

Reactienota concept-beleidskader aanbesteding OV-concessie HWGO

Nr	Organisatie	Reactie/Opmerking/Vraag	Antwoord provincie	Aanpassing beleidskader	Opnemen in PVE
1	Gemeente HW	stel in het concept beleidskader dat door de uitrol van maatregelen en weginrichting in het kader van het programma 'duurzaam veilig', het mogelijk nodig zal zijn om op een aantal plekken nieuwe routes voor de huidige buslijnen te vinden of te wijzigen. Vanuit de provincie staat het toepassen van het Duurzaam Veilig-principe hoog op de agenda en wordt gemeenten gevraagd zijn wegen hier zo snel mogelijk op in te richten. Verschillende beleidsregels van de provincie zijn hier specifiek op gericht, waaronder de nieuwe subsidieregeling Mobiliteit. Met de provincie voeren wij op ambtelijk niveau reeds gesprekken over dit onderwerp (verkeersveiligheid vs. ov-bereikbaarheid). Wij verzoeken u om in het beleidskader en het programma van eisen te anticiperen op de landelijke tendens om binnen de bebouwde kom de meeste wegen in te richten volgens een 30 km/uur principe en dit niet te zien als belemmering voor het in stand houden van de lijnvoering en dienstverlening. Binnen de nieuwe wegcategorie GOW-30 zien wij ook kansen om de ov-bereikbaarheid te waarborgen zonder de verkeersveiligheid te beperken. Wij vinden het lastig dat vanuit diverse beleidsterreinen van de provincie verschillende opvattingen worden gegeven en vragen u daarom een eensluidende visie over het Duurzaam Veilig-principe te formuleren. U kunt hierbij denken aan het oprichten van een expertisecentrum over de aanpak van het inrichten van wegen volgens een 30 km/uur principe op wegen die gelden als belangrijke ov-route.	De provincie zet zich in voor een ov-vriendelijke uitvoering van maatregelen in het kader van 'duurzaam veilig' en stimuleert andere wegbeheerders hetzelfde te doen. Voor het ov-netwerk geldt als uitgangspunt een knooppuntendienstregeling waarbij andere wegbeheerders 'passende' reistijden tussen de knooppunten essentieel zijn. In het geval dat er knelpunten ontstaan door (bijvoorbeeld) 'duurzaam veilig'-maatregelen zijn aanvullende maatregelen nodig om het tijdverlies te compenseren; een van die mogelijkheden is het aanpassen (strekken) van de busroute als onderdeel van de vervoerplanprocedure. Overigens blijft de verplichting bestaan om eventueel hierdoor vervallen haltes te blijven bedienen met basismobiliteit (ten minste een vraagafhankelijke reismogelijkheid per uur die aansluit op ander ov).	nee	Ja
2	Gemeente HW	Bij de introductie van R-net Oud-Beijerland gaan we graag met u in gesprek over ontsluiting van gebieden in Oud-Beijerland waar de bereikbaarheid met ov als gevolg van de opwaardering van bestaande lijnen achteruit gaat. Concreet vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de wijk Croonenburgh, het centrum van Oud-Beijerland en de wijk ten zuiden van het centrum.	Wij zorgen ervoor dat alle haltes blijven bestaan en daarvandaan/naartoe ten minste een reismogelijkheid per uur wordt geboden. Wij gaan graag met u in gesprek over de ontsluiting van gebieden en de gevolgen van het aanpassen van lijnvoeringen.	nee	nee
3	Gemeente HW	In het concept beleidskader stelt u dat ook haltes kunnen worden toegevoegd wanneer voldoende vraag verwacht wordt. Voor ons is onduidelijk welke partij dient aan te tonen of er voldoende vraag wordt verwacht en aan welke criteria dit moet voldoen. Wij vragen meer duidelijkheid over de te nemen stappen en verantwoordelijkheden van verschillende partijen in het proces om te komen tot een nieuwe bushalte. Als voorbeeld noemen wij onze wens voor een tweede reguliere halte in Nieuw-Beijerland waar al jaren over overlegd wordt, maar die ondanks dat alle partijen positief zijn nog niet is gerealiseerd. Voor het volledig opheffen van bushaltes wordt door u gesteld dat dit slechts is toegestaan wanneer een halte aantoonbaar te weinig vervoerbrengsten genereert om de bediening van deze haltes te rechtvaardigen. Indien mogelijk voorziet de vervoerder in een vervangende halte, bijvoorbeeld wanneer een lijn wordt gestrekt. Omdat bij routewijzigingen er ook van gemeente investeringen worden gevraagd (ten behoeve van infrastructurele aanpassingen, verwijderen of plaatsen van haltevoorzieningen, aanpassen van loop- en fietsroutes), vragen wij u met ons in gesprek te gaan over de gevolgen voor de gemeente van het opheffen van een halte. Als mogelijke oplossing kunt u denken aan een minimale termijn waarin een routewijziging van kracht blijft.	Wij gaan graag met u in gesprek over concrete voorstellen voor nieuwe haltes en over de gevolgen van het aanpassen van busroutes.	nee	nee
4	Gemeente HW	Gemeente Hoeksche Waard is van mening dat voorzieningen met meer regionale functie zoals het crematorium en natuurbegraafplaats in Heinenoord in beginsel moeten passen in het streefbeeld. Wij denken dat daar mogelijkheden voor komen lopende de concessie en vragen u hiervoor ruimte te reserveren. Hierover willen wij te zijner tijd graag met u in gesprek.	De wens tot toevoeging van de natuurbegraafplaats nemen wij als wens mee in bij het programma van eisen. Het crematorium heeft al een bushalte (buurtbuslijn 716), deze halte blijft bediend volgens tenminste de eisen aan de basisbereikbaarheid van de kleine kernen.	nee	Ja, wens van derden
5	Gemeente HW	Wij hebben de wens om de ritten tussen Heinenoord en Barendrecht zoals nu opgenomen in de dienstregeling en die momenteel worden betaald vanuit gemeentelijk budget, in de periode tussen de herfst- en de voorjaarsvakantie structureel op te nemen in de komende concessie. Daarbij zou het positief zijn als deze buslijn blijft doorrijden van en naar Barendrecht station.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Omdat er tussen de middelbare scholen in Barendrecht en busstation Heinenoord veel busverbindingen worden geboden via Zuidplein en Lombardijen, is de buurtbus in de regel voldoende. Daarom hebben wij de keuze gemaakt om deze verbinding niet op te nemen in ons eisenpakket.	nee	Ja, wens van derden
6	Gemeente HW	We benadrukken deze constatering en vragen vanuit de programmajoin vitaal eiland nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid in de volle breedte van wonen, werken en recreëren. Hierbij verzoeken we u ruimte op te nemen in de concessie die recht aan toekomstige woningbouw en de behoeften van potentiële reizigers. Hoe kan dit worden verwerkt?	Wij nemen de bediening van nieuwe woonwijken mee als wens van derden bij het Programma van Eisen in de richting van de nieuwe vervoerder; in het bestek van de aanbesteding zal een lijst worden opgenomen van de nieuwbouwprojecten die voor de concessieduur zijn gepland. Wij stellen hoge eisen aan de bediening van kleinere kernen. Daarbij dagen wij de vervoerder uit om een bij de vervoervraag passende invulling te bieden. Daarnaast is het raadzaam om nieuwbouwocties vooral rondom bestaande ov-verbindingen en -haltes te realiseren. Bijkomend voordeel is dat hierdoor meer potentiële reizigers van de betreffende lijn(en) gebruik kunnen maken, wat de kans op verdere verbeteringen van het ov-aanbod vergroot.	nee	ja, lijst met woningbouw en wens van derde
7	Gemeente HW	De provincie zet in de nieuwe concessie in op toegankelijkheid in brede zin. Ook wij hechten belang aan een toegankelijk openbaar vervoer voor zo veel mogelijk doelgroepen. Mobiliteit is immers een belangrijke voorwaarde om te kunnen participeren in de samenleving. Wij vragen u te overwegen om in de beoordelingscommissie ook een vertegenwoordiger van het Platform Gehandicaptenbeleid HW toe te voegen. In een eerdere aanbesteding heeft dit aangetoond een meerwaarde te hebben voor inwoners van Hoeksche Waard.	Wij hebben in het beoordelingssteam ruimte voor een (daartoe afdoende gekwalificeerde) ambtelijke vertegenwoordiger van de gemeente Hoeksche Waard en een van de gemeente Goeree-Overflakkee. Gelet op de grote hoeveelheid werk die een beoordeling met zich mee brengt alsook de inhoudelijke complexiteit van de materie geven we de voorkeur aan iemand met de nodige vakmatige kennis en de mogelijkheid om de benodigde tijd te investeren.	nee	nee
8	Gemeente HW	In onze gemeente is een aantal wegen en straten waar inwoners en ondernemers specifiek aangeven dat de bus overlast veroorzaakt, voorbeelden hiervan zijn de Boomjesstraat in Strijen, de Voorstraat in Numansdorp en de Smidsweg in 's-Gravendeel. Daarbij wordt geregeld aangegeven dat de overlast is verhevigd door de inzet van zero-emissie bussen vanwege het hogere gewicht van deze voertuigen. Wij gaan graag met u in gesprek om voor deze problematiek locatie specifiek een passende oplossing te vinden.	Wij zijn vanzelfsprekend bereid om deze problematiek samen te verkenen.	nee	in overleg

9	Gemeente GO	We vragen uw aandacht voor de financiële uitgangspunten. Het exploitatiebedrag is vastgesteld zoals omschreven. Wij stellen daarbij wel nadrukkelijk de vraag of deze prijsstelling recht doet aan de afgelopen en potentiële bevolkingsgroei en de duurzaamheidsambities om meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Hoe stelt u zich dit voor?	De exploitatiebijdrage wordt niet aangepast. Het financiële uitgangspunt is dat de huidige subsidie van inmiddels 13,65 miljoen (steeds inclusief indexatie) beschikbaar wordt gesteld. Hiermee wordt naar verwachting circa de helft van de exploitatiekosten gedekt, de andere helft wordt gedekt uit vervoeropbrengsten. Een betere afstemming van de kansrijke lijnen op de wensen van (potentiële) reizigers biedt de mogelijkheid om de vervoeropbrengsten te verhogen. Deze extra opbrengsten worden gebruikt om zowel meer openbaar vervoer te bieden als de kwaliteitsverhoging van het onderliggende vervoer (basisbeschikbaarheid van vraagafhankelijk vervoer, buurtbus en eventuele scholierenlijnen) te financieren.	-	-
10	Gemeente GO	We benadrukken hierbij nogmaals de urgentie om werk te maken van actieve werving van reizigers en het aantrekkelijk maken en houden van OV. Hoe strikt wordt dit opgenomen of wel benoemd richting inschrijvers?	De plannen van de vervoerder wat betreft marketing nemen wij mee in de beoordeling van de inschrijving van de vervoerder. Dit wordt daarnaast onderdeel van het concessiebeheer.	nee	ja
11	Gemeente GO	Omdat de concessie een relatief lange looptijd heeft is het daarom van belang rekening te houden met de sociaal-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de toekomstige behoeften en het daarmee gepaarde reizigersgedrag. Hoe kunt u dit garanderen?	De vervoerder heeft een ontwikkelrol. Het behoort tot zijn taken en is ook in zijn belang om het openbaar vervoer steeds opnieuw af te stemmen op de behoeften van (potentiële) reizigers.	nee	ja
12	Gemeente GO	We vragen hierbij ook aandacht voor de genoemde tekst in paragraaf 5.4 ten aanzien van de abonnementsstarieven. De vraag hierbij is of dit recht doet aan de wens tot promotie van het openbaar vervoer. Kunt u garanderen dat er geen doelgroepen overvraagt gaan worden zodat ambities aan meer reizigers te werven onder druk komen te staan?	Het is aan de vervoerder om een afweging te maken hoe het beste kan worden omgesprongen met deze specifieke doelgroep. Wij dagen inschrijvers uit om op basis van hun expertise met voorstellen te komen voor abonnementen die zo goed mogelijk aansluiten bij de doelgroepen.	nee	ja
13	Gemeente GO	De tekst m.b.t. de continuering bediening bushaltes kan ook de ambitie om meer reizigers te werven in de weg komen te staan. Graag aandacht voor de formulering of interpretatie. Graag uw reactie hierop.	Een halte die nu door een vaste bus wordt bediend kan door de vervoerder worden verplaatst, bijvoorbeeld wanneer een lijn wordt gestrekt wegens toenemende reistijden en/of een verhoging van de aantrekkelijkheid. Een halte moet echter altijd worden bediend volgens de eisen aan de basisbereikbaarheid. Dit mechanisme bevat een prikkel voor de vervoerder om de consequenties van het strekken van lijnen te onderzoeken.	nee	ja
14	Gemeente GO	We vragen u om met klem op ruimhartig aandacht te besteden aan de participatiemogelijkheden van zowel stakeholders als inwoners. Op dit moment is het concept Beleidskader openbaar en kan iedereen reageren. In het kader van een inclusieve samenleving vragen we u aandacht te schenken aan de verschillende werkwijzen om zowel stakeholders als inwoners ruimschoots de gelegenheid te geven te reflecteren op het concept Beleidskader.	We hebben in het Kompas een advertentie geplaatst om mensen te wijzen op het beleidskader dat wij op onze website hebben gepubliceerd. Daarnaast heeft u de bevolking nog een keer geattendeerd op de reactiemogelijkheden. Ook in de concessie zelf zullen wij de vervoerder prikkelen om een gezamenlijke en inclusieve werkwijze toe te passen bij de planning van grote veranderingen.	nee	nee
15	Gemeente GO	Om recht te doen aan de ontwikkelingen in het aanbod van (openbaar) vervoer vragen we u met klem ruimte hiervoor in de concessie op te nemen. Denk hierbij aan initiatieven die ontwikkeld worden vanuit o.a. de New Mobility Foundation. Op welke wijze denkt u dit te kunnen garanderen?	De vervoerder zal vanuit zijn ontwikkelrol openstaan voor nieuwe kansen, al zal hij deze wel kritisch wegen op meerwaarde. Die meerwaarde kan bijvoorbeeld ook een maatschappelijke meerwaarde zijn die anderen weer stimuleert tot ov-gebruik (bijvoorbeeld omdat het ov hierdoor een betere naam krijgt). Tot slot bestaat de mogelijkheid van derden-financiering (waaronder ook financiering door gemeenten), zowel van extra ritten of lijnen als bij de inkoop van korting voor specifieke groepen. De minima-kaart van beide gemeenten is een voorbeeld.	nee	nee
