie stelt gezien de snel schoner wordende conventionele aandrijving te weinig voor. Weliswaar wordt er gesproken over ruimte voor vraaggestuurde vervoersdiensten, maar wij kunnen moeilijk inschatten of dit openingen schept voor het stimuleren van diensten die in ons onderzoek een grote rol spelen in toekomstige mobiliteit. Denk daarbij aan het actief faciliteren van de fiets tot aan een kader scheppen voor controversiële applicaties als Uber Wij denken graag mee over nieuwe mobiliteitssystemen en willen onze campussen graag inzetten als living lab.	Deze opgave ligt bij de vervoerder in zijn aanbieding, hij wordt hier ook in de quality contest toe uitgedaagd en hij wordt hier op beoordeeld. Daarna, tijdens de looptijd van de concessie, is dit de opgave in ontwikkelteams. De provincie wil hierbij graag gebruik maken van uw kennis en uw netwerk.
55	C	C.01	FNV Streekvervoer	Medezeggenschap	In het concept PvE (blz. 34, C1.10) wordt gesproken over een directeur/manager met mandaat. Logisch gevolg van dit mandaat is dat er op concessieniveau ook medezeggenschap is. De FNV pleit dan ook voor een ondernemingsraad op concessieniveau.	Dit is aan de vervoerder om zelf in te richten.
56	C	C.01	Gemeente Eindhoven	Ontwikkelbudget	In relatie tot contractvorming (ca. 50 mln. omzet/jaar) vinden wij dat de gestelde omvang van het jaarlijkse beschikbare ontwikkelbudget (3 ton/jaar) niet in de juiste verhouding staat tot de ontwikkeldoelstelling richting een 'mobiliteitsconcessie' binnen de contractperiode. Gerelateerd aan de gemiddelde R&D investeringen van ontwikkelingsgerichte bedrijven van 2 tot 3,5% zou een ontwikkelingsbudget dat 3 tot 5 keer zo hoog is meer in de rede liggen.	Het ontwikkelbudget is bedoeld als onderzoeksbudget en budget voor kleine pilots of second opinion. In de andere twee concessies van de provincie is een gelijk budget opgenomen. Voor goede innovatievoorstellen kan gezocht worden naar aanvullende budgetten vanuit andere middelen / andere partijen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
57	C	C.01	Gemeente Eindhoven	Ontwikkelteams	Gezien de integratie / afstemming met andere vervoersvormen stellen wij voor vertegenwoordigers vanuit het doelgroepenvervoer onderdeel te laten zijn van de Ontwikkelteams, om kansrijke mogelijkheden zo vroeg mogelijk te herkennen en gezamenlijk vorm te geven.	Indien nodig kan het tactisch ontwikkelteam uitgebreid worden.
58	C	C.01	ROB	Ontwikkelteams	Provincie, concessiehouder en ROB (Toevoegen)werken samen bij de ontwikkeling van het vervoer. Binnen het operationele ontwikkelteam stemmen de provincie, concessiehouder, gemeente en ROB (toevoegen) de dagelijkse exploitatie af.	In hoofdstuk C.1 staat de betrokkenheid van het Reizigersoverleg Brabant (ROB) beschreven. Het ROB is agendalid van het operationeel ontwikkelteam.
59	C	C.01	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven	Ontwikkelbudget	Het door u in het ontwerp Programma van Eisen voorgestelde ontwikkelingsbudget van jaarlijks € 300.000,00 achten wij gezien de gestelde ontwikkelings- en innovatiedoelen in verhouding tot het met de totale concessie gemoeide exploitatiebudget onvoldoende. Graag zien wij dit structureel verhoogd; uit andere middelen dan de beschikbare exploitatiegelden.	Het ontwikkelbudget is bedoeld als onderzoeksbudget en budget voor kleine pilots of second opinion. In de andere twee concessies van de provincie is een gelijk budget opgenomen. Voor goede innovatievoorstellen kan gezocht worden naar aanvullende budgetten vanuit andere middelen / andere partijen.
60	C	C.01	Metropoolregio Eindhoven	Ontwikkelbudget	De prikkel om met marktpartijen tot vernieuwende arrangementen te komen kan in onze ogen beter. Het voorgesteld ontwikkelbudget van 3 ton per jaar achten wij te beperkt om in voldoende tempo tot gewenste vernieuwing te komen. Hierbij moet ook meer gebruik gemaakt worden van de kracht van werkgevers op grote werklocaties. Wij willen meer ruimte, budget en tijd om tot vernieuwende arrangementen te komen. De toepassing van coöperatieve systemen moet in de hele regio aan de orde zijn, in potentie voor alle typen voertuigen.	Het ontwikkelbudget is bedoeld als onderzoeksbudget en budget voor kleine pilots of second opinion. In de andere twee concessies van de provincie is een gelijk budget opgenomen. Voor goede innovatievoorstellen kan gezocht worden naar aanvullende budgetten vanuit andere middelen / andere partijen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
61	C	C.01	Brabantse Milieufederatie	Ontwikkelbudget	In navolging van de gemeente Eindhoven merken we op dat het vanwege de toenemende diversificatie in mobiliteitsvormen en -behoeften, verstandig lijkt het groeipad naar een mobiliteitsconcessie onderdeel te maken van de hoofddoelstellingen van de aanbesteding/concessie en het jaarlijks ontwikkelbudget daarop af te stemmen.	De provincie wil innovatie en het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie zoveel mogelijk stimuleren. De vervoerder wordt uitgedaagd om in zijn bieding dit nader uit te werken. Daarnaast is er ontwikkelruimte binnen de concessie zodat toekomstige ontwikkelingen hierin meegenomen kunnen worden. Het ontwikkelbudget is bedoeld als onderzoeksbudget en budget voor kleine pilots of second opinion. In de andere twee concessies van de provincie is een gelijk budget opgenomen. Voor goede innovatievoorstellen kan gezocht worden naar aanvullende budgetten vanuit andere middelen / andere partijen.
62	C	C.01	Gemeente Eindhoven	Structureel innovatie- /ontwikkelingsbudget	In relatie tot contractvorming (ca. 50 mln. omzet/jaar) vinden wij dat de gestelde omvang van het jaarlijkse beschikbare ontwikkelbudget (3 ton/jaar) niet in de juiste verhouding staat tot de ontwikkeldoelstelling richting een 'mobiliteitsconcessie' binnen de contractperiode. De bedoeling is om het openbaar vervoer in beeldvorming en gebruik voor de klant - in eenvoudige bewoordingen - te ontwikkelen van 'complex en traag' naar 'snel en gemakkelijk'. Gerelateerd aan de gemiddelde R&D investeringen van ontwikkelingsgerichte bedrijven van 2 tot 3,5% ligt een extra ontwikkelingsbudget dat een factor 3 tot 5 keer hoger is dan in het concept Programma van Eisen wordt voorgesteld meer in de rede.	Het ontwikkelbudget is bedoeld als onderzoeksbudget en budget voor kleine pilots of second opinions. In de andere twee concessies van de provincie is een gelijk budget opgenomen. Voor goede innovatievoorstellen kan gezocht worden naar aanvullende budgetten vanuit andere middelen / andere partijen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
63	C	C.01	Gemeente Bladel	Ontwikkelpot	Als aanvulling lijkt het ons zinvol om een ruime stelpost op te nemen zodat gedurende de looptijd van de concessie eventueel tekortkomingen kunnen worden aangepast. In uw stukken worden de onderzoekskosten wel meegenomen maar de uitvoeringskosten niet opgevoerd	Een ruime stelpost gaat bij gelijkblijvend budget ten koste van daadwerkelijke dienstregelingsritten. De provincie acht dit niet verantwoord.
64	C	C.01	ROB	Indexering 1 %	Het ROB wil graag het recht voorbehouden om jaarlijks over de tarieven te adviseren en nu niet vastleggen op de extra stijging van 1 % per jaar	De 1 % stijging is opgenomen om een eenduidig Brabantbreed tarievenkader in stand te houden. Het ROB heeft wettelijk adviesrecht op tariefswijzigingen.
65	C	C.01	ROB	Rol ROB	In het Ontwerp PvE worden verschillende termen gebruikt. Zoals: besproken worden met; consultatie van; advies vragen aan; werkt samen met. Deze moeten beter op elkaar worden afgestemd zodat voor de vervoerder duidelijk is wanneer hij het ROB om advies moet vragen. Waar verwezen wordt naar de wettelijke rol van het ROB zien wij graag, dat structureel, naast artikel 31 ook artikel 27 van de WP2000 wordt genoemd. Het adviesrecht waar een vervoerder aan gehouden is om advies, al of niet kwalitatief met marginale toetsing, te vragen aan het ROB gaat minimaal over de volgende zaken: Wijziging en opzet dienstregeling (is niet benoemd in Ontwerp PvE), Uitvoering dienstregeling, Tarieven - Informatie aan de reizigers over de dienstregeling en de tarieven, Vervoervoorwaarden, Vervoerbewijzen, Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen, Betaalwijzen, Toegankelijkheid, Klachtenregeling, Regeling voor vergoeding bij vertraging, Doelen rond	De onderwerpen waarop het ROB inspraak heeft zijn opgenomen in artikel C.1.12. Artikel 31 van de WP2000 en artikel 33 van het Besluit Personenvervoer zien op inspraak van reizigersoverleggen gedurende de concessie. De onderwerpen van artikel C.1.12 zijn hierop gebaseerd. Artikel 27 Wp2000 slaat alleen op de betrokkenheid van het ROB voordat een concessie wordt verleend.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
Vervolg 65	C	C.01	ROB	Rol ROB	kwaliteit, Andere onderwerpen uit de concessie die voor de reiziger van belang zijn (bron: CVOV wegwijzer). Deze onderwerpen moeten ook in het PvE (of in het af te sluiten contract) worden benoemd. Hierbij willen wij opmerken dat er met betrekking tot het adviesrecht een rechtstreekse wettelijke verhouding ligt tussen het consumentenplatform en de concessiehouder en tussen het consumentenplatform en de concessieverlener. Het ROB is van plan om dit vast te leggen in onderlinge convenanten, zoals ook in het verleden er een convenant lag tussen het Reizigersoverleg SRE en Hermes. We zijn ons er van bewust dat veel zaken in de ontwikkelteams aan de orde komen en dat afspraken daar ook als een advies kunnen worden beschouwd, tenzij het door ons in het ontwikkelteam expliciet wordt aangegeven dat wij advies willen uitbrengen.	
66	C	C.01	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Leeftijd	Er wordt hier gesproken over een maximale leeftijd van 78 jaar. Voor veel projecten is dit een heikel punt i.v.m. leeftijdsdiscriminatie. We zijn daarom tot het voorstel gekomen om de leeftijdsgrens te laten vervallen (In de huidige concessie is die er ook niet) en de verenigingen zelf te laten bepalen tot wanneer een vrijwilliger/chauffeur mag blijven rijden. Dit op basis van de jaarlijkse medische keuring, een rijvaardigheidstraining en/of een functioneringsgesprek met het bestuur. Daarbij zou ook de mogelijkheid moeten bestaan, om in twijfelgevallen, een rijvaardigheidstest te laten afnemen door de concessie- houder.	De leeftijdsgrens is conform uw verzoek vervallen en de provincie heeft het bestek hierop aangepast.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
67	C	C.01	FNV Streekvervoer	Buurtbus	Buurtbus: het zal niet vreemd zijn dat de FNV tegen het werken met vrijwilligers is. Verdere uitbreiding van de buurtbussen zal wat ons betreft dan ook op felle tegenstand stuiten. Ook het feit dat er een maximumleeftijd wordt gesteld van 78 jaar en geen EHBO/levensreddend handelen vinden wij ontoelaatbaar. Wij stellen daarom voor de maximumleeftijd voor de huidige buurtbusvrijwilligers te stellen op 68 jaar. Temeer daar van deze vrijwilligers ook wordt verwacht dat zij minder-validen en rolstoelgebruikers helpen.	De provincie zet het beleid uit de huidige concessie voort voor wat betreft de leeftijd van de vrijwillige chauffeurs.
68	C	C.01	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Buurtbus	Op dit moment is het zo dat de chauffeurs en hun partners gebruik kunnen maken van gratis vervoer in alle buurtbussen van Hermes en deze verworvenheid zouden wij in de toekomst graag gehandhaafd zien.	Dit is de verantwoordelijkheid van de vervoerder.
69	C	C.01	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Buurtbus	Wij willen u verzoeken er voor te waken dat er met leasebussen gereden gaat worden, zodat in alle gevallen de eigen garage het onderhoud van de bussen kan blijven doen en ook een kleine reparatie als het wisselen van een lampje geen onnodige tijd hoeft te kosten. Dit in tegenstelling tot de ervaringen die we daar in de afgelopen periode mee hebben ongedaan.	Het materieel en het onderhoud behoren tot de verantwoordelijkheid van de vervoerder.
70	C	C.01	Gezamenlijke buurtbussen ZO-Br	Buurtbus	Er is de afgelopen jaren door het SRE in samenwerking met een aantal buurtbus besturen een nieuw handboek Buurtbus opgesteld, dat we graag integraal overgenomen zien in de nieuwe concessie	Dit handboek zal in de implementatie worden meegegeven aan de nieuwe vervoerder die dit naar eigen inzicht kan actualiseren aan de nieuwe concessie.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
71	C	C.01	ROB	Vrijwillige chauffeurs	scholing moet ook gebeuren bij beroeps chauffeurs. Het gebeurt te vaak dat bussen bij de instapmarkering opgesteld staan om dat niet alle chauffeurs zich bewust zijn van de toepassing van deze regel	Het klopt dat scholing ook moet plaatsvinden bij beroepschauffeurs, zie hiervoor de eisen in C7.
72	C	C.01.08	Gemeente Veldhoven	Toekomstig kernnetwerk	In overleg met het MMC, ASML en provincie, is onze ambitie om in de toekomst een strategisch knooppunt te ontwikkelen bij het MMC en bij het City Centrum. Daar hebben wij enkele malen over gesproken met SRE-medewerkers. Hoe worden dergelijke ambities en ontwikkelingen meegenomen in nieuwe concessie?	Het ontwikkelen van knooppunten is toegevoegd aan de agenda van het tactisch ontwikkelteam in het bestek.
73	C	C.02	Gemeente Eindhoven	Infrastructuur en vastgoed	Gebruik van de huidige busterminal voor het vervoerbedrijf aan de Dorgelolaan is voor Eindhoven een uitgangspunt voor de volgende concessie.	De busremise Dorgelolaan is eigendom van Hermes en kan derhalve niet worden voorgeschreven.
74	C	C.02	Gemeente Eindhoven	Infrastructuur en vastgoed	Het belangrijkste knooppunt in het busvervoer in de regio is busstation Neckerspoel bij station Eindhoven. Sinds 2010 hebben naar aanleiding van capaciteitsproblemen nog enkele optimalisaties aan het busstation plaatsgevonden. Verdere relevante capaciteits- en/of kwaliteitsverbetering zonder structureel ingrijpen is binnen de huidige opzet niet meer mogelijk. De status quo is dus voorlopig uitgangspunt voor de aanbieders.	De provincie neemt hier kennis van. Om deze reden zullen vervoerders verplicht worden te onderbouwen dat hun vervoerplan past binnen de beschikbare capaciteit van busstation Nerckerspoel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
75	C	C.02	Gemeente Eindhoven	Infrastructuur en vastgoed	Binnen de ontwikkelopgaven voortkomend uit de gebiedsvisie Brainport City (Eindhoven i.s.m. ministerie IenM, 2014) is station Eindhoven en transfergebieden één van de opgaven. Resultaatdoel is daarvoor een adaptief programma te ontwikkelen. Eerdere verkenningen hebben opgeleverd dat de dat past bij een internationaal knooppunt als Eindhoven structurele aanpassing én investering vergt. Een mogelijkheid de realisatie daarvan dichterbij te brengen ligt in het volgen van internationale voorbeelden (bv Madrid), waar ontwikkeling, realisatie en gebruik van OV knooppunten gefinancierd wordt door een vorm van langjarige crowdfunding via een gebruikersfee. Ter illustratie: wanneer elke gebruiker van Neckerspoel per gebruiksmoment een fee van 10 cent hiervoor afdraagt kan in 30 jaar een investeringsbedrag van 35 miljoen worden verzameld. Wij leggen dit graag ter overweging voor.	Ontwikkeling van een busstation is geen onderwerp voor dit bestek, maar een zaak van de wegbeheerder.
76	C	C.02	Gemeente Eindhoven	Infrastructuur en vastgoed	Binnen de ontwikkeling van HOV2 zal bij aanvang van de concessie het subknooppunt WoensXL gereed zijn.	De provincie heeft hier kennis van genomen.
77	C	C.02	Gemeente Eindhoven	Infrastructuur en vastgoed	Indien de Phileas vervangen wordt door een ander voertuig, dient rekening gehouden te worden met aanpassing van alle Phileashaltes op dit traject naar standaardhoogte. Dit betreft een aanzienlijke investering. Wij rekenen hierbij op financiële compensatie door de provincie	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
78	C	C.02	Gemeente Gemert-Bakel	Aanpassingen/wijzigingen lijnen	De genoemde termijn van 1 maand is te kort om in te kunnen spelen op wijzigingen aan lijnen en nieuw in te leggen lijnen; zeker als er nieuwe bushaltes (verkeersbesluit) of aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn. Wie betaalt de kosten voor deze wijzigingen? Degene die betaalt moet o.i. ook een stem krijgen in de beslissing.	Dit is de provincie met u eens. Deze eis is aangepast in het definitief PvE en heeft alleen nog betrekking op tijdelijke wijzigingen. Voor structurele wijzigingen geldt dat deze worden besproken in het Tactisch Ontwikkelteam conform hetgeen hierover in hoofdstuk C.1 is vastgelegd.
79	C	C.02	ROB	Haltes	Op elke halte en knooppunt (ook HOV) is een haltebord én kopbord aanwezig conform de wettelijke eis (L3). Daarnaast worden eventuele nieuwe ontwerpen en kleurstellingen afgestemd met ROB. Er mag gezien de herkenbaarheid geen mix ontstaan van borden en kleurschakering. Bij voorbaat de huidige bebording en kleurstelling (geel) behouden. Deze kleurstelling is in tegenstelling tot de bebording in de provincie Brabant vele malen contrasterender en dus goed herkenbaar.	De provincie heeft in het definitief PvE opgenomen dat een kopbord conform L.3 geplaatst dient te worden. De provincie schrijft geen kleur van het kopbord voor.
80	C	C.02	Fietsersbond N-Br	Fiets parkeren	Inschrijver moet zelf haar (signalerende?) rol inzake infra-voorzieningen (zoals fiets parkeren bij haltes) beschrijven. Zie ook par.C.2.11.	De provincie heeft hier kennis van genomen.
81	C	C.02	Fietsersbond N-Br	Fiets parkeren	Inschrijver moet zelf haar (signalerende?) rol inzake infra-voorzieningen (zoals fiets parkeren bij haltes) beschrijven. Zie ook par.C.2.11.	In artikel C.2.11 is inderdaad opgenomen dat de vervoerder een signalerende rol heeft. Daarnaast kan de vervoerder in de ontwikkelteams met voorstellen komen voor voorzieningen bij bv bushaltes. Maar de primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de wegbeheerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
82	C	C.02	FNV Streekvervoer	Loket airport	Eindhoven airport (C2.14, C.9.22 en 9.23): de provincie stelt in haar plannen dat de nieuwe concessiehouder voor een groot deel opbrengstverantwoordelijk wordt. Dit verhoudt zich niet met het feit dat de provincie "wil onderzoeken of een loket op Eindhoven Airport tot de mogelijkheden behoort. Wij stellen dan ook dat er een loket en kaartverkoopmogelijkheid van de concessiehouder op Eindhoven Airport moet komen met personeel in dienst van de concessiehouder om de serviceverlening aan binnen- en buitenlandse reizigers zo optimaal mogelijk te maken. De faciliteiten en openingstijden op dit verkooppunt dienen minimaal gelijk te zijn aan die van het verkooppunt op het station. NB: het verdient ons inziens aanbeveling om de openingstijden ook die van het station op te rekken.	Het loket op Eindhoven Airport is opgenomen in het bestek.
83	C	C.02	OR Hermesgroep		Op Eindhoven Airport dient, vanwege de opbrengst verantwoordelijkheid, een loket voorziening geopend te worden, bemand door mensen gelieerd aan de concessie. Met dezelfde mogelijkheden en openingstijden als die gelden voor de vervoerswinkel op Eindhoven station. Het is voor buitenlandse reizigers belangrijk dat ze snel professionele hulp en antwoord krijgen. Het is voor de reiziger niet alleen belangrijk dat er iedere 6 minuten een bus vertrekt en hoe ze een kaartje kunnen kopen. (zie, in het programma van eisen C.9.22 en C.9.23)	Het loket op Eindhoven Airport is opgenomen in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
84	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Hoofdkeuze aanbesteding en kernnetwerk	Er ligt een uitdrukkelijk verzoek om een goede verbinding te krijgen tussen Gemert en Boxmeer. Daarmee wordt m.n. de bereikbaarheid vergroot voor woon-werkverkeer Gemert richting Nijmegen v.v. en studenten (aansluitingen op universiteiten). Het versterkt de mogelijkheden voor economische en ruimtelijke ontwikkelingen (verbindend openbaar vervoer).	De provincie wil graag kijken naar mogelijkheden voor een verbinding Gemert - Boxmeer. De eventuele mogelijkheden hiervan raken tegelijkertijd aan de mogelijkheden van optimalisatie van de bestaande verbinding Helmond - Boxmeer, alsmede aan de verbinding tussen Helmond en Gemert. Daarom wil de provincie de mogelijkheden om in dit gebied de lijnvoering te optimaliseren in gezamenlijkheid bespreken met de gemeenten en met de vervoerder. Daarom is dit nu nog niet in het kernnetwerk voor het eerste jaar opgenomen, maar staat dit thema op de agenda van het tactisch ontwikkelteam (zie hoofdstuk C.1). In het bestek is dit aangescherpt.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
85	C	C.03	Projectenwerkplaats	Kernnetwerk	Graag vormgeven, dat inwoners van plaatsen [niet-zijdende] de gemeentes met meer 25.000 inwoners. Dan wel rechtstreeks, dan wel met 1 tot maximaal 2 keer overstappen een verbinding hebben met de belangrijkste gebieden, zoals bedrijfsterreinen, winkelcentra, ziekenhuizen, ROC'S, Hogescholen en Universiteit. En waarbij de totale reistijd (inclusief voor- en natransport) niet meer bedraagt dan 1,6 van die van de auto. En waarbij de daadwerkelijke loopafstand van dichtbij zijnde opstaphalte op het traject niet meer bedraagt dan 750 meter lopen. En hetzelfde geldt voor overstaphaltes en uitstaphaltes. Waarbij vanaf elke wijk in Uden op zo'n maximaal 750 meter lopen een bushalte is op een HOV-lijn dan wel een aansluitende lijn. Waarbij het niet meer verplicht wordt gesteld om het Busstation van Uden aan te doen. Hierbij kan gedacht worden aan een rechtstreekse verbinding van Veghel via de Lippstadt Singel-Volkelseweg (N264) met het industrieterrein (Liessent) van Uden.	In hoofdstuk C.03 en in de bijlage D.5.1 is opgenomen aan welke voorwaarde het kernnetwerk moet voldoen. Hierbij is gekeken naar loopafstanden en de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen, maar zijn niet de door u genoemde afstanden 1 op 1 overgenomen.
86	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Kernnetwerk	Het kernnetwerk zoals in dit PvE aangegeven is inderdaad opgesteld in overleg met de gemeenten. Echter wel met de strikte randvoorwaarde dat een beperkter budget daarvoor leidend was. De Eindhovense reactie hierop is 23 september toegezonden (kenmerk 642000) aan SRE.	De provincie heeft hier kennis van genomen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
87	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Kernnetwerk	Voor de eenvoud en duidelijk pleiten wij voor een netwerk met zo veel mogelijk doorgaande lijnen binnen de stad, waarmee zo veel mogelijk reizigers op een eenvoudige wijze een zo groot mogelijk bestemmingsgebied binnen hun bereik krijgen. Dit niet alleen uit vervoerkundig oogpunt, maar ook voor de beeldvorming en eenvoud in de 'mental map' van het openbaar vervoer.	De vervoerder wordt op dit onderwerp beoordeeld via het vervoerplan en de quality contest klantinterface. Hierbij kan hij doorgaande lijnen aanbieden.
88	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Verbinden economische hotspots	Een goede OV-ontsluiting van de economische hotspots van Brainport regio Eindhoven is een belangrijke voorwaarde voor de (door)ontwikkeling daarvan. Te noemen vallen de High Tech Campus, TU/e Science Park, ASML Veldhoven Automotive Campus Helmond, Philips Health Tech Best, Strijp-S, Eindhoven Airport en de te ontwikkelen Brainport Innovation Campus. Goede kwalitatieve OV-verbindingen met voldoende capaciteit zijn hier voor van belang. Niet alleen in verbinding met de stations, maar daarnaast ook in toenemende mate voor het faciliteren van het onderlinge verkeer tussen deze locaties (o.a. ASML - HTCE). De vestiging van het hoofdkantoor van het verzelfstandigde Philips Lighting op de HTCE is een voorbeeld van een actuele ontwikkeling die hier randvoorwaardelijk om vraagt.	De ontwikkelingen staan o.a. op de agenda van het tactisch ontwikkelteam. Specifiek voor de verbinding HTC-ASML geldt dat de vervoerder gestimuleerd wordt om deze in het pluspakket aan te bieden als verlenging van verbinding S7. Dit is in het bestek aangepast.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
89	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Gebiedsvisie Brainport City	Aanvullend daarop geldt de gebiedsvisie Brainport City (Eindhoven i.s.m. ministerie IenM, 2014) waarin ontwikkelopgaven zijn geformuleerd voor een betere connectiviteit van de regio en de landzijdige ontsluiting van Eindhoven Airport met onder meer een multimodaal transferpunt in Eindhoven-noordwest en een Brainport Shuttle. Hiervoor worden dit jaar adaptieve programma's ontwikkeld. Beide zijn gericht op de verbetering van de OV-bereikbaarheid van zowel Eindhoven Airport als diverse Brainport (campus)locaties. De huidige Airportshuttle kan gezien worden als een eerste fase oplossing in de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Airport.	De ontwikkelingen staan o.a. op de agenda van het tactisch ontwikkelteam.
