

Reactie van het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe op inspraakreacties en zienswijzen, ingebracht tussen 17 mei en 16 juli 2017.  
Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe op 5 oktober 2017.

Onder dankzegging voor de ingebrachte reacties vindt u onderstaand een weergave van de gestelde vragen en de opmerkingen, met daarbij de beantwoording en -indien van toepassing- de aard van veranderingen die in het bestek doorgevoerd zullen worden naar aanleiding hiervan.

De vragen en opmerkingen zijn genummerd en gerubriceerd naar het onderdeel van het Programma van Eisen, het nummer van de betreffende eis en het onderwerp.

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
1	A		Algemeen	Beide Consumentenplatforms vinden dat het OVB in het voorliggende Programma van Eisen een gedegen verhaal heeft neergelegd. Er is duidelijk ervaring van de afgelopen jaren in verwerkt, zoals b.v. de integratie van alle HOV in de GD-concessie. Consumentenplatforms steunen de meeste hoofdlijnen	Hartelijk dank voor uw reactie. Wij zijn verheugd dat u de meeste hoofdlijnen steunt.	
2	B.1	2	Vervoerkunde	Blz. 13 – nieuwe lijnen, oude lijnen opheffen: graag ook voorleggen aan de Consumentenplatforms.	In eis 32 is opgenomen dat het OV-bureau advies vraagt aan de OV-Consumentenplatforms over in ieder geval de voorgenomen Dienstregeling. Hieronder wordt ook begrepen het invoeren eventueel nieuwe lijnen en het mogelijk opheffen van lijnen. Wij denken dat hiermee uw wens al is ingevuld.	
3	B.1	7	Scope concessie	<b>Eis 7:</b> Er wordt hier gemeld dat de concessiehouder niet het exclusieve recht heeft tot exploitatie van aan vervoer gerelateerde prestaties. Persoonlijk vind ik het beter dat de OV-Steward binnen het OV-contract wordt gezet. Hierdoor wordt de vervoerder ook verantwoordelijk voor het percentage zwartrijders terugdringen, waardoor de inzet wellicht effectiever is. Wel kan worden besloten hoeveel teams er ingezet moet worden en waarvandaan ze worden ingezet.	De OV-Steward is als dienst ondergebracht in de concessie. In het jaarlijks plan Sociale Veiligheid wordt op hoofdlijnen de inzet van de OV-Stewards bepaald.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
4	B.1		Concessiegrensoverstijgend	<p><b>Niet genoemde eisen:</b> Momenteel kent het OV-landschap in het gehele land een enorme versnippering. Vervoerders EN overheden houden zich alleen bezig binnen concessiegebied en werkt niet af op de concessiegrens. Hierbij lijkt soms de klant bijzaak te zijn. Op welke wijze gaat het OV-bureau/ vervoerders ervoor zorgen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het OV-netwerk meer samenhang krijgt door het delen van informatie en het combineren/ delen van lijnen op verbindingen, waarbij de klant centraal wordt gesteld</li> <li>• Het OV-betalingsstelsel tussen verschillende opdrachtgevers en vervoerders met als doel het betalingsverkeer voor de klant te vereenvoudigen. Hierbij kan aan combinatie-abonnementen (bus en trein of meerdere bussen) worden gedacht, ten einde de versnippering van het OV niet ten nadele te maken van de klant.</li> <li>• Het delen van acties tussen verschillende vervoerders om het netwerk meer samenhang te geven.</li> </ul>	<p>Wij zorgen samen met de concessiehouder voor de door-ontwikkeling van het OV-product tijdens de concessieperiode. Hierbij is naast reizigers binnen de provincies Groningen en Drenthe ook aandacht voor concessiegrens-overschrijdende reizigers. Wij stemmen op dit moment al af met de aangrenzende OV-autoriteiten. Een nieuwe, maar zeer belangrijke afstemming, zal plaats moeten gaan vinden met Publiek vervoer. De reiziger moet intuïtief door de keten kunnen reizen.</p>	
5	B.1		Keten-reis	<p>In de nieuwe concessie focust de GD-vervoerder op HOV, Basisnet en (een deel van het?) aanvullend OV, en vormen Hubs de schakel tussen lijnen en deelsystemen van het OV en straks ook het publiek vervoer (PV) o.a. de Hubtaxi. Wij zijn niet gerust op de integraliteit van het OV- (en PV-) geheel, en vrezen vooral in het aanvullend OV en PV te veel maatwerk-oplossingen, zonder meerwaarde in het OV-net als geheel. Wij adviseren u - ter wille van een integrale mobiliteit- het OVB en de nieuwe vervoerder ook <u>mede</u>-betrokken te laten zijn bij -delen van- het publiek vervoer: Het OVB in de regierol en de vervoerder in een service-verlenende rol. O.i. zou dit kunnen door middel daarvan bij het OVB te reserveren en in de aanbesteding een scherp tarief voor te leveren PV-</p>	<p>Het OV-bureau is opdrachtgever van het openbaar busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe en daarnaast als partner betrokken bij het Publiek Vervoer en bij de Hubs. Vanuit deze rollen, en ook als dochter van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe, heeft het OV-bureau een coördinerende rol rondom de systeemintegratie. Eventueel kan het OV-bureau de concessiehouder, op basis van vaste tarieven of business-cases, opdracht geven om taken, gericht op de systeemintegratie, uit te voeren.</p>	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				faciliteiten uit te vragen: Op OV/PV-relaties waar reisrelaties over de grenzen van het PV belangrijk zijn voor de ontsluiting van het gebied en de integraliteit van het OV- zouden dan acceptatie van doorgaande (OV-)tarieven, aansluitende dienstregelingen, uniforme hoogwaardige reisinformatie, haltepalen, etc. kunnen worden ingekocht door het PV (of OVB), keurig verzorgd door de GD-vervoerder.		
6	B.1		Keten-reis	Blz. 13 Voor reizigers zijn de diverse vormen van vervoer allemaal ‘openbaar vervoer’, hoe gaan jullie borgen dat ketenvervoer ook echt ketenvervoer is?	Zie de beantwoording op reactie nummer 5.	
7	C.2	19	Huisstijl	<b>Eis 19:</b> Is er een overzicht van de huisstijlen van het OV-bureau?	De huisstijl wordt bij het definitieve bestek gevoegd. Deze wordt naar verwachting in december 2017 gepubliceerd.	
8	C.2		Huisstijl	<b>Blz. 28:</b> Er wordt in het eerste stuk tekst gesproken over de inzet van midibussen bij een lagere vervoervraag. Zo moet het 8-pers materieel in de huisstijl rijden van het OV-bureau. Wat gebeurt er indien een regionale vervoerder zich hier niet aan houdt?	De concessiehouder dient zich te houden aan de verplichtingen en voorwaarden die in de concessie zijn vermeld. Wij zullen toezien op de naleving van de in de concessie opgenomen verplichtingen en voorwaarden. Gelet op het bepaalde in artikel 32, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000, zijn wij bevoegd een boete op te leggen indien de concessiehouder de verplichtingen en voorwaarden die voortvloeien uit de concessie niet, niet juist of niet volledig naleeft.	
9	C.5	46	Lokale binding en organisatie	<b>Eis 46:</b> Arriva en Provincie Limburg liggen in discussie, omdat Arriva alles laat keuren in Heerenveen. Stel dat deze situatie hier gaat plaatsvinden, heeft het OV-bureau recht op het indien nodig uitdelen van boetes? Ik vind namelijk dat de snelheid van regelen/ doorvoeren van wijzigingen pluspunten dient te verdienen.	In eis 46 is opgenomen dat de regionale directie van de concessiehouder bevoegd moet zijn tot het zelfstandig maken van afspraken met het OV-bureau en het nemen van besluiten op tactisch niveau en (minimaal) in staat is op korte termijn besluiten op strategisch niveau te (doen) nemen. Indien de vervoerder zich hier niet aan houdt, dan zijn wij bevoegd om een boete op te leggen.	
10	C.6	51	Personeel	blz. 11- onderaan. Werven personeel met afstand tot de arbeidsmarkt. Hoe moeten we dat zien?	Dit is geoperationaliseerd in eis 51, te weten: De concessiehouder past bij het aannemen van personeel positieve discriminatie toe om mensen	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					met een afstand tot de arbeidsmarkt aan te nemen.	
11	C.6	52	MVO	Blz. 24 – 52 Behoorlijke verzekering. Wat is behoorlijk?	Deze verzekeringsplicht houdt in dat de werkgever op grond van het goed werkgeverschap, art. 7:611 BW, een ‘behoorlijke verzekering’ dient af te sluiten tegen schade die zijn werknemers lijden als gevolg van verkeersongevallen die met het werk verband houden, ook wanneer dergelijke ongevallen niet zijn veroorzaakt door enig tekortschieten van de werkgever.	
12	C.7	53	Overleg	Wat is FIJAC?	FIJAC is een afdeling binnen het OV-bureau welke belast is met onderwerpen rondom financiën, informatie, juridisch, analyse en control.	Eis 53 wordt verduidelijkt.