16	Gemeente GO CDA	woningbouw opgave komende jaren, autogebruik moet beperkt worden. Hoe wordt hierin OV gestimuleerd? We bouwen ook ik kleine kernen die nu slecht of niet bereikbaar zijn met OV.	We zorgen voor een goede bereikbaarheid van kleine(re) kernen en stellen hogere eisen aan de bediening van deze kernen dan in de huidige concessie met onder andere de eis van een minimale bediening van een keer per uur 's morgens vroeg tot middernacht laat. Wij zetten ook in op een beter aanbod met meer vervoer dan in de huidige dienstregeling. De vervoerder heeft verder door zijn ontwikkelfunctie de verantwoordelijkheid om zijn ov-aanbod af te stemmen op veranderingen in de redelijkerwijs te verwachten vervoervraag.	nee	ja
17	Gemeente GO CDA	Technologische ontwikkelingen -> in hoeverre worden die meegenomen? (Zelfrijdende bussen)	De vervoerder kan binnen zijn ontwikkelrol inzetten op nieuwe technologieën en tijdens de concessieperiode voorstellen inbrengen. Wij nemen in het PvE op dat de inzet van zelfrijdende bussen geen wezenlijke wijziging van de concessie vergt.	nee	ja
18	Gemeente GO CDA	Er staat: iedereen doet mee! Bij het thema leefbaarheid. Dit wordt nu zo niet ervaren. Hoe wordt het vertrouwen teruggewonnen?	Wij gaan ervan uit dat u doelt op de invoering van het maatwerkvervoer OV-op-Maat (OVoM). Deze is in 2022 ingevoerd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van kleine kernen te behouden. Het systeem kampt al sinds de invoering met een gebrek aan vertrouwen bij bestuur en publiek. In de nieuwe concessie stellen we hoge kwaliteitseisen aan het uit te voeren vervoer en de communicatie met het publiek.	nee	ja
19	Gemeente GO CDA	Doelstelling: minimaal 1x/uur. Dit wordt nu niet gehaald. Hoe gaan ze dat doen met te kort aan chauffeurs maar ook bijvoorbeeld te kort aan vrijwilligers voor de buurtbus.	Het is aan de vervoerder om voor voldoende personeel te zorgen. Het plan van de vervoerder hiervoor wordt beoordeeld bij de inschrijving. Bij de invulling van de basisbereikbaarheid bestaat trouwens ook de optie dat de vervoerder inzet op kleinschalig materieel waarvoor chauffeurs met een rijbewijs B volstaan. Bij een tekort aan vrijwilligers voor de buurtbus dient de vervoerder voor alternatieven te zorgen om aan de eisen te voldoen.	nee	ja
20	Gemeente GO CDA	Aanbestedingsprikkel voor vaste ritten, waarom is dit een wens en geen eis?	Voor kleine kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners geldt een minimale bedieningseis van een keer per uur op werkdagen tussen 6:00-19:00 uur met vast vervoer. Het is verder aan de vervoerder om voor een passende bediening van de kleine kernen te zorgen. Flexibel oftewel niet-dienstregelinggebonden openbaar vervoer kan met name voor kleinere kernen een geschikte oplossing zijn. Wij willen de vervoerder echter ook stimuleren om zo veel mogelijk openbaar vervoer met een vaste buslijn te bieden. Vandaar dat wij hebben gekozen voor prikkels in plaats van eisen.	ja	ja
21	Gemeente GO CDA	Regio school, wisselende lestijden. Waarom verschil tussen HW en GO.	Wij gaan er van uit dat u doelt op het feit dat afspraken over het spreiden van lessen tot nu toe alleen met scholen op Goeree-Overflakke zijn gemaakt. Het beperken van de spitspiek zorgt ervoor dat hetzelfde vervoer met minder bussen kan worden uitgevoerd. Wij staan de vervoerder altijd toe om zijn dienstregeling op de buslijnen en ritten naar scholen op een situatie aan te passen waarin sprake is van gespreide lestijden.	nee	ja
22	Gemeente GO CDA	Duurzaamheid is belangrijk, maar kost veel geld. Hoe staat dit tegenover bereikbaarheid? (Het geld kun je maar 1x uitgeven)	Wij stellen duurzaamheidseisen conform het bestuursakkoord zero emissie busvervoer. De eis aan een duurzame bedrijfsvoering en exploitatie door de vervoerder mag niet ten koste van het aanbod van openbaar vervoer gaan.	nee	ja

23	Gemeente GO CDA	Regierol afstemming doelgroepen vervoer. Dit is nu een "overige keuze". Kan hier meer op ingezet worden?	Wij willen ervoor zorgen dat de vervoerder maatregelen neemt om het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer beter op elkaar af te stemmen. Het organiseren daarvan vergt medewerking van en samenwerking tussen veel partijen, waaronder de gemeente (als opdrachtgever voor doelgroepenvervoer). Dit kan niet in de concessie worden geregeld. Door de ov-vervoerder de regie te geven over de afstemming van het vervoer zorgen we er in elk geval voor dat de verantwoordelijkheid voor het maken van afspraken voor goede overstappen tussen ov en doelgroepenvervoer duidelijk belegd is.	nee	ja
24	Gemeente GO PvdA	Om duurzamer te leven en de klimaatverandering tenminste te stabiliseren is meer nodig en daar past in onze ogen meer ambitie bij en meer geld bij. Dat laatste kan ook uit andere potjes komen om het platteland vitaal en duurzaam te maken en te houden.	De exploitatiebijdrage wordt niet aangepast. Het financiële uitgangspunt is dat de huidige subsidie van inmiddels 13,65 miljoen (steeds inclusief indexatie) beschikbaar wordt gesteld. Hiermee wordt naar verwachting circa de helft van de exploitatiekosten gedekt, de andere helft wordt gedekt uit vervoeropbrengsten. Een betere afstemming van de kansrijke lijnen op de wensen van (potentiële) reizigers biedt de mogelijkheid om de vervoeropbrengsten te verhogen. Deze extra opbrengsten worden gebruikt om zowel meer openbaar vervoer te bieden als de kwaliteitsverhoging van het onderliggende vervoer (basisbeschikbaarheid van vraagafhankelijk vervoer, buurtbus en eventuele scholierenlijnen) te financieren.	-	-
25	Gemeente GO PvdA	[eis] Fasegewijs toewerken naar gebruik van het ov door 20% van de inwoners in 2030.	Wij nemen geen vaste percentage van de gewenste toename van het ov-gebruik in het beleidskader op. Wel delen wij de ambitie om het aandeel ov-gebruikers ten opzichte van de auto aanzienlijk te verhogen. Daarvoor hebben wij in het beleidskader de ambitie opgenomen dat het aantal reizigers in ieder geval groeit tot boven het niveau van 2019, en prikkelen wij de vervoerder om dit te bewerkstelligen.	nee	nee
26	Gemeente GO PvdA	Flankerend beleid formuleren met concrete doelen, zoals: Met de wegbeheerder waaronder de Provincie versneld inzetten op vrije busbanen zowel via oost- als westzijde naar Rotterdam; Bushaltes inhoog tempo gaan voorzien van oplaadpunten voor elektrisch fiets en auto alsook andere faciliteiten.	Het beleidskader heeft primair betrekking op de exploitatie van openbaar vervoer en het vormgeven van de relatie tussen vervoerder en provincie. Flankerend beleid van alle overheden heeft invloed op de mogelijkheden voor de exploitatie van het openbaar vervoer, maar kan niet worden vastgelegd in een ov-concessie. Wij onderzoeken momenteel de mogelijkheden om meer vrije busbanen te realiseren. Wij verwachten dat er geen behoefte bestaat aan laadpunten voor elektrische fietsen bij bushaltes omdat de (elektrische) fiets in het voor- en natransport vooral korte afstanden aflegt. Wij willen in plaats daarvan inzetten op reserveer- en betaalsystemen voor fietskluisjes bij bushaltes die voor incidentele gebruikers aantrekkelijk zijn. Ook dit valt echter onder infrastructuur en de taken van wegbeheerders.	nee	ja
27	Gemeente GO PvdA	De gemeente Goeree-Overflakke zet fors in op behoud van haar jongvolwassen inwoners. De beroeps-campus in Sommeldijk met een volwaardige mbo-opleiding is daarvan het meest recente voorbeeld. Echter, een goed ov naar Rotterdam om hogeschool, of universiteit te bereiken draagt bij dat jongeren kiezen om tijdens de studie te blijven wonen op Goeree-Overflakke. De kans dat zij na hun studie dan op Goeree-Overflakke blijven wonen neemt daardoor toe. En dat is cruciaal om Goeree-Overflakke vitaal te houden.	De ov-verbinding tussen Goeree-Overflakke en Rotterdam is nu al frequent en hoogwaardig. Dit betekent dat het voor de vervoerder waarschijnlijk aantrekkelijk zal zijn om deze verder te verbeteren.	nee	ja
28	Gemeente GO PvdA	In de tarievenstructuur goed inspelen op de trend die wordt gesignaleerd t.w. meer thuiswerk. Dat betekent dus dat meer forenzen een deel van de week met het ov willen reizen, doch thans geen attractief ov-arrangement kunnen krijgen. Kortom, aan deze groep bijvoorbeeld twee-, drie- en vierdaagse kwartaal-/halfjaar-/jaarabonnementen aanbieden lijkt zeer nodig. Tenminste een pilot hiermee, met als doel na 6 maanden dit bij succes breed uitrollen binnen het concessiegebied is zeer noodzakelijk.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
29	Gemeente GO PvdA	In de tarievenstructuur nadrukkelijk opties als "kennismakingstaief" e.d. opnemen. De nieuwe reiziger kan zo verleid worden voor het ov.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
30	Gemeente GO PvdA	Een punt wat we hebben laten liggen, maar wel verwondert is de focus op het waterstof tanken in Heinoord. Goeree-Overflakke is zeer innovatief waar het gaat om duurzaamheid en klimaat. Recent heeft het dorp Stad aan het Haringvliet gekozen om als dorp al per 2025 van het gas af te gaan. De productie van waterstof staat in de steigers in Oude Tonge bijna onder de rook van de lokale remise kan waterstof worden getankt. Waarom daar geen oog voor hebben. Het roept vragen bij ons op.	Het waterstofstation in Heinenoord en de twintig bussen zijn medegefinancierd door de EU. De daarbij gestelde verplichtingen vertalen we een-op-een door naar het beleidskader. Voor de overige bussen stellen wij functionele eisen aan (onder meer) duurzame exploitatie. Het is aan de vervoerder om een technische keuze te maken of deze wordt ingevuld met elektrische of met waterstofbussen.	nee	ja
31	Gemeente GO PvdA	Verder is op p.8 opgenomen dat "de bediening van de kleine kernen nu niet voldoende is om de basisbereikbaarheid van het hele concessiegebied te borgen." Om op p. 9 te vervolgen met het doel "borgen basisbereikbaarheid" waarbij "de kleine kernen één van de specifieke aandachtspunten zijn." Deze beleidsuitgangspunten zijn voor Goeree-Overflakke onvoldoende vertaald. In vergelijking met de Hoekse Waard wordt Goeree-Overflakke mager bediend. Feitelijk blijft de huidige situatie gehandhaafd met een R-netlijn voor de kernen op de route naar Rotterdam zowel via de oost- als westzijde. De kernen niet aan deze route opgeteld bijna 8.200 inwoners (of 14% van de inwoners van GO) kunnen niet rekenen op vaste lijndiensten naar een knooppunt waar ze kunnen overstappen op de bus naar Rotterdam, of een andere bestemming voor werk, studie, ziekenhuis, etc. Voor ons echt onacceptabel. Kernen in de Hoekse Waard vanaf 1.725 inwoners kunnen rekenen op de (streek-)bus (zie tabel op p. 24). Kernen op Goeree-Overflakke die kleiner zijn dan 2.700 inwoners zijn door de Provincie aangewezen op een buurtbus, of ov-op-maat. Dit is een vreemd en onrechtvaardig onderscheid tussen twee grensregio's waar geen inhoudelijke argumenten voor gegeven worden. We kijken daarbij naar het gebruik van de huidige buurtbus tussen Ooltgensplaat via Den Bommel-Stad aan het Haringvliet naar Middelharnis. Deze buurtbus is met veel ups en downs gestart in 2023, dus het vertrouwen dat deze rijdt is mager. En deze buurtbus rijdt niet in de avond. Desondanks maken 1.200 reizigers per maand gebruik van de buurtbus. Kortom, we zouden het reizigers aantal van het ov in de Hoekse Waard in kernen vanaf 2.700 inwoners graag gelegd zien naast het gebruik van het ov door dit type kernen op Goeree-Overflakke, zodat een op feiten gebaseerde afweging wordt gemaakt voor het streekvervoer.	Om de groei van het aantal reizigers te faciliteren, zetten wij in op het verbeteren van kansrijke lijnen waarop veel nieuwe reizigers te winnen zijn (bediening van kernen met >5.000 inwoners). Wij stellen hoge eisen aan de verbindingen met kleine kernen (Zie ook reactie 98) met tenminste een reismogelijkheid per uur 's morgens vroeg tot middernacht laat. Daarbij spelen aansluitgaranties een grote rol (zie reactie 96). Verder sturen wij op een hoog aantal vaste, dienstregelinggebonden busdiensten. Wij nemen in het Beleidskader aanvullend op dat de kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners ten minste op werkdagen tussen 6:00-19:00 uur minimaal een keer per uur worden bediend met vast vervoer. In de overige uren is vraagafhankelijke bediening toegestaan, maar stimuleren we het aanbieden van vast vervoer. Daarmee stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie.	ja	ja
32	Gemeente GO PvdA	In deze reactie verzoeken we tevens de open normen voor "kleine"/"overige" kernen (p. 17 en p. 24) te definiëren en hetzelfde te doen voor de "wenig reizigers" (p. 17). Verder gaan we in op de positie van de werknemers en de ov-ambitie.	Zie reactie 102. Kleine kernen zijn kernen met 200 - 3.000 inwoners. Sommige van deze kernen worden ontsloten door (hoogwaardige) streekbuslijnen of R-net-lijnen omdat zij langs de route van deze buslijnen liggen die kernen met minimaal 5000 inwoners bedienen.	ja	ja