90	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Kernnetwerk	Het voorgestelde kernnetwerk leidt voor Eindhoven tot een bundeling van lijnen waarmee een doelmatiger netwerk ontstaat. Leidraad daarvoor is dat meer geconcentreerde OV-assen een hoogfrequenter OV-verbinding geven. De te hanteren loopafstand neemt daarmee in sommige gevallen wel toe (600m HOV lijnen), omdat bundeling op HOV-assen plaats. Dit is acceptabel omdat hier bediening met een hogere frequentie plaats vindt. De te hanteren loopafstand naar ontsluitende lijnen blijft 400 m.	De provincie heeft hier kennis van genomen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
91	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Kernnetwerk	Met dit kernnetwerk ontstaan enkele 'witte vlekken' c.q. vervoersarme gebieden: * Het meest pregnant is dit in Brainport Park tussen de Randweg en de spoorlijn. Alleen de scholierenlijn 189 voor de Internationale School Eindhoven is onderdeel van het kernnetwerk (beperkte dienstregeling). Het ontbreekt daarmee in dit kernnetwerk aan structureel OV voor dit gebied met daarin bestemmingen als: Strijp-T, PSV complex De Hertgang, Internationale School Eindhoven (ISE), Philips Fruittuin, Crematorium, GDC/De Schakel en Brainport Innovation Campus (in ontwikkeling). Voor het opstellen van het Pluspakket ligt hier vanuit Eindhoven dus een specifieke vraag. * Ook blijven de bedrijventerreinen Parkforum en Kapelbeemd verstoken van OV bediening in dit kernnetwerk. Samen met GDC ontbreekt daarmee voor een substantieel aandeel van de Eindhovense bedrijvengebieden een goede OV-ontsluiting. Met nadruk wordt hiervoor in het Pluspakket aandacht gevraagd. * Voortschrijdend in de tijd is het van belang enerzijds te blijven monitoren op vervoersarme gebieden en anderzijds te anticiperen op de vervoervraag van nieuwe ruimtelijk functionele ontwikkelingen. In het Vervoerplan Doorontwikkeling dient hiervoor concrete aandacht te worden gevraagd.	De provincie heeft een apart optie maatwerk Eindhoven Noordwest toegevoegd waarin de vervoerder uitgedaagd wordt om tot een goede mobiliteitsoplossing te komen voor diverse locaties in dit gebied, waaronder de internationale school, Strijp-T en GDC/de Schakel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
92	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Pluspakket	Eindhoven kent geen Regiotaxi als vangnet aan de onderkant van het openbaar vervoer. Eindhoven kent wel de Taxibus, maar deze vervoersvorm is niet openbaar en alleen toegankelijk voor WMO-geïndiceerden. Dit betekent dat de doelgroep mobiel beperkten, maar niet-geïndiceerd in een aantal gevallen verstoken blijft van openbaar vervoer op kortere loopafstand. Dit geldt ook voor specifieke bestemmingen zoals winkelcentrum Roostenlaan en diverse woonvormen voor senioren in Eindhoven. In de rapportage 'Gespreksronde voorzieningenniveau SRE' (inno-V) van 17 november 2014 is als reactie op deze toen al door de gemeente ingebracht aandachtspunten aangegeven dat dit in het komende innovatietraject zou worden meegenomen. Graag zien we deze items concreet opgenomen als uitwerkingpunten voor o.a. het Pluspakket	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
93	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Pluspakket	De omschrijving van eisen voor het Pluspakket is identiek aan die voor het kernnetwerk, terwijl dit netwerk juist al het resultaat is van een doelmatigheidstoets. Onder C 3.9 wordt nog wel de optie van de inzet van vraagafhankelijk vervoer genoemd voor de invulling van het Pluspakket. Gezien het voorgaande, ligt vooral hierin een belangrijke uitdaging van het Pluspakket: welke doelmatige vormen van vervoer kunnen aanvullend geboden worden om de meer extensievere en/of diffuse vervoersvraag op specifieke lijnen, in gebieden of naar locaties goed in te vullen? In een dergelijke uitwerking van het Pluspakket gericht op maatwerk ligt ook de concrete verbinding met de (ontwikkeling van) integratie met doelgroepenvervoer, (WMO, WSW, etc.), leerlingenvervoer. Goed toegankelijke OV is een belangrijke voorwaarde om tot die gewenste integratie te komen; de doel reizigers met een beperking is in geen enkele vorm echter concreet in beeld genomen in dit PvE, anders dan met verwijzingen naar landelijk vastgestelde toegankelijkheidsrichtlijnen.	Het pluspakket is met name gericht op het bieden van vervoer wat past bij de reizigersvraag. Dit kunnen ook aanvullende mobiliteitsoplossingen zijn. Dit is aangepast in het bestek. Daarnaast zal de provincie samen met partijen op korte termijn een proces opzetten om de onderkant van de markt verder op te pakken. Hierbij wordt ook de link met doelgroepenvervoer gelegd. Ook is in het bestek bij klantinterface meer aandacht gegeven aan reizigers met een beperking.
94	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Pluspakket	De keten trein-bus vormt een structureel onderdeel in de bereikbaarheid van de stad en de regio. Een goede afstemming van trein- en bussysteem is dan ook van wezenlijk belang. De huidige ontbrekende aansluitende bussen op de laatste reguliere treinen zijn daarbij in witte vlek in de bediening. Graag zien wij dit als concreet aandachtspunt voor het Pluspakket opgenomen.	Dit is op dit moment ook niet het geval en de provincie verwacht hier te weinig vervoervraag om dit nu in het kernnetwerk of pluspakket op te nemen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
95	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Pluspakket	Aanvullend daarop is bestuurlijk de wens geuit tot een stedelijk nachtnet bus te komen. Graag zien wij daarvoor de mogelijkheden binnen het Pluspakket betrokken.	Dit is op dit moment ook niet het geval en daarom niet opgenomen in het kernnetwerk.
96	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Toekomstig kernnetwerk	Over enkele jaren is de Zilverbaan, als onderdeel van de Westelijke Ontsluitingsroute volledig aangelegd. Langs de Zilverbaan zijn diverse haltes voorzien na overleg met het SRE en Hermes. Eerder was de afspraak met SRE en Hermes dat een reguliere buslijn (lijn 16 of 18) door zou rijden vanuit de Heerbaan over de Zilverbaan tot aan de geplande ovotonde Zilverbaan-Schooterweg. Wij gaan er vanuit de afspraak gehandhaafd blijft en de geplande haltes langs de Zilverbaan aangelegd kunnen worden.	De Westelijke Ontsluitingsroute is naar verwachting nog niet gereed bij het eerste jaar van de concessie, maar wordt geagendeerd voor het tactisch ontwikkelteam. Dit is aangepast in het bestek.
97	C	C.03	Projectenwerkplaats 0413	Volans	Als de totale reistijd van de deur tot deur voor de meeste reizigers binnen acceptabele grenzen blijft, mogen er meer haltes aangedaan worden. Als er aanvullende maatregelen genomen worden, waardoor de bus beter kan doorrijden, moet het mogelijk zijn om extra tussenstops te maken. Mits er significant meer reizigers worden getrokken. Ter vergelijking traject Uden, busstation - Oss, Station [lijn 157] versus Volans 305 »met Volanslijn 305 » 25 minuten met buslijn 157 » 31 minuten. Dat scheelt maar 6 minuten!! En kan in de spits zelfs nog minder zijn.	Dit is de verantwoordelijkheid van de vervoerder.
98	C	C.03	Projectenwerkplaats 0413	Kernnetwerk Helmond Brandevoort	Graag goede verbindingen van en naar station Helmond Brandevoort opnemen in het kernnetwerk en naar de buitenwijken van Helmond. Maar zeker ook van Eindhoven.	De provincie neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
99	C	C.03	Projectenwerkplaats 0413	Haltes Kennedylaan	Graag opnemen dat de bus ook de volgende logische uitstaphaltes aandoet: Rachelsmolen aan de kant van John F. Kennedylaan. Of is het de bedoeling dat lijnen 305 en 157 genomen worden nu en/of in de toekomst. En de halte Maxima Medisch Centrum gelegen aan de Ds. Fliednerstraat, wat gelijk ook een stop is voor de Fontys hogeschool. Dit kon ik niet duidelijk opmaken uit de eisen van het kernnetwerk.	De door u genoemde lijnen behoren tot de concessie Oost Brabant en vallen buiten de scope van deze aanbesteding.
100	C	C.03	Projectenwerkplaats 0413	Kernnetwerk Noord Eindhoven	Snelle rechtstreekse verbindingen realiseren van het nieuwe busstation Woensel XL/Catharina ziekenhuis naar scholen, belangrijke bedrijfsterreinen, winkelcentra en andere belangrijke plekken in Eindhoven ook, die zuidelijk gelegen zijn van de station Eindhoven.	De provincie neemt deze opmerking voor kennisgeving aan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
101	C	C.03	Burger	Ontsluiting Helmond Dierdonk	Wij wonen van 1997 in de wijk Dierdonk en er is al heel lang geen openbaar vervoer meer beschikbaar in het centrum van de wijk. In het begin woonde er niet zo veel in ouderen, maar nu in 2015 is dit aantal behoorlijk opgelopen. In de toekomst zal de vraag naar OV nog veel meer gaan toenemen. Het is best triest dat een wijk in 2015, die bij Helmond hoort, geen buslijn heeft. Op deze manier worden de ouderen geïsoleerd, wanneer ze niet meer kunnen autorijden en er op uit willen gaan, is OV juist belangrijk. Men wil zelfstandig op pad kunnen gaan en niet altijd afhankelijk zijn van anderen. In tegenstelling tot kleine dorpen in Brabant waar buurtbussen rijden, heeft Dierdonk dat zelfs niet! Vervoer naar het centrum van Helmond en het station is toch wel het minste wat er voor de komende jaren moet komen, zodat ouderen daar kunnen komen om te shoppen en een terrasje te pakken. Daarbij in combinatie met andere leeftijdsgroepen, die ook wel eens de bus wil nemen, is een "buurtbus" zeker rendabel.	De vervoersvraag is op dit moment te klein voor een reguliere bus. U kunt nu in Helmond gebruik maken van de Taxibus als OV reiziger. Dit blijft ook in de nieuwe concessie gehandhaafd.
102	C	C.03	Burger	Ontsluiting Helmond Dierdonk	Ik ben een weduwe van bijna 74 jaar en woon met heel veel plezier in de mooie wijk Dierdonk in Helmond in een semi bungalow en hoop hier nog lang zelfstandig te kunnen wonen en daar hoort ook OV bij wat er helaas niet is. Winkels zijn er niet alleen een AH. Mijn kinderen wonen in Dresden en Woerden, als ik naar ze toe ga is dat met de trein. De eerste 5 km. is er geen OV vervoer en dat is voor mij en vele anderen (de ouderengroep wordt immers alleen maar groter) een probleem.	De vervoersvraag is op dit moment te klein voor een reguliere bus. U kunt nu in Helmond gebruik maken van de Taxibus als OV reiziger. Dit blijft ook in de nieuwe concessie gehandhaafd.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
103	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Witte vlekken Eindhoven	Met het vaststellen van het kernnetwerk ontstaan enkele 'witte vlekken' c.q. vervoersarme gebieden binnen het Eindhovense. Het meest pregnant is dit in Brainport Park, met voorzieningen als Strijp-T, PSV complex De Hertgang, Internationale School Eindhoven, Philips Fruittuin, Crematorium, Brainport Innovation Campus (in ontwikkeling) en de directe omgeving daarvan met de bedrijventerreinen GDC/De Schakel, Park Forum en Kapelbeemd. Een relevante OV bediening van belangrijke bedrijventerreinen, campussen (in ontwikkeling) en belangrijke instellingen zoals ziekenhuizen en zorgcentra dient gewaarborgd te blijven. Bij de ontwikkeling van het Pluspakket dient juist ook daarvoor aandacht te worden gevraagd; mogelijk via nieuwe Smart Mobility concepten in overleg en samenwerking met derden en de betrokken werkgevers of -organisaties. Voortschrijdend in de tijd is het van belang enerzijds te blijven monitoren op vervoersarme gebieden en anderzijds te anticiperen op de vervoervraag van nieuwe ruimtelijk functionele ontwikkelingen. In het Vervoerplan Doorontwikkeling dient hiervoor concrete aandacht te worden gevraagd.	De provincie heeft een apart optie maatwerk Eindhoven Noordwest toegevoegd waarin de vervoerder uitgedaagd wordt om tot een goede mobiliteitsoplossing te komen voor diverse locaties in dit gebied, waaronder de internationale school, Strijp-T en GDC/de Schakel. In het pluspakket kan de vervoerder ook alternatieve mobiliteitsoplossingen opnemen, dit is aangepast in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
104	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Tevens willen wij benadrukken dat het PLUS-pakket niet als doel heeft om voorziene tekorten (te laag opgevoerde frequenties in het PvE die leiden tot structureel te volle bussen) te repareren. De BASIS moet op orde zijn (hiermee bedoelen wij op de verbindingen Ehv1 en Ehv2).	De aanbesteding is erop gericht om een optimaal netwerk voor de reiziger te bieden. Voldoende capaciteit is hier een onderdeel van. De provincie wijst er overigens op dat de vervoerder in alle gevallen moet voldoen aan de eisen m.b.t. vervoerplicht en capaciteit. Daarnaast wordt de vervoerder middels een gunningscriterium extra geprikkeld tot het bieden van voldoende capaciteit.
105	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Een aantal toekomstige HOV verbindingen krijgt wat ROB betreft een te hoge frequentie. Er zal wel enige groei ontstaan door een verhoogde frequentie maar in veel gevallen zal er een aanbodgericht OV ontstaan. Met name de Verbindingen Eindhoven- Achtse Barrier (V3) en Eindhoven- HTC (V9) zijn naar onze mening voorbeelden van het aanbodgericht zijn. Wellicht kan het zo omschreven worden dat de vervoerders hier een groeipad kunnen aanbieden.	Op de gereed zijnde HOV-assen worden de bestuurlijk afgesproken frequenties aangeboden (altijd tenminste 4x per uur), om zo te waarborgen dat het vervoer hier ook daadwerkelijk hoogwaardig en aantrekkelijk voor de reiziger is.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
106	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Het valt ons op dat bij de overige stadslijnen een frequentieverlaging wordt voorgesteld wat vaak niet overeenkomt met het aanbod. Het minimum aanbod moet wel corresponderen met de huidige vraag. Als voorbeeld de verbinding Eindhoven- Blixembosch (Ehv1) en Eindhoven- Heesterakker (Ehv2). Deze lijnen presteren tussen de genoemde wijken en de halten vóór het Winkelcentrum Woensel beter dan de Eindhoven- Achtse Barrier (V3). Wellicht dat er in combinatie met het HOV gekeken kan worden naar "communicerende vaten", zodanig dat er een verantwoorde opbouw c.q. afbouw plaats vindt.	De ruggengraat van het OV-systeem wordt gevormd door de HOV-assen. Hier wordt altijd een hoogwaardige en aantrekkelijke frequentie aangeboden. Op andere lijnen is de frequentie gebaseerd op de daadwerkelijke vervoervraag. De verwachting is evenwel dat een deel van de reizigers in plaats van deze lijnen gebruik zal gaan maken van de Volans/Volans-plus op de HOV-assen,

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
107	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	De afgelopen jaren hebben Hermes en SRE, veelal met positief advies van het Reizigersoverleg SRE, het huidige lijnenpakket als vraaggericht ingericht. Met instemming zijn routes anders ingericht, frequenties verhoogd of verlaagd en zijn er lijnen op dagen of dagdelen opgeheven. Als voorbeeld: de huidige lijn 103 die in deze opzet (Verbinding S7) bestaansrecht krijgt in Veldhoven en anderzijds wordt opgeheven in het Eindhovense deel, terwijl de vraag niet zo is. Het bedrijventerrein De Schakel heeft mogelijk straks geen OV meer. De huidige lijn 26 is, na negatief advies, op zondagen opgeheven. In de nieuwe opzet (Verbinding S11) komt de verbinding weer terug (dat juichen we toe) maar met een bloktijd die volgens ons niet vraaggericht is. In 2015 is vanwege de vraag lijn 125 ingelegd, deze lijn is niet meer terug te vinden in het Ontwerp PvE. Het ROB vraagt zich af waarom verbindingen worden ingelegd waarvan duidelijk is dat ze geen toekomst hebben of op verkeerde dagdelen zijn ingericht. Wij pleiten er voor om meer vrijheid te geven aan de toekomstige vervoerder en in het uiteindelijke PvE dit als een uitdaging aan te geven om tot een vraaggericht aanbod te komen	Verbinding S7 is in het kernnetwerk opgenomen als een pilot die verschillende economisch belangrijke locaties verbindt. Getracht zal worden om hier voldoende reizigers te trekken om deze ook na de proefperiode van drie jaar voort te zetten. Bij Verbinding S11 is per abuis bediening op de zondag opgenomen terwijl dit niet de bedoeling was. In het bestek is deze bediening niet meer opgenomen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
108	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Op een aantal lijnen wordt mogelijk geknipt omdat er enerzijds Volans-Pius materieel wordt geëist en anderzijds op de streeklijnen, in principe, geen Volans(-Pius) materieel wordt toegestaan. Bijvoorbeeld: Eindhoven- Ekkersrijt (V3) en Ekkersrijt- Son en Breugel (S2). Ook mogen potentiële vervoerders lijnen splitsen waardoor de kans bestaat dat er vaker moet worden overgestapt.	Tussen V3 en S2 zal inderdaad overgestapt moeten worden. Op Ekkersrijt is sprake van een duidelijke vervoerbreek, waardoor op beide verbindingen andersoortig materieel met een andere vervoerscapaciteit ingezet zal moeten worden. Overigens rijdt S2 in de late avonduren en op zondagen door naar winkelcentrum Woensel, dit is aangepast in het bestek.
109	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Er verdwijnen meerdere halten in het noorden van Eindhoven als gevolg van de HOV verbinding over de Huizingalaan (V3 en V9). Randon halten De Eerdbrand (huidige lijn 3) en Kloosterdreef (huidige lijn 2) is een aan aantal zorginstelling gesitueerd die zonder OV komen te zitten. Deze locaties zijn in de toekomst te ver verwijderd van een (HOV-)halte. Het ROB vindt dat er (waar mogelijk) gekeken moet worden naar een integratie met het huidige WMO vervoer.	In het bestek is gekozen voor een andere opzet van het kernnetwerk van Eindhoven Noord waardoor er meer haltes bediend worden dan in het Ontwerp PvE.
110	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Een van de verbindingen die in een groeiscenario zou moeten zitten, is de Airport shuttle. In onze ogen worden er bij aanvang van de concessie haltes opgeheven die vooralsnog zeker gehandhaafd zouden kunnen worden.	De huidige Airportshuttle kent geen tussengelegen haltes. Dit geldt ook voor de toekomstige Airportshuttle in de nieuwe concessie.
111	C	C.03	ROB	Kernnetwerk	Frequenties, tijdsblokken en verplichte halten worden in de nu aangegeven opzet teveel vastgelegd, waardoor er bijna geen vrijheid is in de aanbiedingen om op deze punten te kunnen scoren.	De vervoerder heeft wel enige flexibiliteit bij het bepalen van de precieze route en dienstregeling in het kernnetwerk. In het pluspakket heeft de vervoerder meer vrijheid om additioneel vervoer aan te bieden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
112	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Pluspakket	Bekijk de mogelijkheden om buurtbussen in te zetten in avond en weekenden waar lijnbussen vervallen en waar lijnbussen niet buiten de spits rijden. Gelet op de financiële consequenties (ook al zijn ze bescheiden) dient deze mogelijkheid in het Pluspakket terug te komen. Voor de regio in zijn geheel zijn de mogelijkheden om buurtbussen in te zetten op verbindingen die komen te vervallen of waar minder wordt gereden in de avonden en weekenden van groot belang. Denk ook aan aansluitingen 's avonds op bezoektijden van ziekenhuizen.	De ervaring leert dat de meeste vrijwilligers niet bereid zijn te rijden in de avonduren en weekenden.
113	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Kernnetwerk en pluspakket	Nu de bereikbaarheid van Gemert-Bakel voorlopig niet verbeterd wordt door infrastructurele maatregelen (De Ruit, alternatieve oplossingen) benadrukken wij een verbetering van het openbaar vervoer i.p.v. een vershraling. Dit moet terugkomen in het kernnetwerk danwel het pluspakket met verbeterde lijnen en frequenties. De inschrijvers moeten meer gestimuleerd worden om bestaande lijnen en frequenties te waarborgen en te verbeteren door gebruik te maken van slimme oplossingen en innovatie.	Met het kernnetwerk stelt de provincie een ondergrens vast in het vervoeraanbod. De inschrijver wordt geprikkeld om meer vervoer te bieden in het pluspakket, voor zover het beschikbare budget dit toelaat. De inschrijver is hierbij vrij om dit pakket op slimme en innovatieve wijze in te richten.
114	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Bereikbaarheid	De gemeente Valkenswaard wil graag een betere aansluiting op het Belgische OV netwerk.	De provincie wil de mogelijkheden voor het verbeteren van OV-verbindingen graag onderzoeken in overleg met de vervoerder, gemeenten, Vlaamse overheden en de Vlaamse vervoerder. Dit onderwerp is daarom opgenomen op de agenda van het tactisch ontwikkelteam.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
115	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Bereikbaarheid	De gemeente Valkenswaard pleit voor een betere bereikbaarheid van het MMC, High Tech Campus en Eindhoven Airport. Deze locaties zijn voor de bevolking van Valkenswaard belangrijke werkgelegenheidsgebieden. Daarnaast betekent een verbeterde bereikbaarheid van het MMC een sociale/maatschappelijke verbetering. Een verbetering kan bereikt worden met kortere reistijden en hoger frequenties. Voor het MMC komt daar bij dat de verbinding zonder overstappen kan gebeuren.	Een paar jaar geleden is de reguliere buslijn tussen Valkenswaard en Veldhoven MMC omgezet in een uurdienst per buurtbus vanwege tegenvallende aantallen reizigers. In het kernnetwerk is een verbinding opgenomen tussen Veldhoven MMC en Eindhoven Airport. Tussen Valkenswaard en de HTC kan gereisd worden met V8 en V9, met overstap bij de halte Kortonjo.
116	C	C.03	Gemeente Son en Breugel	Kernnetwerk	Zorg voor een goede aansluiting van bus op HOV en andersom, waarbij geldt dat er na de laatste HOV-bus nog een laatste bus rijdt.	De vervoerder is verplicht een goede aansluiting op Meubelplein te realiseren. Overigens rijdt S2 in de late avonduren en op zondagen door naar winkelcentrum Woensel, dit is aangepast in het bestek.
117	C	C.03	Gemeente Waalre	Ontsluiting HTC	Door het laten vervallen van lijn 17 is er geen rechtstreekse busverbinding meer vanuit het zuiden naar de High Tech Campus in Eindhoven. Wij vinden dit zeer onwenselijk gezien de toekomstige groei van de High Tech Campus en de daarmee gepaard gaande vervoersvraag.	Het aantal reizigers vanuit Aalst/Waalre naar HTC is zeer minimaal (slechts enkele reizigers per dag). Dat is in de huidige situatie onvoldoende om een busverbinding in stand te houden. Tussen Aalst en de HTC kan gereisd worden met V8 en V9, met overstap bij de halte Kortonjo.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
118	C	C.03	Gemeente Waalre	Ontsluiting MMC	Op dit moment lopen er drie lijnen (waarvan 2 buurtbussen) vanuit Waalre-dorp naar Veldhoven. Op zich prima, ware het niet dat geen van de lijnen in de avonden en weekenden ingezet worden. Daarmee is het voor passagiers vanuit Waalre-dorp niet mogelijk om in de avonduren en in het weekend met het Openbaar Vervoer naar het Maximum Medisch Centrum of verder naar Eindhoven te reizen. Een verslechtering van kerkdorp Waalre naar belangrijke voorzieningen zoals het Maxima Medisch Centrum en het station in Eindhoven wat voor ons niet acceptabel is. Wij achten een uursdienst in de avonduren en weekend op deze lijnen deze meer dan wenselijk.	Waalre wordt op doordeweekse avonden en in de weekenden ontsloten door Verbinding S12 in het kernnetwerk (eens per uur naar zowel Veldhoven als Aalst, vanwaar met een overstap naar Eindhoven gereisd kan worden).
119	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	De belangrijkste Veldhovense trekkers zijn De Run (met name het Maxima Medisch Centrum en ASML), City Centrum, Kromstraat en Kempen Campus. Zij hebben veelal geen directe openbaar vervoerverbinding met verschillende Veldhovense wijken. Kan de vervoersconcessie daar alsnog in voorzien, bijvoorbeeld middels een ster/shuttle netwerk?	De provincie verwacht hier momenteel te weinig vervoervraag om dit op te nemen in het kernnetwerk. De gemeente kan het idee voor dergelijke verbindingen desgewenst tijdens de looptijd van de concessie inbrengen in het tactisch ontwikkelteam.
120	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	Het City Centrum vervult een centrale rol als openbaar vervoerknooppunt. Het voorziet ook in een regionale winkelbehoefte. Het City Centrum als openbaar vervoersknooppunt zien we niet terug in het Ontwerp PvE.	De halte Heemweg/Centrum is in het kernnetwerk aangewezen als knooppunthalte.
121	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	De Kempen Campus dient beter door het openbaar vervoer ontsloten te worden. Dit vanwege de aanwezigheid van het Sondervick College (circa 2500 leerlingen), diverse sportfaciliteiten en straks ook speciaal onderwijs (Prins Willem Alexanderschool).	De Kempen Campus kent verschillende bushaltes op loopafstand (waaronder langs HOV-as V2). Ook ligt er een halte van een buurtbusverbinding voor de deur.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
122	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	De haltes De Run 6700 en 't Witven zijn niet opgenomen in het kernnetwerk. Een alternatieve bushalte ligt op zeer grote afstand (550 meter resp. 1,6 km). Dat betekent voor een deel van de economische toplocatie De Run, daar waar ASML aan het uitbreiden is, een grote vershraling van het openbaar vervoer. Gebruik maken van het openbaar vervoer van en naar vakantiepark en strandbad 't Witven is geen optie meer. Dat is niet gewenst.	Vervoerders kunnen ervoor kiezen om bijvoorbeeld verbinding S5 via De Run 6700 te leiden. Ontsluiting van 't Witven is lastig in te passen in het kernnetwerk. Het gebruik van deze halte is echter minimaal (gemiddeld minder dan 1 instapper per dag).
123	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	Uitgaande van het indicatieve lijnennet van het kernnetwerk, vervallen circa 8 halteparen -16 haltes- in onze gemeente. De meeste haltes zijn vrij recent opgehoogd en toegankelijk(er) gemaakt. Dat is kapitaalvernietiging en moeilijk uit te leggen aan de maatschappij. Bovendien zouden deze haltes verwijderd moeten worden. De ruimte in stedelijk gebied is namelijk schaars en in plaats van een halte(kom), zou er een andere invulling aan gegeven moeten worden. Is daar budget voor vanuit de provincie? Wij als gemeente zijn niet bereid wederom kosten hiervoor te maken.	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.
