

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de commissie Beheer

Datum 14 juli 2014
Ons kenmerk STZ/OGV/254853
Contactpersoon P.T. Kho
Doorkiesnummer 023-5113391
E-mail ptkho@haarlem.nl
Bijlage(n) 2
Onderwerp Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp Programma van Eisen openbaar vervoer concessie Haarlem/IJmond 2016-2025

Geachte commissieleden,

Zoals toegezegd in de Commissie Beheer van 5 juni 2014 stuur ik u ter kennisname de Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Programma van Eisen openbaar vervoer concessie Haarlem/IJmond 2016-2025 (zie bijlage 1). Het verwerken van de zienswijzen heeft geleid tot het definitieve Programma van Eisen voor het openbaar vervoer voor de concessie Haarlem/IJmond 2016-2025 en is door de provincie Noord-Holland op 1 juli 2014 vastgesteld. Hiertegen kan niet in beroep worden gegaan. De helft van de door ons ingediende zienswijzen is gehonoreerd (zie bijlage 2).

Algemene conclusies

Een aantal algemene conclusies uit de beantwoording van de zienswijzen:

- Op het gebied van duurzaamheid is in het PvE nadruk gelegd op verdere terugdringing van emissies ;
- Het dorp Spaarndam blijft met openbaar vervoer bediend;
- Belangrijke regionale voorzieningen als het bedrijventerrein Waarderpolder, ziekenhuizen en scholen blijven bediend;
- Omleidingskosten blijven een aandachtspunt en vergen nog nadere uitwerking met de provincie;
- Paswerklijn en scholierenlijn 680 (Zwanenburg-Haarlem) blijven bij voldoende bezetting bestaan, maar zeker voor de eerste twee jaar van de nieuwe concessie;
- Er wordt niet verwacht dat er grote veranderingen in de lijnvoering van deze concessie komen, althans niet voor Haarlem. Dit geldt zeker voor de drukke stroomlijnen.



Haarlem

2

Vervolgproces

In de nota geeft de provincie aan op welke wijze de adviezen en zienswijzen in het definitieve PvE voor het openbaar vervoer in Haarlem/IJmond zijn verwerkt. Met de vaststelling wordt het PvE onderdeel van het bestek en kan de officiële Europese aanbestedingsprocedure van start gaan. Eind dit jaar vindt de gunning van de concessie Haarlem/IJmond 2016-2025 plaats.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

1/0


drs. Cora-Yfke Sikkema

Bijlage 1: Nota beantwoording Zienswijzen Ontwerp Programma van eisen
openbaar vervoer concessie Haarlem/IJmond 2016-2025

Bijlage 2: Overzicht zienswijzen van Haarlem en reactie provincie Noord-Holland

Bijlage 2 Overzicht zienswijzen van Haarlem en de reactie van de provincie Noord-Holland

Een overzicht in de beantwoording van de zienswijzen van Haarlem. De reacties zijn in bijlage 1 van de Nota beantwoording zienswijzen ontwerp programma van eisen openbaar vervoer concessie Haarlem / IJmond 2016-2025 te vinden.

Reactie-nummer	Zienswijze Haarlem	Reactie Provincie Noord-Holland
16	In regionaal Zuid-Kennemerland verband: Staat positief tegenover de afstemming met de concessie Amstelland-Meerlanden.	Wij nemen kennis van uw reactie.
20	In regionaal Zuid-Kennemerland verband: Staat positief tegenover het suppletiemodel, waarbij de Provincie de subsidie koppelt aan verwachte reizigersgroei.	Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.
58	Wij hechten veel belang aan een fijnmazig netwerk en een goede haltedichtheid. Dit is met name van belang voor mobiliteit van kwetsbare doelgroepen als gevolg van veranderingen in de zorg. De status van de huidige ontsluitende lijnen is niet helder, omdat paragraaf 3.1.3 het voorbehoud maakt van voldoende vervoervraag. Ook stelt het ontwerp PvE dat een buurtbus kan worden ingezet die afhankelijk is van de inzet van vrijwilligers. Dit kan een risico zijn als er niet genoeg vrijwilligers zijn.	Wij hebben er voor gekozen om niet het volledige netwerk voor te schrijven, maar een bepaalde mate van ontwikkelvrijheid aan de vervoerder over te laten. Van de stroomlijnen liggen de routes min of meer vast ligt en wij vragen maatwerk daar waar nodig (o.a. ontsluitende lijnen waarvan de route nog niet vast ligt). Aangezien het OV in het concessiegebied voor ca. 90% bestaat uit stroomlijnen, wordt de continuïteit van veel lijnen gegarandeerd. Als een buurtbus wordt voorgesteld voor het voldoen van de ontsluitingseisen dan zal de vervoerder, indien er niet genoeg vrijwilligers zijn voor een buurtbus, een reguliere lijn moeten aanbieden om te voldoen aan de ontsluitingseisen uit het PvE.
59	Spaarndam wordt nu alleen ontsloten door een ontsluitende lijn 14. Aangezien het dorp verder geen OV alternatieven kent, maakt Haarlem zich er hard voor dat Spaarndam bereikbaar blijft met OV.	In het PvE is opgenomen dat Spaarndam bediend moet worden door openbaar vervoer, omdat het deel dat ligt in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude meer dan 2.000 inwoners heeft.
60	Hogeschool Inholland en NOVA college worden bediend door de ontsluitende lijn 8. Het ontwerp PvE is in paragraaf 3.6 niet helder over het voortbestaan van lijn 8. Deze lijn staat bekend als een drukke lijn en vangt de pieken op van deze grote onderwijsinstellingen. Van belang is dat deze pieken ook goed door de vervoerder	Lijn 8 wordt niet specifiek genoemd, maar het trajectdeel tussen Haarlem NS en Haarlem Hogeschool wordt specifiek genoemd met een hogere frequentie dan elders op het traject van de huidige lijn 81. Hoe het ontsluitende net (routes, lijnen en frequenties) er uit komt te zien, zal na de gunning bekend zijn.

	worden opgevangen. Een buurtbus is hier niet voldoende.	
61	Wij zijn verheugd dat zowel de Waarderpolder als de regionale ziekenhuizen ontsloten blijven met het OV.	Wij nemen met genoeg kennis van uw zienswijze.
74	Dringen er op aan om in zeer dicht stedelijke gebieden, de R-net norm van de halte-afstand naar 400 meter te brengen. Grotere afstanden tussen de haltes vergt bij elke halte ook om een grotere fietsenstallingscapaciteit. Dit vraagt om ruimte en deze is in een dicht stedelijk gebied als het centrum van Haarlem vaak niet beschikbaar.	Wij gaan er vanuit dat uw zienswijze gaat over de halte afstanden terwijl deze ontsluitingsnorm gaat over het invloedsgebied van een halte. De Rnet norm voor wat betreft halteafstanden ligt tussen de 800 en 1200 meter. Voor wat betreft het invloedsgebied van halten, vinden wij de gekozen haltecirkels passend bij het type lijn.
83	Hebben zorgen over de voortzetting van Paswerklijn 567 en scholierenlijn 680. In het ontwerp PvE staan deze lijnen alleen voor de eerste twee jaar van de nieuwe concessie opgenomen. Dit brengt veel onzekerheid met zich mee voor het verdere voortbestaan van deze lijnen. Wij vragen u deze lijnen tijdens de gehele concessieduur mee te nemen.	Wij houden vast aan het principe om maatwerk niet voor de hele concessieduur vast te leggen. Daarmee houden wij voldoende flexibiliteit in de concessie, welke nodig is gezien de lange concessieduur. Dat wil niet automatisch zeggen dat het maatwerk na 2 jaar zal stoppen, maar geeft de vervoerder wel de gelegenheid om met alternatieve voorstellen te komen.
109	Er wordt een provinciale ontheffing vereist bij busroutes binnen de bebouwde kom als het snelheidsregime op deze wegen lager is dan 50 km/u. Dit zijn veelal erftoegangswegen die door verblijfsgebieden gaan met een Maximum snelheid van 30 km/u. Wij zijn tegen het gebruik van zo'n ontheffing, omdat Haarlem veel busroutes kent die door Erftoegangswegen gaan. Daarnaast brengt dit administratieve rompslomp met zich mee.	Het betreft hier de ontheffing voor de ontsluiting. De ontheffing wordt verstrekt door de provincie. Dit kan ook middels goedkeuring van het vervoerplan (lijst met ontheffingen wordt dan als bijlage opgenomen in het vervoerplan). Daarmee is er naar onze mening geen sprake van extra administratieve rompslomp. De huidige wordt als uitgangssituatie genomen.
112	Onduidelijk is of er bepalingen over omleidingskosten bij werkzaamheden in de nieuwe concessie terugkomen. Is hier nog sprake van in de nieuwe concessie? Mochten omleidingskosten worden opgenomen in de nieuwe concessie, dan stellen we het volgende voor: - Werken met een grensbedrag en alleen de kosten die daarboven komen, worden door de provincie rechtstreeks ten laste van de BDU gebracht. Bij grote werkzaamheden in één bepaalde gemeente, waar Regioregie bij komt kijken, kan daarover een aparte afspraak worden gemaakt.	Wij vinden dat de omrijkosten als gevolg van omleidingen door wegwerkzaamheden, deel uit maken van het projectbudget van de wegbeheerder. Wel komen wij, naar aanleiding van uw reactie, met een voorstel voor een andere procedure/werkwijze voor de concessie Haarlem /IJmond, waarbij wij (gedeeltelijk) rekening houden met uw zienswijze.

	- De vervoerder maakt vooraf een berekening wat de verwachte kosten zijn. Deze kosten moeten helder, redelijk en transparant zijn. - De gemeente moet inzichtelijk maken dat alles in redelijkheid is gedaan om de busdoorstroming, waar mogelijk, te waarborgen en omleidingen zoveel mogelijk te beperken.	
113	Wij hebben met provinciale middelen veel geïnvesteerd in haltetoegankelijkheid enabri's van de meeste buslijnen in Haarlem en regio en zien graag terug dat deze investeringen duurzaam blijven.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Wij verwachten geen grote wijzigingen in de routes van de stroomlijnen, maar kunnen niet garanderen dat de routes van de ontsluitende lijnen toekomst vast zijn.
114	Zorgt de vervoerder nog steeds voor de haltepalen en informatievoorzieningen bij haltes (incl.abri's), ook van andere concessies? Voor heldere en eenduidige informatieverschaffing met lay-out is het een aanbeveling dat de vervoerder van de concessie Haarlem/IJmond dit op zich neemt. Dit is ook handig voor de wegbeheerder.	Ja, de vervoerder is verantwoordelijk voor haltepalen en informatievoorziening bij haltes. Wij stellen de vervoerder er verantwoordelijk voor dat de juiste informatie van gedogen lijnen in het concessiegebied Haarlem / IJmond, tijdig in/op deabri's/halte aanwezig is. Wij kunnen geen eisen stellen aan de lay-out van die informatie, omdat wij geen opdrachtgever zijn voor deze lijnen uit andere concessies.
119	De verantwoordelijkheid van de wegbeheerder voor aanleg en onderhoud van haltevoorzieningen roept de vraag op over de status van de DRIS-panelen, die bij de belangrijkste stroomlijnhaltes staan en waarbij de provincie verantwoordelijk is voor de aanschaf en het technisch beheer. Het beheer en eigendom van deze specifieke haltevoorziening zien wij graag terug in het PvE.	Het beheer en eigendom van DRIS-panelen vallen buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie).
123	Verzoekt de mogelijkheid op te nemen dat reizigers in een rolstoel zelfstandig de bus in en uit kunnen rijden, zonder tussenkomst van de chauffeur. In veel gevallen mogen chauffeurs namelijk niet van hun plek komen.	De eisen aan het materieel zorgen er voor dat er alleen nog maar toegankelijk materieel kan worden ingezet. Het is de taak van de wegbeheerders om de haltes toegankelijk te maken. Een uitspraak van het College voor de Rechten van de mens maakt dat de vervoerder zich niet kan verschuilen achter bedrijfsregels indien de reiziger met een rolstoel hulp nodig heeft om de bus in en uit te kunnen rijden. Het is aan de vervoerder of hij kiest voor een elektrisch bediende oprijplaat of een (door de chauffeur bediende) handbediende oprijplaat.
126	Zien het als taak van de vervoerder om KAR-instellingen goed ingesteld te hebben.	Dit is zowel een taak van de vervoerder als de wegbeheerder. Voor de vervoerder hebben wij hierover eisen opgenomen in het concessiebesluit.
132	Wij vinden het een goed voorstel dat de concessiehouder ook de informatievoorziening verzorgt voor de	Wij eisen niet dat de reizigersinformatie in het format van de vervoerder in Haarlem/IJmond wordt aangeleverd, maar dat de nieuwe vervoerder

	andere lijnen van andere concessies binnen het concessiegebied Haarlem/IJmond.	verantwoordelijk is dat de haltevertrekstaten van de gedogen lijnen uit andere concessies, ook tijdig in de haltes aanwezig is.
138	Er geldt per concessie een ander tariefregime voor het kopen van een kaartje in de bus voor een rit binnen Haarlem. Dit komt de gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger zonder OV-chipkaart niet ten goede. Kunt u in uw PvE opnemen dat u zich voor meer eenheid in de bustarieven wilt inzetten?	Eenheid in tarieven in concessies met verschillende opdrachtgevers, valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) en is vaak afhankelijk van de business case van de vervoerder. Wij verplichten de vervoerder om mee te werken aan kaartbewijzen in het MRA- gebied. In dat kader zijn er al standaardproposities zoals het Randstad Noord Zone abonnement. De wagenverkoop blijft een sterke verantwoordelijkheid van de vervoerder en concessieverlener.
149	Waardeert de ambitie om gedurende de concessieperiode de transitie naar zero emissie in het OV te realiseren. Deze ambitie past uitstekend in het streven van Haarlem om in 2030 een klimaat neutrale gemeente te zijn. Haarlem onderschrijft dat zero emissie zich niet hoeft te beperken tot elektrisch Vervoer, maar dat bijvoorbeeld ook de inzet van biobrandstoffen – zoals Groen Gas bij aardgasbussen – deel kunnen uitmaken van de transitie naar zero emissie. Zeker als Groen Gas is geproduceerd uit lokale afvalstromen, zoals GFT-afval of rioolslib.	Wij nemen met genoegen kennis van uw reactie.
150	Welke wegingsfactor gaat de provincie toekennen aan het gunningscriterium visie en transitieplan naar zero emissie? Om er voor te zorgen dat de inschrijvers het onderwerp transitie naar zero emissie serieus nemen, pleit Haarlem ervoor dit gunningscriterium een significante wegingsfactor toe te kennen.	Deze vraag valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) omdat de vraag over de gunningscriteria gaat.
176	Pleit voor de inzet van bussen die een verdere terugdringing van de emissie bewerkstelligen ten opzichte van de huidige aardgasbussen.	Wij vinden dat, door als minimumeis de Euro 6-norm te eisen, een verdere terugdringing van emissies wordt bewerkstelligd.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

R. Postma

BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 3403

postmar@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Zienswijze Ontwerp Programma van Eisen Openbaar
Vervoer Haarlem/IJmond 2016-2025**

Verzenddatum

- 4 JULI 2014

Kenmerk

350701/393792

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Onlangs heeft u ons uw zienswijze gegeven op het ontwerp Programma van Eisen voor de aanbesteding van de OV-concessie Haarlem/IJmond 2016-2025. Wij willen u hartelijk danken voor deze zienswijze. Uw zienswijze, en de zienswijzen van alle andere partijen en personen die gereageerd hebben, zijn betrokken bij het opstellen van het definitieve Programma van Eisen. Dit definitieve Programma van Eisen is door ons vastgesteld op 1 juli 2014. U kunt het definitieve Programma van Eisen downloaden via <http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm>

In de bijgevoegde Nota beantwoording Zienswijzen wordt een samenvatting van de reacties van de verschillende partijen beschreven en wordt een globale reactie gegeven. In bijlage 1 worden de individuele reacties samengevat en worden de verschillende reacties beantwoord. Tenslotte wordt een doorkijk gegeven naar de verdere procedure.

Wij hopen u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Verkeer en Vervoer
dhr. Ir. P.P.N.M. Horck

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend

1 bijlage

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

- Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp Programma van Eisen openbaar vervoer concessie Haarlem / IJmond 2016 - 2025

**Nota beantwoording Zienswijzen
ontwerp Programma van Eisen
openbaar vervoer concessie
Haarlem / IJmond
2016 – 2025**



Hoofdstuk 1: Inleiding

Op 4 maart 2014 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in Haarlem / IJmond vastgesteld. Naar aanleiding van dit ontwerp PvE zijn een aantal reacties ontvangen. Op 1 juli 2014 hebben Gedeputeerde Staten het definitieve PvE vastgesteld inclusief deze Nota beantwoording Zienswijzen. De voorliggende nota bevat de reacties die Gedeputeerde Staten hebben ontvangen op het ontwerp PvE, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die in het definitieve PvE zijn doorgevoerd.

In hoofdstuk 2 wordt een algemeen antwoord gegeven op de adviezen en reacties die zijn ontvangen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een overzicht gegeven van de wijzigingen in het PvE, naar aanleiding van de adviezen en reacties. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 een doorkijk gegeven naar de verdere procedure. Daarbij wordt onder andere vermeld op welke wijze de offertes van vervoerbedrijven zullen worden beoordeeld. In bijlage 1 worden ten slotte de individuele reacties samengevat en worden de verschillende reacties beantwoord.

Hoofdstuk 2: Reacties

De volgende partijen hebben gereageerd op het ontwerp PvE:

- Gemeenten: Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerleide en Spaarnwoude, Heemstede, IJmond gemeenten (Heemskerk, Uitgeest en Beverwijk), Velsen en Zandvoort;
- Consumentenorganisatie: Rocov;
- Aangrenzende concessieverleners: Stadsregio Amsterdam;
- Vervoerders: Arriva en Connexxion;
- Overig: dhr. Duppen, mevr. Castien–Van Eijk, Amsterdam Marketing, Breed Platform Palestina, dorpsraad Bennebroek, FNV Bondgenoten, Milieudefensie afdeling Haarlem, Milieudienst IJmond, Milieufederatie Noord–Holland, Over op Groengas, bewoners serviceflat “Huis te Bennebroek”, Stichting IJmond Bereikbaar, De Tiltenberg en Polanenpark

Daarnaast is het ontwerp PvE op 27 maart en 24 april jl. behandeld in de Commissie Mobiliteit en Wonen van Provinciale Staten van Noord–Holland en op 24 april jl. in het bestuurlijke Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad Haarlem/IJmond.

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting van de reacties van de verschillende partijen beschreven en wordt een globale reactie gegeven. Een overzicht van alle individuele reacties en de beantwoording daarvan is weergegeven in bijlage 1.

Samenvatting reacties

Uit de meeste reacties blijkt bezorgdheid over de toekomst van het openbaar vervoer in Haarlem–IJmond. Het PvE wordt vergeleken met de huidige situatie, en waar het PvE niet de bestaande situatie voorschrijft, wordt dit als een achteruitgang gezien. Daarom wordt gepleit voor het ophogen van een aantal eisen, ten minste tot het huidige niveau. Daarnaast wordt een aantal aanbevelingen gedaan voor gewenste vervoerkundige oplossingen zoals de ontsluiting van publieke voorzieningen.

Een groot aantal indieners van zienswijzen, waaronder gemeenten maar ook belangenorganisaties, wil, voor wat betreft duurzaamheid, tenminste de huidige situatie handhaven. Dat wil zeggen dat zij graag zien dat de provincie ook in de nieuwe concessie de inzet van bussen op aardgas/groengas gaat voorschrijven. De minimeis dat de bussen voorzien moeten voldoen aan de Euro 6 norm, ongeacht de brandstofkeuze, wordt door hen als een verslechtering gezien ten opzichte van de huidige situatie.

Het Rocov pleit ervoor om het bestaande lijnennet zoveel mogelijk in tact te laten. Daarnaast vragen ze om de bediening van de cruiseterminal/ferry Newcastle–IJmuiden op te nemen.

In de PS–commissie Mobiliteit en Wonen is gesproken over het feit dat het ontsluitende lijnennet niet wordt voorgeschreven. Het feit dat de nieuwe vervoerder veel ontwikkelvrijheid krijgt, geeft onzekerheid over hoe het aanbod er uit gaat zien. Daarnaast maakt men zich zorgen of het beschikbare budget voldoende is om een goed aanbod van vervoerders te mogen verwachten.