33	Gemeente GO PvdA	Samenvattend verzoeken wij tot bijstelling van de uitwerking van de beleidsuitgangspunten onder de noemer brede toegankelijkheid. Voor ons bestaat de bijstelling tenminste uit het inpassen van een streekbuslijn van Ooltgensplaat via Den Bommel, Stad aan het Haringvliet, Middelharnis, Dirksland naar Herkingen-Haven. En dat bij deze inpassing de voorgenomen groei van deze kernen wordt betrokken.	Zie reacties 31 en 104. Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Zoals aangegeven in het beleidskader zullen wij in de aanbesteding vervoerders prikkelen om zo veel mogelijk vaste busdiensten aan te bieden. Voor kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners nemen wij in het beleidskader op dat deze op werkdagen tenminste tussen 6:00-19:00 uur minimaal een keer per uur worden bediend met vast vervoer. In de overige uren is vraagafhankelijke bediening toegestaan, maar stimuleren we het aanbieden van vast vervoer.	ja	ja, wens van derden
34	Gemeente GO PvdA	Daar komt bij dat de gemeente Goeree-Overflakkee op basis van een woonbehoefte onderzoek haar bouwambitie nader gaat bepalen en verhogen. Kernelement hierin is het versterken van de kernen met een inwonersaantal kleiner dan 3.000. Wil dit echt gaan slagen dan is er naast een school, een gemeenschapshuis goed openbaar vervoer nodig. Het lijkt erop dat de bouwambities niet meegenomen zijn voor deze planperiode. Dat is vreemd omdat een concessie van 10-15 jaar dit noodzakelijk maakt. Op pagina 4 wordt benoemd dat de volgende stap het programma van eisen is. Op pagina 23 wordt dit ingevuld met de passage "de provincie streeft naar samenwerking met partijen m.n. de gemeenten...". In de lopende concessie is dit vorm gegeven via een stuurgroep. Dat heeft niet kunnen voorkomen dat Goeree-Overflakkee eind 2022 totaal overvallen is door het wegvalLEN van een relevante streekvervoerlijn. De provincie is door de gemeenteraad en een aantal insprekers uitvoerig meegenomen over de impact hiervan. Daarnaast is er veel ruimte voor de nieuwe concessiehouder om naar eigen inzicht slecht renderende lijnen op te heffen. Er is wel een soort inspanningsverplichting, maar deze zal onder druk van de bedrijfsvoering geen garanties geven dat vanuit het belang van inwoners van de grotere en overige kernen wordt geredeneerd. Onze conclusie is dus dat er een andere machtsbalans noodzakelijk is om het platteland nu en in de toekomst van "betrouwbaar en stabiel ov" (terminologie beleidskader p. 10) te voorzien. De keuzes lijken nu vooral ingegeven door volume en bedrijfsvoering. Zo is bijvoorbeeld in het beleidskader (p. 12) opgemerkt dat alleen de nieuwe wijk Stougjesdijk Oost te Oud-Beijerland voldoende omvang heeft voor een ov-verbinding. Kortom, een volume argument. Concreet is ons voorstel dat de gemeenteraad een zwaarwegend advies uitbrengt over het programma van eisen alsook over elke wijziging gedurende de looptijd van de concessie die raakt aan het voorzieningsniveau van het ov. Zonder dit zwaarwegend advies kan Gedeputeerde Staten (formeel het bevoegd gezag) geen besluit nemen.	Zie reactie 6.	-	-
35	Gemeente GO PvdA	Op pagina 3 van het beleidskader is opgenomen dat het openbaar vervoer moet worden verbeterd om breder toegankelijk te zijn dan thans. Daartoe heeft ook de haltestructuur verbetering. De PvdA afdeling Goeree-Overflakkee ziet graag een specifiek beleidsuitgangspunt over de positie van de werknemers. Degene in dienst bij de concessiehouder. En tevens degene bij onderaannemers, of zelfstandigen zonder personeel. Ongeacht de functie die deze personen vervullen bij de uitvoering van de concessie. Concreet gaat het ons om het volgende: 1) Regulier werk wordt niet vergroten door vrijwilligerswerk; 2) De minimumbeloning voor medewerkers met een arbeidsovereenkomst is 14 euro per uur (prijspeil 2023); 3) De concessiehouder houdt zich aan de CAO en ziet toe dat bij onderaannemers de CAO wordt toegepast; 4) De concessiehouder heeft (en/of neemt) vnl. medewerkers (aan) via een vaste arbeidsovereenkomst; 5) De concessiehouder beperkt zijn flexibele schil tot 10%, waarbij de ingehuurd zelfstandigen zonder personeel tenminste 14 euro per uur (prijspeil 2023) verhoogd met opslagen voor verzekeringen en pensioenregeling ontvangen en afhankelijk van de functie die zij tijdelijk bezetten conform cao-niveau worden betaald. Het doel is om oneigenlijke concurrentie met medewerkers met een arbeidsovereenkomst te voorkomen alsook schijnzelfstandigheid.	Wij hebben uw verzoek deels overgenomen. Uw raad is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen op het beleidskader. Uw wethouder zal deel uitmaken van de bestuurlijke stuurgroep van de concessie.	nee	nee
36	Gemeente GO PvdA	Een aantal wensen vanuit het reizigersoverleg en van gemeenteraden is meegenomen in het beleidskader, andere wensen worden toegevoegd als 'nice to have' aan de aanbestedingsstukken. Hoe wordt bepaald welke wensen meegenomen worden in het beleidskader en welke niet?	De verbetering van de halteinfrastructuur en de looproutes naar haltes zijn onder andere taken van de desbetreffende wegbeheerder(s), waaronder ook de gemeenten. De overname van onder meer CAO en aanvullende specifieke regelingen bij de overname van de concessie is wettelijk verplicht. Alle vervoerders moeten zich hieraan houden. Een mogelijke verandering van concessiehouder gaat dus niet ten koste van werknemers. Bovendien wijzen we verwachten wij op dat door de krapte op de arbeidsmarkt vervoerders veel maatregelen treffen om hun personeel te behouden en nieuw personeel te werven.	nee	in overleg
37	Gemeente GO PvdA	In de beschrijving van de bestaande situatie missen wij de leerlingen die via Renesse naar het middelbaar of hoger onderwijs in Vlissingen reizen. Graag toevoegen.	Het aanbesteden van het openbaar vervoer in de Hoeksche Waard en op Goeree-Overflakkee is een provinciale taak waarbij provinciaal beleid maatgevend is. Wij nemen voorstellen van de gemeenten, de partijen en derden direct over die het provinciaal beleid aanvullen en/of aanscherpen. Wij geven verder ruimte voor wensen en suggesties die niet voortvloeien uit de prioriteiten van het provinciaal beleid, door deze mee te geven aan de vervoerder in de aanbestedingsdocumenten.	nee	-
38	Gemeente GO SGP	Hier wordt geconstateerd dat het gebruik van o.a. deur-halte-taxi beperkt is door de geringe bekendheid van het systeem. Wat gaat de Provincie doen om die bekendheid te vergroten?	Dit betreft grotendeels openbaar vervoer dat binnen de concessie Zeeland is geregeld. Wij zijn voornemens om de huidige buslijn 104 naar Renesse, inclusief knooppunt Stellendam, te continueren. Het is echter aan de provincie Zeeland om zorg te dragen voor vervoer tussen Renesse en Vlissingen.	nee	ja
39	Gemeente GO SGP	"Het strekken van buslijnen in de Hoeksche Waard heeft inzichtelijk gemaakt dat met vergelijkbare maatregelen aantoonbaar meer reizigers naar het ov kunnen worden getrokken, mits tegelijkertijd de frequenties worden verhoogd en de reistijd daalt." Wordt dit voor Goeree-Overflakkee ook overwogen?	Wij stellen in de nieuwe concessie hoge eisen aan het maatwerkvervoer voor zover het openbaar vervoer tussen haltes is. Zichtbaarheid en vindbaarheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Wij schrijven geen openbaar vervoer tot aan de huisdeur voor. Het is de vervoerder wel toegestaan om dergelijk vervoer aanvullend te bieden, al dan niet tegen een hoger tarief.	nee	ja
40	Gemeente GO SGP	Technisch wordt nog overwogen om de DRU's in de ochtendspits zwaarder te wegen om een betere spreiding van het aantal ritten over de dag te stimuleren. Wat zijn hiervan de implicaties?	Op Goeree-Overflakkee is het principe 'strekken en frequente verhogen' toegepast bij de opzet van R-net-lijn 436. Dit heeft geleid tot een sterke toename van het aantal reizigers en een stijging in de kwaliteitswaardering door klanten. Lijn 436 heeft ook model gestaan voor vergelijkbare projecten elders in Zuid-Holland. Een toepassing op andere buslijnen wordt vanwege de reizigersaantallen niet overwogen.	nee	nee
41	Gemeente GO SGP	De subsidie blijft gelijk (indexatie daargelaten). De eisen en ambities zijn toegenomen. De financiering hiervan kan dus enkel plaatsvinden vanuit een toegenomen winstgevendheid van de concessie. Hier zit wel een zorg, namelijk op het moment er geen toename is in reizigersaantallen, wat gebeurt er dan met die eisen en ambities? De manier en vorm waarop de vervoerder met zulke ontwikkelingen omgaat, zou wat ons betreft beschreven moeten worden in het beleid (par. 6).	Deze maatregel is een mogelijkheid om de vervoerder te prikkelen om voor voldoende spitscapaciteit te zorgen. Wij werken dit nader uit in programma van eisen.	nee	ja
42	Gemeente GO SGP	Er wordt een automatische verlenging van 3 jaar toegekend bij inzet van 100% ZE-bussen. Ons inziens is kan enkel dit onderwerp niet voldoende grond geven om een automatische verlenging te vergeven, kwaliteit van de dienstregeling zou hierin leidend moeten zijn. (hoewel wij begrijpen dat een langere termijn zekerheid geeft om investeringen te doen)	De eisen die in het programma van eisen worden opgenomen in de nieuwe concessie zullen niet hoger liggen dan het huidige aanbod. Wij gaan ervan uit dat, afhankelijk van de inschrijvingen en de verdere ontwikkeling van de vervoeropbrengsten, vervoerders die in het beleidskader genoemde ambities kunnen waarmaken. Omdat de ontwikkelingsfunctie bij de vervoerder ligt bevindt deze zich ook in de positie om maatregelen te nemen om die toename van de vervoeropbrengsten te realiseren.	nee	ja
43	Gemeente GO SGP		Zoals u aangeeft, willen wij met deze bepaling inschrijvingen honoreren die de ambities op het gebied van duurzaamheid zo snel mogelijk realiseren. De inschrijvingen zelf worden echter op alle onderdelen van de aanbesteding beoordeeld. Daarbij is de kwaliteit van de dienstregeling een van de belangrijkste criteria.	nee	ja
44	Gemeente GO SGP			nee	ja

45	Gemeente GO SGP	Kent onze gemeente infrastructurele knelpunten die de dienstregeling bedreigen? Zo ja, wat doet de gemeente om die weg te nemen? Zijn er verder punten te noemen die wellicht simpel aan te passen zijn waardoor de kwaliteit van het OV verbeterd?	Wij vragen u om dit in eerste instantie met de gemeente te bespreken.	nee	nee
46	Gemeente GO SGP	Ambitie om op zondag een halfuurdienst te bieden hoeft wat ons betreft niet.	Wij behouden deze ambitie in het beleidskader. Een halfuurdienst op weekenddagen is bovendien R-net-standaard.	nee	ja
47	Gemeente GO SGP	Waar zijn de concrete wensen vanuit Goeree-Overflakkee?	Wij zijn voornemens om een lijst met concrete wensen van derden, waaronder de gemeente Goeree-Overflakkee, op te nemen in het Programma van Eisen.	nee	-
48	Gemeente GO SGP	Uitgangspunt dat bestaande lijnen die de concessiegrenzen overschrijden behouden dienen te worden, ontbreekt, dit is enkel het 'streefnetwerk'. In 5.2 wordt wel aangegeven dat alle huidige haltes ook in de nieuwe concessie tot in ieder geval 2027 bediend moeten worden. - Stellendam-Spijkenisse - Ouddorp-Renesse (ambitie is wel bekend bij Prov. Zeeland, niet bij ZH) - Aansluiting Willemstad Definitie kleine kernen is niet beschreven.	Wij zetten ons in om concessiegrensoverschrijdende lijnen de behouden. Dit is echter medeafhankelijk van andere concessieverleners. Alle haltes op de lijn van Renesse naar Spijkenisse worden ook in de nieuwe concessie bediend. Willemstad wordt minimaal bediend volgens de eisen aan de basisbereikbaarheid van kleine kernen.	nee	ja
49	Gemeente GO SGP		Kleine kernen hebben minder dan 3.000 inwoners. Deze kernen moeten minstens elk uur bereikbaar zijn met openbaar vervoer van 's morgens vroeg tot middernacht. We geven hierbij een prikkel om zoveel mogelijk vast vervoer te bieden.	ja	ja
50	Gemeente GO SGP	Maatwerkvervoer: ambitie om aanmeldtijden zo kort mogelijk te maken. Graag een maximum aanmeldtijd opnemen. Tevens is aansluiting op bestaande apps/systemen gewenst, zo niet ook vereist.	Wij werken dit nader uit in het programma van eisen.	nee	ja
51	Gemeente GO SGP	Tijdens de huidige concessie zijn er meerdere signalen geweest dat er bij maatwerksystemen en ander lokaal vervoer mensen moesten wachten op een volgende route. Monitoring en handhaving hiervan lag vast in de concessie, maar is nooit openbaar geworden of dit ook daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Een meer transparante wijze van het beoordelen van de concessie is wenselijk. Met name op de onderwerpen waarop de provincie afhankelijk is van input vervoerder (bijv. aantal passagiers wat is blijven staan bij de halte (en door de vervoerder dient te worden gereïctreed).	In de nieuwe concessie worden (extra) hoge kwaliteitseisen gesteld aan het kleinschalig vervoer in het landelijk gebied. Deze worden nader uitgewerkt in het programma van eisen. De provincie heeft onafhankelijk van de vervoerder toegang tot meldingen van buschauffeurs over volle bussen, monitort daarop en spoort de vervoerder indien nodig aan tot het nemen van maatregelen. De invoeringsproblemen met de buurtbus zijn door de huidige vervoerder adequaat opgelost.	nee	ja
52	Gemeente GO SGP	Opnemen dat op termijn ook mogelijkheid bestaat om waterstof te tanken in Oude-Tonge.	Wij zullen deze mogelijkheid in de aanbestedingsdocumenten meegeven aan de vervoerder.	nee	ja
53	Gemeente GO SGP	Scholen in HW geven aan geen ruimte te hebben om lessen te spreiden. Het blijvend in gesprek gaan over zulke zaken ontbreekt als uitgangspunt. Ons inziens dient dit geen gegeven te zijn en moeten deze scholen hierin worden gestimuleerd.	Zie reactie 21.	nee	ja
54	Gemeente GO SGP	Waar is de ambitie vanuit de woningbouwlocaties op GO? Volgens mij wordt bijv. de Westplaat in Sommelsdijk/Middelharnis niet ontsloten met het OV terwijl er toch potentie zit. Dat geldt mogelijk ook voor andere woningbouwlocaties.	Zie reactie 6.	-	-
