

Datum 31 januari 2023

Betreft Nota van Beantwoording concessie West-Brabant 2025-2035

Provincie Noord-Brabant

Nota van Beantwoording

bij het Programma van Eisen West-Brabant 2025-2035

Datum: 31 januari 2023

Betreft: Nota van Beantwoording concessie West-Brabant 2025-2035

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording, waarin Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de reacties beantwoorden die inwoners, gemeentebesturen en anderen hebben naar aanleiding van het ontwerp-Programma van Eisen (ontwerp-PvE) voor de OV-concessie West-Brabant 2025-2035. Het ontwerp-PvE lag ter inzage van 26 oktober tot en met 7 december 2022. In totaal hebben wij 184 reacties ontvangen.

Het Reizigersoverleg Brabant heeft het advies uitgebracht als bedoeld in de Wet Personenvervoer 2000 artikel 27 en 27(a). Ook heeft de provincie een marktconsultatie uitgevoerd, waarvan enkele partijen gebruik hebben gemaakt. Ten slotte heeft Regio West-Brabant in haar reactie ook gereageerd op enkele thema's op het gebied van gedeelde mobiliteit, die niet de concessie betreffen. Gedeputeerde Staten hebben hierop in een afzonderlijke brief gereageerd. Het advies van het Reizigersoverleg Brabant, het marktconsultatieverslag en de brief van Gedeputeerde Staten aan de Regio West-Brabant zijn als bijlage aan deze Nota van Beantwoording (NvB) toegevoegd.

Naar aanleiding van de reacties is het definitieve PvE op diverse punten aangepast. Gedeputeerde Staten hebben dit definitieve PvE vastgesteld op 31 januari 2023, tezamen met de NvB.

Leeswijzer

Onderwerpen waar veel reacties op zijn gekomen worden toegelicht in hoofdstuk 1 van de NvB. De beantwoording van de reacties is opgenomen in hoofdstuk 2 van de NvB in een zogeheten tweekolommenstuk, waar:

- Ingediende reacties staan vermeld in de linkerkolom. Reacties van inwoners worden geanonimiseerd weergegeven. Van andere indieners wordt de naam van de betreffende organisatie vermeld. Reacties kunnen zijn opgeknipt in verschillende reactie nummers.
- De beantwoording van Gedeputeerde Staten staat vermeld in de rechterkolom. Afhankelijk van het onderwerp van reactie wordt soms verwezen naar de beantwoording in hoofdstuk 1 of naar de beantwoording van een reactie van een andere indiener.

Waar nodig wordt in de NvB verwezen naar paragrafen of eisen uit het definitieve PvE. Naar paragrafen/eisen uit het ontwerp-PvE wordt niet verwezen. Voor beantwoording van reacties die betrekking hebben op onderdelen van het systeem van gedeelde mobiliteit die niet tot de concessie behoren wordt soms verwezen naar het Uitgangspuntendocument '*Een vervolgstap in de transitie gedeelde mobiliteit in West-Brabant*'¹.

Alle indieners worden per e-mail op de hoogte gesteld van het publiceren van de NvB. De provincie geeft in die mail ook aan onder welk(e) nummer(s) de beantwoording is opgenomen. De NvB en het PvE vindt u op www.brabant.nl/OVwestbrabant.

Status van deze Nota van Beantwoording

De NvB is een bijlage bij de aanbestedingsdocumenten. Aan de Nota van Beantwoording kunnen geen rechten worden ontleend. De tekst van het Programma van Eisen is altijd leidend.

¹ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/verkeers-en-vervoersbeleid/vernieuwing-ov>

1. Algemene beantwoording

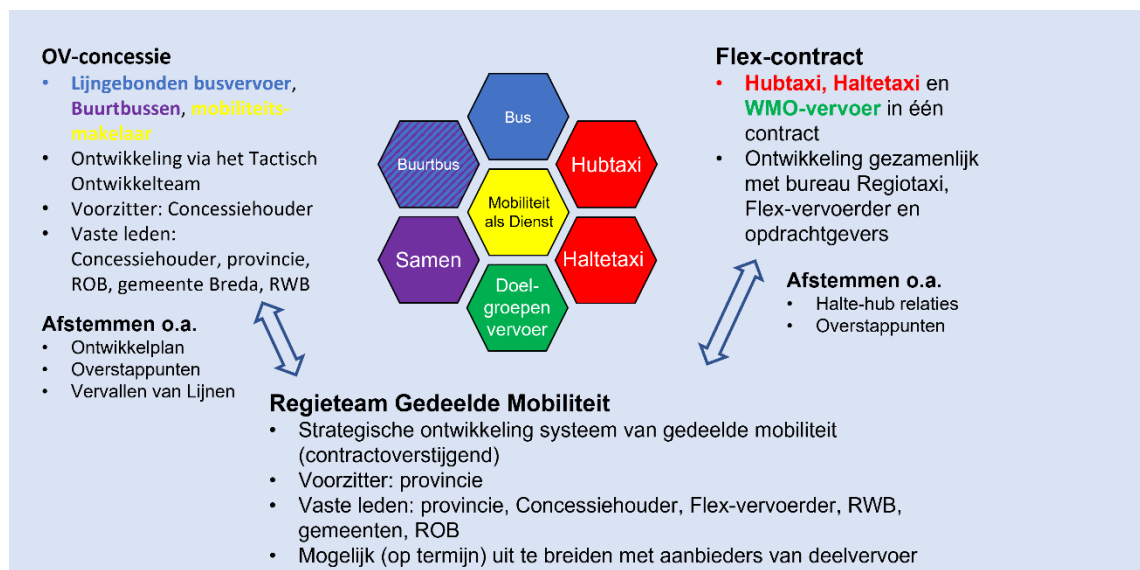
De meeste reacties betreffen de wijze waarop de concessie wordt ontwikkeld (hoofdstuk 2 in het PvE) en de vervoerkundige uitgangspunten (hoofdstuk 3 in het PvE). Deze reacties worden in dit hoofdstuk beantwoord. De beantwoording in het tweekolommenstuk verwijst naar de betreffende paragraaf in dit hoofdstuk, eventueel aangevuld met een toelichting die ingaat op specifieke punten uit de reactie.

1.1. Ontwikkeling van de concessie (PvE hoofdstuk 2)

Samenwerkingsmodel (PvE paragraaf 2.1)

Diverse reacties gingen in op het nieuwe samenwerkingsmodel. In de huidige Brabantse concessies is de concessiehouder verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het OV en, in voorkomende gevallen, ook van *Bravoflex* en *Bravofiets*. In West-Brabant vindt ontwikkeling van de concessie hoofdzakelijk plaats via het tactisch ontwikkelteam met als vaste leden de huidige vervoerder Arriva, de provincie, Reizigersoverleg Brabant (ROB), gemeente Breda en de Regio West-Brabant. De nieuwe concessie gaat alleen over het lijngebonden busvervoer. Vanuit de regierol die de provincie volgens de visie [Gedeelde mobiliteit is maatwerk](#) op zich neemt organiseert de provincie enkele keren per jaar een Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Hierin bespreken de deelnemers de ontwikkeling van het gehele systeem van gedeelde mobiliteit, die hun contract/aandachtsgebied overstijgt (zie afbeelding). Dit is een nieuw overlegorgaan waarvan het aandachtsgebied deels overlapt met het huidige tactisch ontwikkelteam.

De provincie wil met het regieteam starten bij de start van het Flexcontract per 1 januari 2024. De precieze opzet en werking van het regieteam zal de provincie de komende jaren in overleg met de betrokkenen nader bepalen. Het PvE beschrijft alleen de eisen die voor de concessiehouder gelden en schetst daarom geen compleet beeld. Enkele eisen zijn naar aanleiding van de reacties aangepast, met name eisen die toezien op de samenwerking tussen het tactisch ontwikkelteam en het regieteam, en de onderwerpen die de concessiehouder in het regieteam moet agenderen.



Relatie tussen het regieteam, de OV-concessie en het Flex-contract

Mobiliteitsmakelaar (nieuw ten opzichte van het ontwerp-PvE, paragraaf 2.2 PvE)

In het najaar van 2022 heeft de provincie onderzoek laten doen naar de recente ontwikkelingen rond het thema Mobility as a Service. Op basis hiervan krijgt de concessiehouder de rol van mobiliteitsmakelaar. Dit houdt in dat hij het aanbod van andere aanbieders van gedeelde mobiliteit in het concessiegebied ontsluit. Eisen voor de invulling van de rol van Mobiliteitsmakelaar zijn toegevoegd aan paragraaf 2.2 van het PvE.

De concessiehouder moet als onderdeel van zijn inschrijving een app/MaaS-platform aanbieden waarin reisinformatie over verschillende vervoersvormen staat. In de implementatieperiode zal de concessiehouder samen met de houder van Flex-contract de mogelijkheid gaan bieden om met behulp van deze app ook ritten van de hubtaxi en haltetaxi te boeken. Tijdens de looptijd van de concessie kan dit MaaS-platform verder worden uitgebouwd. De mate waarin andere aanbieders van gedeelde mobiliteit in de gelegenheid worden gesteld hun diensten aan te bieden via de app van de concessie zal onderwerp zijn van de inschrijving.

De concessiehouder hoeft de app/het platform niet zelf te ontwikkelen. Hij mag ook aansluiten bij een bestaand alternatief (dat bijvoorbeeld al landelijk of Europees opereert). Het aanbieden van andere vormen van gedeelde mobiliteit is geen taak van de concessiehouder en maakt geen onderdeel uit van de concessie.

Herijking van de concessie (paragraaf 2.5 PvE)

Bij de beantwoording van verschillende reacties verwijzen wij naar het instrument van herijking van de concessie. Hieronder lichten wij toe hoe herijking van de concessie wordt uitgevoerd.

Herijking is een proces waarin concessiehouder en provincie samen bepalen op welke wijze omgegaan kan worden met nieuwe ontwikkelingen in het concessiegebied. Het kan zijn dat nieuwe ontwikkelingen niet naar tevredenheid van concessiehouder en concessieverlener kunnen worden opgepakt binnen de kaders voor de concessie zoals die nu worden vastgelegd. Ook risico's die de concessiehouder op moment van inschrijven redelijkerwijs niet had kunnen voorzien kunnen onderwerp zijn van een herijking. Zo voorkomen we dat inschrijvers op voorhand risico's inprijzen die buiten hun invloedssfeer liggen, wat ten koste zou gaan van het OV-aanbod bij ingang van de concessie.

In elk geval kan de concessie worden herijkt in 2027-2028 en in (circa) 2032. Deze momenten hangen samen met de looptijd van het tweede ontwikkelplan. De concessiehouder kan, voor het eerst in zijn concept-ontwikkelplan dat hij in 2027 opstelt, voorstellen om de concessie te herijken. Ook de provincie kan, al dan niet op aangeven van leden van het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, voorstellen om de concessie te herijken. Het herijken van de concessie doen de concessiehouder en de provincie gezamenlijk. Het concept-ontwikkelplan wordt besproken in het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Indien voor herijken ook een aanpassing van de concessie benodigd is wordt het Reizigersoverleg Brabant in de gelegenheid gesteld hierover te adviseren. De procedure van de herijking staat in het PvE beschreven in paragraaf 2.5 en in bijlage B3.

Majeure ontwikkelingen (paragraaf 2.6 PvE)

Enkele indieners verzoeken de provincie om zekerheid te geven over het OV-aanbod als een nieuwe voorziening is gerealiseerd. Een voorbeeld is de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis in Roosendaal (Bravis Bulkenaar). In de concessie wordt dan gesproken van een majeure ontwikkeling.

Majeure ontwikkelingen zijn bijzondere omstandigheden buiten de invloedssfeer van de concessiehouder met dermate grote (financiële) gevolgen dat niet verwacht mag worden dat de concessiehouder deze gevolgen binnen de bestaande afspraken opvangt. Bij dergelijke ontwikkelingen treedt de provincie met de concessiehouder in overleg over een eventuele aanpassing van de concessie. De nieuwe paragraaf 2.6 van het PvE beschrijft de (omgang met) majeure ontwikkelingen.

In het concessiegebied vinden naast bovengenoemde ontwikkelingen ook andere (ruimtelijke en/of economische) ontwikkelingen plaats die de uitvoering van de concessie raken. Voorbeelden zijn nieuwe woningbouw of herinrichting van wegen. Deze ontwikkelingen vormen geen aanleiding om de concessie te herijken omdat de ontwikkelruimte die de concessiehouder wordt geboden in de concessie-afspraken voldoende is om de kansen die zulke ontwikkelingen bieden te benutten, bijvoorbeeld via de jaarlijkse exploitatieplanprocedure (paragraaf 3.5). Alle gemeenten in het concessiegebied is gevraagd informatie aan te leveren over ontwikkelingen/plannen die van belang kunnen zijn voor de uitvoering van de concessie. Deze informatie wordt aan de inschrijvers ter beschikking gesteld.

Budget

In meerdere reacties worden zorgen geuit over de betaalbaarheid van het OV. Indieners verwijzen hierbij naar de huidige hoge inflatie. De grote stijgingen van de energieprijzen in 2022 drukken zwaar op de kostprijs van het OV, dus wij begrijpen deze zorgen. Ook stijging van de CAO-lonen weegt mee in de kostprijs van het OV. Het uitgangspunt voor de nieuwe concessie is dat de huidige exploitatiesubsidie wordt gecontinueerd, waarbij dit bedrag jaarlijks wordt geïndexeerd met de landelijk afgesproken index LBI (elektrisch).

De tarieven worden geïndexeerd met de landelijk afgesproken index LTI, een en ander volgens het Brabants Tarievenhuis (de provinciale afspraken over maximumtarieven, die dus ook bepalen wat de reiziger voor het gebruik van OV betaalt). De bepaling dat de tarieven in Brabant jaarlijks 1% meer mogen stijgen dan de LTI verdwijnt vanaf 2027 in alle Brabantse concessies.

Beperking van financiële risico's

De effecten van de coronapandemie op het OV-gebruik zijn nog steeds zichtbaar. De provincie stelt daarom € 5,5 miljoen extra beschikbaar als afdekking van (het risico op) lagere reizigersopbrengsten. Zo kan het risico op traag herstel van de reizigersopbrengsten voor de concessiehouder worden ondervangen.

In het geval de reizigersopbrengsten sneller toenemen dan verwacht herinvesteert de concessiehouder een deel van zijn extra winst verplicht in de concessie, in de vorm van extra dienstregelingsuren. Als de reizigersaantallen afnemen, mag de concessiehouder een aangepaste dienstregeling uitvoeren (maar hij moet altijd minstens zoveel dienstregelingsuren aanbieden als opgenomen in zijn inschrijving). Zo worden financiële risico's die voortkomen uit wisselende reizigersaantallen en -opbrengsten gedempt. Dit draagt bij aan de wendbaarheid van de concessie.

Toepassing van de indices betekent dat de inkomsten (subsidie en reizigersopbrengsten) van de concessiehouder toenemen als de kosten voor de OV-sector stijgen. De huidige hoge inflatie heeft daarom naar verwachting weinig invloed op het aanbestedingsresultaat. Het beschikbaar stellen van extra middelen en het mee laten bewegen van het aantal dienstregelingsuren met de opbrengstenontwikkeling beperken de financiële risico's verder. Dit resulteert in een beter OV-aanbod in de nieuwe concessie.

1.2. Vervoerkundige uitgangspunten (PvE hoofdstuk 3)

Scholierenlijnen Andel

In de huidige concessie wordt de middelbare school Prinsentuin in Andel (gemeente Altena) bedient door acht scholierenlijnen vanuit de concessie West-Brabant. Deze lijnen rijden rechtstreeks naar de school ('s ochtends heen en 's middags terug) en rijden niet op dagen dat de school gesloten is. De provincie vindt het belangrijk dat het openbaar vervoer voor scholieren waar mogelijk wordt geïntegreerd met het reguliere openbaar vervoer. Zo kan ook de niet-scholier gebruikmaken van dit OV-aanbod, ook op dagen dat de school gesloten is. Hiermee beoogt de provincie een aantrekkelijker OV-aanbod voor potentiële OV-reizigers in gemeente Altena en omgeving te creëren. Het ontwerp-PvE beperkte daarom het aantal scholierenlijnen en liet de keuze aan de concessiehouder of hij deze lijnen aanbiedt.

De provincie heeft veel reacties ontvangen op dit voornemen. Zo heeft de school een petitie aangeboden aan Gedeputeerde Staten die 2.711 keer ondertekend is en hebben 258 scholieren een persoonlijke boodschap ingestuurd. Ook Provinciale Staten hebben hier aandacht voor gevraagd. De reacties betreffen de volgende punten:

- De huidige scholierenlijnen goed gebruikt worden;
- Het reizen met regulier openbaar vervoer nu niet aantrekkelijk is vanwege lange reistijden en meermalen overstappen;
- Zij vrezen dat met het vervallen van de scholierenlijnen de school minder aantrekkelijk wordt en dat scholieren een andere schoolkeuze zouden maken, en
- Onzekerheid over het aanbestedingsresultaat, dat wordt verwacht in december 2024, al in schooljaar 2023-2024 leidt tot minder aanmeldingen, omdat (toekomstige) scholieren niet weten hoe zij vanaf zomer 2025 naar de school kunnen reizen.

Gedeputeerde Staten hebben in het PvE enkele aanpassingen gedaan, die leiden tot meer zekerheid voor de huidige reizigers naar Andel Prinsentuin. In 2025 tot en met 2028 biedt de concessiehouder verplicht een scholierenlijn aan op de verbindingen gemeente Drimmelen – Andel Prinsentuin, gemeente Dongen – Andel Prinsentuin en Kromme Nol – Andel Prinsentuin (gekoppeld aan de ontsluitende lijn Kromme Nol – Waalwijk). De concessiehouder bepaalt vanaf welke halte in gemeenten Drimmelen en Dongen de scholierenlijnen vertrekken. Deze lijnen bedienen ook Hank en Nieuwendijk. Hiermee wordt de rechtstreekse verbinding tussen gemeenten Drimmelen, Geertruidenberg en Dongen naar Andel verzekerd en het OV-aanbod voor scholieren binnen gemeente Altena verbeterd. Scholieren afkomstig uit omgeving Waalwijk hoeven niet over te stappen op Kromme Nol maar reizen rechtstreeks naar de school. Verder wordt het toegestane aantal ritten op de scholierenlijnen in de ochtend verhoogd naar maximaal drie.

Bovenstaande aanpassingen sluiten aan bij het huidige gebruik van de scholierenlijnen. Voor de minst gebruikte scholierenlijnen geldt nog wel dat scholieren voor een deel van hun reis

gebruikmaken van een lijn die niet rechtstreeks naar Andel Prinsentuin rijdt, en dus moeten overstappen. Hierbij wegen Gedeputeerde Staten mee dat het vervoer van scholieren op zich geen doel is van het provinciale openbaar vervoerbeleid. Scholieren die alleen met een rechtstreekse lijn en/of een voor hen bekende buschauffeur vervoerd kunnen/willen worden (zoals uit enkele van de reacties blijkt) worden beter bediend met het gemeentelijke leerlingenvervoer. Van OV-reizigers wordt verwacht dat zij zelfstandig kunnen reizen en desnoods ook een overstap kunnen maken en daar (actuele) reisinformatie over kunnen inwinnen. De keuze om op bepaalde verbindingen wel, en op andere verbindingen geen scholierenlijnen te verplichten is enkel gebaseerd op de omvang van de reizigersstromen.

In omgeving Oosterhout wordt in het PvE een hoog minimum geëist waardoor goede aansluitingen tussen regulier OV op scholierenlijnen kunnen worden geboden. Reizigers uit Oosterhout reizen altijd via Raamsdonksveer, Hank en/of Nieuwendijk en stappen daar over op de scholierenlijnen.

De verplichting aan de concessiehouder om gemeente Altena via een ontsluitende lijn met Gorinchem te verbinden geldt niet langer. Het is aan de concessiehouder om te bepalen of hij deze verbinding uitvoert. Wel zal de concessiehouder een Brabantliner naar Gorinchem aanbieden (de huidige lijn 402). Op halte De Tol kan overgestapt worden op ontsluitende lijnen in de gemeente Altena. In de loop van de concessie zal, zowel voor de ontsluitende lijnen als de scholierenlijnen, gekeken worden welke ontwikkelrichting het beste aansluit bij de bestaande en potentiële vraag.

Lijn 6 Breda – Meersel Dreef

De bestaande lijn 6 vanaf Breda station naar Meersel Dreef in België is in het ontwerp-PvE niet verplicht. De overweging daarvoor was dat de maximale bezetting op het traject Meersel Dreef – Bouvigne gemiddeld 4 reizigers bedraagt, waarbij de ritten in de ochtend- en middagspits het drukst waren met een gemiddelde maximale bezetting van 7 reizigers per rit. Bij deze reizigersaantallen is het passend om als minimale voorziening de hubtaxi aan te bieden. Het maximaal aantal te verwachten reizigers per rit kan namelijk worden afgewikkeld met een 9-persoonsbusje in plaats van met een grote (lijn)bus. Daarom wordt het aanbieden van deze lijn in de concessie niet verplicht, maar de concessiehouder kan alsnog besluiten op deze route een ontsluitende lijn aan te bieden.

Op dit voornemen zijn circa 125 reacties gekomen van inwoners van Galder en van landgoed De Klokkenberg, alsmede van enkele instanties en bedrijven in het gebied. Het aantal binnengekomen reacties overschrijdt hiermee het dagelijks gebruik van de lijn fors. Ook Provinciale Staten hebben hier aandacht voor gevraagd.

Reacties

14 reacties, afkomstig van inwoners uit Galder, zijn gelijklopend en betreffen de volgende punten (letterlijke weergave):

- *Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Ik ben aangewezen op Breda voor ziekenhuis / onderwijs / werk / winkels / treinverbinding met de rest van Nederland.*
- *Ik kan niet zonder de bus / Wij kunnen niet zonder de bus ... en waarom*
- *Voor ons jongeren / ouderen zonder auto en rijbewijs wordt het wel heel lastig. Wordt er dan geen rekening gehouden met de vergrijzing? Hoe moet het met de leefbaarheid?*
- *Ik vind het eng om in de winter of in de regen met de fiets over de Galderseweg naar Breda door het Mastbos te rijden.*
- *Hoe moet ik nu overstappen in Meersel-Dreef op de Belgische bus?*

- *Ik verwacht overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar de Galderse Meren kunnen.*

28 reacties, afkomstig van landgoed De Klokkenberg zijn gelijkloidend en betreffen samengevat de volgende punten:

- *Lijn 6 is de enige lijn binnen 1,5km en enige OV-verbinding met Breda en de trein.*
- *Klokkenberg is een wijk in opbouw, kijk dus naar de te verwachten vraag (toekomstvast).*
- *De lijn weghalen is niet drempelloos en bevordert de leefbaarheid en duurzaamheid niet.*
- *De Galderseweg is onveilig: donker, stil, afgelegen, instellingen voor jeugdgevangenen en verslaafden. De bus biedt veiligheid.*

Aanvullend reageren 85 personen/bedrijven op diverse wijze en benadrukken bijvoorbeeld het persoonlijke gebruik van lijn 6 of het belang van de lijn voor de lokale leefbaarheid. Deze reacties worden in het tweekolommenstuk (kort) beantwoord, met verwijzing naar het onderstaande uitgebreide antwoord.

Beantwoording

Hoewel het voornemen om de lijn niet te verplichten tot veel reactie heeft geleid doet dat niets af aan het beperkte gebruik van de lijn op het traject Meersel-Dreef Bouvigne. Wel geven de vele reacties blijk van betrokkenheid bij de OV-bereikbaarheid van Galder en Meersel-Dreef. De provincie heeft daarom contact gezocht met gemeenten Alphen-Chaam en Breda en geïnformeerd naar de kansen die zij zien voor een Samen-initiatief (zie voor meer informatie hierover het Uitgangspunten-document). De gemeenten gaan samen met inwoners onderzoeken of een buurtbusvereniging kan worden opgericht. De provincie zal in het bestek opnemen dat inschrijvers er rekening mee houden dat op het traject Meersel Dreef – Bouvigne een buurtbuslijn gefaciliteerd moet worden die dan doorrijdt naar centrum en/of station Breda, een en ander volgens het bepaalde in paragraaf 3.3. Indien onvoldoende vrijwilligers gevonden kunnen worden voor exploitatie van de buurtbus, en de concessiehouder besluit geen ontsluitende lijn aan te bieden, dan is de hubtaxi de enige vorm van gedeelde mobiliteit die altijd wordt geboden (ook voor de haltes in Meersel-Dreef, België). Om overstap tussen hubtaxi het reguliere OV te verbeteren, wordt in Breda de halte Grote Spie/Graaf Hendrik III-iaan opgenomen als overstappunt. Vanaf deze halte kan rechtstreeks naar Breda Centrum/Vlaszak en Breda station gereisd worden met een lijnbus. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de huidige lijn 6 een belangrijke rol speelt in het stadsvervoer in Breda. Binnen Breda wordt lijnvoering van stadslijnen niet voorgeschreven maar worden wel eisen gesteld aan specifieke verbindingen en de bediening van haltes. Het is aan de concessiehouder om met (een combinatie van) stadslijnen en de voorgeschreven Directlijnen (de huidige lijnen 115 en 132) Breda-Zuid te ontsluiten.

Ten aanzien van de in de gelijkloidente reacties opgenomen punten luidt onze beantwoording:

- De hubtaxi waarborgt de bereikbaarheid in het hele concessiegebied voor alle reizigers die niet van een privévervoermiddel gebruik kunnen of willen maken. Ongeacht of de nieuwe concessiehouder een lijn aanbiedt op het traject van lijn 6 blijft de hubtaxi beschikbaar. De uitgangspunten voor het Flexvervoer staan beschreven in het Uitgangspunten-document. Het contract voor het Flexvervoer wordt in 2023 aanbesteed. Medio 2024 is bekend hoe het systeem van gedeelde mobiliteit in het gebied ten zuiden van Breda er uit ziet.
- Haltes die in 2019 bediend werden met het OV blijven beschikbaar voor hubtaxi/haltetaxi. Hiermee blijft de halte Meersel Dreef bereikbaar.

- Op de halte Galderse Meren stapt in najaar 2022 gemiddeld 1 reiziger per dag. De lijn rijdt bovendien niet op zon- en feestdagen. Het lijkt daarom niet aannemelijk dat parkeeroverlast toe zal nemen als de lijn niet wordt aangeboden.
- De Galderseweg is een gemeentelijke weg. Klachten over ongeschiktheid als fietsroute of onveiligheid kunnen bij de wegbeheerder gemeld worden, dit is gemeente Breda respectievelijk gemeente Alphen-Chaam.
- De concessiehouder kan rekening houden met geplande bouwprojecten/groei van het aantal bewoners en (in dit geval) ontwikkeling van De Klokkenberg. Wij merken hierbij wel op dat op de halte Klokkenberg in najaar 2022 gemiddeld slechts 2 reizigers per dag instapten. Indien een buurtbusvereniging een buurtbuslijn exploiteert (gefaciliteerd door de concessiehouder) geldt ook de vervoerplicht. Dit betekent dat, bij zodanige toename van het aantal reizigers dat een buurtbus onvoldoende capaciteit biedt, de concessiehouder aanvullende capaciteit in zet.

Lijnvoering Directlijn Bergen op Zoom

Als nadere uitwerking van het Uitgangspuntendocument is in het ontwerp-PvE een Directlijn Hoogerheide – Dinteloord – Rotterdam opgenomen, met een routevariant in Bergen op Zoom. Hiermee werden vanuit alle eindpunten van de lijn een verbinding over Bergen op Zoom station heen geboden. Meerdere indieners wijzen in hun reactie op de complexiteit van deze eis, met name bij het bieden van goede aansluitingen op de trein in Bergen op Zoom.

In het PvE (paragraaf 3.2) hebben wij de eisen zo aangepast dat ten minste doorgaande verbindingen geboden moeten worden tussen Hoogerheide en Dinteloord en tussen Bergen op Zoom en Rotterdam. Op de trajecten Hoogerheide – Bergen op Zoom en Halsteren Molenweg – Dinteloord moet door de combinatie van lijnen worden voldaan aan de minimeisen ten aanzien van frequenties en bedieningstijden die voor Directlijnen gelden. Op de overige trajecten krijgt de concessiehouder meer ruimte om aan te sluiten bij de vervoervraag en bijvoorbeeld betere aansluitingen op de trein te bieden.

OV-bediening in de avonduren

Meerdere reacties gingen over de OV-bediening in de avonduren. Ten eerste over de functie die OV kan vervullen voor (met name) inwoners van het concessiegebied die 's avonds gebruik willen maken van het OV richting hun woonplaats. Meerdere indieners verzoeken om de bedieningstijden te verruimen. Daarnaast merken Provinciale Staten op dat onduidelijk is of nachtlijnen terugkomen. Ten slotte spreken Regio West-Brabant en enkele gemeenten hun zorgen uit dat reizigers in de avonduren meer gebruik gaan maken van het WMO-vervoer omdat ontsluitende lijnen niet in de avond hoeven worden aangeboden.

Verruiming bedieningstijden

De reizigersaantallen over 2022 maken het mogelijk om de minimale bedieningstijden van Directlijnen in de avond te verruimen naar 24:00 uur doordeweeks en 23:00 in het weekend (dit was: 23:00 uur doordeweeks en op zaterdag en 21:00 uur op zondag). In de avond dient de concessiehouder ten minste een uurdienst te bieden. De laatste rit van Directlijnen vanuit Breda dient te vertrekken ná 24:00 uur (doordeweeks) respectievelijk 23:00 uur (in het weekend). Voor het weekend betekent deze aanpassing: een lagere frequentie maar een ruimer bedieningsvenster. Doordeweeks worden 's avonds minimaal een uur langer doorgereden. Hiermee wordt beter aangesloten bij het reisgedrag van reizigers in 2022.