Algemene beantwoording

In 2000 is met de invoering van de Wet Personenvervoer 2000 (Wp2000) de koers uitgezet naar systeem met zoveel mogelijk marktwerking en een andere rol van de overheid. Vanuit de maatschappelijke doelstellingen van de overheid, zoals de toegankelijkheid, betaalbaarheid voor iedereen, stelt de overheid randvoorwaarden aan de markt. De gedachte van de Wp2000 is dat door de vraag naar vervoer centraal te stellen, dit zou moeten leiden tot doelmatigheid en kwaliteit. Marktwerking is dus geen doel op zich, maar een middel om een goede publieke dienstverlening beschikbaar en betaalbaar te houden. Als gevolg van de maatschappelijke doelen, blijft het handelen van de vervoerders onderwerp van politieke en publieke discussie, waardoor er een drang van de overheid blijft, om de uitvoering te blijven controleren en risico's af te dekken. Dit resulteert in de praktijk dat niet de vraag maar het aanbod steeds centraler komt te staan, met als onbedoeld effect aanbod van dienstregelingsuren die niet aansluit op de vraag van reizigers. De grote afhankelijkheid van de subsidie, zorgt voor perverse prikkels: de vervoerder steekt meer energie in haar opdrachtgevers dan in haar klanten.

Het stellen van te veel eisen in tenders, brengt dus het risico de marktwerking en de beoogde effecten daarvan als financiële voordelen/efficiency als gevolg van concurrentie te verstoren. De werkelijke vraag van de reiziger verdwijnt naar de achtergrond. De uitdaging ligt in een terughoudende opstelling bij een aanbesteding: het formuleren van functionele eisen en daarbinnen ruimte te laten aan professionals voor uitvoering van de publieke taken. De vervoerders moeten door de terughoudende opdrachtgever weer als publieke ondernemingen gaan opereren, die in de markt hun diensten moeten afstemmen op specifieke omstandigheden en behoeften van hun klanten.

Tegelijkertijd staan wij en de vervoerders voor een financieel dilemma bij de business case voor de openbaar vervoer concessies:

- wij ontvangen een lagere indexering over het budget dat wij van het Rijk krijgen dan de indexering die wij moeten betalen over onze bijdrage aan de vervoerder;
- de kostprijs is de afgelopen 10 jaar fors gestegen, o.a. omdat de kostprijs grotendeels wordt bepaald door personeelskosten en de kosten van de brandstof;

Financieel hebben wij dat opgelost door het effectiever inzetten van de versnipperde exploitatiebijdragen binnen het budget OV. De exploitatiebijdrage voor de concessie Haarlem/IJmond wordt verhoogd per start van de concessie.

Overeenkomstig bovenstaande zijn in dit PvE de eisen meer functioneel beschreven en op de output gericht (reizigersgroei, klanttevredenheid, etc.). Hiermee krijgen vervoerders de ruimte voor enerzijds ontwikkelvrijheid binnen het exploitatiebudget en anderzijds om tijdens de aanbesteding extra vervoer aan te bieden. De concurrentie tijdens de aanbesteding zorgt ervoor dat vervoerders dit ook daadwerkelijk zullen doen.

Deze systematiek is beschreven in de Nota van Uitgangspunten, die op 12 november 2013 is vastgesteld door GS. Uit de ingediende reacties blijkt echter dat het PvE vaak wordt gelezen alsof het een beschrijving geeft van het eindbeeld zoals het aanbod van openbaar vervoer er uit zal zien vanaf de start van de nieuwe concessie. De conclusie is dan al snel dat er te weinig wordt voorgeschreven, dat er een teruggang in het openbaar vervoer zal plaatsvinden, dat er lijnen of bushaltes zullen verdwijnen, etc. Deze conclusies zijn niet terecht, althans kunnen niet worden getrokken aan de hand van het PvE, dat er (veel) meer vervoer wordt aangeboden dan in het PvE beschreven. Hoeveel meer, op welke tijden en plaatsen, dat zal blijken na afloop van de aanbe-

steding en is afhankelijk van de marktsituatie (concurrentie en kostprijsontwikkelingen). Het PvE beschrijft dan ook niet het ideaalbeeld dat de Provincie Noord-Holland heeft wat betreft het openbaar vervoer. Het beschrijft slechts de minimumeisen en geeft de vervoerder de ruimte om de ontwikkelvrijheid voor het ontsluitende lijnennet in concurrentie in te vullen.

Tegelijk is er begrip voor de bezorgde reacties. De keuze voor ondernemingsvrijheid voor de vervoerder heeft als onvermijdelijke consequentie dat er tijdens de aanbestedingsprocedure onzekerheid bestaat over het eindresultaat. Mede gezien de problemen waarvoor de provincie staat als gevolg van het financieel dilemma OV en de gekozen oplossingsrichtingen in deze (zie de brief aan PS van 2 april 2014), is voor de huidige strategie gekozen. De uitdaging is om de aanbesteding zo in te richten dat, tegen de trend van prijsverhogingen in, het optimale uit de markt wordt gehaald. De provincie dient hiervoor de voorwaarden te scheppen zodat de reizigers een passend openbaar vervoerproduct krijgt (binnen de randvoorwaarde van de beschikbare exploitatiebijdrage). Het PvE laat ruimte over aan de vervoerder om zelf extra's aan te bieden in haar offerte. Door in de aanpak te kiezen voor concurrentiestelling ('marktspanning') tijdens de aanbestedingsprocedure, kan een maximale aanbieding (kwantitatief en kwalitatief) binnen de financiële randvoorwaarden worden verkregen. Wel hanteert de provincie daarbij voldoende sturingsinstrumenten, zoals opbrengstverantwoordelijkheid voor de vervoerder, vervoer- en zitplaatsgaranties en een kwalitatieve beoordeling van het vervoerplan.

Veel partijen zouden hogere eisen willen stellen, niet alleen aan het lijnennet, maar bijvoorbeeld ook aan het materieel: nog milieuvriendelijker, nog meer lijnen voorschrijven, etc. Vanuit de taak en het belang dat de verschillende partijen hebben, zijn hun ambities goed verklaarbaar. Tegelijkertijd is het zo dat het onmogelijk is om aan alle wensen tegemoet te komen. In het PvE is gestreefd naar een optimum tussen kwaliteit en kosten (die, gegeven het beschikbare exploitatiebudget, zijn te vertalen naar de omvang van het voorzieningenniveau). Het exact voorschrijven van een lijnennet en brandstofkeuze leiden er toe dat andere speerpunten, zoals hoge frequenties, goede reizigersinformatie en grotere klanttevredenheid onder druk komen te staan.

Zoals in de Nota van Uitgangspunten reeds is toegelicht, is het niet mogelijk om hogere eisen te stellen zonder het risico te lopen dat de vervoerder geen ondernemingsvrijheid meer heeft om zelf extra's aan te bieden. Of, erger nog: indien het eisenpakket wordt opgehoogd, bestaat zelfs het gevaar dat vervoerbedrijven geen kostendekkende offerte kunnen maken en daarom afzien van inschrijving. In tweede termijn zal het ambitieniveau dan toch moeten worden beperkt. Daarom is bij de verwerking van de reacties vooral gekeken naar de kosten van de ingediende wensen: kostprijsverhogende wensen zijn in principe niet gehonoreerd, tenzij deze kosten minimaal waren of elders konden worden gecompenseerd. Daarbij speelde concessietermijn van tien jaar een grote rol. Zaken die nu geëist worden moeten de komende tien jaar ook betaald kunnen worden.

Uit de in januari 2014 gehouden marktconsultatie onder vervoerbedrijven blijkt dat inschrijvers, uitgaande van het beschikbare budget, hun vervoeraanbod kunnen vergroten als er ontwikkelvrijheid in het vervoerplan geboden wordt, om zo het aanbod meer op de vraag af te stemmen en zo meer reizigers (lees inkomsten) te genereren. Deze ontwikkelruimte is in het ontwerp PvE verwerkt.

Tevens werd door vervoerders het belang aangegeven van een bepaalde mate van tariefvrijheid om optimaal in te kunnen spelen op de vervoervraag waardoor er gedurende de gehele concessieperiode sprake kan zijn van een gezonde business case. Er is nog geen nieuw tarievenbeleid

vastgesteld. Derhalve dient de vervoerder vooralsnog te opereren binnen de bestaande kaders van het tarievenbeleid van de provincie.

Gedeputeerde Staten hebben er voor gekozen om de exploitatiebijdrage te koppelen aan een modelwaardoor de vervoerder gestimuleerd wordt om reizigersgroei te realiseren. Niet de hoogte van de reizigersgroei maakt daarbij onderdeel uit van het gunningsmodel (de doelstelling is het realiseren van een groei van het aantal reizigerskilometers van 2% per jaar, m.u.v. de eerste 2 jaren), maar de aanbidding van de vervoerder op welk deel van de exploitatiebijdrage het supplement van toepassing is. Hoe groter het deel van de exploitatiebijdrage (in %) dat afhankelijk wordt gemaakt van de gevraagde reizigersgroei, hoe meer vertrouwen de vervoerder er in heeft dat de gevraagde groei wordt gerealiseerd.

In de Nota van Uitgangspunten werd er nog vanuit gegaan dat er "voor de concessie een budget beschikbaar wordt gesteld dat (behoudens indexering) in beginsel voor de gehele concessieperiode constant is". Gezien de beschikbare exploitatiebijdrage, de jaarlijkse indexering van het exploitatiebijdrage met de OV-index en gezien de (gevraagde) reizigersgroei gedurende de concessieperiode, wordt het plafondbedrag voor de exploitatiebijdrage voor de dienstregelingsjaren 2016 en 2017 vastgezet. Dit is mede omdat in 2016 de Velsertunnel is gesloten vanwege groot onderhoud en dit (grote) gevolgen heeft voor de reizigers in het concessiegebied. In de daarop volgende jaren wordt het plafondbedrag jaarlijks met 1% verlaagd om zo de exploitatiebijdrage te kunnen blijven indexeren. Deze verlaging wordt gecompenseerd door de behaalde reizigersgroei in de concessie.

Hoofdstuk 3: wijzigingen

Op basis van de binnengekomen reacties en voortschrijdend inzicht is het Programma van Eisen op enkele punten aangepast. Zoals in hoofdstuk 2 reeds wordt aangegeven, betreffen deze aanpassingen wijzigingen die voornamelijk betrekking hebben op de vervoerkundige eisen.

Hoofdstuk 1.2: Positie van de provincie Noord-Holland

Hoewel in het voortraject en bij het opstellen van het ontwerp Programma van Eisen op ambtelijk niveau kennis en ervaring is uitgewisseld, is de paragraaf over de samenwerking met de Stadsregio Amsterdam vervallen omdat het dagelijks bestuur van de Stadsregio heeft gekozen voor verlenging van de concessie Amstelland – Meerlanden.

Hoofdstuk 2.3.6: Marketingbureau

Het is altijd de bedoeling geweest om te verwoorden dat de concessiehouder actief dient te participeren in het marketingbureau in het MRA gebied. Deze passage is verduidelijkt.

Hoofdstuk 3.1.1: OV-knooppunten

Knooppunten zijn strategische plekken in het ov-netwerk die een belangrijke functie vervullen bij de overstap van bus-op-bus en/of bus-op-trein en v.v. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het benoemen van subknooppunten geen meerwaarde heeft en derhalve zijn de subknooppunten vervallen. Dit heeft er wel toe geleid dat het NS-station Castricum is opgenomen als knooppunt.

Hoofdstuk 3.1.2: Stroomlijnen

De verbinding die als stroomlijn dient te worden aangeboden op het traject Zandvoort busstation – Heemstede-Aerdenhout NS – Haarlem Tempeliersstraat – Haarlem Spaarnwoude NS – Amsterdam Burg. de Vlugtlaan (de huidige lijn 80) is aangepast aan de opmerkingen van de Stadsregio Amsterdam. Indien de Concessiehouder er voor kiest om door te rijden naar het busstation Elandsgracht (huidige busstation Marnixstraat), dan dient de concessiehouder gebruik te maken van de huidige route van lijn 80 in Amsterdam.

Hoofdstuk 3.3.3: Minimale bedieningstijden Ontsluitende lijnen en Aanvullende lijnen

Gezien de zorg voor de bediening van woongebieden op de zondag, is aan de bedieningsperiode van de ontsluitende lijnen de zondag toegevoegd (van 10.00 tot 18.00 uur).

Hoofdstuk 3.2: Te ontsluiten woon- en werkgebieden

Gezien de zorg die er bij de indieners van de zienswijzen leefde over de ontsluitingsnormen in de nieuwe concessieperiode, is een aantal buurten samengevoegd (op basis van hun geografische ligging) en is de dichtheidseis komen te vervallen.

Hoofdstuk 3.3.6: Uitlopers van de concessie

De uitlopers naar Castricum en Amsterdam worden de gehele concessieperiode voorgeschreven.

Hoofdstuk 3.7.3: Vervoer van en naar de cruiseterminal/ferryterminal in IJmuiden

Voor de bediening door openbaar vervoer van de cruiseterminal en de ferryterminal in IJmuiden aan Zee is een nieuwe paragraaf opgenomen. Deze paragraaf is nieuw in het Programma van Eisen.

Hoofdstuk 4.3: Haltes

Het aanpassen, opheffen en/of verplaatsen van haltes maakt deel uit van de vervoerplanprocedure.

Hoofdstuk 5.2.3: Tijdelijk capaciteitstekort

Bij een niet te voorzien extra aanbod van reizigers zorgt de concessiehouder ervoor dat reizigers zo spoedig mogelijk, doch in elk geval na ten hoogste 30 minuten (was 60 minuten) na de geplande vertrektijd van de halte vervoerd worden.

Hoofdstuk 6.7: Reclame

Hier is toegevoegd dat reclame op bussen is toegestaan met uitzondering van R-net bussen.

Hoofdstuk 7.2.1: Website en apps

Toegevoegd dat de informatie op de website ook in het Engels beschikbaar dient te zijn.

Hoofdstuk 7.4.1: Informatie in de voertuigen

Toegevoegd dat het automatisch halteomroepsysteem verstaanbaar dient te zijn.

Hoofdstuk 8.2: Tarieven

De verwijzing naar te verwachten nieuwe nota tarieven OV is verwijderd.

Hoofdstuk 11.3: Veiligheidsmanagementsysteem (VMS)

Voorafgaand aan de toetsing door de provincie, vraagt de vervoerder om een schriftelijk advies van de Veiligheidsregio Kennemerland.

Hoofdstuk 12: Sociale Veiligheid

Samenhangend met de nieuwe nota Sociale Veiligheid OV 2014-2020, zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De doelen voor de eerste helft van de concessieperiode zijn vastgelegd in de nieuwe nota;
- Voor wat betreft de inzet van menselijk toezicht is vastgelegd hoeveel fte de vervoerder dient in te zetten gedurende de concessieperiode;
- De eis om een meerjarenplan Sociale Veiligheid in te dienen is vervallen door het conformeren van de vervoerder aan de nieuwe nota;
- Het jaarlijkse Actieplan sociale veiligheid van de vervoerder dient gebaseerd te zijn op de Nota Sociale Veiligheid;
- De eisen aan monitoring en rapportage zijn opgenomen in de nieuwe nota.

Hoofdstuk 13.2: Duurzaamheidsplan

Omdat het technisch niet mogelijk is om het aangeboden geluidsniveau exact te vergelijken met dat van 2014, is onze eis voor wat betreft het geluidsniveau minder specifiek geformuleerd.

De inspanningsverplichting dat de vervoerder maatregelen moet nemen die een bijdrage leveren aan het verlagen van het geluidsdruk niveau in en buiten het materieel (bijvoorbeeld stille motoren, banden, controles van bandenspanning, motor uitzetten bij begin/eindhalte, etc.)" blijft gehandhaafd en maakt onderdeel uit van het duurzaamheidsplan, waarop gegund wordt. Overigens zijn de ervaringen met de nieuwe Euro6 motoren zo positief zodat wij verwachten dat deze minimum-eis een positieve bijdrage aan de verlaging van het geluidsniveau zal opleveren.

Hoofdstuk 13.3: Milieuprestaties voertuigen

De leeftijdseisen zijn duidelijker opgeschreven en aangescherpt. Alleen bussen die ingezet worden voor het transitieplan naar zero emissie, mogen de eerst 5 jaar aan de Euro5-norm voldoen (dus gelijk aan het huidige niveau) en niet ouder zijn dan 14 jaar. Na uiterlijk 5 jaar moeten deze bussen vervangen worden door zero emissie bussen.

Hoofdstuk 14.2: Marketingplan

De vervoerder dient het marketingplan ook ter informatie aan het Rocov aan te bieden.

Hoofdstuk 17.2.5: Monitoring vervoersstromen in MRA

Deze paragraaf is nieuw in het Programma van Eisen. De monitor moet ertoe leiden dat de vervoersstromen voor en over de verschillende OV-modaliteiten, aan de hand van OV-chipkaartdata, in beeld wordt gebracht.

Bijlage 2: Nota van Uitgangspunten

Is vervallen en vervangen door Bijlage 2: Woongebieden in de concessie Haarlem / IJmond.

Bijlage 6: Beleidskader OV-tarieven (volgt)

Deze bijlage is veranderd in Bijlage 6: Nota Sociale Veiligheid OV 2014–2020.

Bijlage 7: Beleidsplan Sociale Veiligheid (volgt)

Deze bijlage is veranderd in: Bijlage 7: Samenstelling Rocov.

Bijlage 8: Samenstelling Rocov

Deze bijlage is komen te vervallen.

Hoofdstuk 4: verdere procedure

Op 1 juli 2014 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland deze Nota van Beantwoording vastgesteld. Op dezelfde datum zijn ook het definitieve Programma van Eisen, de Offerteaanvraag en de concept concessiedocumenten (concessiebesluit, subsidiebeschikking en uitvoeringsovereenkomst) vastgesteld.

Programma van Eisen

Het definitieve Programma van Eisen bevat alle eisen uit het ontwerp Programma van Eisen, aangevuld met tekstuele wijzigingen en de wijzigingen die vermeld zijn in hoofdstuk 3.

Concept subsidiebeschikking

De concept subsidiebeschikking beschrijft de financiële relatie tussen provincie en vervoerder gedurende de concessieperiode. In de concept subsidiebeschikking is onder andere het plafondbedrag van de exploitatiebijdrage vermeld en hoe de jaarlijkse exploitatiebijdrage wordt berekend. Daarnaast wordt in de concept subsidiebeschikking de exploitatiebijdrage geïndexeerd op basis van de kostprijsontwikkelingen in de OV-sector. Deze manier van indexeren is landelijk ontwikkeld. Daardoor worden de financiële risico's voor de vervoerbedrijven verminderd (wat leidt tot scherpere aanbiedingen bij de aanbestedingen en minder conflicten tijdens de uitvoering van de concessie). De concessie Haarlem / IJmond is de tweede concessie van de provincie Noord-Holland (naast Gooi en Vechtstreek vanaf 2011) waar deze index wordt toegepast.

Concept uitvoeringsovereenkomst

De concept uitvoeringsovereenkomst beoogt een aantal verplichtingen van de Concessiehouder vast te leggen die van belang zijn voor de implementatie en tenuitvoerlegging van het concessiebesluit en de subsidiebeschikking.

Ook beschrijft de concept uitvoeringsovereenkomst de boeteregeling: de concessiehouder krijgt boetes opgelegd wanneer hij zich niet houdt aan de bepalingen uit het Programma van Eisen. Boetes worden met name opgelegd bij een te lage stiptheid, bij rituitval, bij de inzet van materieel dat niet voldoet aan het Programma van Eisen en bij het niet of niet tijdig leveren van de gevraagde managementinformatie aan de opdrachtgever.

Daarnaast is in de concept uitvoeringsovereenkomst een bonusregeling opgenomen voor het kwaliteitsaspect de klanttevredenheid. Realiseert de vervoerder een hoge klanttevredenheid, dan krijgt hij gedurende de concessieperiode een bonus.

Nieuw ten opzichte van eerdere concessies van de provincie Noord-Holland is dat de vervoerder gevraagd wordt een duurzaamheidsplan in te dienen welke bestaat uit een milieuplan en een transitieplan (naar zero emissie).

Concept concessiebesluit

Het besluit tot verlening van de Concessie bevat het exclusieve recht voor de winnaar om het OV in het Concessiegebied te verrichten. De eisen waaraan de Concessiehouder dient te voldoen ten tijde van de uitvoering van de Concessie, met als ingangsdatum 13 december 2015, zijn vastgelegd in het Concessiebesluit.

Offerteaanvraag

De Offerteaanvraag is het document dat vooral van belang is tijdens de aanbestedingsprocedure. In de eerste plaats geeft het een gedetailleerde beschrijving van de aanbestedingsprocedure (wanneer moet de offerte worden ingediend, uit welke onderdelen moet de offerte bestaan, etc.). In de tweede plaats beschrijft het de eisen die worden gesteld aan vervoerbedrijven die willen inschrijven (onder andere ervaring en financiële zekerheid). In de derde plaats beschrijft het de criteria waarop de offertes zullen worden beoordeeld.