55	Gemeente GO SGP	Het is niet duidelijk waarom Ooltgensplaat met 2.600 inwoners niet als overige kern wordt aangemerkt, in tegenstelling tot Westmaas (2.070) en Piershil (1.725) en Goedereede resp Melissant (2.295 resp 2.175)	Ooltgensplaat is als overige kern in de lijst opgenomen. Wij stellen hogere eisen aan de bediening van kleine kernen dan in de huidige concessie. Dat betekent dat Ooltgensplaat minimaal een keer per uur op alle dagen van de week 's morgens vroeg tot middernacht bediend wordt. Voor kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners nemen wij in het beleidskader op dat deze tenminste op werkdagen tussen 6:00-19:00 uur minimaal een keer per uur worden bediend met vast vervoer. In de overige uren is vraagafhankelijke bediening toegestaan, maar stimuleren we het aanbieden van vast vervoer. Deze ontsluitingseisen gelden ook voor de andere genoemde plaatsen. Daarbij is rekening te houden met het feit dat deze plaatsen ontsloten worden door streekbusverbindingen omdat zij langs een route liggen waar buslijnen naar grotere kernen (>5.000 inwoners) moeten rijden of omdat zij langs een R-net-uitloper liggen.	ja	ja
56	Gemeente GO Dorpsraad Den Bommelen Zuidzijde	a. Beleidslijnen overheid • Stimulering OV; • Minder uitstoot schadelijke gassen: Mensen uit de auto; • Kleine woonkernen beschermen; levensvatbaarheid bevorderen: goed bereikbaar voor alle portemonnees; • Dekking kosten OV: uit subsidie(s) en uit inkomsten kaartverkoop; • OV op maat; • Instandhouding verenigingsleven als bindmiddel in samenleving (m.n. kleinere kernen); • Politiek dicht bij burger. b. Vaststellingen • Kernen zijn na bepaalde tijdstippen niet of slecht bereikbaar; • Haltes worden niet aangedaan omdat 'busje vol is'; • Mensen staan voor niets te wachten zonder informatie; • Aanvankelijk: 2 uur tevoren belbus bestellen; • Aanvankelijk: ov-chipkaart niet te gebruiken; • Werknemers en scholieren uit kleine kernen kunnen na bepaald tijdstip niet meer met OV van Middelharnis naar huis; • Familie of vrienden moeten met de auto naar overstappunten om ov-gebruikers op te halen; • Rolstoelgebruikers kunnen slechts bij enkele haltes het OV benutten; • Dat de problematiek in de wintermaanden tot meer nijpende situaties zal leiden; • Dat door inzet van vrijwilligers sprake is van arbeidsverdringing en het beperken van maatschappelijke organisaties (verenigingen en charitasorganisaties) die allen moeten vissen in de vrijwel lege vijver van vrijwilligers; • Uitkomst petitieactie; • Scholen geven 6e en 7e uur leerlingen 'vroegertje' om 1 te halen.	Wij spelen hierop in door alle kernen 's morgens vroeg tot middernacht bereikbaar te maken of te houden. Hiervoor wordt steeds het best bij het aantal reizigers passende vervoerssysteem ingezet. De vervoerder heeft een vervoerplicht en moet dus voldoende capaciteit bieden om onder normale en vooraf planbare omstandigheden iedereen mee te nemen. Ter illustratie: Als de school twee uur vroeger uit gaat en dit tijdig bekend maakt bij de vervoerder dient deze hier rekening mee te houden met de businzet; als de school de vervoerder niet informeert heeft deze ook geen mogelijkheden om hier rekening mee te houden. Het merendeel van de haltes is geschikt voor rolstoelgebruikers, al zal de geschiktheid per gebruiker verschillend zijn. Gedurende de concessie worden de haltes (en de routes hiernaartoe) verder toegankelijk gemaakt; in de concessie zijn eisen gesteld aan de toegankelijkheid voor iedereen, dus ook mensen met andere beperkingen. De inzet van buurtbussen die door vrijwilligers worden bestuurd is geen arbeidsverdringing, omdat het alternatief voor de buurtbus 'geen bus' of alleen OV-op-Maat is. Het is aan iedereen zelf te bepalen of, en zo ja, welk vrijwilligerswerk wordt verricht.	nee	ja

57	Gemeente GO Dorpsraad Den Bommel en Zuidzijde	<p>c. Vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitgaande van het feit dat ten tijde van het uitgeven van de vervoersconcessie sprake was van een rendabel openbaar vervoer netwerk, waarom worden dan beperkende maatregelen genomen direct na het vrijgeven van de coronabeperkingen en is niet gewacht tot normalisering van de situatie als van voor de pandemie? • Waarom heeft de overheid (i.c. de provincie) geen extra middelen ingezet om ruimte te bieden tot normalisatie van de OV vraag? • Welke alternatieve oplossingen zijn tegen het licht gehouden om de inrendabiliteit van het OV het hoofd te bieden? • Waarom worden dit soort van besluiten niet eerst breed voorgelegd om ook meer alternatieven te inventariseren als ook draagvlak te creëren? • Welke bereidheid bestaat er om alternatieve oplossingen te onderzoeken en zo mogelijk te implementeren? • Inzet middelgrote bus (25 pers) i.p.v. 9 persoons? 	Deze vragen hebben betrekking op de huidige concessie en niet op de nieuwe concessie die eind 2025 in gaat. In de nieuwe concessie zijn zwaardere eisen gesteld aan de bereikbaarheid van kleine kernen en wordt de vervoerder gestimuleerd om meer vaste ritten te bieden. Uiteraard zullen vervoerders interesse hebben in alternatieven, wanneer dat leidt tot een beter en rendabeler vervoer met meer reizigers.	nee	ja
58	Gemeente GO Dorpsraad Den Bommel en Zuidzijde	Graag zouden wij – zoals destijds afgesproken – opnieuw met betrokkenen om tafel gaan om sowieso terug te kijken op de ervaringen van het afgelopen jaar. Daarbij is de vraag opportuun of de uitkomsten van een dergelijk gesprek nog van invloed kunnen zijn op de voorgenomen acties van de provincie ten aanzien van een vernieuwde concessie.	De bereidheid om samen met Connexxion terug te kijken op de ervaringen is altijd aanwezig. De tot nu toe opgedane ervaringen zijn gebruikt bij het opstellen van de eisen aan (de kwaliteit van) het vervoer.	nee	nee
59	Gemeente GO Dorpsraad Herkingen	De dorpskern Herkingen heeft sinds eind 2022 geen openbaar vervoer meer. Het enige is de bel-taxi, waar mensen minimaal 2 uur van te voren kunnen bellen om een taxi te bestellen. Helaas gebeurt het heel veel dat de mensen nog langer moeten wachten. Spontaan ergens naar toe gaan en de bus pakken is er dus niet bij. Het enige is de bel-taxi, waar mensen minimaal 2 uur van te voren kunnen bellen om een taxi te bestellen. Helaas gebeurt het heel veel dat de mensen nog langer moeten wachten. Spontaan ergens naar toe gaan en de bus pakken is er dus niet bij. Door de vergrijzing van ons mooie dorp is openbaar vervoer eigenlijk noodzakelijk. Nu moeten de mensen, die geen vervoer hebben, aankloppen bij familie of kennissen voor een bezoek aan de dokter, het ziekenhuis of tandarts. Terwijl juist het ouderenbeleid er op is gericht om langer zelfstandig te blijven wonen. Het zogenaamde "toekomstbestendig leven". Je haalt de mobiliteit uit het dorp door het schrappen van het openbaar vervoer. Scholieren van het Voortgezet onderwijs zijn genooddakt met de fiets naar Middelharnis te rijden, 2x 10 km door weer en wind. Bij mooi weer is het niet erg, maar bij storm en/of regen zijn ook zij afhankelijk van de tijd van (groot) ouders of kennissen. Mensen die werken in de Randstad of elders zijn ook vaak afhankelijk van het openbaar vervoer, maar hoe komen ze bij de aansluiting richting Rotterdam? Of de scholieren van het Hoger onderwijs, die naar Rotterdam of Zeeland naar school gaan. Allemaal moeten ze zich vaak uren van te voren al inspannen om op tijd op de plaats van bestemming te zijn. Volgens ons, Dorpsraad Herkingen, kan een simpele oplossing gemaakt worden om de "isolatie" van Herkingen tegen te gaan. Namelijk, lijn 138 weer in het leven roepen. En dan van Herkingen Haven en halte Tuindorp naar het busstation Dirksland Ziekenhuis te laten rijden en retour. Bij dit busstation kunnen de passagiers aansluitend overstappen op lijn 436, die via Middelharnis, Oude-Tonghe naar Rotterdam rijdt. En ook rijdt lijn 436 naar Stellendam, waar ze over kunnen stappen op lijn 104, richting Hellevoetsluis naar Spijkenisse of via Ouddorp naar Renesse. En degene die naar het ziekenhuis, de dokter of tandarts moeten, kunnen dit gemakkelijk en op eigen gelegenheid, zonder altijd iemand anders lastig te hoeven vallen. Een goede- en regelmatige verbinding overdag zorgt ervoor dat Herkingen bereikbaar en leefbaar blijft. Daarom is de terugkomst van lijn 138 voor Herkingen heel belangrijk. Met een 8-persoons bus kan dit al gerealiseerd worden.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. De provincie wil een zo goed mogelijk aanbod van openbaar vervoer, passend bij de reizigersaantallen, de maatschappelijke belangen en de verantwoorde besteding van publiek geld. In de nieuwe concessie wordt minimaal een reismogelijkheid per uur geëist van 's morgens vroeg tot middernacht zodat (vrijwel) alle reisbehoeften met ov kunnen worden afgedekt. Daarnaast geven we een prikkel aan de vervoerder om een zo groot mogelijk deel van deze reismogelijkheden in te vullen met 'vast' openbaar vervoer, dus met vaste route, vertrek- en aankomsttijden, bijvoorbeeld met een buurtbus en/of het herinintroduceren van buslijn 138. Aan vraagafhankelijke oplossingen stellen wij strikte eisen aan onder meer het reserveringsgemak (bijvoorbeeld het maken van meerdere reserveringen voor forensen), communicatie met de reiziger(s) en aansluitingen op (in dit geval) lijn 436. De mogelijkheid om rechtstreeks naar het ziekenhuis in Dirksland te reizen nemen we daarin mee.	nee	ja, wens van derden
60	Gemeente GO Dorpsraad Herkingen Gemeente GO Dorpsraad Ouddorp (Rien Immerzeel)	Zoveel mogelijk bussen elektrisch aangedreven met de installatie om op te laden of waterstof.	Zie reacties 30 en 97.	-	-
61	Gemeente GO Dorpsraad Ouddorp (Rien Immerzeel)	Zo weinig mogelijk inkrimpen en omleggen van de routes.	Een van de uitgangspunten van het beleidskader is het continueren van bestaande bushaltes. Alle bushaltes die in 2024 worden bediend blijven gehandhaafd, al kan de bediening ervan wel veranderen. Wat betreft busroutes verwachten wij van de vervoerder dat hij inzet op betrouwbare reistijden die goede aansluitingen op knooppunten bieden.	nee	ja
62	Gemeente GO Dorpsraad Ouddorp (Rien Immerzeel)	Zorgen dat een buurtbus naadloos aan kan sluiten op de hoofdlijnen als het niet anders kan.	Zoals in het concept-beleidskader is opgenomen, dient de vervoerder met het knooppuntensysteem ervoor te zorgen dat alle buslijnen inclusief het maatwerkvervoer op elkaar aansluiten. Daarbij heeft een betrouwbare aansluiting (inclusief aansluitgarantie) en doelgerichte communicatie naar de reizigers prioriteit.	nee	ja
63	Gemeente GO Dorpsraad Sommelsdijk (Peter Goedhart)	Er wordt niet specifiek gekozen voor een transferium Middelharnis, Sommelsdijk. 1 transferium waardoor de bussen niet meer door het dorp hoeven te rijden. Dat is een kans gemist denken wij.	Het openbaar vervoer is een van de veiligste manieren om zich te verplaatsen. De bediening van kernen binnen de bebouwde kom is onder meer wenselijk om ouderen en mensen met een functiebeperking makkelijk toegang te geven tot het openbaar vervoer. Alleen wanneer dat door infrastructuur, verkeershinder, (te) lange reistijd of een (te) gering aantal reizigers tot negatieve effecten leidt wordt gebruik gemaakt van haltes buiten de bebouwde kom.	nee	nee
64	Gemeente GO Dorpsraad Sommelsdijk (Peter Goedhart)	In het onderzoek wordt aangegeven. Jongeren maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Dat is volgens ons nu net een groep reizigers die gebruik kunnen maken van een dergelijk transferium aan de rand van het dorp. Er wordt gefocust op ouderen in het beleidsstuk. Ouderen groep die commercieel interessant kunnen worden. Deze doelgroep zou meer gebruik gaan maken van openbaar vervoer in de toekomst? Dat staat haaks op allerlei onderzoeken. Onderzoeken die aangeven dat ouderen langer vitaal blijven, en daardoor gebruik zullen blijven maken van openbaar vervoer, ziekenhuizen, etc.	Zie reactie 63. De bepalingen in het beleidskader zijn onder ander gericht op de behoeften van mensen voor wie langere afstanden tot een bushalte een obstakel zijn. Dit is een van de sociale taken van het ov. Overigens kan het geringe ov-gebruik onder ouderen (3% van de ritten en 23% van de inwoners) ook een marktkans voor ov-bedrijven vormen.	nee	nee

65	Gemeente GO Dorpsraad Sommelsdijk (Peter Goedhart)	In het beleidskader wordt aangegeven..... Busdiensten in de nacht, intensiever, meer bussen op de avonden. Volgens ons is dat natuurlijk helemaal niet wenselijk!! In de nacht bussen stoppen in het centrum van Sommelsdijk. Jongeren die uit zijn geweest. Is vragen om openbare orde vraagstuk denken wij.	Het gaat om extra busritten in de vroege avond die vooral bedoeld zijn voor forensen. Op die manier wordt beter rekening gehouden met flexibele werktijden. Eventuele overlast van in- en uitstappende reizigers behoort op elk tijdstip van de dag tot de openbare veiligheid. De gemeente is hiervoor als korpsbeheerder het aanspreekpunt. Los daarvan is het voor het ov van belang om altijd gebruik te maken van dezelfde haltes en routes, omdat dit voor reizigers makkelijker te onthouden is. De ervaring wijst uit dat dit tot meer reizigers leidt.	nee	nee
66	Gemeente GO Dorpsraad Sommelsdijk (Peter Goedhart)	We snappen ook niet de keuzes met meer inzet bussen, langere rij routes vanuit bedrijfsvoering? (Subsidies).	Door uitbreiding van het ov-aanbod op routes en tijden waarop veel vraag is kunnen nieuwe reizigers worden gewonnen. Hierdoor neemt het aantal autoritten af, wat goed is voor de veiligheid, het milieu en de bereikbaarheid.	nee	nee