Nachtlijnen

Nachtlijnen worden niet geëist, maar het is wel mogelijk dat inschrijvers in hun inschrijving voorstellen opnemen om nachtlijnen (of andere vormen van lijngebonden openbaar vervoer die niet zijn beschreven in het PvE) toch aan te bieden. Deze voorstellen zullen in de aanbesteding kwalitatief worden beoordeeld, dus op hun bijdrage aan de doelen van de concessie. De concessiehouder mag voor openbaar vervoer dat hij 's nachts verricht een hoger tarief rekenen. Hij kan bijvoorbeeld besluiten de nachtlijnen tegen kostendekkend tarief te rijden. De dienstregelingsuren die de concessiehouder op nachtlijnen biedt, tellen niet mee in het aantal dienstregelingsuren dat hij jaarlijks moet aanbieden. Dit is verduidelijkt in het PvE.

Effect van de bedieningstijden voor ontsluitende lijnen op het WMO-vervoer

Reizigersaantallen op ontsluitende lijnen nemen snel af in het uurblok na 17:00 uur. De bedieningstijden blijven daarom begrensd op 18:00 uur. Hierboven geldt de eis dat de laatste rit van ontsluitende lijnen (in beide richtingen) niet eerder vertrekt dan 18:00 uur. Alle haltes van ontsluitende lijnen worden dus in het uurblok 18:00-19:00 uur nog minimaal een keer bediend. Hiermee liggen de minimumeisen niet heel veel lager dan het huidige aanbod. Het effect van de minimumeisen op gebruik van het WMO-vervoer zijn daardoor naar verwachting beperkt, temeer omdat niet alle OV-reizigers een WMO-indicatie bezitten.

Vrijheid concessiehouder

Het staat de concessiehouder vrij om meer ritten in de avond of nacht aan te bieden als hij daarmee verwacht beter aan te sluiten op de vraag van (potentiële) reizigers. Hierop kunnen inschrijvers zich in de aanbesteding onderscheiden.

OV-bediening kleine kernen

Verschillende reacties gaan over het OV in kleine kernen. Ook Provinciale Staten hebben hier aandacht voor gevraagd. Ten opzichte van de dienstregeling in 2023 worden aan de OV-bediening van enkele kleine kernen geen of lagere eisen gesteld. Dit geldt voor de eerder in dit hoofdstuk toegelichte lijn 6, maar ook voor de bediening van Ulicoten, Bavel en het traject Huijbergen-Wouwse Plantage. Op deze verbindingen zien wij een bezetting per rit van enkele reizigers.

Wij kiezen ervoor om de inzet van 'grote bussen' te verplichten op die tijden en plaatsen waar de capaciteit van een grote bus ook echt nodig is (bijvoorbeeld tussen Ulicoten en Chaam in de spits). Zo zetten wij onze middelen doelmatiger in. Als de nieuwe concessiehouder geen OV aanbiedt op de bovengenoemde verbindingen, kunnen reizigers alsnog rekenen op een vorm van gedeelde mobiliteit: namelijk de hubtaxi en haltetaxi, die in het hele concessiegebied beschikbaar zijn. Als er geen OV-alternatief is, is de hubtaxi op weekdays tussen 7:00 en 18:00 beschikbaar tegen OV-tarief. Hubtaxi en haltetaxi maken onderdeel uit van het Flexcontract, dat in 2023 wordt aanbesteed. Alle nu met OV bediende haltes zijn beschikbaar voor hubtaxi en haltetaxi. De hubtaxi biedt minstens zoveel reismogelijkheden als een uurdienst met een bus, door de eisen die wij stellen aan de reserveringstijd.

Vanuit Oost-Brabant ontvangen wij vragen over de aanwezigheid van hubtaxi en haltetaxi op momenten dat de grensoverschrijdende ontsluitende lijnen (o.a. huidige lijnen 130 en 134) niet rijden. Met de gemeenten in Oost-Brabant hebben wij een ambitiesdocument opgesteld. Wij streven gezamenlijk naar een vergelijkbaar flexibel halte-halte of halte-hub systeem als in West-Brabant. Dat moet de komende jaren vormkrijgen, parallel aan de aanbesteding van concessie Oost-Brabant.

2. Beantwoording reacties

Nr.	Indiener	Reactie	Beantwoording
1	Gemeente Dongen	<p>51 Dongense jongeren in de leeftijd van 12 tot 18 jaar volgen dit schooljaar hun lessen op de vmboschool Curio Prinsentuin in Andel. Een specifieke opleiding voor een specifieke doelgroep. Zowel de school als de leerlingen hebben het profiel groen. Een kwaliteit die onze samenleving in de toekomst meer dan goed kan gebruiken. Dankzij de scholierenlijnen 672 en 673 (Dongen, Waspik, Raamsdonk) is de school in Andel goed, snel en veilig bereikbaar. De dienstregeling is afgestemd op de lesroosters, zodat onze Dongense leerlingen altijd op tijd zijn voor de eerste les. Er is duidelijk sprake van toegevoegde waarde, zowel op het gebied van onderwijs als mobiliteit. Als gemeente Dongen zijn we blij met deze maatwerk voorzieningen die ook gelden voor andere gemeenten in Midden-Brabant. In de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer die in 2025 moet ingaan, is door de provincie geen verplichting opgenomen om deze scholierenlijnen opnieuw aan te bieden. Dat kan dus betekenen dat deze lijndienst komt te vervallen. Als college van Dongen baart ons dat grote zorgen. Voor het groene vmbo is er in onze wijde omgeving géén alternatief beschikbaar. Voor onze 51 Dongense Curioscholieren is de afstand Dongen – Andel te groot (30 km) en er moet te vaak worden overgestapt. Het reguliere openbaar vervoer biedt geen goed alternatief, zowel de praktische omstandigheden als de behoeften en kenmerken van deze specifieke groep spelen daarbij een rol. Dat brengt ons bij de kern van ons betoog: Als leerlingen met hun ouders voor een school willen kiezen omdat het onderwijs past en aansluit bij het kind, kan én mag het niet zo zijn dat de leerlingen deze studie niet kunnen volgen omdat het schoolgebouw, in heel praktische en letterlijke zin, te moeilijk bereikbaar is. Het gevolg: leerlingen kiezen niet voor een vmbo dat voorbereidt op de groene sector; die toch al een forse uitdaging kent om aan goed opgeleid personeel te komen. Daarnaast vervult de school een bijzondere rol voor leerlingen die extra aandacht nodig hebben. Deze leerlingen zullen minder goed tot hun recht komen op andere scholen, waardoor uitval reëel is. Met deze brief doen we als college van de gemeente Dongen een dringende oproep: laten we doen wat goed is voor de toekomst van onze kinderen en onze samenleving, laten we vasthouden aan wat zijn toegevoegde waarde heeft bewezen en dat betekent ook na 2025 een goede bereikbaarheid van de vmbo-school Curio Prinsentuin in Andel met scholierenlijnen, ook vanuit Dongen. Wij</p>	<p>Het bieden van maatwerk voor specifieke groepen leerlingen en/of specifieke opleidingen is geen doel van het OV-beleid. Onze doelen, zoals opgenomen in paragraaf 1.4 van het PvE, zijn algemener van aard.</p> <p>Echter zien wij dat het huidige gebruik van de scholierenlijnen zodanig groot is dat het verplichten van enkele scholierenlijnen, waaronder een lijn uit gemeente Dongen, een toekomstvaste keuze is die ten opzichte van het ontwerp-PvE tot meer zekerheid leidt voor de OV-reizigers (in dit geval scholieren). Wij hebben daarom enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>

		pleiten dus voor een verplichting in de concessie om deze scholierenlijnen opnieuw aan te bieden!	
2	Gemeente Waalwijk	<p>Een goede Daily Urban System verbinding van de noordzijde van het Stadsregio Breda-Tilburg gebied, tussen Oosterhout en Waalwijk, ontbreekt. In uw ontwerp Programma van Eisen voor de aanbesteding van het Openbaar Vervoer ontbreekt de verbinding tussen Oosterhout en Waalwijk. Daarmee ontbreekt ook een goede verbinding tussen Breda en Waalwijk. De verbinding vanuit Waalwijk naar Oosterhout is nu per auto 20 minuten, maar per OV 1:45 uur. De verbinding van Waalwijk naar Breda is nu pr auto 35 minuten, maar per OV ruim 1 uur. Wij vragen u dus om met het oog op de verstedelijkingsopgave die wij gezamenlijk realiseren een snelle direct busverbinding op te nemen tussen Waalwijk en Oosterhout die in Oosterhout aansluit op de directe busverbinding naar Breda/Utrecht. We denken hierbij graag mee in het selecteren van de meest logische plek voor een HUB-halte in Waalwijk. Op die manier: versterken we het Daily Urban System SRBT; voegen we basiskwaliteit toe aan de middelgrote steden Oosterhout en Waalwijk; ondersteunen we de economischebelangrijke motor van beide steden; verkleinen we de mobiliteitsarmoede door meer banen en voorzieningen bereikbaar te maken voor inwoners met een laag inkomen; dragen we bij aan een mobiliteitstransitie met een aantrekkelijk alternatief voor de auto.</p>	<p>In het kader van TBOV2040 is eerder gekeken naar de potentie voor een HOV-verbinding Breda-Waalwijk. Samenvattend blijkt dit een lastige opgave omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de reizigersstromen niet groot genoeg zijn voor HOV (o.b.v. BBMA-berekeningen 2030) - de verbindingen relatief traag blijven omdat veel over het onderliggend wegennet gereden moet worden om voldoende reizigers te trekken (en op korte termijn vanwege de werkzaamheden op de A27 waaronder de reconstructie van knooppunt Hooipolder). <p>Voor de korte termijn zien wij daarom geen aanleiding om deze verbinding (met Directkwaliteit) in het Programma van Eisen uit te vragen. De extra kosten die hiermee gemoeid zijn staan vooralsnog niet in verhouding tot de verwachte opbrengsten en zou daarmee ten koste gaan van het voorzieningenniveau elders in de concessie. Ten slotte merken wij op dat het Programma van Eisen minimumeisen bevat en vervoerders meer kunnen aanbieden in hun inschrijving.</p>
3	Gemeente Steenbergen	<p>Naast onze waardering voor het ontwerp Programma van Eisen ontkomen wij er niet aan een aantal zorgen met u te delen. Vanuit het perspectief van de gemeente Steenbergen maken wij ons zorgen over de bediening van dorpen, de verdere vershraling van het aanbod en dat er vanuit gedeelde mobiliteit nog niet altijd het antwoord is gevonden. Wij merken dat het strekken van lijnen, met name in het landelijke gebied, haar grenzen heeft. Afstanden naar een andere halte zijn aanzienlijk groter in het landelijke gebied van de gemeente Steenbergen, dan in een stedelijk gebied. Wij zouden graag zien dat haltes binnen het bereik van potentiële openbaar vervoer reizigers blijven liggen en constateren daarbij dat niet voor iedereen voor- en natransport met de fiets mogelijk is. Dinteloord kan hierbij als</p>	<p>Het strekken en versnellen van Directlijnen heeft zich binnen Brabant bewezen en op meerdere plekken een impuls gegeven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer met substantiële reizigersgroei tot gevolg. Wij verwachten daarom dat de hub aan de rand van Dinteloord (op termijn) ook een positief effect heeft op de reizigersaantallen. Dit betekent wel dat halteafstanden vanuit de kern inderdaad groter worden en het des te belangrijker is om gezamenlijk (provincie en gemeenten) invulling te geven aan de Provinciale Visie 'Gedeelde</p>

		<p>voorbeeld worden aangehaald waar een substantieel deel van de klandizie is weggevallen, met de komst van de nieuwe bushalte aan het rand van het dorp. Om met de hub-haltetaxi deze hiaten in te vullen vinden wij een spannende gedachte. Het product van de hub-haltetaxi moet vanuit het Kleinschalig Collectief Vervoer (KCV) georganiseerd worden, waaruit ook het gemeentelijk WMO vervoer wordt georganiseerd. Wij maken ons daarbij zorgen over de (financiële) druk die hiermee op het KCV systeem komt te staan.</p>	<p>Mobiliteit is maatwerk' en de uitwerking daarvan in het 'Uitgangspuntendocument Transitie Gedeelde Mobiliteit West-Brabant' dat door alle gemeenten binnen West-Brabant is vastgesteld. Dit moet er onder andere toe leiden dat de hub ook bereikbaar is voor mensen die wel zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen maar voor wie de afstand nu te groot is om bijvoorbeeld met de fiets te overbruggen. De hub- en haltetaxi zijn straks voor deze groep reizigers bij uitstek geschikt om vanuit de kern naar de hub te reizen vv. Daarom is de halte Dinteloord Noordlangeweg benoemd tot knooppunt (Bijlage B2, tabel 3) én tot Flex-overstappunt (bijlage B2, tabel 4). Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om hiervan een succes te maken waarbij het Regieteam Gedeelde Mobiliteit aan de lat staat om de samenhang van het totale systeem voor de reiziger te bewaken. Aangezien de Provincie Noord-Brabant (financiële) verantwoordelijkheid draagt voor de OV-component binnen het nieuwe KCV-contract per 2024 (hub en haltetaxi), verwachten wij niet dat deze ontwikkeling leidt tot een grotere druk op het WMO-deel van het KCV-systeem.</p>
4	Gemeente Steenbergen	<p>Tot slot hebben wij onze zorgen over de bereikbaarheid van de MBO- en HBO-locaties, bijvoorbeeld uit Nieuw-Vossemeer, en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Wij maken ons zorgen dat er mobiliteitsarmoede kan ontstaan en daarbij wordt weer met name naar de situatie in Nieuw-Vossemeer gekeken. De kans dat bij de herijking in 2028 helemaal geen busvervoer meer gaat rijden naar Nieuw-Vossemeer schatten wij in als aanzienlijk, na het lezen van het ontwerp Programma van Eisen.</p>	<p>In de Provinciale Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' geven wij aan dat we geen reizigersgroepen in de kou willen laten staan, we richten ons juist op een passend aanbod voor alle reizigers. Natuurlijk vraagt dat om keuzes waarbij ook een goede bereikbaarheid van scholen voor scholieren voor ons van groot belang is. Kracht van de visie is dat we dit samen met alle partners doen en ons niet beperken tot het traditionele lijngebonden vervoer. Juist daar waar het gevaar van vervoersarmoede bestaat, gaat het meestal om dunne en diffuse vervoersstroompjes waarvoor lijngebonden vervoer</p>

			<p>vaak niet de beste oplossing is. Dit Programma van Eisen betreft alleen het lijngebonden vervoer. Hoewel dit ook de buurtbussen omvat, is er inderdaad meer nodig om ook inwoners van kleine kernen als Nieuw-Vossemeer en De Heen in de toekomst van een passend aanbod te voorzien. Het Regieteam Gedeelde Mobiliteit staat hiervoor aan de lat en moet de samenhang bewaken tussen het lijngebonden vervoer vanuit de concessie en overige vormen van gedeelde mobiliteit waaronder het flexvervoer. Wij begrijpen uw zorg maar zijn er tegelijkertijd van overtuigd dat juist door niet alleen te kijken naar het lijngebonden vervoer en samen de schouders te zetten onder de door u geschetste uitdagingen, we tot mooie resultaten kunnen komen. Ten slotte merken wij op dat het Programma van Eisen minimumeisen bevat en vervoerders meer kunnen aanbieden in hun inschrijving.</p>
5	Gemeente Steenbergen	<p>Ter afsluiting willen wij graag te kennen geven dat wij onze constructieve samenwerking graag voortzetten. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan de ambitie om samen met het bedrijfsleven de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, zoals het Argo Food Cluster (AFC) Nieuw Prinsenland, beter te maken. Wij zien voor de multimodale bereikbaarheid van het AFC Nieuw Prinsenland kansen voor de mobiliteitshub bij Dinteloord, de werkgeversaanpak van Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) en de producten van SmartwayZ. Net als onze buurgemeente Halderbergen, Bergen op Zoom, Woensdrecht, Roosendaal en Rucphen vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van het nieuwe Bravis ziekenhuis in Roosendaal. Het belang van de bereikbaarheid van dit nieuwe ziekenhuis gaat ons inziens een belangrijke rol spelen in het openbaar vervoernetwerk van West-Brabant-West.</p>	<p>Ook wij zetten onze constructieve samenwerking graag voort en zijn ervan overtuigd dat we vanuit onze visie 'Gedeelde Mobiliteit is maatwerk' tot passende (maatwerk)oplossingen kunnen komen voor specifieke opgaven, zoals de ontsluiting van bedrijventerreinen. Ook de ontsluiting van het nieuwe Bravis ziekenhuis Bulkenaar in Roosendaal heeft onze aandacht en is onderwerp van de doorontwikkeling van de concessie. In het Programma van Eisen is hier rekening mee gehouden door deze ontwikkeling te benoemen als een van de mogelijke redenen om Verplichte Routes en/of Verplichte Haltes te wijzigen (eis 3.1.8).</p>

6	Gemeente Steenbergen	Wij waarderen dat het ontwerp Programma van Eisen voorschrijft dat de concessiehouder vanuit zijn ontwikkelrol continu (nieuwe) trends en eventuele knelpunten monitort en deze informatie betreft bij de dóórontwikkeling van het Openbaar Vervoer en het aanbod afstemt op de behoeften van Reizigers en Derden, waaronder Gemeenten en Wegbeheerders.	Wij bedanken u voor uw bijdrage en stellen tevreden vast dat uw reactie waardering uitspreekt voor het ontwerp Programma van Eisen.
7	Gemeente Steenbergen	Wij waarderen dat het ontwerp Programma van Eisen het opstellen van een ontwikkelplan voorschrijft en zouden graag expliciet willen opnemen dat deze ontwikkelplannen met de betreffende gemeenten worden gedeeld.	In bijlage B3 bij het Programma van Eisen eisen wij dat de concessiehouder bij het opstellen van het ontwikkelplan ook de gemeenten betreft (artikel 1, lid 4). Een eventueel voorstel voor herijking maakt deel uit van het Ontwikkelplan.
8	Gemeente Steenbergen	Tevens zouden wij graag expliciet zien terugkomen in het Programma van Eisen dat betreffende gemeenten direct worden geïnformeerd over de herijking, de onderliggende stukken en de te verwachten effecten.	Zie beantwoording reactie 7.
9	Gemeente Steenbergen	Wij waarderen dat het ontwerp Programma van Eisen de mogelijkheid biedt om routevarianten aan te passen of nieuwe lijnen toe te voegen. Namens de bedrijvenvereniging van het Argo Food Cluster (AFC) Nieuw Prinsenland kunnen wij aangeven dat er op dit moment nog relatief weinig opstappers op het AFC Nieuw Prinsenland (de glastuinbouwlocatie, het bedrijventerrein en de suikerfabriek) zijn. Maar naar verwachting zullen de komende jaren het aantal werknemers flink toenemen door de komst van een aantal nieuwe bedrijven. Tevens heeft de bedrijvenvereniging het voornemen om in samenwerking met onderwijsinstututen een campus te ontwikkelen waardoor studenten naar het AFC Nieuw Prinsenland wordt aangetrokken. In dit perspectief geeft de bedrijvenvereniging aan dat het openbaar vervoer een belangrijke rol kan gaan spelen in de bereikbaarheid van het AFC Nieuw Prinsenland. De bedrijvenvereniging zou graag de mogelijkheid willen opnemen of de suggestie willen doen in het Programma van Eisen om een Directlijn of tenminste een Ondersteunende lijn op te nemen tussen Dinteloord en Breda (station). Deze verbinding gaat langs AFC Nieuw Prinsenland, Oud-Gastel, Oudenbosch (station) en Etten-Leur (station). Bij de overstaphalte bij Dinteloord kan een goede aansluiting verzorgd worden op de lijn tussen Bergen op Zoom (station) en Rotterdam-Zuid. Daarmee wordt het AFC Nieuw Prinsenland en de andere aangrenzende kernen goed en relatief snel verbonden met 3 grote steden. De lijn Dinteloord - Breda levert	De geschetste ontwikkelingen bieden mogelijk goede kansen om het in dit Programma van Eisen uitgevraagde lijnennet tijdens de concessieperiode verder door te ontwikkelen. De verbinding tussen Oudenbosch-Etten-Leur en Breda wordt al als Directlijn uitgevraagd. De trajecten Dinteloord Noordlangeweg - Oud-Gastel Busstation en Oud-Gastel Busstation-Oudenbosch Station worden in dit Programma van Eisen op basis van de huidige vervoersvraag uitgevraagd als Ontsluitende verbindingen. We hebben echter de ambitie om ook de Ontsluitende lijnen zoveel mogelijk door te ontwikkelen richting het kwaliteitsniveau van de Directlijnen. Ten slotte merken wij op dat het Programma van Eisen minimumeisen bevat en vervoerders meer kunnen aanbieden in hun inschrijving.

		daarbij een grote bijdrage aan de 25 minuten regio.	
10	Gemeente Steenbergen	De bedrijvenvereniging van het AFC Nieuw Prinsenland geeft tevens aan dat zij kansen zien voor een directe verbinding tussen Roosendaal (station) en Dinteloord via Nieuw Prinsenland. Dan wordt het AFC Nieuw Prinsenland met nog een grotere stad direct aangesloten.	Zie beantwoording reactie 9.
11	Gemeente Steenbergen	De bedrijvenvereniging ziet graag dat de concessiehouder de aanvangstijden en laatste rit afstemt met de werktijden van het bedrijfsleven. De bedrijven van het AFC Nieuw Prinsenland verwachten dat met deze afstemming meer klandizie is in te winnen door de concessiehouder.	Zie beantwoording reactie 9.
12	Gemeente Geertruidenberg	Indien er binnen de periode van deze concessie een halte / hub gerealiseerd wordt langs de A27 t.h.v. Raamsdonksveer, dan verwachten wij dat de Brabantliner daar halteert.	<p>Het is de bedoeling dat de lijnen op de verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht gebundeld worden op de A27. De besluitvorming van deze verbeterstap (met doorontwikkeling richting Bus Rapid Transit) is bij het BO MIRT november 2023.</p> <p>Bij een GO betekent dit dat de huidige lijn Oosterhout – Raamsdonksveer uiteindelijk via de A27 gaat rijden. Deze omslag kan pas plaatsvinden als de A27 hubs Raamsdonksveer en Oosterhout klaar zijn en idealiter als alle schakels van de verbetering BGU tegelijkertijd gereed zijn. Dan kan wellicht pas op het einde van de werkzaamheden van het RWS project A27 Houten – Hooipolder zijn rond 2030/2032.</p> <p>NB. In het rapport Hink-stap-spong naar Bus Rapid Transit op Breda - Gorinchem – Utrecht is een sneldienst en een reguliere lijndienst beschreven. Dat zou kunnen betekenen dat niet alle bus-voertuigen/BRT-voertuigen op elke hub halteren.</p>
13	Gemeente Geertruidenberg	Het is tijdens de "hink" periode 2025 - 2030 verstandig om het autogebruik op de A27 ze veel mogelijk te verminderen om dat tijdens de werkzaamheden aan Hooipolder en A27 de wegcappaciteit vermindert. Om die reden pleiten wij voor een intensivering	Op het moment van beantwoording is de aannemer van de werkzaamheden aan de A27 weliswaar bekend, maar is nog onduidelijk hoe de fasering en verwachte hinder

		van de Brabantliners op deze route. Meer reizigers in de bus = minder autoverkeer op de A27 = minder hinder. Wellicht kan hiervoor samengewerkt worden in de "Minder hinder aanpak" van RWS.	eruit zien, welke minder-hinder maatregelen zijn voorzien en welke rol daarbij wordt toegedicht aan het openbaar vervoer. Wij zijn het met u eens dat hier kansen liggen om de Brabantliner (extra) in te zetten om de hoeveelheid autoverkeer af te remmen. Tegelijkertijd is nog veel onzeker. Daarom wordt binnen het Tactisch Ontwikkelteam de inzet van middelen telkens afgewogen op basis van de actuele (te verwachten) situatie. Hierbij wordt de samenwerking met Rijkswaterstaat en de aannemer gezocht om de beschikbare middelen zo effectief mogelijk in te zetten. Concessieverlener en concessiehouder treden in overleg als de werkzaamheden het gestelde in het Programma van Eisen onmogelijk maken.
14	Gemeente Geertruidenberg	Het is tijdens de "hink" periode 2025 - 2030 verstandig om het autogebruik op de A27 te veel mogelijk te verminderen om dat tijdens de werkzaamheden aan Hooipolder en A27 de wegcappaciteit vermindert. Om die reden pleiten wij voor een intensivering van de Brabantliners op deze route. Meer reizigers in de bus = minder autoverkeer op de A27 = minder hinder. Wellicht kan hiervoor samengewerkt worden in de "Minder hinder aanpak" van RWS.	Zie beantwoording reactie 13.
15	Gemeente Geertruidenberg	Mobiliteitsarmoede is een groeiend probleem voor huishoudens met een lager inkomen. Door inflatie worden de komende jaren meer mensen afhankelijk van het OV. Hoe wordt hiermee omgegaan gedurende de concessieperiode. Kan er op enig moment ook sprake zijn van een tariefsverlaging binnen het tarievenhuis waar de concessiehouder aan geconformeerd wordt? Met andere woorden, hoe blijft het OV betaalbaar voor lagere inkomens.	Tariefverlaging voor alle reizigers is in theorie mogelijk, maar niet zonder aanvullende financiële bijdrage vanuit het Rijk. In het Programma van Eisen is opgenomen dat een vervoerder zijn tarieven jaarlijks mag verhogen conform de LTI (landelijke tarievenindex). De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling en is bedoeld om de ontwikkeling van de tarieven mee te laten lopen met de stijging van de kosten van de vervoerders. Uiteraard staat het een gemeente vrij om afspraken met de desbetreffende vervoerder te maken aangaande tariefproducten voor bijvoorbeeld sociale minima.

16	Gemeente Geertruidenberg	Wat is de reden om op de Brabantliner uitsluitend Hogevloerbussen in te zetten? Dat staat in conflict met een goede bereikbaarheid voor mindervalide. Eis 4.4.8 is daarin, in onze optiek, slechts een onnodig kostenverhogende voorziening en een oplossing die een grotere kans op een defect heeft. Daarnaast kost deze handeling een extra inspanning (tijd) van het Personeel.	De reden hiervoor is het hogere comfort van deze bussen ten opzichte van low-entry bussen. In- en uitstappen van reizigers (en zeker van mindervalide reizigers) kost inderdaad meer tijd maar omdat de bussen op deze route relatief weinig halteren kiezen wij voor comfort boven de snelheid en het gemak van in- en uitstappen. Wij sluiten met het stellen van deze eis zoveel mogelijk aan bij de huidige situatie (de huidige Brabantliners zijn ook hogevloerbussen).
17	Gemeente Geertruidenberg	Een onderbelicht aspect lijkt de situatie van reizigers met een visuele beperking. Voor deze doelgroep zijn opvallend gekleurde handgrepen en stangen een nuttige toevoeging.	Dergelijke maatregelen volgen uit richtlijnen genoemd in de publicatie 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Bussen' (CROW-publicatie 219c). De concessiehouder moet aan deze richtlijnen voldoen.
18	Gemeente Geertruidenberg	In opleiding van Personeel ook aandacht geven aan de omgang met reizigers met een niet direct zichtbare handicap zoals Autisme, dementie, PTSS en dragers van een Sunflower keycord of polsbandje.	Wij zijn terughoudend in het omschrijven van mogelijke beperkingen van reizigers omdat we hierin eigenlijk nooit compleet kunnen zijn. In algemene zin eisen we van de concessiehouder dat zijn personeel klantgericht en betrokken is en zich tegenover reizigers correct opstelt. In aanvulling daarop eisen we dat het personeel reizigers met een mobiliteitsbeperking helpt bij het betreden/verlaten van het voertuig en erop toeziet dat zij kunnen plaatsnemen. Deze eisen stellen we omdat hiervoor actie benodigd is van personeel richting medereizigers (die bijvoorbeeld zitten op een zitplaats die allereerst bestemd is voor reizigers met een mobiliteitsbeperking) of bijvoorbeeld het uitklappen van de rolstoelplank.
19	Gemeente Geertruidenberg	Het aanbieden van Scholierenlijnen wordt niet verplicht. Deze dienen volgens het Programma van Eisen zoveel mogelijk gebruik te maken van het reguliere OV. Met welke overweging is deze keuze gemaakt. Welke kaders zijn daarvoor gehanteerd. Welke reistijd en aantal te maken overstappen wordt daarvoor nog als acceptabel gezien. Vanuit de gemeente geertruidenberg maken tientallen leerlingen gebruik van	Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel

		de scholieren lijn naar het Curio Prinsentuin in Andel. Daar volgen zij een specifieke opleiding die niet binnen een acceptabele reistijd elders gevolgd kan worden. Wij zien graag dat het verplicht aanbieden van scholierenlijnen deel uit maakt van de concessie, en specifiek voor deze lijn.	
20	Gemeente Geertruidenberg	Het Openbaar Vervoer voorziet voor specifieke doelgroepen een belangrijke vervoersschakel. Deze doelgroepen zijn nu al vaak aangewezen op het OV, of worden dat binnenkort vanwege de huidige (economische) situatie waarin ons land op dit moment verkeerd. Vervoersarmoede is een begrip dat in deze tijd meer en meer te horen is. Gezien onze geografische ligging ten opzichten van Breda en Tilburg is onze gemeente al relatief moeilijker bereikbaar met het OV. We zijn een randgemeente ten opzichte van deze grotere vervoersknooppunten. Daarnaast spelen de socio-demografische kenmerken van onze gemeente een rol in de (dreigende) vervoersarmoede voor onze inwoners. In algemene zin is de verdere verschraving van het aanbod als gevolg van deze concessie, omdat door de huidige inflatie mogelijk de toekomstige aanbieder minder kan realiseren voor hetzelfde geld, een grote zorg voor ons. Dat heeft voor onze inwoners en werkgevers een grote impact.	De gevolgen van inflatie voor de concessiehouder worden beperkt doordat op de exploitatiesubsidie de Landelijke Bijdrage Index van toepassing is en op de tarieven de Landelijke Tarief Index.
21	ROB	Reizigersoverleg Brabant is ook betrokken bij de ontwikkelingen op het gebied van gedeelde mobiliteit, dus de ingezette beweging is voor ons geen verrassing. Toch willen we, mede via dit advies, onze zorg uitspreken over de verschraving van het OV die voornamelijk in landelijk gebied optreedt. Onder meer uit kernen als Ulicoten bereiken ons bezorgde berichten, die we onderschrijven. Kleinschaliger vervoer kan zeker in de daltijden of in échte uithoeken een oplossing zijn. Voorwaarde is dan wel dat het gevoed wordt door een betrouwbaar en duidelijk aanwezig OV-aanbod buiten deze tijden en plekken. Hoewel een goede fysieke aansluiting (snelle en makkelijke overstap) het belangrijkste is, gaat de samenhang tussen het OV en de aangrenzende modaliteiten verder dan alleen de fysieke aansluiting.	Wij onderschrijven het belang van de samenhang tussen OV en de aangrenzende modaliteiten. Door het anders inrichten van de wijze waarop wij OV en andere modaliteiten aansturen, namelijk door een Regieteam Gedeelde Mobiliteit op te zetten, beogen wij de samenhang te verbeteren.
22	ROB	In Brabant mogen we trots zijn op de vele buurtbuslijnen en natuurlijk de vrijwilligers die dit mogelijk	Vanuit onze visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' beschouwen wij het stimuleren van inwoners om