13	D		Vervoerkunde	<p>Pagina 27: ‘Aanvullende’ lijnen: "Het OV-bureau doet geen lange termijn toezeggingen over de Aanvullende OV-lijnen en -verbindingen. Afhankelijk van nut en noodzaak wordt bepaald welke mobiliteitsvorm optimaal is. Als er sprake is van gebundelde vraag ligt openbaar vervoer voor de hand."</p> <p>Wij zijn benieuwd hoe wij deze zinsnede moeten lezen in relatie tot de ons gedane toezegging in bestuurlijk overleg op 22 juni 2016 tussen gedeputeerde Verkeer en Vervoer mevrouw F. Gräper, directeur dhr. J. van Selm, wethouder gemeente Vlagwedde mevr. G. Luth en Hoofd afdeling Ruimte gemeente Vlagwedde dhr. D. de Groote (verslaglegging gemeente Vlagwedde):</p> <p>"De aanvullende basisvoorziening blijft, waarbij de intensiteit op een dag kan verschillen afhankelijk van de behoefte, bijvoorbeeld scholen."</p> <p>Eveneens vragen wij ons af hoe wij e.e.a. moeten lezen in relatie tot de volgende uitspraak van mevrouw Gräper tijdens de wethouder bijeenkomst</p>	<p>De tekst op pagina 27 en de toezeggingen in de besprekingen liggen naar onze mening in elkaars verlengde. Een scholierenlijn past in de omschrijving van ‘Aanvullende OV-lijnen’ omdat deze een specifieke doelgroep bedient.</p> <p>De scholierenlijn 42 bedient een specifieke doelgroep en de vervoersvraag is dusdanig hoog dat deze lijn blijft rijden. De woorden 'altijd' en 'blijven' moeten gezien worden in het licht van de vervoersvraag. Als de vervoersvraag hoog blijft, dan zal de lijn in stand blijven. Als de vervoersvraag dusdanig afneemt dat het niet meer te rechtvaardigen is dat de lijn in stand zou moeten blijven, dan wordt overleg gevoerd met belanghebbenden.</p>	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				<p>over de ontwerp - dienstregeling 2018 (bron verslag OV Bureau wethouder bijeenkomst 29 mei 2017 jl.):</p> <p>"Daarnaast zullen bijvoorbeeld scholierenlijnen altijd blijven rijden wanneer daar vraag naar is, voorbeeld is de scholengemeenschap in Sellingen, die maakt dat lijn 42 (Emmen - Ter Apel - Sellingen - Vlagwedde) op schooltijden uiteraard zal blijven rijden".</p> <p>Graag ontvangen wij van u hierop dan ook een nadere uitleg. Of, anders gezegd, wat verstaat het Dagelijks Bestuur van het OV Bureau onder de woorden 'altijd' en 'blijven'?</p>		
14	D		Vervoerkunde	Wij pleiten voor een snelle Qliner Ter Apel - Groningen	De ontwikkeling van het busnetwerk is geen onderdeel van de aanbesteding. Uw wens is bij ons bekend en over eventuele invoering van een snelle Qliner Ter Apel - Groningen is op dit moment geen uitspraak te doen.	
15	D		Vervoerkunde	Wij pleiten voor een snelle Qliner verbinding Ter Apel - Stadskanaal mede ook in relatie tot de RSG Ter Apel.	De ontwikkeling van het busnetwerk is geen onderdeel van de aanbesteding. Uw wens is bij ons bekend en over eventuele invoering van een snelle Qliner Ter Apel - Stadskanaal is op dit moment geen uitspraak te doen.	
16	D			In het ontwerp programma van eisen wordt onder ketenmobiliteit gesproken over de bereikbaarheid van het platteland in combinatie met de hubs. Het onderwerp "bereikbaarheid in het platteland" wordt in dit stuk onderbelicht en hier zien wij graag een nadere uitwerking c.q. omschrijving van. Verder wordt er ook gesproken over het strekken van lijnen. Dat dit meegenomen wordt spreekt voor zich, echter moet het geen vrijbrief worden om dorpen links te laten liggen. Het strekken van lijnen heeft namelijk gevolgen voor de bereikbaarheid van het platteland. Onzes inziens is	Het vervoerproduct en de diensten moeten, om aan de veranderende wensen van reizigers te voldoen, voortdurend worden doorontwikkeld. De doorontwikkeling van het voorzieningenniveau gebeurt in beginsel binnen de vervoerkundige kaders, te weten: Continueren van de HOV-lijnen via gelijkblijvende routes voor ten minste de komende 20 jaar en continuering van basis-verbindingen voor ten minste de komende 10 jaar. Variaties in de lijnvoering zijn hierbij mogelijk. Naast	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				de kans realistisch dat het realiseren van keten-knooppunten in de toekomst leidt tot bezuinigingen op het reguliere busvervoer. Wij zijn van mening dat het niveau van het busvervoer in landelijk gebied ten minste op hetzelfde niveau gehandhaafd moet blijven of naar een hoger niveau moet worden gebracht een en ander ter bevordering van de leefbaarheid en het toerisme. Daarnaast moet het reizen overzichtelijk blijven voor de reizigers. De borging hiervan mist in het stuk.	de vastgestelde lijnen en verbindingen is uitbreiding mogelijk. De doorontwikkeling is onderdeel van het jaarlijkse dienstregelingsproces.	
17	D			Wij willen nog wel opmerken dat wij uw voornemen met betrekking tot de mogelijkheid om naast de trein een parallelle buslijn te laten rijden, mits de vervoervraag dit rechtvaardigt toejuichen. Onze ervaring is namelijk dat bus en trein elkaar goed aanvullen en geen concurrent van elkaar zijn. Ook de inzet op een duurzaam product door systeemoptimalisatie, gebruik van zero emissievoertuigen en biobrandstoffen juichen we toe.	Goed te vernemen dat u ons voornemen toejuicht.	
18	D			De frequentie in met name de dag periode moet minimaal gelijk blijven aan de huidige frequentie, voor een optimale bereikbaarheid richting Groningen maar ook richting Oosterwolde. In Oosterwolde wordt het Biosintrum ontwikkeld waarbij samen wordt gewerkt met verschillende opleidingen in Noord-Nederland. De bereikbaarheid voor studenten, ook vanuit Groningen, is hierbij van belang.	Zie de beantwoording op reactie nummer 16.	
19	D			Toerisme is belangrijk voor de gemeente. De bereikbaarheid van toeristische voorzieningen moet dan ook in stand blijven.	Zie de beantwoording op reactie nummer 16.	
20	D			Wij ondersteunen de knooppuntgedachte. Juist daarvoor hebben wij vorig jaar het Transferium	Goed te vernemen dat u onze knooppuntgedachte ondersteunt.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				Drachten Oost aangelegd. Reizigers vanuit de regio kunnen hier overstappen van auto naar OV of fiets naar OV.		
21	D			Wij ondersteunen de verwachting dat HOV-lijnen geïntensiveerd worden in kwaliteit en frequentie en de intentie om de HOV-lijnen voor tenminste de komende 20 jaar te continueren via gelijkblijvende routes.	Goed te vernemen dat u onze intentie ondersteunt.	
22	D.1	58		Wanneer belanghebbenden (o.a. Gemeenten) aangeven behoefte te hebben aan een ontwikkeling, dan moet dit onzes inziens mogelijk zijn. De aanbesteding moet geen harnas worden voor de komende tien jaren.	Zoals bij eis 58 is aangegeven, moet de concessiehouder per jaar rekening houden met een jaarlijkse dienstregeling wijziging, een reparatiewijziging en een tussentijdse wijziging. Dit biedt voldoende mogelijkheden voor ontwikkeling. De concessie is naar onze mening niet in een harnas gegoten. De concessie kan mee ademen met de veranderende wensen van reizigers.	
23	D.1	61	Vervoerkunde	neem de rol van het Consumentenplatform -formeel- op in de beschrijving van het dienstregelingsproces	Uw suggestie wordt overgenomen.	In eis 61 wordt de rol van de OV-Consumentenplatforms opgenomen.
24	D.1	61	Vervoerkunde	Blz. 30 – 61 Waarom Consumentenplatforms al niet bijpraten in de inventarisatiefase?	Uw suggestie wordt overgenomen.	In eis 61 wordt de rol van de OV-Consumentenplatforms opgenomen.
25	D.1	61		Gemeenten verwachten een actievere rol van het OV-bureau als het gaat om informatieverstrekking. Tevens zijn wij van mening dat niet alleen met OV-consumentenplatforms gesproken te worden, maar ook met een afvaardiging van andere belanghebbenden (o.a. gemeenten).	Uw suggestie wordt overgenomen.	In eis 61 wordt de rol van de gemeenten opgenomen.
26	D.1	77	Vervoerkunde	Blz. 34 – 77 Nooddienstregeling 36 uur vaststellen voordat het wenselijk is. Nemen jullie een helderzende in dienst?	Het uitvoeren van een nooddienstregeling in plaats van de reguliere dienstregeling kost voorbereidingstijd. Om een goede uitvoering van de nooddienstregeling te borgen is de termijn van 36 uur aangegeven. Uiteraard is het mogelijk dat binnen die 36 uur de omstandigheden dusdanig en onverwachts zijn dat uitvoering van de reguliere dienstregeling niet mogelijk is. Op dat moment zal de concessiehouder zijn best doen om	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					reizigers te kunnen vervoeren. Een ad-hoc ingreep is voor de reiziger minder prettig dan het tijdig omschakelen van een reguliere naar een nooddienstregeling.	