De in te dienen offertes zullen worden beoordeeld op de volgende aspecten:

1. De kwaliteit van het implementatieplan: de provincie wil het vertrouwen hebben dat de vervoerder zonder problemen met de uitvoering van de concessie kan starten;
2. Aantal aangeboden DRU's: de provincie wenst, binnen de budgettaire randvoorwaarden een maximaal OV-aanbod, waarbij de nadruk op de stroomlijnen (inclusief R-net) ligt;
3. Aangeboden suppletiepercentage: de provincie wil dat de vervoerder nog sterker afhankelijk wordt van de reizigersopbrengsten en minder van de exploitatiebijdrage van de provincie. Dat doet zij door een deel van de provinciale bijdrage afhankelijk te maken van de mutatie in het aantal reizigerskilometers;
4. De kwaliteit van het vervoerplan 2017: zit de dienstregeling logisch in elkaar en sluit deze aan bij de vervoerbehoefte;
5. De kwaliteit van het materieelplan: liggen de uitstootwaardes van emissies per bus lager dan in de huidige concessie en biedt de vervoerder comfortabel materieel aan dat aansluit bij de wensen van de reiziger;
6. Duurzaamheidsplan, welke bestaat uit:
 - o een transitieplan: op welke wijze hij gedurende de concessie stappen zet naar de transitie naar zero emissie en
 - o een milieuplan: welke maatregelen neemt de vervoerder om de duurzaamheid van de concessie gedurende de concessieperiode verder te verbeteren;
7. Klanttevredenheidsplan welke bestaat uit de volgende onderdelen:
 - o een reizigershandvest: 'belofte' van de concessiehouder aan de reizigers en
 - o een betrouwbaarheidsplan: welke maatregelen worden genomen om deze beloften – alsmede het Programma van Eisen – waar te kunnen maken.

Hoe beter de vervoerder scoort op bovengenoemde onderdelen, hoe meer punten hij krijgt. De vervoerder die in totaal de beste aanbieding doet, wint de aanbesteding.

Verdere procedure

Op basis van de hierboven genoemde documenten wordt in juli 2014 de aanbestedingsprocedure gestart. Naar verwachting wordt in december 2014 de aanbestedingsprocedure afgerond met de (voorlopige) gunning van de concessie. Op dat moment is ook bekend op welke wijze het Programma van Eisen is uitgewerkt door de winnende vervoerder en welke extra's deze vervoerder aanbiedt bovenop het Programma van Eisen. Gedeputeerde Staten zullen alle betrokken partijen hierover te zijner tijd informeren.

Bijlage 1: individuele reacties

Op de volgende pagina's worden de adviezen en reacties en het antwoord van Gedeputeerde Staten hierop weergegeven. Voor zover de reacties dezelfde strekking hebben, zijn zij samengevoegd.

Algemeen	Mevr. Castien – van Eijk (Vrijwillige Ouderen Adviseuse) 1. Geeft aan dat de voorgestelde veranderingen (HOV Velsen) geen verbeteringen zijn, maar verslechtingen zijn. Ze vraagt zich af wie nu verzint dat er "tijdwinst" is te behalen met deze volstrekt verkeerde beoordelingen? Ze hoopt dat de voorstellen nog eens onder de loep worden genomen en rekening wordt gehouden hoe een oudere nog gebruik kan maken van het "Openbaar" vervoer. Het wordt bijna zo, dat je een OV-taxi moet nemen, om bij een bushalte te komen. Terwijl het NU al jaren goed functioneert. IJmond Gemeenten 2. In uw PvE zien wij graag terug hoe de nieuwe Concessiehouder de achterstand in het OV-gebruik in de IJmond ten opzichte van de rest van de Randstad wil gaan minimaliseren. In de IJmond is het gebruik van het OV lager dan in de rest van de Randstad. We willen het gebruik van het OV verhogen om de wegcapaciteit beter te benutten, de leefbaarheid te verbeteren en de milieubelasting te verminderen. 3. In het PvE ontbreekt de relatie tussen doelgroepenvervoer en de ontwikkelopgave. De gemeenten willen vervoerders in de regio een rol geven bij de ontwikkeling van het vervoer voor mensen met (mobiliteits)beperkingen in de regio. Mensen met een beperking maken meestal van jongs af aan gebruik van speciale vervoersvoorzieningen (doelgroepenvervoer). Zo wordt reizen met aangepast vervoer vaak vanzelfsprekend, terwijl zelfstandig reizen juist de zelfredzaamheid en de deelname aan het maatschappelijk verkeer vergroot. 4. De gemeenten verwachten dat de vervoerder een actieve bijdrage levert aan het realiseren van een goede invulling van het vervoer voor mensen met (mobiliteits) beperkingen in het licht van deze	1. Deze opmerking over HOV Velsen valt buiten de scope van dit PvE. Deze procedure is niet de plek om de discussie hierover te voeren. Wij verwijzen u naar de website van het projectbureau HOV Velsen. Voor de nieuwe vervoerder is de invoering van R-net lijn een gegeven. 2. Wij delen uw ambitie voor een hoger OV gebruik. Gezien het beschikbare budget verwachten wij dat het voorzieningsniveau in grote lijnen hetzelfde zal blijven. Verbetering van de kwaliteit van het OV – en daarmee de aantrekkelijkheid voor reizigers - kan gerealiseerd worden door de aanleg van busstroken/busbanen en het nemen van andere doorstromingsmaatregelen. Daarom hebben wij de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen en het verbeteren van de toegankelijkheid van een verbindend netwerk van stroomlijnen. Daar waar weinig vraag is, wordt gezorgd voor maatwerk. 3. Als opdrachtgever zorgen wij er voor dat alleen lage vloer bussen worden ingezet, dat er rolstoelplanken aanwezig zijn, een plek in de bus voor de rolstoelgebruiker en wij hebben subsidies beschikbaar gesteld voor het toegankelijk maken van haltes. Daarmee hebben wij de voorwaarden geschapen voor het reizen van mensen met een (mobiliteits)beperkingen in het OV. Het doelgroepenvervoer maakt geen onderdeel uit van deze OV concessie; daarom is er ook geen ontwikkelopgave in het PvE opgenomen. 4. Wij zullen dit niet voorschrijven, maar verwachten wel van de vervoerder een coöperatieve houding t.o.v. de uitnodiging van inliggende gemeenten voor de deelname aan overleggen en
----------	---	---

	IJmond Bereikbaar 10. Wij betreuren het zeer dat deze nieuwe concessie zal leiden tot opnieuw minder vervoersuren en een slechtere bereikbaarheid van de IJmond. De nu al minimale bereikbaarheid van onze bedrijventerreinen zal door de doorgevoerde bezuinigingen opnieuw verslechteren. Gemeente Heemstede 11. In uw PvE geeft u aan dat u zich verder wil gaan inzetten in de verbetering van de dienstverlening. De verbetering zal met name gericht zijn op meer aandacht voor uitvoeringsaspecten zoals een minimale uitval van bussen, een aansluitgarantie bij lage frequenties, klantvriendelijk personeel, meer aandacht voor de toegankelijkheid en een goede informatieverstrekking aan de reiziger. Wij onderschrijven deze ambitie en vertrouwen erop dat u deze ambitie in de nieuwe concessie blijft nastreven. Milieudefensie 12. Dit PvE is een grote stap terug vergeleken met dat van 2005. De minimeisen zijn fors lager gesteld en het valt dan ook te verwachten dat het uiteindelijk hieruit voortvloeiende ov-aanbod aanzienlijk slechter van kwaliteit zal zijn dan het huidige. Dat heeft ongetwijfeld te maken met het besluit van de provincie om geen provinciaal geld meer in het ov te stoppen en uitsluitend het geoordeelde geld vanuit het rijk in te zetten. Milieudefensie vindt dat een zeer kwalijke zaak. 13. Er ligt vooral een enorme taak bij de overheid om de uitstoot van kwalijke emissies te verminderen. Ook de provincie heeft daarin een aandeel. Maar blijkbaar wil de provincie geen gebruik maken van de mogelijkheden die het ov biedt om het autoverkeer, en daarmee een belangrijke bron van kwalijke emissies, te beperken. Op diverse plekken in het concept-PvE wordt duidelijk gesteld dat het ov die potentie heeft. De voor de hand liggende conclusie om daarom extra op ov in te zetten en gelden die nu in grote hoeveelheden naar het autoverkeer gaan, zoals wegeaanleg, te herbestemmen voor beter ov, wordt helaas niet getrokken. De provincie verzaakt daarmee zijn maatschappelijke taak om bij te dragen aan terugdringing van het broeikaseffect en van	10. Wij delen uw mening niet. Wij zijn van mening dat met het beschikbare budget een goed aanbod kan worden verkregen. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de regio IJmond zal tenminste gelijk blijven aan de huidige situatie. 11. Wij hebben met genoeg kennis genomen van uw reactie. 12. Wij delen uw mening niet. Boven op de minimeisen in dit PvE, geven wij de vervoerder een bepaalde ontwikkelvrijheid om het aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag. Dit in tegenstelling tot het PvE uit 2005 waar het aanbod exact was voorgeschreven (zie ook bijgevoegde Nota). De PvE's kunnen daarom niet met elkaar worden vergeleken. Daarnaast verhogen wij het budget voor de concessie met in totaal € 18 mln. voor de periode 2016-2025. 13. Wij delen uw mening niet dat de provincie haar maatschappelijke taak verzaakt. De milieueisen in dit PvE zijn strenger dan in voorgaande PvE's en er wordt voor het eerst (bij een PvE voor een OV concessie) ook een duurzaamheidsplan (milieuplan en transitieplan naar zero emissie) van de vervoerder gevraagd. Daarmee zijn wij van mening dat de duurzaamheid in brede zin verbetert in de nieuwe concessie en zal de uitstoot van emissies verminderen. Wij zetten in op het behoud van de stroomlijnen; dit zijn de lijnen die de concurrentie met het autoverkeer kunnen aan gaan.
--	--	--

	gezondheid schadelijke stoffen als fijnstof en stikstofoxiden.	
Aanbestedings-procedure	Gemeente Bloemendaal 14. Dringt er op aan het proces van aanbesteding volledig transparant te laten zijn. De gemeente wil graag aanhaken bij eventuele vertrouwelijke (voor-)overleggen, bijvoorbeeld met ROCOV, waar nodig in vertrouwen als dat nodig is in verband met een lopende aanbesteding.	14. Het is zeker niet onze bedoeling om de gemeente buiten te sluiten. In het kader van het wettelijke adviseringsproces wordt het Rocov soms eerder geïnformeerd. Het proces van aanbesteding is, voor zover dat mogelijk is binnen een Europese aanbesteding, volledig transparant. De afgelopen maanden hebben wij de gemeenten, in het PVVB, uitvoerig geïnformeerd over de stand van zaken.
	Connexxion 15. Wij adviseren de provincie het definitieve PvE en bijbehorende bestek volledig volgens het principe van het 'functioneel specificeren' op te stellen. Hiermee biedt de provincie de inschrijvers de mogelijkheid de aan te bieden uitvoering van de dienstverlening met een goede kwalitatieve onderbouwing te beschrijven. Daarnaast heeft de provincie alle ruimte de aanbestedingen in kwalitatieve zin te beoordelen	15. Wij vinden dat met dit PvE en bestek de eisen zoveel als mogelijk functioneel zijn opgesteld en gestuurd wordt op output.
Afstemming met andere concessies	Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland 16. Staat positief tegenover de afstemming met de concessie Amstelland-Meerlanden.	16. Wij nemen kennis van uw reactie.
	Gemeente Heemstede 17. Onderschrijven de aanpak uit de 'Nota van Uitgangspunten' dat er afstemming wordt gezocht met de SRA. Echter, naast de SRA, hechten zij ook grote waarde aan een goede afstemming met de concessiehouder provincie Zuid-Holland en de NS om eventuele knelpunten op te lossen en mogelijke hiaten in het OV-netwerk te voorkomen. De gemeente Heemstede heeft een aantal belangrijke stroomlijnen van andere concessiehouders zoals lijn 140 en lijn 50 op haar grondgebied liggen. Daarbij gaan wij er vanuit dat de provincie het belang van goed OV, met daarbij de benodigde haltes en infrastructurele maatregelen, binnen haar provinciegrenzen onderschrijft en dat het daarbij niet uit mag maken van welke concessiehouder een bepaalde buslijn is. Gemeente Bloemendaal / Dorpsraad Bennebroek 18. Wij vinden dat nadrukkelijk rekening moet worden gehouden met ontwikkelingen in de concessiegebieden van Bennebroek en Vogelenzang. Dat geldt zowel aan de kant van de opdrachtgever,	17. Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming met andere opdrachtgevers, zoals Zuid-Holland en de NS. Onderdeel van het concessiebeheer (door de provincie) is dan ook de afstemming met de aangrenzende opdrachtgevers over de grensoverschrijdende lijnen binnen en buiten het concessiegebied. Echter de eindbeslissing over lijnen (inclusief haltes) uit andere concessiegebieden, zoals de lijnen 50 en 140, ligt niet bij de provincie. De vervoerder kan deze lijnen gebruiken voor de ontsluitingseisen van het concessiegebied, maar bij veranderingen in lijnvoering draagt de vervoerder er zorg voor dat hij blijft voldoen aan de concessie eisen. 18. In het kader van het concessiebeheer hebben wij contact met alle betrokken partijen, waaronder het Rocov. Ook hebben wij in de dienstregelingsprocedure voorgeschreven dat gemeenten moeten

	als voor de opdrachtnemer (vervoerder). Het ROCOV kan hierin een belangrijke schakelfunctie vervullen tussen de reizigers, de gemeenten en de provincies/Stadsregio. Wij pleiten ervoor, een periodiek overleg (bijvoorbeeld halfjaarlijks) te hebben, waarin al deze partijen hun kennis bijeen brengen. De Tiltenberg 19. De Tiltenberg ligt precies op de grens van de provincie Noord- en Zuid-Holland. We begrijpen dat de organisatie van het OV via de provincie verloopt, maar dat zou niet mogen betekenen dat de grensgebieden minder prioriteit krijgen.	worden betrokken in deze procedure. Daarnaast informeren wij de gemeenten in het PVVB over het vervoerplan/de dienstregeling. 19. De vervoersvraag is altijd maatgevend. Een grensgebied of een gebied in het centrum van de concessie worden gelijk behandeld.
Suppletie- model	Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland 20. Staat positief tegenover het suppletie-model, waarbij de Provincie de subsidie koppelt aan verwachte reizigersgroei.	20. Wij nemen met genoegen kennis van uw reactie.
1.1 OV in de hoofdrol	IJmond Gemeenten 21. Wij zien de ontsluitende lijnen (maatwerk) als belangrijke drager in de concessie Haarlem/IJmond en zien deze daarom graag toegevoegd als zesde punt aan uw opsomming.	21. Wij vinden dat de stroomlijnen (conform de Visie OV 2020) de dragers zijn van het OV-netwerk en het maatwerk een meer ontsluitende functie in het netwerk heeft.
1.1.2 Doelstelling	Milieudefensie 22. De Doelstelling van de provincie met dit PvE is volgens blz 7: <i>beoogt de provincie de doelmatigheid van het OV-systeem verder te verbeteren</i>. Blijkbaar moet dit verstaan worden als een lagere prijs per reizigerskilometer. Dat is iets heel anders dan wat Milieudefensie zou willen zien als doelstelling: het bieden van een goed ov-systeem dat kan concurreren met de auto. Met als daarachter liggende doelstelling het verminderen van de aantasting van het leefmilieu door het verkeer. 23. <i>De provincie zoekt naar de oplossing die gedurende de concessieperiode de meeste maatschappelijke waarde oplevert. Onder maatschappelijke waarde verstaat de provincie minst belastend voor milieu-en leefomgeving binnen de doelstellingen en de economische randvoorwaarden van deze opdracht.</i> De laatste 10 woorden van deze passage geven aan dat alle goede bedoelingen t.a.v. milieubelasting niet meer mogen kosten dan er vanuit geoormerkte fondsen beschikbaar is. Ook wordt het verbeteren van de sociale infrastructuur niet gezien als een maatschappelijke waarde.	22. Door de doelmatigheid van het OV te verbeteren blijft het OV betaalbaar. Voor het beschikbare budget kunnen wij voor meer mensen zo goed mogelijk OV aanbieden. Daarmee blijft het OV een alternatief voor de auto. Door de vervoerder een taakstelling op te leggen voor wat betreft de groei van het aantal reizigerskilometers wordt de vervoerder gestimuleerd om meer reizigers te trekken dan wel bestaande reizigers meer te laten reizen met het OV. 23. De provincie gunt op een combinatie van zowel prijs als kwaliteit. Wij volgen de Aanbestedingswet waarbij het beschikbare budget als randvoorwaarde geldt. Dit is altijd een randvoorwaarde in een aanbestedingstraject. Daarbij zijn de doelstellingen in lijn met de Visie OV 2020 van de provincie.

	24. De scholieren en de Paswerklijnen worden voor <i>tenminste de eerste twee jaar van de dienstregeling</i> voorgeschreven (blz. 20). Het kan niet zo zijn dat de nieuwe concessiehouder zomaar stopt met deze diensten na 2 jaar als de behoefte hieraan nog bestaat. Wat is hierachter de ratio?	24. Wij houden vast aan het principe om maatwerk niet voor de hele concessieduur vast te leggen. Daarmee houden wij voldoende flexibiliteit in de concessie, welke nodig is gezien de lange concessieduur. Dat wil niet automatisch zeggen dat het maatwerk na twee jaar zal stoppen, maar geeft de vervoerder de gelegenheid om met alternatieven voorstellen te komen.
1.2 Amstelland en Meerlanden	Arriva 25. U beschrijft hier de samenwerking met SRA bij de aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden. Naar onze informatie loopt deze concessie niet meer samen met de concessie Haarlem/Umond. Wij adviseren u de tekst in het ontwerp PvE aan te passen aan de nieuwe situatie. Met een wisselend startmoment van beide concessies zijn de genoemde synergievoordelen niet meer aan de orde. Stadsregio Amsterdam 26. De Stadsregio zal in 2015 starten met de voorbereidingen voor de aanbesteding van de concessie Amsteland-Meerlanden.	25. Wij passen de tekst in het PvE aan. 26. Wij nemen kennis van uw reactie.
2.1.1 Geografische afbakening	Stadsregio Amsterdam 27. Wij kunnen ons niet vinden in de naar ons idee erg ruim geformuleerde beschrijving van de uitlopers vanuit de concessie Haarlem/Umond naar de concessie Amsterdam. In uw PvE staat feitelijk dat alle routes (en frequenties?) van lijnen uit de concessie Haarlem/Umond binnen de concessie Amsterdam zijn toegestaan, mits deze voldoen aan de eisen (m.b.t. het te gedogen vervoer) uit het PvE voor de aangepaste concessie Amsterdam. Naar ons idee is dit een onjuiste interpretatie van de wet- en regelgeving zoals onder meer beschreven in artikel 25 lid 2 van de Wet personenvervoer, waarin duidelijk staat vermeld dat vervoer van/naar een aangrenzende concessie(verlener) uitsluitend is toegestaan indien en nadat hierover overeenstemming is bereikt met deze aangrenzende concessieverlener. Voor wat betreft de verwijzing naar het PvE voor de (aangepaste) concessie Amsterdam geldt dat dit een document is dat de rechten en plichten beschrijft van de concessiehouder GVB, zoals opgelegd/overeengekomen met de Stadsregio als concessieverlener. Het PvE schept dus geen rechten of verplichtingen richting andere partijen, zoals aangrenzende concessieverleners, andere concessiehouders, of burgers. Los van de formele kant is de Stadsregio van mening dat	27. Wij passen de tekst conform uw opmerkingen aan. Dat wil zeggen dat wij de optie open houden om lijn 80 via de huidige route door te laten rijden naar het busstation Elandsgracht (= huidige busstation Marnixstraat). Wij gaan er vanuit dat de Stadsregio pas zal besluiten om gedurende de concessieperiode te gedogen routes te wijzigen, nadat hierover overleg heeft plaatsgevonden met de provincie. Wij zullen in de lijnfiches hierover een voetnoot plaatsen.