		<p>maken. Zij hebben een belangrijke rol in het totale aanbod van mobiliteit, juist in de hiervoor genoemde gebieden. Tegelijkertijd kent een dergelijke vorm van vervoer door vrijwilligers een grote kwetsbaarheid. Ons inziens mag in het Programma van Eisen sterker naar voren komen dat de concessiehouder hierin een belangrijke verantwoordelijkheid heeft, zonder dat dit direct resulteert in concrete aanvullende regels en voorwaarden.</p>	<p>vrijwilligerswerk te verrichten en dit te blijven doen, bijvoorbeeld op het gebied van (kleinschalig) vervoer, primair als taak van de gemeente vanwege hun lokale kennis. Als in een gemeente voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn om een buurtbuslijn te rijden én de concessiehouder beschouwt dit als meerwaarde ten opzichte van zijn aanbod, dan is het natuurlijk een belangrijke verantwoordelijkheid van de concessiehouder om de vrijwilligers te trainen en te begeleiden in het verrichten van openbaar vervoer.</p>
23	ROB	<p>In dit Programma van Eisen wordt het huidige vervoersaanbod als uitgangspunt genomen. Inmiddels is duidelijk dat het aanbod als gevolg van personele tekorten nog een afschaling kent ten opzichte van het wensbeeld. Het is belangrijk een duidelijk onderscheid te maken tussen het wenselijke, beoogde minimum aanbod en het huidige lager liggende aanbod. Dit laatste mag ons inziens niet de basis zijn voor de nieuwe concessie.</p>	<p>Bij het vaststellen van het Programma van Eisen is geen rekening gehouden met het huidige personeelstekort. Uitgangspunt is dat deze problematiek geen invloed meer heeft op het voorzieningenniveau bij start van de nieuwe concessie.</p>
24	ROB	<p>Het is positief dat het huidige lijnennet als basis wordt gehanteerd. Dat is goed voor het vertrouwen van de reiziger. Dit kan versterkt worden door ook de huidige lijnnummering zo veel als mogelijk mee te nemen (zie ook 3.5.15).</p>	<p>Wij kiezen voor een aaneengesloten lijnnummering die zoveel mogelijk lijkt op de huidige lijnnummering, maar waarbij wij dubbelingen met de aansluitende concessie Oost-Brabant (zoveel mogelijk) voorkomen. Daarmee is het onvermijdelijk dat een aantal lijnnummers verandert.</p>
25	ROB	<p>Dat betekent echter niet dat alles zo veel mogelijk bij het oude moet blijven. Eén van de doelen van dit Programma van Eisen is het creëren van een 'Wendbare concessie'. Dit onderschrijven wij van harte. Dat vraagt om ruimte voor aanpassing én innovatie. Ons inziens zou de concessiehouder hiervoor meer ontwikkelvrijheid moeten krijgen of tot innovatie uitgedaagd moeten worden. Dit zien we onvoldoende terug in het Programma van Eisen. Een concessieperiode van 10 jaar is te lang om zaken volledig vast te leggen. De herijkingsafspraken maken tussentijds aanpassingen mogelijk. Maar ook tot die tijd moet nagedacht mogen worden over verbeteringen. Verschillende artikelen werken nu beperkend in het opstellen van een goede dienstregeling, terwijl er mogelijk alternatieve oplossingen/invullingen zijn. Wij</p>	<p>Ons inziens bieden wij hiervoor voldoende ruimte. Waar in het Programma van Eisen niet expliciet wordt uitgesloten, dan wel van de concessiehouder wordt geëist, ontstaat ruimte voor een eigen invulling door de concessiehouder, al dan niet samen met derden.</p>

		denken hierbij aan meer variatiemogelijkheid tussen de dienstregelingen op werkdagen, maar ook kleine verschillen in intervallen en routeverschillen per spitsrichting. Zie de diverse adviespunten onder hoofdstuk 3. Ook moet er ruimte zijn voor initiatieven en samenwerking met derden zoals gemeenten, bedrijven, scholen et cetera. Uiteraard moeten al deze zaken in het voordeel van de reiziger uitpakken. Het is de rol van concessieverlener én Reizigersoverleg Brabant om dit in de TOT's en bij de herijkingsafspraken te bewaken	
26	ROB	Voldoende frequentie is één van de allerbelangrijkste voorwaarden voor een goed OV-aanbod met potentie tot groei. Dit speelt met name in de piektijden. Daarbuiten speelt ook de zekerheid van het 'thuis kunnen komen' een belangrijke rol. Het wegvallen van deze zekerheid zal dan ook effecten hebben voor de reizigersaantallen in de piektijden. Géén vervoer na 18:00u zal in landelijke gebieden voor een enorme verschraling zorgen. In onze adviespunten onder hoofdstuk 3 vragen we daarom onder meer om de bedieningsperioden nogmaals kritisch te bekijken. Zo is er de voorkeur om liever eerder over te schakelen op een uursdienstregeling, maar wel hiermee langer (later) door te rijden. In uitzonderlijke gevallen kan ook één rit per twee uur, of nog één late rit in de avond ervoor zorgen dat men gegarandeerd thuiskomt.	Wij zijn het eens dat de aangeboden frequentie één van de allerbelangrijkste voorwaarden is voor een goed OV-aanbod met potentie voor groei. Daarom kiezen wij ervoor om per periode een minimum frequentie te eisen, waarbij een frequentie van één rit per uur het absolute minimum is. Daaronder is in onze ogen geen sprake meer van kwaliteit. De minimum aan te bieden bedieningsperiode bij de Ontsluitende lijnen is gebaseerd op de feitelijke vraag waarbij wij zien dat deze na 18 uur sterk afneemt. Dat was ook voor Corona al het geval (zie paragraaf 3.1, figuur 3a en 3b). Overigens betekent dit niet dat er na 18 uur geen vervoer meer is: de laatste rit in beide richtingen mag immers niet eerder dan 18 uur bij het Beginpunt vertrekken. Ten slotte merken wij op dat het Programma van Eisen minimeisen bevat en vervoerders meer kunnen aanbieden in hun inschrijving.
27	ROB	De voorwaarden op gebied van communicatie en informatie zijn nu vrij klassiek geformuleerd. Zeker op dit gebied zijn veel ontwikkelingen te verwachten. Zo is onder meer de rol van social media, een belangrijk communicatiekanaal in de samenleving, ons inziens erg onderbelicht, evenals de mogelijkheden die apps bieden. Ook op dit gebied mag meer innovatie verwacht worden, zodat meebewogen wordt met ontwikkelingen op dit gebied.	In het definitief PvE geven we de concessiehouder een nieuwe taak op dit gebied: die van mobiliteitsmakelaar. Zie daarvoor hoofdstuk 1 NvB: Mobiliteitsmakelaar. Wij eisen dat de concessiehouder ook actief is op de Bravo-kanalen op social media en sluiten niet uit dat hij daarnaast nog actiever gebruikt maakt van social media.

28	ROB	In het gehele Programma van Eisen missen we uitvoerings-, materieel- en personele eisen met betrekking tot de inzet van inhuur/onderaannemers. Dit moet aan de desbetreffende hoofdstukken worden toegevoegd, of een afzonderlijk hoofdstuk/paragraaf worden opgenomen.	In de concessiebeschikking zullen wij opnemen dat eisen gesteld in het Programma van Eisen ook worden nageleefd door onderaannemers.
29	ROB	De naam van Reizigersoverleg Brabant wordt afwisselend met de afkorting ROB gebruikt. Dit is verwarrend voor een nieuwe toekomstige concessiehouder. Hierin graag één lijn trekken	Wij schrijven Reizigersoverleg Brabant volledig uit.
30	ROB	In het ontwikkelplan meenemen: - Ervaring met/samenwerking met/visie op betrokkenheid Reizigersoverleg Brabant - Wijze waarop reizigers betrokken worden, reizigersinput wordt opgehaald.	Wij nemen uw eerste suggestie over waarbij wij ook ervaringen met en eventuele verbetervoorstellen voor de samenwerking met de concessieverlener, gemeenten, RWB en de houder van het Flex-contract toevoegen. Uw tweede suggestie is ons inziens voldoende geborgd in paragraaf 13.3.
31	ROB	Provincie Noord-Brabant heeft een duidelijke visie op verkeersveiligheid. Gezien het grote materieel waar concessiehouder mee gaat rijden, heeft deze hierin ook een belangrijke verantwoordelijkheid. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld aandacht voor de plaatsen waar belangrijke bus- en fietsroutes samenvallen en de wijze waarop chauffeurs omgaan met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. De ambitie/relatie m.b.t. verkeersveiligheid ook terug laten komen in dit Programma van Eisen.	Wij hebben paragraaf 11.5 Verkeersveiligheid toegevoegd.
32	ROB	De betrokkenheid van gemeenten in het TOT is cruciaal, zeker in de beginperiode van de concessie. Aanwezigheid/betrokkenheid van gemeenten in TOT zou minder vrijblijvend opgenomen moeten zijn. Het is overigens aan de concessieverlener de aanwezigheid te bewerkstelligen. In voorkomende gevallen/bij specifieke vraagstukken ook andere overheden zoals de vervoersregio Antwerpen/Kempen of Zeeland uitnodigen.	Hoe partijen samenwerken in het TOT dient voor de concessie te worden vastgelegd in een samenwerkingsregeling. Hoe partijen invulling geven aan hun samenwerking en hun taken die daaruit voortvloeien is aan die partijen zelf, niet alleen aan ons. Om het belang van de samenwerking te benadrukken is in paragraaf 2.3 verduidelijkt hoe het TOT samenwerkt.
33	ROB	Gezien de uitdagingen is in de beginperiode van de concessie is halfjaarlijks te weinig. Het eerste jaar is 4 keer per jaar passender.	Zoals de eis is geformuleerd, zal de concessiehouder ook deelnemen aan het Regieteam Gedeelde Mobiliteit als de provincie dit vaker dan eens per half jaar organiseert.

34	ROB	Acceptatie van en beeldvorming bij de reiziger is cruciaal. In het regieteam moeten ook de (Bravo) marketingpartijen van de verschillende modaliteiten/producten aansluiten	Wij eisen dat de vertegenwoordiger van de desbetreffende partij voldoende mandaat heeft om ook op het gebied van marketing uitspraken te kunnen doen.
35	ROB	De rol van Reizigersoverleg Brabant bij de Herijkingen is onvoldoende vastgelegd. Hier dient een duidelijke betrokkenheid en adviesrol van Reizigersoverleg Brabant te worden toegevoegd, voor zover dit aan het Programma van Eisen gerelateerd is	De concessiehouder betreft het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit bij het concept Ontwikkelplan, waarin eventueel een voorstel voor herijking staat opgenomen. Indien voor de herijking een aanpassing van de concessie noodzakelijk is wordt het Reizigersoverleg hierbij betrokken conform het gestelde in de wet (Wp2000 artikel 27 eerste lid). We hebben dit verduidelijkt in de Bijlage B3 Plancyclus van het Programma van Eisen.
36	ROB	Het is niet duidelijk hoe de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk gelezen moeten worden in relatie tot vakantiedienstregelingen. Gelden de frequenties ook in deze periode als minimum of mag hierin worden afgeweken, en zo ja, tot welke mate. Dit zal aan de orde moeten komen in één of meerdere onderliggende artikelen.	De vervoerkundige uitgangspunten, zoals aangegeven in hoofdstuk 3, gelden het hele jaar, dus ook tijdens schoolvakanties, tenzij anders vermeld. Om niet alleen voor scholieren interessant te zijn, vinden wij het nuttig en noodzakelijk om dit minimum voorzieningenniveau ook tijdens schoolvakanties aan te houden. Het staat de Concessiehouder evenwel vrij om tijdens de vakantiedienstregeling een lager voorzieningenniveau aan te bieden, zolang het aan de minimeisen voldoet.
37	ROB	'Typen lijnen': Het staat de Concessiehouder vrij om Nachtlijnen en andere vormen van lijngebonden Openbaar Vervoer aan te bieden. Hier '(semi)lijngebonden' om ruimte te geven aan toekomstige mobiliteitsontwikkelingen.	Hier wordt nadrukkelijk "Overig lijngebonden Openbaar Vervoer bedoeld". Wij onderscheiden geen tussenvormen tussen lijngebonden Openbaar Vervoer en Oproepafhankelijk Openbaar vervoer. Naar aanleiding van uw opmerking is eis 3.1.1 sub e aangepast. Ook andere vormen van Openbaar Vervoer zijn mogelijk vanaf 2027. De voorwaarden waaronder zijn beschreven in eis 3.4.1 t/m 3.4.3.
38	ROB	'Aansluitingen': Ook Tilburg hier opnemen als dichtstbijzijnde station. Lijn 327 rijdt naar Tilburg en die situatie is vergelijkbaar met Den Bosch waar alleen lijn 121 naar toe rijdt.	Eens, de tekst op pagina 23 onder 'Aansluitingen' is aangepast.

39	ROB	<p>'Ontwikkelruimte' en/of 'Bedieningsperiode en dagdelen': De grafieken zijn gebaseerd op de huidige dagdelen. Het reisgedrag na corona laat een iets ander patroon zien. Er zijn grotere verschillen tussen de weekdays en het is relatief drukker in de weekenden. We missen in dit hoofdstuk de vrijheid (of noodzaak?) voor de concessiehouder om (waar nodig/mogelijk) meer te gaan variëren in bedieningsperiode. Op basis van onderbouwingen zou vraaggestuurde variatie per dag (op termijn) mogelijk/toegestaan moeten zijn. Denk hierbij aan een drukker spits op maandag dan op vrijdag, koopavonden op donderdag (stadsdienst) en latere ritten op uitgaansmomenten op vrijdag.</p>	<p>De bedieningsperiode en dagdelen zijn opgesteld op basis van de huidige vraagontwikkeling en hebben betrekking op het minimumniveau dat de Concessiehouder moet aanbieden. Uiteraard mag de Concessiehouder meer vervoer aanbieden en daarbij zo goed mogelijk aansluiten op de daadwerkelijke vraag in de tijd en/of de ontwikkelkansen die hij ziet. Mocht tijdens de looptijd van de concessie blijken dat de effecten van Corona dermate groot zijn dat de eisen alsnog leiden tot ongewenste overbediening, kan dat onderwerp van gesprek zijn bij een herijking.</p>
40	ROB	<p>'Bedieningsperiode en dagdelen': Dit is een cruciaal onderwerp met betrekking tot de opbouw van het OV-netwerk. Dit verdient een apart (genummerd) hoofdstuk.</p>	<p>Juist omdat bedieningsperiode en dagdelen cruciaal zijn voor de opbouw van het OV-netwerk, zijn ze opgenomen in de paragraaf 'Opbouw van het OV-netwerk'.</p>
41	ROB	<p>'Bedieningsperiode en dagdelen': Op zaterdag is een duidelijke piek tussen 23:00 en 00:00 te zien en op zondag een serieuze vraag tot zeker na 21:00u. Toch sluiten de bedieningsperiodes hier niet bij aan. In tabel 1 de bedieningstijden op zaterdag oprekken tot 00:00 en op zondag tot 22:00 uur.</p>	<p>De bedieningsperiode en dagdelen hebben betrekking op het minimum niveau dat de Concessiehouder moet aanbieden. Dit minimum niveau ligt lager dan zowel het huidige aanbod in het concessiegebied als het verwachte aanbestedingsresultaat. Dit om inschrijvende partijen de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit/extra OV aanbod die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. Wij verwachten dan ook dat inschrijvende vervoerders zeker (ook) zullen kijken naar het aanbieden van ruimere bedieningstijden, daar waar nu al vraag is en/of waar ontwikkelkansen worden signaleerd.</p>
42	ROB	<p>Minimumeisen zijn gebaseerd op het aanbod in 2022. Hierbij is het belangrijk het onderscheid te maken tussen het wenselijke/beoogde aanbod en het lager liggende daadwerkelijke aanbod, als gevolg van de personele krapte. Dit laatste mag niet de basis zijn voor de nieuwe concessie</p>	<p>Zie beantwoording reactie 23.</p>

43	ROB	Wij zien onvoldoende potentie voor Hoogerheide – Rotterdam. Bij een doorgaande verbinding worden in de daluren met een frequentie van twee keer per uur de treinaansluitingen in Bergen op Zoom slechter. De verplichte doorkoppeling Hoogerheide – Rotterdam is (op termijn) bovendien beperkend voor de ontwikkelruimte van de concessiehouder. Een goede aansluiting kan wel worden geëist. Een splitsing in Hoogerheide – Dinteloord en Bergen op Zoom – Rotterdam Zuidplein kan ook een goede optie zijn. Vanwege het traject over de A29 kan daarmee ook overwogen worden om de concessiehouder de optie te geven hier Tempo-100 bussen in te zetten. Dit maakt de verbinding naar Rotterdam (nog) aantrekkelijker ten opzichte van de auto.	Mede op basis van uw suggesties/opmerkingen hebben wij de eisen voor de verbinding(en) tussen Hoogerheide en Rotterdam herzien (zie eis 3.2.1 t/m 3.2.4). Hiermee dient de corridor Hoogerheide - Dinteloord met minimaal twee lijnen te worden bediend waarbij ook een knip op Bergen op Zoom Station mogelijk is gemaakt. Dit stelt de Concessiehouder beter in staat om het aanbod op deze corridor af te stemmen op de feitelijke vraag.
44	ROB	Geertruidenberg toevoegen aan deze Directlijn, óf de bereikbaarheid van Geertruidenberg opnemen bij de ontsluitende lijnen (3.2.11).	De halte Geertruidenberg Schonckplein is als Verplichte halte gedefinieerd (Bijlage B2, tabel 1). Deze halte moet dus worden bediend door minimaal één ontsluitende lijn, waarbij de uitgevraagde verbinding Raamsdonksveer Van Wijngaardenstraat - Made gemeentehuis het meest voor de hand ligt. Overigens kunnen inschrijvende vervoerders ook andere keuzes maken en bijvoorbeeld de Directlijn Raamsdonksveer Van Wijngaardenstraat - Oosterhout Busstation verlengen tot Geertruidenberg.
45	ROB	De Directlijn Breda CS-Bijster kan ook opgenomen worden onder de stadsdienst, eventueel met extra toevoeging. Dit maakt de inzet van geleed materieel op deze lijn mogelijk, evenals een (in het weekend) afwijkende bediening.	De vervoersvraag op het traject Breda CS-Bijster is dermate groot dat hier Directkwaliteit gewenst is. Bovendien biedt dit mogelijkheden om deze verbinding op Breda Station door te koppelen aan andere Directlijnen, waarbij een afwijkende (weekend-)bediening mogelijk is, zolang aan de minimumeisen uit het Programma van Eisen wordt voldaan. Ook op Directlijnen mag geleed materieel worden ingezet.
46	ROB	Voor een Directlijn is een laatste rit op zondag om 21:00u wel erg vroeg. Logischer en wenselijker is hier om vanaf bijvoorbeeld 19:00u de frequentie terug te brengen naar 1x/uur en dit door te trekken tot 23:00u.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Avondbediening

47	ROB	Aandachtspunt is het opnemen van extra ritten/de extra rit op zaterdag na 00:00 van Rotterdam naar Bergen op Zoom op zaterdag. Deze is onder meer toegevoegd voor reizigers vanaf Ahoy Rotterdam.	Zie ook beantwoording reactie 46. Het is aan de vervoerder om, in overleg met de partners, dergelijke kansen te signaleren en hierop in te spelen.
48	ROB	De eis dat ritten zo gelijkmatig verdeeld worden over het interval is terecht. Een repeterend patroon is prettig voor de reiziger en zal in veel gevallen ook voor de concessiehouder het meest praktisch zijn. Wij adviseren echter de concessiehouder met betrekking tot de patronen veel meer vrijheid en daarmee ontwikkelruimte te bieden, zo lang deze, naar oordeel van concessieverlener en Reizigersoverleg Brabant, in het voordeel van de reiziger ingezet wordt. Bijvoorbeeld door het beter kunnen bieden van een aansluiting of het (in de avonduren) doortrekken of combineren van lijnen. Frequente reizigers wennen snel aan een afwijkend patroon en niet-frequent reizigers zullen hun reis altijd vooraf plannen. Dit geeft mogelijk ook meer ruimte om de onder 3.5 genoemde bus- en treinaansluitingen te realiseren.	Wij zijn het met u eens dat deze eisen nu te strak zijn geformuleerd. In het Programma van Eisen wordt ter vervanging hiervan een algemene eis opgenomen in paragraaf 3.1 waarin we we eisen dat Ritten altijd zo gelijkmatig mogelijk over het uur verdeeld zijn, tenzij Concessiehouder aantoont dat een beperkte aanpassing van meerwaarde is voor de Reiziger (bijvoorbeeld omdat daarmee aansluitingen beter kunnen worden vormgegeven).
49	ROB	De bedieningstijden voor de Brabantliners passen geheel niet bij deze vorm van HOV en werken bovendien ook beperkend voor de doorontwikkeling naar BRT (zie 3.2.10). Hier past een uitbreiding van de bedieningstijden naar die van de Directlijnen, met inachtneming van de opmerking onder 3.2.2. Hierbij kan ook gedacht worden aan de minimale verzorging van Breda CS – Oosterhout Busstation – Sleeuwijk De Tol – Utrecht CS (zie d.) gedurende deze 'extra bedieningstijden'.	Het is onze ambitie om de Brabantliner op termijn uit te bouwen naar een BRT met hoge kwaliteit. Vanaf 2030 zien wij kansen voor een kwaliteitssprong, onder andere door de instroom van (nieuw) ZE-materieel. Vooralsnog echter worden we tijdens de eerste jaren van de nieuwe concessie geconfronteerd met de ombouwwerkzaamheden van de A27 en de daarmee gepaard gaande grote onzekerheden over de doorstroming en de ontwikkeling van de reizigersvraag. In het Tactisch Ontwikkelteam wordt de inzet van middelen telkens afgewogen op basis van de actuele (te verwachten) situatie en de (mogelijke) rol die deze verbinding kan spelen om de hinder tijdens de werkzaamheden te helpen beperken. Hierbij wordt de samenwerking met Rijkswaterstaat en de aannemer gezocht om de beschikbare middelen zo effectief mogelijk in te zetten.
50	ROB	De bedieningsperiodes voor de ontsluitende lijnen moet nogmaals kritisch bekeken worden. Wanneer er na 18:00u geen vervoer meer is zal dat voornamelijk in de	Zie beantwoording reactie 26.

		landelijke gebieden voor een enorme verschraving zorgen. Wanneer de optie om 's avonds thuis te komen ontbreekt zal dat ook gevolgen hebben voor de vervoersvraag overdag. Hier geldt in de avonduren liever een uur eerder over naar 1x/uur en dan wel een uur langer doorrijden. Of in uitzonderlijke gevallen 1x per 2 uur in de avond.	
51	ROB	De verminderde bereikbaarheid van Ulicoten is een onwenselijke situatie. Het (buiten de spits) beter bereikbaar houden van deze kern is ons inziens mogelijk wanneer de concessiehouder hiertoe wordt uitgedaagd in combinatie met meer ontwikkelvrijheid. Het verbeteren/versnellen van de as Breda-Baarle Nassau kan ons inziens hiermee hand in hand gaan. Zo kan gedacht worden aan afwijkende routes per spitsrichting (ochtend: Breda-Ulicoten-Baarle Nassau-Breda, dal en avond: Breda-Baarle Nassau-Ulicoten-Breda). Zie ook 3.2.17.	De ontsluiting van Ulicoten is inderdaad een aandachtspunt gezien de beperkte vervoersvraag. Daarnaast willen we de Directlijn Baarle-Nassau-Breda graag doorontwikkelen en daarbij past een zo direct mogelijke route. In het Uitgangspuntendocument West-Brabant is samen met de gemeenten afgesproken te zoeken naar een maatwerkoplossing voor Ulicoten (hubtaxi+). Gezien het aantal reizigers in de spits op werkdagen is lijngebonden vervoer vanuit de concessie daarbij reëel. Buiten de spits zijn de reizigersaantallen dermate laag dat het (toekomstige) Flex-vervoer beter in deze vraag kan voorzien. Vandaar dat we in de spits lijngebonden vervoer verplicht stellen waarbij inschrijvende vervoerders vrijheid krijgen hoe dit nader in te vullen (waarbij de halte Ulicoten Kloosterstraat een Verplichte halte is).
52	ROB	De éénrichtings-beperking is ons inziens onnodig beperkend voor de ontwikkelruimte van de concessiehouder. Hier kan beter worden opgenomen dat éénrichtingsbediening is toegestaan wanneer dit, naar oordeel van concessieverlener en Reizigersoverleg Brabant, een voordeel voor de reiziger betekent. Zie o.a. 3.2.13 Ulicoten.	Te grote lussen met éénrichtingsbediening zijn ongewenst vanwege de reistijdverschillen die hierdoor per richting ontstaan. Daarnaast wordt het netwerk moeilijker leesbaar voor de reiziger. Vandaar dat ervoor is gekozen om hier restricties voor op te nemen.
53	ROB	'Scholierenlijnen' zijn nu geheel vrijblijvend opgenomen. Voor een aantal kernen en scholen zijn deze verbindingen dusdanig cruciaal dat vrijblijvendheid niet gepast is. Ten minste de in dit artikel genoemde verbindingen als vereist opnemen. De reizigersstroom scholieren kent een hoge mate van voorspelbaarheid en kan zeer goed gestuurd worden. Het integreren van deze reizigers in de reguliere lijnen leidt tot onnodig lange reistijden voor de scholieren. Bovendien zijn de uitvoeringseisen en lijnvoering van de reguliere lijnen hier niet op berekend wat nadelig is voor deze lijnen	Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel. Het aanbieden van andere scholieren dan in paragraaf 3.2 van het PvE opgenomen is niet toegestaan. In Breda blijft het mogelijk dat de bediening van Directlijnen wordt aangepast aan de te verwachten vervoersvraag naar scholen.

		en hun (betalende) reizigers. Bij een strakke interpretatie van dit artikel lijkt het bijna niet meer toegestaan om buurtbuslijnen met scholierenlijnen te versterken. Gezien de druk die al op sommige plekken op de buurtbus (-chauffeurs) moet expliciet opgenomen worden dat versterkingsritten van buurtbusritten hierbuiten vallen, aangezien deze noodzakelijk zijn voor het behoud van een buurtbuslijn. Mede gezien mogelijke inkomstenverandering vanuit de OV-Studentenkaart is het bovendien onverstandig het wel of niet vervoeren van studenten aan de concessiehouder over te laten.	Het versterken van buurtbuslijnen blijft mogelijk maar deze versterkingsritten zullen niet afwijken van de route van de buurtbuslijn. De mogelijkheden om de dienstregeling van buurtbussen iets aan te passen zijn verruimd.
54	ROB	Binnen de ambities van gedeelde mobiliteit is een belangrijke rol weggelegd voor de Brabantse Buurtbussen. Daarom zou in deze paragraaf opgenomen moeten worden dat de concessiehouder rekening moet houden met mogelijke wijzigingen in de lijnvoering en/of nieuwe buurtbuslijnen (al dan niet in de plaats van reguliere lijnen). Daarbij moet de concessiehouder ten minste rekening houden met de onder 3.3.1 genoemde lijnen, waarbij hij rekening moet houden met een marge van +/- 2 lijnen.	Wij onderkennen dat in het Programma van Eisen weinig eisen staan opgenomen over wijziging van het aanbod aan buurtbuslijnen of wijziging van de lijnvoering en dienstregeling van deze lijnen. Uitgangspunt voor ons is doorgaande ontwikkeling van het bestaande aanbod. In de concessiebeschikking en financiële bepalingen zullen wij opnemen dat de concessiehouder een toe- of afname van de buurtbuslijnen faciliteert. Per buurtbus ontvangt de concessiehouder een geormerkte bijdrage van de provincie. Binnen het OV-budget van de provincie kan een toename van de buurtbussen/buurtbuslijnen worden gefaciliteerd.
55	ROB	De ingangsdatum van een nieuwe dienstregeling dient gelijktijdig te zijn met de andere concessies in Brabant. Ten behoeve van de communicatie en wijzigingen in de NSdienstregeling verdient het de voorkeur dienstregelingswijzigingen gelijktijdig in te laten gaan.	Elk Dienstregelingjaar start op de eerste zondag na de tweede zaterdag van december, met uitzondering van het Dienstregelingjaar 2025 dat start op de eerste dag van de Concessie. Zowel bij de jaarlijkse dienstregeling als bij de tussentijdse dienstregelingswijzigingen beogen we samenhang met andere Brabantse concessies. Bijvoorbeeld in de communicatie naar de reiziger.
56	ROB	Er is geen paragraaf opgenomen voor vakantieperioden en -dienstregelingen. In verband met de aansluiting op de andere concessies in Brabant dient goed vastgelegd te worden dat exact dezelfde periodes worden gehanteerd. Op basis van de indeling onder 3.5.7 lijkt er alleen in de zomervakantie nog ruimte voor een	Zie beantwoording reactie 36. Afstemming met het vervoersaanbod in aanliggende Concessies is een taak van de Concessiehouder en wordt jaarlijks beoordeeld binnen het TOT op basis van het Exploitatieplan.

		vakantiedienstregeling. Dit suggereert dat in de andere schoolvakanties het volledige minimaanbod moet worden verzorgd. Afgewogen moet worden of dit een zinvolle inzet van de jaarlijkse DRU's is.	
57	ROB	Opnemen dat ook de lijnnummers van andere vervoerders in het concessiegebied rijden niet gebruikt mogen worden. (Zie Bijlage: Scope Concessie: Artikel 3 Te gedogen vervoer)	Wij begrijpen de wens maar de concessiehouder heeft geen invloed op de lijnnummering van te gedogen lijnen (bijvoorbeeld bij concessiewisseling). Een dergelijke eis zou daarmee het risico inhouden dat lijnnummers tijdens de concessie moeten worden aangepast. Dat vinden wij onwenselijk.
58	ROB	De 600 serie kan naast voor scholierenlijnen ook gebruikt worden voor doelgroeplijnen dan wel (te ontwikkelen) specifieke vervoerslijnen zoals scholieren, businessliners, enz.	Mochten tijdens de concessieperiode binnen de Concessie andersoortige lijnen worden ontwikkeld, dan vindt op dat moment een afweging plaats over de te voeren lijnnummering. Uw suggestie zou daarbij overgenomen kunnen worden.
59	ROB	Bij (nagenoeg) ongewijzigde lijnvoering is het niet wenselijk dat lijnnummering verandert. In dat geval moeten niet noodzakelijke wijzigingen in de lijnnummering voorkomen worden. Onder dit punt opnemen dat wijzigingen ten opzichte van de huidige lijnnummering onderbouwd moeten zijn.	Zie beantwoording reactie 165.
60	ROB	Op Oudejaarsdag wordt twee uur langer vervoer uitgevraagd dan nu gangbaar is. Vanuit de reiziger bezien is dit goed, wel is de vraag of dit realistisch is gezien de vervoersbehoefte.	Wij passen de eis aan. Rond de overgang van Oudejaarsdag naar Nieuwjaarsdag mag de Concessiehouder het Openbaar Vervoer op Oudejaarsdag tussen 20:00 en 21:00 uur afbouwen en vanaf 21:00 uur stilleggen tot de start van de Dienstregeling op Nieuwjaarsdag.
61	ROB	Concessiehouder dient bij aanvang van de concessie over voldoende materieel te beschikken om uitvoering te kunnen geven aan de dienstregeling. Er is niets opgenomen over de minimale hoeveelheid marge/vereiste beschikbare reservematerieel die noodzakelijk is bij aanvang van de concessie.	De concessiehouder kan het beste inschatten hoeveel reservematerieel benodigd is. Voor ons is van belang dat de concessiehouder gedurende de hele concessie over voldoende materieel beschikt, dat overigens ook aan alle gestelde eisen voldoet. Via monitoring en in het uiterste geval het opleggen van boetes sturen wij op (het voorkomen van) rituitval en de inzet van materieel dat niet aan de eisen voldoet.