67	Gemeente GO Secretariaat OV Goedereede (Nella Verduijn)	Lijndienst 439: Deze R-net rijdt van Spijkenisse – Stellendam – Oude-Tonge en is tijdelijk ingesteld om de overlast van de afsluiting Haringvlietbrug tegen te gaan. De bezetting van deze sneldienst is goed en voorziet in een behoefte om personeel richting de bedrijven op Stellendam te krijgen. Verzoek is om de tijdelijkheid om te zetten naar een permanente inzet.	Wij kunnen hier geen invulling aan geven. Het grotere aantal reizigers is toe te schrijven aan de afsluiting van de Haringvlietbrug; daarnaast zou het instellen van een 'snelle' lijn 439 Stellendam - Spijkenisse tot gevolg kunnen hebben dat het aantal ritten op lijn 104 op dezelfde route sterk zou moeten worden beperkt, waardoor Goeree-Overflakke minder goed bereikbaar zou zijn vanuit onder meer Hellevoetsluis. Juist aan deze verbinding bestaat een grote behoefte.	nee	nee
68	Gemeente GO Secretariaat OV Goedereede (Nella Verduijn)	Horecapersoneel Strand Ouddorp/Brouwersdam: Personeel van de horeca vanuit Strand Ouddorp en Brouwersdam kan in de avond niet meer naar huis. Laatste bus rijdt om 19.30 uur vanuit Port Zélande. Om personeel naar huis te laten komen is het zeer wenselijk dit tijdstip uit te breiden naar bijv. 23.30 uur.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. In het Beleidskader is aangegeven dat alle kernen en huidige bushaltes van 's morgens vroeg tot middernacht bereikbaar moeten zijn.	nee	ja, wens van derden
69	Gemeente GO Secretariaat OV Goedereede (Nella Verduijn)	Kwaliteit bushalte Deltahaven Stellendam: Deze bushalte is zeer minimaal uitgerust. Verzoek is om deze uit te rusten met: winddichte en overdekte wachtruimte (nu staat deabri met de open kant richting zee), overdekte fietsenstalling.	Dit punt heeft geen betrekking op de concessie, maar wij geven dit door aan de betreffende wegbeheerder.	nee	-
70	Gemeente GO Secretariaat OV Goedereede (Nella Verduijn)	Aansluiting busdiensten: Met regelmaat wordt er niet gecommuniceerd en gewacht op aansluitingen. Dit dient in de nieuwe concessie als een verplichting opgenomen te worden.	Het bieden van betrouwbare aansluitingen en betere reisinformatie en communicatie naar de reizigers zijn twee van de belangrijkste uitgangspunten in het concept-beleidskader. Deze worden nader uitgewerkt in het Programma van Eisen. Daarbij is onder andere ook aan een aansluitgarantie te denken. Ook wordt de concessieduur aangepast op de prestaties van de vervoerder op onder ander dit gebied. Het knooppuntensysteem waarin ook het maatwerkvervoer is opgenomen is daarbij maatgevend.	nee	ja
71	Gemeente GO Secretariaat OV Goedereede (Nella Verduijn)	Overleg nieuwe aanbieder met werkgroep Verkeer van Fo-go: Tweemaal per jaar zou overleg dienen plaats te vinden met de partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer: vervoerder/gemeente/fo-go/onderwijs/anbo.	Wij verzoeken u (samen met andere werkgevers) aansluiting te zoeken aan bij het reizigersoverleg openbaar vervoer HWGO. Dit biedt u de mogelijkheid om de belangen van uw werknemers in de ontwikkeling van het OV gedurende de gehele concessieduur te behartigen.	nee	-
72	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Wel vragen wij aandacht voor moeilijke woorden en begripsbepalingen. Wij vinden het belangrijk dat iedere burger een verordening, nota, beleidskader of wat dan ook kan lezen en begrijpen.	Wij streven ernaar om het beleidskader zo begrijpelijk als mogelijk te maken. Vanwege de technische karakter van het beleidskader is dat echter niet overal evengoed mogelijk.	nee	-
73	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Ons viel op dat er weinig aandacht geschonken wordt aan mensen met beperkingen. Voor het kunnen meenemen van bepaalde hulpmiddelen moet aandacht en ruimte zijn. Denk bijvoorbeeld aan een rollator of andere hulpmiddelen.	In het concept-beleidskader is opgenomen dat de vervoerder aandacht moet schenken aan toegankelijkheid in de brede zin. Dit betreft niet alleen mensen met fysieke beperkingen en/of hulpmiddelen, maar ook bijvoorbeeld mensen met geestelijke beperkingen.	nee	ja
74	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	In het stuk wordt gesproken over een waterstof-tankstation bij Heinoord. In het verleden was er ook sprake van een waterstof-tankstation bij Oude Tonge. Op het omvangrijke traject is naar onze mening een tweede waterstof-tankstation geen overbodige luxe. Echter, een eerder experiment met waterstofbussen schijnt te zijn mislukt. Ons advies is daarom zees dat er ook aandacht is voor alternatieve mogelijkheden.	Zie reacties 30 en 97.	-	-
75	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Het traject door de West Krakeelstraat in Sommelsdijk is een waar obstakel temeer omdat datzelfde vervoer ook nog een keer te maken krijgt met de ingewikkelde bocht aan het eind van de bebouwde kom op de Oudelandsedijk ter hoogte van architectenbureau Born. Omdat m.n. door de nieuwbouw in Sommelsdijk een belangrijke wijk is ontstaan zou een route via de Anton Coolenstraat een veel beter traject zijn. Hiernaast wordt deze wijk voorzien van een snelle OV.	Hierover heeft dit voorjaar een gesprek tussen provincie, bewoners en gemeente plaatsgevonden. Het initiatief voor eventuele aanpassingen aan de route van R-net-lijn 436 ligt bij de gemeente, wel verbindt de provincie voorwaarden aan andere routes (o.a. vergelijkbare of kortere rijtijd, gevolgen voor aantallen reizigers).	nee	nee
76	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Heb ook aandacht voor andere nieuwe wijken en wijken in ontwikkeling. Belangrijk dat het OV bij de ontwikkeling van een wijk van enige omvang van meet af aan wordt meegenomen.	Zie reactie 6.	-	-
77	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Het aanbieden van OV in de nachtelijke uren in de weekenden kan de openbare veiligheid in gevaar brengen. Groepen jongeren die de bus verlaten kunnen voor veel overlast zorgen. Laat die bussen daarom niet in het centrum stoppen.	Eventuele overlast van in- en uitstappende reizigers behoort op elk tijdstip van de dag tot de openbare veiligheid. De gemeente is hiervoor het aanspreekpunt. Los daarvan is het voor het ov van belang om altijd gebruik te maken van dezelfde haltes en routes, omdat dit voor reizigers makkelijker te onthouden is. De ervaring wijst uit dat dit tot meer reizigers leidt.	nee	nee
78	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Gelet op de klimaatontwikkelingen vragen wij aandacht voor de contractperiode, door de snelle ontwikkelingen op dat gebied kan een langdurig contract negatief uitpakken.	De concessie wordt vanaf het begin (vrijwel) volledig klimaatneutraal uitgevoerd.	nee	ja

79	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Onderzoek de mogelijkheid van transfers-haltes die uiteraard goed bereikbaar per fiets moeten zijn. Het ontlast de bebouwde kom en geeft derhalve meer veiligheid in de dorpen.	Het openbaar vervoer is een van de veiligste manieren om zich te verplaatsen. De bediening van kernen binnen de bebouwde kom is onder meer wenselijk om ouderen en mensen met een functiebeperking makkelijk toegang te geven tot het openbaar vervoer. Alleen wanneer dat door infrastructuur, verkeershinder, (te) lange reistijd of een (te) gering aantal reizigers tot negatieve effecten leidt wordt gebruik gemaakt van haltes buiten de bebouwde kom.	nee	nee
80	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Voor wat betreft punt 3.2. verder verbeteren (boven)regionaal OV-bereikbaarheid hebben wij de vraag of dit voor alle gemeenten geldt?	Het verder verbeteren van de ov-bereikbaarheid is een doel voor het hele concessiegebied.	nee	ja
81	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Het verdient aanbeveling verder onderzoek te doen naar de groep senioren die nu 3% van alle reizigers uitmaken maar wel 23% van de bevolking ouder dan 65 jaar vertegenwoordigt.	Het is aan de vervoerder om met doelgerichte marketingacties en aanbiedingen potentiële doelgroepen te stimuleren om van het openbaar vervoer gebruik te maken.	nee	ja
82	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Bij 4.1 is sprake van een vaste exploitatiebijdrage van circa 13 miljoen (prijspeil 2023). Wij verwachten niet dat hetgeen voorgesteld wordt te realiseren is binnen de genoemde 13 miljoen. Kosten stijgen fors waardoor o.i. dit bedrag structureel omhoog zou moeten.	Het gaat om een jaarlijks geïndexeerde exploitatiebijdrage waardoor kostenstijgingen worden gecompenseerd.	nee	ja
83	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Aansluiten op de concessie van Voorne en Putten (4.3) is belangrijk gezien de gezamenlijke belangen.	Om die reden zorgen we ervoor dat een eventuele toekomstige samenvoeging van de concessies niet onmogelijk wordt gemaakt.	nee	nee
84	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Bij punt 5.3 wordt gesproken over het gebruik van taxi- en buurtbussen voorzien van een verbrandingsmotor. Wij merken op dat deze busjes ook heden ten dage al diverse trajecten rijden.	Wij danken u voor uw constatering	-	-
85	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Wij verzoeken met kracht om blijvend de nodige inspanning te leveren om de kleine kernen (Ooltgensplaat, Den Bommel, Stad a.h. Haringvliet, Herkingen) mee te nemen in het reguliere OV en derhalve de buurtbussen af te schaffen. Dat komt uiteindelijk alle reizigers, maar met name de jongeren en senioren, ten goede.	Wij nemen in het Beleidskader op dat de kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners ten minste op werkdagen tussen 6:00-19:00 uur minimaal een keer per uur worden bediend met vast vervoer. In de overige uren is vraagafhankelijke bediening toegestaan, maar stimuleren we het aanbieden van vast vervoer. Daarmee stellen wij hogere eisen dan in de huidige concessie.	ja	ja
86	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Ten aanzien van de bestuurders van deze buurtbussen geven wij het advies deze chauffeurs een onkostenvergoeding toe te kennen.	De buurtbusverenigingen krijgen een financiële bijdrage van de provincie waarmee (onder meer) deze vergoedingen en andere verenigingsactiviteiten kunnen worden betaald.	nee	nee
87	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	Bij pnt. 6 wordt gesproken over de controlerende rol van de provincie. Er wordt niet verwoord hoe die controle gaat plaatsvinden. Dit dient o.i. explicieter verwoord te worden.	Dit wordt nader uitgewerkt in het Programma van Eisen.	nee	ja

88	Gemeente GO Sociale adviesraad (Petra de Blok van Gurp)	<p>Tekstuele aanpassingen; Hieronder worden nog een aantal toevoegingen in de tekst voorgesteld en opmerkingen bij de tekst gemaakt waardoor de diverse punten in het concept-beleidskader nog krachtiger kunnen worden verwoord. Deze toevoegingen/opmerkingen zijn cursief geplaatst 1.5 "Met deze marktconsultatie controleert de provincie of er bij potentiële inschrijvers voldoende draagvlak bestaat om het PVE vast te kunnen stellen." ● Als dit niet zo is bepalen dan de inschrijvers wat het PVE zal zijn? Hoe ver ga je met het doen van tegemoetkomingen? 2.2 "Het gebruik is zeer beperkt, wat mede door de geringe bekendheid van het systeem te verklaren is." ● Ruchtbaarheid hieraan geven is daarom een vereiste. 2.3 "Duidelijk is dat het vertrouwen van (potentiële) reizigers in het vervoer naar de kleine kernen op de lange termijn moet worden herwonnen door een hoge uitvoeringskwaliteit en hoog serviceniveau van de toekomstige OV-systemen." ● Dit is een onopgeefbare eis! 3.3 "Hiermee neemt het OV voor wat betreft emissies een grote voorsprong op de personenauto." ● Ook in energieverbruik per afgelegde reizigerskilometer komt het OV veel gunstiger weg dan de fossiel aangedreven auto, waardoor minder energie hoeft te worden opgewekt en dus weer gunstiger is voor de energie- en klimaat doeleinden. 3.4 "betrouwbaar en stabiel ov-aanbod". Een financiële randvoorwaarde hiervan is dat daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van het beschikbaar ov-aanbod." ● Dat betekent dus nadrukkelijk meer informatie hierover geven, zodat mensen `verleid' worden om het te gaan proberen. 4.1 "Op die manier heeft de vervoerder een sterke prikkel om door voortdurende verbetering van het OV het aantal reizigers te laten toenemen." ● N.B let dus op de bereikbaarheid van kleine kernen, want die zijn lastig rendabel te krijgen en dan gaat de prikkel de verkeerde kant op</p>	<p>Wij kunnen op de onderstaande punten als volgt reageren: 1.5 De provincie stelt het Programma van Eisen vast. De marktconsultatie dient om eventuele knelpunten en kansen te toetsen. Het is in het belang van de Provincie dat een aanbesteding kansen maakt op inschrijvingen door vervoerders. 2.2 De taken van de vervoerder op het gebied van marktontwikkeling worden in het Programma van Eisen omschreven, marketing hoort daar zeker bij. 3.4 Dat klopt. Tegelijkertijd bestaat er ook een verantwoordelijkheid bij (potentiële) reizigers om het ov daadwerkelijk te gebruiken. 4.1 Ook wij verwachten niet dat het vervoer naar kleine kernen ooit rendabel zal zijn, daarom stellen we eisen aan het vervoeraanbod naar die kleine kernen (een reismogelijkheid per uur). Het is voor de vervoerder wel rendabeler als die ene rit per uur meer reizigers trekt en dus meer opbrengsten oplevert. De prikkel werkt dus ook in deze situatie.</p>	nee	ja