	de door u gehanteerde formulering te veel vrijheid schept voor de vervoerder uit de concessie Haarlem/IJmond om (ongewenste) parallelliteiten met het vervoer in de concessie Amsterdam te creëren, en dit kan uiteindelijk – ook voor de provincie Noord-Holland – leiden tot onbedoelde neveneffecten. Wij verzoeken u de beschrijving van de uitlopers zodanig aan te passen, dat deze (limitatief) worden beschreven conform de lijnvoering van de lijnen 80 en 82 zoals wij elders in de reactie voorstellen.	
2.1.2 Gedoepplicht overig OV	IJmond Gemeenten 28. De huidige OV-taxi stopt 1 januari 2016. Het vervolg is nog onduidelijk, echter als dit toch een semi-vorm van OV wordt, moet dit ook mogelijk blijven (en dus gedoogd worden). Gemeente Velsen 29. De provincie heeft aangegeven te stoppen met de OV-taxi. Het is van belang dat huidige gebruikers van de OV-taxi die wel in staat zijn om zelfstandig te reizen in grotere mate gebruik gaan maken van het reguliere openbare vervoer. Wij zijn van mening dat de vervoerder geprikkeld moet worden een actieve bijdrage te leveren aan het realiseren van een goede invulling van het vervoer van mensen met (mobiliteits)beperkingen. Stadsregio Amsterdam 30. Aangezien komend jaar al een verandering optreedt in de lijnnummers door de introductie van de nieuwe R-netlijnen, vragen wij om geen lijnnummers maar verbindingen (of: trajecten op straatniveau) op te nemen in de te gedogen routes.	28. In het PvE is de ruimte gelaten voor het te gedogen (overig) OV (hoofdstuk 2.1.2), waaronder ook collectief vraagafhankelijk openbaar vervoer. 29. Er is een opgave voor het toegankelijker maken van het OV. Als opdrachtgever zorgen wij er voor dat alleen lage vloer bussen worden ingezet, dat er rolstoelplanken aanwezig zijn, dat er één plaats in de bus is voor een rolstoelgebruiker én hebben wij subsidies beschikbaar gesteld voor het toegankelijk maken van haltes. Daarmee hebben wij de voorwaarden geschapen voor het reizen van mensen met (mobiliteits) beperkingen in het OV. 30. Nu de lijnnummers per december 2014 bekend zijn, nemen wij de correcte lijnnummers op in de bijlage van de te gedogen routes.
2.2 Duur van de concessie	Arriva 31. Het artikel geeft aan dat, indien door een wijziging in de Wet personenvervoer 2000 de maximale concessieduur wordt verlengd, de provincie de concessieduur van 10 jaar kan verlengen tot die nieuwe maximale lengte. Wij adviseren u ook aan te geven welke condities in die situatie gelden. Eenzijdige verlenging lijkt ons bij meer dan een jaar verlenging niet passend. Een overlegmodel is dan beter op zijn plaats.	31. Wij nemen op voorhand geen condities op waaronder wij aanpassing van de concessieduur toestaan, als daar in de toekomst de ruimte voor wordt gegeven. Wel nemen wij in het concessiebesluit op dat de verlenging alleen kan plaatsvinden met wederzijds goedvinden.
2.3.6 Marketing bureau	Stadsregio Amsterdam 32. Graag willen wij met u van gedachten wisselen over verdergaande afspraken tussen Stadsregio, provincie Noord-Holland en de	32. Het is onze eis dat de vervoerder actief deelneemt in het marketingbureau. Per abuis is daarbij de tekst opgenomen dat van de

het lijnennet	locaties in het Haarlem/IJmond gebied na waarbij de bezoeker zo min mogelijk hoeft over te stappen als deze vanuit Amsterdam komt.	bereikbaar per OV. Het zo min mogelijk overstappen zien wij niet als doel op zich. Wij hechten aan snelle en gestrekte verbindingen met waar nodig een geregelde/garandeerde overstapmogelijkheid.
3.1 R-net lijnen vanuit de SRA	Arriva 38. Het PvE geeft de mogelijkheid dat toekomstige R-net lijnen onder de verantwoordelijkheid van de SRA ook onderdeel kunnen gaan vormen van het OV-netwerk Haarlem/IJmond. Wij adviseren u aan te geven hoe in een dergelijke situatie met de opbrengsteffecten voor de Concessiehouder Haarlem/IJmond wordt omgegaan. Wij adviseren een overlegmodel tussen Concessieverlener en Concessiehouder.	38. Wij bedoelen hiermee dat andere lijnen meetellen om te voldoen aan de ontsluitingsnormen in het gebied Haarlem/IJmond. Deze toekomstige R-net lijnen rijden nu al in het concessiegebied en de routes zullen, na introductie van R-net, niet wijzigen. Daarom nemen wij uw adviezen niet over.
3.1.1. OV knooppunten	IJmond Gemeenten 39. Het verbaast ons dan ook dat de NS-station Heemskerk en Station Castricum door u niet worden aangemerkt als knooppunt, waarop minimaal een ontsluitende lijn dient te worden aangesloten. 40. Graag zien wij voor Heemskerk vastgelegd dat zij minimaal wordt voorzien van één subknooppunt nabij het centrum, welke in samenspraak met de gemeente wordt bepaald. Amsterdam Marketing 41. Organiseer veldwaarnemingen (zoals eerdere 'safari's') bij belangrijke OV knooppunten in de Haarlem/IJmond concessie welke tot doel heeft om met een blik van een buitenlandse bezoeker te kijken naar de aanwezige OV informatievoorziening: is de bezoeker in staat om bij het uitstappen de weg te vinden? PolanenPark 42. Een bushalte nabij het terrein kan de vervoersbehoefte vervullen van niet alleen PolanenPark, maar ook van gasten en werknemers van De Zoete Inval en van inwoners van Haarlemmerliede. Gemeente Velsen 43. Het onderscheid tussen de twee categorieën, knooppunten en subknooppunten, is ons niet duidelijk en dus ook niet welke implicaties het onderscheid zou kunnen hebben voor het OV	39. Vanuit het OV netwerk gezien, zijn niet alle treinstations een knooppunt. Het station Heemskerk ligt te dicht bij de knooppunten Beverwijk en Uitgeest. Vanuit dit gezichtspunt gezien hoeft er geen buslijn verknoopt te worden op het station Heemskerk. Het NS-station Castricum wordt als knooppunt in het PvE opgenomen. 40. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het benoemen van subknooppunten geen meerwaarde heeft. Derhalve zijn de subknooppunten vervallen in het definitieve PvE. 41. Onlangs zijn, bij alle belangrijke knooppunten, veldwaarnemingen gehouden met alle betrokken partijen. Hieruit zijn een aantal aanbevelingen gekomen om de bewegwijzering (wayfinding) te verbeteren. De maatregelen die volgen uit de aanbevelingen, worden naar verwachting eind dit jaar gerealiseerd. 42. Het bedrijventerrein is te kleinschalig en aantal werknemers per hectare te laag om Polanenpark op te nemen als te ontsluiten werkgebied. Als de vraag in potentie groot genoeg is/wordt, zal de inschrijver een buslijn aanbieden. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft. 43. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat het benoemen van subknooppunten geen meerwaarde heeft. Derhalve zijn de subknooppunten vervallen in het definitieve PvE. Een knooppunt heeft

	halteren in plaats van centraal in het dorp. Het is van belang dat de bovengenoemde verbinding blijft zorgdragen voor haltevoorzieningen op de centrale route door Driehuis.	
50.	Voor de verbinding die momenteel bediend wordt door lijn 74 (IJmuiden Dennekoplaan – IJmuiden Plein 1945 – Beverwijk NS) is het van belang dat deze blijft rijden via het havengebied en Oud-IJmuiden. De huidige omschrijving biedt de vervoerder de mogelijkheid om de directe route naar Plein 1945 te nemen.	50. Wij nemen uw reactie over in de lijnfiches bij het bestek.
	Gemeente Heemstede	
51.	Wij vinden het belangrijk dat er een jaarlijkse afstemming is over de vervoersplannen van de aangrenzende OV-autoriteiten. Dat geldt zowel aan de kant van de opdrachtgever, als voor de opdrachtnemer (vervoerder).	51. Onderdeel van het beheer van de concessies (door de provincie) is de afstemming van de vervoerplannen met de omliggende OV-autoriteiten. Als dit leidt tot wijziging in de lijnvoering komt dat terug in het vervoerplan (zie procedure in hoofdstuk 3.10.2).
	Milieudefensie	
52.	Het vorige PVE bevatte slechts 5 stroomlijnen. Dat zijn er nu 9. De lijnen die in 2005 nog gewone ontsluitende lijnen waren en nu stroomlijn worden genoemd hebben weinig of geen extra kwaliteitseisen gekregen. Maar het feit dat ze nu stroomlijn zijn heeft wel negatieve gevolgen, die niet worden goedge maakt door een betere kwaliteit van de stroomlijn.	52. Wij delen uw mening niet. De trajecten van de stroomlijnen worden geëist in het PvE en hebben hogere kwaliteitseisen dan ontsluitende lijnen (niet voorgeschreven).
53.	In het algemeen vindt Milieudefensie dat het geloof in het model van stam- en ontsluitende lijnen bij de provincie is doorgeschoten. Het werkt nu zo uit, dat zondagsdiensten worden geschrapt en halve wijken een ov-verbinding kwijtraken. De sociale functie, die ook een groot milieueffect heeft op het vervangen van autoverkeer, raakt uitgehold. Dat, samen met de eerder genoemde opheffing van de ov-taxi, brengt de kwaliteit van het ov onder een acceptabel niveau.	53. Wij delen deze mening niet. Wij zetten in (conform de Visie OV 2020) op het behoud van de sterke lijnen, de zogenaamde stroomlijnen, en het leveren van maatwerk daar waar nodig. Daarnaast zorgen de capaciteits- en ontsluitingsnormen er voor dat iedereen toegang kan hebben tot het OV. Het PvE beschrijft niet het ideale aanbodniveau van de provincie, maar het minimumniveau waaraan de vervoerder tenminste dienen te voldoen. Het stellen van te veel eisen in tenders, brengt dus het risico de marktwerking, en de beoogde effecten daarvan als financiële voordelen/efficiency als gevolg van concurrentie, te verstoren. De werkelijke vraag van reiziger verdwijnt naar de achtergrond. De uitdaging ligt in terughoudende opstelling bij een aanbesteding: het formuleren van functionele eisen en daar binnen ruimte te laten aan professionals voor uitvoering van de publieke taken. Het exact voorschrijven van een lijnennet en milieueisen leiden er toe dat andere speerpunten, zoals hoge frequenties, goede reizigersinformatie en

	Connexxion 54. In het ontwerp PvE heeft de provincie een negental Stroomlijnen vastgesteld die de vervoerder dient aan te bieden. Voor de Stroomlijn Zandvoort busstation – Heemstede-Aerdenhout NS – Haarlem Tempeliersstraat – Haarlem Spaarnwoude NS – Amsterdam-West (huidige lijn 80) ligt het eindpunt niet vast. Ons advies aan de provincie is dit eindpunt wel vast te leggen of in ieder geval een voorkeur aan te geven voor een eindpunt. Hiermee stelt u de inschrijvers in staat, op basis van gelijke uitgangspunten, de verbindingen tussen de Stroomlijnen vorm te geven. De provincie voorkomt hiermee een (on)eigenlijke concurrentie tussen de inschrijvers bij het realiseren van de verbindingen op basis van verschillende uitgangspunten, namelijk andere eindpunten voor deze stroomlijn.	grotere klanttevredenheid onder druk komen te staan. 54. Wij nemen uw advies om het eindpunt van lijn 80 vast te leggen, over in de lijnfiches.
	Stadsregio Amsterdam 55. Wij kunnen instemmen met het inkorten van de huidige lijn 82 tot Amsterdam Sloterdijk NS. M.b.t. de huidige lijn 80 kunnen wij ons vinden in het idee om deze te laten halteren bij de metrohalte Burg. De Vlughtlaan of Jan van Galenstraat. De SRA stelt echter voor dat deze lijn vervolgens ook eindigt bij een van beide metrohaltes, en dus niet meer doorrijdt de stad in (zoals nu naar het busstation Elandsgracht). Concreet stellen wij voor om m.b.t. de grensoverschrijdende lijnen naar Amsterdam de volgende formulering aan te passen: - De tekst van voetnoot 1 op p. 15 (paragraaf 3.1.2) - De tekst in bijlage 3 "Uitlopers van de Concessie" (bij het eerste bolletje).	55. Wij passen de tekst conform uw advies aan. Dat wil zeggen dat de tekst in de voetnoot wordt aangepast. Wij houden de optie open om lijn 80 via de huidige route door te laten rijden naar busstation Elandsgracht. Wij gaan er vanuit dat de Stadsregio pas zal besluiten om gedurende de concessieperiode te gedogen routes te wijzigen, nadat hierover overleg heeft plaatsgevonden met de provincie. Wij zullen in de lijnfiches hierover een voetnoot plaatsen.
3.1.3. Ontsluitende lijnen	Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland 56. Wij maken ons grote zorgen dat voor het aanvullende lijnennetwerk de aanbieder zelf oplossingen moet bieden. Hierdoor verliezen de provincie en gemeenten de greep op een eenduidig vervoerssysteem in relatief vervoersarme gebieden. Vrijheid van de vervoerder staat haaks op de continuïteitswens van de consument. Door een minimalisering van de mobiliteit per OV, bestaat het risico dat inwoners die afhankelijk zijn van het OV in een isolement geraken. Door een slechte ontsluiting middels het OV worden tevens werkenden afhankelijk van de auto.	56. Wij hebben in het PvE aangegeven waarom wij kiezen voor het systeem van stroomlijnen (waarvan de route min of meer vast ligt) en maatwerk daar waar nodig (onder andere ontsluitende lijnen waarvan de route nog niet vast ligt). Aangezien het OV in het concessiegebied voor circa 90% bestaat uit stroomlijnen, wordt juist de continuïteit van veel lijnen gegarandeerd. De keuze voor maatwerk in vervoersarme gebieden, geeft een betere garantie voor de ontsluiting door OV dan het exact voorschrijven van onrendabele lijnen.

	IJmond Gemeenten 57. Graag zien wij de aanvulling: De concessiehouder zal de invulling van de ontsluitende lijnen in nauw overleg met de gemeente vormgeven. Gemeente Haarlem 58. Wij hechten veel belang aan een fijnmazig netwerk en een goede haltedichtheid. Dit is met name van belang voor mobiliteit van kwetsbare doelgroepen als gevolg van veranderingen in de zorg. De status van de huidige ontsluitende lijnen is niet helder, omdat paragraaf 3.1.3 het voorbehoud maakt van voldoende vervoervraag. Ook stelt het ontwerp PvE dat een buurtbus kan worden ingezet die afhankelijk is van de inzet van vrijwilligers. Dit kan een risico zijn als er niet genoeg vrijwilligers zijn. 59. Spaarndam wordt nu alleen ontsloten door een ontsluitende lijn 14. Aangezien het dorp verder geen OV alternatieven kent, maakt Haarlem zich er hard voor dat Spaarndam bereikbaar blijft met OV. 60. Hogeschool Inholland en NOVA college worden bediend door de ontsluitende lijn 8. Het ontwerp PvE is in paragraaf 3.6 niet helder over het voortbestaan van lijn 8. Deze lijn staat bekend als een drukke lijn en vangt de pieken op van deze grote onderwijsinstellingen. Van belang is dat deze pieken ook goed door de vervoerder worden opgevangen. Een buurtbus is hier niet voldoende. 61. Wij zijn verheugd dat zowel de Waarderpolder als de regionale ziekenhuizen ontsloten blijven met het OV. FNV Bondgenoten 62. De essentiële voorwaarden om de regio aantrekkelijk te maken om te wonen, te werken, te ondernemen en te bezoeken komen onvoldoende tot uiting in het ontwerp PvE. De fijnmazigheid uit de	57. De vervoerder is verplicht om elk jaar om het concept vervoerplan te bespreken met de gemeenten, waarbij u in de gelegenheid wordt gesteld om te reageren (zie hoofdstuk 3.10.2 van het PvE). 58. Wij hebben er voor gekozen om niet het volledige netwerk voor te schrijven, maar een bepaalde mate van ontwikkelvrijheid aan de vervoerder over te laten. Van de stroomlijnen liggen de routes min of meer vast ligt en wij vragen maatwerk daar waar nodig (o.a. ontsluitende lijnen waarvan de route nog niet vast ligt). Aangezien het OV in het concessiegebied voor ca. 90% bestaat uit stroomlijnen, wordt de continuïteit van veel lijnen gegarandeerd. Als een buurtbus wordt voorgesteld voor het voldoen van de ontsluitingseisen dan zal de vervoerder, indien er niet genoeg vrijwilligers zijn voor een buurtbus, een reguliere lijn moeten aanbieden om te voldoen aan de ontsluitingseisen uit het PvE. 59. In het PvE is opgenomen dat Spaarndam bediend moet worden door openbaar vervoer, omdat het deel dat ligt in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude meer dan 2.000 inwoners heeft. 60. Lijn 8 wordt niet specifiek genoemd, maar het trajectdeel tussen Haarlem NS en Haarlem Hogeschool wordt specifiek genoemd met een hogere frequentie dan elders op het traject van de huidige lijn 81. Hoe het ontsluitende net (routes, lijnen en frequenties) er uit komt te zien, zal na de gunning bekend zijn. 61. Wij nemen met genoegen kennis van uw zienswijze. 62. Wij hebben in het PvE aangegeven waarom wij kiezen voor het systeem van stroomlijnen (waarvan de route min of meer vast ligt) en maatwerk daar waar nodig (o.a. ontsluitende lijnen waarvan de route niet vast ligt).
--	---	--

		(mobiliteits)beperking in het OV.
66.	Andere mogelijke relevante locaties waarvoor ontsluiting met het OV aanwezig zou moeten zijn, zijn RIBW-locaties, GGZ-instellingen, locaties voor dagbesteding, andere SW-locaties (dan Paswerk) en winkel- en recreatiegebieden. Graag treden wij hiervoor met de concessiehouder in overleg.	66. Wij hebben de keuze gemaakt om, naast de woon- en werkgebieden, alleen ontsluitingsnormen voor ziekenhuizen op te nemen. Aangezien het PvE een minimumniveau vastlegt, gaan wij er van uit dat als er voldoende vraag is naar OV de vervoerder hierop zal inspelen met zijn vervoeraanbod. Wij verwachten van de vervoerder dat deze open staat voor ideeën van de gemeenten.
	IJmond Gemeenten/Gemeente Velsen	
67.	Onduidelijk is waarom wel werkgebied Haarlem Waarderpolder wordt opgenomen en andere werkgebieden zoals: De Pijp e.o. (Beverwijk); De Trompet; De Houtwegen (Heemskerk); Tata Steel en omliggende bedrijven (Velsen-Noord) niet worden genoemd. De keuze voor de Waarderpolder lijkt arbitrair. Evenals bij woongebieden kan een norm worden opgelegd voor het aantal haltes op bedrijventerreinen waarbij mogelijk het aantal arbeidsplaatsen maatgevend is.	67. Wij hebben de keuze gemaakt om de Waarderpolder wel op te nemen omdat de Waarderpolder een dichtbebouwd werkgebied is met veel werknemers per hectare. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Tata Steel, die zelf vervoer inhuurt vanwege de ploegendiensten en de verspreiding van de werknemers over het zeer grootschalige terrein. De andere bedrijventerreinen zijn te kleinschalig of hebben een beperkt aantal werknemers per hectare. Als de vraag in potentie groot genoeg is, biedt de vervoerder een buslijn aan. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft.
	Dorpsraad Bennebroek	
68.	Ziet graag dat Oost Bennebroek weer wordt ontsloten voor OV naar Haarlem via Heemstede-Aerdenhout, maar ook richting Leiden. Mocht lijn 4 blijven bestaan dan kan deze lijn 4 doorgetrokken worden vanuit Heemstede Glipperdreef naar Bennebroek, via Huis te Bennebroek. De voorzieningen zijn nog aanwezig. Bijkomend voordeel is dat ook Linnaeushof Oostzijde weer met OV is te bereiken vanaf station Heemstede-Aerdenhout.	68. Naar aanleiding van uw zorg over de ontsluiting van de genoemde kernen, hebben wij diverse wijken uit de CBS Buurtindex samengevoegd tot woongebieden om te komen tot een meer evenwichtige samenstelling van gebieden waar OV moet worden aangeboden. Aangezien het PvE een minimumniveau vastlegt, gaan wij er van uit dat als er voldoende vraag is naar OV de vervoerder hierop zal inspelen met zijn vervoeraanbod.
69.	In het PvE zouden ook de ontsluitingslijnen moeten worden opgenomen; deze zijn immers zeer essentieel voor Bennebroek en Vogelenzang. Wij verzoeken u om binnen uw mogelijkheden zorg te dragen voor het behoud van de lijnen 50 en 401 voor Bennebroek.	69. Wij zetten in (conform de Visie OV 2020) op het behoud van de sterke lijnen, de zogenaamde stroomlijnen, en het leveren van maatwerk daar waar nodig. De ontsluitingsnormen zorgen er voor dat iedereen toegang kan hebben tot het OV. Wij zijn bekend met het belang van de lijnen 50 en 401 voor Bennebroek.
	Gemeente Heemstede	
70.	In het PvE is opgenomen dat het Spaarne ziekenhuis minimaal van maandag t/m vrijdag ontsloten moet worden met het OV. Wij pleiten er echter voor dat, indien het ziekenhuis ook in de weekenden zorgactiviteiten gaat aanbieden, de bereikbaarheid	70. De bediening van de ziekenhuizen is afgestemd op de openingstijden van de poliklinieken en de bezoekerstijden. Als de openingstijden wijzigen, gaan wij in gesprek gaan met de vervoerder over uitbreiding van de bedieningstijden.

met het OV hierop aangepast kan worden.