62	ROB	Geleed materieel wordt niet voorgeschreven. De concessiehouder is vrij in deze keuze. Bij de invoering van de vorige concessie(s) bleek dat gelede bussen (met name richting de onderwijslocaties) erg wenselijk waren. Aanschaf/invoering achteraf bleek echter niet eenvoudig. Mede gezien de huidige personele tekorten kunnen gelede bussen (al dan niet van een onderaannemer) een deel van de oplossing zijn. De inzet van geleed materieel (op drukke corridors) actief als mogelijkheid opnemen.	Zowel inschrijvers (bij het beoordelen van de realistisch te verwachten vervoervraag) als provincie (bij het beoordelen van de inschrijvingen) kunnen profiteren van deze leerervaring. Door het beperken van de minimale spitsfrequenties en het aantal lijnen per corridor en het gericht loslaten van de zitplaatsgarantie op drukke tijden en plaatsen creëren we ruimte voor de concessiehouder om een dienstregeling te rijden met geleed materieel, als hij dat als beste oplossing ziet.
63	ROB	De huidige omschrijving geeft veel ruimte voor interpretatie. Zo is niet duidelijk of deze druktemeter handmatig bediend moet worden, of deze realtime informatie door moet geven enz. Deze omschrijving dient duidelijker te worden opgenomen.	We gaan er vanuit dat het in te zetten wagenpark is uitgerust met apparatuur waarmee een geautomatiseerde, dekkende en accurate registratie van de bezettingsgraad van de rit van halte tot halte mogelijk is. Daarmee kunnen wij de beschikbaarheid van zitplaatsen en stapplaatsen monitoren zoals uitgevraagd in het Programma van Eisen H5.1. We willen ook dat Concessiehouder een druktemeter aanbiedt t.b.v. voorspellende dan wel realtime reisinformatie over de te verwachten drukte in de bus. Om verwarring te voorkomen passen wij eis 4.1.9 aan.
64	ROB	Voor de flexibiliteit verdient het de aanbeveling eisen op te nemen met betrekking tot de interoperabiliteit van de laadinfra. Zie ook 6.5.1.	Zie beantwoording reactie 82.
65	ROB	Ten behoeve van blinden en slechtzienden eenduidige werking én positionering van (in- /uitcheck) apparatuur, evenals eenduidigheid in auditieve signalen van deze apparatuur. Tevens aandacht voor voldoende contrastgebruik in inrichting van de bussen.	Maatregelen zoals het aanbrengen van contrasten volgen uit richtlijnen genoemd in de publicatie 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Bussen' (CROW-publicatie 219c). De concessiehouder moet aan deze richtlijnen voldoen. Wat betreft auditieve signalen stellen wij geen eisen omdat vervoerders hierover gezamenlijk afspraken hebben gemaakt over herkenbaarheid van de signalen. Het stellen van eigen eisen heeft ons inziens geen meerwaarde.

66	ROB	Rekening houden met de ontwikkelingen op het gebied van busbouw: Hoge vloerbussen óf bussen met gelijkwaardig comfort. Ook dubbeldekker-bussen zijn dan toegestaan en/of bussen met een toegankelijk lagevloergedeelte.	De reden hiervoor is het hogere comfort van deze bussen ten opzichte van low-entry bussen. In- en uitstappen van reizigers (en zeker van mindervalide reizigers) kost inderdaad meer tijd maar omdat de bussen op deze route relatief weinig halteren kiezen wij voor comfort boven de snelheid en het gemak van in- en uitstappen. Wij sluiten met het stellen van deze eis zoveel mogelijk aan bij de huidige situatie (de huidige Brabantliners zijn ook hoge vloerbussen).
67	ROB	De terminologie 'mindervalide' is niet gebruikelijk en niet wenselijk. De positie van deze 'gereserveerde' zitplaats moet ook worden omschreven: Op een eenduidige plaats, nabij de (instap)deur en in het lagevloergedeelte van de bus.	De term 'mindervalide' hebben wij aangepast naar Reiziger met een mobiliteitsbeperking, waarmee de terminologie in deze eis overeenkomt met die in andere eisen. Richtlijnen aangaande de zitplaats als bedoeld in eis 4.4.6 zijn opgenomen in de publicatie 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Bussen' (CROW-publicatie 219c). De concessiehouder moet aan deze richtlijnen voldoen.
68	ROB	De rolstoellift bij hoge vloerbussen kan erg tijdrovend zijn. Ook zijn deze liften storingsgevoelig. Zoals beschreven onder 4.4.4 moet gekeken worden of het voorschrijven van een hoge vloerbus noodzakelijk is, of dat er (inmiddels) andere opties zijn.	Zie beantwoording reactie 16.
69	ROB	De toegankelijkheidseisen aan de buurtbussen zijn minimaal en voornamelijk rolstoelgerelateerd. Deze eis aanscherpen door te stellen dat nieuw aan te schaffen materieel toegankelijk moet zijn zonder lift. Er wordt daarmee gestuurd op een toegankelijk buurtbus-ontwerp zoals dat nu onder meer bij Hermes rijdt: Met een gelijkvloerse, ruime instap, oprijplank (géén lift) en voldoende zitplaatsen. Dit heeft voor zowel chauffeur als reiziger voordelen	De toegankelijkheidseisen sluiten aan bij het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en laten verder de vrijheid aan de concessiehouder om te kiezen welke buurtbussen hij aanschaft. Hierbij merken wij op dat de nieuwe concessiehouder de buurtbussen overneemt van de zittende concessiehouder, die de voertuigen reeds heeft besteld (van het type met een lift). Na 2030 zijn nieuwe buurtbussen nodig omdat de in de vorige zin bedoelde buurtbussen dan aan het einde van hun levensduur zijn. De dan aan te schaffen buurtbussen moeten Zero Emissie zijn en nu is nog niet te zeggen op

			welke manier die voertuigen toegankelijk gemaakt kunnen worden. We scherpen eis 4.4.9 daarom niet aan.
70	ROB	Positie van de USB-aansluiting nader definiëren, zodat deze ook praktisch bruikbaar zijn en andere reizigers niet hinderen. Bijvoorbeeld 'direct onder de zitplaats/hart van de zitplaatsen of maximaal 75cm hier vandaan'	Door de restricties 'per stoel' en 'niet boven het hoofd van reizigers' in de eis waarborgen we al dat de USB-C aansluiting praktisch bruikbaar is.
71	ROB	In navolging van 3.3.1 zou ook omschreven moeten worden dat de concessiehouder zorgdraagt voor voldoende reserve-buurtbussen. Het inzetten van anonieme/onherkenbare (gehuurde) busjes is niet wenselijk voor zowel reiziger als buurtbuschauffeur.	Het stellen van deze eis is overbodig. Het is de concessiehouder namelijk niet toegestaan om buurtbussen in te zetten die niet voldoet aan het bepaalde in de Bravo Brandguide. Zie eis 4.5.1.
72	ROB	Hier hoort de toevoeging dat dit 'Te allen tijde' en 'gedurende de gehele levensduur' geldt. Dit om te voorkomen dat er aan oudere bussen minder aandacht wordt besteed aan de netheid en dat gebreken aan het interieur niet hersteld worden.	In eis 4.6.5 schrijven we "[...] blijvend voldoet aan kwaliteitsniveau A" waarmee we al voldoende benadrukken dat de staat van onderhoud van het materieel gedurende de looptijd van de concessie of levensduur van het materieel gelijk blijft op een hoog kwaliteitsniveau. Via monitoring en in het uiterste geval het opleggen van boetes stuurt de concessieverlener op het behoud van de goede staat van het interieur.
73	ROB	De positie van de stopknop in de huidige Bravo Direct bussen is niet ideaal (een klein, onverlicht knopje in het paneel boven de reiziger). De herkenbaarheid (maatvoering, uitvoering) en positionering van de stopknop moet duidelijk omschreven worden.	Wij zijn het met u eens dat de positie van de stopknop in de huidige Bravo Directbussen in West-Brabant niet ideaal is. De richtlijnen genoemd in de publicatie 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer - Bussen' (CROW-publicatie 219c) waarborgen dat de stopknoppen in de nieuwe concessie beter bereikbaar zijn.
74	ROB	Bij grootschalige evenementen (wielerronde, corso, marathon e.d.) waarbij grote gebieden worden afgesloten, moet de concessiehouder tijdig met een gedegen alternatief vervoerplan komen. Hierbij moet voorkomen worden dat achterliggende gebieden (uiteinden van lijnen) niet bediend worden als gevolg van een afsluiting van een deel van de route. (Hiermee wordt de problematiek zoals rondom Maratahon Eindhoven voorkomen. Daar vervallen ook ritten ver buiten Eindhoven terwijl de marathon zich alleen in Eindhoven afspeelt.)	Eis 5.4.1. voorziet dat alternatieve routes vooraf worden voorgelegd aan de concessieverlener. Daar ligt dan ook het toetsmoment en kan worden bijgestuurd als er ritten vervallen die ver buiten het afgesloten evenementengebied liggen. Hoewel dit waarschijnlijk niet altijd te voorkomen zal zijn, moet het wel het uitgangspunt zijn. De betreffende eis is aangepast, zodat ook achterliggende gebieden zoveel mogelijk bediend blijven.

75	ROB	Er is niet omschreven wie en op welke wijze de aansluitingen worden gemonitord. Dit vraagt namelijk niet alleen om data van de concessiehouder.	De concessieverlener hanteert als KPI voor de aansluitkwaliteit: het aandeel volgens de Dienstregeling geplande aansluitingen op mobiliteitshubs, te monitoren via de exploitatieplannen. Als deze geplande aansluitingen niet gehaald worden, blijkt dit uit de punctualiteitsscores op de overstappunten. Uitgangspunt is dat Flextaxi moet aansluiten op bus, en bus op andere buslijnen en op de treindiensten. Een bus mag dus niet te vroeg vertrekken en ook niet te laat aankomen, om een goed aansluiting op flextaxi ritten, andere busritten en treinritten te kunnen garanderen. Daarop monitoren we de punctualiteitsprestaties van busritten op knooppunten en flex overstappunten. Via het Flextaxi contract worden apart eisen gesteld aan de aansluitkwaliteit van flextaxiritten. Als Concessieverlener monitoren we dus wel, maar indirect en apart per contract.
76	ROB	De verplichtingen van de concessiehouder betekent in sommige gevallen dat de reiziger aanspraak kan maken op vervangend vervoer of compensatie. Deze informatie moet op de website laagdrempelig en ondubbelzinnig beschikbaar zijn voor de reiziger.	Dit waarborgen wij door het stellen van eis 5.6.4 en voorts ook in eis 7.3.2 sub i en eis 7.4.2.
77	ROB	Bij voorspelbare afwijkingen in route en/of dienstregeling moeten tijdig kenbaar gemaakt worden aan de reiziger. Zowel op de halte, DRIS, op de website en op de social mediakanalen van de concessiehouder.	We kiezen ervoor om in hoofdstuk 5 niet in te gaan op reisinformatie, de eisen die we daaraan stellen zijn opgenomen in hoofdstuk 7, in dit geval gaat het om eis 7.2.3 en daarin wordt verwezen naar eis 7.2.1. Wel zullen we in die eis toevoegen dat de communicatie ook via de eventueel aanwezige DRIS dient te verlopen.
78	ROB	Bij niet-voorspelbare afwijkingen (overmacht) moet de verkeersleiding de chauffeur kunnen informeren over alternatieve routes en/of vervangend vervoer. De chauffeur informeert hierover ter plaatse de reiziger.	Dit is opgenomen in hoofdstuk 10 (personeel).

79	ROB	In geval van 'voorspelbare overmacht' (wat vaak het geval is bij extreem weer) heeft de concessiehouder de plicht de reiziger hierover zo vroeg mogelijk te informeren via de website, DRIS en op de social mediakanalen van de concessiehouder.	Wij beschouwen overmacht als niet voorspelbaar. Ook bij extreem weer is vooraf vaak niet te zeggen wat de gevolgen zullen zijn voor de dienstregeling.
80	ROB	De concessiehouder heeft de plicht problemen met haltes te melden bij de wegbeheerder. Hier opnemen dat de chauffeurs een signalerings- dan wel meldfunctie hebben. Hiertoe moeten zij eigen bevindingen én signalen van reizigers op een snelle, eenvoudige manier door kunnen zetten naar de betreffende contactpersoon van de concessiehouder.	Behoudens de eisen zoals gesteld in 6.1.1 t/m 6.1.6 is het aan de Concessiehouder om te bepalen op welke manier hij organiseert dat problemen aan de weginfrastructuur, doorstroming en Haltes zo snel mogelijk worden gesignaleerd en gemeld. Daarbij is het ook in het directe belang van de Concessiehouder dat deze problemen snel worden opgelost.
81	ROB	Om alle OV-infrastructuur optimaal te kunnen benutten dient de concessiehouder hierin inzicht te hebben, onder andere een overzicht van busbanen, KAR-installaties enz.	Dit is correct. Bij de publicatie van de definitieve aanbestedingsstukken wordt een overzicht van alle OV-infrastructuur bijgevoegd.
82	ROB	Voor de flexibiliteit verdient het de aanbeveling eisen op te nemen met betrekking tot de interoperabiliteit van de laadinfra. (Zie ook 4.2)	Wij nemen hier geen nadere eisen over op omdat wij niet zien welke voordelen hierdoor voor de reiziger ontstaan. Wel zien wij dat interoperabele laadinfrastructuur technisch complex van aard is. Deze eis werkt daarom waarschijnlijk kostenverhogend en dat is nadelig voor de reiziger.
83	ROB	Naast 'stipt en adequaat' moet dynamische reisinfo ook te allen tijde 'realtime' zijn.	We nemen deze suggestie over.
84	ROB	Alle reisinformatie is óók in het Engels beschikbaar.	Het opnemen van deze eis vormt een administratieve last voor de concessiehouder omdat er weinig buitenlandse reizigers gebruik maken van het regionaal OV in het concessiegebied en anderstalig toerisme bescheiden is laten wij de keuze om al dan niet Engelstalige reisinformatie aan te bieden aan de Concessiehouder.
85	ROB	De merknaam Bravo staat centraal. Als sub moet de naam van de primaire vervoerder worden vermeld, maar verdere uitingen, verwijzingen of vermeldingen van andere concern-namen moeten worden voorkomen. (Bij Hermes komen we op dit moment in verschillende uitingen afwisselend en soms cumulatief de namen Bravo, Connexion, Hermes en Transdev tegen)	De concessiehouder moet aan de Bravo Brandguide voldoen. Een verschil met de huidige concessies is dat voldoen aan de Bravo Brandguide in de nieuwe concessie West-Brabant als eis is opgenomen.

86	ROB	Toevoegen dat dit geldt voor zowel fysieke als digitale reisinformatie	Deze aanvulling voegt niets toe. In artikel 7.1.6 wordt gesproken over ALLE reisinformatie.
87	ROB	QR-code moet toegang geven tot real-time vertrek-informatie van de vervoerder (dit is niet de Bravo-site). Deze info moet herkenbaar zijn qua opmaak en huisstijl.	Op dit moment wordt inderdaad middels de QR code en de URL verwezen naar de website van de vervoerder, we passen dit aan in het Programma van Eisen.
88	ROB	Rekening houdend met (digitale) ontwikkelingen. Wanneer de concessiehouder wil experimenteren met nieuwe vormen van reisinformatie op halteniveau moet hiervoor de ruimte zijn. Of misschien moet de concessiehouder hier juist wel toe uitgedaagd worden.	Ons inziens bieden wij voldoende ruimte voor (innovatieve) ontwikkelingen op dit gebied. Het Programma van Eisen biedt juist ruimte om te experimenteren met digitale reisinformatie, omdat wij niet verplichten dat reisinformatie op papier wordt aangeboden.
89	ROB	De geplande aankomsttijd op de eerstvolgende halte tonen met losse vermelding van eventuele vertraging. Dit is eerlijker en duidelijker naar de reiziger.	Wij nemen deze suggestie over.
90	ROB	Hier opnemen dat concessiehouder zo veel als mogelijk zijn medewerking verleent aan lokale en regionale informatiemomenten enz. met betrekking tot het OV. In principe gebeurt dat kosteloos, m.u.v. inzet van materieel.	We juichen dit toe, maar willen het niet verplichten om discussies over 'wat is mogelijk' en 'wat is redelijk' te voorkomen. Vanuit het partnerschap wat ten grondslag ligt aan deze concessie verwachten we dat de Concessiehouder in beginsel positief tegenover zulke verzoeken staat.
91	ROB	Naast de nu bekende betaaltechnieken moet de concessiehouder ook de mogelijkheid krijgen nieuwe technieken uit te proberen/uit te rollen (zoals nu BelN-BeOut/MobyYou).	Ons inziens bieden wij voldoende ruimte voor (innovatieve) ontwikkelingen op dit gebied. Experimenteren met nieuwe technieken sluiten wij niet uit. Echter moet de Concessiehouder altijd aan de eisen ten aanzien van het Betaalsysteem voldoen zoals opgenomen in het Programma van Eisen.
92	ROB	Naast barcodes moet hier de techniek van QR-codes worden toegevoegd.	Wij nemen deze suggestie over.
93	ROB	Defecten of storingen aan betaalapparatuur zijn voor rekening en risico van de concessiehouder. De reiziger moet in zo'n geval gewoon kunnen reizen en mag geen (financiële) hinder ondervinden.	Wij nemen deze suggestie over.
94	ROB	Hier mist de verplichting om bij wisseling van concessiehouder lopende verplichtingen (reisrecht, abonnementen) van de voorgaande concessiehouder te accepteren of (te faciliteren bij het) restitueren.	We nemen deze suggestie over.

95	ROB	Het Tarievenplan moet ter advisering aan Reizigersoverleg Brabant worden voorgelegd, alvorens het ter vaststelling aan de concessieverlener wordt voorgelegd.	Deze verplichting hebben we opgenomen in bijlage B3 artikel 2 lid 5. Per abuis hebben we de verwijzing naar de plancyclus niet opgenomen in de eisen over het Tarievenplan. Deze verwijzing is nu toegevoegd.
96	ROB	Buiten het tarievenplan mag de concessiehouder actietarieven en tijdelijke producten voeren, mits deze in het voordeel van de reiziger zijn. Hiervoor is geen toestemming nodig, maar Reizigersoverleg Brabant moet wel ruim vooraf op de hoogte worden gebracht.	Dit dient te worden opgenomen in het tarievenplan en wordt ook jaarlijks opgenomen in tarievenbesluit.
97	ROB	Het distributieplan mist in de plancyclus.	Een overzicht van (aanpassingen van) het distributienetwerk is onderdeel van het Marketingplan. Dit is verduidelijkt in de eisen.
98	ROB	In inleidende tekst toevoegen dat Reizigersoverleg Brabant deelneemt aan het Bravomarketingplatform.	Wij nemen deze suggestie over.
99	ROB	Naast marketing missen we hier het begrip 'imago'. Het werken aan het imago van het OV/gedeelde mobiliteit als geheel is een gezamenlijke opgave van de Bravo-partners.	Wij zijn van mening dat imago de optelsom is van alle aspecten/onderdelen van de dienstverlening en daarmee ook onderdeel is van de marketingstrategie binnen de concessie. In de inleiding van hoofdstuk 9 voegen we het begrip imago toe.
100	ROB	Het personeel moet (in hoofdlijnen) ook bekend zijn met direct aangrenzende modaliteiten of hiernaar kunnen verwijzen. Dit is noodzakelijk om gedeelde mobiliteit voor de reiziger als samenhangend geheel te kunnen zien/ervaren.	Wij nemen uw suggestie over. Het personeel moet (al dan niet met tussenkomst van de verkeersleiding) reizigers ten minste de reisinformatie kunnen verstrekken die in de multimodale reisplanner is opgenomen. Dit past bij de rol van mobiliteitsmakelaar die de provincie voor de concessiehouder ziet weggelegd. Het Programma van Eisen is op dit punt aangepast. Zie voor meer informatie hoofdstuk 1 NvB: Mobiliteitsmakelaar.
101	ROB	In geval het personeel de Nederlandse taal (nog) niet goed beheerst, heeft de concessiehouder de plicht het personeelslid hierin te ondersteunen/scholen	Voor het uitvoeren van de concessie achten wij het voldoende dat personeel de Engelse taal voldoende goed beheerst om vragen te kunnen beantwoorden. Daarom vinden wij het niet gewenst dat de concessiehouder de verplichting heeft om zijn personeel bij te scholen in de Nederlandse taal. Uit eis 10.1.2 blijkt wel dat het onze

			voorkeur heeft dat het personeel Nederlands spreekt. Inspanningen van de concessiehouder om de beheersing van de Nederlandse taal te verbeteren juichen wij toe.
102	ROB	De training over het vervoeren van rolstoelgebruikers graag verbreden tot reizigers met een beperking. Het aanbieden is vrijblijvend, het volgen van deze training zou een verplichting moeten zijn.	Reizigers met een beperking' is te breed geformuleerd. Uitgangspunt is dat het openbaar vervoer er op gericht moet zijn om reizigers die zelfstandig kunnen reizen te vervoeren. Alleen voor reizigers die gebruik maken van een persoonlijk hulpmiddel (in het bijzonder bestemd voor het zichzelf voortbewegen of door een ander doen voortbewegen) stellen wij aanvullende eisen aan de assistentie door en training van het personeel. Dit volgt uit het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Reizigers die meer assistentie door daarin gespecialiseerd personeel nodig hebben kunnen gebruik maken van het doelgroepenvervoer. De Concessiehouder kan ook in zijn Ontwikkelplan beschrijven hoe hij de (eerste) reis van reizigers (waaronder reizigers met een beperking) vergemakkelijkt.
103	ROB	In aansluiting op artikel 6.1.3 heeft de concessiehouder een signaleringsfunctie als het gaat om (problemen met de) sociale veiligheid op de haltes. Dit is namelijk een belangrijk criterium voor reizigers.	Dit waarborgen wij door het eisen van proactief meewerken en meedenken over het verbeteren van sociale veiligheid op haltes.
104	ROB	De concessiehouder moet zich ook inspannen om haar eigen of gelieerde social mediakanalen te volgen	Wij nemen deze suggestie over.
105	ROB	Ook bij o.a. evenementen wordt de inzet van en toezichthouders gevraagd. Dit betekent dat deze een BOA bevoegdheid moeten hebben. In voorkomende gevallen moeten ook 'gewone beveiligers' ingezet dan wel ingehuurd kunnen worden. Dit vergemakkelijkt de inzet.	Om orde en veiligheid te kunnen waarborgen, juist op risicoritten en -lijnen en bij evenementen, is getraind personeel zoals bedoeld in eis 11.1.8 nodig. Eis 11.1.9 stellen wij juist omdat we het niet wenselijk vinden dat de orde en veiligheid op risicoritten en -lijnen en tijdens evenementen afneemt door de inzet van personeel zonder de BOA kwalificatie. Het is aan de concessiehouder om aan die eis te voldoen, ook al is dit niet altijd even makkelijk.

106	ROB	De inzet van controleurs is nu 'regelmatig' en daarmee niet concreet geformuleerd. Dit begrip zou concreter gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld door een controlekans per rit of reiziger op te nemen.	Ons inziens leidt een controlekans per rit of per reiziger tot minder doelgerichte inzet van toezichthouders. Deze eis is juist zo vormgegeven dat de concessiehouder zijn toezichthouders vooral kan inzetten op die ritten met de meeste sociale-veiligheidsrisico's, waarbij we ook belang hechten aan de regelmatige controle op overige ritten. De concessiehouder werkt de inzet van controleurs nader uit in het Sociale Veiligheidsplan zoals beschreven in paragraaf 11.2.
107	ROB	Eventuele tegenslagen met betrekking tot de invoering van ZE (vertraging levering bussen en/of aanleg infrastructuur) mogen niet ten koste gaan van het aanbod aan de reiziger.	Tijdige levering van bussen en oplevering van infrastructuur (voor zover de verantwoordelijkheid van de concessiehouder) mogen nooit ten koste gaan van het aanbod aan de reiziger. Daartoe stellen we (in het bestek) eisen aan de implementatie van de concessie. Een implementatieplan is een toetsingscriterium bij inschrijving. Dat betekent dat een implementatie van onvoldoende kwaliteit leidt tot uitsluiting van de betreffende inschrijver. Zo beperken wij het risico dat de concessiehouder onvoldoende is voorbereid op eventuele tegenslagen voorafgaand aan de concessie.
108	ROB	Concessiehouder zorgt ervoor dat zij communiceert over haar ambities ten aanzien van duurzaamheid en circulariteit richting de reiziger en deze waar mogelijk hierbij betreft. Zie ook de opmerking met betrekking tot Imago, hoofdstuk 9. Marketing	Wij nemen deze suggestie over.
109	ROB	Passend bij deze tijd moet de concessiehouder ook bereikbaar zijn via haar social mediakanalen. Dit dient een duidelijke positie te krijgen.	Wij nemen deze suggestie over.
110	ROB	Dit betekent dat de klantenservice ook gedurende de avonduren en in de weekenden bereikbaar moet zijn. Om onduidelijkheid te voorkomen concretiseren: De klantenservice is telefonisch bereikbaar vanaf de eerste vertrektijd in haar dienstregeling tot een kwartier na de laatste. Op deze wijze is de klantenservice altijd een 'hulplijn' voor het geval een busrit uitvalt.	Wij nemen deze suggestie over.
111	ROB	De klantenservice moet in staat zijn een Engelstalige klacht te ontvangen en deze in dezelfde taal af te handelen.	Wij nemen deze suggestie over.