124	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	Een openbaar vervoersverbinding zonder overstap dient mogelijk te zijn tussen het City Centrum en Veldhoven Dorp. Momenteel gebeurt dat door lijn 15, maar straks is er geen (indicatieve) openbaar vervoersverbinding zonder overstap meer voorzien tussen beide (winkel)centra. Wij zijn van mening dat een openbaar vervoersverbinding zonder overstap tussen beide centra mogelijk moet blijven.	In het bestek is dit aangepast en is er een verbinding tussen City Centrum en Veldhoven Dorp (Ehv6).

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
125	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	Er is geen buslijn door de wijk Cobbeek ingetekend. Momenteel rijdt daar wel een buslijn (lijn 16). Het is ons onduidelijk waarom hier straks vermoedelijk geen buslijn meer doorheen rijdt.	Deze wijk wordt afdoende ontsloten door HOV-verbinding V2 alsmede verbinding EHV7.
126	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	Seniorencomplex Merefelt (halte Abdijslaan) en het nabij gelegen complex Abdijslaan (halte Europalaan) zijn straks zeer slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Beide halteparen zijn niet opgenomen in het kernnetwerk. Mensen moeten 600 resp. 450 meter verder lopen naar de dichtstbijzijnde halte dan momenteel het geval is. Voor de concentratie van ouderen die in dit gebied wonen, is een goed openbaar vervoer van groot belang. De trend is om ouderen zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen. Als overheid is er de morele verplichting hierin te faciliteren. Als de haltes Abdijslaan en Europalaan vervallen, verzoeken wij om een maatwerkoplossing.	In het definitieve PvE is de halte Abdijslaan opgenomen in verbinding EHV6.
127	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	De haltes Houtwal en Huize Sele dienen in het PvE opgenomen te worden. In de directe nabijheid van beide haltes liggen seniorencomplexen.	In het bestek is dit aangepast en is de halte Huize Sele opgenomen als routepunt op verbinding S7. De halte Houtwal wordt niet voorgeschreven, de naastgelegen halte Polders is wel voorgeschreven voor verbinding V2.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
128	C	C.03	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Vervoeraanbod Helmond	Voor bedrijventerreinen in Helmond is de bereikbaarheid slecht of niet geregeld waardoor projecten als Helmond Stagestad en bereikbaarheid via openbaar vervoer voor medewerkers van en naar bedrijven verder onder druk komt te staan. Dit is tevens van invloed op de aantrekkelijkheid van Helmond voor bedrijven en bewoners. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de vervoersstroom van scholieren en stagiaires.	Helmond heeft een goede bereikbaarheid met OV door de aanwezigheid van 4 treinstations en diverse streeklijnen en enkele stadslijnen en pilotlijnen.
129	C	C.03	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven	Bereikbaarheid economische hotspots	Als gemeenten hechten wij een zeer grote waarde aan een goede openbaar vervoer en bereikbaarheid van de economische hotspots en campussen. Daarbij denken wij in ieder geval aan de High Tech Campus, TU/e Science Park, Strijp-S, ASML Veldhoven, Automotive Campus Helmond, Philips Healthcare Campus Best, Ekkersrijt Sciencepark Son en Breugel en uiteraard Eindhoven Airport. In deze inspraakreactie vragen wij mede daarom extra aandacht voor een goede en frequente verbinding tussen Best – Westfields/Legerplaats Oirschot – Eindhoven Airport – Brainport park/Internationale School – Veldhoven. Juist vanwege de ontwikkeling in dit gebied tussen de belangrijke campussen c.q. voorzieningen in onze regio. Dit gebied trekt nu al internationale kenniswerkers aan die vanuit huis gewend zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Wij verwachten dat dit aantal de komende jaren toeneemt.	Deze ontwikkelingen staan opgenomen op de agenda van het tactisch ontwikkelteam. Daarnaast wordt een aantal locaties ook aangedaan door buslijnen die zijn opgenomen in het kernnetwerk.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
130	C	C.03	Stichting Brainport	Kernnetwerk	Beter openbaar vervoer naar innovatiecampussen en economische toplocaties. Om economisch sterk te blijven is het een noodzaak om de agglomeratiekracht van Brainport en specifieke locaties daarbinnen te vergroten. Het is een verbetering dat Eindhoven en Helmond in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor meer en snellere treinverbindingen krijgen naar andere Brabantse steden en de Randstad. Wat ontbreekt zijn snelle en comfortabele verbindingen tussen de treinstations en de voor Brabant cruciale innovatiecampussen en economische toplocaties. Een te lange reistijd van en naar de stations maakt het voor huidige en toekomstige werknemers en investeerders onaantrekkelijk om te kiezen voor een baan of bedrijfsvestiging op deze locaties. Vandaar dat wij onze oproep herhalen dat voor het verbeteren van het mobiliteitssysteem en vergroting van het Daily Urban System van Brainport provinciale inzet onmisbaar is op: - Een totaalpakket aan maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van Brainport, inclusief bereikbaarheidsoplossingen voor de oostzijde van de regio en het verminderen van de kwetsbaarheid van het hoofdwegennet rond Eindhoven/Helmond. - Realisatie van de grenscorridor N69. - Beter openbaar vervoer naar High Tech Campus Eindhoven en andere economische toplocaties zoals ASML in Veldhoven, Automotive Campus in Helmond, Eindhoven Airport en Philips Health Tech in Best; - Realisatie van een OV-verbinding tussen	Diverse door u genoemde ontwikkelingen komen terug in het kernnetwerk of staan als ontwikkeling genoemd op de agenda van het tactische ontwikkelteam. Voor de verbinding tussen HTC en ASML wordt de vervoerder gevraagd in het pluspakket een aanbod te doen, dit is gewijzigd in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
Vervolg 130	C	C.03	Stichting Brainport	Kernnetwerk	High Tech Campus Eindhoven en de ASML hoofdvestiging in Veldhoven (bij elkaar 20.000 kenniswerkers).	
131	C	C.03	Projectenwerkplaats	Kernnetwerk	Wat voldoende vraag is, wordt mij mij volstrekt niet duidelijk. Zeker in kader van het lege bussensyndroom? In plaats van lege bussen kunnen we beter spreken over de sterke punten van het openbaar vervoer. Het lege bussensyndroom kan verholpen worden door OV-reizigers fikse korting geven op de taxi en buurtbussen te laten rijden tot en met de late avonduren.	De huidige reiziger ontvangt al een fikse korting op het OV omdat gemiddeld genomen 50% van de kosten van een bus door de overheid wordt gesubsidieerd. Door gebruik te maken van buurtbussen met een vrijwillige chauffeur kan tegen redelijke kosten toch nog een vorm van OV blijven bestaan op diverse plaatsen. Voorwaarde voor veel vrijwilligers is wel dat de bussen alleen door de week van 7.00 tot 19.00 uur rijden en soms op zaterdag, mits er dan voldoende passagiers zijn.
132	C	C.03	TU/e (High Tech campus, TU/e science Park, Strijp-S en Automotive Campus)	Verbinding campussen	Het is helder dat deze 4 groeiende campussen veel gebruikers van het openbaar vervoer genereren. Goede kwalitatieve OV verbindingen met voldoende capaciteit van en naar deze campussen zijn daarom van groot belang. Daarnaast is er in toenemende mate onderling verkeer tussen deze 4 groeiende campussen is daarom ook van groot belang bij deze aanbesteding	De vervoersvraag tussen de 4 campussen is op dit moment nog onvoldoende voor een onderlinge rechtstreekse verbinding. Bij een groeiende vraag kan dit in het tactisch ontwikkelteam ingebracht worden.
133	C	C.03	Burger Laurens v Gool	Halte BZOB kernnetwerk	Zorg voor een halte op het industrieterrein BZOB, hier werken namelijk veel mensen die nu met de auto of fiets moeten. Dit omdat de dichtstbijzijnde halte nu op de Varenschut is (ruim 2 km lopen). Dit zorgt er natuurlijk niet voor dat het ov in Helmond toegankelijker/ aantrekkelijker wordt.	De vervoerder kan voorstellen doen voor een nieuwe halte maar heeft hier altijd de medewerking van de wegbeheerder voor nodig die verantwoordelijk is voor de haltes in haar gemeente.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
134	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Kernnetwerk	Voor Gemert-Bakel is het van belang dat de buslijnen goed aansluiten op de behoefte zoals scholen (schooltijden) en bezoeken van ziekenhuizen. De verbinding met Helmond ziekenhuis Elkerliek moet zodanig zijn dat de reistijd vergelijkbaar is met de reistijd van vervoer met de auto en aansluit op de bezoeken, ook 's avonds. Wij verzoeken u daarom het kernnetwerk zodanig te wijzigen dat dit gewaarborgd wordt.	Reizigers uit Gemert reizen naar het ziekenhuis in Helmond via verbinding S9. De provincie is van mening dat deze verbinding van voldoende kwaliteit is.
135	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Knooppunt	De ontwikkeling van een knooppunt in Gemert tpv West-Om. Dit zodat de gemeente Gemert-Bakel een betere aansluiting met omliggende centra krijgt.	Op de agenda van het tactisch ontwikkelteam zijn optimalisatie van de lijnvoering van de lijnen van en naar Gemert opgenomen. De mogelijke ontwikkeling van een knooppunt kan hier ook bij worden meegenomen.
136	C	C.03	Burger	Onderzoek/argumenten	Is er gedegen onderzoek gedaan naar het aantal reizigers dat benadeeld wordt? Leveren de HOV lijnen voldoende compensatie op?	Bij bepalen van het kernnetwerk heeft het aantal reizigers dat gebruik maakt van de lijn (of de combinatie van lijnen) een belangrijke rol gespeeld. Daar waar veel mensen gebruik maken van de buslijn is de frequentie hoger dan daar waar heel weinig mensen gebruik maken van de buslijn.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
137	C	C.03	Gemeente Best	Pluspakket	Wij voorzien dat met het voorliggende kernnetwerk een witte vlek ontstaat in Brainport Park (Noordwest-Eindhoven). In de komende periode zal hier onder andere het BIC ontwikkeld worden. Maar ook andere voorzieningen in dit gebied, zoals de Internationale School kennen een vervoersvraag. Wij stellen voor de vervoerder een voorstel te laten doen in het pluspakket voor de ontsluiting van dit gebied. Wij willen dat u daarbij ook de mogelijkheden bekijkt die aansluiting op het Bestse grondgebied hieraan kan toevoegen. Mogelijk zijn er kansen met lijn S7 (Best - Eindhoven Airport - Veldhoven). Mogelijkheden om station Best meer als knooppunthalte te benutten voor het gebied Noordwest-Eindhoven dienen hierbij bekeken te worden.	De verbinding Eindhoven Noordwest is opgenomen als optie in het pluspakket. Dit is aangepast in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
138	C	C.03	Burger	Vervallen buslijnen/halten algemeen	In het voorstel van de provincie zullen veel lijnen/halten vervallen, waardoor grote delen van Eindhoven en Helmond zonder busvervoer komen. Het is op zich goed dat er de ambitie is om een aantal goed HOV lijnen te creëren, maar niet ten koste van aanvoerlijnen. Als ex-Eindhovenaar, maar met familie en oudste 2 kinderen in Eindhoven, heb ik een sterke band. Nu woon ik in 's-Hertogenbosch en heeft de provincie hetzelfde geintje uitgehaald. Uitkomt: na 21.30 geen bussen, op enkele wijken na, sommige wijken alleen in de spits een bus. Je kunt het niet maken om de 5e stad van Nederland met een redelijk dekkend lijnennet in een gebied van 400.000 inwoners zo af te schepen. Mij bekruipt het gevoel dat de provincie te ver af staat van de stad. De SRE stond dichterbij en zorgde voor redelijk goed OV in de regio. Nu is de provincie weer 'in charge' en dat doet pijn voor Eindhoven.	De provincie heeft de opzet van het kernnetwerk één op één overgenomen van het SRE en hier zelfs nog extra vervoeraanbod aan toegevoegd.
139	C	C.03	Gemeente Waalre	Kernnetwerk	Eindhoven en de omliggende randgemeenten zien wij als één agglomeraat wat vraagt om een goed functionerend Openbaar Vervoer systeem. Vanuit elke randgemeente dient de stad Eindhoven en zijn voorzieningen goed bereikbaar te zijn. Deze regio is volop in ontwikkeling en daar hoort een innovatief vraaggericht toekomstbestendig Openbaar Vervoersysteem bij. Wij verzoeken u om in het PvE hier meer aandacht aan te besteden.	Het kernnetwerk is een goede basis waarbij op bepaalde momenten het huidige OV aanbod wordt aangepast omdat er veel te weinig mensen in de bus zitten nu. De vervoerder kan in zijn bieding in het pluspakket extra frequenties bieden op deze lijnen. Ook is er hier ruimte voor het aanbieden van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
140	C	C.03	Stichting Bedrijventerreinen Helmond	Maatwerk Helmond	Helmond heeft maar liefst vier stations, maar het vervoer van personen naar de bedrijventerreinen is een voortdurende zorg. Onlangs zijn wel de Automotive Campus en bedrijventerrein Groot Schooten verblijd met een directie verbindingen. De terreinen BZOB en Hoogeind zijn onverminderd slecht bereikbaar via openbaar vervoer.	Verbinding V6 rijdt langs bedrijventerrein BZOB. Onderzocht kan worden of hier een halte gerealiseerd kan worden in overleg met de gemeente Helmond.
141	C	C.03	Wijkraad Dagelijks Beheer Dierdonk	Bediening Dierdonk	We missen de voorwaarde van slimme en innovatieve (kleinschalige) mobiliteitsoplossingen als onderdeel van het kernnetwerk, terwijl juist op dit vlak mogelijkheden liggen om het openbaar vervoer effectiever en efficiënter in te richten. Hierbij denken wij vooral aan een soort van buurtbus in onze wijk Dierdonk in Helmond	Dierdonk is niet opgenomen in het kernnetwerk omdat er nu ook geen busverbinding aanwezig is. U kunt wel gebruik maken van Taxibus aangezien deze in Helmond ook gebruikt kan worden als Openbaar Vervoer.
142	C	C.03	Gemeente Helmond	Maatwerk op verbinding H1	Hierbij dient rekening gehouden te worden met de vervoersstroom van scholieren.	U wijst terecht op het grote aandeel scholieren op deze verbinding. De provincie zal daarom aan vervoerders ook speciale aandacht voor deze doelgroep vragen en heeft dit aangepast in het bestek.
143	C	C.03	Fietsersbond N-Br	Fiets meenemen	Inschrijver geeft aan onder welke voorwaarden en omstandigheden (vouw)fietsen kunnen worden meegenomen. Achtergrond is dat de Fietsersbond zeker op meer toeristische regio-lijnen die mogelijkheid wil bieden. Nadrukkelijk vragen we deze mogelijkheid bv. ook voor de lijnen naar Eindhoven Airport.	De provincie vindt de keuze of (vouw)fietsen al dan niet toegestaan worden in de bussen/auto's een keuze die de vervoerder moet maken, aangezien dit ook ten koste kan gaan van capaciteit en comfort van overige reizigers.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
144	C	C.03	ROB	Maatwerk	Verbinding H1 niét vervangen door maatwerk. Zie ook H1. Dit ook i.v.m. scholierenaanbod en dit is de enige lijn die het goed doet in Helmond	De provincie kiest er bewust voor om vervoerders de mogelijkheid te geven H1 wel op te nemen, om zo meer flexibiliteit te bieden bij het ontwikkelen van een passend en levensvatbare maatwerkoplossing. U wijst terecht op het grote aandeel scholieren op deze verbinding. De provincie zal daarom aan vervoerders ook speciale aandacht voor deze doelgroep vragen en heeft dit aangepast in het bestek.
145	C	C.03	ROB	Toegankelijkheid	Alle bussen en auto's dienen toegankelijk te zijn, ook voor maatwerk moet over dezelfde eisen voldoen. Dezelfde eis als C.6.53 voor buurtbussen	De formulering van de Optie Maatwerk Helmond is aangepast / verruimd, zodanig dat vervoerders ook de mogelijkheid hebben om hier geheel andere / nieuwe vervoersoplossingen te bieden. In alle gevallen dient in ieder geval een toegankelijke vervoersmogelijkheid geboden te worden. Dit is expliciet toegevoegd in het bestek aan de eisen voor deze maatwerkoplossing.
146	C	C.03	Gemeente Deurne	Toegankelijkheid	Omdat uit wordt gegaan van het gehele concessiegebied, kan per individuele lijn dit percentage ver onder de 80% liggen. Wij vinden dat niet wenselijk, ook met het oog op de forse investeringen die zijn gedaan in het toegankelijk maken van bushaltes.	Het klopt dat op individuele verbindingen het percentage lager kan liggen. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
147	C	C.03	Gemeente Helmond	Toegankelijke haltes	In het PvE wordt gesteld dat 80% van de bestaande haltes in het concessiegebied bediend moeten worden door één of meerdere lijnen. Gezien het beperkte vervoersaanbod in het kernnetwerk bestaat er een reëel risico dat in Helmond dit percentage niet gehaald gaat worden en dat terwijl Helmond in samenwerking met het SRE juist fors heeft geïnvesteerd in toegankelijke halten. Wij zien graag als eis dat de 80% niet alleen in het concessiegebied wordt gehaald maar ook in de gemeente Helmond.	Het klopt dat in individuele gemeenten het percentage lager kan liggen. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
148	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Verplaatsen haltes	Voor het kernnetwerk en plusnetwerk geldt dat minimaal 80% van de bestaande haltes dient te worden bediend. In Eindhoven en de regio zijn een groot aantal haltes (EHV ca. 325 = ca. 75%) toegankelijk gemaakt volgens de reguliere eisen. Het niet bedienen van bestaande haltes betekent wat dat betreft een desinvestering, verzoek om nieuwe haltes of te verplaatsen haltes betekent nieuwe investeringen. Wij rekenen hierbij op financiële compensatie door de provincie.	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.
149	C	C.03	Gemeente Deurne	Bestaande haltes	Tenminste 80% van de bestaande haltes in het concessiegebied in het concessiegebied dient bediend te worden door één of meer lijnen uit het vervoerplan kernnetwerk en pluspakket. Omdat uit wordt gegaan van het hele concessiegebied, kan per individuele lijn dit percentage ver onder de 80% liggen. Wij vinden dat niet wenselijk ook met het oog op de forse investeringen die zijn gedaan in het toegankelijk maken van bushaltes.	Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
150	C	C.03	Gemeente Bergeijk	Bereikbaarheid Kleine Kernen.	Wij vinden het bestuurlijk van groot belang dat de bereikbaarheid van kleine kernen goed gewaarborgd worden in de aanbesteding van het OV. De vrijheid van precieze lijnvoering en dienstregeling kan niet tot gevolg hebben dat de bereikbaarheid van het landelijk gebied verslechterd. Daarnaast vragen wij bijzondere aandacht voor de onlangs gemaakte bushaltes op de huidige lijnvoering van het OV, Wij achten het maatschappelijk niet verantwoord dat er kapitaalvernietiging ontstaat door het niet meer aandoen van deze toegankelijk gemaakte bushaltes.	De bereikbaarheid van kernen is gewaarborgd door de eisen aan de verbindingen in het kernnetwerk. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
151	C	C.03	Gemeente Veldhoven	Kernnetwerk	In het huidige PvE en kernnetwerk wordt zeer veel vrijheid aan de concessiehouder gegeven om busroutes te bepalen. Daar zijn wij het niet mee eens. Er dienen zo veel mogelijk bestaande haltes in het PvE aangegeven te worden. Onder meer om zekerheid te verkrijgen dat buurten/wijken, voorzieningen e.d. met het openbaar vervoer bereikbaar blijven.	Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
152	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Opname van minimaal 80% van de bushaltes.	Als gemeente Valkenswaard willen wij vasthouden aan eerder gemaakte afspraken over de aanwezigheid van toegankelijk gemaakte bushaltes. Het is van belang dat er door wijziging van dienstregeling of wijziging van routes kapitaalvernietiging ontstaat door het niet meer aandoen van toegankelijk gemaakte bushaltes.	Het aanleggen van een toegankelijke halte geeft geen garantie op een bus de komende concessieperiode. Het vervoer ontwikkelt zich verder en dit kan ertoe leiden dat bepaalde haltes niet meer aangedaan worden door een bus. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en de kapitaalvernietiging in de praktijk beperkt is en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
153		C.03	Gemeente Son en Breugel	Infrastructuur	In het PvE staat dat 80% van de huidige haltes aangedaan moet worden. De wegbeheerders zijn eindverantwoordelijk voor de infrastructuur en dus ook voor de bushaltes. De afgelopen jaren is fors geïnvesteerd in het toegankelijk maken van bushaltes. Wij begrijpen dat voor het werken naar een mobiliteitsconcessie veranderingen noodzakelijk zijn. Het plaatsen van nieuwe (knooppunt)haltes en het verwijderen van bestaande haltes leidt tot nieuwe noodzakelijke investeringen. Wij zijn niet bekend met evt. bestaande financiële compensatie-mogelijkheden, maar doen nadrukkelijk beroep op u hier vorm aan te geven. Het verwijderen van toegankelijk gemaakte haltes wordt gezien als kapitaalvernietiging en is maatschappelijk moeilijk uit te leggen. Wij vragen u, mocht hier sprake van zijn, in uw communicatie rondom de aanbesteding / nieuwe dienstregeling actief vorm aan te geven in overleg met concessiehouder en betrokken gemeente(n).	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn en kan in overleg met concessiehouder en de betreffende gemeente afspraken gemaakt worden over de communicatie. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.
154	C	C.03	Gemeente Bergeijk	Bereikbaarheid Kleine Kernen.	In de diverse vooroverleggen is veelvuldig op bestuurlijk niveau aandacht gevraagd voor, en gesproken over "bereikbaarheid Kleine kernen". In het nu voorliggende concept PvE is naar onze mening onvoldoende aandacht voor de bereikbaarheid van de kleine kernen. Bestuurlijk is het van groot belang dat de bereikbaarheid van kleine kernen wordt gewaarborgd en verankert in het PvE	De bereikbaarheid van kernen is gewaarborgd door de eisen aan de verbindingen in het kernnetwerk. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
155	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Bereikbaarheid Kleine Kernen.	In het PvE moet meer aandacht zijn voor Bereikbaarheid Kleine Kernen. In de diverse vooroverleggen is hier veelvuldig op bestuurlijk niveau aandacht voor gevraagd en gesproken. Dit is niet terug te zien in het PvE. Bestuurlijk is het van groot belang dat de Bereikbaarheid van Kleine Kernen wordt gewaarborgd en verankert in het PvE.	De bereikbaarheid van kernen is gewaarborgd door de eisen aan de verbindingen in het kernnetwerk. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
156	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Bereikbaarheid Kleine Kernen.	Bestuurlijk is het van belang dat de Bereikbaarheid van Kleine kernen gewaarborgd wordt. De vrijheid van precieze lijnvoering en dienstregeling kan niet tot gevolg hebben dat de bereikbaarheid van het landelijk gebied verslechterd.	De bereikbaarheid van kernen is gewaarborgd door de eisen aan de verbindingen in het kernnetwerk. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
157	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Vrijheid om de precieze lijnvoering en dienstregeling te bepalen.	Indien door de Concessiehouder besloten wordt om de lijnvoering aan te passen, en dat daardoor nieuwe haltelocaties gerealiseerd moeten worden, dan verwacht de gemeente Valkenswaard dat de kosten voor aanleg van de nieuwe haltes voor rekening zijn van de Concessiehouder.	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.
158	C	C.03	Projectenwerkplaats 0413	Tijdsblokken	Graag tijdsblok 1 vervroegen vanaf 5.00 uur, zodat mensen die 6 uur in de ploegendienst werken op tijd op hun werk kunnen zijn.- graag tijdsblok 3 verlengen tot 19.00 uur tijdsblok 1: 5.00 - 9.00, tijdsblok 2: 9.00 - 15.00, tijdsblok 3: 15.00 - 19.00, tijdsblok 4: 19.00 - 22.00, tijdsblok 5: 22.00 - 00.00, tijdsblok 6: 00.00 - 05.00	Dit is niet aangepast. Op dit moment rijdt het OV ook niet op deze tijden. Het beschikbare OV-budget laat rijden buiten de opgenomen tijdsblokken niet toe.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
159	C	C.03	ROB	Tijdsblokken	Tijdsblokken zijn niet vraaggericht. Per lijn dient een zo optimaal tijdsblok te worden gerealiseerd. Indeling van de tijdsblokken kunnen daarnaast ook afwijken per lijnen, zoals veelal gebeurd in de huidige concessie met name de dunne lijnen.	Vervoerders hebben binnen de kaders van de tijdsblokken al enige flexibiliteit; zo mogen ritten ook deels buiten tijdsblokken vallen. In het definitief PvE is daarnaast opgenomen dat inschrijvers zich voor het extra vervoer dat zij bovenop het kernnetwerk aanbieden (pluspakket) niet hoeven te houden aan deze tijdsblokken.
160	C	C.03	Gemeente Best	Vakantieperioden	Buslijn S7 is een buslijn die veel via het bedrijventerrein Heide loopt. Bedrijven op dit terrein hebben aangegeven het hele jaar door op volle toeren te draaien. Wij willen dat u in het PvE opneemt voor deze lijn een vakantiedienstregeling niet toe te staan.	Verbinding S7 moet, net als alle andere Verbindingen, ook in de vakanties rijden. Wel is tijdens schoolvakanties een lagere frequentie toegestaan. Inschrijvers kunnen er echter ook voor kiezen om ook in de vakanties de reguliere frequentie aan te bieden, als zij menen dat de vervoersvraag dit rechtvaardigt.
161	C	C.03	ROB	Vakantieperioden	Op een aantal lijnen mogen geen vakantieperioden worden aangeboden. Een aantal lijnen kennen daarnaast afwijkende (kortere) vakantieperioden. (=vraaggestuurd)	In de eisen aan het kernnetwerk worden kaders gesteld voor het maximale aantal weken vakantiedienstregeling en de mate waarin tijdens de vakantiedienstregeling de frequentie omlaag gebracht mag worden. Het staat inschrijvers vrij om (al dan niet op sommige lijnen) een kortere of geen vakantiedienstregeling aan te houden.