**De Tiltenberg / Dorpsraad Bennebroek / Gemeenten
Bloemendaal en Heemstede**

- 7.1. Op grond van het PvE zou de toekomstige vervoerder niet verplicht zijn busvervoer van en naar Vogelenzang aan te bieden. Wij vinden echter dat in het PvE zou moet worden opgenomen dat Vogelenzang zijn aansluiting op het busnetwerk moet behouden.
- Dat zou bijvoorbeeld kunnen hetzij naar NS station Hillegom, hetzij via de N206 naar NS station Heemstede-Aerdenhout, hetzij via een binnendoor verbinding met Bennebroek-Heemstede (DeGlip)-NS station Heemstede-Aerdenhout. Op zichzelf vinden wij het uitgangspunt dat bepaalde ontsluitende lijnen als buurtsbus gereden mogen worden geen slechte ontwikkeling. Wij onderschrijven het uitgangspunt, dat de vervoerder hiervoor zelf het initiatief moet nemen, met name voor wat betreft het technisch-organisatorische deel.
 - Wij pleiten voor het behoud van de lijnen 50 en 401, door actieve inzet vanuit Noord-Holland bij de andere concessieverleners of door het inbouwen van een vangnet; het doortrekken van lijn 4 vanuit Heemstede naar Bennebroek; technisch-inhoudelijke vragen over de motivering van criteria in het PvE.

Stadsregio Amsterdam

72. Verzoekte de provincie om als wens op te nemen dat de verbinding vanuit Zandvoort naar Amsterdam- West (huidige lijn 80) na Halfweg in Amsterdam West een iets gewijzigde route volgt via een binnenkort nieuw op te leveren aansluiting vanaf de provinciale weg N200 ter hoogte van sportpark "de Eendracht" in Amsterdam Geuzenveld. Vervolgens zou de lijn ofwel via de J.M. den Uylstraat – Ruys de Beerenbrouckstraat – Burg. De Vlughtlaan (naar metrohalte Burg. De Vlughtlaan), ofwel via de G. Brautigamstraat – de Savornin Lohmanstraat – Burg. Roëllstraat (naar de metrohalte Jan van Galenstraat) kunnen rijden. Op deze manier kan het sportpark alsnog op een efficiënte wijze worden ontsloten.

71. Vogelenzang wordt conform de ontsluitingseisen ontsloten door het OV (zie bijlage 2 van het PvE).

Vogelenzang blijft op basis van dit PvE voorzien van OV. Diverse wijken uit de CBS Buurtindex zijn door de provincie samengevoegd. De verbinding met het NS-station Heemstede-Aerdenhout wordt geëist. De verbinding met het NS-station Hillegom wordt niet geëist. Wij zijn niet overtuigd dat er voldoende vraag is voor deze verbinding.

Wij nemen kennis van uw reactie. Wanneer lijn 50 en/of lijn 401 wegvallen, zorgt de vervoerder dat wordt voldaan aan de ontsluitingseisen.

72. Wij nemen deze wens op in de lijnfiches.

3.2.1. Ontsluitingsnormen

ROCOV

73. De clause in 3.2.1. laat toe dat (alle) ontsluitende lijnen opgeheven kunnen worden, omdat er te weinig reizigers gebruik

73. Wij nemen uw advies over en hebben in het PvE opgenomen dat “weinig reizigers” is gekwantificeerd als een kostendekkingsgraad lager dan 25%.

	van maken. Wij adviseren de term "te weinig reizigers" helderder en liefst kwantitatief te omschrijven. Gemeente Haarlem 74. Dringen er op aan om in zeer dicht stedelijke gebieden, de R-net norm van de halte-afstand naar 400 meter te brengen. Grotere afstanden tussen de haltes vergt bij elke halte ook om een grotere fietsenstallingscapaciteit. Dit vraagt om ruimte en deze is in een dicht stedelijk gebied als het centrum van Haarlem vaak niet beschikbaar. FNV Bondgenoten 75. Aan de ontsluitende lijnen dienen meer kaders te worden gesteld. De sociaal zwakkere die afhankelijk is van het OV wordt nu zwaar getroffen. Wij vinden dat de ontsluitingsnorm onvoldoende rekening houdt met ouderen en mindervaliden.	Dit is vergelijkbaar met circa 250 instappers per werkdag. 74. Wij gaan er vanuit dat uw zienswijze gaat over de halte afstanden terwijl deze ontsluitingsnorm gaat over het invloedsgebied van een halte. De R-net norm voor wat betreft halteafstanden ligt tussen de 800 en 1200 meter. Voor wat betreft het invloedsgebied van halten, vinden wij de gekozen haltecirkels passend bij het type lijn. 75. Wij hebben in het PvE aangegeven waarom wij kiezen voor het systeem van stroomlijnen (waarvan de route min of meer vast ligt) en maatwerk daar waar nodig (o.a. ontsluitende lijnen waarvan de route niet vast ligt). Aangezien het OV in het concessiegebied voor ca. 90% bestaat uit stroomlijnen, wordt de continuïteit van veel lijnen gegarandeerd. De keuze voor maatwerk in vervoerarme gebieden, geeft een betere garantie voor de ontsluiting door OV dan het exact voorschrijven van onrendabele lijnen. Daarnaast beschrijft het PvE het minimumniveau waaraan de vervoerder tenminste moet voldoen. De vervoerder krijgt een bepaalde mate van ontwikkelvrijheid binnen het budget. Door het middel van de aanbesteding verwachten wij meer aanbod dan het minimumniveau uit het PvE.
3.3.2 Minimale bedienings- tijden Stroomlijnen	ROCOV 76. In de frequentietabel wordt bij de minimaal geëiste frequenties van de stroomlijnen in het PvE slechts ongeveer 17% minder DRU's gevraagd dan in de huidige concessie. Dat houdt in dat de minimaal geëiste frequenties waarschijnlijk ook de daadwerkelijk geboden frequenties zullen zijn. In het concept PvE blijkt dat de bezuinigingen vooral terecht komen bij de stroomlijnen 2, 80 en 167 (samen 64% van de besparingen).	76. Wij nemen kennis van uw berekeningen. Wij verwachten door de aanbesteding een hoger voorzieningenniveau dan het minimum-voorzieningenniveau uit het PvE.
3.3.3 Minimale bedienings- tijden ontsluitende lijnen	IJmond Gemeenten 77. Het is niet acceptabel dat de ontsluitende lijnen geen zondagsdienst hoeven te krijgen. Hoe gaan we dan om met de sociale functie van deze buslijnen? Het moet toch mogelijk zijn om een minimale frequentie te stellen, om toch een vorm van sociaal OV te hebben op zondag.	77. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij in het PvE voor ontsluitende lijnen een eis voor de bediening op zondag opgenomen.

	ROCOV 78. Voor de lijnen 4, 9, 14 en het noordelijk deel van lijn 74 betekent de classificatie als ontsluitende lijn het schrappen van 22% van de huidige ritten. Omdat het meestal korte lijnen zijn, vaak in een uurdienst, is de invloed op het totaal van de besparingen tamelijk gering. Spaarndam, Vogelenzang, De Glip en het Ramplaankwartier zullen 's avonds en op zondag geen OV meer hebben. Lijn 167 tussen Beverwijk en Castricum vervalt als ontsluitende lijn helemaal en wordt in Heemskerk voor een klein deel overgenomen door lijn 73, overigens zonder dat daar een uitbreiding van het aantal ritten van de 73 tegenover staat. 's Avonds en op zondag zal er weinig OV overblijven in Heemskerk. Wij adviseren om 's avonds en op zondag meer vervoer in Heemskerk te eisen dan alleen lijn 73.	78. Het PvE beschrijft het minimumniveau waaraan de vervoerder tenminste moet voldoen. Daarnaast heeft de vervoerder een bepaalde mate van ontwikkelvrijheid binnen het budget. Door het middel van de aanbesteding verwachten wij meer aanbod dan het minimum uit het PvE. Tussen Castricum en Heemskerk gaat lijn 73 rijden volgens de route van de huidige lijn 167, dus de belangrijkste verbindingen blijven bestaan. Wij zien geen reden om 's avonds en op zondagen meer vervoer te eisen in Heemskerk dan is opgenomen in het PvE, gezien de huidige bezetting op die tijdstippen. Als de vraag in potentie groot genoeg is, zal de inschrijver een buslijn aanbieden. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft.
3.3.4 Maximaal toegestane intervallen	IJmond Gemeenten 79. Er wordt verwezen naar bijlage 6, dit moet bijlage 5 zijn. 80. Het is niet acceptabel dat de stroomlijn 73 de stationsknooppunten Uitgeest en Castricum op de zaterdag en zondag slechts 1x per uur aandoet, terwijl deze lijnen als ruggengraat van het OV-netwerk worden aangemerkt.	79. De verwijzing naar de juiste bijlage zal worden aangepast in het PvE. 80. De huidige vervoervraag tussen Uitgeest en Heemskerk alsmede die tussen Castricum en Heemskerk rechtvaardigt een minimum-frequentie van 1 x per uur. Na gunning zal blijken wat de werkelijke frequenties worden. Veel reizigers uit Heemskerk kunnen ook via de andere tak van lijn 73 reizen, waardoor zij op die momenten toch 2 x per uur een verbinding hebben.
3.3.5 Infrastructuur	Stadsregio Amsterdam 81. Vanaf december 2014 zal busstation Amsterdam Marnixstraat verder gaan onder de naam busstation Elandsgracht.	81. Wij passen de naam van het busstation aan in het PvE en de lijnfiches.
3.3.6 Uitlopers van de concessie	ROCOV 82. We adviseren om de volledige route van de lijnen 80 en 82 voor de gehele concessieduur vast te leggen. Gemeente Haarlem 83. Hebben zorgen over de voortzetting van Paswerklijn 567 en scholierenlijn 680. In het ontwerp PvE staan deze lijnen alleen voor de eerste twee jaar van de nieuwe concessie opgenomen. Dit brengt veel onzekerheid met zich mee voor het verdere voortbestaan van deze lijnen. Wij vragen u deze lijnen tijdens de gehele concessieduur mee te nemen.	82. Wij nemen uw advies over in het PvE. 83. Wij houden vast aan het principe om maatwerk niet voor de hele concessieduur vast te leggen. Daarmee houden wij voldoende flexibiliteit in de concessie, welke nodig is gezien de lange concessieduur. Dat wil niet automatisch zeggen dat het maatwerk na 2 jaar zal stoppen, maar geeft de vervoerder wel de gelegenheid om met alternatieve voorstellen te komen.
3.7	IJmond Gemeenten	

Maatwerk lijnen	84. Zien graag de aanvulling dat de invulling in maatwerklijnen in nauw overleg met de gemeenten plaatsvindt en dat de instandhoudingstermijn voor deze lijnen voor de gehele concessieperiode van toepassing is. Als gemeenten zijn wij geen voorstander van eindhaltes zonder overstapmogelijkheid, omdat dit het reizigersaanbod op de laatste uitstaphaltes minimaliseert. Het is wenselijker lijnen te laten eindigen op subknooppunten dan wel gebruik te maken van een ringlijn. ROCOV 85. Zijn blij met de toezegging om alsnog de bediening van de cruiseterminals in het PvE op te nemen. We adviseren dit zo te doen dat het verleggen van het eindpunt Dennekoplaan naar eindhalte cruiseterminal/ havenhoofd voor enkele ritten van lijn 75 of 82 mogelijk wordt (maar niet verplicht is).	84. Wij houden vast aan het principe om maatwerk niet voor de hele concessieduur vast te leggen. Daarmee houden wij voldoende flexibiliteit in de concessie, welke nodig is gezien de keuze voor een concessieduur van 10 jaar. Het is voor de aantrekkingskracht van een lijn beter als het beginpunt en het eindpunt bij een knooppunt/ attractiepunt ligt. Aangezien de vervoerder er een aanzienlijk belang bij heeft om reizigersgroei te realiseren, verwachten wij dat hij zich zal inspannen om een evenwichtig netwerk te realiseren. 85. De cruiseterminal en de ferryterminal in IJmuiden aan Zee worden opgenomen in het PvE. Dit wordt ook vastgelegd in de lijnfiches.
3.7.1 Paswerk ritten	IJmond Gemeenten 86. U geeft aan dat voor de Paswerklijn een rolstoelplank niet verplicht is. Is de aanwezigheid van een rolstoelplank juist voor deze doelgroep niet noodzakelijk?	86. Het huidige vervoer wordt ook verzorgd met bussen zonder rolstoelplank en dat levert, voor zover wij weten, geen problemen op.
3.7.2. Strandvervoer	IJmond Gemeenten 87. Is het mogelijk om op zomerse dagen de buslijn naar Wijk aan Zee door te laten rijden naar de Noordpier? Gemeente Velsen 88. Verzoek op te nemen in de nieuwe concessie om in het brede zomerseizoen (meivakantie t/m zomervakantie) lijn 75, en later de nieuwe R-netlijn, naar IJmuiden aan Zee te laten rijden. Gemeente Bloemendaal / Dorpsraad Bennebroek 89. Naast buurtbus 481 voor Overveen vooral de verbinding naar het Bloemendaalse strand van belang. Wij gaan er dan ook van uit, dat de verbinding van de 81/84 minimaal op hetzelfde niveau zal blijven. In het PvE is vermeld, dat de vervoerder ten minste de eerste twee jaren van de concessie een gelijkwaardige voorziening (als lijn 84) moet bieden. Wij zijn van mening, dat de (gebleken) vervoersvraag van/naar Bloemendaal aan Zee gedurende de gehele concessieperiode gefaciliteerd moet worden en niet slechts gedurende de eerste twee jaren.	87. Wij nemen uw wens niet over als eis in het PvE. Wij brengen deze wens onder de aandacht brengen van de vervoerders. 88. Wij nemen uw reactie over in het PvE (bijlage 5). Wij zullen dit ook duidelijk beschrijven in het lijnfiche van lijn 75. 89. Wij houden vast aan het principe om maatwerk (waaronder zomerlijn 84) niet voor de hele concessieduur vast te leggen. Als de vraag in potentie groot genoeg is, zal de vervoerder een buslijn aanbieden. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft.
3.8.1	FNV Bondgenoten	

Buurtbussen	90. In de PVE wordt niet duidelijk of de buurtbus door vrijwilligers of door chauffeurs in loondienst wordt verricht. Het inzetten van vrijwilligers ziet FNV Bondgenoten als verdringing van de arbeid en is in strijd met de beleidsregels van het UWV.	90. De buurtbus wordt met vrijwilligers gereden. De buurtbus verdringt geen reguliere buslijnen met professionele krachten omdat de buurtbus alleen daar rijdt waar het niet rendabel is om een reguliere buslijn te laten rijden. Met andere woorden: indien de buurtbus niet zou rijden, dan zou dit tot gevolg hebben dat het betreffende gebied verstoken blijft van een openbaar vervoer. Er is naar ons standpunt dan ook geen sprake van verdringing van arbeidsplaatsen door vrijwillige chauffeurs van een buurtbus.
3.9.1 Aansluitingen	IJmond Gemeenten 91. Wij zijn tegen de door NS voorgenomen versoberingen op de Kennemerlijn vanaf 2016. Maar hoe zit dit met nieuwe dienstregelingen van de NS? Indien het aantal treinstops gedurende de concessieperiode toeneemt, zal dit ook een toename betekenen voor het aantal busstops op het betreffende station. Graag zien wij ook eisen opgenomen m.b.t. aansluitingen bus-trein op de overige stations. FNV Bondgenoten 92. Om te realiseren dat bussen wachten op de passagiers uit de aankomende treinen, is communicatie tussen bussen en treinen noodzakelijk. Malussen op deze aansluitpunten staan haaks op dit streven en brengen een goede dienstverlening aan de reiziger in gevaar. Wij verzoeken u dan ook om deze malusregeling te schrappen.	91. Wij hebben aangegeven ook niet blij te zijn met de voorgenomen wijzigingen in de NS-dienstregeling. Deze zijn inmiddels uitgesteld. Als de situatie in de toekomst wijzigt, zal de vervoerder hierop moeten anticiperen in het vervoerplan. In het gevraagde kwaliteitsplan (maakt deel uit van de offerte) toetsen wij de aansluiting van bus op trein en vice versa. 92. Wij nemen uw advies over het schrappen van de malusregeling bij aansluitingen, niet over. De vervoerder heeft, binnen het PvE (hoofdstuk 5.4.1), naar onze mening voldoende ruimte om op vertragingen in te spelen.
3.10 Dienstregeling 2016	Arriva 93. In voetnoot 2 geeft u aan dat concessieverlener en concessiehouder in gezamenlijk overleg beslissen over de dienstregeling 2016, waarbij het aanbod voor 2017 als uitgangspunt wordt gehanteerd. Wij adviseren tevens op te nemen dat het aantal in te zetten bussen voor dat jaar het aantal van 2017 niet overstijgt, dit om investeringsverliezen te vermijden.	93. In het PvE staat dat het aanbod voor 2016 moet passen binnen de inschrijving voor 2017. Daarmee zijn wij van mening dat het door u genoemde risico voldoende is afgedekt.
3.10.2 Dienstregelings-procedure	IJmond Gemeenten 94. "Om te komen tot een nieuwe dienstregeling volgt de concessiehouder de volgende procedure: ..." Graag zien wij hieraan toegevoegd dat de concessiehouder tijdig een overleg organiseert met de betreffende gemeente om de uitgangspunten te bespreken, indien in het nieuwe vervoerplan wijzigingen plaatsvinden bij ontsluitende lijnen of in het kader van de synergiegedachte samenwerking plaats kan vinden met WMO-.	94. Wij zijn van mening dat wij dit juist hebben beschreven in de vervoerplan- en dienstregelingsprocedure (zie hoofdstuk 3.10.2).

	doelgroepen- en bedrijfsvervoer.	
	Gemeente Velsen 95. Graag zien wij een jaarlijks beeld van de bezetting van buslijnen op eenzelfde wijze zoals dit voor het eerst is gepresenteerd in het Vervoerplan 2014.	95. Wij nemen uw advies over. In het concessiebesluit nemen wij eisen over de onderbouwing van wijzigingen in het vervoersaanbod/lijnnennet.
Lijn 4	Gemeente Heemstede 96. Wij pleiten ervoor dat de huidige lijn 4 (Station Heemstede Aerdenhout- Heemstede centrum - De Glip - Spaarne Ziekenhuis Heemstede – Haarlem Schalkwijk v.v.) als reguliere buslijn blijft bestaan en niet als buurtbus geëxploiteerd gaat worden. Het station Heemstede-Aerdenhout, het centrum van Heemstede en het Spaarne Ziekenhuis zijn namelijk gebaat bij goed regulier OV waarbij de frequentie en kwaliteit gewaarborgd worden. Serviceflat Huis te Bennebroek 97. Als onderdeel van de dichtbevolkte kern van Bennebroek willen wij bij u bepleiten om de bestaande buslijn 4 door te trekken richting Bennebroek. De bushaltes/stopplaatsen liggen al "voor de deur". Het weer gebruik kunnen maken van een frequente OV voorziening zal voor de huidige- en toekomstige bewoners van onze 101 appartementen zeer zeker een extra positieve bijdrage leveren om te wonen in Bennebroek/Bloemendaal.	96. Wij nemen uw standpunt niet over. Door middel van deze Europese aanbesteding worden vervoerders uitgedaagd om een passend bod te doen. Door de ontsluitingsnormen wordt de ontsluiting door het OV geregeld. Hoe het ontsluitende net (routes, lijnen en frequenties) er uit gaat zien, wordt na de gunning bekend. Als de vraag in potentie groot genoeg is, biedt de inschrijver een buslijn aan. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft. 97. Wij nemen uw standpunt niet over. Zie hiervoor het antwoord bij vraag 96.
Lijn 9	De Tiltenberg 98. Ons inziens zou het een goede zaak zijn indien buslijn 9 via De Tiltenberg en door De Zilk naar het treinstation Hillegom gaat rijden. De extra lengte van de route is minimaal en hierdoor wordt een belangrijke service verleend aan bewoners en bezoekers van De Tiltenberg en De Zilk. Als resultaat verwachten wij dat het rendement en dus ook de toekomstige levensvatbaarheid van buslijn 9 wordt vergroot.	98. Wij zien geen reden om het PvE aan te passen. Zie hiervoor het antwoord bij vraag 96.
Lijn 14	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 99. Buslijn 14 moet behouden blijven (dus ook de verlenging van Spaarndam naar station Halfweg-Zwanenburg v.v.). Mede door inzet van bewoners van Spaarndam is lijn 14 behouden gebleven. Deze lijn is vervolgens verlengd naar het treinstation Halfweg-Zwanenburg.	99. Naar de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is gecommuniceerd dat het doortrekken van buslijn 14 van Spaandam naar het NS-station Halfweg-Zwanenburg (momenteel) als proef functioneert. De bezetting is laag, daarom wordt dit gedeelte van de lijn niet opgenomen in het PvE.
Lijn 75	Mevr. Castien – van Eijk (Vrijwillige Ouderen Adviseuse)	