112	ROB	Hier ontstaat een onderscheid tussen klantenservice en klachtenservice. Voor een reiziger zal dit onderscheid niet altijd even helder zijn. Klachtenafhandeling tijdens beperkte tijden is prima, mits de hierboven beschreven 'hulplijn' wel beschikbaar is.	Zie beantwoording reactie 109 en 110.
113	ROB	Klachten die via social media binnenkomen dienen ook als klacht te worden geregistreerd.	Dit blijkt al uit combinatie van eisen 13.1.2a en 13.1.7.
114	ROB	Hier dient een artikel te worden opgenomen dat Reizigersoverleg Brabant ook ongevraagde adviezen kan geven. Onder 13.2.3 dient vervolgens te worden opgenomen dat de concessiehouder hierop dient te reageren met een inhoudelijke onderbouwing.	Wij nemen uw suggestie over.
115	ROB	Dit is niet goed geformuleerd. Ook wanneer de concessiehouder niets aanpast naar aanleiding van een advies van Reizigersoverleg Brabant moet hij zich hierover verantwoorden. Zie ook artikel 31 lid 5 van de WP 2000: "Indien na het advies van de consumentenorganisaties een beslissing wordt genomen ten aanzien van de onderwerpen, bedoeld in het eerste lid, worden de consumentenorganisaties door de concessiehouder zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk zes weken voor deze gevolg geeft aan de beslissing, schriftelijk hiervan in kennis gesteld. Indien het advies van de consumentenorganisaties niet of niet geheel is gevolgd, wordt aan de consumentenorganisaties tevens meegedeeld, waarom van dat advies is afgeweken en wordt hen de gelegenheid geboden nader te overleggen met de concessiehouder alvorens deze gevolg geeft aan de beslissing."	Wij nemen uw suggestie over.
116	ROB	Bij de inrichting van het dashboard zou rekening gehouden moeten worden met het toegankelijk maken van (een deel van) de data voor Reizigersoverleg Brabant en/of andere partners uit het TOT. Hiervoor zouden afzonderlijke profielen kunnen worden ingericht.	De provincie mikt op het zelf verwerken van de door de concessiehouder verstrekte data. Als dat op tijd en goed werkend gereed is, kan de provincie hiervoor afspraken maken over toegang tot de gewenste informatie voor gemeenten. Omdat de concessiehouder hierin geen partij is staat dit niet in het Programma van Eisen. Ook als we zelf geen data gaan verwerken kunnen we data delen.
117	ROB	De alternatieve route mag niet ten koste gaan van de bediening van de westrand van het dorp.	Met de in figuur 2f aangegeven Routevariant in Zevenbergen beogen wij om een goed alternatief te bieden voor de ontsluiting van de kern Zevenbergen. Dit met het oog op het niet verplicht stellen van een ontsluitende lus binnen de kern Zevenbergen met de

			voorgeschreven Directlijn naar Breda. Samen met de gemeente Moerdijk bezien wij momenteel de kansen voor deze variant, waarbij de ontsluiting van de hele kern bij de afweging wordt betrokken. NB. de halte St. Jorisstraat is als Verplichte halte opgenomen in het Programma van Eisen (Bijlage B2).
118	ROB	De routevariant voor lijn 2 via Backer en Ruebweg in plaats van de Arenberglaan is niet wenselijk. Voor bussen in noordelijke richting is dit begrijpelijk, maar richting centrum betekent dit één of meerdere oversteken over een zeer drukke weg. Dit levert hinder voor de reiziger en onnodige gevaarstelling op.	Wij begrijpen uw afweging. In Breda is, naast de huidige Routes, ook het hoofdwegennet zoveel mogelijk opgenomen als Routevariant om Inschrijvende Vervoerders maximale speelruimte te geven om tot een goed samenhangend lijnennet te komen. Hierbij hoort ook de afweging van aspecten zoals door u geschetst. Mocht de wens om gebruik te maken van een Routevariant gepaard gaan met de wens om tot nieuwe haltes te komen, dan kan dit alleen met voorafgaande schriftelijke toestemming van de Wegbeheerder (eis 6.3.3).
119	ROB	Voorstel voor het opnemen van een alternatieve route komende vanuit Terheijden: Terheijdenseweg-Moerlaken-Konijnenberg-Crogtdijk/Belcrumweg. Hiermee wordt het industrieterrein Krogten beter ontsloten. Lijn 122 leent zich hier het beste voor.	In overleg met de gemeente Breda is deze Route niet opgenomen als Routevariant. Het staat een Inschrijvende vervoerder evenwel vrij om deze Alternatieve Route alsnog voor te stellen tijdens de looptijd van de concessie. Wij kunnen deze Alternatieve route goedkeuren onder voorwaarde dat de wegbeheerder (in dit geval de gemeente Breda) een positief advies geeft (eis 3.1.3 sub f).
120	ROB	De toelichting op de asterisk De Tol West ontbreekt.	Correct, de asterisk stond daar abusievelijk. Wij nemen uw suggestie over.
121	ROB	Gezien de ambities m.b.t. gedeelde mobiliteit verdient het de aanbeveling kleinschalige (vervoers-) initiatieven uit de samenleving die gesteund en/of gestimuleerd worden door provincie en/of gemeenten in dit artikel expliciet te benoemen.	Gelet op de ambities ten aanzien van gedeelde mobiliteit kan het in de toekomst vaker dan voorheen voorkomen dat kleinschalig openbaar vervoer gesteund wordt door provincie en/of gemeenten. Wij vinden het echter niet zuiver om de gedoogplicht van de concessiehouder te laten afhangen van steun door/voorkeur van overheden

			voor bepaalde aanbieders van kleinschalig vervoer. Dat zou aanbieders van kleinschalig openbaar vervoer die geen relatie met overheden hebben op een achterstand plaatsen ten opzichte van aanbieders die wel relaties met overheden hebben. In alle gevallen moet de bepaling opgenomen in artikel 3 lid 1 sub g van toepassing blijven.
122	ROB	De situatie rond lijn 134 Waalwijk-Ramsdonkveer die nu van Oost naar West verhuist is onduidelijk. In de tabel is aangegeven dat het hele traject Raamsdonkveer-Kromme Nol gedoogd moet worden door Oost-Brabant en niet alleen de verlenging Waalwijk – Kromme Nol. Dat zou betekenen dat de hele lijn eigenlijk tot de concessie Oost-Brabant behoort, maar hij is toch opgenomen bij West-Brabant. Ons inziens past deze lijn beter bij concessie Oost-Brabant, aangezien deze vanuit Waalwijk makkelijker en goedkoper te exploiteren is dan vanuit Breda.	Deze verbinding is toegevoegd aan de Concessie West-Brabant om de Concessiehouder meer mogelijkheden te bieden om de gemeente Altena goed aan te sluiten op Waalwijk (en vandaar richting Tilburg) en om een goed alternatief te bieden binnen het reguliere lijnennet voor een aantal huidige scholierenlijnen naar Curio Prinsentuin in Andel. Daarom is deze verbinding opgenomen in bijlage 1 'Concessiegrensoverschrijdende Verbindingen'.
123	ROB	Bij het te gedogen vervoer zou bij lijn 19 ook de bediening van haltes op Brabants grondgebied mogelijk moeten zijn, bijvoorbeeld ter ontsluiting van Hazeldonk.	Lijn 19 valt onder een andere concessie. Mochten veranderingen van deze lijn in overweging worden genomen (zoals het wijzigen van haltes), kan hiertoe een ontheffing worden gevraagd op grond van artikel 29 van de WP2000. Indien ontheffing wordt verleend dient Concessiehouder de wijzigingen te gedogen.
124	ROB	Bij het te gedogen vervoer moet ook de voorgenomen/nog te onderzoeken verbinding Hoogstraten-(Meer-)Galder-Breda vanuit Vervoerregio Kempen/De Lijn toegevoegd moeten worden.	Het is op dit moment te prematuur om deze te onderzoeken verbinding op te nemen als te gedogen lijn. Indien dit in een latere fase aan de orde komt, zal een procedure in gang worden gezet om een ontheffing te verkrijgen op grond van eis 29 van de WP2000. Indien ontheffing wordt verleend, dient Concessiehouder alsnog de betreffende verbinding te gedogen onder de voorwaarden waarop de ontheffing is verleend. NB. Een zienswijze van Concessiehouder is onderdeel van de ontheffingsprocedure.

125	ROB	Ons inziens zou de potentie van een verbinding Oosterhout-Waalwijk via de A59 het onderzoeken waard zijn. Deze zou zowel onder concessie Oost als West gereden kunnen worden. Ook deze zou toegevoegd moeten worden als voorgenomen/nog te onderzoeken verbinding.	Zie beantwoording reactie 2.
126	ROB	Naast lijn 990 (haltetaxilijn) hoort ook 992 opgenomen te zijn, die rijdt in het Brabantse Nieuw Vossemeer.	Deze lijn rijdt inderdaad op Brabants grondgebied. In strikte zin betreft het echter geen Openbaar vervoer omdat niet volgens een vaste dienstregeling wordt gereden. Daarom is deze lijn niet opgenomen als te gedogen lijn in Bijlage 2. Hetzelfde geldt voor lijn 990, deze lijn is daarom uit Bijlage 2 verwijderd.
127	Gemeente Steenberg	De wettelijke termijn van zes weken geeft het dagelijks bestuur van de gemeenten weinig tijd om de in te dienen zienswijze kenbaar te maken aan de gemeenteraden en gremia als stadsraden, dorpsraden, ondernemersverenigingen of andere belanghebbenden, zodat zij op een degelijke wijze hun zienswijze kenbaar kunnen maken. Vanuit de gemeente Steenberg zien wij graag meer ruimte om gemeenteraadsleden en ander gremia als stadsraden, dorpsraden, ondernemersverenigingen of andere belanghebbenden, bij het formuleren van een zienswijze op het gedachtegoed van gedeelde mobiliteit te betrekken. Bent u van plan om een raadsledenbijeenkomst of misschien zelfs een beurs te organiseren in West-Brabant-West voor alle geïnteresseerde waar de kansen en bedreigingen voor de nieuwe concessie worden uitgelegd? Op welke manier bent u van plan om bewoners, ondernemers en/of raadsleden te betrekken bij de herijking in 2028 en de mogelijke veranderingen die dit teweeg gaat brengen? Vanuit de gemeente Steenberg zien wij een kans om met een raadsledenbijeenkomst of een beurs in West-Brabant-West het gedachtegoed van gedeelde mobiliteit onder een bredere groep te verspreiden, het openbaar busvervoer te promoten, duidelijkheid te scheppen en initiatieven voor deelmobiliteiten of vrijwilligersvervoer op te roepen.	<p>Het Programma van Eisen is een verdere uitwerking van het Uitgangspuntendocument. Dit document is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie van belanghebbenden (ook in de gemeenten). De reactiemogelijkheid op het ontwerp-Programma van Eisen kent de wettelijke termijn van 6 weken. Die termijn is krap maar blijkt altijd haalbaar.</p> <p>Bij voldoende interesse bij gemeenten uit het concessiegebied zijn wij uiteraard gaarne bereid om, samen met de nieuwe concessiehouder, u te informeren over aanstaande veranderingen in de OV-concessie en het totale systeem van mobiliteit. Deze bijeenkomst kan plaatsvinden medio 2024, tijdens de implementatieperiode van de nieuwe concessie.</p> <p>Het tweede ontwikkelplan kan een voorstel tot herijking van de concessie bevatten. Het (concept) ontwikkelplan wordt met gemeenten besproken. Zij hebben daarin de mogelijkheid wensen ten aanzien van het OV-aanbod op te halen bij hun inwoners. De herijking zelf is een zaak van provincie en concessiehouder.</p>

128	Progressief Samen Steenberg	Het is al jaren een heikel punt en de landelijke politiek heeft er ook de mond vol van: mensen moeten meer gebruik maken van het openbaar vervoer! In het Engels kennen we de uitdrukking: put your money where your mouth is. Ofwel in oud Rotterdams: geen woorden maar daden! Dit is waar het al die tijd al aan schort; er wordt over gesproken, maar er wordt niks aan gedaan. Of er wordt wel iets aan gedaan, maar dan vooral om de gebruikers het openbaar vervoer uit te jagen (prijsverhogingen, verschralingen van dienstregelingen, schrappen van lijnen). Vanuit het oogpunt van de (commerciële) vervoersbedrijven is de reactie wel logisch - lege lijnen leveren niets op. Hier liggen dus kansen - of verplichtingen - voor de overheid. Dus het is hoog tijd om de daad bij het woord te voegen en nu eindelijk eens echt in actie te komen voor een beter OV in Nederland!	Ten opzichte van de huidige concessie biedt de nieuwe concessie meer waarborgen voor behoud van openbaar vervoer, ongeacht de reizigersaantallen, door het voor de hele duur van de concessie verplichten van Directlijnen en de bedieningsplicht van Verplichte Haltes.
129	Progressief Samen Steenberg	Voor de fractie van Progressief Samen is het zeer belangrijk dat mobiliteit voor mensen die niet beschikken over eigen vervoer (waaronder maar niet exclusief jongeren, ouderen en zieken) in alle kernen beschikbaar blijft - ook zeker buiten "kantoor tijden". Vooral dit laatste wordt nog wel eens vergeten. Dit zijn over het algemeen de tijden waarop mensen hun sociale leven leiden en dit is lang niet altijd in het eigen dorp.	Dit past goed bij onze ambities zoals opgenomen in de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. De doelen van de concessie zijn een uitwerking van deze visie.
130	Progressief Samen Steenberg	De Plusbus is een fantastisch initiatief, maar is alleen voor ouderen en mensen met een (tijdelijke) beperking. Ook rijdt deze tot op heden alleen maar doordeweeks en tijdens kantooruren. Er komt wel een proef aan om te kijken of er ook op zaterdag gereden kan worden. De Plusbus is natuurlijk volledig afhankelijk van haar vrijwilligers. Progressief Samen ziet wel veel in de Deeltaxi, maar deze is in vergelijking met de bus erg duur voor mensen die geen WMO-indicatie hebben. Het is mooi dat wordt gekeken naar deelmobiliteit zoals OnzeAuto en Nabogo. Maar deze opties zijn in de regel vrij duur en zijn dus niet haalbaar voor lagere inkomens. Bravo Flex kan in dit geval uitkomst bieden. En denk ook aan ANWB Automaatje, waarbij vrijwillige chauffeurs minder mobiele plaatsgenoten vervoeren.	Vanaf 1 januari 2024 is Bravo Flex (in de vorm van Hubtaxi en Haltetaxi) operationeel in het hele concessiegebied. Waar op verbindingen geen openbaar vervoer per bus wordt geboden op weekdagen tussen 7:00 en 18:00 uur geldt op het Flex-vervoer bovendien het OV-tarief. Bravo Flex wordt georganiseerd vanuit het Flex-contract van de Regio West-Brabant.
131	Progressief Samen Steenberg	Blijft nog over de jeugd/scholieren. Vooral in de kleine kernen zijn de mogelijkheden voor hen miniem - zeker nu ook lijn 102 (Oude-Tonghe naar Bergen op Zoom) voor Nieuw-Vossemeer komt te vervallen. Hier komen we later (kleine kernen) nog op terug.	Lijn 102 behoort tot de Concessie Zeeland. De buurtbus De Sluis Rijksweg - Steenberg is in het Programma van Eisen voorgeschreven. We hechten veel waarde aan het uitgebreide buurtbussysteem in (West-)Brabant en zet in

			op het behoud van deze Lijnen en het aantal reismogelijkheden. Deze Buurtbus sluit onder andere de kleine kernen Nieuw-Vossemeer en De Heen aan op het Directlijnnennet in Steenbergen. Voor dergelijke kleine kernen is dit een passende vervoersvoorziening. Ook voor Buurtbussen geldt een Vervoersplicht. Dit betekent dat bij een tijdelijk grotere vraag grotere Voertuigen of Extra ritten moeten worden ingezet (5.1.4). Hiermee is gewaarborgd dat ook jeugd/scholieren te allen tijde gebruik kunnen maken van deze voorziening.
132	Progressief Samen Steenbergen	Daarover gesproken: lijn 310/110 moet wat ons betreft ook het centrum van Dinteloord aandoen! Er wordt aangegeven dat de kansen voor deelmobiliteit aan de Noordlangeweg niet groot zijn. Juist daarom pleit Progressief Samen ervoor om toch de halte aan het Zuideinde (centrum) op te nemen in deze lijn. Eigenlijk hoort een centrale halte van een dorp of stad in het centrum, ook bijvoorbeeld in Steenbergen. Daar hadden we een mooi busstation op de Burgemeester van Loonstraat. Dat was misschien niet de meest handige locatie qua verkeersdrukke, maar wel qua centrale ligging	Zie beantwoording reactie 3.
133	Progressief Samen Steenbergen	We lezen dat lijn 310 Dinteloord-Rotterdam een lagere frequentie krijgt. Dit vinden wij een grote misser. De lijn rijdt nu één maal per uur en hier moeten we ook bij blijven. Veel mensen maken gebruik van deze lijn om voor belangrijke zaken (denk aan ziekenhuisbezoek) in Rotterdam te komen. Wederom een fikse vorm van verschraling en devaluatie van het openbaar vervoer	Dit is een Directlijn met een relatief hoog minimum bedieningsniveau. Op het traject tussen Dinteloord en Rotterdam Zuidplein gelden inderdaad lagere eisen, maar ook hier eisen wij de hele dag minimaal 1 rit per uur per richting en in de spits op werkdagen minimaal 2 ritten per uur per richting (eis 3.2.4). Daarbij passen twee aanvullende opmerkingen: 1. Het gaat in het Programma van Eisen om een minimumniveau dat lager ligt dan zowel het huidige aanbod in het concessiegebied als het verwachte aanbestedingsresultaat. Dit om inschrijvende partijen de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit/extra OV aanbod die zij bieden ter invulling

			<p>van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied.</p> <p>2. De Concessiehouder heeft vervoerplicht. Dit betekent dat als de vraag niet (meer) met het gereden aantal bussen kan worden verwerkt met in achtneming van de in hoofdstuk 5 genoemde eisen, hij meer capaciteit zal moeten aanbieden, hetzij door het rijden van hogere frequenties, hetzij door het rijden met grotere voertuigen.</p>
134	Progressief Samen Steenbergen	<p>Een directe lijn vanuit Steenbergen naar het nieuwe Bravis is niet eens een optie maar een must. Maar denk ook vooral even aan de huidige situatie: nu is het ook al onmogelijk om met de bus rechtstreeks bij het Bravis-ziekenhuis in Bergen op Zoom te komen. Deze optie was er wel (met lijn 111) maar is geschrapt. Onbegrijpelijk! Om nog maar te zwijgen over de OV verbinding naar Roosendaal - deze is gewoonweg onmogelijk (je zit bijna sneller in Rotterdam!)</p>	<p>Binnen de Provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vormen de Directlijnen en het spoor de ruggengraat van het totale systeem van gedeelde mobiliteit. Met de uitvraag van de Directlijn(en) tussen Hoogerheide, Dinteloord Noordlangeweg en Rotterdam Zuidplein en het benoemen van Bergen op Zoom Station tot knooppunt (Bijlage B2, tabel 3), wordt bevorderd dat Steenbergen een goede aansluiting krijgt op de trein in Bergen op Zoom en daarmee met Roosendaal en verder. Daarnaast hebben inschrijvende Vervoerders ook andere mogelijkheden om de verbinding Steenbergen - Roosendaal vorm te geven. Zolang het Bravis-ziekenhuis in Bergen op Zoom is gevestigd, is dit een Verplichte halte en daarmee aangesloten op het station. Indien de bus niet rijdt, kunnen reizigers ook gebruik maken van het Flexvervoer waardoor er ook in de avond en weekenden reismogelijkheden zijn. Ook hier is het belangrijk te beseffen dat het Programma van Eisen het minimumniveau beschrijft waaraan de Concessiehouder in ieder geval moet voldoen. Dit niveau is bewust lager gekozen dan het huidige aanbod om inschrijvende partijen de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit en/of extra OV-aanbod. Wij verwachten dan</p>

			<p>ook dat het aanbestedingsresultaat het Programma van Eisen overstijgt.</p> <p>Wij begrijpen uw bezorgdheid naar aanleiding van de verhuizing van het Bravis-ziekenhuis naar Roosendaal. Dit is onderwerp van de doorontwikkeling van de concessie en kan aanleiding zijn om Verplichte Routes en/of Verplichte Haltes te wijzigen. Daarom is deze ontwikkeling toegevoegd aan paragraaf 2.6.</p>
135	Progressief Samen Steenbergen	<p>Over lijn 111 gesproken: deze is de afgelopen jaren dusdanig uitgekleeft (denk bijvoorbeeld aan de recente verwijdering het hele tracé van Steenbergen naar Bergen op zoom uit de route - inclusief het Bravis ziekenhuis - en de eerdere verschraving in het weekend - lees: niet meer rijden - van de dienstregeling) dat deze lijn langzaam maar zeker minder interessant begint te worden. In de raadsmededeling staat trouwens: "Lijn 111 Dinteloord-Oud Gastel komt op zaterdag te vervallen" - maar volgens onze gegevens rijdt lijn 111 überhaupt niet in het weekend (al sinds 2016 niet meer)!</p>	<p>De verbinding Steenbergen - Bergen op Zoom is in het Programma van Eisen ingevuld met de Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg - Rotterdam Zuidplein. Het minimumniveau van deze verbinding bestaat bij start van de concessie uit relatief hoge frequenties overdag, in de avonduren en in het weekend, zowel op zaterdag als zondag (eis 3.2.4). Ambitie is om dit verder uit te bouwen. Ook het traject van de huidige lijn 111 tussen Dinteloord en Roosendaal wordt verplicht uitgevraagd, zei het in drie verschillende Ontsluitende verbindingen, waarbij de Concessiehouder de ruimte krijgt om zelf te bepalen op welke wijze hij deze verbinding vormgeeft en welke doorkoppelingen hij daarbij wenselijk vindt. Deze Ontsluitende lijn(en) rijd(t)(en) in ieder geval op werkdagen overdag (2 ritten per uur per richting in de spits, daarbuiten 1 rit per uur per richting). Ook hier is de uitdrukkelijke ambitie om deze verbindingen door te ontwikkelen en zoveel mogelijk te laten doorgroeien naar Directkwaliteit. Tot het zover is, garandeert het aanbod aan Flexvervoer vanuit het nieuwe Regiotaxicontract dat ook gereisd kan worden in de avonduren en het weekend.</p>

136	Progressief Samen Steenbergen	Nieuw-Vossemeer wordt op dit moment nog aangedaan door lijn 102 van Connexxion (Oude Tonge-Bergen op Zoom). Deze optie gaat echter vervallen, waardoor er slechts twee opties overblijven voor het dorp: buurtbus 214 (De Sluis-Steenbergen Ravelijnstraat) en schoolbus 614 (zelfde tracé). De buurtbus rijdt acht keer per dag heen en weer tussen 07.00u en 17:30. De schoolbus rijdt één keer in de ochtend heen en één keer in de middag terug. Progressief Samen pleit voor een halte op de lijn 310/110 voor Nieuw-Vossemeer. "Een goede aansluiting op de direct lijn 310 richting Bergen op Zoom", zoals de provincie voorstelt, is volgens ons echt niet afdoende.	Binnen de Provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vormen de Directlijnen en het spoor de ruggengraat van het totale systeem van gedeelde mobiliteit. Het strekken en versnellen van deze Directlijnen heeft op meerdere plekken in Brabant een impuls gegeven aan deze lijnen met substantiële reizigersgroei tot gevolg. Dit beogen wij ook met de uitgevraagde Directlijn Hoogerheide - Dinteloord-Rotterdam Zuidplein. De halte Steenbergen Ravelijnstraat is als knooppunt gedefinieerd, waarmee de Vervoerder wordt gestimuleerd om hier goede aansluitingen te realiseren. In combinatie met de buurtbus, de spitsversterking van de buurtbus, het toekomstige Flexvervoer en eventuele andere mobiliteitsdiensten geven we het totale systeem van Gedeelde Mobiliteit vorm dat enerzijds zorgt voor snelle comfortabele verbindingen en anderzijds ervoor zorgt dat het openbaar voor zoveel mogelijk bewoners en bezoekers beschikbaar is.
137	Progressief Samen Steenbergen	Ook De Heen moet het doen met buurtbus 214 en schoolbus 614. Wat ons betreft geldt hiervoor hetzelfde als voor Nieuw-Vossemeer: neem ook een halte op in het tracé van lijn 310/110.	Voor de Heen geldt hetzelfde als voor Nieuw-Vossemeer (zie beantwoording reactie 136). Voor doorgaande reizigers op de Directlijn zou een route via De Heen tot grote omrijdtijden leiden en daarmee tot fors kwaliteitsverlies dat niet in verhouding staat tot de reistijdwinst van het beperkte aantal OV-reizigers vanuit De Heen.
138	Progressief Samen Steenbergen	Bij de kern Kruisland willen we nog een tweede optie noemen die voor alle kleine kernen kan gelden: een zogenaamd hub-spoke model (denk aan een wiel met daarin een centrale naaf en spaken die alle kanten op lopen) met Steenbergen als "hub" en de kleine kernen als spaken. Onze gemeente kan het voortouw nemen om - bijvoorbeeld via de "gemeentelijke plus" - zelf het initiatief te nemen voor een goede dienstregeling tussen de kleine kernen en Steenbergen als verzamelpunt voor goed	De huidige buurtbussen leiden vanuit de verschillende kleine kernen (Kruisland, Welberg, Moerstraten, De Heen) ook nu al naar Steenbergen waar ze verknoopt zijn met elkaar en straks met de verbinding naar Bergen op Zoom/Hoogerheide en Dinteloord/Rotterdam. Deze buurtbussen rijden 1 x per uur op werkdagen en dit

		regulier openbaar vervoer naar Bergen op Zoom en Rotterdam. Dit kan dan ingevuld worden naar believen met een vaste dienstregeling (bijvoorbeeld één keer per uur) of via een “belbus” systeem.	systeem functioneert goed en is zeer waardevol voor de ontsluiting van het buitengebied in Brabant. Vandaar dat we veel waarde hechten aan het in stand houden van deze lijnen en dit ook in het Programma van Eisen hebben vastgelegd. De doorontwikkeling van het totale systeem van Gedeelde Mobiliteit is een gezamenlijke opgave waarbij het meedenken en meedoen van gemeenten erg wordt gewaardeerd.
139	Progressief Samen Steenberg	<ul style="list-style-type: none"> • Er ligt een taak voor de gemeente en de provincie om mensen de bus in te krijgen en niet uit te jagen • Mobiliteit vanuit alle maar zeker de kleine kernen verbeteren, ook buiten kantooruren • Alternatieven (Plusbus, Deeltaxi, Bravo Flex, OnzeAuto, Nabogo, AutoMaatje) onderzoeken, ondersteunen en waar nodig instellen en/of uitbreiden • Tracé 310 niet verschralen, dienstregeling richting Rotterdam intact houden • Een alternatief voor de geschrapte lijn 111, zodat men vanuit Steenberg weer zonder grote omweg bij het Bravis ziekenhuis in Bergen op Zoom kan komen • Dinteloord Zuideinde weer de halte voor lijn 310/110 • Onderzoeken hub-spoke model voor de kleine kernen met hub in Steenberg voor goede verbindingen naar Bergen op Zoom en Rotterdam • Nieuw-Vossemeer aansluiten op lijn 310/110 • Urgentie in deze zaak is gewenst, zeker ook omdat iets dat weg is vaak niet meer terugkeert. Behouden en uitbreiden, niet afschaffen! 	Zie beantwoording reactie 133 t/m 138.
140	Progressief Samen Steenberg	Aan het aantal grafieken (Buskompas) kan men echt afleiden dat het voor Arriva vooral een commerciële afweging is. Logisch, het is tenslotte een commercieel bedrijf. Echter is OV voor Progressief Samen geen zaak van grafieken, getallen en geld, maar van leefbaarheid en mensen.	Zie beantwoording reactie 320.
141	ABG Gemeenten	De keuze om lijn 130 te integreren in de concessie West komt voort uit het formuleren van de vervoerkundige uitgangspunten voor de concessie West (onderdeel van het ontwerp-Programma van Eisen). U maakt de komende tijd afspraken met Arriva over de overgang van een aantal lijnen van de concessie Oost naar West en vice versa. U verwacht niet dat deze overgang grote gevolgen heeft voor het vervoeraanbod in de gemeente Gilze en Rijen. Wel verandert natuurlijk het moment waarop een nieuwe concessie ingaat: van december 2026 naar juli 2025. Parallel aan de aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio West-Brabant	Het aanbod dat bij de start van de concessie wordt gedaan voor het voorzieningsniveau van de Ontsluitende lijn Breda - Gilze AZC dient ten minste tot en met de eerste Herijking in stand te blijven (eis 3.1.1 b.). Dit betekent dat het feit dat deze verbinding nu op deze manier binnen de concessie West-Brabant wordt uitgevraagd, op dit moment meer zekerheid biedt voor het voorzieningsniveau in de Gemeente Gilze-Rijen dan

		<p>wordt ook het contract voor het flexcontract voorbereid in West-Brabant. Hoewel die aanbesteding buiten de scope van de concessie ligt, is deze wel degelijk van belang voor onze gemeente. Buslijn 130 is opgenomen als een zogenaamde "Ontsluitende lijn". Hoewel de concessieverlener de ambitie heeft om het aanbod op de Ontsluitende lijnen verder uit te bouwen, wordt ook aangegeven dat tijdens de looptijd op sommige plekken (of tijden) een andere (meer flexibelere) invulling van de vervoervraag beter passend is. Dit houdt dus in dat de Ontsluitende buslijnen in de gemeente vervallen of worden vervangen door een meer flexibelere invulling. Onder de vervoervraag wordt verstaan: "het aantal reizigers dat op enig moment gebruik wenst te maken of maakt van het Openbaar Vervoer". Vaak wordt dit verengd tot alleen "het aantal reizigers dat gebruik maakt" van het openbaar vervoer. Door het beperken van het aanbod van regulier openbaar vervoer is de kans groot dat het aantal reizigers afneemt en daarmee dus ook de vervoervraag. Graag zien we een nadere uitleg van definitie van de vervoervraag, met name van het onderdeel "op enig moment gebruik wenst te maken". In hoeverre is het reëel te stellen dat er inderdaad een dusdanige vervoervraag ontstaat dat een Ontsluitende lijn tot Directlijn kan worden als alleen naar het feitelijk gebruik wordt gekeken?</p>	<p>wanneer de lijn zou blijven vallen onder de concessie Oost-Brabant, die per december 2026 opnieuw wordt aanbesteed. Overigens ligt het op dit moment in de lijn der verwachting dat de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant in grote lijnen volgens dezelfde systematiek zal plaatsvinden, getuige het Ambitiedocument Oost-Brabant waarin de contouren zijn geschetst. Op dit moment verwachten wij dan ook niet dat de verschuiving naar West-Brabant van invloed zal zijn op het voorzieningenniveau.</p>
142	ABG Gemeenten	<p>Wordt ook gekeken naar de functie die een buslijn vervult in de totale woon- en leefomgeving? Met name buslijn is van groot belang voor de bewoners van het AZC en Gilze. Deze vormt een directe verbinding met het station Rijen waar we grote inspanningen verrichten om deze als knooppunt (Hub) op te waarden. De afgelopen jaren is het aanbod van het openbaar vervoer met name in Gilze aanzienlijk verminderd. Doordat er op steeds meer tijdstippen (doordeweekse middagen, avonden en in de weekenden) geen of slechts beperkt openbaar vervoer geboden wordt, zien we een steeds groter worden probleem ontstaan. Schoolgaande jeugd, ouderen, bewoners van het AZC, werknemers en bewoners hebben steeds minder mogelijkheden om zo goed mogelijk te kunnen participeren in de samenleving. In toenemende mate zijn we aangewezen op onderwijs- en gezondheidsinstellingen, winkels en sociale voorzieningen buiten de directe leefomgeving. Een van de vangnetten die er zijn, is het openbaar vervoer. Deze heeft voor ons niet alleen een vervoerkundige waarde, maar ook in sociaal opzicht en dus</p>	<p>Het aanbod dat bij de start van de concessie wordt gedaan voor het voorzieningenniveau van de Ontsluitende lijn Breda - Gilze AZC dient ten minste de eerste drie en een half jaar (tot en met de eerste Herijking) in stand te blijven (eis 3.1.1 b.). Aangezien deze verbinding als een Ontsluitende lijn is uitgevraagd zal tenminste op werkdagen overdag minimaal elk uur in beide richtingen een bus rijden en tijdens de spits twee ritten per uur geboden worden. Wij onderschrijven het sociale belang van onder andere deze buslijn. Tegelijkertijd zoeken wij steeds samen met onze partners naar de best passende mobiliteitsoplossingen binnen het totale systeem van Gedeelde Mobiliteit. Juist door breder te kijken dan alleen het lijngebonden openbaar vervoer, is</p>

		ook noodzakelijk. Openbaar vervoer is een onderdeel van de inclusieve samenleving. Vandaar dat wij sterk pleiten voor het opnemen van een geborgd en toekomstvast openbaar vervoersysteem. Over de exacte invulling van de ontsluitende lijn 130, met name tussen het AZC-Gilze en Rijen, maken wij ons daarom ernstige zorgen. De uitvoering van een mogelijk oproepafhankelijke uitvoering van de ontsluitende lijn vergroot de drempel voor gebruik maken van openbaar vervoer. Iets wat de weg opent om de lijn eventueel te laten vervallen drie jaar nadat de concessie in is gegaan.	het beter mogelijk om voor een passend aanbod voor alle reizigers te zorgen, iets wat een hoofddoelstelling in van de provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'.
143	ABG Gemeenten	Gesteld wordt dat de concessieverlener verwacht dat de concessiehouder ook een uitstekende partner is bij het doorontwikkelen van het OV-netwerk. Enerzijds houdt dit partnerschap in dat de concessiehouder flexibel in zijn visie en takenpakket is, anderzijds kan de concessiehouder rekenen op het flexcontract voor de aanbidding waar de reizigersvraag afneemt. Ontsluitende lijnen worden aangeboden tot en met de eerste herijking in 2029. Voorstellen voor herijking van de afspraken vindt plaats voor 1 juli 2028. Is er een relatie tussen deze termijn en de invulling en aanbesteding van het flexcontract in de regio Hart van Brabant?	Nee, hiertussen is geen relatie.
144	ABG Gemeenten	Op de kaart op pagina 103 staat de verbinding Chaam met Gilze als routevariant opgenomen. Wij juichen die mogelijkheid toe. Graag zien we deze routevariant in een nadere toekomstige uitwerking opgenomen.	Deze Routevariant is opgenomen om meer mogelijkheden te bieden voor Inschrijvende vervoerders om met slimme creatieve oplossingen te komen. Of en zo ja op welke wijze deze Routevariant wordt opgenomen in een toekomstig netwerk is in eerste instantie aan de Inschrijvende Vervoerders en tijdens de concessie aan de samenwerkende partijen die gezamenlijk de (door)ontwikkeling van het Openbaar vervoer als onderdeel van de totale Gedeelde Mobiliteit op zich nemen (zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het Programma van Eisen).
145	ABG Gemeenten	Eind 2021 we kennis genomen van het ambitiedocument gedeelde mobiliteit voor concessiegebied Oost-Brabant en ingestemd met het verder gezamenlijk onderzoeken van de uitwerking van het ambitiedocument gedeelde mobiliteit. Ook hebben we ingestemd om samen met de provincie een aantal werkstromen, onder	Zie beantwoording reacties 142 en 143.