27	D.1		Vervoerkunde	<b>Niet genoemde eis:</b> In hoeverre kan een dienstregeling nog aangepast worden aan de stallingen? Ik kan me indenken dat een vervoerder als voorbeeld de keuze maakt om in Drachten een GD-Stalling te plaatsen ten behoeve van de lijnen (1)39, 133, 189 en Qliner 304/314. Momenteel is de 314-dienstregeling echter vanuit Groningen gepland, waar voor efficiëntie een vervoerder misschien wel later wil beginnen met ritten in de anti-spijtrichting. Ik denk dat het OV-bureau van tevoren wellicht inzichtelijk moet maken in hoeverre aanpassingen in de referentie-dienstregeling gemaakt kunnen worden om een efficiënter/ evenwichtiger verdeelde werklading te krijgen binnen het netwerk. Dit heeft als doel om te kijken of verlaging van kosten van tevoren geregeld kan worden, zodat de concessie goedkoper geëxploiteerd kan worden.	Het jaarlijks opstellen van een dienstregeling doen wij samen met de concessiehouder en hierbij zoeken we een optimum tussen een efficiënt vervoersplanning en de vervoersvraag. Als er bij het zoeken naar het optimum verschil van inzicht is tussen ons en de concessiehouder, dan bepalen wij uiteindelijk hoe de dienstregeling eruit komt te zien.	
28	D.1		Vervoerkunde	Wij adviseren u - b.v. m.b.v. een door OVB en vervoerder te ontwerpen aansluitplan- de GD-vervoerder te verplichten goede aansluitingen te bieden op alle Hubs, knooppunten en stations. Niet materieel-omlopen, maar aansluitingen dienen o.i. dus doorslaggevend te zijn, (maar kunnen bij een goed aansluitplan ook hand-in-hand gaan).	Wij zorgen samen met de concessiehouder voor de door-ontwikkeling van het OV-product tijdens de concessieperiode. Hierbij wordt een optimum gezocht tussen een efficiënte productieplanning en de wensen van reizigers waaronder aansluitingen. Volledig plannen op aansluitingen is duurder en leidt tot een verslechtering van het voorzieningenniveau. Daarom is een integrale afweging belangrijk waarbij het belang van de reiziger voorop staat.	



Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
29	D.1		Vervoerkunde	In ons bestuursakkoord 201.4-2018 is opgenomen dat wij ons inzetten voor een verbetering van de mobiliteit. In dat kader verzoeken wij u om u sterk te maken voor een betere bereikbaarheid en de intensiteit van het OV zodat mensen de auto makkelijker laten staan en multimodaal vervoer toeneemt.	Uw verzoek komt overeen met de door ons geformuleerde algemene doelstellingen zoals verwoord in A.2.1 van het ontwerp programma van eisen.	
30	D.1		Vervoerkunde	De ketenbenadering van het OV met voor onze gemeente Zuidhorn en Grijpskerk als centrale plaatsen, juichen wij toe. Maar ook vanuit de kleinere kernen dient het OV voor de bewoners op korte afstand bereikbaar te zijn. Dit houdt in maximaal 10 minuten fietsen naar een opstappunt en voldoende veilige, comfortabele en fietsvoorzieningen bij dit opstappunt.	Uw voorkeur komt overeen met de door het OV-bureau geformuleerde algemene doelstelling zoals verwoord in A.2.1 van het ontwerp programma van eisen: "Met openbaar (bus)vervoer bijdragen aan de ontsluiting van landelijk gebied door goed toegankelijke en ontsloten ketenknooppunten ('Hubs'), afgestemd op de aanwezige vervoervraag, op het daadwerkelijk gebruik van de verschillende vervoermodaliteiten en op andere vormen van collectief personenvervoer".	
31	D.1		Vervoerkunde	Wij zijn een voorstander van een flexibel OV. Een beter, frequenter en meer vraaggericht openbaar vervoer maakt het overstappen aantrekkelijker. Dat leidt tot vermindering van het autoverkeer, in het bijzonder in de spits op de N355.	Uw voorkeur komt overeen met de door ons geformuleerde algemene doelstelling zoals verwoord in A.2.1 van het ontwerp programma van eisen: "Voortdurende aandacht voor maatschappelijke vraagstukken met een mobiliteitscomponent. In samenspraak meezoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende 'vervoerketens' – hierbij kan spelen."	
32	D.1		Vervoerkunde	HOV-lijn 1 is een groot succes door de snelle verbinding met het Zernike. Voor succesvolle buslijnen als deze dient voldoende bus capaciteit beschikbaar te zijn ook op momenten dat de reguliere capaciteit incidenteel of structureel te gering blijkt te zijn (achtervang).	De concessiehouder en wij optimaliseren gezamenlijk de capaciteitsinzet. Hierbij zijn wij richtinggevend in de gewenste basiscapaciteit per rit en de concessiehouder organiseert, binnen kaders en in overleg, de werkelijke inzet en de eventuele versterkingsinzet. Onze wens is om met de capaciteit toenemend in te spelen op variatie in reizigersaanbod, lang cyclisch en kort cyclisch.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
33	D.1		Verduurzaming	Wij zijn een groot voorstander van een verduurzaming van het OV. Dit dient wat ons betreft een belangrijk criterium te zijn bij de aanbestedingsprocedure. Proeven met duurzaam vervoer als vervoer via waterstof en elektrificatie van de bus juchten wij toe.	Zowel in de eisen (zero emissie voertuigen in de stadsdiensten en bij nieuwe bussen op de Q-link lijnen) als in het gunningmodel neemt verduurzaming een belangrijke rol in. Wij verwachten dat hiermee al invulling wordt gegeven aan uw wens.	
34	D.1		Vervoerkunde	Bij de Hub Zuidhorn dient er voldoende overstaptijd te zijn tussen bus en trein.	Zie de beantwoording op reactie nummer 28.	
35	D.2	81	Exploitatie	<b>Eis 81:</b> Gesteld wordt een gesloten instapregime. Ik kan me indenken dat een open instapregime bij de Q-link lijnen Oranje (haltes Hoofdstation en Zerniketerrein, Rood (Station Emmen), Groen (Station Noord) en Blauw (Hoofdstation) een versnelling kan bieden, waardoor de bus sneller vertrekken kan. Kan hierin eventueel keuzes van tevoren worden gemaakt door het OV-bureau om eventuele dure oplossingen te verlagen.	Wij zijn van mening dat een gesloten instapregime past bij het openbaar busvervoer in de Concessie. Waar wij een substantieel voordeel verwachten van een open instapregime, dan kunnen we dat conform artikel 81 opleggen.	
36	D.2	81	Instapregime	Bij zeer drukke lijnen en haltes is onder strikte voorwaarden een 'open instapregime' toepasbaar, echter, wij adviseren het 'open instappen' bij betrokken haltes en in betrokken bussen zeer duidelijk te communiceren naar reizigers, en daarnaast: handhaving door chauffeurs van het instappen via de voordeur op alle andere plaatsen.	Zie de beantwoording op reactie nummer 35. In eis 81 is al opgenomen dat de concessiehouder verplicht is reizigers te informeren als een open instapregime geldt, zowel bij de halte als in de voertuigen.	
37	D.2	82	Vervoerplicht	Blz. 35 – 82 Vroeger stond daar ook bij: onder invloed van alcohol drugs, etc.	Het hebben genuttigd van alcohol of drugs is op zichzelf staand geen reden om mensen niet te vervoeren. Agressie of gebruik van fysieke kracht of macht is dat wel. Als het gebruik van alcohol of drugs leidt tot bijvoorbeeld agressie of gebruik van fysieke kracht, dan geldt de vervoerplicht niet.	
38	D.2	84	Knooppunten	Blz. 36 – 84 Alleen maar op busstation Groningen? Overall verder mag het een zootje worden?	Maatregelen om een soepele en veilige verkeersafwikkeling op busstation Groningen te borgen zijn geëist omdat het risico op onveilige situaties daar het grootst is. Dat wil niet zeggen dat een veilige verkeersafwikkeling op andere plekken niet nodig is. De concessiehouder heeft altijd zijn	Eis 84 wordt aangepast

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					verantwoordelijkheid ten aanzien van verkeersveiligheid. Eis 84 wordt als zodanig aangepast.	
39	D.2	86	Punctualiteit	<b>Eis 86/89:</b> Een combinatie van eisen maakt de vervoerder verantwoordelijk voor de punctualiteit van de haltes. Enkele infra-locaties verzorgen buiten de schuld van de vervoerder voor vertragingen. Hoe kan de vervoerder ervoor zorgen dat de provincies meewerken om voor het OV de juiste infra te leggen? Hierbij denk ik dan ook aan haltes op plekken, wat vervoerkundig zeer aantrekkelijk is, maar wegbeheerders minder positief zijn (een voorbeeld is de zeer gewenste halte bij Tweede Dwarsdiep nabij Gasselternijveenschemond op de N378).	De concessiehouder heeft formeel geen bevoegdheid over de infrastructuur. Hij is samen met ons verantwoordelijk voor de door-ontwikkeling van het vervoerproduct. In dit licht zal hij samen met ons en de wegbeheerders zoeken naar mogelijkheden die zowel voor de wegbeheerder positief zijn én ten goede komt aan het OV-product.	