	100. Geeft aan dat de inwoners van Santpoort-Noord maar moeten zien, hoe ze bij de halte op de Hagelingerweg komen. En dan per trein naar Haarlem? Welke bus rijdt naar dat station vanuit Santpoort-Noord? Gaat de trein dan ook via het Ziekenhuis in Haarlem-Noord? Allemaal ideeën die achter de tekentafel/bureau zijn bedacht, maar hoe moet een oudere (en jongeren ook) nu bij het ziekenhuis in Noord komen?	100. Er komt op de Hagelingerweg in Santpoort-Noord maar één halte voor R-net lijn 75. Uit onderzoek is gebleken dat dit voldoende is. De gemiddelde loopafstand wordt hierdoor wel langer, maar wij vinden dit aanvaardbaar. De halte bij de Santpoortsedreef blijft bestaan voor lijn 3, waardoor de reigers ook met deze bus naar het ziekenhuis in Haarlem-Noord kunnen reizen. Ook gaat de buurtbus Bloemendaal-Santpoort per 18 augustus 2014 via het NS-station Santpoort-Noord rijden naar het Delftplein met twee extra haltes in Santpoort-Noord.
Lijn 80	Gemeente Zandvoort 101. Wij vinden het jammer dat buslijn 80 nog niet in aanmerking komt voor de R-Net status. Wel zijn wij tevreden met de status als stroomlijn. Wij willen aandacht vragen voor de frequentie van buslijn 80 in de daluren en de weekenden. Door de stroomlijn status zou de frequentie op basis van het ontwerp PvE in die periode kunnen verminderen ten opzichte van de huidige situatie. Gemeente Heemstede 102. Wij pleiten ervoor dat stroomlijn 80 ook in de nieuwe concessie op station Heemstede-Aerdenhout blijft halteren. Milieudefensie 103. Lijn 80 lijkt net als lijn 81 onder files op stranddagen. Daardoor kan hij zijn potentiële functie om strandgangers uit Amsterdam uit de auto te halen niet vervullen. Ook hier zouden vrije busbanen enorm veel verbeteren. Dat is hier moeilijker dan bij 81 omdat de Zandvoorterweg niet overal 4-baans is, maar we zien zelfs geen aanzet hiertoe.	101. De minimumeisen in het PvE zijn een afgeleide van de huidige bezetting. Pas na de gunning wordt bekend wat de werkelijke frequenties worden. Als de vraag in potentie groot genoeg is, zal de inschrijver een hogere frequentie (moeten) aanbieden. 102. Aangezien NS-station Heemstede-Aerdenhout is aangewezen als knooppunt, blijft lijn 80 halteren bij dit station. 103. Deze opmerking gaat over de aanleg van infrastructuur en valt daarom buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie).
Lijn 81	Gemeente Zandvoort 104. De middelbare scholieren van Zandvoort zijn voor onderwijs aangewezen op de regio aangezien in Zandvoort beperkt middelbaar onderwijs en geen voortgezet onderwijs aanwezig is. Buslijn 81 als scholierenbuslijn en als ontsluiting van woonwijk Nieuw Noord is daarom voor Zandvoort van belang. Wij gaan ervan uit dat de huidige route van Buslijn 81 ongewijzigd blijft en dat de Provincie Noord-Holland akkoord is dat deze route deels door 30 km/u-zones (de "Erftoegangswegen-Plus") gaat. 105. Voorgesteld wordt om buslijn 81, komende vanuit Bloemendaal aan Zee, een tweede lus door woonwijk Nieuw Noord te laten	104. De lijnen 80 en 81 zijn als stroomlijn opgenomen in het PvE. Hierdoor blijft het voorzieningenniveau in Zandvoort (nagenoeg) gelijk. De huidige route van lijn 81 in Zandvoort blijft ongewijzigd. 105. Wij nemen uw voorstel niet over in het PvE. Nieuw Noord heeft, met een lus in één richting, zowel op de heenreis als de terugreis een directe

	maken na het aandoen van het Station NS. Zodoende is er vanuit Station NS een directe verbinding met woonwijk Nieuw Noord. Milieudefensie 106. Op stranddagen staat bus 81 in de file en verliest daarmee zijn vermogen om de autostroom richting Zandvoort te verlichten. De file op de Zeeweg wordt veroorzaakt door gebrek aan verwerkingscapaciteit in Bloemendaal-strand en Zandvoort. Het reserveren van één rijstrook als busstrook leidt daarom niet tot een langere reistijd voor de auto's, maar wél tot een concurrerende rol van de bus. Aangezien het tot de formule van stroomlijnen hoort dat deze over een snelle en obstakelvrije infrastructuur kunnen beschikken is nu het moment gekomen om deze logische maatregel echt eens te nemen.	verbinding met het NS-station Zandvoort. 106. Deze opmerking gaat over infrastructuur en valt derhalve buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie).
Lijn 84	Gemeente Zandvoort 107. Wij hopen dat de provincie, mede door de flexibele tijden, de noodzaak ziet van DRIS-panelen bij de haltes van buslijn 84, zeker bij het Station NS van Zandvoort.	107. Deze opmerking gaat over haltevoorzieningen en valt buiten de scope van het PvE (eisen aan de exploitatie).
Lijn 167	FNV Bondgenoten 108. De rechtstreekse verbinding van Beverwijk naar Alkmaar verdwijnt. In het metropooloverleg Amsterdam is juist extra aandacht gevraagd voor de Noord - Zuid verbindingen. De knip van lijn 140 naar Utrecht in de vorige concessie heeft tot aanzienlijke negatieve consequenties voor passagiers veroorzaakt.	108. Wij vinden dat de rechtstreekse verbinding Beverwijk - Alkmaar de trein is. Gezien de herkomst/bestemming van de reizigers is een knip gerechtvaardigd op het NS-station Castricum. In het lijnfiche wordt opgenomen dat er een goede overstap moet zijn tussen lijn 73 en lijn 167 bij het NS-station Castricum.
4.1 Beschikbare infrastructuur	Gemeente Haarlem 109. Er wordt een provinciale ontheffing vereist bij busroutes binnen de bebouwde kom als het snelheidsregime op deze wegen lager is dan 50 km/u. Dit zijn veelal erftoegangswegen die door verblijfsgebieden gaan met een maximum snelheid van 30 km/u. Wij zijn tegen het gebruik van zo'n ontheffing, omdat Haarlem veel busroutes kent die door erftoegangswegen gaan. Daarnaast brengt dit administratieve rompslomp met zich mee.	109. Het betreft hier de ontheffing voor de ontsluiting. De ontheffing wordt verstrekt door de provincie. Dit kan ook middels goedkeuring van het vervoerplan (lijst met ontheffingen wordt dan als bijlage opgenomen in het vervoerplan). Daarmee is er naar onze mening geen sprake van extra administratieve rompslomp. De huidige wordt als uitgangssituatie genomen.
4.2 Wegwerkzaamheden	IJmond Gemeenten / Gemeente Velsen 110. Wij zijn niet bereid om de omrijkosten voor OV tijdens werkzaamheden te vergoeden. De gemeente is als wegbeheerder altijd bereid om voor het OV een passende oplossing te bedenken bij werkzaamheden. Omrijkosten zien wij echter als een normaal bedrijfsrisico van de vervoerder. Zelfs als er sprake is van nadeelcompensatie, dan is dat een zaak tussen de vervoerder en	110. Wij betreuren uw standpunt. In het kader van het modelbestek voor de toekomst (KpVV/CROW) is het normaal dat de wegbeheerder (lees in dit geval de gemeente) de omrijkosten bij wegomleidingen als gevolg van wegwerkzaamheden, mee neemt in de projectkosten. Wel komen wij, naar aanleiding van uw reactie, met een aangepast voorstel voor een andere procedure/werkwijze voor de concessie Haarlem /IJmond,

	de gemeente. De concessieverlener hoort daar geen partij in te zijn, en daarom hoort dit ook niet in het PvE van de nieuwe concessie. IJmond Gemeenten / IJmond Bereikbaar 111. Graag zien wij dat u in uw PvE speciale aandacht besteedt aan het OV-gebruik en de inspanningsverplichting die van de vervoerder verwacht wordt voorafgaand aan en gedurende de renovatie van de Velsertunnel. Gemeente Haarlem / Bloemendaal / Zandvoort / Heemstede 112. Onduidelijk is of er bepalingen over omleidingskosten bij werkzaamheden in de nieuwe concessie terugkomen. Is hier nog sprake van in de nieuwe concessie? Mochten omleidingskosten worden opgenomen in de nieuwe concessie, dan stellen we het volgende voor: - Werken met een grensbedrag en alleen de kosten die daarboven komen, worden door de provincie rechtstreeks ten laste van de BDU gebracht. Bij grote werkzaamheden in één bepaalde gemeente, waar Regioregie bij komt kijken, kan daarover een aparte afspraak worden gemaakt. - De vervoerder maakt vooraf een berekening wat de verwachte kosten zijn. Deze kosten moeten helder, redelijk en transparant zijn. - De gemeente moet inzichtelijk maken dat alles in redelijkheid is gedaan om de busdoorstroming, waar mogelijk, te waarborgen en omleidingen zoveel mogelijk te beperken.	waarbij wij (gedeeltelijk) rekening houden met uw zienswijze. 111. In het PvE staan eisen die voor de gehele concessieperiode gelden. Daarom is in het PvE geen speciale aandacht voor de sluiting van de Velsertunnel in 2016. Tijdens de implementatieperiode wordt dit geadresseerd in het vervoerplan 2016 en heeft dit natuurlijk onze speciale aandacht. 112. Wij vinden dat de omrijkosten als gevolg van omleidingen door wegwerkzaamheden, deel uit maken van het projectbudget van de wegbeheerder. Wel komen wij, naar aanleiding van uw reactie, met een voorstel voor een andere procedure/werkwijze voor de concessie Haarlem /IJmond, waarbij wij (gedeeltelijk) rekening houden met uw zienswijze.
4.3 Haltes	Gemeente Haarlem 113. Wij hebben met provinciale middelen veel geïnvesteerd in haltetoegankelijkheid en abri's van de meeste buslijnen in Haarlem en regio en zien graag terug dat deze investeringen duurzaam blijven. 114. Zorgt de vervoerder nog steeds voor de haltepalen en informatievoorzieningen bij haltes (incl. abri's), ook van andere concessies? Voor heldere en eenduidige informatieverschaffing met lay-out is het een aanbeveling dat de vervoerder van de concessie Haarlem/IJmond dit op zich neemt. Dit is ook handig voor de wegbeheerder.	113. Wij nemen kennis van uw standpunt. Wij verwachten geen grote wijzigingen in de routes van de stroomlijnen, maar kunnen niet garanderen dat de routes van de ontsluitende lijnen toekomst vast zijn. 114. Ja, de vervoerder is verantwoordelijk voor haltepalen en informatievoorziening bij haltes. Wij stellen de vervoerder er verantwoordelijk voor dat de juiste informatie van gedogen lijnen in het concessiegebied Haarlem / IJmond, tijdig in/op de abri's/halte aanwezig is. Wij kunnen geen eisen stellen aan de lay-out van die informatie, omdat wij geen opdrachtgever zijn voor deze lijnen uit andere

	Gemeente Heemstede 115. Gaat er vanuit dat de provincie ook in de nieuwe concessie haar verantwoordelijkheden neemt t.a.v. de haltetoegankelijkheid, abri's, informatiepanelen en andere halte-gerelateerde infrastructurele maatregelen (ongeacht de concessiehouder van de buslijn). Waarvoor, net als in de huidige concessie, redelijke substantiële financiële middelen beschikbaar zijn in de vorm van bijvoorbeeld subsidies. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 116. In november 2013 hebben wij bezwaar gemaakt op de nieuwe dienstregeling van lijn 80 langs de A200, waardoor de twee haltes ter hoogte van de Vinkebrug zijn komen te vervallen. 117. Door het vestigen van bedrijven op het PolanenPark is gewenst om te zoeken naar mogelijkheden van haltering AAN de Haarlemmerstraatweg. IJmond Gemeenten 118. Realisatiekosten voor aanpassingen en verplaatsing van bushaltes als gevolg van routewijzigingen zijn wij als gemeenten niet bereid te betalen, tenzij hiervoor zeker is dat er 100% subsidie beschikbaar is (incl. VAT). En hoe gaan we om met haltes die in zijn geheel vervallen? Wie haalt deze haltes weg en op welke kosten? De partij die verzoekt tot verplaatsing of verwijdering van een halte draagt de kosten hiervoor, inclusief toeleidende infrastructuur, de gemeente betaalt daartoe alleen indien zij de verplaatsing/verwijdering wenst. Gemeente Haarlem 119. De verantwoordelijkheid van de wegbeheerder voor aanleg en onderhoud van haltevoorzieningen roept de vraag op over de status van de DRIS-panelen, die bij de belangrijkste stroomlijnhalttes staan en waarbij de provincie verantwoordelijk is voor de aanschaf en het technisch beheer. Het beheer en	concessies. 115. Deze opmerking heeft betrekking op infrastructuur en valt buiten de scope van het PvE (eisen aan de exploitatie). Wij behouden uiteraard onze huidige verantwoordelijkheid ten aanzien van de toegankelijkheid. 116. Wij hebben aan de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, als reactie op uw bezwaar tegen het opheffen van de halte Vinkebrug, in november 2013 laten weten waarom de haltes Vinkebrug zijn vervallen. Dit was noodzakelijk in verband met de verkeersveiligheid. Vooralsnog zien wij geen reden om ons standpunt te veranderen. 117. Het bedrijventerrein is te kleinschalig en aantal werknemers per hectare te laag om Polanenpark op te nemen als te ontsluiten werkgebied. Als de vraag in potentie groot genoeg is, biedt de vervoerder een buslijn aan. Deze incentive komt voort uit de vorm van het door ons gekozen contract, waarin de vervoerder een groeidoelstelling heeft. 118. Deze opmerking valt buiten de scope van het PvE (eisen aan de exploitatie). Wij zullen hier in een ander kader bij u op terugkomen. 119. Het beheer en eigendom van DRIS-panelen vallen buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie).
--	--	---

	eigendom van deze specifieke haltevoorziening zien wij graag terug in het PvE. Amsterdam Marketing 120. In Amsterdam zijn in 2013 een aantal tramhaltes hernoemd naar namen van (toeristische) locaties die in de nabijheid liggen. Wij raden aan om dit in de Haarlem/IJmond concessie gebied te bewerkstelligen door de huidige namen van de bushaltes te toetsen op herkenbaarheid voor de bezoeker.	120. Wij zijn van mening dat er op dit moment geen aanleiding is om uw advies als eis op te nemen. Wij zijn wel bereid om te kijken naar de mogelijkheden hiervoor binnen de provincie. Mocht de nieuwe vervoerder met voorstellen hiertoe komen, dan staan wij open voor deze ideeën.
5.4.1 Punctualiteit bij de Beginhalte	Arriva 121. Wij adviseren ofwel de vertrekmargin te verhogen naar 180 seconden, ofwel alle vertrekkende ritten bij de beginhalte voorafgaande aan de vertrektijd 120 seconden extra instaptijd toe te kennen.	121. Wij zijn van mening dat een vertrekmargin van 120 seconden op de beginhalte voldoende is. Daarom nemen wij uw advies niet over.
6. Materieel	Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland 122. Wij willen meegeven dat het rijden van het busmaterieel op aardgas voor onze regio een aanvullende eis kan zijn. Gemeente Haarlem 123. Verzoekt de mogelijkheid op te nemen dat reizigers in een rolstoel zelfstandig de bus in en uit kunnen rijden, zonder tussenkomst van de chauffeur. In veel gevallen mogen chauffeurs namelijk niet van hun plek komen. FNV Bondgenoten 124. Sociale partners in het OV hebben in de cao afgesproken dat nieuwe bussen dienen te voldoen aan een van de 3 normeringen in de cao (NEN, ISO of VDV). FNV Bondgenoten verzoekt u om deze normen als verplichting op te nemen in het bestek.	122. Wij hebben er voor gekozen om dit niet als aanvullende eis op te nemen. Wel maakt de gekozen brandstoftechniek maakt onderdeel uit van de gunning. 123. De eisen aan het materieel zorgen er voor dat er alleen nog maar toegankelijk materieel kan worden ingezet. Het is de taak van de wegbeheerders om de haltes toegankelijk te maken. Een uitspraak van het College voor de Rechten van de mens maakt dat de vervoerder zich niet kan verschuilen achter bedrijfsregels indien de reiziger met een rolstoel hulp nodig heeft om de bus in en uit te kunnen rijden. Het is aan de vervoerder of hij kiest voor een elektrisch bediende oprijplaat of een (door de chauffeur bediende) handbediende oprijplaat. 124. Als de sociale partners in het OV deze afspraak hebben gemaakt, dan gaan wij er vanuit dat deze afspraken worden nageleefd. Wij zijn niet de partij die moet toezien op de naleving van de CAO.
6.3.1. Reizigers met een mobiliteitsbeperking	Connexxion 125. Alle nieuwe in te zetten bussen van 11 meter en langer dienen een 'werkende oprijplaat' te hebben. Ons advies aan de provincie is de functionele eis als volgt te definiëren: "een vanuit de chauffeurscabine bedienbare oprijplaat". Deze functionele	125. Wij zullen deze eis niet overnemen. Het is aan de vervoerder of hij kiest voor een elektrische oprijplaat of een (door de chauffeur bediende) handbediende oprijplaat.

	specificatie sluit aan bij de definiëring en begripsaanduiding zoals deze in de markt gehanteerd wordt. Voor alle inschrijvers is op deze wijze eenduidig de functionele specificatie te interpreteren.	
6.4 Communicatie apparatuur	Gemeente Haarlem 126. Zien het als taak van de vervoerder om KAR-instellingen goed ingesteld te hebben. Connexxion 127. "alle voertuigen voorzien van Vecom/Vetag-apparatuur". Vecom is meer dan alleen Vetag. Wij adviseren hier de provincie om deze functionele specificatie nader te definiëren.	126. Dit is zowel een taak van de vervoerder als de wegbeheerder. Voor de vervoerder hebben wij hierover eisen opgenomen in het concessiebesluit. 127. Het is aan de inschrijver om te beoordelen of hij (naast KAR) Vetag of Vecom inbouwt in zijn voertuigen voor die verkeerslichteninstallaties die nog niet uitgerust zijn met KAR.
6.7 Reclame	Stadsregio Amsterdam 128. Op basis van de productformule R-net gelden aangescherpte eisen t.a.v. de verschijningsvorm van R-net voertuigen. Wij adviseren deze uitzondering te beschrijven in het PvE.	128. Wij hebben uw advies overgenomen.
7.1 Informatie aan de reiziger / Algemeen	Amsterdam Marketing 129. Om het gebruik van het OV te stimuleren zou het streven moeten zijn om tot een meertalige informatievoorziening te komen vóór (oriëntatiefase) op internet; in de bushaltes, maar ook bijvoorbeeld bij de persoonlijke informatie en klachtenafhandeling.	129. Een deel van uw advies staat al in het PvE (hoofdstuk 7.2). Daarnaast eisen wij ook dat de chauffeur vragen in het Engels moet kunnen beantwoorden.
7.2.1 Website en apps	ROCOV 130. We adviseren om in Beverwijk tenminste aansluiting te geven in de richting Haarlem, en in Heemstede in de richting Leiden en/of Amsterdam. 131. We adviseren om in 7.2.1 de informatievoorzieningen zowel via de website als via de klantenservice verplicht te stellen. Beide bedienen een verschillend publiek.	130. Wij nemen uw advies over in het PvE. 131. Wij nemen uw advies over in het PvE.
7.3 Informatie op de haltes	Gemeente Haarlem 132. Wij vinden het een goed voorstel dat de concessiehouder ook de informatievoorziening verzorgt voor de andere lijnen van andere concessies binnen het concessiegebied Haarlem/IJmond.	132. Wij eisen niet dat de reizigersinformatie in het format van de vervoerder in Haarlem/IJmond wordt aangeleverd, maar dat de nieuwe vervoerder verantwoordelijk is dat de haltevertrekstaten van de gedogen lijnen uit andere concessies, ook tijdig in de haltes aanwezig is.
7.4.1 Informatie in de voertuigen	ROCOV 133. We adviseren toe te voegen dat de geluidsinstallatie in de hele bus verstaanbaar dient te zijn. Verder dat de informatieschermen de volgende uitstaphalte steeds tonen, ook als er reclame of infotainment te zien is.	133. Wij nemen beide adviezen over in het PvE.