89	prov. Zeeland	<p>Provincie Zeeland heeft er na overleg met provincie Zuid-Holland voor gekozen de busverbinding Zierikzee-Zuidplein in te korten tot busstation Oude Tonge, waar wordt aangesloten op R-net-lijn 436. De wens bestaat echter om in de spits toch doorgaande verbindingen tussen Zierikzee en Zuidplein te behouden. Wilt u een (door provincie Zeeland te bekostigen) meerwerkoptie in de aanbesteding opnemen voor het doortrekken van enkele spitsritten naar Zierikzee? Op basis van het aanbestedings-resultaat beslissen wij dan over de uitvoering van die optie.</p>	<p>Wij zijn hiertoe bereid en zullen op initiatief van de provincie Zeeland met de provincie Zeeland nader afstemmen op welke wijze de optie wordt gedefinieerd.</p>	nee	ja
90	ROCOV	<p>In uw beleidskader gaat u uit van de bestaande exploitatiebijdrage van 13 miljoen euro per jaar. Gezien de inhoud van het beleidskader vragen wij ons af of het voorgestelde te realiseren is met een gelijkblijvend exploitatiebijdrage en of dit niet hierop aangepast dient te worden dat wil zeggen verhoogd te worden.</p>	<p>Zie reactie 9.</p>	nee	ja
91	ROCOV	<p>Wij lezen niet expliciet dat u toeziet op de invulling van ontwikkelingsfunctie door de nieuwe vervoerder. Echter in paragraaf 4.4 lijkt u hierin wel invulling aan te willen geven. U wilt meer aandacht geven aan de "basiskwaliteit" en in hoofdstuk 6 lezen we dat er een actieve rol ingenomen gaat worden rondom de ontwikkeling van de concessie. Wij adviseren om voor een strakkere en explicietere invulling te kiezen in het beleidskader op het toezien dat er proactieve invulling is van de ontwikkelingsfunctie door de nieuwe vervoerder.</p>	<p>Wij nemen dit verzoek niet op in het beleidskader. Wel zijn wij voornemens om op een aantal onderwerpen, zoals de invulling van de basiskwaliteit, meer sturing te geven. Dit wordt nader uitgewerkt in het programma van eisen.</p>	nee	ja
92	ROCOV	<p>We constateren dat het huidige kwaliteitsniveau van het maatwerkvervoer c.q. flexibel vervoer onder de naam OV op Maat onder de maat is. We dringen erop aan dat de provincie streng toeziet op de uitvoeringskwaliteit van deze vervoersvorm in de nieuwe concessie. We adviseren hiervoor (strengere) eisen op te nemen in het Programma van Eisen. We verwijzen hiervoor nogmaals naar de bijlage van de genoemd brief van 24 februari 2023. Deze is nogmaals hijsvevoerd.</p>	<p>Wij zijn voornemens om het beoogde kwaliteitsniveau van het maatwerkvervoer in het programma van eisen op te nemen.</p>	nee	ja
93	ROCOV	<p>Wij willen benadrukken dat maatwerkvervoer c.q. flexvervoer goed uitgevoerd moet worden en we verwachten dat in het PVE hiervoor eisen worden opgenomen waaraan voldaan moet worden.</p>	<p>Zie reactie 92.</p>	-	-
94	ROCOV	<p>We adviseren in het beleidskader op te nemen dat het ov-tarief van toepassing is in het hele ov-systeem. Dit ondersteunt en faciliteert om alle vervoersvormen inclusief maatwerkvervoer en flexvervoer, te zien, te beleven en te benutten als één geheel. Het nieuwe ov-betaalsysteem biedt hier vast mogelijkheden voor.</p>	<p>Deze wens nemen wij over bij het programma van eisen. Het maatwerkvervoer is onderdeel van het openbaar vervoer voor zover het invulling biedt aan de bereikbaarheidseisen van de kleine kernen (halte-tot-halte-vervoer). Daarom zullen de ov-tarieven ook gelden voor het maatwerkvervoer. Deur-halte- en deur-deur-vervoer valt niet onder openbaar vervoer. Wanneer de vervoerder aanvullende diensten aanbiedt zoals deur-halte-vervoer mag hij hiervoor afwijkende tarieven hanteren.</p>	nee	ja
95	ROCOV	<p>We adviseren als uitgangspunt in het beleidskader op te nemen dat het huidige ouderenproduct en het minimaproduct gegarandeerd worden dat wil zeggen verplicht worden aangeboden door de nieuwe vervoerder.</p>	<p>Wij nemen dit verzoek gedeeltelijk over in het programma van eisen. Het ouderenproduct valt onder de ontwikkelrol en commerciële keuzes van de vervoerder. Wij willen ervoor zorgen dat de mogelijkheid van minimaproducten gehandhaafd blijft. De vervoerder wordt daarom verplicht om minimaal een vergelijkbaar minimaproduct aan te bieden als nu. Het minimaproduct wordt medegeubsidieerd door de gemeenten. Zij betalen een door de vervoerder bepaalde prijs. Het is dus ook een taak van de gemeenten om het minimaproduct verder te co-financiëren.</p>	nee	ja
96	ROCOV	<p>Wij adviseren om als uitgangspunt de regeling van de NS voor de "geld terug bij vertraging" in het beleidskader op te nemen. Dat is eenvoudig en duidelijk te communiceren naar de reizigers, zonder in eigen regelingen van een vervoerder te vervallen die net allemaal weer even ander zijn dan nu. De "geld terug bij vertraging regeling van de NS houdt in: bij een 0,5 uur vertraging betekent dat 50% van het geld terug; bij 1 uur vertraging betekent dat 100% geld terug; bij het missen van de laatste rit door vertraging het bieden van een thuisbrenggarantie.</p>	<p>We nemen uw verzoek gedeeltelijk over. Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Wij eisen een aansluit- en thuisbrenggarantie voor de laatste rit. Daarnaast zijn wij voornemens om deze garanties niet alleen voor de laatste rit, maar ook voor een groter aantal ritten laten gelden. We dagen de inschrijvers daarmee uit om een concrete en zo breed mogelijke invulling aan te geven.</p>	nee	ja, wens van derden

97	ROCOV	U kiest ervoor om niet vanaf de start volledig Zero Emissie te eisen. We hebben hier begrip voor, maar adviseren om vervoerders die dit wel vanaf de start aanbieden hiervoor te honoreren. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van de concessie om de verlenging van de concessie op voorhand te verkrijgen.	In het concept-beleidskader is opgenomen dat wij vervoerders prikkelen om bij start van de concessie volledig met Zero Emissie-bussen te rijden door in dat geval de concessie automatisch met drie jaar te verlengen. Zie hoofdstuk 4.3. van het beleidskader.	nee	ja
98	ROCOV	U kiest ervoor om niet terug te gaan naar het voorzieningsniveau zoals pre-corona werd uitgevoerd. Wij zijn voorstander om qua voorzieningsniveau en reizigersaantallen minimaal wel terug te komen op het niveau pre-corona. We adviseren dit mede met het zicht op de invoering van rekeningrijden tijdens de looptijd van de concessie dat zal leiden tot extra reizigers in het ov. Het is immers een concessie met kenmerken van een landelijk gebied. Echter het aanbod aan ov dient er dan wel te zijn. De wens om terug te keren naar het pre-corona voorzieningsniveau is door ons herhaaldelijk uitgesproken.	Wij streven naar een groei van het aantal reizigers in de komende concessie (zie reactie 25) en verwachten op basis van de meest actuele vervoerprognoses dat de reizigersaantallen in 2025 weer op het niveau van pre-corona zullen zijn. Wij zetten daarom in op het verbeteren van kansrijke lijnen waar veel nieuwe reizigers te winnen zijn. Daarom stellen wij hoge eisen aan de verbindingen met de kleine kernen om een gelijkwaardig voorzieningsniveau voor het hele concessiegebied te borgen en zetten wij op meerdere plekken in op het opwaarderen van lijnen naar naar HOV- of R-net-niveau en het samenvoegen van spits- en schoolierelijnen danwel integreren in het basisnet. Op deze manier proberen wij inschrijvers aan te moedigen een hoog voorzieningsniveau aan te bieden.	nee	ja
99	ROCOV	We adviseren om een lijst met points of interest (ziekenhuis, verzorgingshuizen, huisartsenposten, voorzieningen, toeristische punten en dergelijke) die minimaal eenmaal per uur bediend worden op te nemen in het PvE. Vergelijkbaar met de lijst het huidige PvE.	Wij zullen in de nieuwe concessie eisen dat alle bestaande en nieuwe haltes in het ov-netwerk ten minste met basismobiliteit (een reismogelijkheid per uur, zie reactie 31) worden ontsloten. Daarmee wordt de lijst van 'points of interest' uit de huidige concessie feitelijk gecontinueerd. De halte Dirksland Ziekenhuis is en blijft onderdeel van R-net-lijn 436 (Ouddorp -) Stellendam - Dirksland - Middelharnis - Oude Tonge - Den Bommel - Numansdorp A29 - Rotterdam Zuidplein.	nee	ja
100	ROCOV	We constateren dat het akartje op bladzijde 16 niet compleet is. Op Goeree Overflakke worden de kernen Langstraat, Zuidzijde, Battenoord en Middelharnis-Park Nieuw Zeeland en de kern Westmaas in de Hoeksche Waard gemist als te bedienen kernen.	Wij danken voor deze aanvulling en nemen de genoemde kernen als wensen op bij het programma van eisen. De kern Westmaas heeft een ov-bediening met buslijnen 164/174. Deze buscorridor is in het beleidskader opgenomen als een verplichte verbinding die in de toekomst verder is opgewaarderd wordt.	nee	ja, wens van derden
101	ROCOV	Nu is er geen kwartiersdienst naar Dordrecht CS. Naar de toekomst is het wenselijk dat aangesloten wordt op de ontwikkelingen bij het spoor, zoals de toekomstige kwartiersdienst Rotterdam - Dordrecht de hele dag door. Wij adviseren dit toe te voegen aan het beleidskader.	In het beleidskader is deze buscorridor opgenomen als verplichte verbinding die geleidelijk wordt opgewaarderd naar HOV-niveau. Een HOV-exploitatie houdt onder andere een kwartiersdienst overdag, hoge betrouwbaarheid en een hogere reissnelheid in.	nee	ja
102	ROCOV	Het uitgangspunt is dat alle bestaande haltes worden aangedaan (blz. 17). Het opheffen van een halte is slechts toegestaan wanneer een halte aantoonbaar te weinig vervoersopbrengsten genereert om de bediening te rechtvaardigen. Onduidelijk is welke criteria hiervoor worden gehanteerd. Immers wat is "aantoonbaar te weinig vervoersopbrengsten"? Verder kunnen er andere overwegingen zijn om een halte toch te handhaven, zoals het kunnen (blijven) deelnemen aan het sociale en economische verkeer en dit niet te laten afhangen van het verdienmodel van het ov. We adviseren daarom dekkingseisen op te nemen om de bereikbaarheid van (de kernen in) het gehele concessiegebied te waarborgen en het criterium aangaande vervoersopbrengsten te schrappen.	De bestaande haltes blijven altijd bediend (tenminste een reismogelijkheid per uur 's morgens vroeg tot middernacht), waardoor de ov-bereikbaarheid van de regio duurzaam wordt geborgd.	nee	ja
103	ROCOV	Verder adviseren wij een verbinding tussen Spijkenisse en Nieuw-Beijerland op te nemen in het beleidskader. Dit kan bijvoorbeeld met flexibel vervoer worden ingevuld.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Voor deze mogelijkheid zal aan de Provincie een recht voor een grensoverschrijdende verbinding moeten worden verleend door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.	nee	ja, wens van derden
104	ROCOV	Wij zijn voorstander om de buurtbuslijnen op Goeree Overflakke te vervangen door regulieren lijnen. We adviseren een dergelijke vervanging positief te waarderen in een bieding van een nieuwe vervoerder.	Zie reactie 31. Wij nemen dit voorstel als wens bij het programma van eisen op. Zoals aangegeven in het beleidskader zullen wij in de aanbesteding vervoerders prikkelen om zo veel mogelijk vaste busdiensten aan te bieden. Voor kernen tussen 1.500 en 3.000 inwoners nemen wij in het beleidskader op dat deze tenminste op werkdagen tussen 6:00-19:00 uur minimaal een keer per uur worden bediend met vast vervoer. In de overige uren is vraagafhankelijke bediening toegestaan, maar stimuleren we het aanbieden van vast vervoer.	ja	ja
105	ROCOV	Verder adviseren wij toeristische punten in combinatie met kleine kernen te bezien om voldoende vraag, ook in het weekeinde, naar ov-verbindingen te creëren en dit zo te benoemen in het beleidskader.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
106	ROCOV	Bij de ringlijn in de Hoeksche Waard is er naar ons idee te veel vrijheid voor de vervoerder om de kernen te ontsluiten. De ontsluitingen dienen ingevuld te worden met logische aansluitingen en routes voor de reizigers. Wij adviseren dit uitgangspunt op te nemen in het beleidskader. Een voorbeeld zou de ontsluiting vanuit De Klem via Numansdorp naar Strijen kunnen zijn, hetgeen neerkomt op het bijna compleet rijden van de ringlijn, hetgeen geen logische route is. Voor de reizigers is het logische om direct van De Klem naar Strijen te reizen. Dit uitgangspunt kan uitgewerkt worden in de PvE.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
107	ROCOV	Wij zijn van mening dat het verder strekken van lijnen niet wenselijk is mede vanwege het sociale aspect van het ov. Indien er langs voorzieningen wordt gereden mag het strekken er niet toe leiden dat de voorzieningen niet meer aangedaan worden. Dit dient ook tot uitdrukking te komen in het beleidskader. Dit sociale aspect van het ov kan meer benadrukt worden in de paraagraaf 3.3 van het beleidskader.	Wij hebben in het concept-beleidskader het uitgangspunt gekozen dat alle bestaande haltes ten minste een keer per uur 's morgens vroeg tot middernacht worden ontsloten. Hierdoor ontstaat ruimte voor de vervoerder om het netwerk en het ov-aanbod verder te ontwikkelen zonder de sociale functie van het openbaar vervoer aan te tasten.	nee	ja
108	ROCOV	In het beleidskader wordt niet expliciet benoemd dat er geen reizigers mogen achterblijven tijdens de bedieningstijden van het ov. We adviseren om als uitgangspunt op te nemen in het beleidskader dat indien dit structureel opreedt er maatregelen genomen moeten worden, en vervolgens hiervoor eisen op te nemen in het PvE.	De concessiehouder heeft een (wettelijke) vervoerplicht, die in het Programma van Eisen en Bestek van de aanbesteding worden geoperationaliseerd. De afstemming heeft overigens betrekking op de afstemming van de geboden capaciteit op de redelijkerwijs te verwachten vervoervraag. Dit houdt in dat de vervoerder rekening moet houden met zaken die hem van te voren bekend (kunnen) zijn, zoals bijvoorbeeld festivals die door de organisatie zijn aangemeld bij de vervoerder.	nee	ja