40	D.2	92	Aansluiting	<b>Eis 92:</b> Hier wordt gesproken over verplichte aansluitingen. Wellicht is een lijstje haalbaarder, want het staat naar mijn mening onduidelijk omschreven: -Aansluiting tussen trein en bus (in de drukste richtingen) -Aansluitingen op knooppunt Gieten. -Aansluitingen tussen de Veerboot Schiermonnikoog en de bus.	De dienstregeling en daarmee ook de aansluitingen kunnen jaarlijks aangepast worden. Samen met de concessiehouder zullen wij dan ook de verplichte aansluitingen benoemen. Zie ook de beantwoording van reactie 27.	
41	D.2	92		De bijlagen met o.a. met de knooppunten en gegarandeerde aansluitingen ontbreken in het concept PvE. Wij vragen ons af in hoeverre Transferium Drachten Oost behoort tot een knooppunt met gegarandeerde aansluitingen. Voor reizigers vanuit Drachten en Zuidoost Friesland is dit een belangrijke locatie, waar veel reizigers overstappen op lijn 304/314 richting Groningen v.v.	Gegarandeerde aansluitingen worden gekoppeld aan lijnen en niet aan knooppunten. In het bestek zal een lijst met gegarandeerde aansluitingen worden opgenomen. Dit is geen lijst die voor 10 jaar zal gelden. Jaarlijks kan deze, als onderdeel van de dienstregelingsprocedure, worden bijgesteld. Bij het opstellen van de lijst voor het eerste jaar van de concessie zullen we de door uw genoemde aansluiting in overweging nemen.	
42	D.2	95	Aansluiting	<b>Eis 95:</b> Dit lijkt me een gewenst iets, maar hoe gaat het met de aansluitingen richting HUB-taxi?	Goede afstemming tussen HUB-taxi en openbaar busvervoer vinden wij vanuit systeemintegratie	Eis 95 wordt uitgebreid met de inspanningsver-

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					wenselijk. Wij kunnen in deze concessie geen eisen opnemen ten aanzien van de HUB-taxi. Wel kunnen wij de concessiehouder verplichten zich maximaal in te spannen zodat een gewenste aansluiting tussen het openbaar busvervoer en de HUB-taxi doorgegeven kan worden.	plichting voor de concessiehouder om een gewenste aansluiting tussen het openbaar busvervoer en de hub-taxi te kunnen doorgeven.
43	D.2	99	Rituitval	Blz. 38 -99 Waarom wordt een rit die deels is gereden aangemerkt als uitgevallen?	Wij willen de concessiehouder maximaal prikkelen om de dienstregeling uit te voeren zoals gepubliceerd. De concessiehouder krijgt daarom de dienstregelingen vergoed die hij heeft uitgevoerd. Als een rit gedeeltelijk als uitgevallen, dan geldt deze als uitgevallen, maar de uitgevoerde dienstregelingen krijgt hij wel uitbetaald.	
44	D.2	104	Vervoerkunde	Wij adviseren u van de vervoerder een kwalitatief hoogwaardige, mix van voertuigen te vragen, passend bij het uiteenlopende karakter van buslijnen in de GD-concessie. U zou daarbij de vervoerder niet op ritniveau, maar op lijnniveau het materieel kunnen voorschrijven, met bijbehorende tarief, ter vermindering van extra omruilen van bussen en chauffeurs of gemiste aansluitingen. De kwaliteit van het in te zetten materieel zou daarbij iets kunnen variëren, al naar gelang de eisen en het karakter van de lijn, maar dient wel steeds 'goed' te zijn.	Zie de beantwoording op reactie nummer 27 en nummer 111.	
45	D.2	109	Buscapaciteit	<b>Eis 109:</b> Hier wordt aangegeven dat de versterking vooraf moet worden aangeboden richting het OV-bureau. Dit is in tegenspraak met eis 107, waar de dag van tevoren nog versterking moet kunnen worden gepland. Wellicht is het uitdagender voor de vervoerder om een versterkingsbudget vastgesteld te krijgen en hierop zo efficiënt mogelijk de versterkingsinzet te plannen.	Eis 107 en 109 staan niet logisch ten opzichte van elkaar. De concessiehouder moet wekelijks een lijst aanbieden met versterkingsritten. Hij moet zijn processen zo hebben ingericht dat ten minste een dag voor de dag van uitvoering ingespeeld kan worden op fluctuaties in reizigersaanbod. Het geven van een versterkingsbudget kan, aangezien de opbrengstverantwoordelijkheid bij het OV-bureau ligt, een averechts effect hebben.	Eis 107 en eis 109 wordt in volgorde gewijzigd.

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
46	D.2		Overstappen	<p><b>Niet genoemde eis:</b> Het realiseren van een goedwerkend efficiënt netwerk met goed geregelde overstappen moet het hoofddoel worden voor de beginperiode. Er ligt al op veel gebieden een redelijk goedwerkend netwerk, maar het kan verbeterd worden. Een aantal voorbeelden hiervan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Lijn 44 (Emmen – Schoonebeek) kent een rijtijd van 31 minuten (waar 29 efficiënter en goedkoper is, ook krijg je in beide richtingen een aansluiting op de knoop Emmen)</li> <li>-Lijn 178 (Siddeburen – Groningen) kent een rijtijd van 46 minuten (waar 43 of 42 efficiënter en goedkoper is, ook kan je dan in beide richtingen aansluiten op de IC in Groningen)</li> </ul> <p>Ook hierbij dient een wegbeheerder mee te werken aan inframaatregelen en OV een warm hard toe te dragen.</p>	<p>De concessiehouder is samen met ons verantwoordelijk voor de door-ontwikkeling van het vervoerproduct. In dit licht zal hij samen met ons en de wegbeheerders zoeken naar mogelijkheden die zowel voor de wegbeheerder positief zijn én ten goede komen aan het OV-product. Uw suggesties worden hierbij meegenomen.</p>	
47	D.4	117	Personeel	<p>Deskundigheids- en servicegerichtheidsbevordering van chauffeurs waarderen wij zeer, o.a. zien wij graag dat chauffeurs instappers op een omgeleide rit attenderen op wat er staat te gebeuren... en dat chauffeurs desgevraagd een spannende overstap onderling kunnen regelen middels 'kortverkeer'- óók met collega's van aanpalende vervoerbedrijven...!</p> <p>En om chauffeurs in staat te stellen al dit soort taken goed en plezierig te doen, moet de vervoerder in het kader van de MVO-afspraken o.i. ook roosters maken waarin tijd voor deze voor reizigers belangrijke taken is opgenomen</p>	<p>In eis 117 wordt deskundigheid en servicegerichtheid van het personeel geëist. Het is vervolgens aan de concessiehouder om te zorgen dat het personeel aan deze eisen kan voldoen. Of de concessiehouder daarvoor extra tijd in de roosters opneemt is aan hemzelf om te bepalen. Tevens hebben wij als eis gesteld dat de concessiehouder dient te handelen zoals het een goed werkgever betaamt en is vastgelegd in de wet en zoals daarna in de rechtspraak is geconcretiseerd.</p>	
48	D.4	117	Personeel	<p>EHBO is véél zwaardere opleiding (20 avonden) dan opleiding levensreddende handeling (halve dag). Wellicht heroverwegen</p>	<p>Wij zijn van mening dat een professionele buschauffeur adequate hulp moet kunnen verlenen en dat passagiers verwachten dat de buschauffeur handelend op kan treden in noodsituaties. Wij gaan der halve de eis niet heroverwegen.</p>	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
49	D.4	117	Personeel	Blz. 42 – 117 Stomverbaasd dat chauffeurs nu pas een geldig EHBO-diploma moeten hebben. Hoe staat het met reanimeren, of zit dat tegenwoordig in het EHBO-diploma?	Op grond van artikel 37 van de Wp2000 gaat door de overgang van een concessie het personeel van de huidige concessiehouder dat betrokken is bij de concessie van rechtswege over op de nieuwe concessiehouder. Of dit personeel al een EHBO-diploma heeft is niet bekend en een eventueel andere dan de huidige concessiehouder moet enige tijd krijgen om te zorgen dat het personeel kan voldoen aan eis 117.	
50	D.4		Personeel	Wij hechten sterk aan de menselijke maat in het openbaar vervoer. Wij steunen daarom alle voorstellen gericht op een goed arbeidsklimaat, deskundigheidsbevordering, rijvaardigheidstrainingen, comfortabel rijden, servicegerichtheid etc.	Wij delen uw mening. Daarom zijn er diverse eisen aan personeel en de werkgever gesteld.	
51	D.5	122	Materieel	<b>Eis 122:</b> Hier wordt gesproken over genoeg reservecapaciteit. Wanneer is er volgend de concessieverlener genoeg reservecapaciteit aanwezig? Dient deze versterkingen ook met bussen uitgevoerd in de huisstijl te worden uitgevoerd?	Materieelbeleid is de expertise van de concessiehouder. Hij kan als geen ander, op basis van historische gegevens, inschatten hoeveel materieel hij nodig heeft voor de uitvoering van de dienstregeling en hoe hij zo efficiënt en effectief mogelijk het onderhoud kan (laten) uitvoeren. Wij sturen vooral op de vervoerplicht en het zo efficiënt mogelijk inzetten van versterkingsritten en kan (indien nodig) de concessiehouder wijzen op zijn verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van voertuigen.	
52	D.5	123	Materieel	Blz. 43 – 123 HOV-lijnen netheid, tenminste @@ ??	Deze is per abuis niet ingevuld. De waarde moet zijn 7,5	Eis 123 wordt aangepast.