7.4.2. Informatie op het voertuig	Amsterdam Marketing 134. Roep bij uitstaphaltes om, daar waar van toepassing, wat de belangrijkste toeristische attracties zijn die men vanaf de halte kan bereiken. 135. Voeg toeristische informatie toe aan het informatie systeem (schermen) in de bus. De schermen bieden naast commerciële uitingen voldoende ruimte voor compacte informatie t.b.v. de buitenlandse bezoeker.	134. Wij vinden dat er op dit moment geen aanleiding is om uw advies als eis op te nemen. Wij geven uw zienswijze door aan de vervoerder. Mocht de nieuwe vervoerder met voorstellen hiertoe komen, dan staan wij open voor zijn ideeën. 135. Wij vinden dat er op dit moment geen aanleiding is om uw advies als eis op te nemen. Wij geven uw zienswijze door aan de nieuwe vervoerder. Mocht de nieuwe vervoerder met voorstellen hiertoe komen, dan staan wij open voor ideeën.
	7.4.2. Informatie op het voertuig 136. Zorg dat lijnummers ook aan de achterkant van de bus zichtbaar zijn.	136. Deze eis is opgenomen in het PvE (zie hoofdstuk 7.4.2).
8.2 Tarieven	IJmond Gemeenten 137. De vaste voet mag bij de OV-chipkaart maximaal 1 x per uur bij een reiziger in rekening worden gebracht. Dit om het overstappen op buslijnen te faciliteren. Gemeente Haarlem 138. Er geldt per concessie een ander tariefregime voor het kopen van een kaartje in de bus voor een rit binnen Haarlem. Dit komt de gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger zonder OV-chipkaart niet ten goede. Kunt u in uw PvE opnemen dat u zich voor meer eenheid in de bustarieven wilt inzetten? Milieudefensie 139. Is sterk tegen hogere spitstarieven. Diverse pogingen om spitstarieven in het autoverkeer door te voeren zijn, hoe rationeel beprijzing naar schaarste ook is, altijd politiek gestrand. Gaat men dit nu wel in het ov doen dan wordt de toch al slechte concurrentiepositie van het ov t.o.v. de auto nog verder uitgehouden. Milieudefensie vindt dat beprijzing naar schaarste in het vervoer integraal beleid moet zijn. Het is alleen mogelijk in het ov tegelijk met ook een spitsheffing in het autoverkeer.	137. Wij kunnen dit advies niet overnemen. Hierover zijn landelijk afspraken gemaakt. De maximale overstaptijd bedraagt 35 minuten zonder dat opnieuw de vaste voet hoeft te worden betaald. 138. Eenheid in tarieven in concessies met verschillende opdrachtgevers, valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) en is vaak afhankelijk van de business case van de vervoerder. Wij verplichten de vervoerder om mee te werken aan kaartbewijzen in het MRA- gebied. In dat kader zijn er al standaardproposities zoals het Randstad Noord Zone abonnement. De wagenverkoop blijft een sterke verantwoordelijkheid van de vervoerder en concessieverlener. 139. Wij nemen kennis van uw standpunt. De plannen voor tarief-differentiatie naar tijd zijn niet meer opgenomen in dit PvE. Wij gaan niet over de spitsheffing voor het autoverkeer.
	8.3 Verkrijgbaarheid Amsterdam Marketing 140. Vereenvoudig het ticketing systeem voor de buitenlandse gebruikers. Dit wordt nu als te complex ervaren.	140. Uw advies valt buiten de scope van dit PvE. De ov-chipkaart is een landelijk ingevoerd tariefsysteem als opvolger van de strippenkaart. Daarnaast staat het de vervoerder vrij om voorstellen te doen voor de

		losse kaartverkoop op de bus.
9 Personeel	IJmond Gemeenten 141. Realiseert u zich dat het OV in zijn geheel ook het visitekaartje is van de provincie en de gemeente? Kwalitatief goed OV draagt bij aan gastvrijheid en imago van de regio. De klantbeleving in het OV heeft z'n weerslag op het imago van de regio / provincie. Hoe speelt dit PvE daar op in? 142. U geeft aan dat het personeel toeziet dat de reizigers met mobiliteitsbeperking gebruik kunnen maken van de voor hen bestemde zitplaatsen. Graag zien wij hier ook een actieve rol bij in- en uitstappen. Gemeente Velsen 143. De rijstijl van de chauffeurs blijkt in de huidige situatie zeer uiteenlopend te zijn. Het is van groot belang dat reizigers comfortabel verplaatst worden en dat met name bij kruispunten een rustige rijstijl wordt toegepast in het kader van verkeersveiligheid. 144. Het is wenselijk dat op belangrijke verbindingen halverwege geen chauffeurswissel plaatsvindt, ook al zegt het personeel nog zo vriendelijk gedag. Te denken valt aan de verbinding Haarlem-IJmuiden (nu lijn 75, straks R-net) waarop zeer geregeld van chauffeur wordt gewisseld op het Delftplein. Dit gaat ten koste van de kwaliteitsbeleving.	141. Wij spelen hierop in door enerzijds eisen in het PvE op te nemen over de uitvoeringskwaliteit, materieel, personeel, klanttevredenheid, duurzaamheid, sociale veiligheid en anderzijds door onze exploitatiebijdrage te koppelen aan reizigersgroei. 142. Wij regelen als opdrachtgever van het OV dat de randvoorwaarden op orde zijn, zodat mensen met een mobiliteitsbeperking zelfstandig kunnen reizen met het OV. Indien reizigers met een mobiliteitsbeperking niet zelfstandig kunnen reizen met het OV, dan zijn er andere regelingen (bijvoorbeeld doelgroepenvervoer) waarvan zij gebruik kunnen maken. 143. Eisen aan de rijstijl zijn opgenomen in hoofdstuk 9 (Personeel) van het PvE. 144. Wij houden hier rekening mee bij de beoordeling van het vervoerplan/ kwaliteitsplan van de vervoerder.
10.1 Extra Inzet Klanttevreden- heid	IJmond Gemeenten 145. Graag zien wij dat bij klanttevredenheidsonderzoek bijzondere aandacht wordt besteed aan onderzoek bij de reiziger met een mobiliteitsbeperking.	145. Deze reactie valt buiten de scope van dit PvE. Mogelijk dat dit onderwerp deel kan uitmaken van de monitoring van de kwaliteitsaspecten door de provincie, na start van de nieuwe concessie.
11 & 12 Veiligheid	De heer Duppen 146. Er wordt niet duidelijk aangegeven welke veiligheidsmaatregelen er in bepaalde situaties worden aangebracht.	146. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om een veiligheidsplan in te dienen waarin (potentiële) risico's en beheersmaatregelen beschreven worden.
11.3 Veiligheidsplan	Arriva 147. Uit de laatste zin van dit artikel maken wij op dat het veiligheidsplan geen gunningsoordeel is.	147. Het veiligheidsplan maakt geen deel uit van het gunningsmodel.
12.	FNV Bondgenoten	

Sociale Veiligheid	148. Wij zijn van mening dat sociale veiligheid uit de concurrentie gehaald moet worden. Het PVE is met betrekking tot de Sociale Veiligheid te vrijblijvend en wordt de verantwoordelijkheid te veel bij de vervoerder neergelegd. Voor een goed sociale veiligheidsbeleid dient de opdrachtgever nadrukkelijk de verantwoordelijkheid te dragen. De veiligheid van reizigers en personeel is essentieel voor een goed OV. In het bestek dient daarom een minimale bezetting van BOA's te worden opgenomen. Ook het aantal camera's in de bussen moet per type bus concreet vastgelegd worden. - 1 camera in 9-persoonsbussen; - 3 camera's in bussen van 12 meter (standaardbussen); - 4 camera's in gelede bussen.	148. Wij zijn het met u eens dat sociale veiligheid uit de concurrentie dient te worden gehouden. Daarom maakt Sociale Veiligheid ook geen deel uit van het gunningsmodel. Wij hebben daartoe een Nota Sociale Veiligheid vastgesteld die, voor elke vervoerder, dient als kader voor de jaarlijkse actieplannen. Daarmee nemen wij onze verantwoordelijkheid als opdrachtgever. In het bestek wordt opgenomen dat de vervoerder tenminste vier-en-half (4,5) fte fulltime equivalenten (fte) personeel ter beschikking stelt voor het houden van toezicht met het oog op de veiligheid van reizigers en personeel en zwartrijden. Wij geven in het PvE aan dat er camera's in de bus aanwezig moet zijn. En dat er afspraken met het Openbaar Ministerie en de politie moeten worden gemaakt over het uitlezen van de opnames en het instellen van vervolging bij strafbare feiten. Het is aan de vervoerder om te bepalen hoeveel camera's er noodzakelijk zijn om de sociale veiligheid (zowel subjectief als objectief) in de bus te waarborgen.
13.1 Duurzaamheid Algemeen	Gemeente Haarlem 149. Waardeert de ambitie om gedurende de concessieperiode de transitie naar zero emissie in het OV te realiseren. Deze ambitie past uitstekend in het streven van Haarlem om in 2030 een klimaat neutrale gemeente te zijn. Haarlem onderschrijft dat zero emissie zich niet hoeft te beperken tot elektrisch vervoer, maar dat bijvoorbeeld ook de inzet van biobrandstoffen – zoals Groen Gas bij aardgasbussen – deel kunnen uitmaken van de transitie naar zero emissie. Zeker als Groen Gas is geproduceerd uit lokale afvalstromen, zoals GFT-afval of rioolslib. 150. Welke wegingsfactor gaat de provincie toekennen aan het gunningscriterium visie en transitieplan naar zero emissie? Om er voor te zorgen dat de inschrijvers het onderwerp transitie naar zero emissie serieus nemen, pleit Haarlem ervoor dit gunningscriterium een significante wegingsfactor toe te kennen. Milieudienst IJmond 151. Wij zijn er content mee dat de provincie de vervoerder uitdaagt om de overgang naar 'zero emissie' vorm te geven middels een visie en	149. Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie. 150. Deze vraag valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) omdat de vraag over de gunningscriteria gaat. 151. Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie.

	een transitieplan en dat deze gelden als een gunningscriterium, waarbij de gegunde Concessiehouder verplicht is het aangeboden transitieplan uit te voeren. Ook zijn we er content mee dat de inschrijver speciale aandacht dient te besteden aan de IJmond, waar fijn stof de maximale toegestane waarde heeft bereikt of dreigt te bereiken. Over op GroenGas 152. Voorts vragen wij u onze zienswijze toe te voegen aan de aanbestedingsstukken. Hiermee versterkt u het duurzaamheidssignaal richting potentiële inschrijvers, stimuleert en verbindt u innoverende partijen teneinde een circulaire economie tot stand te brengen.	152. De Nota beantwoording Zienswijzen maakt deel uit van de aanbestedingsdocumenten.
13.2 Duurzaamheids- plan	Gemeente Velsen 153. Wij kunnen ons vinden in de ambitie om gedurende de concessieperiode een transitie naar 'zero emissie' te realiseren. En ook in de minimum eis dat de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2, vervuilende stoffen en geluid over de totale duur van de concessie lager ligt dan in het jaar 2014. IJmond Gemeenten 154. U stelt dat bussen tot 2020 maximaal 15 jaar en gemiddeld 12 jaar oud mogen zijn. Dit brengt het risico met zich mee dat bij de start van de concessieperiode voornamelijk oudere bussen ingezet zullen worden. Deze bussen mogen op diesel rijden, dit terwijl nu op aardgas wordt gereden. Ten opzichte van de huidige bussen is dit een verslechtering op zowel het gebied van emissie als geluidsniveau. In een regio waar de luchtkwaliteit onder druk staat is dit niet wenselijk.	153. Wij nemen met genoegen kennis van uw reactie. Omdat het technisch niet mogelijk is om het aangeboden geluidsniveau exact te vergelijken met dat van 2014, is onze eis voor wat betreft het geluidsniveau minder specifiek geformuleerd. De inspanningsverplichting dat de vervoerder maatregelen moet nemen die een bijdrage leveren aan het verlagen van het geluidsdrukniveau in en buiten het materieel (bijvoorbeeld stille motoren, banden, controles van bandenspanning, motor uitzetten bij begin/eindhalte, etc.)" blijft gehandhaafd en maakt onderdeel uit van het milieuplan, waarop gegund wordt. Overigens zijn de ervaringen met de nieuwe Euro 6 motoren zo positief zodat wij verwachten dat deze minimeis een positieve bijdrage aan de verlaging van het geluidsniveau zal opleveren. 154. Wij schrijven de uitwerking van deze eis duidelijker in het PvE op. Alleen om een transitie naar zero emissie mogelijk te maken gedurende de looptijd van de concessie, mag de vervoerder gedurende maximaal 5 jaar Euro V/EEV bussen inzetten, waarna deze binnen 5 jaar moeten worden vervangen door zero-emissie bussen. In combinatie met de eis dat de uitstoot per bus gemiddeld per jaar lager dient te zijn dan 2014, wordt voorkomen dat er in zijn totaliteit sprake is van een verslechtering op het gebied van emissies. In het milieuplan vragen wij de vervoerder rekening te houden met de leefbaarheid in stedelijke en zwaarbelaste gebieden. Hij moet onder andere speciale aandacht te besteden aan het gebied IJmond (zie hoofdstuk 13 van het PvE).

	Stadsregio Amsterdam 155. De Stadsregio adviseert t.b.v. duidelijkheid aan Inschrijvende partijen een nadere toelichting te geven over hoe de (minder ambitieuze) doelstelling van het realiseren van 'een gemiddelde CO2 uitstoot over de hele concessieperiode' die niet hoger is dan die in 2014 zich verhoudt tot de doelstelling 'transitie naar zero-emissie'. IJmond Gemeenten 156. Hoe moet de minimum eis dat geluid over de totale duur van de Concessie, lager ligt dan in het jaar 2014 gelezen worden? Indien in de nieuwe Concessie het aantal DRU's afneemt, zal aan deze eis eenvoudig voldaan kunnen worden. Geldt dit per voertuig, per verbinding of voor het gehele concessiegebied? Arriva 157. Wij adviseren u duidelijker aan te geven of het Duurzaamheidsplan wordt meegewogen in de gunning. Milieufederatie Noord-Holland 158. Welke zwaarte wordt toegekend aan het Duurzaamheidsplan? Volgens ons kan beter ingezet worden op duidelijke (emissie)-eisen, dan weet de inschrijver waar hij aan toe is. 159. Wat is de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2, vervuilende stoffen en geluid in 2014? En op welke manier wordt dat berekend en hoe wordt ervoor gezorgd dat in de toekomst op eenzelfde manier de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2, vervuilende stoffen en geluid wordt berekend zodat deze vergelijkbaar is met het jaar 2014? 160. De kans bestaat dat de gerealiseerde verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van inzet van de aardgasbussen weer teniet wordt gedaan door vuilere dieselbussen. Een terugkeer naar	155. Wij hebben deze toelichting opgenomen in de offerteaanvraag. 156. Wij verwijzen u naar onze reactie bij vraag 153. 157. Het duurzaamheidsplan maakt onderdeel uit van de gunning. Dit wordt beschreven in de offerteaanvraag. 158. Deze vraag valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) omdat de vraag over de gunningscriteria gaat. 159. Omdat duurzaamheid op vele manieren beoordeeld kan worden hebben wij gekozen voor vereenvoudigd beoordelingssysteem. Daarbij wordt de duurzaamheidsfactor van een bus uitgedrukt in een factor, waarbij de huidige Euro 5 aardgasbussen als referentie gelden. De aangeboden waarde wordt jaarlijks, in het kader van het concessiebeheer, door de provincie getoetst. Voor wat betreft geluid verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 153. 160. Door in het PvE de eis op te nemen dat nieuwe bussen moeten voldoen aan de Euro 6 norm, wordt de luchtkwaliteit sterk verbeterd. Tevens verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 154.
--	--	---

	dieselbussen in de IJmond is ook moeilijk te rijmen met het beleid dat provincie, IJmondgemeenten en bedrijven voorstaan om in het kader van de Milieudialoog de fijn stof belasting in deze regio terug te dringen. 161. Indien u toch wenst vast te houden aan deze minimumeis dan dient deze eis zo geformuleerd te worden dat de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO₂, vervuilende stoffen en geluid per reizigerskilometer over de duur van de concessie lager ligt dan in het jaar 2014. Dit om te voorkomen dat door inkrimping van het volume reizigerskilometers deze eis kan worden gehaald. 162. Hoe gaat de provincie aan het begin van de concessieperiode beoordelen of de concessiehouder zich kan houden aan de minimumeis dat gedurende de gehele duur van de concessie 2016-2025 het jaargemiddelde uitstoot van CO₂, vervuilende stoffen en geluid lager ligt dan het jaar 2014? Connexion 163. Ons advies aan de provincie is om waarden, gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO₂, vervuilende stoffen en geluid voor 2014, exact te definiëren als minimumwaarden. Deze minimumwaarden dienen aan te sluiten met de gangbare duurzaamheidscriteria voor voertuigen, te weten CO₂-uitstoot in emissieklasse conform de Europese emissiestandaard (bijvoorbeeld in EEV/Euronorm) en voor geluid in de ECE R 51.02 standaard. Hiermee beschrijft de provincie de uitgangspunten en referentiewaarden voor 2014. Op basis van deze uitgangspunten kunnen alle inschrijvers met dezelfde waarden hun ambities in het duurzaamheidsplan nader beschrijven in kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen. Over op GroenGas 164. Op welke wijze gaat de concessieverlener het Duurzaamheidsplan wegen? Welke wegingszwaarte gaat de concessieverlener toepassen op de verschillende onderdelen van het Duurzaamheidsplan? 165. Bedoelt u met "de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO₂,	161. Wij hebben de eis zo geformuleerd dat de uitstoot per bus lager dient te zijn dan in het jaar 2014. 162. Per kalenderjaar wordt (op basis van de kilometers per voertuigtype) een gewogen waarde berekend. Vervolgens worden de waarden gesommeerd over de concessieperiode. Hoe hoger de eindwaarde, hoe duurzamer de materieelinzet. De aangeboden waarde wordt jaarlijks, in het kader van het concessiebeheer, door de provincie getoetst. 163. Wij koppelen de waarden voor uitstoot CO₂, NO_x/NO₂ aan de Europese emissiestandaard voor voertuigen. De keuze voor Euro 6 draagt bij aan de verlaging van de uitstoot van CO₂, vervuilende stoffen en geluid. Voor wat betreft de reductie van geluid verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 153. 164. Deze vraag valt buiten de scope van dit PvE (eisen aan de exploitatie) omdat de vraag over de gunningscriteria gaat. 165. Wij bedoelen hiermee de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO₂ en
--	--	---

	vervuilende stoffen en geluid over de totale duur van de concessie, lager ligt dan in het jaar 2014” de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 en vervuilende stoffen alsmede productie van geluid over de lopende concessie Haarlem/ IJmond in het jaar 2014? 166. Wat is de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 én vervuilende stoffen alsmede productie van geluid in 2014 welke u als minimale eis stelt in het Duurzaamheidsplan? 167. Op welke locatie(s) en meetwijze(n) en/of berekening bepaalt u de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 én vervuilende stoffen in 2014? 168. Op welke locatie(s) en meetwijze(n) en/of berekening bepaalt u de gemiddelde jaarlijkse geluidsproductie in 2014? 169. Hoe gaat de concessieverlener aan het begin van de concessieperiode bepalen dat inschrijvers over de gehele duur van de concessie 2016 - 2025 een gelijke dan wel minder jaargemiddelde halen t.a.v. uitstoot CO2, vervuilende stoffen en geluid dan in 2014? 170. Op welke wijze gaat de provincie monitoren dat gedurende de totale concessieperiode de gestelde minimumeisen gehaald gaan worden? 171. Als blijkt dat gedurende de concessieperiode de concessiehouder niet voldoet of kan gaan voldoen aan de gestelde minimumeisen t.a.v. uitstoot CO2, vervuilende stoffen en geluid, welke mogelijkheden/sancties heeft dan de concessieverlener om 'erger' te voorkomen? 172. Voor alle partijen is het helderder als er een duidelijke norm wordt gesteld t.a.v. de maximale jaarlijkse uitstoot van CO2, een zogenaamd CO2-plafond. Is de provincie genegen dit over te nemen?	vervuilende stoffen. Voor wat betreft de reductie van geluid verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 153. 166. Wij kiezen voor vereenvoudigd beoordelingssysteem. Daarbij wordt de duurzaamheidsfactor van een bus uitgedrukt in een factor, waarbij de huidige aardgasbussen (Euro 5 aardgas) als referentie gelden. 167. Wij verwijzen u naar onze reactie bij vraag 166. 168. Wij maken geen gebruik van locaties. Zie ook onze reactie bij vraag 166. 169. Per kalenderjaar wordt (op basis van de kilometers per voertuigtype) een gewogen waarde berekend. Vervolgens worden de waarden gesommeerd over de concessieperiode. Hoe hoger de eindwaarde, hoe duurzamer de materieelinzet. De aangeboden waarde wordt jaarlijks, in het kader van het concessiebeheer, door de provincie getoetst. 170. De aangeboden waarde wordt jaarlijks, in het kader van het concessiebeheer, door de provincie getoetst. 171. Indien de vervoerder gedurende de concessieperiode niet voldoet aan zijn inschrijving, dan maken wij gebruik van de ons ter beschikking staande middelen om dit af te dwingen. 172. Omdat duurzaamheid op vele manieren beoordeeld kan worden hebben wij gekozen voor vereenvoudigd beoordelingssysteem. Daarbij wordt de duurzaamheidsfactor van een bus uitgedrukt in een factor, waarbij de huidige Euro 5 aardgasbussen als referentie gelden. Met het vaststellen van een plafond, is uitbreiding van het vervoersaanbod niet mogelijk.
13.3.1 Bussen	Milieudienst IJmond 173. De mogelijkheid dat de huidige aardgasbussen vervangen zouden	173. Door de strengere eis voor de emissienormen van de bussen (Euro 6), is