		<p>andere 'Samen' initiatieven zoals deelmobiliteit en vrijwilligersvervoer en de verdere ontwikkeling van mobiliteitshubs, verder op te pakken. We hebben ons tevens voorgenomen om samen met de provincie het Flexvervoer (hub- en haltetaxi) aan te besteden. Doordat buslijn 130 niet meer in de concessie Oost is opgenomen, maar in de concessie West, is er nu een duidelijke relatie gelegd met het flexcontract voor West Brabant. Zodra er nu al een concrete verwijzing of relatie is tussen het Ontwerp-Programma van Eisen en het flexcontract, dan lopen beide trajecten voor onze gemeente niet synchroon en wellicht onduidelijk. Wij hebben zowel gemeentelijk als regionaal nog geen verdere besluitvorming over het flexcontract genomen. Een harde koppeling tussen een OV lijn (in dit geval de Ontsluitede lijn 130) en het flexcontract is wat ons betreft momenteel voorbarig. Wanneer nu al wordt voorgesorteerd op een invulling van het flexcontract, zien wij dit als een risico. Zonder een concrete uitwerking van het flexcontract, met name de combinatie van de reguliere OV reiziger met de WMO reiziger, is onduidelijk hoe de OV reiziger wordt bediend. Er ontbreekt nu zicht op de afstemming van het flexcontract op de Directlijnen en Ontsluitende lijnen. Wij zien daarom graag de inbouw van meer zekerheid voor de verbinding van en naar Gilze en het AZC. Door de verbinding van buslijn 130 als Directlijn in de concessie op te nemen ontstaat een duidelijker toekomstbeeld, ook gerelateerd aan een mogelijk flexcontract.</p>	
146	Gemeenteraad Baarle-Nassau	<p>Een aantal jaren geleden werd de frequentie van de ritten op lijn 132 over Ulicoten fors gereduceerd. In de avonduren en in de weekenden komt er sindsdien geen bus meer door Ulicoten. Desondanks konden inwoners van Ulicoten, en in het bijzonder scholieren, overdag buiten de weekenden nog op pad met het OV. De concessieverlener kiest nu kennelijk voor het volledig schrappen van de directe busverbinding op basis van financieel rendement. Dat is een onjuist uitgangspunt in onze ogen, waar kleine kernen zoals Ulicoten de dupe van worden. Het schrappen van de directe busverbinding tast de leefbaarheid van Ulicoten enorm aan. Ons uitgangspunt is daartoe ook dat de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer een basisvoorziening is die gehandhaafd moet blijven. De concessieverlener heeft een aantal ambities geformuleerd ten aanzien van openbaar vervoer, waaronder het realiseren van een passend aanbod voor alle reizigers, het bereikbaar houden van</p>	<p>De situatie rondom Ulicoten is al lang een punt van aandacht. In het Uitgangspuntendocument West-Brabant zijn samen met de gemeenten de contouren geschetst van het toekomstige systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Hierbij is ervoor gekozen om de verbinding Baarle-Nassau-Breda op te waarderen tot Directlijn. Daarbij past een snelle en gesterkte lijnvoering om de meeste kansen te creëren voor een verdere doorontwikkeling van deze lijn. Om deze lijn te kunnen versnellen is gezocht naar een passende oplossing voor de reizigers vanuit Ulicoten. In het Uitgangspuntendocument is deze verbinding destijds</p>

	<p>Brabant en mensen laten meedoen aan de samenleving. Het schrappen van de directe buslijn van Ulicoten is volgens ons in strijd met de belangrijkste ambities van de concessieverlener en is een duidelijke verslechtering van de huidige situatie. Dit is voor ons onacceptabel. Ook de bevolking spreekt zich uit: een petitie georganiseerd door de Dorpsraad Ulicoten voor het behoud van openbaar vervoer van en naar Ulicoten werd op het moment van schrijven al 947 keer getekend. Wij denken dat de voorziene ontsluitingslijn de kostenpost voor de concessiehouder mogelijk niet gaat reduceren, gezien een rit van Chaam naar Baarle-Nassau over Ulicoten slechts 2,6 kilometer langer is dan een directe rit tussen Chaam en Baarle-Nassau en het instellen van een ontsluitingslijn ook kosten met zich meebrengt. Ook is ons inziens op dit moment niet helder welke vorm een ontsluitingslijn op termijn heeft. Met andere woorden: het biedt in onze ogen geen garantie voor de toekomst. Bovendien hoopt de concessiehouder dat bij de start van de concessie het aantal reizigers en bijbehorende opbrengsten boven het niveau van 2019 (pre-corona) zullen liggen. Dit rechtvaardigt onze conclusie dat er in financiële zin geen reden is om af te wijken van de situatie in 2019. De Provinciale Staten van Noord-Brabant namen 4 november jl. een motie aan waarin wordt beaamt dat instandhouding van een goed kwaliteits en kwantiteitsniveau van het openbaar vervoer zoals voor Corona noodzakelijk is, zodat mensen ook zonder auto kunnen blijven reizen in West-Brabant. Wij zijn van mening dat het niet juist is om bij het bepalen van de levensvatbaarheid van een lijn voornamelijk uit te gaan van de huidige situatie. Ten grondslag hiervoor liggen de volgende argumenten. Kern Ulicoten groeit al jaren sterker dan landelijke en regionale trends. De bevolking in Ulicoten is de afgelopen vijf jaar met 9,5% toegenomen. Van de 1.148 inwoners anno 2022, is 22% twintig jaar of jonger. Tevens is sinds 2000 de totale woningvoorraad in Ulicoten met 17% toegenomen (bron: BRP en BAG gemeente Baarle-Nassau). Het aantal basisschoolleerlingen is de afgelopen jaren gegroeid met ruim 8% en voor de komende jaren verwacht de basisschool een nog sterkere groei (bron: scholenopdekaart.nl). Deze feiten geven ons inziens aan dat er reden is om aan te nemen dat de vraag naar OV in Ulicoten de komende jaren zal (blijven) toenemen. Daarnaast zien we sinds de start van de coronapandemie een trek uit de stad naar het platteland (suburbanisatie). Daar zou de concessiehouder ons inziens op in moeten spelen, door te zorgen voor geborgd</p>	<p>gekwalificeerd als 'Hubtaxi+': een verbinding met meer kwaliteit en meer reismogelijkheden dan de gewone hubtaxi met een zeer goede aansluiting op het overstappunt (in Chaam). Gezien de reizigersaantallen in de spits, grotendeels georiënteerd op Breda, is ervoor gekozen om voor Ulicoten tijdens de spitsperiode op werkdagen alsnog een lijngebonden verbinding uit te vragen binnen de OV-concessie. Buiten de spits en richting Baarle-Nassau zijn de vervoersstromen zo klein dat hier het Flexvervoer in kan voorzien. Het is aan de Inschrijvende vervoerders om een oplossing aan te bieden, minimaal passend binnen de eisen die in het PVE worden gesteld. Daarnaast dagen wij de Concessiehouder uit om Ontsluitende lijnen tijdens de Concessie door te ontwikkelen, waarbij de door u geschetste groei van de kern mogelijk kansen biedt.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>openbaar vervoer in de suburbanisatiegebieden rondom Breda en Tilburg. Indien het instellen van een ontsluitingslijn de enige realistische oplossing is, waar wij het vanzelfsprekend niet mee eens zijn, is het niet wenselijk om de ontsluitingslijn (enkel) tussen Ulicoten en Chaam te situeren. Dit gezien Baarle-Nassau Sint-Janstraat een knooppunt en een flex-overstappunt is in West-Brabant, een geografisch knooppunt is tussen Breda, Turnhout en Tilburg, deel uitmaakt van dezelfde gemeente, een reis van Ulicoten naar Tilburg extra lang gaat duren bij het ontbreken van een ontsluiting richting Baarle-Nassau en Baarle-Nassau een middelbare school kent waar ook Ulicotense jeugd naartoe gaat. Tevens willen wij u erop wijzen dat door het enclavedorp Baarle een Belgische buslijn loopt met halteplaatsen in Baarle-Nassau en ook deze lijn van belang is voor scholieren, ouderen en anderen die afhankelijk zijn van het OV. Uit de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' volgt dat er voor alle reizigers een passend aanbod moet zijn. Wij zijn van mening dat deze doelstelling in het gedrang komt door de mogelijkheden voor inwoners van Ulicoten eerder te beperken dan te verruimen of slimmer te maken. Tevens wil de provincie tot het duurzaamste mobiliteitssysteem in Europa komen. Door het gebruik van het openbaar vervoer in een kleine kern als Ulicoten te ontmoedigen, c.q. de mogelijkheden tot gebruik ervan te beperken, zal het gebruik van de (minder duurzame) auto toenemen. Overigens zijn sommigen (waaronder scholieren en studenten) afhankelijk van het OV, omdat zij geen auto kunnen betalen, dan wel geen rijbewijs hebben. Er zou zijn aangetoond dat reizigers een frequent en snel OV prefereren boven een fijnmazig OV. Wij durven die conclusie in twijfel te trekken, zeker op het platteland. Om de leefbaarheid in plattelandsgemeenten en kleine kernen te behouden zijn wij van mening dat een betrouwbare, frequente buslijn noodzakelijk is. Wij zijn verder van mening dat marktwerking de leefbaarheid op het platteland niet in de weg mag staan en dat de reiziger centraal moet staan. Wij vinden dat een onrendabele buslijn enkel opgeheven zou mogen worden als er helemaal geen reizigers meer zijn die afhankelijk zijn van de buslijn, zoals bijvoorbeeld schoolgaande jeugd. Naast het feit dat dat nu niet het geval is, is de verwachting voor de toekomst dat deze groep in Ulicoten zelfs gaat toenemen. Concluderend zijn wij van mening dat het laten vervallen van lijn 132 over Ulicoten zeer ongewenst is en dat het instellen van een ontsluitingslijn die enkel tussen</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		Ulicoten en Chaam gesitueerd wordt ook geen wenselijke ontwikkeling is. Het zou ons inziens voor alle partijen logischer zijn om de huidige situatie in stand te houden.	
147	Gemeente Bergen op Zoom	Op welke wijze wordt de halte B. Stulermeyerlaan bedient? Lijn 310 rijdt via de Burgemeester Wittelaan. Connexxion rijdt hier met de zelfde frequentie en wordt met scholierenlijnen (door Arriva) in de spitsuren versterkt.	Dit is een terechte vraag. De bediening van de halte Stulermeyerlaan was niet voldoende gewaarborgd door de eisen voor de Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg. Vandaar dat deze eisen zijn herzien waarbij ook de bediening van de huidige route van lijn 110 binnen Bergen op Zoom nu is opgenomen in het Programma van Eisen (zie eis 3.2.1 t/m 3.2.4).
148	Gemeente Bergen op Zoom	De concessieverlener biedt meer minder ruimte voor ontwikkeling, maar wel zekerheid. Houdt dit in dat de dienstregeling wordt vastgezet of dat er in het beginsel een (minder) product wordt aangeboden om zekerheid te bieden voor reizigers?	Ten opzichte van de huidige concessie biedt de nieuwe concessie meer zekerheid over de plaatsen en tijden waar OV wordt geboden, door het voor de hele duur van de concessie verplichten van Directlijnen en de bedieningsplicht van Verplichte Haltes. De minimumeisen die wij aan het OV-aanbod stellen liggen lager dan het aanbod dat wij als aanbestedingsresultaat verwachten. In hoeverre het aanbestedingsresultaat vergelijkbaar, beter of slechter is dan het aanbod waar wij de huidige concessie mee zijn begonnen is als gevolg van de coronapandemie onzeker.
149	Gemeente Bergen op Zoom	Bergen op Zoom, Bravis Ziekenhuis na verhuizing Bravis Bulkenaar Roosendaal vervangen door Bergen op Zoom, Gagelboslaan	De verhuizing van het Bravis-ziekenhuis naar Roosendaal kan inderdaad leiden tot aanpassing van Verplichte Routes en/of Verplichte Haltes. Dit is onderwerp van de doorontwikkeling van de concessie en is derhalve toegevoegd aan paragraaf 2.6.

150	Gemeente Bergen op Zoom	Om welke reden is er afgeweken van de biedingsperiodes in vergelijking met zowel 2019 als 2022? In 2019 op zondagen tot 23:00, in 2022 op zaterdag tot 0:00. In 2022 eerste bussen eerder dan 6:30 op doordeweeks dagen.	Er is bewust voor gekozen om in het Programma van Eisen minimale bedieningsperiodes en frequenties uit te vragen die lager liggen dan het huidige aanbod in het concessiegebied én het verwachte aanbestedingsresultaat. Dit om inschrijvende partijen de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit/extra OV aanbod die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. Mede op basis van uw vraag is zijn de bedieningstijden voor Directlijnen op werkdagen verruimd tot 24 uur en op zondagen tot 23 uur.
151	Gemeente Bergen op Zoom	Wordt de pilot BravoFlex voortgezet? Op dit moment rijdt er een taxibus op oproepbasis die OV aanbied in de wijken Noordgeest, Meilust, Gageldonk/ Warande en Vrederust. Dit als alternatief op de geschrapte stadslijnen 22 en 23 (2018). Het artikel stelt dat vervoer op oproepbasis is verboden tot 2027. Wat is hiervoor het alternatief of wordt er een uitzondering gemaakt voor BravoFlex in Bergen op Zoom. Bij geen verlenging van BravoFlex betekent dit afschaling voor deze bovengenoemde wijken.	Zie beantwoording reactie 166.
152	Gemeente Bergen op Zoom	Bergen op Zoom Rembrandtstraat > is dit niet HUB Antwerpsestraatweg - Olympialaan? Halsteren is HUB Molenplein; ook Steenbergseweg?	Wijziging van Rembrandtstraat naar Olympialaan is zinvol en doorgevoerd. Naast Molenplein is ook Halsteren Steenbergseweg toegevoegd om de Flexrit van reizigers niet nodeloos lang te maken (bijv. voor reizigers vanuit de richting Tholen die richting Bergen op Zoom reizen).
153	Gemeente Bergen op Zoom	Wat is de gedachte achter het verbinden van Hoogerheide naar Rotterdam? Is dit door middel van een comfortabele overstap en bijbehorende frequentie of een directe lijn?	Zie beantwoording reactie 180.
154	Gemeente Bergen op Zoom	Op welke wijze worden Huijbergen/Ossendrecht/Putte ontsloten? In figuur 2 staat een verbinding met Hoogerheide beschreven. Geen verbinding naar Roosendaal en Bergen op Zoom? Of worden de ontsluitende lijnen gebundeld tot een directlijn naar Rotterdam Zuidplein?	Zie beantwoording reactie 177.

155	Gemeente Bergen op Zoom	Putte, Julianastraat // Willemstad, Steenpad // Stampersgat, Fabrieksstraat toevoegen.	We hebben gekozen voor de halte Putte Moretuslei als beginhalte van de Ontsluitende lijn Putte - Hoogerheide. Deze is toegevoegd in eis 3.2.12 en bijlage B2, tabel 1. Willemstad Steenpad is de beginhalte van de Ontsluitende lijn Willemstad-Fijnaart en moet derhalve verplicht worden aangedaan. Ter verduidelijking is ook deze halte toegevoegd aan Bijlage B2, tabel 1. In Stampersgat hebben wij gekozen voor de halte Noordzeedijk i.p.v. Fabrieksstraat. Omdat deze halte in het Centrale haltebestand (abusievelijk) wordt aangeduid als Dinteloord Noord Zeedijk, is deze halte met deze naamgeving opgenomen in Bijlage B2, tabel 1.
156	Gemeente Bergen op Zoom	Wat is de beoogde frequentie van lijn 310 in het dal? Op dit moment 1x per uur naar Rotterdam, Zuidplein (2x per uur naar Dinteloord, Noordlangeweg)	De eisen voor deze verbinding zijn aangepast (zie eis 3.2.1 t/m 3.2.4). Op de corridor tussen Hoogerheide Raadhuisstraat en Dinteloord Noordlangeweg eisen we de frequenties die horen bij een Directlijn (zie eis 3.2.4), waarbij binnen Bergen op Zoom twee routes zijn gedefinieerd (de huidige route van lijn 310 en de huidige route van lijn 110) die beiden met minimaal de helft van deze frequenties moeten worden bediend. Gezien de huidige vervoersvraag in combinatie met de lengte van het traject, geldt ook voor het traject Dinteloord Noordlangeweg - Rotterdam Zuidplein dat kan worden volstaan met de helft van het aantal ritten per bedieningsperiode, zoals die gelden voor Directlijnen. Overigens geldt ook hier dat de Concessiehouder vervoerplicht heeft. Dit betekent dat binnen de geëiste bedieningsperiodes altijd voldoende capaciteit moet worden aangeboden om de feitelijke vraag te bedienen.
157	Gemeente Bergen op Zoom	Wat is de beoogde frequentie tussen Huijbergen en Hoogerheide? Op dit moment wordt de kern Huijbergen alleen in de spitsuren bediend (3.2.13 stelt dat wel). Er is geen verbinding naar Roosendaal beschreven, terwijl dit het juiste sterke punt was	De verbinding tussen Huijbergen Bogaertslaan en Hoogerheide Raadhuisstraat is uitgevraagd als een Ontsluitende lijn (eis 3.2.14). Dit betekent dat op

		<p>van de lijn. Studenten vanuit de gemeente Woensdrecht namen deze lijn naar Roosendaal om over te stappen op de IC naar Zwolle. Via Bergen op Zoom is deze overstap 3 min en wordt vaak niet gehaald door vertragingen van NS en de looptijd tussen de perrons op het station van Roosendaal. Iet hier zeker op de gebiedsontwikkeling Bravis ziekenhuis Bulkenaar. Dan zal er tenminste een ontsluitende lijn vanuit Woensdrecht/ BoZ/ Steenberghe moeten zijn.</p>	<p>werkdagen in de ochtend- en avondspits minimaal 2 ritten per uur per richting worden uitgevraagd en daar tussen 1 rit per uur per richting (3.2.18). Met de uitvraag van de Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg - Rotterdam Zuidplein en het benoemen van Bergen op Zoom Station tot knooppunt (Bijlage B2, tabel 3), wordt bevorderd dat Woensdrecht een goede aansluiting krijgt op de trein in Bergen op Zoom. Binnen onze visie vormen de Directlijnen en het spoor de ruggengraat van het systeem.</p> <p>Het nieuwe Bravis-ziekenhuis Bulkenaar is onderwerp van de doorontwikkeling van de concessie en kan aanleiding zijn om Verplichte Routes en/of Verplichte Haltes te wijzigen. Deze ontwikkeling is daarom toegevoegd aan paragraaf 2.6.</p>
158	Gemeente Bergen op Zoom	<p>Welke ontsluitende lijnen worden ook in het weekend aangeboden en op welke manier? Worden de huidige ontsluitende lijnen die rijden in het weekend overgenomen en vastgesteld dat deze lijnen (105, 103 volledig of niet, 112) de eerste drie jaar blijven rijden?</p>	<p>In het Programma van Eisen zijn Ontsluitende lijnen niet verplicht gesteld in het weekend. Wel ligt het in de lijn der verwachting dat Ontsluitende lijnen met voldoende vervoersvraag ook in de nieuwe concessie in het weekend worden aangeboden. Welke Ontsluitende lijnen bij aanvang van de concessie in het weekend worden aangeboden, hangt af van de bieding van de winnende vervoerder. De in de inschrijving aangeboden bedieningstijden en frequenties moeten ten minste tot en met de eerste Herijking worden aangeboden (eis 3.1.1).</p>
159	Gemeente Bergen op Zoom	<p>Welke ontsluitende lijnen worden ook in het weekend aangeboden en op welke manier? Worden de huidige ontsluitende lijnen die rijden in het weekend overgenomen en vastgesteld dat deze lijnen (105, 103 volledig of niet, 112) de eerste drie jaar blijven rijden?</p>	<p>Zie beantwoording reactie 158.</p>
160	Gemeente Bergen op Zoom	<p>Waarom alleen gemeente Breda? 4e stedeijke regio incl. Bravis Bulkenaar Roosendaal vraagt om adequate openbaar vervoer advisering (vanuit BoZ/</p>	<p>Deze keuze is gemaakt op basis van de huidige werkwijze. In het Tactisch Ontwikkelteam heeft Breda als B5-stad, vanwege de grote stadsdienst en daarmee</p>

		Roosendaal) BoZ schuift graag aan in het tactisch ontwikkel team en regieteam gedeelde mobiliteit!	samenhangende problematiek en ervaring een aparte vertegenwoordiging. Bergen op Zoom wordt, net als de andere M7-gemeenten in het concessiegebied (Oosterhout en Roosendaal) vertegenwoordigd door de GGA (Regio West-Brabant). Bij aanpassingen aan de dienstregeling die de gemeente direct aangaan wordt de gemeente betrokken en kan, indien nodig voor specifieke punten, worden uitgenodigd voor het TOT dan wel zitting nemen in een werkgroep die specifieke business cases uitwerkt. Daarnaast kan de gemeente ook adviseren over het exploitatieplan.
161	Gemeente Bergen op Zoom	Waarom alleen gemeente Breda? 4e stedelijke regio incl. Bravis Bulkenaar Roosendaal vraagt om adequate openbaar vervoer advisering (vanuit BoZ/ Roosendaal) BoZ schuift graag aan in het tactisch ontwikkel team en regieteam gedeelde mobiliteit!	Zie beantwoording reactie 160.
162	Gemeente Bergen op Zoom	Nadere definiering van het budget; waar is het voor? Hoe wordt hierover gecommuniceerd?	Zie paragraaf 2.2 van het Programma van Eisen.
163	Gemeente Bergen op Zoom	Nadere definiering van het budget; waar is het voor? Hoe wordt hierover gecommuniceerd?	Dit budget wordt gebruikt voor het versterken van het systeem van gedeelde mobiliteit. Het kan bijvoorbeeld ten goede komen aan communicatie over gedeelde mobiliteit of aan het opzetten van pilots van kleinschalige mobiliteit of aansluiten van deelmobiliteit. Omdat het budget door de provincie beschikbaar wordt gesteld aan het Regieteam en niet aan de concessiehouder zelf, hebben we het bij nader inzien niet als eis opgenomen in het Programma van Eisen, maar de inleiding van paragraaf 2.3 aangepast.
164	Gemeente Bergen op Zoom	Dinteloord - ossendrecht (Lijn 110) staat niet expliciet benoemd?	Dat klopt. Daarmee was bij nader inzien de bediening van met name de scholen in Bergen op Zoom (halte Stulermeijerlaan) niet voldoende gewaarborgd. Vandaar dat deze eisen zijn herzien waarbij ook de bediening van de huidige route van Lijn 110 binnen Bergen op Zoom nu is opgenomen in het PvE (zie eis 3.2.1 t/m 3.2.4).