53	D.5	124	Overname voertuigen	<b>Eis 124:</b> Vanuit de aanbesteding Amstelland is bekend dat CXX ongeveer in 2021 met een 21m elektrische Capacity wil gaan rijden. Kan ook van VDL zijn, maar wellicht is dat een handig iets om even in je achterhoofd te houden voor elektrificatie van Q-link Oranje en Q-link blauw. Wat is de gedachte achter het aanschaffen van redelijk dure bussen en dan maximaal 6 jaar toestaan om het materieel te laten rijden? Dit komt over als kapitaalvernietiging. Een bus kan snel 12 jaar mee, maar zie staan	Wij zijn het met u eens en gaan een aantal met elkaar verband houdende eisen aanpassen. De beoogde uitstroom houdt verband met de gewenste verduurzaming van het openbaar busvervoer. In het PvE gaan we het verplichte verduurzamingsschema voor de Q-link-lijnen apart opnemen, los van de geplande uitstroom van de bussen.. De verplicht over te nemen bussen moeten tenminste tot die datum blijven rijden en daarna	Eis 124, eis 171 en eis 172 worden aangepast

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				dat de 26 Integro 's en 15 gelede bussen binnen 6 jaar na aanschaf vervangen moet worden.	heeft de concessiehouder de vrijheid om de bussen elders in de concessie in te zetten (of te laten uitstromen). Ook geven we de concessiehouder de ruimte om deze bussen als versterkingsbussen in te zetten op Q-link-lijnen waarvan de dienstregeling volledig uitgevoerd wordt met Zero-emissie Bussen.	
54	D.5	125	Overname voertuigen	<b>Eis 125:</b> Er wordt aangegeven dat de 28 EURO 5 Citaro2 bussen (ik gok de bussen van Q-link blauw) op Q-link oranje moet worden ingezet. Dit lijkt me niet kloppen.	U heeft gelijk. De bussen moeten op Q-link blauw worden ingezet.	Eis 125 wordt aangepast
55	D.5	126	Materieel	Blz. 44 – 126 Reizigers moeten betalen? Lijkt me logisch, is daar niet het woordje "kunnen" weggefallen?	U heeft het juist gezien. Het woordje "kunnen" is weggefallen.	Eis 126 wordt aangepast
56	D.5	127		U spreekt over de mogelijkheid voor een overnameregeling van nieuwe voertuigen die tijdens de Concessie worden aangeschaft. Wij denken dat een overnameregeling inderdaad een zinvol instrument is om kosten in een business case goed te verdelen over de technische levensduur van een voertuig. Dit brengt echter ook een risico met zich mee. U moet zich overtuigen dat het aangeschafte materieel ook daadwerkelijk geschikt is om economisch te worden afgeschreven tijdens de technische levensduur. Dit om te voorkomen dat de opvolgende vervoerder geconfronteerd wordt met de gevolgen van de door zijn voorganger gemaakte keuze(s). Kunt u aangeven welke eisen u stelt aan materieel dat voor overname in aanmerking komt en welk middel u inzet om zeker te stellen dat er geen (onverantwoorde) risico's genomen worden of ontstaan?	In eis 127 is aangegeven dat het OV-bureau een overnameregeling <b>kan</b> instellen en in eis 131 is, kort gezegd, opgenomen dat het OV-bureau instemming moet geven voor nieuw in te stromen voertuigen. Door deze combinatie van eisen, zullen in de praktijk de concessiehouder en het OV-bureau in overleg bepalen welke voertuigen aangeschaft gaan worden en of deze in aanmerking komen voor een overnameregeling. Hierbij zal in ieder geval worden gelet op de economische en technische levensduur.	
57	D.5	132	Materieel	<b>Eis 132:</b> Op welke wijze gaat deze eis werken? Wordt er rekening gehouden met eventueel hogere brandstofkosten? Hoe gaat de veiligheid worden verzekerd? Dit volgt omdat ik vind dat de inzet van duurdere waterstofbussen niet ten koste	Eis 132 ziet op inzet van aanhangers voor passagiersvervoer. Uit uw reactie maken wij op dat u vindt dat verduurzaming niet ten koste mag gaan van het OV-budget. In algemene zin zijn wij het met u eens en daarom is ons streven om extra	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				mag gaan van het OV-budget. De reiziger krijgt er niks positievers mee, maar wellicht de kosten er wel van.	kosten voor verduurzaming met additionele middelen te financieren.	
58	D.5	136	Informatie	<b>Eis 136-139:</b> Wellicht werkt het wervend om in Groningen en Emmen de stadsdienst met een kleur uit te voeren per buslijn. Q-link kent dit al, maar de drukke stadslijnen in Groningen kunnen wellicht hierdoor ook aantrekkelijker en duidelijker worden.	In eis 138 is opgenomen dat de basis-stadslijnen zijn voorzien van een gekleurde lijnfilm. Hiermee wordt naar ons idee voorzien in uw suggestie om het OV aantrekkelijker en duidelijker te maken.	
59	D.5	142	Informatie	<b>Eis 142:</b> Er bestaat een HOV-kaart. Wellicht heeft het meerwaarde om de vastgestelde basislijnen ook in deze kaart te tonen. Hiermee wordt de hoofdstructuur van het regionaal OV inzichtelijk gemaakt voor reizigers. Het aanduiden van Hubs heeft daarin aandacht. De klant weet hierdoor beter waar deze aan toe is en hoe de reismogelijkheden zijn.	Wij zijn het met u eens en zijn al bezig een uitgebreidere kaart te ontwikkelen.	
60	D.5	156	Materieelcomfort	<b>Eis 156:</b> Ik stel voor de steek van de stoelen (75 cm HOV en 72 cm Basis) gelijk te maken op 75 cm. Hierdoor is de kwaliteit van al het OV gelijk.	Naar onze mening is de kwaliteitsverwachting van een reiziger in een reguliere stadsbus, in een streekbus of in een HOV-bus verschillend. Naar aanleiding van de ontvangen reacties op het ontwerp PvE, gaan wij het definitieve PvE wijzigen. De materieeleisen worden functioneler geformuleerd, waarbij wij richtinggevend de functionele eisen aangeven, zoals: De Voertuigen hebben een hoogwaardige en eigentijdse uitstraling behorend bij de productformule. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan een steek van 75 cm. In de implementatie wordt de detaillering door het OV-bureau getoetst en eventueel door de concessiehouder bijgesteld.	Eis 156, eis 157 en eis 158 worden aangepast
61	D.5	157	Materieelcomfort	<b>Eis 157:</b> Er wordt geëist dat ten minste 90% van de stoelen een hoge rugleuning en goed zitdikte. Waarom wordt niet 100% geëist, uitgezonderd klapstoelen bij rolstoelplaats? Daarnaast stel ik	Zie de beantwoording op reactie nummer 76	



Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				voor de zitdikte van 2 cm voor Stads- en Streeklijnen te hanteren. Hierdoor kunnen eventueel in omlopen enkele streekritten met een stadsbus worden gereden als dit niet anders uitkomt.		
62	D.5	157		U geeft aan dat voor Q-link bussen ten minste 90% van de Zitplaatsen is uitgevoerd met stoelen met hoge rugleuning. Doordat deze bussen nu Lage Vloer bussen zijn is dit een taakstellende eis: in lage vloer bussen zijn veel zitplaatsen gepositioneerd op en rond de wielkuipen. Daar worden vaak geïntegreerde zitplaatsen voor gebruikt. Uiteraard kunnen deze door fabrikanten van additionele rugleuningen worden voorzien, maar kunnen de geïntegreerde zitplaatsen niet eenvoudig van een standaard volwaardig meubel worden voorzien. Wij vrezen dan ook dat de norm van 90% bemmerend zal werken. Kunt u aangeven of dat u met deze eis ook toe wilt staan dat op geïntegreerde zitplekken er gewerkt mag worden met additioneel geplaatste rugleuningen?	Zie de beantwoording op reactie nummer 76	
63	D.5	159	Materieelcomfort	<b>Eis 159:</b> Ik stel voor dat in alle bussen een werkende airconditioning wordt toegepast.	Uw suggestie wordt overgenomen. Wel nemen wij daarbij op dat als de aanbesteding leidt tot een te hoge prijs voor het busvervoer, wij deze eis kunnen laten vervallen.	Eis 159 wordt aangepast
64	D.5	159	Materieelcomfort	Enkele bijzondere suggesties vanuit de Consumentenplatforms zijn om de vervoerders te vragen airco's -veel- stiller te maken, niet meer te koeler dan strikt nodig is, de filters regelmatig te vervangen, en -i.v.m. de instroom van elektrisch materieel een -nader te ontwikkelen- sensor te gebruiken, die de stille bus omgevingsafhankelijk passanten laat waarschuwen met geluid	Zoals u al aangeeft, zijn dit enkele bijzondere suggesties. Deze willen wij niet voorschrijven. Het staat de concessiehouder vrij om deze bij de aanbesteding aan te bieden.	