109	ROCOV	We adviseren om naast een nieuwbouwwontwikkeling als Stougjesdijk (Oud-Beijerland) ook nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen met geringere grootte maar van voldoende omvang te voorzien van ov. Een voorbeeld is een kleinere nieuwbouwoecatie die in combinatie met de bestaande woningbouw van voldoende omvang is. (Denk hierbij aan Het Land van Esche in Strijen) Een nieuwe vervoerder is verplicht om ontwikkelkansen te benutten.	Zie reactie 6. Een soortgelijke aanpak voorzien wij ook voor bedrijventerreinen.	nee	Ja, lijst met woningbouw
110	ROCOV	Wij worden graag aangesloten op het bespreken van nieuwe (vervoers)ontwikkelingen om onnodige reparatie achteraf te voorkomen en ontwikkelingen niet uit de media te vernemen. Dit informeren dient wel proactief te gebeuren en kan pragmatisch ingevuld worden per mail. We adviseren het meenemen van het reizigersoverleg in de ontwikkelingen expliciet te benoemen in het beleidsplan dan wel meer concreet in het PvE.	Het ROCOV wordt tijdens de looptijd van de concessie nauw betrokken. Dit is een eis die in het programma van eisen wordt opgenomen.	nee	ja
111	ROCOV	Hoewel twee rolstoelplaatsen misschien niet optimaal zijn in het busmaterieel, ook in relatie tot de zitplaatskansen, zijn we voorstander het busmaterieel hiervan te voorzien. Dergelijke plaatsen kunnen ook gebruikt worden voor kindervervoers en andere. Het is een soort multifunctionele ruimte.	We nemen dit verzoek niet over. Wat betreft het aantal rolstoelplaatsen is het aan de vervoerder om een keuze te maken hoe de bussen worden ingericht, waarbij ten minste een rolstoelplaats verplicht is.	nee	nee
112	ROCOV	Wij zijn tegen schaalvergroting van de concessie. Vervoerskundig gezien is er nauwelijks een relatie met de concessie Voorne - Putten. Wij adviseren daarom de mogelijkheid tot samengaan uit het beleidskader te halen. Bovendien voegt het niets toe aan de komende nieuwe concessie.	We nemen dit verzoek niet over. Schaalvergroting van de concessie is geen doel op zich. We streven er echter naar de concessie zodanig in te richten dat een toekomstige combinatie met de concessie Voorne-Putten en Rozenburg niet onmogelijk wordt gemaakt.	nee	nee

113	ROCOV	Tot slot wijzen wij erop dat de concessie HWGO relaties heeft met diverse andere concessie. Het is wenselijk dat door het in stand houden van dergelijke relaties de opbouw van het lijnennet in HWGO gewaarborgd wordt. Wij adviseren daarom in het beleidskader op te nemen dat waar de andere provincies de provincie Zuid-Holland benadelen, gewezen wordt op de mogelijkheid om meerwerk in te kopen bij de nieuwe vervoerder. Een nieuwe vervoerder kan hier proactief op acteren in zijn bieding. Het gaat dan om het waarborgen van de verbinding Middelburg - Ouddorp, Schouwen-Duiveland - Ouddorp en Zierikzee - Rotterdam en de verbinding richting Noord-Brabant. Concreet voorbeeld is de wens van de provincie Zeeland om de verbinding Oude Tonge - Middelburg te strekken waardoor de verbinding Burghaamstede - Renesse met een aansluiting op lijn 104 komt te vervallen. Dit is nadelig voor lijn 104.	Het terugtrekken van verbindingen vanuit naburige concessies gebeurt altijd met instemming van de betreffende concessieverleners. Zowel zij als bijvoorbeeld gemeenten hebben de mogelijkheid om als derdebetalen extra diensten in te kopen, al kan een naburige concessieverlener dit geld natuurlijk ook gebruiken om bij de eigen concessiehouder extra diensten in te kopen.	nee	-
114	Particulier (Huis)	Er zijn voor mij en denk voor veel Oud-beijerlanders een probleem dat de buslijn 160 niet meer door Oud-Beijerland rijdt. Dat de lijn 171/172 dit wel doet is geen optie omdat dit een rechtstreekse lijn is vanuit of naar Rotterdam Zuidplein. Dus je kan hier niet op of uitstappen op het knooppunt busstation Heine Noord om je reis te vervolgen. De halte die er nu is is veel te ver weg. 15 à 20 minuten lopen. Breng aub de bus terug door het dorp.	De huidige buslijnen 171/172 gaan in de concessie op in twee nieuwe R-net-lijnen. Een van deze lijnen bedient in de toekomst ook Heine Noord busstation waar aansluiting naar onder meer Dordrecht en Numansdorp bestaat.	nee	ja
115	Particulier (Huis)	Het 3de punt is Mijnsheerenland. In het dorp kan je niet meer komen, omdat de bus alleen nog stopt langs de N487 weg. Zo kan ik dus niet meer op visite en vrijwilligerswerk	De westkant van Mijnsheerenland is in de huidige situatie al ontsloten met busvervoer. De rest van de kern krijgt conform de eisen aan de basisbereikbaarheid minimaal een reismogelijkheid per uur.	nee	ja
116	Particulier (Huis)	Het 2de punt is de lijn die opgeheven is tussen Oud-Beijerland, Nieuw-Beijerland en Spijkenisse. Het is toch te gek voor woorden dat als ik naar Spijkenisse wil wat hier 10 km vandaan ligt, ik eerst met de bus naar Rotterdam Zuidplein moet, daar op de metro moet stappen naar Spijkenisse. Ik ben daar dan ruim een uur zoet mee en leg zo'n 30 km af om er te komen. Zou er alstublieft weer een verbinding kunnen komen vanuit de Hoeksche Waard naar Spijkenisse, bijv met een klein busje. Dat zou het zo'n stuk makkelijker maken.	Zie reactie 103. Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
117	Particulier (Huis)	De reis van Oud-Beijerland naar Numandorp is sinds jaren echt een enorme omweg geworden. Voor zo ver ik me kan heugen is er een altijd een officiële buslijn geweest tussen Numandorp (Willemstad) en Oud-Beijerland. De lijn 169 die nu nog bestaat tussen Numandorp en Willemstad. Die zou ik graag terug zien, omdat het een verbinding is tussen 2 grote plaatsen in de HW. Een 8 persoonsbusje, een belbus. Welke vorm dan ook mogelijk is. In ieder geval de mogelijkheid om weer zonder te veel te veel overstappen en lange reistijd naar Oud-Beijerland te reizen.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
118	Particulier (Jannes)	Kunt u hierin opnemen dat Ouddorp ook tot de laatste R-Net rit bereikbaar moet zijn? Nu gaat de laatste bus naar Ouddorp al om 22:30 vanaf Rotterdam! Voor een leuke avond weg, is dat te vroeg.	Wij nemen de wens voor een latere verbinding (al dan niet beperkt tot de 'uitgaansavonden') mee als wens bij het programma van eisen. In de huidige concessie is de eis opgenomen dat de laatste bus na middernacht aankomt, wat inderdaad kan betekenen dat de laatste verbinding vanaf Rotterdam Zuidplein naar Ouddorp rond 22:30 uur vertrekt.	nee	ja, wens van derden
119	Particulier (Lageweg)	Graag de buslijn 160 weer terug via de Willem van Vlietstraat – Karel Doormanstraat – Oost-Voorstraat in Oud-Beijerland.	Gelijktijdig met of kort na de start van de nieuwe concessie wordt een aantal van de huidige buslijnen naar Oud-Beijerland samengevoegd tot R-net Oud-Beijerland. De haltes die niet worden opgenomen in R-net blijven bestaan; hier wordt verplicht tenminste een reismogelijkheid per uur geboden, al dan niet met vast vervoer.	nee	ja
120	Particulier (Lageweg)	Graag de buslijnen 171 en 172 weer terug via Croonenburg en Sportlaan in Oud-Beijerland.	Zie reactie 119.	-	-
121	Particulier (Lageweg)	Graag bus lijn 163 het ene half uur naar station Lombardijen en het andere half uur naar station Barendrecht.	Gelijktijdig met of kort na de start van de nieuwe concessie worden de bestaande lijnen (in de huidige concessie de lijnen 160, 170, 171 en 172) samengevoegd tot R-net Oud-Beijerland. De haltes die niet worden opgenomen in R-net blijven bestaan; hier wordt op zijn minst een reismogelijkheid per uur geboden.	nee	nee
122	Particulier (Lageweg)	Graag de gehele dag betere busverbinding naar Klaaswaal en Numansdorp. Dus niet met grote omweg via busstation Heine Noord.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen.	nee	ja, wens van derden
123	Particulier (Lageweg)	De buslijn 160, 163, 170, 171 en 172 verliezen te veel tijd bij de Bossche rotonde (kruising Stougesdijk/Jan van der Heijdenstraat/Provincialeweg), zie lijn roze bijlage 1. Beter is doorsteek te maken met verkeerslichten met altijd voorrang bussen, zie bijlage 1 lijn groen of blauw.	Zie reactie 119.	nee	nee
124	Particulier (Lageweg)	Graag betere aansluiting van uit Oud-Beijerland op buslijn 310 van Zuidplein – A29 viaduct Numansdorp – Dinteloord – Steenberg – Halsteren – Bergen op Zoom. Nu moet eerst naar Zuidplein Rotterdam. Dit kan door buslijn 310 een stop te laten maken op busstation Heine Noord, wat dan een reistijd verkorting geeft van +/- 45 minuten.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Buslijn 310 wordt in opdracht van provincie Noord-Brabant uitgevoerd door Arriva, deze lijn maakt geen deel uit van de concessie HWGO. Wel is het op werkdagen overdag mogelijk om per buurtbus van Oud-Beijerland naar Numansdorp viaduct A29 te reizen en daar over te stappen op de bus naar Bergen op Zoom.	nee	ja, wens van derden
125	Particulier (Renting)	Nu moeten inwoners uit Strijen vandaan met een andere lijn naar de Maasdamsseweg, om daar over te stappen op een bus naar Dordrecht of Rotterdam en Mookhoek valt er weer buiten. Waarom niet de situatie van voor januari 2016 weer opgepakt? Vanaf Maasdam, door Strijen, over de dijk naar Mookhoek en zo naar 's Gravendeel v.v.	Om een groei in het aantal reizigers te faciliteren, stimuleren wij in de aanbesteding het verbeteren van kansrijke lijnen waarop veel nieuwe reizigers te winnen zijn. Wij stellen tevens hoge eisen aan de verbindingen met kleine kernen (Zie ook reactie 31). Daarbij spelen aansluitgaranties een grote rol. Verder sturen wij op een hoog aantal vaste busdiensten. Het is aan de vervoerder om voor een passende bediening te zorgen. De vroegere verbinding in vorm van buslijn 185/197 die tot en met 2021 heeft bestaan werd vanwege het geringe aantal reizigers uitgevoerd met taxibusjes en werd tot 's Gravendeel gereden. In januari is deze lijn vervangen door buurtbus 735	nee	ja
126	Particulier (Renting)	Nu wordt de rit Strijen, Sas, Mookhoek naar 's Gravendeel v.v. gereden met een buurtbus en vrijwilligers. En het gaat om die buurtbus, geleverd door Connexion, waar ik al heel vaak, bij verschillende instanties over geklaagd heb. Die bus is oud, niet toegankelijk voor jong en oud en ongeschikt voor het OV. Een smalle deur, 3 trapjes, een krappe ruimte langs de chauffeur en geen lift. Mijn man en ik hadden allebei een jaarabonnement, zijn voor boodschappen afhankelijk van dit busje, geen winkels in Mookhoek. Sinds 9 januari kan mijn man niet meer met dit busje mee, hij heeft een rollator en het is ondoenlijk. Ik heb een boodschappenwagentje en moet deze de trapjes "op en af sleuren" en dat 4 maal per keer. Verder is het busje regelmatig in de garage en dan vallen er zomaar een paar ritten uit. En dan sta je in 's Gravendeel. Moeders met een wandelwagen kunnen ook niet mee. We worden aan het lijntje gehouden sinds 9 januari, dat er een nieuwe bus zou komen met een brede, lage instap. Schijnt er een in de garage te staan waarvan de uitlaat vervangen moet worden en dat duurt al vanaf januari. Het is nu 2023 en moeten we het hiermee doen? Ik vind dat dit niet kan. Ik hoop dat er nu eens serieus naar gekeken wordt. Mookhoek is een kleine kern maar ligt wel aan een doorgaande dijk. Als er vrachtwagens over kunnen rijden dan ook, al is het maar 1X per uur, een bus. Verder is hier 's avonds en in het weekend geen OV.	In het concept-beleidskader is opgenomen dat kleine kernen zoals Mookhoek een minimale bediening van een keer per uur 's morgens vroeg tot middernacht krijgen. In het Beleidskader van de nieuwe concessie (per december 2025) is ook aangegeven dat nieuwe buurtbussen onder meer toegankelijk moeten zijn door middel van een lage vloer en een rolstoelplank.	nee	ja

127	Particulier (Verhoeven)	Voor Oud-Beijerland is voorzien in een R-net, de lijnen 471 en 472. De ambitie bestaat om een frequentie te bieden van tenminste 6 (spits) 4 (werkdagen dal) en 2 (dasluren en weekeinde) bussen per lijn per uur. Indien dit geboden zou gaan worden, dan is dit een aanzienlijke verbetering voor reizigers van en naar Oud-Beijerland. Echter, wanneer deze frequenties bedoeld zijn voor de lijnen 471 en 472 tezamen, dan is het een aanzienlijke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Immers de reistijd van de buslijn die het busstation Heinoord aan gaat doen, heeft t.o.v. de huidige lijnen 171 en 172 een reistijdverlenging van circa 30 %, veroorzaakt door de route via busstation Heinoord. Vooral nog ga ik er van uit dat inderdaad de genoemde frequenties bedoeld zijn voor lijn 471 en 472 ieder apart.	De frequenties zijn inderdaad bedoeld per lijn. Dat betekent dat gestreefd wordt naar een frequentie van 6/4/2 keer per uur op beide R-net-lijnen.	nee	ja