162	C	C.03	ROB	Koningsdag	Op Koningsdag rijden ALLE bussen in/van en naar Eindhoven volgens een aangepaste werkdagdienstregeling (de gehele dag) i.v.m. de te verwachte drukte. Voor de reizigers is het ook dan een duidelijke dienstregeling beschikbaar. Houdt hierbij ook rekening met de aangrenzende concessiegebieden	Koningsdag is benoemd als evenement. Het is aan de vervoerder om voldoende capaciteit te bieden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
163	C	C.03	Taxbus Contractbeheer	Kernnetwerk	C.3.9: De regio Eindhoven kent geen Regiotaxi als vangnet aan de onderkant van het openbaar vervoer. We kennen wel de Taxbus, maar deze is niet openbaar en alleen toegankelijk voor WMO-geïndiceerden. Dit betekent dat de doelgroep mobiel beperkten, maar niet-geïndiceerd in een aantal gevallen verstoken blijft van openbaar vervoer op korte loopafstand. Dit zou in het komende innovatie/ontwikkeltraject moeten worden meegenomen. Graag zien we deze items concreet opgenomen als uitwerkingpunten voor o.a. het pluspakket. Onder C 3.9 wordt wel de optie van de inzet van vraagafhankelijk vervoer genoemd voor de invulling van het pluspakket: welke doelmatige vorm van vervoer kan aanvullend geboden worden om die vraag hiervan goed in te vullen. In een dergelijke uitwerking van het pluspakket gericht op maatwerk ligt ook de concrete verbinding met de (ontwikkeling van) integratie met doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaan dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
164	C	C.03	Sondervick College Veldhoven	Bereikbaarheid Kempen Campus, Knegselseweg Veldhoven	De Kempen Campus, met daarop het Sondervick College en binnenkort ook de prins Willem Alexander school voor speciaal onderwijs is niet met een directe buslijn vanuit Eindhoven bereikbaar. In 2009 is hiernaar gekeken en is omlegging van een traject van lijn 15 afgeketst. maar met de komst van passend onderwijs is een nieuwe situatie ontstaan. niet alleen is er een veel breder palet aan onderwijsactiviteiten op de campus , maar het belang van thuisnabij onderwijs en het belang van voorkomen van vervoerskosten voor leerlingen met een bijzondere onderwijsvraag is enorm toegenomen. daarom nu herhaald en indringend verzoek de Kempen Campus toch direct bereikbaar te maken vanaf (station) Eindhoven. Dit kan gecombineerd worden met een halte in de nabijheid van Koningshof.	De Kempen Campus kent verschillende bushaltes op loopafstand (waaronder langs HOV-as V2). Ook ligt er een halte van een buurtbusverbinding voor de deur.
165	C	C.03	Taxibus Contractbeheer	Aansluitingen	In C.3.10 wordt gesproken over aansluitingen. De in het provinciale OV-beleid genoemde 'Knooppunt taxi' wordt hierin niet genoemd terwijl voor reizigers met een beperking een correcte aansluiting juist cruciaal is. Temeer daar de aansluiting tussen vraagafhankelijk vervoer en vast vervoer in de praktijk lastig is.	Aangezien vraagafhankelijk vervoer niet volgens een vaste dienstregeling rijdt kan de vervoerder hier met zijn dienstregeling geen rekening mee houden. Het is dan ook vooral aan de vervoerder van het vraagafhankelijke vervoer om een goede aansluiting te borgen.
166	C	C.03	OR Hermesgroep	Overstap garantie	Het zou ook wenselijk zijn als er een overstap garantie is voor de passagier, binnen 15 minuten in een overdekte winddichte ruimte.	De voorzieningen bij haltes zijn een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder en maken geen onderdeel uit van dit Bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
167	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Maatwerkpilot lijn 13	De nog dit jaar op te starten pilot lijn 13 wordt meegenomen in het nader uit te werken Bestek. Deze pilot is ingestoken als Maatwerk OV aanpak binnen de concessie. Bij succes gaan wij er vanuit dat continuering plaats vindt en er ook gekeken wordt naar de mogelijkheden van schaalvergroting om de onderkant van het OV doelmatiger en beter op de vraag afgestemd in te vullen. 'Bij maatwerkoplossingen' kan ook gebruik gemaakt worden van werkgevers in stad en regio in relatie tot grote werklocaties. Te denken valt aan combinatieafspraken met mobiliteitsmanagement, een combinatie met bestaand (thans besloten) bedrijfsvervoer om tot efficiëntere vervoersoplossingen met meerwaarde te komen. De pilot op het TU/e terrein is daar een goed voorbeeld van.	De provincie gaat tijdens de uitvoering van deze pilot graag het gesprek aan met de vervoerder, de gemeente en andere partijen om te bezien hoe deze tot een succes gemaakt kan worden en bij gebleken succes evt. verder uitgebreid kan worden.
168	C	C.03	Burger	Flexlijn	Het begrip flexlijn komt overigens niet voor in de begrippenlijst	Het begrip flexlijn is verduidelijkt in het bestek.
169	C	C.03	Burger	Maatwerkpilots Helmond	Ik geef u hierbij de suggestie om voor de regio Helmond een aparte concessie - en een aparte aanbestedingsprocedure - in het leven te roepen. De regio wordt blijkbaar door de provincie, de gemeente en de huidige Concessiehouder als een probleemgebied ervaren en vanuit de optiek van de OV - reiziger is dat ook zo. Een andere Concessiehouder die bus en trein combineert kan de situatie alleen maar verbeteren en dat zal alleen maar winnaars opleveren!	De provincie acht het wenselijk dat Helmond onderdeel uitmaakt van één concessie voor geheel Zuidoost Brabant. Binnen de concessie is ruimte voor maatwerk binnen Helmond.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
170	C	C.03	TU	Maatwerkpilots	De TU/e maakt bezwaar tegen het niet opnemen van buslijn 104 in het kernnetwerk. De TU/e wil dat in het programma van eisen als vast onderdeel van het kernnetwerk wordt gevraagd invulling te geven aan het goed bedienen van het TU/e Science Park. Dit kan met de huidige dienstregeling of een innovatieve invulling hiervan, zolang de werknemers en bezoekers een adequate verbinding hebben. De opname van de lijn over de campus is nodig om invulling te kunnen geven aan het door u beschreven 'Daily Urban System' in Eindhoven en daarnaast ook randvoorwaardelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan TU/e. Lijn 104 verbindt inwoners van Brabant met hun werk- en studieplek op TU/e Science Park, maakt de verbinding tussen campussen in Eindhoven aantrekkelijker en zorgt ervoor dat de campus op een volwaardige manier is aangesloten op de trein. De TU/e heeft een mobiliteitsplan opgesteld dat erop is gericht om het autogebruik in het centrum van Eindhoven en op TU/e Science Park te verminderen. Hierin zitten diverse maatregelen zoals betaald parkeren voor medewerkers, maar ook het een maand gratis uitproberen van het OV voor medewerkers. Daarom heeft de TU/e ook zelf geïnvesteerd in de infrastructuur voor buslijn 104 op de campus en goede communicatie naar haar medewerkers.	Lijn 104 is in het bestek opgenomen als maatwerkpilot voor het eerste jaar van de concessie. Het overleg over het al dan niet continueren vindt plaats in het Tactisch Ontwikkelteam, ook samen met belanghebbenden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
171	C	C.03	Gemeente Son en Breugel	Buurtbussen	Steeds vaker zal een verbindend openbaar vervoer gezocht moeten worden in maatwerkoplossingen. De buurtbus is daar een voorbeeld van. Wij verwachten van u en de toekomstige vervoerder om als dat aan de orde is inzet op het gebied van het werven van vrijwilligers voor (nieuwe) buurtbusverenigingen. Neem deze inzet op in het PvE.	De provincie ziet dit als taak van de gemeente, samen met de vervoerder vanwege de noodzakelijke maatschappelijke en sociale inbedding.
172	C.	C.03	Kring KBO Gemert-Bakel en Seniorenraad Gemert-Bakel	Dienstregelingsprocedure	Er dient een helder tijdspad te zijn voor de eventuele wijzigingen van dienstregelingen.	De dienstregelingsprocedure is opgenomen als bijlage bij het bestek.
173	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Tussentijdse wijziging dienstregeling	Tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling zijn toegestaan. Hier moet o.i. tenminste een tijdspad en een goedkeuring van de provincie en de betreffende gemeente(n) aan toegevoegd worden. Wat is een duidelijke reden? Eis SMART maken.	Normaliter wordt de dienstregelingsprocedure gevolgd die bij het bestek gevoegd is. Hier voorafgaand worden de plannen hiervoor (o.a. met gemeenten) besproken in het Tactisch Ontwikkelteam. Tussentijdse dienstregelingswijzigingen zullen slechts incidenteel plaatsvinden om bijvoorbeeld een acuut knelpunt op te lossen. Waar nodig zullen gemeenten hierbij worden betrokken.
174	C	C.03	Burger	Aansluiting op knooppunten	Als de datum van inwerkingtreding van de Dienstregeling van het hoofdrailnet in principe bepalend is voor de datum van inwerkingtreding van de Dienstregeling van de Concessiehouder, is het niet meer dan logisch, dat de aankomst – en vertrektijden van de Dienstregeling van het hoofdrailnet in principe als basis dienen voor de aankomst – en vertrektijden van de Dienstregeling van de Concessiehouder.	Daar waar overstap van trein op bus en v.v. plaatsvindt, zijn aansluitingen op logische vervoerrelaties geëist in bijlage D.5. van het Ontwerp PvE.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
175	C	C.03	Burger	Tussentijdse wijzigingen dienstregeling	"Tussentijdse wijzigingen zijn toegestaan indien hier een duidelijke reden voor is". vervangen door: "Tussentijdse wijzigingen zijn wenselijk indien hier duidelijke redenen voor zijn".	De provincie acht het niet wenselijk dat tussentijdse wijzigingen op grote schaal plaatsvinden. Wijzigingen dienen in het belang van de reiziger zo integraal mogelijk op een vast moment te worden doorgevoerd. Omdat vraaggericht vervoer aan te bieden kan hier indien in geval van duidelijke motiverende redenen uitzonderingen op plaatsvinden.
176	C	C.03	Gemeente Eindhoven	Vervoerplan doorontwikkeling	Voor de doorontwikkeling van het HOV-netwerk binnen het Eindhovense zijn de vastgestelde visies HOV-Strategie (Eindhoven, 2009) HOV- en doorstroommassen in Zuidoost-Brabant (SRE, 2010) en Eindhoven op Weg (Eindhoven, 2013) leidend. De HOV structuur is gericht op het multimodaal ontsluiten van alle economische toplocaties (zoals de campussen) en de ontwikkeling knooppunten. Op hoger schaalniveau geldt de OV Ontwikkelagenda, die de provincie nu in voorbereiding heeft. Deze vormen immers de basis voor infrastructuur ontwikkeling en afstemming met de stedelijke ontwikkeling. Daarin zijn ook nieuwe (transfer)knooppunten opgenomen als de P+R locaties Genneper Parken aan de toekomstige HOV2 en Ekkersrijt aan de toekomstige HOV Noordoost Brabant.	De provincie heeft hier kennis van genomen.
177	C	C.03	Gemeente Helmond	Reële rijtijden	Is hier ook rekening gehouden met de integratie van het doelgroepenvervoer? Het halteren kan bijvoorbeeld wat langer duren, indien mensen met een rolstoel in/uitstappen.	Rijtijden kunnen jaarlijks aangepast worden aan de werkelijk gerealiseerde rijtijden. Als rijtijden inderdaad langer worden door langere halteringen zal de dienstregeling hier dus op worden aangepast.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
178	C	C.03	Taxbus Contractbeheer	reële rijtijden	In C.3.18 wordt gesproken over reële rijtijden. Onduidelijk is of in deze rijtijden ook rekening gehouden wordt met het feit dat in toenemende mate reizigers met een beperking gebruik moeten kunnen maken van het OV. Het zou goed zijn de toekomstige vervoerders hier meer expliciet op te wijzen.	Rijtijden kunnen jaarlijks aangepast worden aan de werkelijk gerealiseerde rijtijden. Als rijtijden inderdaad langer worden door langere haltingen zal de dienstregeling hier dus op worden aangepast.
179	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Vervallen bushaltes en nieuwe bushaltes	Voor wie zijn de kosten voor het opruimen van haltes, die niet langer worden aangedaan in de nieuwe concessie? En de kosten voor de nieuwe haltes? Wij dringen er op aan om hierover vooraf afspraken te maken. Dit is voor gemeenten een onacceptabele kostenpost waarvoor geen dekking is in de begroting. Wij gaan er van uit dat busroutes niet zodanig worden gewijzigd dat alle investeringen op dit gebied onnodig zijn geweest.	De wegbeheerder is in eerste instantie verantwoordelijk voor de haltes. Nadat het definitieve netwerk voor de dienstregeling is vastgesteld en duidelijk is welk materieel de vervoerder inzet, wordt bekeken wat de consequenties voor de haltes zijn. De provincie kan niet op voorhand toezeggingen doen over een eventuele financiële bijdrage.
180	C	C.03	Gemeente Helmond	Doelgroependesk	Graag ook aandacht voor het opzetten van een doelgroependesk.	De scholierendesk is nodig omdat de regelmatig wisselende schoolroosters dagelijks leiden tot forse wijzigingen in reizigersstromen. Dit is bij andere doelgroepen minder het geval. De vervoerder moet wel samenwerken met de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer en in overleg treden over het aansluiten op elkaar.
181	C	C.03	Taxbus Contractbeheer	Scholierendesk	In C.3.22 wordt gesproken over een 'scholierendesk'. Waarom wordt er geen 'desk' opgezet voor reizigers met een beperking en voor andere vormen van doelgroepenvervoer?	De scholierendesk is nodig omdat de regelmatig wisselende schoolroosters dagelijks leiden tot forse wijzigingen in reizigersstromen. Dit is bij andere doelgroepen minder het geval. De vervoerder moet wel samenwerken met de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer en in overleg treden over het aansluiten op elkaar.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
182	C	C.03	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven	Bushaltes	In de afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het toegankelijk maken van haltes. Als haltes niet aangedaan worden, als gevolg van de nieuwe concessie, zullen ze weggehaald moeten worden. Wij vragen de provincie om verantwoordelijkheid te nemen voor deze kapitaalvernietiging.	Het aanleggen van een toegankelijke halte geeft geen garantie op een bus de komende concessieperiode. Het vervoer ontwikkelt zich verder en dit kan ertoe leiden dat bepaalde haltes niet meer aangedaan worden door een bus. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en de kapitaalvernietiging in de praktijk beperkt is en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.
183	C.	C.03	Gemeente Best	Infrastructuur	De wegbeheerders zijn eindverantwoordelijk voor de infrastructuur en dus ook voor de bushaltes. De afgelopen jaren hebben de wegbeheerders fors geïnvesteerd in het toegankelijk maken van bushaltes. In het PvE staat dat 80 % van de huidige haltes aangedaan moet worden. Wij begrijpen dat voor het werken naar een mobiliteitsconcessie veranderingen noodzakelijk zijn. Het plaatsen van nieuwe haltes en het verwijderen van bestaande haltes leidt tot nieuwe investeringen, waar de wegbeheerders verantwoordelijk voor zijn. Is financiële compensatie beschikbaar? Daarbij willen we u meegeven dat het verwijderen van toegankelijk gemaakte haltes gezien kan worden als kapitaalvernietiging en derhalve moeilijk uit te leggen is. Daarnaast is onze ervaring dat het realiseren van nieuwe haltes in dicht bewoonde gebieden kan leiden tot weerstand bij omwonenden.	Het aanleggen van een toegankelijke halte geeft geen garantie op een bus de komende concessieperiode. Het vervoer ontwikkelt zich verder en dit kan ertoe leiden dat bepaalde haltes niet meer aangedaan worden door een bus. Met dit percentage van 80% is er enerzijds zekerheid dat het overgrote deel van de haltes aangedaan blijft worden en de kapitaalvernietiging in de praktijk beperkt is en blijft er anderzijds nog voldoende vrijheid voor de vervoerder voor de invulling van de route.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
184	C	C.03	Gemeente Gemert-Bakel	Vaststellen dienstregeling	Hoe en waar is de invloed van de gemeenten op de dienstregeling geborgd? Indien een dienstregeling aangepast wordt dan vinden we het niet meer dan logisch dat de betreffende gemeenten hierbij een stem hebben.	Gemeenten worden betrokken bij het tactisch ontwikkelteam, waarin (grotere) dienstregelingswijzigingen besproken worden.
185	C	C.03	Burger	Marges aansluiting	Het is niet de taak van de Concessieverlener de huidige Concessiehouder - tevens de gewenste Concessiehouder voor de toekomst is en (deze voorspelling durf ik vandaag al te doen) tevens de toekomstige Concessiehouder - te faciliteren door bestaande overstapmarges "over te hevelen" naar een toekomstige Concessie. De aanbestedingsprocedure begint op dit punt de vorm van een farce aan te nemen. Voor de overstap tussen trein en bus v.v. stel ik een tijdsspanne voor van - afgerond - minimaal 5 en maximaal 10 minuten.	De marges voor overstaprelaties bus/bus en bus/trein zijn door provincie vastgesteld op basis van landelijke normen, ervan uitgaande dat daarmee een overstap mogelijk moet kunnen zijn.
186	C	C.03	Burger	Maatwerkpilots Helmond	Het is niet de taak van de Concessieverlener de huidige Concessiehouder - tevens de gewenste Concessiehouder voor de toekomst en (deze voorspelling durf ik vandaag al te doen) tevens de toekomstige Concessiehouder - te faciliteren betreffende het "overhevelen" van bestaande activiteiten naar de toekomstige Concessie. De aanbestedingsprocedure begint hierdoor nog meer de vorm van een farce aan te nemen. Elke zichzelf respecterende organisatie en elke zichzelf respecterende financier/subsidieverstrekker neemt de tijd voor een gedegen interne en/of externe evaluatie van "pilots" na afloop van de "pilot" alvorens te besluiten tot een vervolg. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan.	De maatwerkpilots lopen juist door in de nieuwe concessie zodat ook de nieuwe concessiehouder hier van kan leren en hier ervaring mee opdoet. Daarna vindt evaluatie plaats van de pilots.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
187	C	C.03	Gemeente Helmond	Voorzieningenniveau kernnetwerk	Het PvE gaat uit van een kernnetwerk, alle inschrijvers moeten dit netwerk verplicht aanbieden. Met voorliggend Ontwerp PvE kiest de provincie NB er voor om het OV-aanbod op bestaande lijnen waar relatief veel reizigers zitten verder te verhogen ten koste van het OV-aanbod op lijnen waar relatief weinig reizigers zitten. Wij willen net als u met de beschikbare OV-middelen zoveel mogelijk reizigers vervoeren, maar het OV heeft ook de functie om kernen (steden, dorpen en wijken) en voorzieningen bereikbaar te houden. Hier hoort een goede dekking bij van lijnen en haltes en rijdt het OV met acceptabele frequenties. Het voorliggende kernnetwerk voorziet hier niet in. We verzoeken u daarom het kernnetwerk zodanig te wijzigen dat bestaande lijnen en frequenties zo veel mogelijk worden gewaarborgd. De inschrijvers moeten daarbij optimaal worden gestimuleerd om het bestaande vervoersaanbod efficiënter en effectiever aan te bieden door toepassing van slimme oplossingen en innovatieve ontwikkelingen.	De provincie heeft de eisen in het kernnetwerk zo opgesteld dat deze recht doen aan de vervoersvraag, aan de bereikbaarheid van kernen en wijken en aan de afspraken die gemaakt zijn omtrent (frequenties op) HOV-assen. In het pluspakket wordt de vervoerder gestimuleerd om extra vervoer aan te bieden en zo nog verder in te spelen op de vraag van de reiziger.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
188	C	C.03	Gemeente Helmond	Optie maatwerk Helmond	De inschrijver wordt gevraagd om als onderdeel van de quality contest Vervoersaanbod een optie maatwerk Helmond in te dienen. Deze beperkt zich in eerste instantie tot een alternatief voor verbinding H1 en H2. Wat betreft lopende pilots in Helmond (lijn 50 en flexlijn 552) wordt gesteld dat deze te minste het eerste jaar van de concessie moeten worden voortgezet. Als de optie maatwerk Helmond door de provincie wordt afgenomen wordt bezien of deze samengevoegd kan worden met de maatwerkpilots. Als eis bij de optie maatwerk Helmond wordt gesteld dat het niet tot meer- of minderkosten mag leiden voor de provincie, dat wil zeggen dat deze optie uitgevoerd moet worden binnen hetzelfde budget als gemoeid is met uitvoering van de verbinding H1 en H2. Het budget voor de verbindingen H1 en H2 is echter aanzienlijk lager dan het benodigde budget voor het huidige stadsvervoer. De provincie voert hiermee dus een grote bezuinigingsslag door op het stadsvervoer Helmond. Wij kunnen ons hier niet in vinden, het benodigde budget voor het bestaande stadsvervoer zou als uitgangspunt moeten dienen. Indien de huidige maatwerk pilots in Helmond niet succesvol zijn moeten we kunnen terugvallen op een alternatief. In het kernnetwerk wordt hier geen rekening mee gehouden. We verzoeken u om dit wel te doen en dus een Verbinding toe te voegen aan het kernnetwerk om OV in deze gebieden te waarborgen. Andere eisen die genoemd worden bij de optie maatwerk Helmond betreffen de bedieningstijden en voertuigeisen. Deze zien we graag anders worden geformuleerd. De	Voor de optie Maatwerk Helmond geldt inderdaad dat het budget hetzelfde moet zijn als voor de verbindingen H1 en H2. Deze Verbindingen kennen inderdaad minder vervoeraanbod dan de huidige stadslijnen in Helmond. Dit wordt veroorzaakt door de lage reizigersaantallen op deze lijnen. Mocht de optie Maatwerk Helmond worden afgenomen en mocht deze niet succesvol blijken, zullen de provincie, vervoerder en gemeente in het tactisch ontwikkelteam bespreken hoe het vervoeraanbod in Helmond zal worden aangepast. Hetzelfde geldt voor de huidige maatwerkpilots. De formulering van de Optie Maatwerk Helmond is aangepast / verruimd in het bestek, zodanig dat vervoerders ook de mogelijkheid hebben om hier geheel andere / nieuwe vervoersoplossingen te bieden. De bedieningstijden blijven hierbij gelijk, waarbij vervoerders gestimuleerd worden om ruimere bedieningstijden aan te bieden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
189	C	C.03	Gemeente Nuenen	Bereikbaarheid St. Annaziekenhuis Geldrop	Tijdens de voorbereidingen voor de nieuwe concessie heeft Nuenen haar wens uitgesproken voor een (buurt)buslijn tussen Nuenen en het St. Annaziekenhuis in Geldrop via de kern Eeneind, de diverse industrieterreinen tussen kern Eeneind en Geldrop en de dierentuin Dierenrijk (momenteel bezoeken ruim 300.000 bezoeker per jaar Dierenrijk en willen groeien naar 500.000 bezoekers per jaar) Dit vinden wij niet terug in het Ontwerp PvE	De provincie verwacht hier momenteel te weinig vervoervraag om dit op te nemen in het kernnetwerk. De gemeente kan het idee voor een verbinding Nuenen - Dierenrijk - Geldrop desgewenst tijdens de looptijd van de concessie inbrengen in het tactisch ontwikkelteam.
190	C	C.03	Gemeente Asten	Kernnetwerk	De gemeente Asten kan instemmen met de inhoud van het Ontwerp PvE. Wij zien graag dat lijn 20 behouden blijft met de bestaande routing. In de huidige situatie wordt immers goed voorzien in de behoefte. Daarnaast pleiten wij voor het behoud van de buurtbus. Deze is noodzakelijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kleine kernen. Aan bovenstaande eisen is reeds voldaan. Lijn 20 is immers opgenomen in het kernnetwerk, net zoals alle buurtbuslijnen.	De provincie heeft hier kennis van genomen.
191	C	C.03	Gemeente Reusel-De Mierde	Vervoeraanbod	Wij vragen u voldoende recht te doen aan de mogelijkheden voor de kwetsbare doelgroepen (zoals studenten, senioren en mindervaliden) zodat zij ook op minder courante tijden gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer.	De opzet van het kernnetwerk is zodanig gekozen dat alle kernen in het concessiegebied per OV ontsloten zijn, en alle verbindingen die nu in de avonduren of op zondag rijden dit ook in het kernnetwerk blijven doen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
192	C	C.03	Gemeente Nuenen	Vervoeraanbod	Graag zien we in het kernnetwerk een (buurt)busverbinding, waarbij deze route naar het St. Annaziekenhuis, het Strabrecht college, het verpleeghuis Berkenheuvel en het station in Geldrop ook in de avonden en weekenden wordt bediend. De gemeente Geldrop-Mierlo en Heeze-Leende zien mogelijkheden om hierop aan te sluiten, zodat het ziekenhuis ook voor de gemeente Heeze-Leende in de weekenden bereikbaar wordt.	De provincie verwacht op die momenten te weinig vervoervraag om ook op die tijdstippen deze verbinding op te nemen in het kernnetwerk. De gemeente kan het idee voor uitbreiding van deze verbinding desgewenst tijdens de looptijd van de concessie inbrengen in het tactisch ontwikkelteam.
193	C	C.03	OR Hermesgroep	Vervoeraanbod	Het knippen van lijnen: waar dit in het verleden is uitgevoerd zijn betreffende lijnen uiteindelijk vervallen. Passagiers uit zich negatief over dergelijke lijnen. Er wordt bij "geknipte lijnen" uitgegaan van een gelijktijdige aanwezigheid van aansluitende bussen op een knooppunt. Op papier en in dienstregelingen sluit dit aan, de praktijk leert anders. Vaak sluiten lijnen niet naadloos aan, met name door externe factoren die we niet zelf in de hand hebben. (Zoals: opstoppen, file, ongelukken, wegwerkzaamheden, tractoren en passagier met rolstoel of rollator).	Soms ontkomt de provincie niet aan een geknipte lijn en is het belangrijk om de gevolgen hiervan zo klein mogelijk te houden voor de reizigers. Zolang bussen niet van vrijliggende infrastructuur gebruik maken is de invloed van externe factoren groot. Bij aansluitingen wordt altijd enige speling ingebouwd maar niet alle vertraging is op te vangen.
194	C	C.03	OR Hermesgroep	Vervoeraanbod	Het niet meer aandoen van bejaarden- / verzorgingstehuizen valt op. Dat juist de ouderen verstoken blijven van openbaar vervoer is, gezien het feit dat deze doelgroep momenteel relatief vaak gebruik maakt van openbaar vervoer, o.i. onwenselijk.	Bij het opstellen van het kernnetwerk is gekeken naar het gebruik van haltes, ook bij verzorgingstehuizen. Het aantal in- en uitstappers bij bejaarden- en verzorgingstehuizen is in veel gevallen minimaal.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
195	C	C.03	Gemeente Heeze-Leende	Buurtbus A2 gemeenten	Wij missen de intentie voor een (buurt)buslijn in het concept PvE die de A2 gemeenten verbindt. We missen de intentie voor een (buurt)buslijn in het concept PvE voor een grensoverschrijdende lijn en de aansluiting daarvan. Indien het niet mogelijk is om bovenstaande in het kernnetwerk op te nemen vragen wij u naar de mogelijkheid om een overleg op te starten om te bekijken of de OV bediening in de A2 gemeenten uitgebreid kan worden naar hamont en Valkenswaard.	In het bestek is een nieuwe buurbusverbinding tussen Heeze/Maarheeze en Valkenswaard opgenomen. In de implementatieperiode zal overleg plaatsvinden tussen provincie, vervoerder en gemeente over de precieze lijnvoering van deze buurtbus.