165	Gemeente Bergen op Zoom	Waarom nieuwe nummers op streeklijnen die nu sinds jaar en dag voor eenieder bekend zijn?	Wij kiezen voor een aaneengesloten lijnummering die zoveel mogelijk lijkt op de huidige lijnummering, maar waarbij wij dubbelingen met de aansluitende concessie Oost-Brabant voorkomen (met uitzondering van de nummering van de stadlijnen). Ook t.b.v. van de digitalisering van reisinformatie (zoals reisinformatieapps) is dit wenselijk. Daarmee is het onvermijdelijk dat een aantal lijnummers verandert. Een concessiewijziging is dan het aangewezen moment om een dergelijke wijziging door te voeren. De concessiehouder is bij de implementatie verplicht om reizigers en inwoners goed te informeren over wijzigingen in de dienstregeling.
166	Gemeente Bergen op Zoom	Dat tenminste BravoFlex, HUB/ Haltetaxi en de deelfietsen blijven bestaan conform onze huidige pilot 'gedeelde mobiliteit Bergen op Zoom e.o.' die december 2019 is in gegaan;	De pilot met Bravoflex in Bergen op Zoom, het Flex-vervoer vanuit Lepelstraat naar de halte Molenplein in Halsteren en de in Bergen op Zoom geplaatste deelfietsen zijn ingezet om hiervan te leren voor de nieuwe concessieperiode van het lijngebonden vervoer en het nieuwe Flexcontract in West-Brabant. Daarmee zou de pilot tot einde concessie lopen, die oorspronkelijk eind 2022 afliep. Als gevolg van Covid is de concessie West-Brabant verlengd tot juli 2025. Het nieuwe Regiotaxicontract start per 1 januari 2024. Op dat moment worden de huidige Bravoflex in Bergen op Zoom en het Flex-vervoer vanuit Lepelstraat vervangen door het nieuwe Flexvervoer (hub- en haltetaxi) vanuit het nieuwe Regiotaxicontract (op basis van de gezamenlijke afspraken tussen de Regio West-Brabant en ons). De pilot met Bravofiets loopt tot september 2023, in overleg met de gemeente Bergen op Zoom wordt de pilot geëvalueerd en wordt besloten over eventuele voortzetting.
167	Gemeente Bergen op Zoom	De tarifiering van Flex en Samen initiatieven redelijk en billijk blijven en vergelijkbaar zijn met het OV-tarief;	Afspraken over de tarieven van Flex en Samen initiatieven worden niet in de concessie gemaakt. Wij zijn het met u

			eens dat deze tarieven redelijk en billijk moeten zijn. Voor uitgangspunten ten aanzien van de tarieven in het systeem van gedeelde mobiliteit verwijzen wij u naar het Uitgangspuntendocument.
168	Gemeente Bergen op Zoom	Het bedieningsvenster in de avonduren en weekenddagen, in het licht van een kwalitatief alternatief worden bezien, waarbij er tenminste aanbod is op basis van een chauffeursservice onder verluide van het genoemde redelijke en billijke OV-tarief	Zoals afgesproken in het Uitgangspuntendocument is het gebruik van Flex-vervoer in de avonduren en weekenden tegen OV-tarief mogelijk in het kader van de 'gemeentelijke plus'.
169	Gemeente Bergen op Zoom	OV-studentenkaart reizigers ook gebruik kunnen maken van het gedeelde mobiliteitsplatform en daarmee ook BravoFlex kunnen gebruiken;	Net als in de huidige Bravoflex-pilot zullen op de hub- en haltetaxi geen abonnementen en kortingsproducten geldig zijn. Alle reizigers, dus ook houders van een OV-studentenkaart, reizen tegen hetzelfde tarief.
170	Gemeente Bergen op Zoom	De ontwikkeling Bravis Bulkenaar in Roosendaal als direct-lijn vanuit de regio Brabantse Wal (Woensdrecht, Steenberg) ontsloten wordt bij opening nieuw centraal ziekenhuis in Roosendaal;	De ontsluiting van het nieuwe Bravis ziekenhuis Bulkenaar is onderwerp van de doorontwikkeling van de concessie en kan aanleiding zijn om Verplichte Routes en/of Verplichte Haltes te wijzigen. Deze ontwikkeling is daarom toegevoegd aan paragraaf 2.6.
171	Gemeente Bergen op Zoom	De scholierenlijn 110, zoals in de huidige vorm aanwezig is, tussen Dinteloord en Ossendrecht blijft bestaan;	Zie beantwoording reactie 164.
172	Gemeente Bergen op Zoom	Er een halte komt op de Steenbergseweg in Halsteren ter hoogte van de P+R locatie Eendrachtsweg voor de inwoners van Lepelstraat;	Dit betreft de Verplichte Route van de Directlijn(en) tussen Hoogerheide en Dinteloord. De Concessiehouder is conform eis 3.1.5 verplicht deze halte te bedienen.
173	Gemeente Bergen op Zoom	Er een halte komt op de Markiezaatsweg ter hoogte van de Zuiderdreef/ Sportlaan voor de inwoners van de nieuwbouwwijk Markiezaten.	Bergen op Zoom Bergse Plaat moet worden verbonden met Bergen op Zoom station door een Ontsluitende lijn die in ieder geval de haltes Strandplevier en Broeke bedient (3.2.14 / Bijlage B2, tabel 1). Dit betekent dat op basis van dit Programma van Eisen geen garantie kan worden gegeven dat de betreffende nieuwe halte wordt ontsloten.
174	Gemeente Bergen op Zoom	Welke dienstregeling wordt meegegeven als basis voor de nieuwe concessiehouder van 2025? Is dit 2019 (550.000 dienstregelingsuren) of 2023 (10% minder). Kijkend naar het herstel van reizigersaantallen en een gelijkwaardig vertrekpunt horen wij dit graag. Er is namelijk een groot verschil of het startpunt van de huidige concessie (9	Dit is onderdeel van het gunningsmodel, niet van het Programma van Eisen.

		april 2014) als basis dient, de invoering van de pilot per december 2019 of de einddatum van de concessie medio 2025.	
175	Gemeente Bergen op Zoom	Wordt er gekeken naar Waterstof als duurzame energie? Dit is kansrijker om in 2025 al zero emissie vervoer aan te kunnen bieden. Techniek van batterij-aangedreven bussen is op dit moment niet toereikend om lijn 310 (Rotterdam - Hoogerheide) te kunnen uitvoeren. Wij vragen dit omdat er ruimtelijk gezien vanuit de gemeente aandacht moet zijn voor waterstof-vulstations.	Het gebruik van waterstof als brandstof voor Zero Emissie bussen is toegestaan, mits de waterstof is geproduceerd zonder dat hiervoor uitstoot wordt veroorzaakt.
176	Gemeente Bergen op Zoom	Tot welke hoogte is de concessiehouder vrij om lijnen toe te voegen ofwel te schrappen? Wij streven naar een robuust, betrouwbaar en overzichtelijk lijnennet. Wanneer de concessiehouder juridisch gezien relatief eenvoudig wijzigingen kan doorvoeren voorzien wij risico's op basis van een robuust, betrouwbaar en overzichtelijk lijnennet.	Een van de doelstellingen van deze aanbesteding is het creëren van een 'toekomstvaste basis voor het systeem van Gedeelde Mobiliteit'. Daarmee zetten ook wij in op een robuust lijnennet. Dit doen we door alle Directlijnen in principe voor de volledige looptijd van de concessie voor te schrijven en de ambitie uit te spreken dat ook de Ontsluitende lijnen daar waar mogelijk moeten doorgroeien naar Direct-kwaliteit. Ook de aangeboden Ontsluitende lijnen dienen derhalve tenminste tot de eerste Herijking te worden aangeboden (eind 2028). Binnen de manier van ontwikkeling en samenwerking (hoofdstuk 2) zijn meerdere waarborgen ingebouwd dat Concessiehouder niet zomaar wijzigingen kan doorvoeren. De Concessiehouder doet voorstellen voor de iets langere termijn in het jaarlijks te actualiseren Ontwikkelplan en vult deze voorstellen jaarlijks nader in, in onder andere het Exploitatieplan. Deze plannen worden besproken in het Tactisch Ontwikkelteam dat zich met de concessie bezighoudt (ontwikkeling en uitvoering) en (in het geval van het opheffen van lijnen) het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, dat de samenhang van het totale systeem van gedeelde mobiliteit voor de reiziger bewaakt. Wij stemmen vervolgens al dan niet in met de plannen, waarbij het ook nadrukkelijk gaat om voorstellen voor het

			opheffen of toevoegen van Lijnen.
177	Gemeente Woensdrecht	Welke van de huidige haltes binnen de gemeente Woensdrecht blijft gegarandeerd tijdens de concessieduur bestaan, buiten de aangegeven 2 locaties (Ossendrecht Postbaan en Ossendrecht Stenenhoef).	Hierbij gaat het om alle bestaande haltes langs de Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg - Rotterdam Zuidplein. Daarnaast is in bijlage B2 een aantal Verplichte haltes opgenomen binnen de gemeente Woensdrecht: Ossendrecht Postbaan, Ossendrecht Stenenhoef. Ook dienen de volgende Ontsluitende verbindingen te worden gerealiseerd, die minimaal zijn gegarandeerd tot de eerste herijking: Putte - Hoogerheide Raadhuisstraat en Huijbergen Bogaertslaan - Hoogerheide Raadhuisstraat. Ook alle bestaande haltes langs de route van deze verbindingen, moeten worden bediend. De vervoerder heeft hier de vrijheid om, met gebruik van de in bijlage B1 weergegeven Routes en Routevarianten, zelf de route van de Ontsluitende lijnen te bepalen. Voor de route tussen Putte en Puts Molentje zijn er niet veel smaken. Dit betekent dat er in ieder geval vanuit mag worden gegaan dat de haltes Ossendrecht Reekesberg, Putte Bieduinen, Putte Kromme Weg, Putte Antwerpsestraat, Putte Gemeentehuis, Putte Julianastraat en Putte/Stabroek Moretuslei worden aangedaan. NB. abusievelijk is bij de opsomming van de Ontsluitende lijnen (eis 3.2.14) geen halte benoemd in Putte. Vanwege de aansluitingen op de Belgische lijnen wordt verbinding a. daarom aangepast tot: Putte Moretuslei - Hoogerheide Raadhuisstraat.
178	Gemeente Woensdrecht	We kunnen constanteren dat er een knip wordt aangebracht tussen Huijbergen en Wouwse Plantage (de huidige lijn 104). Het flex vervoer moet wel betaalbaar blijven. Dit maakt Huijbergen nog slechter bereikbaar en zeker gezien de komst van het ziekenhuis in Roosendaal zijn wij geen voorstander van deze knip, maar juist van	Tussen Huijbergen en Wouwse Plantage wordt inderdaad geen Ontsluitende lijn geëist. Inschrijvende partijen staat het echter vrij om hier toch een Ontsluitende lijn aan te bieden die dan ten minste tot de eerste Herijking (eind

		behoud voor eventuele directe busverbinding naar het nieuw te realiseren ziekenhuis Bravis.	2028) dient te worden uitgevoerd. Naast het lijngebonden vervoer kunnen reizigers ook gebruik maken van het Flexvervoer, waarmee vanaf de bestaande haltes aansluiting wordt gegeven op het lijngebonden vervoer. Voor wat betreft de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis zie de beantwoording van vraag 170.
179	Gemeente Woensdrecht	Heeft de concessiehouder vanaf 2028/2029 de mogelijkheid om het aanbod van de lijnen te veranderen en of te schrappen?	Ja, waarbij hij alle eisen en procedures zoals opgenomen in het Programma van Eisen in acht moet nemen. In het bijzonder de eisen opgenomen in paragraaf 3.1 begrenzen de ontwikkelruimte van de concessiehouder en beschrijven de invloed van concessieverlener, wegbeheerders, het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit op voorstellen tot wijziging van het OV-aanbod, dit in aanvulling op de reguliere procedures zoals het jaarlijks opstellen van een nieuw exploitatieplan.
180	Gemeente Woensdrecht	Wat is de gedachte achter het verbinden van Hoogerheide naar Rotterdam? Is dit door middel van een comfortabele overstap en bijbehorende frequentie of een directe lijn?	Zie beantwoording reactie 43.
181	Gemeente Woensdrecht	Op welke wijze worden Huijbergen/Ossendrecht/Putte ontsloten? In figuur 2 staat een verbinding met Hoogerheide beschreven. Geen verbinding naar Roosendaal en Bergen op Zoom? Of worden de ontsluitende lijnen gebundeld tot een directlijn naar Rotterdam Zuidplein?	Naast de voorgeschreven Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg- Rotterdam Zuidplein, zijn twee Ontsluitende Lijnen voorgeschreven in eis 3.2.14 waarbij de begin- en eindhalte moeten worden bediend, evenals de Verplichte haltes uit bijlage B2, tabel 1 (Ossendrecht Postbaan en Ossendrecht Stenenhoef). NB. De verbinding 'Putte - Hoogerheide Raadhuisstraat' wordt aangepast tot: 'Putte Moretuslei - Hoogerheide Raadhuisstraat'. De halte Hoogerheide Raadhuisstraat is benoemd tot knooppunt. Vervoerders worden daarmee gestimuleerd om hier goede aansluitingen te realiseren tussen de Ontsluitende lijnen en de Directlijn. Het staat de

			inschrijvende partijen echter vrij om voor andere oplossingen te kiezen door bijvoorbeeld slimme doorkoppelingen te realiseren of lijnen te verlengen. NB. Een Directlijn mag worden gekoppeld aan een Ontsluitende lijn (eis 3.2.22), waarbij aangepaste eisen voor de geboden frequentie gelden (eis 3.2.23). Het is niet toegestaan om één Directlijn te splitsen in twee Ontsluitende Lijnen (3.2.21).
182	Gemeente Woensdrecht	Wat is de beoogde frequentie tussen Huijbergen en Hoogerheide? Op dit moment wordt de kern Huijbergen alleen in de spitsuren bedient (3.2.13 stelt dat wel). Er is geen verbinding naar Roosendaal beschreven, terwijl dit het juiste sterke punt was van de lijn. Studenten vanuit de gemeente Woensdrecht namen deze lijn naar Roosendaal om over te stappen op de IC naar Zwolle. Via Bergen op Zoom is deze overstap 3 min en wordt vaak niet gehaald door vertragingen van NS en de looptijd tussen de perrons op het station van Roosendaal. let hier zeker op de gebiedsontwikkeling Bravis ziekenhuis Bulkenaar. Dan zal er tenminste een ontsluitende lijn vanuit Woensdrecht/ BoZ/ Steenberghe moeten zijn.	Zie beantwoording reactie 157.
183	Gemeente Woensdrecht	Dinteloord - Ossendrecht Lijn 110 - staat niet expliciet benoemd?	Zie beantwoording reactie 164.
184	Gemeente Woensdrecht	Is er busvervoer mogelijk vanuit de gemeente Reimerswaal richting Hoogerheide? Aangezien er veel leerlingen die in Ossendrecht op school zitten uit deze omgeving komen.	Reimerswaal behoort tot de provincie Zeeland. Vanuit de concessie West-Brabant is als minimumeis geen buslijn voorzien naar deze gemeente. De ruggengraat van het openbaar vervoer bestaat hier uit de trein in combinatie met de Directlijn Hoogerheide Raadhuisstraat - Dinteloord Noordlangeweg - Rotterdam Zuidplein.
185	Gemeente Woensdrecht	Is er een directe verbinding mogelijk richting Antwerpen?	Vanuit de concessie West-Brabant is als minimumeis geen directe buslijn voorzien naar Antwerpen. Hier is vaker onderzoek naar gedaan en de vervoerwaarde bleek te beperkt en vooral concurrerend met de bestaande treinverbinding via Roosendaal. Niettemin zou dit een mogelijke doorontwikkeling kunnen zijn gedurende de looptijd van de concessie.

186	Gemeente Woensdrecht	Aanscherping Putte/Ossendrecht buiten de spits: voorgesteld wordt om met de lijn naar Putte altijd Ossendrecht te bedienen. Door de koppeling aan de Directlijn wordt vedere aanscherping voorkomen. Wordt dit doorgevoerd?	De halte Ossendrecht Stenenhoef is een Verplichte halte (Bijlage B2 tabel 1). Dit betekent dat deze halte minimaal op werkdagen overdag met een Ontsluitende lijn moet worden bediend (3.2.15). Het is aan de inschrijvende vervoerders om een voorstel te doen hoe dit vorm te geven (zie ook het antwoord op vraag 181).
187	Waterschap Brabantse Delta	Ons is opgevallen dat in de stukken de route Lijn 6 van Breda naar Galder / Meersel-Dreef niet is opgenomen als een verplichte lijn. De provincie geeft hierbij aan de mogelijkheid open te houden om bij start van de concessie delen van de route te laten vervallen en alleen nog Flex-vervoer aan te bieden. Aangezien het waterschap aan de betreffende Lijn 6 gelegen is - en het niet opnemen van deze lijn als verplichte lijn afbreuk doet aan de bereikbaarheid van het waterschap - wil het waterschap op dit punt reageren en het bezwaar dat het met betrekking hierop heeft kenbaar maken. Door het verdwijnen van de route Lijn 6 wordt het Waterschap niet of slechter bereikbaar per openbaar vervoer. Zowel voor onze bezoekers als medewerkers. Dit is voor ons als overheidsorganisatie niet acceptabel. Daarnaast heeft Het Waterschap Brabantse Delta duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Het stimuleert mensen per fiets of per openbaar vervoer naar het waterschap te komen in plaats van met de auto. Het wegvallen van Lijn 6 zou voor een vermindering aan mogelijkheden zorgen om het kantoor op een gewenste, duurzame manier te bereiken.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6.
188	Regio West-Brabant	U schrijft dat het ontwerp-Programma van Eisen minimumeisen bevat om optimaal bij te dragen aan de provinciale beleidsdoelstellingen. Voor onze regio geldt dat het resultaat 'maximaal' moet bijdragen aan de vervoersbehoefte van de West-Brabanders. Zoals u schrijft brengt deze concessie de transitie van klassiek openbaar vervoer naar een systeem van gedeelde mobiliteit dichterbij en verbetert: - de toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit; - het drempelloos reizen; - de leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant; - en de wendbaarheid van de concessie(houder). Deze uitgangspunten onderschrijven wij en daarom willen wij de constructieve samenwerking voortzetten. Als gezamenlijke overheden zetten we op deze wijze in op de mobiliteitstransitie waarin breed aanbod van gedeelde mobiliteit van cruciaal belang is. Daarom waarderen we	De gevolgen van inflatie voor de concessiehouder worden beperkt doordat op de exploitatiesubsidie de Landelijke Bijdrage Index van toepassing is en op de tarieven de Landelijke Tarief Index. De gevolgen van inflatie voor het OV-aanbod zijn daardoor beperkt. Wij beantwoorden uw reactie over gedeelde mobiliteit die niet tot de concessie behoort via een aparte brief.

		<p>dat het ontwerp-Programma van Eisen ruimte laat aan inschrijvende partijen om met onderscheidende voorstellen te komen die hieraan bijdragen. Daarmee spreken we ook de wens uit dat doorgevoerde verbeteringen in de nu lopende concessie meegaan in de nieuwe concessie. De grootste uitdaging waar we als gezamenlijke overheden voor staan, is om een goede samenhang van het systeem van gedeelde mobiliteit te borgen en te zorgen dat het systeem als geheel begrijpelijk en betaalbaar voor de reiziger blijft. De buslijnen, waaronder de buurtbussen, vormen samen met het spoornet de ruggengraat van de gedeelde mobiliteit. Verdere verschraving van het aanbod kan het gevolg zijn van deze concessie, omdat door de huidige inflatie mogelijk de toekomstige aanbieder minder kan realiseren voor hetzelfde geld. Daarom de oproep om alsnog het budget te verruimen.</p>	
189	Regio West-Brabant	<p>Gedeelde mobiliteit is in ontwikkeling en biedt nog niet overal een oplossing voor. De regio wil met de provincie gaan voor 'mobiliteit voor iedereen'. We zien in onze regio dat dit nog te vaak niet de werkelijkheid is in dorpen en wijken. In de week van 14 november werd de verdeling van de 7,5 miljard uit het BO-Mirt bekend. Dit biedt in onze regio kansen om gedeelde mobiliteit te versterken als onderdeel van de verstedelijkingsstrategie. De regio pakt dit graag samen op met de provincie, zodat West-Brabant uiteindelijk minder verplaatsingen per auto kent. De (HOV)netwerkstudie van Breda hangt hiermee samen. Deze kan niet voor 7 december ingebracht worden in dit ontwerp-Programma van Eisen. Na afstemming in de regio maakt gemeente Breda graag een afspraak met u hoe dit ingebracht kan worden in de aanbesteding.</p>	Dit betreft een bilaterale afspraak.
190	Regio West-Brabant	<p>De gemeenten in West-Brabant willen vooruit met gedeelde mobiliteit. Nieuw in deze concessie is dat er herijking mogelijk is en dat is een goede zaak. Voor de uitvoering van de concessie wordt er naast het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) voorzien in een regieteam. Hier zullen Breda en RWB namens de andere 15 gemeenten in deelnemen. Vanuit het TOT en regieteam is er ook de link naar de programmagroep OV netwerk Brabantstad. Er is behoefte aan scherpte wat betreft rol en taak van regieteam en TOT De meerwaarde van het regieteam is niet duidelijk, omdat het lijkt te gaan om reflectie en lange termijnzaken. Het beeld ontstaat van een soort TOTPlus. Omdat het TOT concrete zaken m.b.t. netwerkontwikkeling behandelt is de</p>	<p>In de eigen organisatie zullen wij ervoor zorgen dat het eerste aanspreekpunt voor ontwikkeling in de OV-concessie dezelfde persoon is als het eerste aanspreekpunt voor ontwikkeling in het Flex-contract. Hiermee is (van de kant van de provincie) geborgd dat in het Tactisch Ontwikkelteam kansen in relatie tot het Flex-contract geconstateerd kunnen worden. Het Regieteam Gedeelde Mobiliteit is vervolgens het aangewezen gremium om deze kansen verder te bespreken, samen</p>

		<p>aanwezigheid van een Flexcontactpersoon is gewenst voor de relevante combi-thema's. Ook 'Samen'-initiatieven kunnen naar behoefte ingebracht worden. Uiteindelijk achten wij de regio het geëigende organisatorische kader voor deze overleggen. Wie staat waarvoor aan de lat? Gedeelde mobiliteit wordt door veel verschillende partijen uitgevoerd. Wie voert de regio en hoe pakken we dat aan? En wie is verantwoordelijk voor de financiering?</p>	<p>met de uitvoerder van het Flex-contract. Het staat andere deelnemers aan het Tactisch Ontwikkelteam natuurlijk vrij de inzet van hun personeel op eenzelfde manier in te richten. Dergelijke afspraken nemen wij niet op in het Programma van Eisen omdat er geen verplichting voor de concessiehouder uit volgt.</p> <p>Wij beantwoorden uw reactie over gedeelde mobiliteit die niet tot de concessie behoort via een aparte brief.</p>
191	Regio West-Brabant	<p>We werken al samen aan de hub-ontwikkeling. Daar hebben we een eerste stap in gezet en we werken samen verder aan de kansrijke hubs. De uitdaging is om de hub-halte nog beter in dienst te stellen van reiziger. Voor een reiziger moet een halte herkenbaar zijn als opstappunt in één systeem. Dat meerdere vervoersmogelijkheden samen een netwerk vormen, daar heeft de reiziger geen boodschap aan, die wil gewoon van A naar B. Hou het daarom overzichtelijk en simpel! De volgende stap voor de regio is om tot een netwerk van hubs te komen die de 15 minuten stad en 25 minuten regio dichterbij brengt. Dit vereist een gezamenlijk visie met een integrale uitwerking van de thema's als reisinformatie, beeldmerken, aansluitingen en slimme overstappunten. Daar willen we graag met de provincie verder aan werken. Tenslotte willen we blijven afstemmen over de flexhaltes. Er behoefte is helder te krijgen wat de definities zijn.</p>	<p>Wij beantwoorden uw reactie over gedeelde mobiliteit die niet tot de concessie behoort via een aparte brief.</p>
192	Regio West-Brabant	<p>Er wordt geëxperimenteerd met lokale initiatieven voor gedeelde mobiliteit. Samen met het Kleinschalig Collectief Vervoer (KCV) wordt de hub-haltetaxi ingevoerd. Een spannend product waarbij nog veel bedenkingen bestaan. Daarnaast willen we de samen-initiatieven goed inpassen in het vervoerssysteem. We spreken nadrukkelijk de wens uit om dit samen te organiseren. Er is veel maatwerk nodig binnen gedeelde mobiliteit. We zien kansen hiervoor in de wendbaarheid van de nieuwe concessie. Niet om alles daarin onder te brengen, maar om slimme koppelingen te maken. De uitdaging ligt in hoe we massa gaan maken met maatwerk (met voldoende impact en effectiviteit) en tegelijkertijd een voor inwoners herkenbaar vervoerssysteem ontwikkelen. Daarom is het creëren van vervoersvormen op afroep een waardevolle mogelijkheid in het ontwerp-Programma van Eisen. Ook willen we graag verder</p>	<p>Wij beantwoorden uw reactie over gedeelde mobiliteit die niet tot de concessie behoort via een aparte brief.</p>

		denken over het beter bereikbaar maken van bedrijventerreinen en havengebieden. Hiervoor gaan we als overheid verder met bedrijfsleven en onderwijs aan de slag.	
193	Regio West-Brabant	<p>Gedeelde mobiliteit moeten we aantrekkelijk maken door korte reistijden, aantrekkelijke tarieven en het makkelijk kunnen vinden, plannen en zo mogelijk betalen van je gehele reis van-deur-tot-deur met behulp van MaaS apps. Er is een bovengrens aan het strekken van lijnen en daar willen we graag scherp kijken. De buslijnen met hun haltes moeten goed binnen het bereik van inwoners en potentiële OV-reizigers liggen. Niet voor alle inwoners is voor- en natransport met de fiets mogelijk. De regio ziet het liefst een zo goed mogelijke dekking met gedeelde mobiliteit zodat zo min mogelijk inwoners de stap hoeven te maken naar het KCV. De uitdaging ligt in het oplossen van de discrepantie tussen het steeds grofmaziger OV-net enerzijds en anderzijds steeds meer druk – ook financieel - op het KCV-systeem inclusief het WMO-vervoer van gemeenten. Daarbij helpt de ‘voor-elkaar-pas’ waarmee een aantal gemeenten gaan proefdraaien en is het wenselijk dat een soortgelijk aanbod aan reizigers mogelijk blijft. Daarnaast vragen gemeenten aandacht voor het goed bereikbaar houden van MBO- en HBO-locaties zoals Curio Prinsentuin in Andel. Ook wordt er aandacht gevraagd voor bijzondere groepen als asielzoekers en statushouders. Door de energiecrisis en huidige inflatie wordt voor een groeiende groep inwoners vervoer te duur. Ook in het licht van de mobiliteitstransitie is betaalbaarheid van vervoer een belangrijk aspect. Gedeelde mobiliteit kan zo bijdragen aan brede welvaart.</p>	<p>Het Programma van Eisen stelt een maximum aan het strekken van lijnen door het in hoge mate voorschrijven van verplichte haltes, routes en de plicht om te halteren op elke langs de route gelegen halte zoals beschreven in paragraaf 3.1. Desalniettemin kan het voorkomen dat een lijn een andere route krijgt of niet langer wordt in gevuld met openbaar vervoer. In dat geval kan de reiziger altijd gebruik maken van het Flex-vervoer. Dit is de belofte aan de reiziger die we gezamenlijk hebben gedaan in het Uitgangspuntendocument.</p> <p>De Voor Elkaar Pas is een product van Arriva en kunnen wij daarom niet voorschrijven. Het is uiteraard wel mogelijk voor andere vervoerders dan Arriva om een soortgelijk product te ontwikkelen. Als gemeenten in de nieuwe concessie soortgelijke afspraken willen maken als zij met de huidige concessiehouder hebben (inclusief het continueren van hun bijdrage) kunnen zij dat ter informatie meegeven in de aanbesteding, zodat alle inschrijvers hier rekening mee kunnen houden bij de ontwikkeling van hun assortiment aan vervoerbewijzen voor bijzondere doelgroepen.</p> <p>De meeste scholenlocaties in het concessiegebied hebben een verplichte halte, dan wel een halte van een Directlijn in hun nabijheid, zo ook Curio Prinsentuin in Andel. Hiermee menen wij te voorzien in goede bereikbaarheid van deze scholen.</p> <p>Voor dienstverlening aan bijzondere doelgroepen als</p>

			asielzoekers en statushouders stellen we geen aanvullende eisen. Alleen voor dienstverlening aan reizigers met een mobiliteitsbeperking stellen we eisen, dit op grond van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer.
194	Regio West-Brabant	In het ontwerp-Programma van Eisen zijn minimumnormen aangegeven en de inschrijvers worden uitgedaagd een beter bod te doen. Daar zit dan ook meteen de zorg van verschillende- met name landelijke gemeenten. Daarom zullen deze gemeenten, zelf of met buurgemeenten, concrete verzoeken indienen als reactie op het ontwerp-Programma van Eisen. Er zijn zorgen dat bij een gelijkblijvend budget i.r.t. kosten tot verdere verschraling van de dienstverlening leidt. Daarmee komt vooral de bereikbaarheid in het rurale gebied verder onder druk door afname van ontsluitende lijnen tussen kleine kernen. En ook zijn er vragen over hoe omgegaan wordt met toekomstige ontwikkelingen. Een voorbeeld is de bereikbaarheid van het nieuwe ziekenhuis Bravis Bulkenaar, die belangrijk is voor Rucphen, Roosendaal, Halderberge, Woensdrecht, Bergen op Zoom en Steenberg. En hoe de Brabantliner-verbinding tussen Breda en Utrecht via Oosterhout, Geertruidenberg en Altena in stand wordt gehouden tijdens de werkzaamheden aan de A27. Een ander terugkerend thema is het langer doorrijden in de avonduren van stad- of streekbussen. Ook is er de zorg dat het aanbod zo laag wordt, dat de bus geen interessant alternatief meer vormt. Op dit moment zijn we nog niet terug op het niveau van voor corona. De vraag is hoe de provincie hiermee omgaat? Volgens het ontwerp Programma van Eisen eindigt de avondspits om 18.00 uur en vervalt op dat moment de verplichting om vervoer aan te bieden op de ontsluitende lijnen en buurtbuslijnen. Een verlenging van de avondspits is wenselijk, vanwege een betere spreiding van reizigers over de spits en omdat reizigers het risico lopen dat ze na 18.00 uur op duurder flexvervoer moeten terugvallen. Dit leidt mogelijk tot extra vraag naar duur WMO vervoer.	Het budget voor de concessie staat op verschillende manieren onder druk. Om het langzame herstel van reizigersaantallen enigszins te compenseren voegt de provincie eenmalig € 5,5 miljoen toe aan de exploitatiebijdrage voor de concessie. Zo kunnen inschrijvers iets meer aanbod aanbieden dan zij zouden doen op basis van alleen de jaarlijkse exploitatiebijdrage en de verwachte reizigersopbrengsten. Het budget staat ook onder druk door de inflatie. De concessiehouder wordt hier grotendeels voor gecompenseerd door de Landelijke Bijdrage Index en de Landelijke Tarievenindex. Dit betekent - kort gezegd - dat zowel de provincie als de reizigers het grootste deel van de te verwachten kostenstijgingen betalen. Dit beperkt de risico's voor de inschrijvers, die hierdoor meer ruimte krijgen om een aantrekkelijke aanbieding te doen. Ten slotte staat het budget gedurende de concessie onder druk als sommige lijnen steeds minder gebruikt worden (vooral lijnen in rurale gebieden) terwijl op andere lijnen de concessiehouder juist versterkingsritten moet inzetten. Het is aan de inschrijvers om een goede inschatting te maken van de ontwikkelingen van de reizigersstromen (per lijn, per dagdeel of zelfs per rit). Anders dan in de huidige concessie bepalen wij de exploitatiebijdrage niet meer op basis van de hoeveelheid aangeboden dienstregelingen, maar stellen wij een vast bedrag

			<p>beschikbaar én biedt de concessiehouder in het volgende jaar meer dienstregelingen aan als de reizigersopbrengsten zich ten opzichte van het voorgaande jaar positief ontwikkelen. Hierdoor is het door de provincie beschikbaar gestelde budget niet langer maatgevend voor de omvang van het vervoeraanbod, maar wordt dit meer gestuurd door de daadwerkelijke ontwikkeling van de reizigersaantallen.</p> <p>De grote ontwikkelingen zijn opgenomen in een nieuwe paragraaf 2.6 in het Programma van Eisen.</p> <p>Het vervoervolume, uitgedrukt in dienstregelingen, dat de concessiehouder aanbiedt op de verbinding Breda/Oosterhout-Gorinchem/Utrecht blijft gelijk in de jaren dat aan de A27 wordt gewerkt. Als de doorstroming slechter is, bevat de dienstregeling minder ritten en reismogelijkheden. Als de doorstroming beter is, zal de dienstregeling uitgebreider zijn. De minimumeisen gelden altijd. Als de minimumeisen niet kunnen worden gereden binnen het vastgestelde vervoervolume, treedt de provincie in overleg met de concessiehouder en de betrokken overheden.</p> <p>Op weekdagen na 18:00 uur dient de concessiehouder op Ontsluitende Lijnen in elk geval nog één volledige rit in beide richtingen aan te bieden. De bedieningstijden voor Ontsluitende Lijnen zijn vastgesteld op basis van het OV-gebruik (zie de grafieken in paragraaf 3.1). Het OV-gebruik neemt sterk af tussen 18:00 en 19:00 uur. Zelfs als de concessiehouder bovenop de minimumeisen geen extra vervoer in de avond aanbiedt, zal het beroep dat op het WMO-vervoer wordt gedaan gering zijn, temeer omdat de meeste OV-reizigers niet van het WMO-vervoer gebruik mogen maken.</p>
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