128	Particulier (Verhoeven)	Slimme dienstregeling maken. Voorbeelden: 1. Nu vertrekken lijn 171 en 160 vanaf het Zuidplein vlak na elkaar. Voor bestemming Oud-Beijerland (veruit de grootste plaats in de H. Waard) doen deze bussen dezelfde haltes aan. Allen stopt 160 nog op busstation Heinoord. Als men de vertrektijden vanaf Zuidplein van 171 en 172 zou verwisselen, verdubbelt de frekwentie voor de reizigers op de route in Oud-Beijerland van lijn 171 en 160. En dat kost niets. 2. Tunnelsluiting: extra busdiensten en hoe dat uitwerkt voor mij persoonlijk. Ik gebruik meestal de halte Bierkade. Die halte heeft nu zelfs 4x per uur een bus, maar altijd overstappen op Heinoord. Dat is niet gerieflijk en het kost tijd. Soms meer dan je lief is omdat er onverwachts een bus uitvalt en op dat busstation is niet veel te beleven! Beter alternatief: Buslijn 171 en 172 4 x per uur laten rijden via busstation Heinoord. Het gros van de reizigers kan blijven zitten, wat veel gerieflijker is en er is niet het risico dat je je overstapbus mist.	Wij danken voor deze voorstellen, die betrekking hebben op de huidige concessie. De huidige lijnen 160/170 en 171/172 gaan in de nieuwe concessie op in twee R-net-lijnen waardoor de frequenties vanaf Zuidplein gelijkmatiger verdeeld worden. Tijdens de afsluitingen van de Heinoordtunnel wordt de bus, die bedoeld is voor zowel (bestaande) ov-reizigers als automobilisten, in een richting door het werkvak geleid en in de andere richting door de Tweede Heinoordtunnel. De passage van deze tunnels is omgeven door strenge veiligheidsmaatregelen. Zo mag er maar een voertuig tegelijkertijd in de Tweede Heinoordtunnel rijden, waarbij hulpdiensten uiteraard voorrang hebben. Hierdoor is het niet mogelijk het gebruikelijke knooppunt-systeem (alle bussen arriveren en vertrekken min of meer tegelijkertijd zodat reizigers kunnen overstappen) toe te passen. Om de overlast zoveel mogelijk te beperken is daarom gekozen voor de toepassing van pendeldiensten naar Zuidplein (lijn A), station Lombardijen (lijn B) en Barendrecht station (lijn C).	nee	ja
129	Particulier (Verhoeven)	Meer bekendheid geven aan de mogelijkheden van de busdiensten via b.v. het Kompas voor de Hoeksche Waard. B.v. iedere maand een stukje over de mogelijkheden en voordelen. Bij een nieuwe dienstregeling alle 65+ een busboekje geven en 2 gratis kaartjes die vanaf 9.00 uur zijn te gebruiken. In de avond minimaal een halfuurdienst bieden. Als je bij en uurdienst vanaf Rotterdam in de avond, de bus mist, dan moet je een uur wachten op het Zuidplein. Mij is dat overkomen en het is geen pretje. Dat doe je meestal maar één keer, daarna ga je weer met de auto. Weliswaar komen er meer 65 plussers in de toekomst, maar die hebben tegenwoordig allemaal een auto. Die stappen heus niet over op de bus als het niet aantrekkelijk is.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. In de nieuwe concessie hebben we de ambitie om de frequentie van de buslijnen in de daluren te verbeteren. Een van de taken van de toekomstige concessiehouder is het laten groeien van het aantal reizigers, onder meer door goede marketing en communicatie. Het is aan de vervoerder om te kiezen op welke manier en via welke media dit vorm wordt gegeven. Daaronder valt ook de wens om hogere frequenties tot later in de avond te bieden (zie concept-beleidskader, hoofdstuk 5.1.).	nee	ja, wens van derden
130	Particulier (Verhoeven)	Klinkt leuk, openbaar vervoer naar de pont van en naar Tiengemeten. Eerder is dat geprobeerd voor de weekeinde dagen in de zomer. Er zaten per dag niet meer dan 2 reizigers in dat busje. Naar mijn mening is het geld weg gooien. De bezoekers van Tiengemeten komen vanuit alle windrichtingen. Dat leent zich niet voor OV. Het zijn geen dikke vervoersstromen van en naar bepaalde plaatsen, waar het OV sterk in is. Niet opnieuw proberen, het geld aan iets anders besteden.	De bediening van Nieuwendijk (waar de pont naar Tiengemeten vertrekt) valt onder de basisbereikbaarheid van de kleine kernen (minimaal een reismogelijkheid per uur). Wij willen de vervoerder uitdagen om het aantal reizigers te verhogen door bijvoorbeeld in te spelen op verschillende doelgroepen. Een bediening van Tiengemeten is daarvan een voorbeeld, maar geen verplichte verbinding. Het is aan de vervoerder om te bepalen of er voldoende vervoervraag is voor een betere bediening.	nee	ja
131	Particulier (Verhoeven)	Ik mis nu al node het busboekje. Zeker voor 65+ plus reizigers (dalvervoer) is dat plezierig om thuis de mogelijkheden en tijden op te zoeken.	Wij nemen dit verzoek over. Hoewel het merendeel van de reizigers inmiddels gebruik maakt van online reisplanners en apps begrijpen wij de waarde van geprinte dienstregelingen. Wij verplichten de vervoerder in het programma van eisen om reizigers geprinte vertrekstaten van bushaltes en/of dienstregelingen van buslijnen op aanvraag toe te sturen, eventueel tegen een kleine vergoeding.	nee	ja
132	Particulier (Verhoeven)	De beschutting op Rotterdam Zuidplein voor de vertrekkende bussen naar de Hoeksche Waard is volstrekt onvoldoende. Bij regen kunnen hooguit 7 mensen daar beschut staan wachten, terwijl er meestal wel 20 of meer reizigers staan te wachten en in de spits nog veel meer. Hoogst onbehaaglijk bij regen en wind! Voorheen stond men onder de overkapping van winkelcentrum Zuidplein, toen kon iedereen "droog" wachten op de bus.	De verbouwing en verplaatsing van het busstation op Rotterdam Zuidplein is op dit punt inderdaad geen verbetering. Wij hebben echter geen zeggenschap over de inrichting van dit busstation, die zeggenschap ligt bij de gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.	nee	nee
133	Particulier (Verhoeven)	In de plannen mis ik een P&R terrein bij de halte Tienvoet, er is ruimte voor. Het parkeerterrein ter plekke aan de zuidzijde van de N217 is vaak vol en het is gevaarlijk oversteken. Ook mis ik een P&R terrein bij de toekomstige en eerste halte van Oud-Beijerland, Stouzesdijk Oost.	In de plannen voor de uitwerking van de R-net-verbinding wordt door de betrokken partijen onder meer gekeken naar de mogelijkheden voor P+R-terreinen, onder andere bij de rotonde De Bosschen.	nee	nee
134	Particulier (Versteeg)	Op de kaart zag ik tot mijn grote schrik dat op de lijn Zuidplein naar Numansdorp ons dorp WESTMAAS (tussen Mijnsheerenland en Klaaswaal) ontbreekt! Dat kan toch niet de bedoeling zijn?	De kern Westmaas heeft momenteel een ov-bediening met buslijnen 164/174. Deze buscorridor is in het beleidskader opgenomen als verplichte verbinding die in de toekomst verder opgewaardeerd wordt.	nee	ja
135	FOGO (Jan de Blok)	Om het OV te stimuleren zal de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen (met name Stellendam-haven, Middelharnis en Oude-Tongre - veelal buiten de woonkernen) goed bereikbaar moeten zijn en aangesloten op de hoofdverbindingen tussen 7.00u en 20.00uur. Op enkele bedrijventerreinen (Stellendam haven) wordt ook in de nacht gewerkt, wordt hier iets voor bereid?	Het verwachte aantal reizigers is onvoldoende om een bediening gedurende de nacht te rechtvaardigen, desgewenst bestaat voor bedrijven en gemeenten wel de mogelijkheid om extra ritten in te kopen.	nee	nee
136	FOGO (Jan de Blok)	Om het voor de jeugd aantrekkelijk te maken op GO te blijven wonen en werken, zal ook in de latere avond/vroege nacht OV vervoer mogelijk moeten zijn (verbinding Middelharnis, Hellevoetsluis, Rotterdam en Renesse)	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. In het Beleidskader is aangegeven dat alle kernen en huidige bushaltes van 's morgens vroeg tot minimaal middernacht bereikbaar moeten zijn.	nee	ja, wens van derden
137	FOGO (Jan de Blok)	De bereikbaarheid en frequentie van de OV verbinding naar de stranden op de kop van GO en de Brouwersdam is nu matig, die moet verbeteren. De aansluiting met de HW en met Hellevoetsluis: een goede OV verbinding kan het verkeer ontlasten.	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. Het is aan de vervoerder om een keuze voor de lijnvoering van buslijnen te maken. Een mogelijkheid daartoe is het realiseren van doorstromingsmaatregelen ten gunste van het ov op drukke stranddagen; hiervoor is medewerking van onder meer de gemeente noodzakelijk.	nee	ja, wens van derden
138	FOGO (Jan de Blok)	Met name op de kop van GO en de Brouwersdam werken veel jongeren in de recreatie en de horeca, met name in het toeristische hoogseizoen. Een veel gehoorde klacht is dat ze daar de jonge werknemers van Voorne 'kwijtraken' door de slechte verbindingen en het feit dat het busvervoer te vroeg stopt (mij is niet bekend of dit zowel in de weekenden als doordeweeks is).	Wij nemen dit voorstel op als wens van derden bij het programma van eisen. In het Beleidskader is aangegeven dat alle kernen en huidige bushaltes van 's morgens vroeg tot minimaal middernacht bereikbaar moeten zijn.	nee	ja, wens van derden
139	FOGO (Jan Peter Robijn en Jan de Blok)	PROVINCIE OVERSCHRIJDEnde AANSLUITINGEN - Zeeland, (West)Brabant. Voorbeelden: Zorg voor een directe verbinding richting West-Brabant; Zorg voor een snelle verbinding naar een treinstation; bijvoorbeeld Roosendaal heeft goede verbindingen richting belangrijke steden.	Dit beleidskader betreft de concessie HWGO, met enkele uitlopers naar omliggende gebieden. Op dit moment zien wij geen aanleiding om nieuwe verbindingen te eisen. Mocht in de toekomst blijken dat er aanzienlijke vraag is naar dergelijke verbindingen, dan gaan we met de betreffende provincies en vervoerders in gesprek. Er is nu een buslijn van Rotterdam Zuidplein via Numansdorp naar Bergen op Zoom station, deze valt onder de concessie West-Brabant.	nee	nee
140	FOGO (Jan Peter Robijn en Jan de Blok)	CREER 2 "TRANSFERIUMS" met snelle directe verbindingen richting Metro/Treinverbinding ("binnen een half uurtje aan de rand van de stad. Kwartier later in Rotterdam CS") - Oude Tonge - Rotterdam Zuidplein; Stellendam - Rotterdam Zuidplein (of misschien Spijkenisse); Deze moeten bereikbaar zijn met openbare vervoer, maar ook voldoende parkeerruimte bieden. Het moet aantrekkelijk worden om te kiezen om richting een transferium te rijden en dan met een snelle verbinding de randstad / brabant/ zeeland in te gaan.	Zie reactie 63.	-	-

141	FOGO (Jan Peter Robijn en Jan de Blok)	ZORG VOOR CREATIEVE OPLOSSINGEN OM VIA OV KLEINE KERNEN BEREIKBAAR TE HOUDEN	We stellen hoge eisen aan de bediening van kleine kernen. Daarbij kunnen ook buurtbuslijnen of flexibele vormen van openbaar vervoer een oplossing bieden.	nee	ja
142	CSG Prins Maurits (Albert van Heinsberg)	afstemming tussen beide provincies over aansluitingen van scholierenlijnen; afstemming tussen beide provincies over de gehanteerde abonnementsystemen (leerlingen zijn nu 'veroordeeld' tot een combi met een kostenverhoging als gevolg); prioriteit bij scholierenlijnen (uit gesprekken met provincie medewerkers heb ik de indruk gekregen, dat Zeeland hier meer aandacht voor heeft dan Zuid-Holland); ik ben benieuwd naar de 'beloning' voor onze school a.g.v. onze medewerking om lestijden te spreiden.	Eén van de uitgangspunten voor de concessie is het realiseren van goede aansluitingen en/of doorgaande ritten in het provinciegrensoverschrijdend scholierenvervoer. Het geboden vervoer dient (via de scholen) te zijn afgestemd op de behoeften van de scholieren. Die behoefte omvat ook de mogelijkheid van grensoverschrijdende abonnementen die passen bij de toekomstige tarievenstructuur. Op die manier zorgen we voor een goede bereikbaarheid van de scholen in Middelharnis, ook voor leerlingen uit Zeeland en Voorne-Putten. De onder meer door uw school geuite wens voor een rechtstreekse busverbinding tussen Goeree-Overflakkee en de Hoeksche Waard (met aansluiting op busstation Heinenoord) wordt als wens meegenomen in de aanbesteding.	nee	ja
143	RGO (Arie Cové)	· Schoollijn Middelharnis - dorpen Tholen. De dienstregeling rechtstreekse schoollijn is nu zeer beperkt. Leerlingen zijn tot 2 uur reistijd kwijt voor een enkele reis wanneer zij geen gebruik kunnen maken van een schoollijn. Een uitbreiding van deze lijn 2e lesuur en 6e lesuur zou zeer wenselijk zijn.	De busverbinding met Tholen is een verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland. In de concessie HWGO zijn wel eisen opgenomen aan onder meer aansluitingen in Oude Tonge en eventueel doorgaande ritten naar de scholen.	nee	ja
144	RGO (Arie Cové)	· Het behouden van betaalbare abonnementen voor leerlingen, zijnde het winterabonnement en het schooljaar abonnement. Nieuwe tendens is dat ouders niet kiezen voor de school die het beste past bij het kind maar de school waar het busabonnement betaalbaar is. Daarnaast is het winterabonnement belangrijk voor de kinderen die ver moeten fietsen.	De mogelijkheid van een speciale tariefformule voor fietsende scholieren (een winterabonnement of een 'slecht weer'-pas) geven wij bij het programma van eisen als wens van derden mee aan de inschrijvers. De tarievenstructuur moet passen bij de nog te maken landelijke afspraken over de tarievenstructuur in het openbaar vervoer.	nee	ja, wens van derden
145	RGO (Arie Cové)	· Naast het verbeteren van de halte infrastructuur, ook oog hebben voor de veiligheid. Verlichting, oversteken van de weg en zichtbaarheid passagiers zodat ze gezien worden bij een donker halte. Nu worden kinderen soms niet gezien en rijdt de bus langs of moeten een extreem drukke weg oversteken.	De verlichting en de veiligheid van (de loop- en fietsroutes naar) bushaltes is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, in de meeste gevallen is dat de gemeente.	nee	-
146	RGO (Arie Cové)	· Aandacht voor Ooltgensplaat en Den Bommel waar busvervoer met vrijwilligers wordt geregeld en beperkt is. En aansluiting met de buurtbus op regulier vervoer. Reguliere bussen wachten niet op de buurtbus.	In de concessie worden hoge eisen gesteld aan aansluitingen tussen alle vormen van openbaar vervoer. De vervoerder is en blijft verder verplicht om voldoende capaciteit aan te bieden voor het te verwachten aantal reizigers. De vervoerder zal ook afspraken maken met de scholen over onder meer de informatie over roosterwijzigingen waardoor scholieren eerder of later reizen. Uiteraard moet dit wel tijdig worden aangekondigd.	nee	ja