196	C	C.03	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Voorzieningenniveau kernnetwerk	Het PvE gaat uit van een kernnetwerk, alle inschrijvers moeten dit netwerk verplicht aanbieden. Met voorliggend Ontwerp PvE kiest de provincie NB er voor om het OV-aanbod op bestaande lijnen waar relatief veel reizigers zitten verder te verhogen ten koste van het OV-aanbod op lijnen waar relatief weinig reizigers zitten. Het OV heeft de functie om steden, wijken, voorzieningen en vooral bedrijventerreinen bereikbaar te houden. Hier hoort een goede dekking bij van lijnen en haltes en rijdt het OV met acceptabele frequenties. Het voorliggende kernnetwerk voorziet hier niet in. We verzoeken u daarom het kernnetwerk zodanig te wijzigen dat niet alleen bestaande lijnen en frequenties zo veel mogelijk worden gewaarborgd, maar dat bedrijventerreinen met OV beter worden ontsloten met name tijdens de piektijden tussen 7.00-9.00 en 16.00-19.00 uur.	Het voorliggende kernnetwerk is in overleg met alle gemeenten uit Zuidoost Brabant opgesteld en gebaseerd op de OV Visie waarin SRE en provincie de beleidsmatige uitgangspunten voor het OV voor de komende jaren hebben vastgelegd. Met het voorliggende kernnetwerk wordt invulling gegeven aan deze OV-Visie. Het OV budget is beperkt. Met deze beperkte middelen worden zoveel mogelijk reizigers vervoerd. Dit betekent dat op plaatsen waar nu lege bussen rijden deze bussen efficiënter ingezet gaan worden op plaatsen waar ze veel reizigers kunnen vervoeren.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
197	C	C.03	Gemeente Helmond	Pluspakket	De inschrijvers worden gestimuleerd om naast het kernnetwerk meer vervoer aan te bieden in het pluspakket, vooral op die plekken en momenten dat er veel vervoervraag is. Het pluspakket daagt de inschrijvers dus niet uit om extra vervoer in te zetten in die gebieden waar nu juist het aanbod van OV verder wordt verschaald. Een groot risico is dat in deze gebieden de inschrijver niet meer vervoer aanbiedt dan dat het kernnetwerk voorschrijft. Dit versterkt nog meer de beschreven onbalans in OV-aanbod zoals genoemd bij opmerking 1.	De provincie prikkelt middels de gunningscriteria inschrijvers om meer vervoer aan te bieden daar waar de vraag het rechtvaardigt en/of (toevoeging in het definitief PvE) daar waar het duidelijke meerwaarde heeft voor de helderheid of bruikbaarheid van het netwerk. De provincie streeft er niet naar om meer vervoer te genereren waar naar verwachting weinig reizigers gebruik van maken ("lege bussen").
198	C	C.03	Gemeente Valkenswaard	Bereikbaarheid	De gemeente Valkenswaard pleit voor een rechtstreekse verbinding Valkenswaard - Bladel ten behoeve van leerlingen van het Pius X-College.	De provincie verwacht hier momenteel te weinig vervoervraag om dit op te nemen in het kernnetwerk. De gemeente kan het idee voor een verbinding Valkenswaard - Bladel desgewenst tijdens de looptijd van de concessie inbrengen in her tactisch ontwikkelteam.
199	C	C.04	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Aansluiting doelgroepenvervoer	Voor doelgroepenvervoer is correcte aansluiting cruciaal tussen het vraag-afhankelijk vervoer en vast vervoer. Verzoek is om dit ook op te nemen in het PvE.	De vervoerder moet samenwerken met de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer en in overleg treden over het aansluiten op elkaar. Als er niet volgens een vaste dienstregeling gereden wordt, is het lastig om de aansluitingen te garanderen.
200	C	C.04	OR Hermesgroep	Inhuur externen	Het vele uitbestedingswerk: wij vinden dat ook voor ingehuurd externen de CAO OV moet worden toegepast, met name ten aanzien van de keuring, scholing en beloning. We vinden een maximale leeftijd van 78 jaar nogal hoog, dit moet o.i. 68 jaar worden.	Personeel is in de eerste plaats een zaak van de vervoerder. De vervoerder is verplicht zich aan de wettelijke bepalingen te houden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
201	C	C.04	OR Hermesgroep	Centrale Verkeersleiding	Voor de passagiers zou het ook fijn zijn als er verkeersleiding op concessie niveau aanwezig is, om overstap te regelen bij calamiteiten.	De passagiers hebben geen direct contact met de verkeersleiding van de vervoerder. De provincie vindt de vestigingsplaats van de CVL een aangelegenheid van de vervoerder.
202	C	C.04	FNV Streekvervoer	Punctualiteit	Punctualiteit (C.4.5): de FNV vindt de 180 seconden bij begin- en knooppunthaltes veel te krap. Dit zorgt ons inziens voor een slechtere serviceverlening aan de reiziger en een ongezonde werkdrukverhoging voor het personeel. Het leidt tot boetes die niet te voorkomen zijn. Ons voorstel zou zijn om deze 180 seconden op te rekken naar 300 seconden.	Deze eis van 180 sec. is een werkbare eis die ook in vele andere PvE's is opgenomen.
203	C	C.04	ROB	Uitgangspunt	Als uitgangspunt geldt dat reizigerspunctualiteit voor gaat op dienstregelingpunctualiteit.	Het begrip reizigerspunctualiteit is op dit moment onvoldoende SMART meetbaar te maken om hier invulling aan te geven. Bij het gunningscriterium m.b.t. uitvoeringskwaliteit zal de provincie wel duidelijk maken dat het halen van aansluitingen prioriteit heeft boven het punctueel rijden van de bussen.
204	C	C.04	OR Hermesgroep	Punctualiteitsnormen	Overstaptijden (hersteltijden): gezien onze bevindingen en ervaringen met overstappen vinden wij de 180 seconden die er nu staan erg kort. We vinden dat dit moeten worden opgerekt naar 5 minuten. Voor de continuering van de dienstregeling is het noodzakelijk dat dit opgetrokken wordt; mogelijk dat het op sommige drukke punten nog verder verruimd moet worden.	Deze 180 minuten is een eis die ook in andere concessies naar tevredenheid wordt toegepast, o.a. in de concessies Oost en West Brabant.
205	C	C.04	ROB	Aansluiting	Bij een laatste aansluiting moet er altijd een aansluitingsgarantie aangeboden na de oorspronkelijke vertrektijd.	De provincie heeft dit toegevoegd aan het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
206	C	C.04	Taxibus Contractbeheer	Aansluitingen	In C.4.8 t/m C.4.12 wordt uitgebreid gesproken over aansluitingen. CVL, proactief handelen en het maken van afspraken met aansluitende concessies wordt allemaal genoemd. Niet genoemd worden aansluitingen met Regiotaxi en andere systemen van het doelgroepenvervoer. Terwijl hier veel potentiële gebruikers zitten en nationaal en Europees beleid is gericht op het stimuleren van OV voor mensen met een beperking. Daar waar in Limburg samenwerking tussen CVL en centrales voor het doelgroepen vervoer expliciet gevraagd werd wordt dit in Zuidoost Brabant geheel buiten beschouwing gelaten. De vraag is of dit een bewuste keuze is.	Ook in deze concessie wordt van de vervoerder verwacht dat hij met de partijen in het doelgroepenvervoer samenwerkt om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te faciliteren. Dit is aangepast in het Bestek. In hoofdstuk C.01 zijn hier nadere eisen aan gesteld.
207	C	C.04	Gemeente Helmond	Aansluiting doelgroepenvervoer	Voor doelgroepenvervoer is correcte aansluiting cruciaal tussen het vraagafhankelijk vervoer en vast vervoer. Verzoek is om dit ook op te nemen in het PvE.	De vervoerder moet samenwerken met de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer en in overleg treden over het aansluiten op elkaar. Dit is aangepast in het bestek. Als er niet volgens een vaste dienstregeling gereden wordt, is het lastig om de aansluitingen te garanderen.
208	C	C.04	ROB	Reiziger	compensatieregeling van huidige vervoerder bij rituitval dient te worden voorgezet en gecommuniceerd te worden aan de reizigers.	De mate waarin en de wijze waarop de vervoerder (een) compensatieregeling(en) hanteert voor rituitval, vertraging, etcetera is zijn eigen keuze. Middels de gunningscriteria worden vervoerders gestimuleerd dit op klantvriendelijke wijze in te vullen.
209	C	C.04	ROB	Vervoerplicht	In het Ontwerp PvE wordt over versterkingsritten gesproken, bij langdurige versterking willen wij u in overweging geven om over te gaan naar verdichting.	Bij langdurige structurele versterking kan inderdaad overgegaan worden tot het opnemen van extra ritten in de dienstregeling (verdichting), voor zover dit past bij de vervoervraag en de financiële kaders. Dit zal worden besproken in het Tactisch Ontwikkelteam.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
210	C	C.04	ROB	Capaciteit en vervoerplicht	Hier wordt gesproken over de vervoerplicht, dat de reiziger die op tijd bij de halte is vervoerd moet worden. Er staat niet bij binnen welk tijdsbestek dit moet gebeuren.	Dat is geborgd via C.4.23 van het Ontwerp-PvE.
211	C	C.04	ROB	Evenementen	Toevoegen: voetbal wedstrijden in Philips stadion	In de huidige situatie is voor voetbalwedstrijden geen extra businzet benodigd. De provincie ziet daarom geen reden dit op te nemen.
212	C	C.04	ROB	Capaciteit en vervoer	Is dit niet te scherp geformuleerd? Moet er bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt worden voor de stadslijnen en eventueel spitsrijden. Want deze eis kan een en ander onnodig duur maken.	De provincie ziet geen reden dat een reiziger binnen de stad langer zou moeten staan dan een reiziger die tussen plaatsen reist.
213	C	C.04	ROB	Structurele versterking	Structurele versterkingsritten moeten worden opgenomen in de dienstregeling en daarmee gelden dan ook de provinciehuisstijl en alle andere voorwaarden die op de specifieke lijntype.	Als (structurele) versterkingsritten omgezet worden in dienstregelingsritten, gelden vanzelfsprekend alle eisen voor dienstregelingsritten.
214	C	C.04	ROB	Punctualiteitsnormen	Bij hoofdstuk C4.5 gaat het over de punctualiteit per rit. Het ROB ziet lever een omschrijving van de punctualiteit per reis. Als voorbeeld: Als alle bussen 4 minuten te laat zouden zijn heeft de reiziger daar met de aansluiting bus – bus geen last van. Want gaan het vereiste in C4.5 en C4.9 nu niet conflicteren? Het gaat hierbij voor het ROB om de punctualiteit van de hele reis, inclusief eventuele overstap van de reiziger.	Het begrip reizigerspunctualiteit is op dit moment onvoldoende SMART meetbaar te maken om hier invulling aan te geven. Bij het gunningscriterium m.b.t. uitvoeringskwaliteit zal de provincie wel duidelijk maken dat het halen van aansluitingen prioriteit heeft boven het punctueel rijden van de bussen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
215	C	C.05	Over op groen gas	Duurzaam vervoer	'Over op groen Gas' pleit voor het opnemen van een gunningscriterium dat ziet op de CO2 uitstoot, op basis van criteria die het ministerie van I&M heeft opgesteld (in 2011). Het voorstel is dat er een CO2-emissieplafond wordt voorgeschreven en een lagere CO2 uitstoot wordt gewaardeerd.	De provincie wil in de komende concessie een stapsgewijze transitie naar Zero emissie in 2025, waarbij elektrische bussen over de gehele keten gezien geen CO2 uitstoten omdat er eisen gesteld zijn aan het gebruik van groene stroom. Daar prikkelt de provincie de vervoerder toe in de aanbesteding, zowel via een kwalitatief gunningscriterium als via een kwantitatief gunningscriterium. Een additionele prikkel op CO2 uitstoot acht de provincie niet noodzakelijk.
216	C	C.05	Over op groen gas	Kosten rijden op groen gas	Over op groengas' pleit voor inzet van groengas-bussen in de concessie en voegt een uitgebreide onderbouwing toe dat het rijden met groengas-bussen betrouwbaar en financieel voordelig is.	De provincie stelt geen eisen aan de te gebruiken brandstof voor niet-Zero emissie voertuigen. Uiteraard is de vervoerder vrij om groengas bussen aan te bieden. Deze keuze is aan de vervoerder.
217	C	C.05	Over op groen gas	Eisen leeftijd	De minimeis met een uitstootnorm van EEV vinden wij te laag en niet passend bij uw doel om de leefklimaat en de gezondheid te bevorderen. Gaat u fors onderscheid maken in de beoordeling tussen EEV en Euro VI of maakt u van Euro VI de minimum eis?	De provincie hanteert voor Bussen een ondergrens van EEV (dit is schoner dan Euro V) en voor Auto's (taxibusjes) een ondergrens van Euro 5 (aangepast t.o.v. Ontwerp PvE, waarin Euro 4 als minimumnorm vermeld stond). Er wordt in de gunning geen extra waardering toegekend voor de inzet van voertuigen die voldoen aan een strengere emissienorm dan EEV (Bussen) resp. Euro 5 (Auto's). Wel wordt de inzet van Zero emissie voertuigen gewaardeerd in het gunningsmodel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
218	C	C.05	Gemeente Eindhoven	quality contest Materieel en Zero emissie	Het voldoen aan minimaal de EEV / Euro 6 uitstootnorm vinden wij een basis uitgangspunt. Het minimaal voldoen aan Euro 4 normering voor andere in te zetten materieel dan bussen (bv auto's) vinden wij weinig ambitieus en gedateerd. - In eis C5.1 is omschreven dat bussen dienen te voldoen aan de EEV-norm, dan wel aan strengere Europese normen. Betekent dit dat in de toekomst bij aanscherping van de norm alle bussen hieraan moeten voldoen of alleen de na aanscherping nog in te voegen nieuwe bussen? - In eis C5.3 is aangegeven dat een auto moet voldoen aan minimaal Euro 4. Die is ingegaan op 1-1-2005. Dat is bij ingaan van de concessie een normering die ouder is dan 10 jaar. Dit is weinig ambitieus en in lijn met de eisen voor de bussen. Wij stellen voor hier de norm voor aan te scherpen tot EEV / Euro 6.	- Een aanscherping van de Europese normen heeft altijd betrekking op nieuwe bussen en niet op bestaande bussen. In het concessiegebied is als ondergrens EEV gesteld. Mochten er gedurende de concessie nieuwe bussen instromen, dan moeten deze bussen voldoen aan de Euro-norm die gold op het moment dat de bus geproduceerd is, met als ondergrens EEV. - Voor Auto's (lees: taxibusjes) passen wij in het bestek de minimeis aan naar Euro 5 (niet naar Euro 6 omdat deze norm pas recentelijk van toepassing is).
219	C	C.05	Over op groen gas	Uitstootnorm	De minimeis met een uitstootnorm van Euro 4 vinden wij te laag en niet passend bij uw doel om de leefklimaat en de gezondheid te bevorderen. Gaat u fors onderscheid maken in de beoordeling tussen Euro 4, Euro 5 en Euro 6 of maakt u van Euro 6 de minimum eis?	De provincie hanteert voor Bussen een ondergrens van EEV (dit is schoner dan Euro V) en voor Auto's (taxibusjes) een ondergrens van Euro 5 (aangepast t.o.v. Ontwerp PvE, waarin Euro 4 als minimumnorm vermeld stond). Er wordt in de gunning geen extra waardering toegekend voor de inzet van voertuigen die voldoen aan een strengere emissienorm dan EEV (Bussen) resp. Euro 5 (Auto's). Wel wordt de inzet van Zero emissie voertuigen gewaardeerd in het gunningsmodel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
220	C	C.05	Volvo	Zero emissie materieel	Electric Hybrid bussen zijn ontwikkeld voor transitie, de aanleg van de laadinfrastructuur kan gedurende een transitieperiode plaatsvinden (geen big bang). Aan het einde van deze transitie periode is ook 100% elektrisch rijden met een Electric Hybrid bus een realistische optie.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking.
221	C	C.05	Gemeente Eindhoven	Realisatiepad Zero emissie 2025	Zowel 'Zero emissie in 2015', als de tram 'look and feel' voor het stedelijk HOV zijn expliciet als wens geformuleerd. De hoofdlijn van beoordeling van aanbidding verloopt in gewicht langs de lijn: meer en beter vervoeraanbod, betere klantinterface en als laatste Zero emissie en HOV. Omdat er geen specifiek innovatiebudget voor deze ontwikkelingen beschikbaar wordt gesteld, zet dit de resultaatverwachting op deze wensen sterk onder druk. Dit pleit voor een innovatiebudget om op deze punten daadwerkelijk serieus resultaat te bereiken, zonder dat het feitelijk vervoersresultaat voor de reizigers wordt aangetast.	Zero emissie en de 'look and feel' van HOV-voertuigen wordt beloofd in de gunningscriteria. Een inschrijver die hier geen of slechts in beperkte mate invulling aan geeft zal deze punten dus niet verzilveren in de gunning en daarmee een kleinere kans lopen om de aanbesteding te winnen. Mocht het geval zich voordoen dat de winnende inschrijver geen of slechts een beperkt aanbod doet op deze thema's, kan dat onderwerp zijn van nadere ontwikkeling tijdens de looptijd van de concessie. Specifiek voor de transitie naar Zero emissie is hier ook een procesbeschrijving voor opgenomen (zie artikel C.5.17 t/m C.5.24 van het Ontwerp-PvE). Hiervoor kan dan vanuit andere budgetten en ook vanuit andere partijen middelen voor worden vrijgemaakt.
222	C	C.05	ROB	Zero emissie	De transitie naar Zero emissie (zoals omschreven in D7) en de uitstraling van de bus mag niet ten koste gaan van de frequentie en het te bieden lijnenpakket. Wij vragen hierbij het kostenaspect goed in ogenschouw te nemen	Het is inderdaad niet de bedoeling dat de transitie naar Zero emissie ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
223	C	C.05	Over op groen gas	Realisatiepad	Wij zien graag terug dat een busmaatschappij ook positief beoordeeld wordt met duurzaam vervoer tijdens de transitie naar Zero emissie.	De provincie is van mening dat de huidige normen al behoorlijk schoon zijn en bij een volgende transitiestap naar Zero emissie toe te willen groeien. De provincie neemt uw suggestie niet over.
224	C	C.05	Brabantse Milieufederatie	Transitiepad Zero emissie	Een voortvarende transitie naar Zero emissie vinden we heel waardevol. We verzoeken de eisen op gebied van duurzaamheid uit te breiden naar de hele cyclus van producten en diensten, zoals de gemeente Eindhoven vraagt.	De eisen in het bestek gelden voor alle voertuigen die in het kader van deze concessie worden ingezet voor het vervoer van reizigers. Het is niet de bedoeling aanvullende eisen ten aanzien van duurzaamheid op te nemen in het PvE. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria.
225	C	C.05	Over op groen gas	Waterstof	Indien de busmaatschappij gebruik maakt van Waterstof dient dit Groene Waterstof te zijn.	De provincie stelt geen nadere eisen aan de productiewijze van waterstof.
226	C	C.05	FNV Streekvervoer	Transitiepad Zero emissie	de provincie streeft ernaar om stapsgewijs over te gaan naar zero-emissie voertuigen en stelt dat in 2025 alle voertuigen van de concessie zero-emissie moeten zijn. Wij vragen ons af of dit echt nodig is en of dit niet ten koste gaat van het aantal dienstregelingsuren (met name in de kleinere kernen met weinig vervoersvraag). Het zou ook een idee zijn om in de omgeving van Eindhoven gebruik te maken van de Park & Rides (en deze uit te breiden) en het vervoer van daaruit met zero-emissie bussen te rijden naar de stad.	Het is inderdaad niet de bedoeling dat de transitie naar Zero emissie ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria. Uw opmerking over Park & Rides nemen wij ter kennisname aan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
227	C	C.05	Burger	Zero emissie voertuig	Het huidige openbaar vervoer kan zeker op een schonere en dus milieuvriendelijkere manier gereden worden, dit door bijvoorbeeld het gebruik van hybridevoertuigen of chauffeurs trainen in het nieuwe rijden. Het programma van eisen stelt voor om het openbaar vervoer binnen een aantal jaren Zero emissie te maken, naar mijn mening zouden de kosten die hier voor gemaakt worden beter geïnvesteerd kunnen worden in het aanbieden van goede en rendabele openbaar vervoer verbindingen.	Het is inderdaad niet de bedoeling dat de transitie naar Zero emissie ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria.
228	C	C.05	ROB	Milieu en Zero emissie	Zero emissie mag niet te koste gaan van het budget wat betreft het vervoer van reizigers en het aantal ritten.	Het is inderdaad niet de bedoeling dat de transitie naar Zero emissie ten koste gaat van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria.
229	C	C.05	Gemeente Helmond	Zero emissie	In het PvE wordt ingezet op het verder verduurzamen van het reguliere OV door stapsgewijs toe te werken naar Zero emissie. Zoals eerder gesteld achten we het wenselijk dat kleinschalige mobiliteitsoplossingen onderdeel vormen van het kernnetwerk en er een duidelijke koppeling is met het doelgroepenvervoer. In dit kader verzoeken wij u om de emissievoorwaarden breder te stellen en dus te laten gelden voor het totale OV-aanbod en doelgroepenvervoer.	De eisen in het bestek gelden voor alle voertuigen die in het kader van deze concessie worden ingezet voor het vervoer van reizigers.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
230	C	C.06	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Communicatiesysteem	Hier wordt gesproken over een handsfree telefoon voor de communicatie in de buurtbussen. Voor ons is het echter van absolute voorwaarde dat de huidige communicatie mogelijkheid, rechtstreeks met de verkeersleiding via de ROV knop op de infoxx blijft bestaan. Er zijn nog steeds te veel plaatsen in onze regio waar communicatie via de handsfree telefoons in de bussen niet of nauwelijks mogelijk is, zodat we daar in noodsituaties niet op kunnen vertrouwen. Bovendien eisen we de aanwezigheid van de "noodknop", die niet meer voorzien is in de buurtbussen. Het moet ook bij ons mogelijk zijn om onopgemerkt hulp in te roepen via het ROV als dit nodig is.	Het opnemen van een communicatiesysteem in buurtbussen blijft gehandhaafd, maar dit wordt nader gespecificeerd en in het bestek aangepast: de handsfree telefoon blijft verplicht, daarnaast dient een rechtstreekse communicatieverbinding met de centrale verkeersleiding te bestaan. Tevens zal in het bestek de noodknopvoorziening ook voor buurtbussen verplicht worden gesteld.
231	C	C.06	ROB	Kwaliteit voor de reiziger	Hoofdstuk C6 is naar onze mening een voorbeeld van te veel regelgeving. "Vervanging van een bus is slechts mogelijk na voorafgaande instemming van de provincie". Ook bijvoorbeeld opmerkingen als "goede verlichting" en "goede vering" wat is goed?	De provincie kiest ervoor deze eisen op te nemen om minimumkwaliteit te kunnen borgen door de vervoerder te motiveren bij aanvang, maar ook gedurende de gehele looptijd van de concessie deze onderwerpen op het wenselijke niveau te houden of zonodig weer op niveau te brengen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
232	C	C.06	Gemeente Eindhoven	quality contest wervend voertuig	Onderscheidend HOV met tram 'look and feel'. Eindhoven hecht groot belang aan een onderscheidend totaalproduct voor het stedelijk HOV; inclusief het voertuig. Niet alleen vanuit de iconische waarde daarvan voor een innovatieregio als Brainport en de stad als centrum daarvan, maar ook vanuit de kwaliteitsbeleving, het imago van het openbaar vervoer en het effect op de reizigersomvang (trameffect). In de omschrijving van de quality contest zien wij daarvoor graag minimaal dezelfde informatie opgenomen als omschreven bij de hoofdkeuzen.	De provincie heeft op basis van uw opmerking het bestek aangepast.
233	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Wens wervende uitstraling stedelijk HOV	Aangegeven is dat aanbieders kunnen doorgaan met de Phileas. Het aantal Phileas bussen is echter onvoldoende om het aangeduide Volans-plus netwerk te bedienen; wordt hiermee in combinatie met een nieuw (innovatief) voertuig bedoeld? De vraag kan bovendien gesteld worden of doorgaan met de Phileas een reëel alternatief is gezien de huidige technische staat en uitrusting van de Phileas en de daaraan in het PvE gestelde kwaliteitseisen.	De provincie heeft de passage over de Phileas bussen geschrapt in het bestek. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om te bepalen wat voor soort materieel hij aanbiedt binnen de voorwaarden van het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
234	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Wens wervende uitstraling stedelijk HOV	Aan de iconische waarde van het HOV voertuig wordt, als opvolger van de Phileas, groot belang gehecht. Enerzijds voor het imago en de kwaliteitsbeleving van uitstekend stadsregionaal OV, anderzijds als representant van de Brainport als (inter)nationale kennis- en innovatieregio.	Ook de provincie hecht waarde aan deze uitgangspunten. Inschrijvers worden in de quality contest Materieel en Zero emissie uitgedaagd aan te tonen dat hun voorstel op positieve wijze bijdraagt aan reizigersaantallen en het imago van het OV. De door de inschrijver te ontwikkelen merknaam en huisstijl moeten daar invulling aan geven. De keuze in hoeverre de koppeling wordt gelegd met het concept Brainport is aan de inschrijver.
235	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Wens wervende uitstraling stedelijk HOV	Voor de uitwerking van een passende merknaam en huisstijl zien wij graag overleg en samenwerking met Eindhoven365, zoals ook bij de Airport Shuttle heeft plaatsgevonden.	Inschrijvers zijn vrij om de uitwerking van een passende merknaam en huisstijl van Volans-plus in samenwerking met Eindhoven365 uit te voeren.
236	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Wens wervende uitstraling stedelijk HOV	In onze visie is het OV via HOV2 tot aan het Summa college (Sterrenlaan) onderdeel van Volans-plus.	Dat is het geval.