	kunnen gaan worden door oude dieselbussen, die tot 2020 15 jaar oud mogen zijn, is volgens ons een forse stap terug en zou zorgen voor een achteruitgang in luchtkwaliteit. Daarnaast zorgt het er voor dat genomen en nog te nemen maatregelen te niet worden gedaan. Ook al worden dieselvoertuigen steeds schoner, de effecten vallen door een verschil in rijgedrag (theoretisch en werkelijk) tegen. Het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond ziet graag dat de huidige kwaliteit tenminste wordt gehandhaafd, en de Concessiehouder vandaaruit een verbetering realiseert. Milieufederatie Noord-Holland 174. Bij ons overheerst de zorg dat met dit PvE een forse stap terug in de tijd wordt gezet, omdat de huidige relatief schone aardgasbussen, die momenteel rondrijden in Haarlem/IJmond, mogelijk worden vervangen door vuilere dieselbussen, met alle schadelijke gezondheidsgevolgen van dien. Dit is met name het gevolg van de minimumeis zoals deze nu geformuleerd is in het PvE. IJmond Bereikbaar 175. In de IJmond rijden nu aardgasbussen. Dat deze bussen bij aanvang van de nieuwe concessieperiode vervangen kunnen gaan worden door dieselbussen, betekent volgens ons een directe verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee de leefbaarheid in de IJmond. Wij dringen aan op een heroverweging van de eisen m.b.t. de wijze waarop de vervoerder gestimuleerd wordt zijn wagenpark te verschoonen. Gemeente Haarlem 176. Pleit voor de inzet van bussen die een verdere terugdringing van de emissie bewerkstelligen ten opzichte van de huidige aardgasbussen. Gemeente Velsen 177. Het risico bestaat dat eerst oudere bussen worden ingezet, die op diesel mogen rijden, terwijl nu op aardgas wordt gereden. In een regio waar de luchtkwaliteit onder druk staat is dit niet wenselijk. Ten aanzien van dit punt heeft de gemeenteraad van Velsen een motie aangenomen, waarin de raad het college verzoekt bij de Provincie Noord-Holland aan te geven dat de bussen in Velsen op	er sprake van een duurzame verbetering ten opzichte van de huidige concessie. Wij geven de vervoerders de ruimte om met voorstellen te komen voor de transitie naar zero emissie. Alleen in dat kader mag de vervoerder Euro 5 bussen (de huidige norm) inzetten als deze na 5 jaar worden vervangen door zero emissie bussen. Dan nog geldt de eis dat de gemiddelde uitstoot per bus lager dient te zijn dan in 2014. Tevens verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 154. 174. Door de strengere eis voor de emissienormen van de bussen (Euro 6), is er sprake van een duurzame verbetering t.o.v. de huidige concessie. Alleen in het kader van de transitie naar zero emissie mag de vervoerder Euro 5 bussen (de huidige norm) inzetten als deze binnen 5 jaar worden vervangen door zero emissie bussen. Dan nog geldt de eis dat de gemiddelde uitstoot per bus lager dient te zijn dan in 2014. Tevens verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 154. 175. Bussen met Euro 6 motoren zijn per definitie schoner dan de huidige Euro 5 (aardgas)bussen. Tevens verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 154. 176. Wij vinden dat, door als minimumeis de Euro 6-norm te eisen, een verdere terugdringing van emissies wordt bewerkstelligd. 177. Alleen in het kader van de transitie naar zero emissie mag de vervoerder Euro 5 bussen (de huidige norm) inzetten als deze binnen 5 jaar worden vervangen door zero emissie bussen. Dan nog geldt de eis dat de gemiddelde uitstoot per bus lager dient te zijn dan in 2014. De eisen aan de Euro 6 zijn dusdanig strenger dat ook dieselbussen schoner zijn dan de huidige (Euro 5) aardgasbussen. Derhalve hebben
--	--	--

	aardgas (of een nog milieuvriendelijker variant) blijven rijden. Over op Groengas 178. Bij de keuze van een gemiddelde over de totale duur van de concessie loopt de provincie het risico dat bij de start van de concessieperiode voornamelijk oudere bussen met EEV/motoren worden ingezet. Immers, de bussen mogen tot 2020 maximaal 15 jaar oud en gemiddeld niet ouder dan 12 jaar zijn. Arriva 179. Wij adviseren u voor het zero emissie busmaterieel dat in de loop van de concessie zal instromen een overnameverplichting voor de volgende concessiehouder op te nemen. Milieufederatie Noord-Holland 180. Wij pleiten voor de inzet van Groengas in de regio Haarlem/IJmond. Dat is goed voor de luchtkwaliteit, voor de terugdringing van de CO₂-emissie en goed voor de regionale economie (Groengas zal namelijk in de regio opgewerkt, verwerkt en gedistribueerd moeten gaan worden). 181. Wij pleiten voor het continueren van de aardgasbussen die vervolgens vanaf 2016, aan het begin van deze concessieperiode, gaan omschakelen naar rijden op Groengas. GroenGas bussen voldoen ook al aan de Euro 6 norm. Over op GroenGas 182. Wij vragen u dan ook om in het definitieve PvE op te nemen dat de hernieuwbare brandstof GroenGas uw minimale standaard is. Dit geeft veel duidelijker aan waar de provincie Noord-Holland qua duurzaamheid voor staat én naar toe wil. Over op Groengas 183. De gemeten fabriekswaarden (rollenbanktest) kunnen (sterk) afwijken van de in de praktijk gemeten waarden. Welke waarden, fabriek of praktijk, zijn voor de concessieverlener bepalend?	wij de Euro 6-norm als minimumeis opgenomen. Tevens verwijzen wij u naar onze reactie bij vraag 154. 178. Wij verwijzen u naar onze reactie bij vraag 177. 179. Wij nemen uw advies over in het concessiebesluit. 180. Wij vinden dat, door als minimumeis de Euro 6-norm te eisen, een verdere terugdringing van emissies wordt bewerkstelligd. 181. Wij hebben de keuze gemaakt om als minimumeis de Euro 6-norm op te nemen en het aan de vervoerder over te laten met welke brandstof hij wil inschrijven. 182. In het PvE hebben wij vooral functionele eisen willen opnemen, onder andere door eisen op te nemen over Europese emissienorm. En niet het voorschrijven van het type brandstof. 183. Omdat duurzaamheid op vele manieren beoordeeld kan worden hebben wij gekozen voor vereenvoudigd beoordelingssysteem. Daarbij wordt de duurzaamheidsfactor van een bus uitgedrukt in een factor, waarbij de huidige Euro 5 aardgasbussen als referentie gelden. Daarbij houden wij de fabriekswaarden aan die behoren bij deze normen.
--	---	---

	184. Welke maatregelen treft de concessieverlener op het moment dat de door haar gemeten emissiewaarden niet voldoen aan de minimumeisen? Milieudefensie 185. Het is goed dat hoge eisen worden gesteld aan de milieuprestatie van de voertuigen. Maar omdat OV op zichzelf al een schonere vervoervorm is dan de privé auto moet dit niet zover gaan dat kosten daarvoor zo hoog oplopen dat er minder ritten kunnen worden gemaakt. 186. Het voornemen om te gaan experimenteren met 0-emissie voertuigen juicht Milieudefensie toe, maar stelt wel dat de kosten hiervoor uit andere potten moeten komen dan uit het ov-budget om te voorkomen dat het goede de vijand wordt van het betere (wel schone bussen, maar minder ritten). 187. Het is goed dat gevraagd wordt naar een well-to-wheel verantwoording, omdat elektrisch rijden niet zondermeer schoner is dan Euronorm-6. Maar vooral bij bussen die vaak moeten stoppen is de mogelijkheid om remenergie terug te winnen, die optreedt bij elektrische bussen, interessant. Gas als brandstof heeft in de huidige concessie goed gewerkt tegen aanvaardbare kosten. Overgang op Groen Gas is gemakkelijk realiseerbaar met de bestaande infrastructuur en leidt tot een aanzienlijke reductie van CO2-emissie. Dit is dan ook de meest voor de hand liggende manier om het OV nog milieuvriendelijker te maken dan het van nature al is.	184. Wij hebben voldoende middelen om de vervoerder te houden aan zijn aanbod bij de inschrijving. 185. Wij nemen met genoeg kennis van uw reactie. Aangezien de kostprijs van OV voornamelijk wordt bepaald door loon- en brandstofkosten, hebben wij daar geen invloed op. 186. Wij delen uw mening niet. Wij investeren ook in onderzoek naar het toepassen van duurzaam opgewekte energie voor elektrisch (openbaar) vervoer, het realiseren van overlaadstations buiten de stad, een dekkend netwerk van snellaadstations en het opzetten van een kenniscentrum. Ook wordt onderzoek gedaan naar bestuurlijke dilemma's bij de overgang naar e-mobiliteit. 187. Wij nemen kennis van uw reactie.
14 Marketing	Amsterdam Marketing 188. Geef bestaande OV-lijnen een eigen 'brand', een voor de consument herkenbare identiteit. Dit versterkt de bekendheid van een busverbinding: een buslijn nummer zegt een bezoeker weinig.	188. Wij zijn van mening dat er op dit moment geen aanleiding is om de huidige lijnen in het concessiegebied te 'branden'. Mocht de nieuwe vervoerder met voorstellen hiertoe komen, dan staan wij open voor ideeën.
16.1 ROCOV	ROCOV 189. We adviseren om in het eerste jaar van de nieuwe concessie het huidige lijnennet zoveel mogelijk intact te laten. Een eventueel nieuwe concessiehouder heeft dan de tijd om aan de hand van eigen ervaringen het jaar daarop aanpassingen aan het lijnennet te	189. De basis voor het aanbod in de concessieperiode is het vervoerplan 2017 (als gevolg van de sluiting van de Velsertunnel in 2016). Dit is de basis voor het aanbod in 2016. Tevens dagen wij de vervoerder, middels de aanbesteding, uit om met vervoersinitiatieven te komen die beter

	doen.	aansluiten bij de vraag in het concessiegebied.
16.2 Consultatie individuele reizigers en andere belanghebbenden	IJmond Gemeenten 190. De concessiehouder heeft de vrijheid in de wijze waarop hij reizigers en andere belanghebbenden betreft bij de ontwikkeling en de uitvoering van de concessie. Speel hier in op recente ontwikkelingen, bijv. sociale media. Neem het gebruik van eigentijdse vormen van participatie als eis op, om dit punt actueel te houden.	190. Wij geven de vervoerder de vrijheid om zelf na te denken over hoe hij reizigers en belanghebbenden betreft bij de ontwikkeling en uitvoering van de concessie.
17. Informatie en Monitoring	ROCOV 191. We adviseren om toe te voegen dat voorafgaand aan de jaarlijkse advisering over het vervoerplan aan het Rocov-NH telcijfers/vervoercijfers worden verstrekt over de verschillende lijnen opdat het Rocov-NH daarover goed kan adviseren.	191. Wij hebben uw advies verwerkt in het concessiebesluit.
Overig	IJmond Gemeenten 192. Wij willen reageren op de antwoorden van Gedeputeerde Staten van 1 april 2014 op de vragen van de Provinciale Statenleden mevrouw mr. drs. P.F.Hoogerwerf BA en de heer ir. H.W.Struben (D66) (gesteld m.b.t. de aanbesteding van de concessie OV op 13 februari 2014) en wij zien ook uw reactie hierop graag in het definitieve PvE verwerkt: - Als antwoord op vraag 1 geeft Gedeputeerde Staten aan dat lijn 167 Beverwijk NS - Castricum NS wordt aangemerkt als stroomlijn. In uw PvE worden de stroomlijnen 73 en 167 gecombineerd. Het gevolg hiervan is dat de minimum frequentie (bijlage 5 PvE) sterk wordt gereduceerd. Om de aansluiting tussen Castricum en de IJmondgemeenten te borgen hebben wij bezwaar tegen het verlagen van de frequentie van deze stroomlijn. - Als antwoord op vraag 4 noemt u de wettelijke randvoorwaarden voor de huidige concessieverlening. Graag vernemen wij of u in dit kader aanvullende randvoorwaarden stelt ten behoeve van de reiziger met mobiliteitsbeperkingen. - Als antwoord op vraag 15 verwijst Gedeputeerde Staten naar het antwoord op vraag 14. Wat betekent dit als een ontsluitende lijn geen redelijke kostendekkingsgraad meer heeft? Draait de gemeente dan alleen op voor de kosten als er toch een sterke maatschappelijke wens is voor een buslijn? - Als antwoord op vraag 17 geeft Gedeputeerde Staten aan dat mobiliteitsmogelijkheden van reizigers met een WMO-indicatie	192. Deze opmerkingen vallen buiten de scope van dit PvE. Deze procedure is niet bedoeld om in te gaan op de beantwoording van statenvragen.

	vallen onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Zoals eerder door ons aangegeven verwachten wij dat de vervoerder een actieve bijdrage levert aan het realiseren van een goede invulling van het vervoer voor mensen met (mobiliteits-)beperkingen in het licht van deze richting. Wij gaan er overigens vanuit dat de door PS gestelde vragen met gegeven antwoorden in het definitieve PvE zullen worden verwerkt.	
Bijlage 1 Visie OV 2020	Arriva 194. In de OV Visie 2020 wordt gesproken over een eenmalig budget van 14 miljoen euro voor nieuwe initiatieven in stedelijke en landelijke gebieden met een laagfrequent busvervoer. Kan de nieuwe concessiehouder ook aanspraak maken op dit budget?	194. Wij hebben dit budget bestemd voor doorstromingsmaatregelen en kleinschalige vervoerinitiatieven in de periode tot en met 2015 om beter tegemoet te komen aan de openbaar vervoersbehoeften.
Bijlage 2 Nota van Uitgangspunten	Breed Platform Palestina 195. Het verstrekken van een 10-jarige concessie ter waarde van honderden miljoenen aan een bedrijf dat zich schuldig maakt aan mensenrechtenschendingen is duidelijk niet toegestaan binnen OESO richtlijnen. In het concept PVE staat een duidelijke basis voor het meewegen van MVO-criteria in de aanbestedingsprocedure. Ketenvaerantwoordelijkheid houdt in dat een opdrachtgever zich ervan moet vergewissen dat een leverancier of dienstverlener geen (mede)schuld draagt aan activiteiten die het internationaal Recht schenden. En de mensenrechtenparagraaf gaat expliciet in op de plicht om geen zaken te doen met bedrijven die deze rechten aantasten. Maar er wordt ook in het PvE gesuggereerd, dat uiteindelijk de prijs, zelfs in sterkere mate dan voorheen, bepalend zal zijn voor de gunning. Maar het kan en mag niet zo zijn dat de provincie straks een 10-jarige concessie verleent aan een busmaatschappij die zich elders in de wereld schuldig maakt aan Apartheid, verbondenheid aan illegaal nederzettingenbeleid en mensenrechtenschendingen zoals Veolia of Egged Bus Diensten, of daar via zakelijke verbanden aan medeschuldig is. Ook al is deze de goedkoopste. Daarom is het nodig dat het PVE de hierboven aangehaalde passage over maatschappelijke verantwoording uit de Nota van Uitgangspunten integraal overneemt en dat gunning niet alleen op basis van "de economisch meest voordelige inschrijving" gebeurt.	195. De provincie Noord-Holland hecht veel waarde aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO). Dit MVO maakt al geruime tijd deel uit van haar inkoopbeleid. Aldus heeft de provincie MVO ook als een van de uitgangspunten opgenomen in haar Nota van Uitgangspunten voor de bovengenoemde aanbesteding. Uw gevraagde aandacht voor de mensenrechten past hier goed in. In uw reactie stelt u dat de provincie aan MVO geen uitvoering geeft als zij het gunningscriterium Economisch Meest Voordelige Inschrijving hanteert. U interpreteert het EMVI criterium klaarblijkelijk als gunnen op laagste prijs. Deze interpretatie berust echter op een misverstand. Het EMVI criterium ziet op een combinatie van zowel prijs als kwaliteit en wordt ook voorgeschreven door de Aanbestedingswet. Gunnen op laagste prijs is volgens deze wet slechts bij hoge uitzondering mogelijk. Momenteel wordt gewerkt aan de uitwerking van de gunningsmethodiek. Op basis van alle binnengekomen reacties stellen wij naar verwachting medio juli 2014 het definitieve PvE inclusief de te hanteren gunningsmethodiek vast. Vervolgens wordt de Europese aanbesteding van genoemde concessie gepubliceerd.
Bijlage 5 Overzicht frequenties van stroomlijnen	Amsterdam Marketing 196. Speel meer in op het feit dat bezoekers op andere tijdstippen en dagen reizen dan forensen. Met name in het weekend maken zij	196. De eisen genoemd in het PvE zijn minimeisen. De eisen met betrekking de vervoergarantie en zitplaatskans dragen er naar onze

	gebruik van het OV en is er sprake van andere bezoekersstromen.	mening voldoende aan bij (gelden ook voor het weekend) dat er voor bezoekers voldoende aanbod wordt geboden.
Vervoerkundige wensen	Gemeente Velsen 197. Wij hebben de volgende vervoerkundige wensen: - Een buslijn herinvoeren door de woonkern Velsen-Noord, wellicht in combinatie met een ontsluiting van de werkgebieden in Velsen-Noord (zie punt 3). - Ontsluiting van strand Noordpier in Velsen-Noord op zomerse dagen. - Een buslijn herinvoeren door de woonkern Santpoort-Zuid, met in grote lijnen dezelfde verbinding als de huidige buurtbus. Te denken valt aan de volgende (sub)knooppunten: Delftplein – winkels Santpoort-Noord – station Santpoort-Zuid – winkels Bloemendaal –winkels/station Overveen. - Met enige regelmaat krijgen wij vragen over een busontsluiting van IJmuiderslag, het zwembad De Heerenduinen en voorzieningen in het recreatiegebied Spaarnwoude. Gemeente Zandvoort 198. Wij hebben de volgende vervoerkundige wensen: - Buslijn 81, komende vanuit Bloemendaal aan Zee, een tweede lus door woonwijk Nieuw Noord te laten maken na het aandoen van het Station NS. Zodoende is er vanuit Station NS een directe verbinding met woonwijk Nieuw Noord. - Frequentie van stroomlijn 80 op peil houden. - DRIS-panelen bij haltes buslijn 84, vooral bij Station NS van Zandvoort. - Op termijn een R-Net status voor buslijn 80. Gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest 199. Wij hebben de volgende vervoerkundige wensen: - Ontsluiting van station Heemskerk met de bus. - Ontsluiting op werkdagen van de werkgebieden Beverwijk/Velsen-Noord en Tata Steel via Lijndenweg – Concordiastraat. - Buslijn naar noordpier Velsen-Noord op zomerse dagen. - Frequentie ontsluiting stations Uitgeest en Castricum. - Goede ontsluiting naar voorzieningen met een publieksfunctie voor mensen met een mobiliteitsbeperking.	197. Wij brengen deze wensen onder de aandacht van de vervoerders. 198. Wij brengen deze wensen onder de aandacht van de vervoerders. 199. Wij brengen deze wensen onder de aandacht van de vervoerders.

	Gemeente Bloemendaal/dorpsraad Bennebroek 200. Wij hebben de volgende vervoerkundige wensen: - Ontsluiting Oost Bennebroek voor OV naar Haarlem via Heemstede-Aerdenhout, maar ook richting Leiden. Lijn 4 kan doorgetrokken worden vanuit Heemstede Glipperdreef naar Bennebroek, via Huis te Bennebroek. - Binnen uw mogelijkheden zorgdragen voor het behoud van de lijnen 50 en 401 voor Bennebroek. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 201. Wij hebben de volgende vervoerkundige wensen: - Bushalte nabij Polanenpark en Vinkeslag op de Haarlemmerweg.	200. Wij brengen deze wensen onder de aandacht van de vervoerders. 201. Wij brengen deze wensen onder de aandacht van de vervoerders.
--	---	--