65	D.5	159	Materieelcomfort	Blz. 49 – 159 Airco in het passagiersgedeelte en de chauffeur dan? Die moet het raampje maar open doen?	Het is aan de concessiehouder om samen met zijn personeelsvertegenwoordiging de inrichting en functionaliteiten van de chauffeurscabine te bepalen. Hierin zien wij geen rol voor ons.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
66	D.5	159		Klimaatstrategie in elektrische bussen is een belangrijk aandachtspunt: de energie welke bedoeld is voor tractie wordt gebruikt om het voertuig te verwarmen/koelen, met als gevolg dat de actieradius beïnvloed wordt door de instellingen van het klimaatsysteem en de buitentemperatuur. Iets wat onwenselijk is in een dienstregeling. Dit leidt tot een discussie over de temperatuur in het passagiersgedeelte: waarom de bus tot 20 graden verwarmen in de winter, terwijl passagiers gekleed zijn op koude? Kunt u aangeven of u open staat voor een innovatieve klimaatstrategie (die rekening houdt met comfort) in het elektrische voertuig, zonder een absolute temperatuur voor te schrijven? Laat u ruimte voor de toepassing van additionele verwarmingsbronnen op basis van bijvoorbeeld biobrandstoffen?	In eis 159 is aangegeven dat alle bussen die worden ingezet op het HOV-lijnen, zijn voorzien van een goed functionerende airconditioning voor het passagiersgedeelte, waarmee de temperatuur in de Bus onder alle omstandigheden aangenaam is voor de Reizigers en alle delen van de Bus goed geventileerd zijn. En dat Alle voertuigen die worden ingezet op Basislijnen zijn ten minste uitgerust met Topcooling waarmee de temperatuur in de Bus onder alle omstandigheden aangenaam is voor de Reizigers en alle delen van de Bus goed geventileerd zijn. Wij schrijven dus geen absolute temperatuur voor, maar een aangename temperatuur. Deze kan absoluut gezien verschillen gedurende het jaar.	
67	D.5	160	Materieelcomfort	<b>Eis 160/161:</b> Deze eis vind ik geweldig, omdat hiermee de kwaliteit en snelheid stijgt. Hoe wordt dit in de dienstregeling aangepakt, daar de bussen dan sneller gaan rijden?	De hogere snelheid zal vooral ten goede komen aan de reistijd.	
68	D.5	170	Verduurzaming	De gemeente Ooststellingwerf hecht waarde aan duurzaamheid. De gemeente heeft als doelstelling om in 2030 Co2 neutraal te zijn. In het ontwerp PvE staat aangegeven aan welke emissienorm voldaan moet worden. Voor het basisnet streeklijnen (lijn 85) is dat Euro-6. Gestreefd moet worden om ook op de streeklijnen te rijden met zero emissie bussen.	De actieradius van de huidige Zero Emissie bussen is te beperkt voor streeklijnen. De basiseis voor streeklijnen is Euro-VI. In het gunningmodel wordt CO2-reductie door bussen die op de streeklijnen rijden positief beoordeeld. Wij streven dus ook duurzaamheid op de streeklijnen na, maar sluiten niet uit dat de laatste zero-emissie bussen pas in 2030 zullen instromen.	
69	D.5	170	Verduurzaming	In uw concept zet u sterk in op het besparen van energiegebruik. Dit is denken wij de enige juiste benadering: hoe minder energie gebruikt wordt (per reiziger/kilometer etc.) hoe lager de CO2 uitstoot (per reiziger/kilometer etc.). Daarbij leidt dit indirect ook tot lagere kosten. Energie kost namelijk geld. Een vervoerder heeft dus automatisch	In het programma van eisen staan de minimale eisen waaraan het openbaar busvervoer in de concessie moet voldoen. Daarbovenop kan een inschrijver zich van andere inschrijvers in de aanbesteding onderscheiden door meer CO2-reductie aan te bieden dan geëist. De inschrijver is vrij om dit doel te realiseren. Wij leggen hier geen	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				belang bij de meest energiezuinige oplossing. Echter, soms wil een opdrachtgever zich laten verleiden om heel gedetailleerd invulling te geven aan deze eis/wens. Kunt u aangeven in welke mate u vrijheid wilt laten aan 'de markt' om uw doelstelling te realiseren?	gedetailleerde invulling op, wel leggen wij rekenregels op zodat iedere inschrijver de CO2-reductie op eenzelfde wijze berekent.	
70	D.5	171	Verduurzaming	<b>Eis 171:</b> Het idee is mooi om de versterking door een gelijk soort bus uit te laten voeren. Het is alleen mijn vraag of dit mogelijk is en anders of dit niet enorm veel extra kosten gaat opleveren. Wellicht kan ook gekeken worden	Wij delen uw mening dat versterking met zero emissie bussen mogelijk leidt tot extra kosten. Wij passen eis 171 aan, waarbij de intentie zal zijn dat versterkingsritten met zero emissie bussen uitgevoerd moeten worden. Als er een bus met een verbrandingsmotor wordt ingezet, dan moet deze voldoen aan de Euro-VI norm.	Eis 171 wordt aangepast.
71	D.5	173	Verduurzaming	Heavy Duty E-mobility vraagt om een eigen laadinfrastructuur. Gezien de huidige ontwikkelingen is het zeer aannemelijk dat dit, zeker bij start concessie einde 2019, een gangbaar onderdeel is van de leveromvang van fabrikanten van materieel. Dat maakt dat vervoerders samen met hun eigen leveranciers-keten laadinfrastructuur prima kunnen aanleggen, beheren en onderhouden. Dat is nu al door een aantal vervoerders aangetoond. In die zin kan de door of namens het OV-bureau beschikbaar gestelde laadinfrastructuur voor Zero-emissie Voertuigen ook prima door vervoerders en hun leveranciers onderhouden worden. Wat echter een aandachtspunt blijft zijn eventuele vergunningen en doorlooptijden voor de realisatie van laadinfrastructuur. Dit zit met name in de voorwaardelijkheid die dit met zich meebrengt. Door gaans behoren de beoogde laadlocaties niet tot het eigendom van de vervoerder of het OV-bureau. Het verdient de aandacht om oplossingen hiervoor te bieden. Daarmee worden suboptimale oplossingen voorkomen als gevolg van de aanbestedingsregels.	Voor de meest bepalende locaties laadinfrastructuur zijn of worden door het OV-bureau in samenwerking met wegbeheerders voorbereidingen getroffen. De overige locaties worden bepaald in een samenspel met de productieplanning. Deze productieplanning is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Wij willen, om dit samenspel niet te verstoren, geen locaties opleggen. Het vooraf regelen van vergunningen is daarom niet mogelijk. Wel zorgen wij ervoor dat de implementatieperiode ruim is en dat wij, desgewenst, de concessiehouder kunnen ondersteunen met het verkrijgen van de benodigde vergunningen.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
72	D.5	175	Verduurzaming	<p><b>Eis 175/176:</b> Hier maak ik geen chocola meer van. Er worden verplicht in totaal 2+18 waterstofbussen geëist. Deze bussen zijn fors duurder en waar worden ze op ingezet? Wie betaalt de meerkosten van deze extra bussen om de exploitatie concurrerend te houden en niet extreem duurder? Opzoeken leert dat Van Hool ook BRT-uiteindelijk 18m/24m waterstofbussen verkoopt. Wellicht is het mogelijk om de volgende inzet te krijgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 18m waterstof-hybride: Q-link Paars (30 bussen)</li> <li>• 18m elektrisch: Q-link Groen (6 bussen), blauw (26 bussen) en Rood (4 bussen)</li> <li>• 21m elektrisch: Q-link blauw en Oranje (9 bussen)</li> </ul> <p>Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de waterstofpunten te Delfzijl en Appingedam. Kan inzichtelijk worden gemaakt (eventueel ook voor vervoerders) op welke wijze de inzet van deze waterstofbussen besloten wordt, zodat vervoerders met afwijkende keuzes rekening kan houden</p>	<p>Bij aanvang van de concessie dient de concessiehouder 2 waterstof-elektrische bussen van de huidige concessiehouder, tegen vooraf vastgestelde voorwaarden, over te nemen.</p> <p>Naast deze 2 waterstof-elektrische bussen is een Europese subsidieaanvraag voor het JIVE2-programma t.b.v. 20 waterstof-elektrische bussen in voorbereiding. <a href="http://www.fch.europa.eu/project/joint-initiative-hydrogen-vehicles-across-europe">http://www.fch.europa.eu/project/joint-initiative-hydrogen-vehicles-across-europe</a></p> <p>Eind 2017 is bekend of deze subsidie aan ons wordt toegekend. Als de subsidie wordt toegekend, dan is de concessiehouder verplicht 20 waterstof-elektrische bussen aan te schaffen met een lengte van circa 12 meter welke voldoen aan de eisen gesteld binnen Jive 2. Het uitrustingsniveau van deze bussen is conform Basisnet-Streek.</p>	<p>Verduidelijken eis 175/176 o.b.v. de volgende bepalingen inzake de 2 over te nemen waterstof-elektrische bussen:</p> <p>De Concessiehouder dient vanaf 15 december 2019 tot en met 31 december 2023 verplicht waterstof af te nemen bij het AKZO/Pit-point vulpunt te Delfzijl. Hierbij geldt een minimale afname van tegen een vaste prijs. Vanaf 1 januari 2024 is de Concessiehouder vrij om een leverancier te selecteren.</p> <p>De waterstof-elektrische bussen worden inzet in de dienstregeling, met een jaarkilometrage per bus van minimaal 70.000 en maximaal 90.000 dienstregelingskilometers.</p> <p>De waterstof-elektrische bussen worden ingezet in ritten en omlopen die in overleg met het OV-bureau zijn vastgesteld.</p>
73	D.5	177		<p>In uw doelstellingen geeft u aan dat het gebruik van biobrandstoffen moet leiden tot een duurzaam product. Wij denken dat dit in beginsel een goed streven is. Wat echter vaak tot discussie leidt</p>	<p>Uw suggestie nemen wij over.</p>	<p>Opnemen in het gunningcriterium G2.4 - Verduurzaming</p>

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				is de manier waarop biobrandstoffen gewaardeerd worden in bestekken en gunningsmodellen. Denk hierbij aan het toestaan van diverse vormen van certificaten of het gebruik van CO2- emissierechten. Ondanks dat dit soms de gangbare zaak is, is dit doorgaans een papieren- oplossing en veranderen hiermee de lokale emissies niet. Het zou dan ook zeer aan te bevelen zijn om een duidelijke richting voor het toepassen van biobrandstoffen te geven, met een duidelijke visie op het 'hoe' en 'waarom', zonder een doel/middel discussie.		