237	C	C.06	ROB	Wervende uitstraling	Een uitdrukkelijke wens. Dit mag niet ten koste gaan van het budget wat betreft het vervoer van reizigers en het aantal ritten gaan. Met uitzondering van de HOV en de Volans Plus.	Het is inderdaad niet de bedoeling dat de bussen met een wervende uitstraling ten koste gaan van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is het beste OV voor de reiziger. Om die reden is in het Ontwerp PvE dan ook benoemd dat hetgeen het meeste oplevert voor de reiziger dan ook de hoogste prioriteit heeft bij de gunningscriteria. Los daarvan is in het kernnetwerk het minimum kwaliteitsniveau van het vervoeraanbod geborgd.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
238	C	C.06	ROB	Volans	Is het maatschappelijk verantwoord om HOV lijnen dusdanig in te richten dat geleed materieel maar voor een gering percentage is bezet op de rustige uren?	De provincie acht de inzet van enkel geleed materieel op Volans-pluslijnen noodzakelijk als uitwerking van onze visie waaraan stedelijk HOV dient te voldoen. Dit versterkt namelijk de herkenbaarheid van het stedelijk HOV. Daarnaast is het uitgangspunt van stedelijk HOV dat reizigersgroei wordt gerealiseerd, ook in de daluren. De capaciteit van geleed materieel houdt rekening met deze mogelijke groei.
239	C	C.06	ROB	Versterkingsbussen	Het ROB is geen voorstander van het te veel inzetten van versterkingsbussen.	Inschrijvers zullen in hun bieding een verantwoorde balans mogen en moeten zoeken tussen de inzet van eigen materieel en versterkingsmaterieel. Het uitsluiten van versterkingsmaterieel met de daarbij behorende eisen, zou nadelige gevolgen kunnen hebben op het vervoeraanbod en biedt slechts voor een gering aantal reizigers meerwaarde.
240	C	C.06	Gemeente Helmond	Materieel	Graag ook aandacht voor de aanwezigheid van zitplaatsen voor reizigers met een beperking en vastzetsystemen voor rolstoelen.	Eisen daarvoor zijn reeds geborgd in C.6.36 en C.6.37 van het ontwerp-PvE.
241	C	C.06	Taxibus Contractbeheer	Materieel	In C.6.11 wordt (wederom) expliciet een aantal eisen aan het materieel genoemd maar geen enkele referentie aan rolstoelplaatsen of speciale plaatsen voor reizigers met een beperking. Later gebeurt dat echter wel en daardoor lijkt het alsof hier een opzet is gemaakt voor een aanbesteding waar later, omdat het verplicht is, de geschiktheid van het systeem voor reizigers met een beperking aan is toegevoegd omdat het MOET. Nergens wordt de indruk gewekt dat de reizigers met een beperking een interessante en omvangrijke doelgroep zijn voor het OV.	De provincie acht toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met name voor reizigers met een beperking, dermate belangrijk dat deze eisen in een aparte paragraaf zijn opgenomen (C.6.31 t/m C.6.38, C.6.52 t/m C.6.56 van het ontwerp-PvE). C.6.11 van het ontwerp-PvE bevat eisen die alle reizigers aangaan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
242	C	C.06	ROB	Stoelsteek	Volans-Plus is een HOV stadslijn. De rijtijd is kort en het reizigersaanbod relatief hoog. Overweeg Volans-Plus dezelfde eisen te geven als de verbindingen van de stadsdienst Eindhoven.	Hoewel Volans-plus-lijnen vooral gelokaliseerd zijn in stedelijk gebied, vormen ze ook HOV. Kenmerk van HOV is het verhoogde comfort ten opzichte van stadslijnen. De steek van Volans-plus-voertuigen is daarom overeenkomstig met die Volans-voertuigen.
243		C.06	Burger	Airconditioning	In het programma van eisen is geen specifieke eis opgenomen voor het hebben van airconditioning in het stadsvervoer. Dit terwijl voor de buurtbussen deze eis wel geldt. In de steeds warmer wordende zomers in Nederland is het natuurlijk beter om in elke (buurt)bus een goed werkende airconditioning te hebben.	In het ontwerp-PvE is voor streeklijnen, Volans-lijnen en buurtbussen airco geëist. In het definitief PvE is ook airconditioning geëist voor Volans-plus-bussen; dit is een toevoeging.
244	C	C.06	ROB	Airconditioning	Alle bussen uitvoeren met een klimaatbeheersingssysteem, zoals bedoeld bij Volans, Volans-Plus.	In het ontwerp-PvE is voor streeklijnen, Volans-lijnen en buurtbussen airco geëist. In het bestek is ook airconditioning geëist voor Volans-plus-bussen; dit is een toevoeging.
245	C	C.06	FNV Streekvervoer	Eisen materieel	Het feit dat de provincie stelt dat al het materieel aan de wettelijke normen (cao OV: NEN5526, NEN-ISO 16121 of VDV 234) moet voldoen, ook dat van de onderaannemers, vinden wij zeer positief temeer daar er inmiddels veel meer bekend is over de werkgerelateerde klachten van buschauffeurs.	De provincie heeft hier kennis van genomen.
246	C	C.06	OR Hermesgroep	Werkplek chauffeur	De buscabine moet aan maximale Arbo- en veiligheidseisen voldoen: het is immers de werkplek van de chauffeur. Een optimaal ingerichte cabine, welke in de RI&E is opgenomen, en regelmatig wordt getoetst, is een voorwaarde om de veiligheid voor passagier en chauffeur te garanderen	De vervoerder is verantwoordelijk voor het materieel en het voldoen aan de wettelijke regelgeving. In artikel C.6.20 van het bestek is opgenomen dat de vervoerder de inrichting van de werkplek moet afstemmen met (vertegenwoordigers van de) chauffeurs.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
247	C	C.06	ROB	Volans inzet	Materieel met de Volans(-Plus) huisstijl mogen ingezet worden op de overige verbindingen, maar niet andersom.	Materieel in de Volans- en Volans-plus-huisstijlen mogen alleen incidenteel worden ingezet op andere verbindingen. Andersom mag dit geheel niet.
248	C	C.06	ROB	Volans, Volans-Plus	Volans en Volans-plus mogen óók op andere verbindingen worden ingezet, maar niet andersom.	Materieel in de Volans- en Volans-plus-huisstijlen mogen alleen incidenteel worden ingezet op andere verbindingen. Andersom mag dit geheel niet.
249	C	C.06	ROB	Merk Brabant	Sticker is overbodig en kan worden weggelaten.	Indien de vragensteller refereert aan de eis dat bussen moeten worden voorzien van het "Merk Brabant"-logo: de plaatsing van het logo maakt integraal deel uit van het huisstijlhandboek. De inschrijver bepaalt zelf op welke wijze deze het logo besteksconform aanbrengt.
250	C	C.06	D66 fractie regio ZO-Br	Reclame	Er mogen mogelijkheden komen om meer reclames op de bussen toe te staan. De voorgestelde uniformiteit in uitstraling in de kleurstelling van de bussen weegt minder zwaar dan het verwerven van extra inkomsten.	De provincie acht het wenselijk dat alle Brabantse buurtbussen dezelfde uitstraling hebben. Daarnaast acht de provincie het belangrijk dat buurtbusverenigingen, die steunen op vrijwilligersinzet, inkomsten kunnen genereren ten behoeve van die inzet. De nieuwe huisstijl voor buurtbussen is overeenkomstig met de huisstijl (en de oppervlakte ruimte voor reclame) op de buurtbussen in de andere Brabantse OV-concessies. Aangezien deze buurtbusverenigingen goed functioneren achten wij de voorgeschreven ruimte voldoende voor het genereren van voldoende reclame-inkomsten voor de buurtbusverenigingen die actief zijn in zuidoost Brabant.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
251	C	C.06	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Reclame	Voor het plaatsen van reclame op de bussen is veel minder ruimte beschikbaar dan in de huidige situatie, wat betekent dat wij behoorlijk wat inkomsten gaan derven, die zeker door de provincie gecompenseerd moeten worden. Bovendien kunnen wij niet aan onze verplichtingen/contracten voldoen die wij hebben naar onze adverteerders. Ons voorstel is om alle projecten vrij te laten om de bus zo te beplakken zoals we dat nu doen, zodat de bestaande contracten gerespecteerd worden en er geen inkomsten derving plaats vindt. Deze extra inkomsten zijn o.i. van wezenlijk belang voor de binding van de vrijwilligers aan de organisaties. In de nabije toekomst zal het steeds moeilijker worden om voldoende geschikte vrijwilligers te vinden doordat mensen langer moeten doorwerken (67 jaar) en ook omdat door maatschappelijke ontwikkelingen steeds meer een beroep wordt gedaan op de nog beschikbare vrijwilligers.	De provincie acht het wenselijk dat alle Brabantse buurtbussen dezelfde uitstraling hebben. Daarnaast acht de provincie het belangrijk dat buurtbusverenigingen, die steunen op vrijwilligersinzet, inkomsten kunnen genereren ten behoeve van die inzet. De nieuwe huisstijl voor buurtbussen is overeenkomstig met de huisstijl (en de oppervlakte ruimte voor reclame) op de buurtbussen in de andere Brabantse OV-concessies. Aangezien deze buurtbusverenigingen goed functioneren achten wij de voorgeschreven ruimte voldoende voor het genereren van voldoende reclame-inkomsten voor de buurtbusverenigingen die actief zijn in zuidoost Brabant.
252	C	C.06	Stichting ZET	Eisen	De wet gelijke behandeling h/cz bevat zelf geen eisen voor de bussen. Hier zou formeel moeten staan: conform de Wet gelijke behandeling h/cz dienen de bussen te voldoen aan het bijbehorende besluit (...)	Het bestek is hierop aangepast

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
253	C	C.06	Stichting ZET	Toegankelijkheid	In het PVE wordt expliciet verwezen naar een (verouderde) CROW-publicatie, waarna vervolgens afwijkende eisen, maten of uitgangspunten zijn opgenomen. Dit zorgt voor onduidelijkheid in de exacte eisen. Gevaar is hierbij dat de minimale variant gekozen wordt in plaats van de meest optimale. Het verdient sterk de aanbeveling de toegankelijkheidspunten óf allemaal uit te schrijven in het PVE, óf geheel te verwijzen naar de CROW-publicatie en alleen de uitzonderingen te beschrijven. Als toegankelijkheidspartner van de provincie zou Stichting Zet in overleg deze eisen nader kunnen formuleren.	De provincie acht toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met name voor reizigers met een beperking, belangrijk. De eisen waarin verwezen wordt naar wetgeving en/of CROW-publicaties zijn in het bestek aangepast aan de meest actuele regelgeving.
254	C	C.06	Stichting ZET	Eisen	De CROW publicatie is uit 2005 (!). Hoewel hier nog veel bruikbare info in zit, zijn er op een aantal punten nieuwe inzichten. Wanneer echter deze publicatie als uitgangspunt wordt gebruikt strookt een aantal punten uit dit PVE (C.6.32~C.6.38) niet met de inhoud van deze publicatie. Alle punten (laten) controleren op afwijkingen ten aanzien van de CROW-uitgangspunten. Afwijkingen (bij voorkeur slechts positief!) worden altijd onderbouwd.	De eisen waarin verwezen wordt naar wetgeving en/of CROW-publicaties zijn in het bestek aangepast aan de meest actuele regelgeving.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
255	C	C.06	Taxibus Contractbeheer	Toegankelijkheidseisen bussen	In C.6.31 t/m 38 wordt gesproken over de toegankelijkheid van de voertuigen voor mensen met een beperking. Expliciet wordt aangegeven dat de vervoerder moet voldoen aan wet- en regelgeving op dit gebied. Wederom wordt de indruk gewekt dat men het alleen doet omdat het moet. Dat gevoel wordt versterkt door de mogelijkheid om reizigers in een scootmobiel te weigeren. Dit terwijl we allemaal weten dat bij slechte weersomstandigheden de behoefte bij de scootmobiel gebruiker om WEL gebruik te maken van 'overdekt' vervoer groot is. Een grote zorg is verder de veiligheid van rolstoelvervoer in de (buurt)bus voor alle passagiers, zolang in de voertuigen geen vastzetsystemen aanwezig zijn.	De provincie acht toegankelijkheid van het openbaar vervoer met name voor reizigers met een beperking belangrijk. Verwijzingen naar wetgeving en publicaties waarin normen zijn opgenomen dienen ter verduidelijking. Scootmobielen overschrijden de in Europese richtlijnen opgenomen maximale afmetingen van een gewone of elektrische rolstoel en zijn derhalve niet toegestaan. Rolstoelen in buurtbussen dienen conform C.6.55 van het Ontwerp PvE te voldoen aan regelgeving omtrent het vastzetten van reizigers in een rolstoel.
256	C	C.06	Gemeente Son en Breugel	Toegankelijkheidseisen bussen	In het PvE is aangegeven dat bussen voorzien moeten zijn van rijplaten voor rolstoelen, en dat deze zowel handmatig als elektrisch bediend mogen worden. In de praktijk is het voor chauffeurs een tijdrovende opgave om de rijplaten handmatig te bedienen. Wij willen dat u in het PvE opneemt dat handmatig bediende rijplaten niet toegestaan zijn.	Oprijplaten hoeven slechts gebruikt te worden bij halten die niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen van bushaltes. Inmiddels zijn de meest gebruikte haltes toegankelijk in Brabant en conform wetgeving neemt het resterende deel langzaam af. De provincie sluit elektrisch bediende oprijplaten niet uit, maar vindt, vanwege het verwachte lage gebruik van de oprijplaat, handmatige oprijplaten en het mogelijke tijdsverlies acceptabel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
257	C	C.06	Gemeente Best	Toegankelijkheidseisen bussen	In het PvE is aangegeven dat bussen voorzien moeten zijn van rijplaten voor rolstoelen, en dat deze zowel handmatig als elektrisch bediend mogen worden. In de praktijk is het voor chauffeurs een tijdrovende opgave om de rijplaten handmatig te bedienen. Dit leidt tot onvrede bij chauffeurs en reizigers. Daarom willen wij dat u in het PvE opneemt dat u geen handmatig bediende rijplaten toe staat.	Oprijplaten hoeven slechts gebruikt te worden bij halten die niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen van bushaltes. Inmiddels zijn de meest gebruikte haltes toegankelijk in Brabant en conform wetgeving neemt het resterende deel langzaam af. De provincie sluit elektrisch bediende oprijplaten niet uit, maar vindt, vanwege het verwachte lage gebruik van de oprijplaat, handmatige oprijplaten en het mogelijke tijdsverlies acceptabel.
258	C	C.06	Stichting ZET	Balkon	Wordt hier (tevens) rolstoel opstelplaats bedoeld? In dat geval als zodanig omschrijven of geheel verwijzen naar CROW-publicatie. Zo niet, dan dient de opstelplaats apart opgenomen te worden.	Het balkon maakt deel uit van de bus; de eisen waarnaar in C.6.31 van het Ontwerp PvE wordt verwezen bevat ook eisen ten aanzien van het balkon en maakt bepaling C.6.36 van het Ontwerp PvE overbodig en is aangepast in het bestek.
259	C	C.06	Stichting ZET	Scootmobiel	Waar nu 'niet verplicht' staat zou mogelijk beter 'niet toegestaan' of 'niet bedoelt voor' kunnen staan. Dit voorkomt onduidelijkheid bij de vervoerder én de reiziger. Dit conform Europese norm (maximale afmeting/gewicht).	Het bestek is op dit punt aangepast: het vervoer van scootmobielen is niet toegestaan.
260	C	C.06	Fietsersbond N-Br	Fiets meenemen	bij materieel moet een multifunctionele ruimte worden genoemd waar naast rolstoelen, kinderwagen en grote bagagestukken onder voorwaarden ook plaats is voor (vouw)fietsen.	De provincie vindt de keuze of (vouw)fietsen al dan niet toegestaan worden in de bussen/auto's een keuze die de vervoerder moet maken, aangezien dit ook ten koste kan gaan van capaciteit en comfort van overige reizigers.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
261	C	C.06	Gemeente Best	Toegankelijkheidseisen bussen	Wij hebben er begrip voor dat u het meenemen van scootmobielen niet verplicht stelt. Deze voertuigen zijn relatief groot voor in de bus en het gebruik van een scootmobiel is relatief hoog. De scootmobiel is voor een substantieel deel van uw reizigers wel een belangrijk vervoermiddel in het voor- en natransport. Wij vragen u naar de toekomst toe dit aandachtspunt op de agenda te plaatsen in de ontwikkelteams. De vergrijzing zorgt dat er meer mensen zijn, die afhankelijk zijn van dergelijke hulpmiddelen. Misschien is het mogelijk om bij bepaalde haltes leenscootmobielen te plaatsen (denk aan het OV-fietsstelsel of de witte fietsen).	Het bestek is op dit punt aangepast: het vervoer van scootmobielen is niet toegestaan. De provincie acht het op dit moment niet noodzakelijk het gebruik van scootmobielen in de bus te agenderen voor het ontwikkelteam.
262	C	C.06	Gemeente Son en Breugel	Toegankelijkheidseisen bussen	In het PvE is aangegeven dat er minimaal 1 zitplaats geschikt moet zijn voor invaliden. Mindervaliden kunnen met dit uitgangspunt niet samen reizen per openbaar vervoer. Wij willen dat u in het PvE opneemt dat er minimaal 2 zitplaatsen geschikt zijn voor mindervalide reizigers.	De vervoerder dient aan te sluiten bij de bepalingen in CROW-publicatie 219c. Daarin wordt het minimum aantal zitplaatsen per bus voor deze doelgroep bepaald. Afhankelijk van de busklasse (o.a. stad, streek) is dit aantal 2 of 4 zitplaatsen per bus en 1 zitplaats per bus waarvan de capaciteit maximaal 22 personen is.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
263	C	C.06	Gemeente Best	Toegankelijkheidseisen bussen	In het PvE is aangegeven dat er minimaal 1 zitplaats geschikt moet zijn voor invaliden. De ervaring leert dat 1 zitplaats te weinig is. Mindervaliden kunnen met dit uitgangspunt niet samen reizen per openbaar vervoer. Ook is er bij een mindervalide reiziger altijd onzekerheid of de reis gemaakt kan worden. Indien de zitplaats bezet is, kan dit betekenen dat een mindervalide reiziger er bij de bushalte achter komt niet mee te kunnen. Wij willen dat u daarom in het PvE opneemt dat er minimaal 2 zitplaatsen geschikt zijn voor mindervalide reizigers. De kans is in dit geval groter dat mindervalide reizigers daadwerkelijk hun reis kunnen maken.	De vervoerder dient aan te sluiten bij de bepalingen in CROW-publicatie 219c. Daarin wordt het minimum aantal zitplaatsen per bus voor deze doelgroep bepaald. Afhankelijk van de busklasse (o.a. stad, streek) is dit aantal 2 of 4 zitplaatsen per bus en 1 zitplaats per bus waarvan de capaciteit maximaal 22 personen is.
264	C	C.06	Stichting ZET	Gereserveerde zitplaats	Conform CROW 219c zijn er meer eisen ten aanzien van de gereserveerde zitplaats (o.a. positie in de bus, leuning, breedte, ruimte voor hulp-/geleidehond).	De vervoerder dient conform uw voorstel tevens aan te sluiten bij de bepalingen in CROW-publicatie 219c.
265	C	C.06	Stichting ZET	Instaphoogte	De perronhoogte is hierbij maatgevend. Uitgaande van een infrastructuur waarbij de halte 180mm hoog is geldt volgens CROW 219c een instaphoogte van 230mm. (=Perronhoogte 180mm + maximaal 50mm horizontaal en verticaal verschil tussen perron en instap).	C.6.38 is conform uw voorstel aangepast in het bestek.
266	C	C.06	Stichting ZET	Instaphoogte	Moet hier niets gezegd worden over de Phileas? Deze heeft een afwijkende perronhoogte.	De provincie is bekend met de afwijkende hoogte van de halten langs de HOV-verbinding Eindhoven-Airport.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
267	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Technische en aanvullende eisen bussen	In de omschrijving wordt geen melding gemaakt van de prioritering die de gemeente dient te verlenen aan het busvervoer. De Eindhovense uitgangspunten worden daarbij voor de provincie bekend verondersteld en zijn gelijk aan de huidige situatie: absolute prioriteit wordt alleen verleend op HOV-busbanen (uitgezonderd op gelijkvloerse kruisingen met de Ring), op andere busroutes geldt geconditioneerde prioriteit (alleen ingreep als de bus te laat is volgens dienstregeling).	In een bijlage van het Programma van Eisen wordt een lijst opgenomen met daarin de VRI's voorzien van prioritering en de technische aansturing daarvan (KAR, Vecom, e.d.) zodat de inschrijvers van de situatie in Eindhoven op de hoogte zijn. De hierbij door u geleverde informatie over prioritering zal daaraan worden toegevoegd.
268	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Technische en aanvullende eisen bussen	Nadere eisen van gemeentelijke zijde zijn in onze reactie op de rapportage 'Gespreksronde voorzieningenniveau SRE' (inno-V) van 17 november 2014 al aangegeven. Graag gaan wij daarover met u in overleg voor de concrete opname daarvan in het uit te werken Bestek	Voor zover van toepassing zijn nadere eisen opgenomen in de bijlage over VRI-systemen
269	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Technische en aanvullende eisen bussen	Voor de Eindhovense situatie is de uitrusting met KAR een vereiste om bussen te kunnen prioriteren bij verkeerslichten installaties.	KAR wordt in het Programma van Eisen voorgeschreven. In een bijlage van het Programma van Eisen wordt een lijst opgenomen met daarin de VRI's voorzien van prioritering en de technische aansturing daarvan (KAR, Vecom, e.d.) zodat de inschrijvers van de situatie in Eindhoven op de hoogte zijn.
270	C	C.06	Gemeente Eindhoven	Technische en aanvullende eisen bussen	Om aanpassingen in de prioritering tijdig op orde te hebben bij (tijdelijke) lijnwijzigingen dienen eventuele wijzigingen minimaal twee maanden vooraf bij de gemeente te worden gemeld.	Structurele wijzigingen worden besproken in het tactisch ontwikkelteam en doorlopen de reguliere dienstregelingsprocedure. Tijdelijke wijzigingen dienen minimaal een maand vooraf te worden gecommuniceerd.
271	C	C.06	Fietsersbond N-Br	Beïnvloeding VRI's	Bij VRI's (met vetag/vecom): inschrijver moet willen meewerken aan een voorstart voor fietsers als uitvloeisel van nr. 2 (ontvlechting hoofdroutes en busroutes).	Dit is een eis dit niet in dit PvE thuishoort, dit zijn eisen die een wegbeheerder stelt aan zijn VRI's. De toekomstige vervoerder heeft hier geen invloed op.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
272	C	C.06	Gemeente Helmond	ITS-systemen	Gemeld wordt dat de provincie en de gemeente Eindhoven voornemens zijn om coöperatieve systemen toe te passen en dat de concessiehouder moet meewerken. Het valt ons op dat alleen de gemeente Eindhoven wordt genoemd. Helmond heeft met Freilot/Greenflow/Compass4D al het nodige staan. Verzoek is om in ieder geval Helmond en mogelijke ook andere gemeenten op te nemen in de tekst. Coöperatief rijden heeft niet alleen betrekking op de grote bussen maar ook op nieuwe vormen van OV.	De eis wordt overeenkomstig uw voorstel aangepast in het bestek.
273	C	C.06	ROB	Lijnnummer, matrix	Deze eis laten vervallen. Een (los) bord met lijnnummer, logo van de vervoerder in de huisstijl van de provincie is voldoende. Op voor- en achterzijde. Zie ook D9. (zie bijlage)	De provincie is van mening dat de buurtbus volwaardig onderdeel uitmaakt van het OV-systeem. Het aangeven van het lijnnummer en de bestemmingsaanduiding op een matrixbord is overeenkomstig met andere voertuigen van de vervoerder waarbij deze wijze van informatievoorziening standaard is, wat tevens aansluit op de verwachting van de reiziger. Indien de inschrijver op de achter- en/of zijkant(en) ook een matrixbord wil plaatsen, dan is dit toegestaan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
274	C	C.06	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Rolstoelvervoer	Wij hebben ernstige vraagtekens bij het uitgerust zijn voor mindervaliden-vervoer. We hebben maar een beperkt aantal zitplaatsen en op het moment dat er een rolstoel met de bus wordt vervoerd leveren we nog een extra plaats in. De chauffeurs van de buurtbussen zijn niet toegerust noch opgeleid voor het vervoeren van rolstoelen en gezien de leeftijd van veel van onze chauffeurs vragen we ons af of je het van hen kunt vragen om een rolstoel de bus in te rijden en dan te verankeren. Bovendien maakt de druk om op tijd te rijden het vervoer van rolstoelen onmogelijk, aangezien het in- en uitstappen dan veel te veel tijd in beslag gaat nemen. Dit zijn allemaal zaken die het voor ons onuitvoerbaar maken om een rolstoel te gaan vervoeren. Een stoel speciaal gereserveerd voor mindervalide reizigers zou betekenen dat we maar 7 personen kunnen vervoeren, of dat wij op het moment dat er gebruik van die plaats wordt gemaakt en er een mindervalide de bus inkomt een andere passagier uit moeten laten stappen.	De provincie is gehouden aan de wettelijke eisen ten aanzien van toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Buurtbussen maken daar onderdeel van uit en moeten rolstoeltoegankelijk zijn. Doordat wettelijke eisen het verbieden dat er meer dan acht reizigers worden vervoerd door een buurtbus, mogen indien een reiziger in een rolstoel vervoerd wordt minder zitplaatsen bezet worden. Indien er reeds acht plaatsen bezet zijn indien er een rolstoelgebonde reiziger zich meldt, zal deze laatste niet direct met het voertuig kunnen worden vervoerd en dient de vervoerder hiervoor versterking te regelen. Er worden buurtbussen uitgevraagd met een lage instap waarmee rolstoelgebonde reizigers zichzelf moeten kunnen vastzetten.
275	C	C.06	Stichting ZET	Rolstoel	Hier wordt geen liftinstallatie genoemd. Wellicht goed om te specificeren dat een lift hier niet toegestaan is (in navolging van de ervaringen met de huidige buurtbussen in de concessie West en Noordoost)	De provincie stelt de inzet van buurtbussen met een lage instap en een balkon (met rolstoelplaats) verplicht (C.6.55 van het Ontwerp PvE). Een rolstoellift is overbodig indien een lage instap aanwezig is.
276	C	C.06	Stichting ZET	Scootmobiel	Waar nu 'niet verplicht' staat zou mogelijk beter 'niet toegestaan' of 'niet bedoeld voor' kunnen staan. Dit voorkomt onduidelijkheid bij de vervoerder én de reiziger. Dit conform Europese norm (maximale afmeting/gewicht).	Het PvE is op dit punt aangepast: het vervoer van scootmobielen is niet toegestaan. De provincie acht het op dit moment niet noodzakelijk het gebruik van scootmobielen in de bus te agenderen voor het ontwikkelteam.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
277	C	C.06	ROB	Lijnnummer, bord	Zelfde eis als voorstel wat betreft Buurtbus. (C 6.23). Een (los) bord met lijnnummer, logo van de vervoerder in de huisstijl van de provincie is voldoende. Op voor- en achterzijde. Zie ook D9. Zie bijlage ROB	Het plaatsen het lijnnummer en de bestemming aan de voorzijde van bussen die scholieren- en/of versterkingsritten uitvoeren wordt door de provincie voldoende geacht. Het logo van de vervoerder op bussen die slechts scholierenritten uitvoeren is verplicht gesteld door middel van het voorschrijven van de huisstijl. Het plaatsen van het logo van de vervoerder bij versterkingsritten wordt toegevoegd aan de eis.