74	D.5	181	Verduurzaming	<b>Eis 181:</b> Begrepen van een kennis kan een regenerering niet worden uitgezet binnen een bepaalde regio (bebouwde kom bijvoorbeeld). Kan deze eis dan wel worden gehanteerd?	Vanuit de bus leveranciers hebben wij geen berichten ontvangen dat deze eis niet mogelijk is. Daarom wijzigen we deze eis niet.	
75	D.5	182	Materieelcomfort	De bussen dienen op een veilige en laagdrempelige wijze toegankelijk te zijn voor mindervaliden	De eisen 182 tot en met 193 hebben betrekking op de toegankelijkheid van de voertuigen. Wij zijn van mening dat de voertuigen door deze eisen op een veilige en laagdrempelige wijze toegankelijk zijn voor mindervaliden.	
76	D.5	182		De bussen moeten toegankelijk zijn zodat openbaar vervoer bereikbaar blijft voor mindervaliden.	Zie de beantwoording op reactie nummer 94.	
77	D.5	188		U geeft aan dat Bussen, indien de instaphoogte hoger is dan 280 mm, moeten voorzien zijn van een knielinstallatie die automatisch geactiveerd wordt bij het openen van één van de deuren dan wel een knielinstallatie. Wij begrijpen dat dit de toegankelijkheid verhoogt. Deze eis kent echter ook veel nadelen zoals langere haltetijden, hoge slijtage van luchtvering en compressor en een hoger energieverbruik. En dit laatst is bij elektrische bussen een groot nadeel. Dit gaat ten koste van actieradius en is daardoor onbedoeld sterk kostenverhogend. Wij zouden u sterk adviseren om deze eis aan te passen. Wellicht dat u de vervoerder kunt uitdagen om met passende en slimme oplossingen te komen.	Wij nemen uw advies over en passen eis 188 aan. De nu technisch omschreven eis zetten wij om naar een functionele eis.	Eis 188 wordt aangepast.

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
78	D.5		Materieel	Let bij aanschaf elektrisch materieel op eisen m.b.t. 'indoor-halteren' (zoals b.v. een inklapbare rechterbuitenspiegel);	Dank voor uw suggesties.	
79	D.5			Het is aannemelijk dat diverse nieuwe (voertuig)technologieën hun intrede in Openbaar Vervoer zullen doen ten tijde van de concessie GD2020. Denk hierbij aan platoonen en autonoom rijden. Dit zijn disruptieve technologieën die het OV-landschap kunnen veranderen, en grote impact kunnen hebben over hoe OV georganiseerd is richting het einde van concessie GD. Kunt u aangeven welke rol u van de vervoerder verwacht met betrekking tot deze technologieën en het ontwikkelen van praktische toepasbaarheid binnen concessie GD-2020?	Het doel van de aanbesteding is het selecteren van een zo goed mogelijke, duurzaam opererende, uitvoerings- en ontwikkelpartner, voor de duur van de concessie, tegen een goede prijs. Wij verwachten dus dat de concessiehouder zich actief opstelt, kansen ziet en deze kansen samen met ons wil pakken. Voor eventueel nieuwe technologieën en het ontwikkelen van praktische toepasbaarheid daarvan binnen de concessie, welke niet bij de inschrijving zijn aangeboden, kan een businesscase worden opgesteld.	
80	D.6	196	Sociale veiligheid	Blz. 54 – 196 Kunnen wij het geweldsprotocol krijgen?	Het geweldsprotocol zal worden besproken met de consumentenorganisaties verenigd in het consumentenplatform Groningen en het consumentenplatform Drenthe	Eis 196 wordt aangepast.
81	D.7	206	Klantenservice	De Klantenservice dient o.i. bereikbaar te zijn en bemenst, op alle uren waarop OV-diensten worden geboden, eventueel ook 's-nachts (mobiel?)	In eis 207 is aangegeven dat buiten de genoemde openingstijden van de klantenservice, maar binnen de tijden waar binnen de concessie busdiensten worden uitgevoerd, het nummer van de klantenservice dient te zijn doorgeschakeld naar een calamiteitenservice. Wij denken dat hiermee uw wens al is ingevuld.	
82	D.7	206	Klantenservice	Blz. 55 Denk bij klantenservice aan een gewoon telefoonnummer (geen 0900).	In eis 212 is opgenomen dat het telefoonnummer van de klantenservice een nummer is dat binnen Nederland gebeld kan worden zonder extra kosten voor de beller. Wij denken dat hiermee uw wens al is ingevuld.	
83	D.7	226	Missen aansluiting	Blz. 58/59 – 226 Een gestrande reiziger mag alleen maar binnen Groningen en Drenthe een taxi nemen? Grensgebied met Friesland en Overijssel? Of wordt de reiziger er op de provinciegrens uitgekierped?	Bij dergelijke gevallen wordt een dienstverlenende houding, naar redelijkheid en billijkheid, van de concessiehouder verwacht.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
84	D.7		Klantenservice	Reizigers moet duidelijk zijn waar ze met hun klachten en vragen terecht kunnen	In eis 259 is aangegeven dat op de website informatie opgenomen moet worden over de wijze waarop klachten en suggesties kenbaar gemaakt kunnen worden en de wijze waarop deze afgehandeld worden. Wij denken hiermee een deel van uw wens te hebben ingevuld. Wij breiden de eis uit zodat de informatie ook eenvoudig vindbaar is.	Eis 259 uitbreiden zodat de wijze waarop klachten en vragen ingediend kunnen worden eenvoudig te vinden is.
85	D.8	231	Infrastructuur	Wij adviseren u voor te schrijven dat -indien door het OVB en/of wegbeheerders gewenst, - de vervoerder adviseert bij het ontwerp van infrastructuur of meewerkt aan het uitvoeren van testritten.	Conform eis 231 denkt de concessiehouder op strategisch, tactisch en operationeel niveau proactief met de wegbeheerders mee aan ontwikkeling, beheer en onderhoud van de weginfrastructuur en levert hiervoor de benodigde, qua kennis en competenties, geschikte menskracht. Wij denken dat hiermee uw wens al is ingevuld.	
86	D.8	238	Knooppunten	<b>Eis 238:</b> Kan deze zin eens kritisch bekeken worden? Ik snap er niks van.	De strekking van de zin is dat alles wat de concessiehouder op of in de halte aanbrengt overgaat naar de opvolgende concessiehouder zonder dat deze daarvoor moet betalen.	
87	D.9	244	Stallingen	<b>Eis 244:</b> Ik snap hier niks van. Die hele zin is niet te volgen.	De concessiehouder maakt gebruik van eindpuntvoorzieningen. Hier kunnen chauffeurs hun pauze gebruiken en/of koffiedrinken. Een aantal van deze voorzieningen zijn eigendom van overheden. De concessiehouder mag gratis van de faciliteiten gebruikmaken. De exacte locaties moeten nog ingevuld worden.	
88	D.9	244	Stallingen	Blz. 61 – 244 @@ ??	Zie de beantwoording op reactie nummer 87.	
89	E.1	247	Informatie	<b>Eis 247:</b> De eis informatievoorziening bij vertragingen en stremmingen is hier een stuk hoger geëist dan momenteel gehaald wordt. Hoe gaat het OV-bureau om met het niet halen van deze eis?	Zie de beantwoording op reactie nummer 8.	
90	E.1	252	Informatie	Blz. 64 – 252 BISON-koppelvlakken?	Een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden van CROW-NDOV is het aansturen van de elektronische displays op haltes, ook wel DRIS genoemd (Dynamische reisinformatiesystemen). Vervoerders leveren data aan via door BISON vastgestelde uitwisselingsformats, koppelvlakken in	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					vakjargon. Een team van ketenbeheerders controleert deze data en zorgt dat de informatie op de DRIS displays verschijnt. CROW-NDOV is een samenwerkingsorganisatie van 15 overheden die het openbaar vervoer aansturen	
91	E.1	256	Informatie	<b>Eis 256:</b> De informatie wordt in het Engels en Nederlands geëist. Doordat we grenzen aan Duitsland wil ik voorstellen om ook de site te bieden in het Duits.	Wij achten naast het Nederlands één verplichte vreemde taal voldoende. We hebben daarom voor de wereldtaal Engels gekozen. Het staat de concessiehouder vrij om van zijn personeel te eisen dat zij informatie in het Duits kunnen verstrekken.	
92	E.1	261	Informatie	Maak alle op de website van de GD-vervoerder geplaatste stukken toegankelijk voor blinden en slechtzindenden	In eis 261 is opgenomen dat de internetsite toegankelijk is voor iedereen, inclusief mensen met een functiebeperking en ouderen. Hiertoe voldoet de internetsite aan de web-richtlijnen (niveau 3) van het keurmerk van Drempeelvrij.nl; zie ook <a href="http://www.allestoegankelijk.nl">www.allestoegankelijk.nl</a> , of aan de eisen van een gelijkwaardig keurmerk. Wij passen de eis zo aan dat ook alle te downloaden documenten toegankelijk zijn.	Eis 261 wordt aangepast
93	E.1	263	Informatie	Blz. 65 – 263 Denk bij calamiteiten ook aan de website en de rampenzenders RTv Drenthe en RTv Noord.	Wij nemen uw suggestie over en breiden eis 263 uit met de communicatiekanalen website en RTv Drenthe en RTv Groningen.	Eis 263 uitbreiden met website, RTv Drenthe en RTv Groningen.
94	E.1	265	Informatie	Laat de vervoerder een geprint busboekje maken voor -zeer- belangstellenden;	In eis 265 is opgenomen dat de concessiehouder jaarlijks een gedrukte dienstregeling produceert, bestemd voor eigen medewerkers, directbetrokkenen (o.a. OV-bureau, OV- Consumentenplatforms, betrokken ambtenaren) en geïnteresseerden. Wij denken dat hiermee uw wens al is ingevuld.	
95	E.1	265	Informatie	Blz. 67 – 265 Geweldig dat er weer een echt busboekje komt, we hebben hem gemist!	Zie beantwoording op reactie 117.	
96	E.1	268	Informatie	<b>Eis 268:</b> Het gehele netwerk van Noord-Nederland moet worden getoond op de abri's en knooppunten. Hoe gedetailleerd moet dat zijn?	Het OV-bureau zal samen met de concessiehouder het detailniveau bepalen zodat voldoende	



Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
					overzicht en informatie wordt getoond. De uitingen zullen worden besproken met de consumentenplatforms.	
97	E.1	272	Informatie	Bij stremmingen en omleidingen dient de vervoerder alle beschikbare media, en ook de chauffeur in te zetten om het 'leed' voor reizigers te beperken.	Wij nemen uw suggestie over en breiden eis 272 uit met 'de chauffeur'.	Eis 272 uitbreiden met 'de chauffeur'.
98	E.1	272	Informatie	Blz. 69 – 272 Denk aan RTV-Drenthe en RTV-Noord.	Wij nemen uw suggestie over en breiden eis 272 uit met RTV-Drenthe en RTV-Noord.	Eis 272 uitbreiden met RTV- Drenthe en RTV-Noord
99	E.1	272	Stremmingen	Er dient een duidelijk aanspreekpunt te zijn voor gemeenten om stremmingen door te kunnen geven	Wij nemen uw suggestie over.	Eis 272 uitbreiden zodat de Concessiehouder een contactpunt in de eigen organisatie moet aanwijzen die als eerste aanspreekpunt richting de gemeenten en wegbeheerders fungeert bij stremmingen (gepland en ongepland).
100	E.1		Informatie	Voor een nog betere informatievoorziening richting busreiziger is een verdere uitrol van DRIS wenselijk	Wij zijn het met u eens. Echter een verdere uitrol valt buiten de scope van de concessie en is de verantwoordelijkheid van het OV-bureau en wegbeheerders.	
101	E.2	273	Knooppunten	Wij verzoeken u ook de vervoerder te verplichten op de grotere knooppunten informanten te stationeren en/of servicepunten te vestigen.	In eis 273 is opgenomen dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor de exploitatie en instandhouding van een servicepunt op Groningen Station en (direct) bij het busstation in Emmen. Ieder servicepunt en informant moet worden betaald uit het OV-budget. Wij willen niet dat servicepunten en informanten te veel ten koste gaan van het voorzieningenniveau en wij zijn daarom van mening dat servicepunten van belang zijn, maar dat twee voldoende is. Temeer gezien de toenemende kwaliteit van de overige informatiebronnen.	
102	E.3	281		De tarieven moeten reëel blijven wil men het openbaar vervoer betaalbaar en aantrekkelijk houden.	Wij zijn het in beginsel met u eens. Zie beantwoording op reactie nummer 130 voor de werkwijze rondom tarieven.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
103	E.3	286	Personeel	Personeel betaalt momenteel zelf zijn vervoer weer, in kader van werkkostenregeling, PvE is terug naar vroeger.	Gezien de werkkostenregeling, lijkt het ons bij nader inzien geen verstandige eis. Eis 286 komt te vervallen.	Eis 286 verwijderen.
104	E.3	294	Betaalsystemen	Hoewel wij dus goed begrijpen wat de drijfveren van vervoerders en chauffeurs zijn om geldhandelingen in de bus te beperken of zelfs af te schaffen, gaat ons dat voor Groningen en Drenthe een flinke stap te ver. Wij adviseren het OVB met nadruk om enigerlei vorm van betalen met contant geld in bussen van de volgende concessiehouder te laten voortbestaan!	Wij eisen dat een reiziger met een geldig betaalmiddel in de bus een vervoerbewijs moet kunnen kopen. Dit kan dus ook betekenen dat de concessiehouder contant geld accepteert. Als de concessiehouder de landelijke afspraken over het weren van contant geld bij de chauffeur volgt, dan krijgt hij daarvoor van ons de ruimte	
105	E.4	308	Sociale veiligheid	Blz. 74 – 308 En natuurlijk de Consumentenplatforms!	Uw suggestie nemen wij over.	Eis 308 uitbreiden zodat de OV-Consumentenplatforms op de hoogte zijn van de landelijke ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid.
106	E.4		Personeel	Eisen voor het stewardgedeelte van de OV-Stewards lijken te missen (beleving, ogen en oren gedeelte etc.).	De servicegerichte taken van de OV-Stewards ontbreken inderdaad. Deze gaan we aanvullen.	E.4 (inzetten van OV-Stewards) uitbreiden met servicegerichte taken.
107	F.2		Woordenlijst	Blz. 85 Feestdag: ik mis 5 mei.	U heeft gelijk dat 5 mei een nationale feestdag is. De definitie van feestdag wordt uitgebreid met 5 mei.	5 mei in de woordenlijst bij feestdag toevoegen als nationale feestdag.
108	F.2		Woordenlijst	Blz. 90 Servicepunt, die zie ik graag 'bemenst'.	Uw suggestie wordt overgenomen.	In de woordenlijst bij 'Servicepunt' 'bemande locaties' wijzigen in 'bemenste locaties'.
109	F.2			Ons verzoek is om in het aanbestedingsdossier de mogelijkheid voor methanol- brandstofcellen expliciet op te nemen en een eventuele inzet hiervan ook te stimuleren en te belonen in de gunningscriteria.	Zie de beantwoording op reactie nummer 88. Wij sluiten geen mogelijkheden uit en belonen deze evenmin. Wij belonen de CO2-reductie.	
110	F.2			Wij adviseren u vooraf goede definities te geven van voertuigen/bussen/o-emissie, etc. Uiteindelijk zal iedere inschrijver inzetten op het winnen van concessie GD2020 door het hoogste aantal punten	Dank voor uw advies. Hier zijn wij het mee eens.	

Volgnr.	Onderdeel	Eis	Onderwerp	Inhoud reactie	Beantwoording OV-bureau	Wijziging bestek documenten
				te behalen in het gunningsmodel. Dit leidt niet altijd tot het beste aanbod voor de reiziger.		
111	F.3	Bijlage 2	Materieelinzet	Ik zie staan dat dubbeldekkers uitsluitend op Qliner 300 mag worden ingezet. Omwille van kosteneffectiviteit en lagere vraagprijs wil ik voorstellen om de vervoerder een keuze te geven op basis van klantvraag en efficiëntie om tussen de 14m dubbeldekker of 15m enkeldekker te kiezen. Hierdoor kan wellicht de vervoerder een efficiënte inzet krijgen met meer kwaliteit dan momenteel wordt uitgevraagd. Hierdoor zou gunningspunt G2.1 wellicht beter kunnen scoren.	Wij zijn opbrengstverantwoordelijk en daarom willen wij de minimale capaciteit op een lijn kunnen blijven bepalen. Wel geven wij de concessiehouder de vrijheid om de dubbeldekkers op alle Qliner lijnen in te kunnen zetten (mits de bestaande infrastructuur dit toelaat).	
112	F.3	Bijlage 2	Materieelinzet	Stel dat op bepaalde tijdvakken een bus nog niet wordt geboden, maar een vervoerder met taxibusje vast wil rijden, verbiedt het PvE het momenteel. De inzet van materieel wordt nu namelijk voor mijn idee voor 10 jaar vastgesteld. Wellicht moet de optie van deze uitbreiding in het PvE worden gemeld, zodat vervoerders daar rekening mee kunnen houden	Wij zijn opbrengstverantwoordelijk. Daardoor zal een concessiehouder niet voor eigen rekening en risico het aantal ritten op een lijn gaan uitbreiden. De materieelinzet lijkt voor 10 jaar vastgesteld, maar dat is niet zo. De concessiehouder moet tijdens de concessie bussen vervangen en hij krijgt bij de aanbesteding meer vrijheid in het bepalen van de materieelinzet.	