278	C	C.06	ROB	OVC	Overweeg om vaste apparatuur een betere beoordeling te geven dan het gebruik van mobiele apparatuur.	Versterkingsritten mogen worden gereden met bussen met een ander kwaliteitsniveau en zijn vaak inzetbaar voor andere doeleinden dan openbaar vervoer met als gevolg lagere kosten. Het hoger beoordelen van een voorziening in deze bussen is tegenstrijdig met het doel van de mogelijkheid deze bussen in te mogen laten zetten: flexibiliteit en kostenreductie.
279	C	C.06	ROB	Toegankelijkheid	Scholierenlijnen dienen rolstoeltoegankelijk te zijn ten behoeve van de gelijke behandeling eis, neem daarom ook eis C.6.32 mee.	De provincie heeft in het bestek expliciet opgenomen dat scholierenlijnen rolstoeltoegankelijk moeten zijn.
280	C	C.06	ROB	Uitstraling en Comfort	C.6.12 stoelafstandseis dient ook te gelden voor versterkingsmaterieel op de verbindingen waarop ze worden ingezet.	De provincie stelt in C.6.11 van het Ontwerp PvE de eis dat versterkingsbussen voorzien worden van comfortabele stoelen, maar stelt geen nadere eisen ten aanzien van de stoelsteek.
281	C	C.06	ROB	Leeswijzer	Naast artikel C 6.58 en C 6.59 dient ook C 6.60 te worden opgenomen. Die paragraaf gaat namelijk over scholieren- en versterkingsritten.	De provincie heeft dit aangepast in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
282	C	C.07	Taxibus Contractbeheer	Chauffeurs	C.7.4 gaat over eisen te stellen aan personeel, dat zij o.a. behulpzaam moeten zijn voor reizigers met een functiebeperking. Dit is wat mager omdat gebleken is dat de meeste buschauffeurs weinig affiniteit hebben met reizigers met een functiebeperking. Niet omdat men niet wil maar omdat men niet op de hoogte is. Het zou goed zijn om bij het opleiden van chauffeurs expliciet aandacht te geven aan het vervoeren van mensen met een beperking.	De provincie heeft dit toegevoegd aan het bestek.
283	C	C.07	Fietzersbond N-Br	Eisen personeel	Aanvulling: de Fietzersbond ziet graag dat alle chauffeurs een verkeersveilige en comfortabele rijstijl hebben die voldoet aan de eisen van Het Nieuwe Rijden. (Eis C-7.4) dus als instructie en herinstructie.	In het Ontwerp PvE is dit ook opgenomen. Zie C.7.4.: Alle chauffeurs hebben een verkeersveilige en comfortabele rijstijl die voldoet aan de eisen van Het Nieuwe Rijden.
284	C	C.07	Gemeente Eindhoven	Eisen personeel	Aan het rijdend personeel wordt grote waarde gehecht als frequent en meestal enige en meest belangrijke klantcontact met de reizigers.	De provincie is het hiermee eens.
285	C	C.07	Stichting ZET	Eisen personeel	5e bullit: "Is behulpzaam, bijvoorbeeld als het om reizigers met een (functie-)beperking gaat (...)" laatste bullit: "Is getraind in het omgaan met diversiteit(...)" Dit is niet meetbaar/weinig concreet omschreven. Beter is hier een meetbare omschrijving op te nemen, zoals: Personeel is aantoonbaar getraind in het omgaan met, en behulpzaam zijn aan een diversiteit aan reizigers, waaronder reizigers met een (functie-)beperking. Dit geldt in het bijzonder voor rijdend personeel.	De provincie heeft dit toegevoegd in het bestek.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
286	C	C.07	Stichting ZET	Eisen personeel	Attentiepunt is hierbij dat rijdend personeel duidelijke protocollen, instructies én training moeten hebben met betrekking tot het in- en uit laten stappen van reizigers met een beperking. Afhankelijk van de inrichting van het voertuig speelt ook het vastzetten van rolstoelen een rol.	In het bestek is dit conform uw voorstel aangepast.
287	C	C.07	Stichting ZET	Eisen personeel	Onduidelijk is in hoeverre deze punten ook van toepassing zijn op de vrijwillige chauffeurs van de buurtbus. Bij voorkeur wordt de vervoerder gevraagd om ook voor deze chauffeurs zorg te dragen voor een goede training.	De provincie heeft dit toegevoegd in het bestek.
288	C	C.07	Gemeente Helmond	Eisen personeel	C.7.4 gaat over eisen te stellen aan personeel. Personeel moet voldoende affiniteit hebben met reizigers met een functiebeperking. Het zou goed zijn om bij het opleiden van chauffeurs en overig personeel expliciet aandacht te geven aan het vervoer van mensen met een beperking.	De provincie heeft dit toegevoegd in het bestek.
289	C	C.07	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Klantinterface	Personeelsbeleid/Social Return: De eisen van 5% bijstellen naar 2% omdat anders mogelijk deze inzet ten koste gaat van het bestaande personeel, er is weinig ruimte binnen bestaande formatie. Hiernaast is er in de CAO Openbaar een werkgelegenheidsgarantie voor direct uitvoerend personeel	De provincie heeft deze eis in het bestek aangepast naar 2% van het totale personeel.
290	C	C.07	Gemeente Son en Breugel	Social return	Social return is als contracteis opgenomen. Er wordt geëist dat de gestelde norm binnen 5 jaar gehaald moet worden. In het PvE missen wij de sanctie als de gestelde eis niet gehaald wordt.	De sancties zijn opgenomen in deel E financiële bepalingen en de bijbehorende boetetabel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
291	C	C.07	Gemeente Son en Breugel	Social return	In het PvE is aangegeven dat 5% van het directe en indirecte personeel moet bestaan uit mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. Verduidelijkt dient te worden of dit enkel geldt voor nieuw personeel van de concessiehouder of dat dit ook op het bestaande personeel betrekking heeft.	De provincie heeft deze eis in het bestek aangepast naar 2% van het totale personeel.
292	C	C.07	Gemeente Best	Social return	Social return is als contracteis opgenomen. Er wordt geëist dat de gestelde norm binnen 5 jaar gehaald moet worden. Daar passen geen begrippen bij als 'de concessiehouder zet zich in'. In het PvE zien wij geen sanctie opgenomen voor als de gestelde eis niet gehaald wordt.	De sancties zijn opgenomen in deel E financiële bepalingen en de bijbehorende boetetabel.
293	C	C.07	Gemeente Best	Social return	In het PvE is aangegeven dat 5% van het directe en indirecte personeel moet bestaan uit mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. Moet het hier gaan om mensen die bij aanvang van de concessie nog niet in dienst zijn bij de concessiehouder of mogen bestaande werknemers die aan de voorwaarden voldoen ook meegeteld worden? In het eerste geval is de eis wellicht fors, in het twee geval wellicht te zacht?	De provincie heeft deze eis in het bestek aangepast naar 2% van het totale personeel.
294	C	C.07	Gemeente Best	Social return	Bij deze gelegenheid willen wij de provincie meegegeven voor de invulling van social return te denken aan de dienstverlening van de twee regionale werkbedrijven (Zo-Brabant en Helmond - De Peel) die in de regio worden c.q. zijn opgericht.	De vervoerder is verantwoordelijk voor haar personeel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
295	C	C.07	Gemeente Eindhoven	Social return	Ten aanzien van 'social return' stellen wij voor dat aanbieders beoordeeld worden op een paragraaf waarin zij het 'sociaal verantwoord ondernemen' concreet maken, waaronder de genoemde 5% eis. Nieuwe en vooral gemakkelijke betaaltechnieken kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het vereenvoudigen van de ov richting klanten. De regio biedt zich als 'living lab' graag aan als experimentgebied.	in het onderdeel klantinterface wordt de vervoerder gestimuleerd om hierover na te denken en met concrete voorstellen te komen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
296	C	C.07	FNV Streekvervoer	Social return	Social return (C 7.5): de provincie wil een wezenlijke bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de regio en wil dat 5% van het personeel 5 jaar na ingang van de concessie bestaat uit "social return-kandidaten". De FNV juicht dit toe maar ziet helaas ook een aantal problemen. Wij zien helaas maar al te vaak dat er misbruik van deze werknemers en de bijbehorende subsidies e.d. wordt gemaakt. Wij stellen daarom voor om voor deze groep werknemers een loopbaanpad uit te stippelen: zij komen meteen in dienst van de concessiehouder (In eerste instantie met een contract voor bepaalde tijd (max. één jaar) en daarna als zij geschikt blijken voor het werk, in vaste dienst). NB: de komende jaren wordt er een grote uitstroom van het huidig personeel in het ov verwacht, de gemiddelde leeftijd is > 52 jaar. Te stellen dat 5% van het personeel moet bestaan uit "social return" verdient volgens ons ook meer toelichting. Bij deze 5% moet geteld te worden de werknemers die ingestroomd zijn als social return maar inmiddels in vaste dienst zijn van de concessiehouder. Hierdoor wordt voorkomen dat er voortdurend met de social return kandidaten wordt geschoven en er totaal voorbij wordt gegaan aan het streven van de concessieverlener om deze groep weer volwaardig te laten meedoen op de arbeidsmarkt.	De provincie heeft deze eis in het bestek aangepast naar 2% van het totale personeel.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
297	C	C.07	Burger	Social return	Onder welke voorwaarden worden personen die hierboven genoemd worden tewerkgesteld bij de Concessiehouder, met andere woorden: welke werkgeversfaciliteiten in de vorm van een verlaging van de werkgeverslasten of in de vorm van een loonkostensubsidie verstrekt door de Rijksoverheid en/of provincie en/of gemeente worden hierbij als instrument ingezet? Betreft het een door de Rijksoverheid opgelegde verplichting of een om financiële redenen gemaakte keuze van de gemeente Helmond - "return on investment" - die bovendien lucratief is voor de Concessiehouder? Is dat overigens in de huidige situatie al het geval waarbij werknemers van de Atlant Groep werkzaam zijn als chauffeurs op de minibussen van Hermes in Helmond?	Er wordt geen aparte subsidie toegekend aan de vervoerder voor social return vanuit de OV concessie. De vervoer kan hier zelf invulling aan geven binnen de gestelde eisen.
298	C	C.07	OR Hermesgroep	Social return	Social return graag opnemen. Door bijvoorbeeld beginnende chauffeurs/ herintreders op een klein busje te laten beginnen, met de mogelijkheid om door te leren en zo op een grote bus te komen. Deze mensen moeten indien zij geschikt zijn, na een jaarcontract voor onbepaalde tijd worden aangesteld.	In artikel C.7.5 van het Ontwerp PvE is social return opgenomen.
299	C	C.07	OR Hermesgroep	Medezeggenschap	Wij vinden dat de zeggenschap en medezeggenschap binnen de concessie georganiseerd moeten worden. Hierdoor kan immers sneller en meer adequaat gereageerd worden op wensen en veranderingen die met het regionale openbaar vervoer te maken hebben.	Zeggenschap en medezeggenschap is een verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
300	C	C.08	Gemeente Helmond	Visuele beperkingen (blz. 70 en 71)	Graag ook aandacht voor reizigers met een visuele beperking.	Het reisrecht voor blinden en slechtzienden (Sentire) is opgenomen in het Landelijk Tarievenkader 2015 zoals ook verwoord in Bijlage D11.
301	C	C.08	Kring KBO en seniorenraad Gemert-Bakel	Dalurendagkaartje	De dalurenkaart dient een grensoverschrijdend product te zijn anders wordt de reiziger nadelig belast. De wegbeheerder is naar onze mening verantwoordelijk voor de veiligheid bij de haltes in de gemeente. Wat voor de dalurenkaart geldt moet ook voor de dagkaart of abonnement gelden de reiziger mag niet benadeeld worden door grens overschrijding.	De dalurendagkaart is een concessiegrens- overschrijdend product voor wat betreft de Brabantse concessie. Het kaartje is niet geldig buiten de Brabantse concessies. Dit staat aangegeven op het kaartje.
302	C	C.08	Taxibus Contractbeheer	klanteninterface	Hoofdstuk C.8 gaat over OV-chipkaart, distributienetwerk en tarieven. Hierbij is geen aandacht voor mensen met een visuele beperking. Het Sentire reisproduct wordt nergens genoemd.	Het reisrecht voor blinden en slechtzienden (Sentire) is opgenomen in het Landelijk Tarievenkader 2015 zoals ook verwoord in Bijlage D11.
303	C	C.08	ROB	Papieren kaarten	Hier wordt gesproken over een chip in de papieren kaarten. Dit wordt door het ROB voorgestaan, maar dan wel ook in relatie met de aangrenzende concessiegebieden. Voor de reiziger mag een en ander niet belemmerend werken bij concessieovergang in zijn reis. Een zelfde voorwaarde willen wij ook verbinden aan het genoemde in C8.7.	Op dit moment gaat het alleen om het Brabantse Dalurendagkaartje. Dit kaartje is in alle Brabantse concessies geldig, los van het al dan niet verchipt zijn. Dit geldt niet voor het Ritkaartje.
304	C	C.08	ROB	Foutieve uitcheck	Verwijs naar paragraaf C.9.4x	Het niet werken van de in- en uitcheckapparatuur staat los van de klantenservice.
305	C	C.08	Taxibus Contractbeheer	Tariefdragers	C.8.7 gaat over nieuwe tariefdragers: bij de specificaties is geen aandacht voor mensen met een visuele beperking.	Distributie en tarieven voor visueel gehandicapten zijn landelijk geregeld. provincie voert geen eigen beleid in deze.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
306	C	C.08	Kring KBO Gemert-Bakel en Seniorenraad Gemert-Bakel	OV-tarieven	Huidig openbaar vervoer is onvoldoende toegankelijk voor mensen met een beperking. Vervoer dient dan ook toekomstvast te worden geregeld waarbij wellicht aansluiting gezocht kan worden bij de diverse vervoersmogelijkheden welke we al in de gemeenten en regio kennen. Voor de gebruikers is het lastig omdat de verantwoordelijkheden over verschillende overheidslagen zijn verspreid. Geen inkomstenafhankelijke tarieven laten gelden. Voor iedereen gelden de vast te stellen OV-tarieven. Eenzelfde Brabant breed beleid wordt dan ook bepleit. Openbaar vervoer en de trein nog niet overal toegankelijk. Toegankelijk niet afhankelijk laten zijn van inkomen. Bij regionaal vervoer gelden geen inkomstenafhankelijke tarieven dus nergens een dergelijk systeem toepassen. Iedereen heeft recht zich tegen het OV-tarief te De overstap bij grensoverschrijdende lijnen of het grensoverschrijdend overstappen dient zo danig geregeld te worden dat de reiziger slechts 1 kaartje nodig heeft en dat dit niet per concessiehouder dient plaats te vinden. Nu is het namelijk zo dat een reiziger met een Hermeskaartje een nieuw kaartje moet kopen als hij overstapt op een bus van Arriva of Veolia.	Binnen Brabant geldt hetzelfde tarievenhuis, hier zijn geen verschillen in kaartsoorten. Het dalurendagkaartje is bijvoorbeeld in alle Brabantse concessies geldig. Bij een overstap buiten Brabant kan het opstaptarief opnieuw in rekening worden gebracht. Dit is een landelijk probleem en staat op de agenda van het NOVB.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
307	C	C.08	ROB	Oplaadautomaten	Bij het distributie netwerk voor de betaalsystemen C8.13, vragen wij een volwaardig distributiepunt op Eindhoven Airport en niet alleen Oplaadautomaten. De binnenkomende toerist moet hier, via een volwaardige service faciliteit, toegang kunnen krijgen tot de betaaltechnieken en vervoerssystemen die gebruikt worden.	provincie erkent het belang van een distributiepunt op Eindhoven Airport. Dit is in het bestek opgenomen.
308	C	C.08	ROB	Ophaalautomaat	Ook in de Buurtbus, eventueel als handheld. Hiermee hoeft het distributienetwerk van vaste AVM's in de kleine kernen niet te worden uitgebreid	De provincie vindt dit niet nodig gezien het zeer beperkte aantal transacties op de buurtbus.
309	C	C.08	ROB	Ritkaart	Ook in de Buurtbus.	Dit is geborgd in dit artikel. Er wordt expliciet bus of auto genoemd. Bij concessies oost en west is dit reeds geregeld.
310	C	C.08	ROB	Tarieven	Voorzien van advies van het ROB	Dit is reeds wettelijk vastgelegd in de Wet personenvervoer. Separaat opnemen in tekst is daarbij niet nodig.
311	C	C.08	Taxibus Contractbeheer	Tarieven	C.8.21 t/m 32 gaat over tarieven. We zien speciale tarieven voor 16 en 17 jarigen en 34% korting voor 12 t/m 18 jarigen. En uiteraard de standaard korting voor 65 plussers. Nergens wordt gesproken over aantrekkelijke alternatieven voor mensen met een beperking voor bijvoorbeeld de daluren. Een gemiste kans.	Het Brabantse tarievenhuis is leidend. provincie wil graag de structuur daarvan Brabantbreed handhaven. Een dalkortingsproduct is reeds onderdeel van het Brabants tarievenhuis. Vervoerder wordt in artikel 8.24 van het Ontwerp PvE uitgenodigd hiernaast met andere voorstellen te komen.
312	C	C.08	Gemeente Eindhoven	Tarieven	Eenvoudige tarieven (bv zonetarieven, meerdagenkaart, multirittenkaart e.d.) zijn ondersteunend voor de gebruiker en bij voorbeeld ook gericht op internationaal bezoek. Proposities op dit gebied zijn welkom.	Vervoerder wordt uitgenodigd om naast Landelijk Tarievenkader en Brabants tarievenhuis met aanvullende tariefvoorstellen te komen. Dit past in zijn ontwikkelvrijheid. provincie stelt hier geen eisen aan.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
313	C	C.08	Gemeente Eindhoven	Tarieven	In de ketenbenadering zijn de bestaande (Meerhoven) en toekomstige (o.a. Gennep Parken) P+R locaties een belangrijk onderdeel. Van de aanbieders is creativiteit en medewerking vereist aan specifieke aantrekkelijke combinatietarieven voor dit marktsegment.	Vervoerder wordt uitgenodigd om naast Landelijk Tarievenkader en Brabants tarievenhuis met aanvullende tariefvoorstellen te komen. Dit past in zijn ontwikkelvrijheid. provincie stelt hier geen eisen aan.
314	C	C.08	ROB	Tarieven	Tevens blijven wij het, bij u bekende, pleidooi voeren voor één echt Brabants Tarievenhuis. Er mogen geen tariefproblemen ontstaan bij de (concessie)grensoverschrijdende lijnen binnen de provincie. Ook naar andere concessiegebieden moeten tariefproblemen voorkomen worden.	Vanwege de eenduidigheid is gekozen voor één tarievenhuis in heel Brabant. Voor specifieke regionale verplaatsingen mag de vervoerder hiernaast een 'eigen' assortiment aanbieden. provincie zal jaarlijks bij het toetsen van de tariefvoorstellen rekening houden met het door u genoemde criterium.
315	C	C.08	ROB	Tarieven	Aangegeven wordt dat de regionale tarieven jaarlijks met 1% boven op de indexering mogen stijgen. Het ROB blijft met deze extra verhoging moeite houden. Aangezien dit ook bij de andere concessies is toegestaan en het ROB voor het Brabantse Tarievenhuis pleit, legt het ROB zich hierbij neer. Het ROB wil het recht voorbehouden om jaarlijks over de tarieven te adviseren en zich nu niet vastleggen op de extra stijging van 1% per jaar.	Het adviesrecht voor het ROB met betrekking tot het vaststellen van openbaar vervoertarieven is geborgd in de Wet personenvervoer.
316	C	C.08	ROB	Opstaptarief	Vermeld het tarief van 2015.	Alle tarieven (2015) zijn opgenomen in Bijlage D11 van het ontwerp-PvE.
317	C	C.08	ROB	Tarieven	Het ROB adviseert om ook bij de vaststelling van de regionale tarieven de LTI (Landelijke Tarief Index) te hanteren, zeker als uitgangspunt.	De Landelijke Tarief Index wordt in de regel altijd op regionale tarieven toegepast

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
318	C	C.08	ROB	Ritkaarten	Ritkaarten ook verkrijgbaar via distributienetwerk. De vervoerder stimuleren om ook andere verkoopkanalen op te zetten. Te denken valt aan buurthuizen, hotels, campings en recreatieparken.	Ritkaarten zijn thans alleen als wagenverkoop beschikbaar. De provincie acht het niet zinvol ritkaarten in de voorverkoop te doen en via andere verkoopkanalen in te zetten. Dat lijkt de provincie voor de reiziger ook niet een voordeel op te leveren. Hiernaast meent de provincie dat dit een zaak van de vervoerder is. Indien de vervoerder de transacties op de bus wil terug dringen zou hij bijvoorbeeld het dalurendagkaartje in de voorverkoop kunnen distribueren. Voor de recreatieve sector acht de provincie de anonieme chipkaart met saldo meer geschikt maar ook dit vindt de provincie een zaak van de vervoerder.
319	C	C.08	Gemeente Gemert-Bakel	Regionale reisproducten	In het PvE opnemen dat de dalurenkaart een grensoverschrijdend product is. Indien er bij een grensoverschrijding een andere concessiehouder het vervoer regelt moet dit met de betreffende concessiehouder afgestemd en verrekend worden. Het gaat er om dat de reiziger hier niet (financieel) nadelig door belast wordt.	De dalurendagkaart is een concessiegrensoverschrijdend product voor wat betreft de Brabantse concessie. Het kaartje is niet geldig buiten de Brabantse concessies. Dit staat aangegeven op het kaartje.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
320	C	C.08	ROB	Overstap regionale reisproducten	Een overstap van een vreemde vervoerder naar de vervoerder in de concessie (ook i.c.m. het regionale kortingsabonnement) mag niet leiden tot het opnieuw in rekening brengen van het opstaptarief zoals bedoeld in 8.29. Indien dit technisch onmogelijk is kan de reiziger aanspraak maken op restitutie (via de klantenservice en/of internet) welke wordt teruggestort als reistegoed. Deze uitzonderingen worden duidelijk kenbaar gemaakt naar de reiziger op een klantvriendelijke manier	Er kan niet uitgesloten worden dat een overstap van een 'vreemde' vervoerder naar een vervoerder in de concessie leidt tot het opnieuw in rekening brengen van het opstaptarief. Dit staat op de agenda van NOVB. In de Brabantse concessies is dit vanwege de interoperabiliteit uitgesloten.
321	C	C.08	ROB	Eigen Chipkaart Concessiehouder	Er bestaat een mogelijkheid om een anonieme en persoonlijke chipkaart aan te bieden met de (merk)naam van de vervoerder. Bij voorkeur staan er afbeeldingen op van het concessiegebied	provincie acht het niet wenselijk hier eisen aan te verbinden. Het ontwerp is zaak van de vervoerder
322	C	C.08	ROB	Dalurendagkaartje	Dalurendagkaartje is nu geen onderdeel van SRE (!) Brabant Vrij hoeft niet te worden geïmplementeerd aangezien deze nog hooguit 3 weken bestaat tussen start concessie en het einde van dit product (waarvan 2 weken vakantie). Dit kaartje verdwijnt namelijk per 31 december 2016. Een uitdraai/print (op zicht reizen) is voor de reiziger voldoende in deze periode. En dit moet voor geheel Brabant gelden.	Het dalurendagkaartje is met deze uitvraag in heel Brabant geldig. Het bedoelde 16-17 jarigen afgekochte reisrecht wordt ook de laatste weken voorgeschreven omdat deze ook in de concessies West en Oost nog geldig zijn. Met het voorschrijven van de laatste weken in 2016 is er duidelijkheid en consistentie met betrekking tot de grensoverschrijdende verplaatsingen en daarmee dus voor de reiziger.
323	C	C.08, C09 en C10	Gemeente Helmond	Marketing (blz. 73, 74, 75, 84, 85)	Graag ook aandacht voor reizigers (van)uit het doelgroepenvervoer (denk aan tarieven, bereikbaarheid klantenservice, etc.).	Marketing is verantwoordelijkheid van de vervoerder. De provincie vraagt de vervoerder expliciet bij de quality contest Klantinterface aandacht te besteden aan reizigers met een beperking.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
324	C	C.09	ROB	Reisinformatie	De beschikbare informatie voor de reiziger moet in heel de provincie Noord-Brabant eenduidig zijn.	De provincie stelt in C.9.4 van het Ontwerp PvE dat de inschrijver een eigen eenduidig conform vormgegeven huisstijl mag ontwikkelen. De eisen in het PvE borgen hierbij voldoende eenduidigheid over geheel Brabant. Echter kan de vervoerder zich hier in onderscheiden met zijn aanbod in de quality contest Klantinterface (C.9.1 van het Ontwerp PvE).
325	C	C.09	Fietzersbond N-Br	Reisinformatie	daar waar fietsen kunnen worden meegenomen, is dit onderdeel van de reisinformatie.	Dit is verantwoordelijkheid van de vervoerder.
326	C	C.09	ROB	Reisinformatie	In C9.3 moet het misverstand voorkomen worden dat de reisinformatie (dat zijn ook de actuele vertrektijden bijv.) slecht een keer in de drie jaar geactualiseerd hoeft te worden.	C.9.3 van het Ontwerp PvE is in het bestek overeenkomstig uw voorstel aangepast.
327	C	C.09	ROB	Reisinformatie	Reisinformatie ook aanbieden op OV-servicepunten in Neckerpoel	In C.9.21 van het Ontwerp PvE is reeds gesteld dat gratis lijnfolders ook verkrijgbaar moeten zijn in het verkoop- en informatieloket in Eindhoven. Tevens worden hier de diensten verleend zoals beschreven bij C.9.23.
328	C	C.09	Gemeente Valkenswaard	Reisinformatie	De gemeente Valkenswaard wil op zoveel mogelijk opslaglocaties digitale reisinformatie zoals vertragingsvermelding en reistijdvoorspelling	De inschrijver is niet verplicht dynamische reisinformatiesystemen te plaatsen op halten. De vervoerder is primair verantwoordelijk voor het leveren van de juiste gegevens om panelen aan te sturen. Daarnaast worden reizigers in toenemende mate geïnformeerd via smartphone en digitale media (zie Ontwerp PvE artikel C.9.16 t/m C.9.19). Het kan tevens zijn dat een inschrijver bovenop de basiseisen alternatieven aanbiedt in de quality contest Klantinterface.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
329	C	C.09	ROB	Foutieve incheck, ritprijs en correctie OVC	Aanvragen voor restitutie van teveel betaalde reistarieven zoals foutieve uitcheck, verkeerde haltes, verkeerde tarieven (zoals bedoeld bij de aanvulling van ROB bij C.8.32) moet duidelijk en via simpele handelingen (via internet)	De door u bedoelde restitutieregeling is landelijk geregeld.
330	C	C.09	ROB	Lijnnummering	Lijnnummerindeling wordt aangehouden zoals in de overige concessies in Brabant. Waarbij de serie 1 t/m 39 zijn voorbehouden aan stadslijnen in Eindhoven en Helmond. De 400 serie voor HOV-Stad en 500 voor maatwerkoplossingen als flexbussen en Belbussystemen. De lijnen worden zoveel mogelijk uniek uitgevoerd (uniek lijnnummer per 'richting' gezien vanuit het Station van Eindhoven. Houdt met de lijnnummering zoveel mogelijk rekening met de reiziger. Indien er gekoppelde lijnen ontstaan in Eindhoven kan naast de lijnnummers bijvoorbeeld worden gewerkt met kleuren. Deze kleuren komen overeen met al het andere beschikbare reisinformatie (tabellen, lijnenkaarten) De lijnnummerindelingen worden voorgelegd aan het Reizigersoverleg Brabant en worden zoveel mogelijk meegenomen en anders beargumenteerd afgewezen.	Dit is de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
331	C	C.09	Taxibus Contractbeheer	Klanteninterface en serviceverlening	Hoofdstuk C.9 gaat over de klanteninterface en serviceverlening. In C.9.5 wordt expliciet gewezen op wet- en regelgeving op het gebied van gelijke behandeling en worden heldere eisen gesteld aan informatie voor mensen in een rolstoel en slechtzienden. Verwezen wordt naar de website www.allestoegankelijk.nl voor de actuele normen. Hoewel allemaal helder blijft het een opsomming van wat allemaal MOET in heel Nederland en missen we een visie op het reizen van mensen met een beperking in het OV. Tekenend daarbij is dat www.allestoegankelijk.nl per 1 april jongstleden is opgeheven.	www.allestoegankelijk.nl is inderdaad niet meer toegankelijk. CROW-publicatie 337 bevat echter alle benodigde verduidelijking van de wettelijke eisen in het Besluit Toegankelijkheid. Dit is aangepast in het bestek.
332	C	C.09	Gemeente Helmond	Allestoegankelijk.nl	Verwijzing naar de website www.allestoegankelijk.nl is niet juist. Deze website is onlangs opgeheven.	www.allestoegankelijk.nl is inderdaad niet meer toegankelijk. CROW-publicatie 337 bevat echter alle benodigde verduidelijking van de wettelijke eisen in het Besluit Toegankelijkheid. Dit is aangepast in het bestek.
333	C	C.09	Gemeente Eindhoven	Reisinformatie in Engels	Tweetaligheid (Nederlands, Engels) van serviceverlenend personeel (chauffeurs, inlichtingen) dient hoger te worden gewaardeerd in de beoordeling.	In C.7.4 en C.9.8 van het Ontwerp PvE is de Engelse taal als eis opgenomen voor informatieverstrekking voor enkele verbindingen (van Eindhoven CS naar HTC en Airport) en dient daarmee geborgd te worden door de inschrijver. Op andere lijnen is informatieverstrekking in het Engels niet noodzakelijk, maar kan door de inschrijver worden aangeboden in de quality contest Klantinterface indien deze het wenselijk acht. Beheersing van het Nederlands is tevens ook als eis opgenomen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
334	C	C.09	Gemeente Eindhoven	Reisinformatie in Engels	In een internationaal georiënteerde economische regio als Brainport is Engelstalige informatie breder relevant alleen de lijnen naar Airport.	Vooral de verbindingen tussen Airport / HTC en Eindhoven NS worden door internationale reizigers gebruikt en daarom wordt deze eis voor deze verbinding geborgd, dit was al opgenomen in het Ontwerp PvE. De inschrijvers zijn vrij om dit onderdeel te laten zijn van de quality contest Klantinterface.
335	C	C.09	Projectenwerkplaats 0413	Internationale reisinformatie	Minimaal op de Lijnen van/naar Airport (Verbindingen V1a, V1b en S7 in bijlage D.5) en High Tech Campus (Verbinding V9) wordt de Reisinformatie in de voertuigen en op de haltes ook in het Engels aangeboden. Ook graag uitnodigen, dat de informatie aangeboden wordt in het Duits en Frans. Over de grens zit namelijk ook een deel Walonië (Franstalig) en Duitstalig (Duitsland + gedeelte België)	De provincie acht het opnemen van de Engelse taal naast het Nederlands voldoende omdat een aanzienlijk deel van de internationale reizigers deze taal in meer of mindere mate beheerst.
336	C	C.09	Stichting Brainport	Internationale reisinformatie	Het is essentieel dat het ontwerp programma van eisen nog oproept (of verplicht) tot het verstrekken van reisinformatie in de Engelse taal, van belang voor het internationale vestigingsklimaat in de Brainportregio, zeker op de (HOV-)lijnen naar economische toplocaties ASML, Eindhoven Airport en High Tech Campus	In C.7.4 en C.9.8 van het Ontwerp PvE is de Engelse taal als eis opgenomen voor informatiemedewerkers en chauffeurs op enkele verbindingen (van Eindhoven CS naar HTC en Airport). Op andere lijnen is informatieverstrekking in het Engels niet geëist, maar kan door de inschrijver worden aangeboden in de quality contest Klantinterface.
337	C	C.09	Burger	Onderhoud DRIS-panelen	Er zijn overigens 2 displays bij bushaltes in Helmond die niet functioneren. Het betreft de bushaltes Ruusbroecplein en Zuideinde. Periodieke controles en periodiek onderhoud van de inventaris van bushaltes lijken me een normale zaak.	Deze DRIS-panelen zijn nog niet definitief opgeleverd en er wordt nog aan gewerkt om dit te verbeteren.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
338	C	C.09	ROB	Lijnennetkaart	Lijnennetkaarten (en details) zijn geografische kaarten. Details van lijnennetkaart van kernen met meer dan 10.000 inwoners. Details van lijnennetkaart bevat ook de haltenamen. Lijnennetkaarten worden aangeboden als informatie als PDF op internet, aan de halte en te koop tegen een marktconform tarief.	De vorm van de lijnennetkaart is verantwoordelijkheid van de vervoerder. De lijnnetkaarten worden ook als PDF op internet beschikbaar gesteld. De lijnennetkaart maakt onderdeel uit van de informatiepanelen in abri's (C.9.33 van het Ontwerp PvE). De inschrijver is verplicht gesteld lijnennetkaarten kosteloos te verstrekken bij het informatieloket in Eindhoven. Het kan tevens zijn dat een inschrijver bovenop de basiseisen alternatieven aanbiedt in de quality contest Klantinterface.
339	C	C.09	ROB	App	Geen 2 app's aanbieden in een provincie. Combineer de Brabant OV-app voor alle concessie in Brabant.	De vervoerder is er verantwoordelijk voor dat er een app wordt aangeboden die aan de eisen van het Programma van Eisen voldoet.
340	C	C.09	ROB	Functionaliteit	Indien de vervoerder belbusritten aanbied moeten ze daarnaast ook te reserveren zijn via de app.	Dit is aangepast in het bestek.
341	C	C.09	ROB	Communicatiemiddelen	Alle communicatiemiddelen worden voordat deze operationeel gaan aan het Reizigersoverleg Brabant gepresenteerd.	Het Reizigersoverleg Brabant wordt al uitvoerig betrokken bij vele communicatiemiddelen. De provincie vindt het niet nodig dat de vervoerder wordt verplicht alle uitingen te presenteren voordat deze mogen worden uitgevoerd.
342	C	C.09	ROB	Taal	Normale website, mobiele website en de app dienen te beschikken over een volledig Engelstalig versie.	De provincie kiest ervoor de Engelse taal enkel beperkt te eisen zodat een noodzakelijk geacht minimum gerealiseerd wordt. Het kan zijn dat een inschrijver bovenop de basiseisen extra Engelstalige dienstverlening aanbiedt in de quality contest Klantinterface.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
343	C	C.09	ROB	Gedrukte info	Lijnennetkaarten zijn beschikbaar tegen een markconform tarief. Zie ook opmerking van ROB bij C.9.1.4 Lijnfolders zijn geen uitdraai van de website!	De inschrijver wordt verplicht gesteld lijnennetkaarten kosteloos af te drukken op aanvraag bij het informatieloket in Eindhoven; daarnaast zijn deze gratis te downloaden via internet. De provincie is van mening dat een afgedrukt exemplaar van de digitale versie van een lijnfolder kwalificeert als besteksconform.
344	C	C.09	Gemeente Eindhoven	Persoonlijke reisinformatie	Wij hechten voor de reizigers grote waarde aan geconcentreerde en gezamenlijke serviceverlening van de vervoerende partijen op station Eindhoven en Eindhoven Airport, beide met ruime openingstijden	Het loket op Eindhoven Airport is ook opgenomen in het bestek. Er worden er minimeisen gesteld aan de openingstijden van het loket op station Eindhoven. Indien een inschrijver het wenselijk acht, kunnen ruimere openingstijden onderdeel uitmaken van de quality contest Klantinterface.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
345	C	C.09	Projectenwerkplaats 0413	Verkooploket	Verkooploketten aanvullen met bij diverse plekken in de regio, waaronder in Helmond, Gemert, Veldhoven, Valkenswaard, Best, Someren-Asten, Weert, Geldrop, Son- en Breugel, Nuenen, Best en Beek en Donk. Graag expliciet opnemen dat er meer dan voldoende lijnennetkaarten beschikbaar dienen te zijn. Zeker gezien het feit, dat het hele lijnennetwerk op de schop haalt. Uitgebreide informatiecampagne naar de bestaande reiziger en toekomstige (af en toe)reiziger. Er dienen teams klaar te staan vanuit de concessiehouder, die de mensen op een adequate manier gaan helpen met het zoeken van maatwerkoplossingen voor hun vervoersvraag. Daartoe dienen de toekomstige concessiehouders bijeenkomsten te organiseren, die toegankelijk zijn voor elke belanghebbenden ongeacht het feit of men aangesloten is bij een bepaald clubje of overlegplatform of niet. Deze bijeenkomsten, dienen aangekondigd te worden in de diverse regionale weekkranten, op het internet en het Brabants en Eindhovens Dagblad.	De provincie acht de eisen m.b.t. informatievoorziening en distributie voldoende. De vervoerder kan besluiten meer dan de minimeisen aan te bieden. Dit kan gewaardeerd worden als onderdeel van de quality contest Klantinterface.
346	C	C.09	ROB	Gelede bussen	Gelede bussen dienen minimaal 1 scherm te hebben achter de harmonica	C.9.27 van het Ontwerp PvE wordt overeenkomstig uw voorstel aangepast in het bestek.
347	C	C.09	Projectenwerkplaats 0413	Informatie aansluitingen	De tijd dat de overstapmogelijkheden zichtbaar zijn in de bus is duurt veel te kort. Graag wat langer in beeld. En zet de plaatsen in alfabetische volgorde neer. Dan is duidelijker voor mensen waar naar te oriënteren of gebruik een geografische weergave.	Vanaf drie minuten voor aankomst wordt de overstapinformatie getoond. Tijdens het circuleren van de beelden komt deze informatie dus meerdere malen voorbij. Dit volstaat als minimum. De volgorde van de te tonen plaatsen mag door de inschrijver bepaald worden.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
348	C	C.09	ROB	Informatiepaneel Abri	Vermeld dat infopanelen in de abri 'waar beschikbaar.'	C.9.33 van het Ontwerp PvE wordt overeenkomstig uw voorstel aangepast in het bestek.
349	C	C.09	ROB	Informatiepaneel Abri	Vertrekstaten hoeven niet per definitie onderdeel uit te maken van een totaal infopaneel. Met andere woorden: De vertrekstaten mogen worden losgekoppeld van de lijnennetkaart zodoende te voorkomen dat de lijnenkaart van het verstedelijkt gebied of detail te klein en daarmee onleesbaar wordt. Het risico bestaat dat er 10 vertrekstaten geplaatst worden en daardoor de lijneninfo onleesbaar wordt. De haltevertrekstaten mogen derhalve ook aan de haltepaal worden geplaatst (zoals gebruikelijk op halten zonder abri)	De provincie acht het opnemen van vertrekstaten op het informatiepaneel wenselijk om tegemoet te komen aan de verwachting van de reiziger aangezien deze in de andere Brabantse concessies ook als zodanig is geregeld. Tevens wordt hiermee alle info op één plaats gebundeld aan de reiziger gepresenteerd. De inschrijver zal de vertrekstaten op dezelfde leesbare wijze als op de reguliere haltepaal moeten presenteren.
350	C	C.09	ROB	Volans-lijnen Informatiepaneel	Deze eis laten vervallen. Alleen het logo van de Volans(-plus) lijn dient aanwezig te zijn op de haltevertrekstaat en eventueel het kopbord. Teveel verschillen in infopanelen is onduidelijk en niet netjes.	Het is wenselijk dat de informatieposters van Volans en Volans-plus zichzelf onderscheiden van de posters van overige lijnen om daarmee het onderscheidende kwaliteitsniveau te benadrukken. Deze werkwijze is in de concessies West- en Oost Brabant reeds toegepast.
351	C	C.09	ROB	Abri	Halten zonder Abri EN infopaneel.	C.9.35 van het Ontwerp PvE wordt overeenkomstig uw voorstel aangepast.
352	C	C.09	ROB	Route informatie	Bij langdurig vervallen haltes (langer dan 1 week), of regelmatig terugkerende omleidingen (voetbal in Philips station, Centrum Valkenswaard) wordt de omleidingsroute van de bus met eventuele noodhalten en vervangende halten op een gelijkwaardige geografische lijnenkaart weergegeven.	C.9.39 wordt overeenkomstig uw voorstel aangepast, zij het dat de kaart minimaal beschikbaar dient te worden gesteld via de website en deze eis geldt bij stremmingen langer dan 1 week.
353	C	C.09	ROB	Stremming	Ook aangeven waarom er een stremming is, dat zorgt voor begrip bij de reiziger	Dit is verantwoordelijkheid van de vervoerder.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
354	C	C.09	ROB	Vragen	Bij C9.40 graag ook de één loket functie aangeven. Een Brabantse reiziger moet niet van "het kastje naar de muur" gestuurd worden.	In de klachtenregeling is opgenomen dat wanneer een reiziger een klacht indient over een andere concessiehouder, deze door de vervoerder wordt doorgestuurd aan de betreffende concessiehouder.
355	C	C.09	Taxbus Contractbeheer	klantenservice	C.9.40 t/m 44 gaat over klantenservice; hier is geen aandacht voor de bereikbaarheid van klantenservice voor mensen met een beperking.	De provincie is van mening dat de klantenservice voldoende bereikbaar is voor mensen met een beperking (telefoon, e-mail, etcetera).
356	C	C.09	ROB	Real-time reisinformatie	Hoe vaak worden zaken ge-update. Als zaken veranderen moet (bv infrastructuur), moet dit wel ergens vermeld worden, anders kloppen de gegevens niet meer	De inschrijver dient te zorgen dat de door hem verschaft reisinformatie accuraat is, ongeacht de frequentie van het bijwerken van informatie. De tijdigheid van het verstrekken van reisinformatie na een dienstregelingwijziging is uiteengezet in C.9.6.
357	C	C.10	Taxbus Contractbeheer	Klanteninterface en marketing	C.10 gaat over klanteninterface, Marketing. Ook hier is geen aandacht voor het marktsegment van mensen met een beperking. Dat is jammer want speciale acties, tarieven, mogelijkheden om mensen met een beperking met buddies te laten reizen (echte mensen, organisaties zoals MEE of systemen zoals GO-OV) worden niet benoemd.	De vervoerder pakt dit op en kan zich op dit punt onderscheiden bij de quality contest Klanteninterface.
358	C	C.10	ROB	Marketing	Marketingstrategie wordt uitgevoerd op basis van analyses van reispatronen en reizigerswensen, hierin kan het ROB een belangrijke Rol spelen. Zij behartigt immers de belangen van de reiziger. Door wie wordt de marketinginzet periodiek geëvalueerd. En hoe kan dit jaarlijks gebeuren terwijl er minimaal 1 x per 3 jaar geëvalueerd moet worden	De marketingstrategie wordt eens in de drie jaar herijkt. Jaarlijks wordt er een plan gemaakt met de concrete acties voor het volgende jaar. De provincie vindt het niet nodig dit aan het Reizigersoverleg voor te leggen.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
359	C	C.10	Stichting ZET	Toegankelijkheid	In het verlengde van opmerking #1 zou van de vervoerder ook actieve inzet verwacht mogen worden ten aanzien van de mentale toegankelijkheid van het OV. Dit sluit aan op diverse (provinciale) projecten waarbij het belang van een betrokken vervoerder zich bewezen heeft. Dit zou ondergebracht kunnen worden in hoofdstuk C10.	Aandacht voor mentale toegankelijkheid is opgenomen bij het thema klantinterface in het bestek.
360	C	C.10	Stichting Bedrijventerrein Helmond	Klantwaardering	Bij de aanbesteding worden drie voorname doelen gesteld. Als tweede doel is genoemd: Een beter imago en een hogere klantwaardering in het OV. Wij zijn van mening dat je bij de uitvoering van dit doel moet luisteren naar zowel de bestaande reiziger als de potentiële reizigers. In veel gebieden waar het aanbod van OV verder wordt verschaald zal het imago van het OV juist verslechteren. Tevens zij vermeld dat scholieren en stagiairs potentiële (toekomstige) reizigers zijn.	De provincie is het met u eens dat naast de huidige reiziger ook de potentiële reiziger belangrijk is. De vervoerder wordt in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling uitgedaagd om deze potentiële reiziger aan te trekken.
361	C	C.10	Burger	Merk/vormgeving	Het Ontwerp Programma van Eisen laat hoegenaamd geen ruimte voor eigen invulling van merk en uitstraling. Dit motiveert de concessiekrijger niet tot het creëren van een eigen innovatief product. Het beschermt hem ook als hij een slecht product levert. Primair is de uitstraling die van de provincie en door de provincie gecreëerde merken. Die merken zullen schade oplopen als de concessiekrijger het slecht doet.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
362	C	C.10	Burger	Merken kloppen niet bij de regio	Al de merken Brainport, Eindhoven, Metropool Eindhoven, HOV etc. bestaan al. Nog meer merken die slaan op de regio en/of vervoer lijkt niet iets waar de provincie over moet gaan. Het is vreemd om dat zo in het Ontwerp Programma van Eisen op te nemen.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking.
363	C	C.10	Kring KBO en seniorenraad Gemert-Bakel	Veiligheid bij de halte	De wegbeheerder is naar onze mening verantwoordelijk voor de veiligheid bij de haltes in de gemeente	De provincie is het met u eens, deze verantwoordelijk ligt bij de wegbeheerder.
364	C	C.11	Projectenwerkplaats 0413	Sociale Veiligheid	Graag zo min mogelijk fysieke beperkingen als poortjes en dergelijke voor reizigers opwerpen. Rekening houden met extra overstaptijd van trein naar bus. Reizigers hebben niet meer de mogelijkheid om snel een sprint te trekken van station 1 en 2 naar busstation Neckerspoel. Rekening houdend met het feit, dat het niet altijd prettig is voor iedereen om 's avond laat buiten te wachten. Dat er snelle en veilige overstapmogelijkheid blijft bestaan tussen bus en trein en omgekeerd. Dat er ook in de avonden voldoende overzichthoudend personeel rondloopt. Zeker op stations als Eindhoven en Helmond. Dat agressie tegen de passagiers, voorbijgangers dan wel rijdend personeel in de kiem gesmoord wordt. Met andere woorden liever voorkomen dan genezen.	Er is geen sprake van chipkaartpoortjes voor het busvervoer. Sociale veiligheid op stations is geen verantwoordelijkheid van de busvervoerder. Aan overstaptijden zijn eigen gesteld in het PvE.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
365	C	C.11	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Sociaal veiligheidsplan	Toevoegen Sociale Veiligheidsplan dat is goedgekeurd door de OR en hiernaast een aanbeveling dat de opdrachtgever de provincie 1 maal per jaar overleg heeft met de OR inzake voortgang veiligheidsplan bestaande personeel. Binnen de CAO Openbaar Vervoer is er een werkgelegenheidsgaranties.	Dit is verantwoordelijkheid van de vervoerder.
366	C	C.11	Gemeente Gemert- Bakel	Sociale veiligheid	De zin "De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de Reiziger bij de haltes en op stations. Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid in de openbare ruimte" - verwijderen. Deze hoort niet thuis in PvE en is bovendien niet reëel (wegbeheerder is geen politie).	Deze zin hebben wij laten vervallen in het bestek.
367	C	C.11	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Sociale veiligheid	Zorgdragen bij Haltes en eindpuntvoorziening voor goed werkende en voldoende verlichting	De verlichting op haltes en eindpuntvoorzieningen is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder en hoort niet thuis in dit PvE.
368	C	C.11	ROB	Sociaal veiligheidsplan	Voor het sociaal veiligheidsplan moet echt advies gevraagd worden aan het Reizigersoverleg Brabant, niet alleen voorleggen	In artikel C.1.12 zijn de plannen opgenomen waar advies voor gevraagd moet worden. Ook de voorzieningen voor de veiligheid van de reizigers en het personeel zijn hierin opgenomen.
369	C	C.11	CNV Stads- en Streekvervoer OV Zuidoost Brabant	Sociaal veiligheidsplan	Toevoegen BOA's die beëdigd zijn	De vervoerder is verplicht BOA's met een bij de functie behorende opleiding in te zetten.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
370	C	C.11	FNV Streekvervoer	Sociale veiligheid	er dienen hogere eisen gesteld te worden aan de sociale veiligheid. Een budget van 2,5% van de omzet lijkt ons realistischer. Dit geld dient gereserveerd te worden voor projecten en personeel werkzaam ten behoeve van sociale veiligheid (service en handhaving). Aanvullende voorwaarde is ook dat het personeel belast met het handhaven van de sociale veiligheid in dienst blijft van de concessiehouder en dat dit personeel altijd in duo's op stap gaat.	Het gereserveerde budget voor sociale veiligheid staat in verhouding tot de budgetten in West- en Oost-Brabant. Dit budget is naar mening van de provincie voldoende.
371	C	C.11	OR Hermesgroep	Sociale veiligheid	Sociale veiligheid: wij vinden dat er permanent toezicht door mensen van service en veiligheid mogelijk moet zijn in de bussen en op opstapplaatsen. Dit om veiligheid van onze medewerkers en de passagiers te waarborgen. Medewerkers service en veiligheid werken altijd als duo, met zijn tweeën, waarbij een van deze volledig gewelds- bevoegd BOA moet zijn.	De vervoerder is verantwoordelijk voor het sociaal veiligheidsplan en bepaalt waar en hoe de toezichthouders ingezet worden.
372	C	C.12	Gemeente Helmond	Dataregistratie doelgroepenvervoer	Ook voor de ontwikkeling en monitoring van de integratiemogelijkheden van doelgroepenvervoer en OV is de registratie van data van belang. Specifieke kenmerken van doelgroepenvervoer is hierbij essentieel. We verzoeken u om dit te benoemen in het PvE.	Het is de provincie niet duidelijk op welke specifieke informatie de vragensteller doelt. Reizigers die afkomstig zijn van het doelgroepenvervoer, maar gaan reizen met het openbaar vervoer, worden geregistreerd zoals elke andere reiziger, ongeacht de afkomst en op basis van gelijke behandeling. Indien de vragensteller doelt op het registreren van het aantal vervoerde reizigers in rolstoelen, dan is dit mede op basis van bovenstaande niet mogelijk.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
373	C	C.12	Taxibus Contractbeheer	Data	C.12 gaat over data. Er worden geen specifieke data gevraagd over het reizen door mensen met een beperking. Zou dit wel gedaan worden dan zou daaruit kunnen blijken hoe belangrijk en omvangrijk deze doelgroep voor het OV kan zijn.	Reizigers met een beperking worden geregistreerd zoals elke andere reiziger, op basis van gelijke behandeling.
374	C	C.12	Gemeente Eindhoven	Dashboard	Voor monitoring beschikken wij vanuit beleidsoogpunt graag over relevante monitoringdata over het OV-gebruik (aantal reizigers, aantal reizen, in-/uitstappers, e.d.), zoals deze ook voor de andere vervoerwijzen worden verzameld en toegepast in beleidsvorming en - evaluatie.	In artikel C.12.7 van het ontwerp-PvE is opgenomen dat de provincie informatie en data ter beschikking kan stellen aan deelnemers van de ontwikkelteams, waaronder ook gemeenten.
375	C	C.12	ROB	monitoring	In het Ontwerp PvE worden nog al wat eisen gesteld. Wij vertrouwen er op dat er een goed en adequaat (lees ook compact) monitoringsysteem komt, waar de aangeboden kwaliteit en kwantiteit goed gecontroleerd wordt.	De werking van het "dashboard" staat vrij ter ontwerp van de inschrijver, zij het dat de minimeisen geborgd zijn in C.12.4 t/m C.12.12 van het ontwerp-PvE.
376	C	C.12	Gemeente Son en Breugel	Data, informatie (blz. 93 en 94)	Wij willen dat u in het PvE op neemt dat monitoringsgegevens (zoals het aantal in- en uitstappers) actief (zonder verzoek) jaarlijks beschikbaar gesteld worden aan gemeenten.	In artikel C.12.7 van het ontwerp-PvE is opgenomen dat de provincie informatie en data ter beschikking kan stellen aan deelnemers van de ontwikkelteams, waaronder ook gemeenten.
377	C	C.12	Gemeente Best	Data, informatie (blz. 93 en 94)	Wij willen dat u in het PvE op neemt dat monitoringsgegevens (zoals het aantal in- en uitstappers) beschikbaar gesteld moeten worden aan gemeenten.	In artikel C.12.7 van het ontwerp-PvE is opgenomen dat de provincie informatie en data ter beschikking kan stellen aan deelnemers van de ontwikkelteams, waaronder ook gemeenten.

Nr.	Deel PvE	Hoofd- stuk	Instantie	Onderwerp	Uw reactie	Antwoord provincie
378	C	C.12	Gemeente Veldhoven	Data, informatie (blz. 93 en 94)	Zijn monitoringsgegevens (zoals het aantal in- en uitstappers per halte) tijdens de nieuwe openbaar vervoersconcessie beschikbaar voor gemeenten? De inrichting van een halte is daarvan afhankelijk. Bijvoorbeeld de keuze tussen wel of geenabri, DRIS-paneel, het aantal fietsparkeervoorzieningen etc.	In artikel C.12.7 van het ontwerp-PvE is opgenomen dat de provincie informatie en data ter beschikking kan stellen aan deelnemers van de ontwikkelteams, waaronder ook gemeenten.