195	Regio West-Brabant	<p>Bij de buurtbus speelt de tegenstelling tussen de (onzekere) beschikbaarheid van vrijwilligers enerzijds en de robuustheid van deze dienstverlening anderzijds. Niettemin is de buurtbus een belangrijk – in de lokale gemeenschappen wortelend - vervoerproduct voor gebieden met een zwakke maar evengoed relevante vervoervraag. Daarom moet er met slimme maatregelen genoemde tegenstelling zoveel mogelijk verminderd worden. Verder komt in het ontwerp-Programma van Eisen ten onrechte niet naar voren dat ook gemeenten het initiatief kunnen nemen om een buurtbusverbinding te initiëren. Uiteraard in overleg met de concessiehouder en de provincie.</p>	<p>Buurtbussen bestaan allereerst bij de gratie van vrijwilligers. In de provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' geven wij aan dat de verantwoordelijkheid voor het stimuleren en behouden van vrijwilligers voor het verrichten van kleinschalig (collectief en openbaar) vervoer bij de gemeenten ligt. Daarbij past inderdaad dat gemeenten het initiatief kunnen nemen om aan de concessiehouder voor te stellen om een buurtbuslijn te gaan exploiteren. Indien de concessiehouder dit als toevoeging op zijn aanbod ziet kan hij voorstellen om een nieuwe buurtbuslijn aan te bieden. Wij hebben hiertoe het Programma van Eisen aangepast (hier de nieuwe eisen). De provincie is naar aanleiding van uw reactie, de reactie van gemeente Breda en de reacties van bewoners, instellingen en bedrijven uit gemeenten Breda en Alphen-Chaam een onderzoek gestart om het ook mogelijk te maken dat inschrijvers een voorstel kunnen doen voor het aanbieden van een buurtbuslijn tussen Meersel-Dreef en Breda.</p>
196	Regio Hart van Brabant	<p>We staan als (SRBT-) regio voor een grote verstedelijkingsopgave met een toename van wonen, werken en recreëren in onze regio. Bij het kiezen van geschikte woningbouwlocaties kiezen we waar mogelijk voor verdichten en dat zal een andere vraag naar mobiliteit als gevolg hebben. De verstedelijkingsopgave maakt daarmee de mobiliteitstransitie noodzakelijk en voor deze reactie meer specifiek: deze opgave vraagt om een schaa sprong OV, naast het meer inzetten op lopen, fietsen en deelmobiliteit in plaats van de auto. Dan houden we de Brabantse steden en regio's bereikbaar en leefbaar. Bij een schaa sprong OV hoort een hoge frequentie van het HOV, vooral in spits maar ook in dal. In Tilburg waar een groot deel van de woningbouwopgave wordt ingevuld, zijn al forse stappen gemaakt waarbij meer ruimte vrijkomt voor lopen en fietsen. Inmiddels werkt de gemeente Tilburg aan de OV-agenda, waarin de schaa sprong OV verder wordt onderzocht. Eén van de te onderzoeken opties betreft de komst van Bus Rapid Transit (BRT) tussen Tilburg-</p>	<p>Specifiek voor uw vraag over de verbinding Oosterhout-Waalwijk verwijs ik u naar de beantwoording van reactie 2. De verbinding Tilburg-Oosterhout is in het Programma van Eisen opgenomen als Directlijn met de minimum eisen die daarbij horen. Daarbij zetten wij in op doorontwikkeling van het totale lijngebonden vervoer in drie stappen (hink-stap-sprong), waarbij we in de derde stap met name de Directlijnen een schaa sprong willen laten maken. Dit kunnen wij niet alleen, dit willen we doen in verbinding met bedrijven en kennisinstellingen én met duidelijke afspraken over flankerend beleid zoals parkeer-verstedelijkingsbeleid door gemeenten. Ook van de Concessiehouder verwachten wij dat hij een uitstekende</p>

		<p>Dongen-Oosterhout en Tilburg-Waalwijk. Dit in lijn met de kaart die de TBOV-werkgroep BRT heeft opgesteld in het voorjaar van 2022. In het ontwerp Programma van Eisen Concessie West-Brabant is BRT opgenomen als ambitie op de corridor BredaGorinchem-Utrecht. De verbinding tussen Oosterhout-Tilburg is als directlijn opgenomen. Met het oog op de mobiliteitstransitie/verstedelijkingsopgave en de onderzoeken en gesprekken die de komende periode voor ons staan, is een bijstelling van deze ambitie denkbaar en mogelijk noodzakelijk. Een directe verbinding tussen Oosterhout en Waalwijk lijkt door de concessiegrens uit beeld te zijn. Vanuit de economische samenhang tussen deze kernen (met allebei grote verstedelijkingsopgaven en werklocaties) lijkt het logisch dat ook op deze relatie een directe OV-verbinding ontstaat. Wij verzoeken u daarom rekening te houden met de mogelijke opwaardering voor de verbindingen Tilburg-Oosterhout en Oosterhout-Waalwijk in de concessie West-Brabant.</p>	<p>partner is in het doorontwikkelen van het OV-netwerk. De door u geschetste ontwikkelingen passen binnen deze ontwikkeling en bieden kansen om goede afspraken te maken voor de toekomstige doorontwikkeling van het lijnennet. Het gevraagde voorzieningenniveau in het Programma van Eisen is vooralsnog gericht op de eerste stap van de hink-stap-sprong waarbij wij ons richten op een toekomstvaste basis voor het totale systeem van gedeelde mobiliteit. Tijdens de looptijd van de concessie zijn meerdere herijkingsmomenten voorzien, waarin gemaakte afspraken op het gebied van onder andere de verstedelijkingsopgaven kunnen worden vertaald in een uitbreiding van het OV-aanbod.</p>
197	Regio Hart van Brabant	<p>We hebben grote zorg over het niet meer verplicht opnemen van de (bestaande) snelle en efficiënte scholierenlijnen. Voor kinderen uit onze gemeenten Dongen, Loon op Zand en Waalwijk zijn de scholierenlijnen naar Curio Prinsentuin in Andel al vele jaren een gegeven, en vanuit sociaal perspectief zeer gewenst. Concreet hebben we het over circa 400 (jonge) VMBO leerlingen die bij het wegvallen van deze lijnen te maken krijgen met een fors langere reistijd door de benodigde overstappen. De huidige buslijnen zitten al overvol in de spijstijden. Het reizigerscomfort neemt nog verder af als de gebruikers van deze scholierenlijnen toegevoegd worden aan de reguliere bezetting van de buslijnen. Een langere reistijd betekent voor de scholieren ook een grotere kans op het missen van aansluitingen (en op tijd op school en thuis komen). Het openbaar vervoer wordt daardoor voor deze doelgroep onbetrouwbaar. We vrezen dat dit voor deze grote groep leidt tot een onacceptabele mobiliteitsarmoede met maatschappelijke gevolgen door verminderde educatiekansen. De gemeenten Dongen, Loon op Zand en Waalwijk ondersteunen om die reden de 'zienswijze' van de gemeente Altena op het ontwerp Programma van Eisen concessie West-Brabant.</p>	<p>Wij dat het huidige gebruik van de scholierenlijnen zodanig groot is dat het verplichten van enkele scholierenlijnen, waaronder lijnen uit gemeente Dongen en (via een doorkoppeling) gemeente Waalwijk, een toekomstvaste keuze is die ten opzichte van het ontwerp-PvE tot meer zekerheid leidt voor de OV-reizigers (in dit geval scholieren). Wij hebben daarom enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd, die voor reizigers uit gemeenten Dongen, Loon op Zand en Waalwijk tot minder overstappen leiden.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>

198	Regio Hart van Brabant	<p>U heeft de ambitie om het aanbod op de Ontsluitende lijnen verder uit te bouwen. Daarover zijn we verheugd. Maar in het ontwerp Programma van Eisen wordt ook aangegeven dat tijdens de looptijd op sommige plekken (of tijden) een andere (meer flexibelere) invulling van de vervoervraag beter passend kan zijn. Dit houdt in dat in zo'n geval ontsluitende buslijnen in de gemeente vervallen of worden vervangen door een meer flexibelere invulling. Wij vragen u - zoals hiervoor ook aangegeven bij het scholierenvervoer - niet alleen naar de vervoervraag te kijken, maar ook naar de functie die een buslijn vervult in de totale woon- en leefomgeving. Een concreet voorbeeld is lijn 130. Deze buslijn is van groot belang voor de bewoners van het AZC Gilze en Rijen en de bewoners van de kern Gilze. Deze lijn vormt een directe verbinding met het station Rijen waar (ook weer in relatie tot de woningbouwopgave) de gemeente grote inspanningen verricht om deze als knooppunt (Hub) op te waarden. De afgelopen jaren is het aanbod van het openbaar vervoer met name in Gilze aanzienlijk verminderd. Doordat er op steeds meer tijdstippen (doordeweekse middagen, avonden en in de weekenden) geen of slechts beperkt openbaar vervoer geboden wordt, ontstaat een steeds groter probleem: schoolgaande jeugd, ouderen, bewoners van het AZC, werknemers en bewoners hebben steeds minder mogelijkheden om zo goed mogelijk te kunnen participeren in de samenleving. In toenemende mate zijn zij aangewezen op onderwijs- en gezondheidsinstellingen, winkels en sociale voorzieningen buiten de directe leefomgeving. Een van de vangnetten die er zijn, is het openbaar vervoer. Deze heeft niet alleen een vervoerkundige waarde, maar is ook in sociaal opzicht van groot belang en in dit voorbeeld noodzakelijk. Openbaar vervoer is een onderdeel van de inclusieve samenleving. Vandaar dat wij sterk pleiten voor het opnemen van een geborgd en toekomstvast openbaar vervoersysteem; enerzijds gekoppeld aan verstedelijkingsopgaven en anderzijds om de kleine kernen leefbaar en bereikbaar te houden.</p>	<p>Het aanbod dat bij de start van de concessie wordt gedaan voor het voorzieningenniveau van de Ontsluitende lijn Breda - Gilze AZC dient ten minste tot en met de eerste Herijking in stand te blijven (eis 3.1.1 b.). Dit betekent dat het feit dat deze verbinding nu op deze manier binnen de concessie West-Brabant wordt uitgevraagd, op dit moment meer zekerheid biedt voor het voorzieningenniveau in de Gemeente Gilze-Rijen dan wanneer de lijn zou blijven vallen onder de concessie Oost-Brabant, die per december 2026 opnieuw wordt aanbesteed. Overigens ligt het op dit moment in de lijn der verwachting dat de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant in grote lijnen volgens dezelfde systematiek zal plaatsvinden, getuige het Ambitiedocument Oost-Brabant waarin de contouren zijn geschetst. Op dit moment verwachten wij dan ook niet dat de verschuiving naar West-Brabant van invloed zal zijn op het voorzieningenniveau.</p>
199	Vervoerder	<p>Het Programma van Eisen is helder omschreven en lijkt goed werkbaar. Desondanks willen we u graag een aantal suggesties meegeven die zullen leiden tot een aantrekkelijker aanbod voor de Brabantse reiziger. Zo geeft u in artikel 3.2.18 aan dat het niet is toegestaan om een Directlijn te splitsen in twee Ontsluitende lijnen. Wij begrijpen omwille van duidelijkheid dat u hier voorzichtig mee om wil gaan, maar</p>	<p>Deze eis heeft inderdaad te maken met de begrijpelijkheid van het lijnennet voor de Reiziger. De eisen 3.2.21 t/m 3.2.23 bieden tegelijkertijd flexibiliteit om toch koppelingen tussen Directlijnen en Ontsluitende Lijnen te realiseren. Bovendien is de vervoerwaarde op de meeste plekken,</p>

		kunnen ons tegelijkertijd voorstellen dat er hierdoor interessante directe verbindingen niet geboden kunnen worden. Reizigers worden daardoor geconfronteerd met extra overstappen, wat kan leiden tot een minder aantrekkelijk aanbod.	waar het interessant kan zijn om een Directlijn te splitsen, voldoende om twee Directlijnen deels over een gezamenlijk traject te laten rijden waarbij beide Directlijnen afzonderlijk voldoen aan de bedieningseisen voor Directlijnen (eis 3.2.4/3.2.5).
200	Vervoerder	Daarnaast impliceert artikel 3.5.7 dat, buiten de zomervakantie, er geen separate vakantiedienstregeling is toegestaan. Met name in de kerstvakantie is er sprake van een verminderd reizigersaanbod. Door een uitgedunde dienstregeling toe te staan kunnen dienstregelingsuren aangeboden op momenten dat de vraag het grootst is.	Dit is niet de bedoeling van 3.5.10. De benoemde periodes hebben betrekking op het vergroten van de wendbaarheid van de dienstregeling, op momenten waarop tijdens het jaar de vervoersvraag (fors) wijzigt. In eis 3.5.11 wordt nader ingegaan op de vakantiedienstregeling.
201	Vervoerder	Wij kunnen ons vinden in uw beeld omtrent de onzekerheid van een betrouwbare verbinding over de A27 en A2 de komende jaren. Uw eisen bieden hier de juiste mogelijkheden om zonder veel risico toch een passend product aan te bieden. Wel willen we u adviseren om voor de voertuigen die later instromen voor het BRT product wel een overnameregeling aan te bieden. Deze voertuigen stromen pas later in de concessie in en zijn aan het einde van de concessieduur nog lang niet afgeschreven.	Wij nemen uw suggestie over.
202	Vervoerder	Omtrent de uitvoeringskwaliteit stelt u voor het overgrote deel ambitieuze, doch haalbare eisen. Wel willen we u adviseren een nuance aan te brengen in artikel 5.3.6. Vanzelfsprekend draagt de concessiehouder zelf zorg voor het feit dat reizigers gebruik kunnen maken van een laatste reismogelijkheid en dat aansluitingen die hierbij geboden worden gegarandeerd zijn, zolang dit aansluitingen zijn tussen lijnen van de concessiehouder zelf. Voor aansluitingen op lijnen van andere concessiehouders of voor aansluitingen op treindiensten is dit niet werkbaar. Bijvoorbeeld bij een grote treinstoring kan het zijn dat reizigers pas uren later arriveren in het concessiegebied. Het is onredelijk van de Concessiehouder te verwachten dat deze op haar eigen kosten vervoer regelt voor iets waar de concessiehouder zelf geen blaam treft. Wij adviseren u deze eis sec te laten betreffen op aansluitingen tussen bussen van de concessiehouder zelf.	De eis heeft alleen betrekking op aansluitingen tussen lijnen van de concessiehouder.
203	Buurtbusvereniging Etten-Leur	De opzet van het gestelde over buurtbussen in de concept Brandgids doet fors afbreuk aan de door de Provincie al jarenlang en herhaaldelijk ugesproken stelling	In de brandgids zijn nu twee ontwerpen opgenomen, namelijk (i) een ontwerp voor de (diesel) buurtbussen die

		(quote); "Wij hebben een niet te beschrijven en enorme dankbaarheid voor de inzet van de vrijwillige buurtbus-chauffeurs" (einde quote). Toepassing van het concept van de Brandguide trekt de geloofwaardigheid van deze stelling ernstig in twijfel. Het voeren van reclame op de buurtbussen is een essentiële inkomstenbron voor de verschillende buurtbus verenigingen. Wanneer de opzet van de Brandguide in deze vorm wordt geïmplementeerd zal dit leiden tot een forse terugval aan inkomsten gedurende de periode 2025 / 2030 en volledig wegvallen van reclame inkomsten vanaf 2030 wanneer op de bus alleen uiting wordt gegeven aan de electrificatie op de Zero-Emissievoertuigen.	Arriva nu aanschaft in de lopende concessie en die de concessiehouder overneemt bij aanvang concessie en (ii) een ontwerp voor de elektrische buurtbussen die de concessiehouder rond 2030 aanschaft. In beide ontwerpen is ruimte voor reclame op buurtbussen.
204	Buurtbusvereniging Etten-Leur	Kan hierin ook een beschrijving worden opgenomen dat Concessiehouder zich verplicht om bij onvoorziene verplaatsing van de "vaste" stallingsplaats van de diverse buurtbussen ook een verplaatsing van de laadlocatie verzorgd dient te worden.	U wijst terecht op de grotere flexibiliteit die aan stallingsplaatsen voor buurtbussen is verbonden gelet op de bijzondere aard van de exploitatie van buurtbuslijnen. Omdat in 2023 nieuwe (diesel) buurtbussen instromen die overgenomen en tot 2030 verplicht ingezet dienen te worden door de nieuwe concessiehouder is het laden van elektrische buurtbussen vooralsnog niet aan de orde. Omdat in Nederland ook nog geen ervaring is met het (grootschalig) inzetten van Zero Emissie buurtbussen vinden wij het niet gewenst om nu al eisen op te nemen over het eventueel verplaatsen van laadinfrastructuur voor buurtbussen. Om te waarborgen dat de concessiehouder te zijner tijd wel met buurtbusverenigingen overlegt over de tijden en plaatsen waar geladen kan worden en de inzetbaarheid van de laadinfrastructuur hebben wij eis 6.5.6 toegevoegd.
205	Buurtbusvereniging Etten-Leur	Het lijkt ondoenlijk en onwenselijk om de buurtbus-chauffeur te belasten met toezicht op het beschikbaar hebben van een geldig vervoersbewijs.	Deze eis is ook van toepassing op buurtbuschauffeurs.
206	Buurtbusvereniging Etten-Leur	Het luisteren naar muziek in de buurtbus is voor de meeste chauffeurs al dan niet bij afwezigheid van passagiers een welkome mogelijkheid tot ontspanning. Dit zou niet ingeperkt moeten worden.	De eisen in paragraaf 10.1 zijn volgens de in de bijlage opgenomen begripsomschrijving voor Personeel niet van toepassing op buurtbuschauffeurs. Er zal een nieuwe eis worden toegevoegd voor vrijwillige buschauffeurs, waarin wordt aangeduid welke gedragsregels voor hen gelden.

			Daaruit volgt dat het vrijwilliger is toegestaan naar muziek te luisteren.
207	Buurtbusvereniging Ethen-Leur	Hoewel de concessiehouder formeel geen werkgever is van buurtbus-chauffeurs wat is dan de termijn waarop of de periode waarover een buurtbus-chauffeur gekeurd dient te worden. En kan tevens een beknopte beschrijving worden opgenomen over de inhoud van trainingen en de vorm van faciliteiten.	Dit is opgenomen in eis 10.3.1.
208	Buurtbusvereniging Ethen-Leur	Onder 9 staat de straatnaam verkeerd gespeld. Niet Tremportlaan maar Trompetlaan.	Wij nemen uw suggestie over.
209	Lijn ZEZ	De inrichting van de haltes is zodanig dat er voor buurtbussen juist een hoge drempel bij komt als mindervaliden willen reizen of bij personen met kinderwagens. Namelijk de verhoogde stoep. Men moet van de stoep af de weg op. Dit zorgt voor onveilige situaties in verband met achteropkomend verkeer. Oplossing zij-ingang buurtbus!	De toegankelijkheidseisen sluiten aan bij het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en laten verder de vrijheid aan de concessiehouder om te kiezen welke buurtbussen hij aanschaft. Hierbij merken wij op dat de nieuwe concessiehouder de buurtbussen overneemt van de zittende concessiehouder, die de voertuigen reeds heeft besteld (van het type met een lift). Na 2030 zijn nieuwe buurtbussen nodig omdat de in de vorige zin bedoelde buurtbussen dan aan het einde van hun levensduur zijn. De dan aan te schaffen buurtbussen moeten Zero Emissie zijn en nu is nog niet te zeggen op welke manier die voertuigen toegankelijk gemaakt kunnen worden.
210	Lijn ZEZ	Mis het volgende: Het is aan te raden dat er een contactpersoon komt voor de buurtbusverenigingen. (Zoals de huidige coördinator)	Wij nemen uw suggestie over.
211	Lijn ZEZ	"Koningsdag, waarop de Concessiehouder ten minste de zaterdagdienstregeling aanbiedt." Dit geldt niet voor buurtbussen, die rijden niet op Koningsdag!	Wij nemen uw suggestie over in eis 3.5.22.
212	Lijn ZEZ	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel erop toeziet dat een rolstoelplaats wordt vrijgemaakt op het moment dat een Reiziger in een rolstoel het Voertuig betreedt. Wat te doen bij buurtbussen als er 7 of 8 passagiers in de buurtbus zitten. Bij 8 is de buurtbus vol maar bij 7 kan de rolstoeler erbij. Maar waar blijft passagier 7, Staan?	In uw voorbeeld kan de reiziger in de rolstoel niet vervoerd worden en zal de concessiehouder die reiziger vervangend vervoer moeten aanbieden.
213	Lijn ZEZ	Aangenomen dat in de Bravo Brandgide het voeren van de reclame op de motorkap van de buurtbussen positief wordt aangepast is reclame op buurtbussen geen	De brandgide wordt inderdaad aangepast voor wat betreft de reclame op de motorkap. Het ontwerp voor de

		probleem tot in 2030 gereden gaat worden in busjes met Zero emissie aan de uitlaat. Over hoe er daarna reclame gevoerd kan worden op buurtbussen is er communicatie tussen de heer J. Dekkers en de heer Knigge, lid Commissie OV-aanbesteding West-Brabant	elektrische buurtbus wat opgenomen is in de brandgide gaat gelden voor de eerste elektrische buurtbus, niet voor alle volgende buurtbussen. De brandgide wordt hierop aangepast.
214	Lijn ZEZ	Tekst niet duidelijk vanwege "om niet over" De Concessiehouder neemt de bestaande Haltepalen en Halteborden om niet over van de huidige concessiehouder dan wel de Wegbeheerders.	Met 'om niet' bedoelen wij: zonder daarvoor te hoeven betalen.
215	Lijn ZEZ	In buurtbussen is 1 display met het haltesysteem ruim voldoende.	Een buurtbus is een Auto (zie Begrippenlijst). De eisen voor meerdere displays per voertuig gelden alleen voor Bussen en Gelede Bussen.
216	Lijn ZEZ	Ook hier is de tekst onduidelijk vanwege "om niet over"	Zie beantwoording reactie 214.
217	Lijn ZEZ	Een buurtbuschauffeur controleert zo goed mogelijk of een passagier een geldig vervoersbewijs heeft. Maar de passagier blijft er verantwoordelijk voor. Eigen Mobiele telefoon wordt door buurtbuschauffeurs ook voor onderlinge communicatie gebruikt.	Uiteraard is de reiziger in eerste plaats zelf verantwoordelijk voor het aanschaffen van een geldig vervoersbewijs. Maar dat laat onverlet dat de chauffeur (ongeacht of dat een beroepskracht is of een buurtbusvrijwilliger) controleert of reizigers in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs, en reizigers weigert die niet in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs. Voor buurtbuschauffeurs geldt dat ze wel naar muziek mogen luisteren en dat buurtbusverenigingen in afstemming met de concessiehouder afspraken maken over gebruik van de mobiele telefoon.
218	Lijn ZEZ	Verder is het luisteren naar muziek in de buurtbus voor de meeste chauffeurs al dan niet bij afwezigheid van passagiers een welkome mogelijkheid tot ontspanning. Dit zou niet ingeperkt moeten worden. Bovendien is dit de mogelijkheid om Verkeersinformatie te ontvangen.	Zie beantwoording reactie 217.
219	Lijn ZEZ	Nieuwe vrijwilligers medisch laten keuren op kosten van de concessiehouder en instrueren door buurtbusvereniging.	In de implementatieperiode maakt de concessiehouder nadere afspraken met de buurtbusverenigingen over (onder andere) het gebruik van de buurtbussen, de apparatuur, keuringen en instructie. Dit ter invulling van de plichten zoals opgenomen in eis 10.3.1.

220	Lijn ZEZ	Graag een omschrijving van de relevante trainingen/faciliteiten voor Buurtbuschauffeurs.	Wij zijn van mening dat de huidige eisen voldoende duidelijk zijn. Zie ook beantwoording reactie 219.
221	Lijn ZEZ	Naam vereniging: LijnZEZ van Zundert naar Etten-Leur, lijn 225 van Zevenbergen naar Etten-Leur, lijn 219 Aantal voertuigen: 2	Wij nemen uw suggestie over.
222	Gemeente Halderberge	Verhoging frequenties op HOV-lijnen hebben geleid tot een toename van het aantal busreizigers op deze HOV-lijnen Hiermee is de stimulerende werking van verhoogde frequenties aangetoond. Een gedeeltelijke afschaling van HOV-lijn 311 (tussen Oud-Gastel en Oudenbosch) naar ontsluitende lijn zal in onze optiek een tegengesteld effect hebben.	Het klopt dat verhoging van frequenties op HOV-lijnen op veel plekken hebben geleid tot een toename van het aantal busreizigers. Daarom is het aantal verbindingen binnen de nieuwe Concessie dat met een Directlijn moet worden bediend in het Programma van Eisen substantieel toegenomen ten opzichte van de huidige situatie. Dit om de doorontwikkeling van het lijnennet te stimuleren. Op basis van de feitelijke reizigersvraag pré-Corona (nov 2019) hebben we echter ook moeten concluderen dat deze eis voor een tweetal huidige Direct-trajecten op dit moment zou leiden tot een forse overbediening. Een van beide trajectdelen betreft Oud-Gastel - Oudenbosch (bezettingen zijn hier circa 2x zo laag dan op het trajectdeel Oudenbosch - Etten-Leur). Door hier geen Directkwaliteit te eisen, bieden wij inschrijvende partijen meer ruimte om zelf af te wegen waar zij het toevoegen van (extra) capaciteit het meest zinvol achten met het oog op de doorontwikkeling van het totale lijnennet. Wel staan wij toe dat een Ontsluitende lijn onder hetzelfde lijnnummer wordt gekoppeld aan een Directlijn (eis 3.2.22), zodat ook op dit vlak meer (exploitatieve) mogelijkheden ontstaan om een rechtstreekse verbinding te realiseren tussen Oud-Gastel en Etten-Leur/Breda via Oudenbosch. Als hiervoor wordt gekozen, gelden hogere bedieningseisen voor het Ontsluitende deel dan voor niet gekoppelde Ontsluitende lijnen (eis 3.2.23). Daarnaast

			verwacht de provincie van de vervoerder dat hij zich maximaal inspant om Ontsluitende lijnen gedurende de concessie verder uit te bouwen richting de kwaliteit van een Directlijn.
223	Gemeente Halderberge	Ook in de gemeente Halderberge is sprake van een substantiële woningbouwopgave (ca. 1.000 nieuwe woningen in de komende 7 jaar). Dit leidt tot een toename in de vervoersvraag.	Wij zetten nadrukkelijk in op doorontwikkeling van de Concessie. Nieuwe woningbouwplannen kunnen daarbij helpen, zeker als de toename van de vervoersvraag kan worden opgevangen binnen bestaande OV-verbindingen.
224	Gemeente Halderberge	Provincie heeft ambitie om het Direct-netwerk verder uit te bouwen en tegelijkertijd het landelijk gebied bereikbaar te houden. Dit is een argument om het deel van de HOV-lijn 311 tussen Oud Gastel en Oudenbosch niet af te waarden naar Ontsluitende Lijn. Het afwaarden naar ontsluitende lijn staat haaks op de ambitie.	Zie beantwoording reacties 222, 226 en 227.
225	Gemeente Halderberge	Het deel van de HOV-lijn 311 tussen Oud Gastel en Oudenbosch is afgewaardeerd van Directlijn naar ontsluitende lijn. De gemeente Halderberge verzoekt om deze afwaardering niet op te nemen in het Programma van Eisen (zie andere argumenten/opmerkingen in dit document).	Wij gaan niet in op uw verzoek, zie beantwoording reacties 222, 226 en 227.
226	Gemeente Halderberge	De provincie heeft de ambitie om de stads- en streeklijnen waar mogelijk op te waarden tot Directlijn teneinde reizigers en concessiehouder een grotere mate van zekerheid te bieden wat de continuering van deze lijnen betreft. Het afwaarden van de HOV-lijn 311 tussen Oud Gastel en Oudenbosch staat haaks op de ambitie die de provincie hier uitspreekt. Bovendien is het busstation in Oud Gastel aangeduid als hublocatie. Ongeacht of de hubontwikkeling plaatsvindt op het huidige busstation of aan de Kruislandseweg: in verband met de investering in hubontwikkeling willen wij als gemeente ook zekerheid hebben als het gaat om de continuering van de lijnen. In geval van een Ontsluitende Lijn zou na 3 jaar het aanbod door de concessiehouder verlaagd kunnen worden (zie paragraaf 3.5).	Zie antwoord op reactie 222. Aanvullend daarop: het busstation Oud-Gastel is gekwalificeerd als knooppunt binnen het netwerk en tevens als Flex-overstappunt. Het wordt bediend door vier in eis 3.2.14 voorgeschreven Ontsluitende lijnen, te weten de verbindingen met Dinteloord (c.), Fijnaart (h.), Roosendaal (i.) en Oudenbosch (k.). Dat geeft het huidige belang aan van deze locatie voor het netwerk. Hoewel voor Ontsluitende lijnen geen garanties tot einde Concessie kunnen worden gegeven, is de nadrukkelijke ambitie om het lijnennet gedurende de concessieperiode uit te bouwen en zoveel mogelijk Ontsluitende lijnen door te laten groeien naar Directkwaliteit (zie ook antwoord op vraag 176).
227	Gemeente Halderberge	De concessiehouder krijgt bij ontsluitende lijnen meer ruimte om routes en haltes aan te passen dan bij de Directlijnen	Zie antwoord op reactie 226. Aanvullend daarop: de meeste Flex-overstappunten betreffen inderdaad haltes

		Het afwaarderen van de HOV-lijn 311 tussen Oud Gastel en Oudenbosch leidt tot een grotere mate van onzekerheid als het gaat om de continuering van de lijnen. En juist bij een Hublocatie (Oud Gastel) wil je kwaliteit bieden aan je reiziger. Op pagina 19 in het Programma van Eisen staat ook dat de combinatie van een trein of een Directlijn met Flex-vervoer een goed reisalternatief binnen het systeem van gedeelde mobiliteit biedt. Bij het ontbreken van een treinstation in Oud Gastel is een Directlijn het enige beschikbare alternatief in de combinatie met Flex-vervoer.	van een Directlijn of treinstation vanwege de hoge bedieningskwaliteit. Op een aantal plekken is echter gekozen om Flex-overstappunten ook op haltes van Ontsluitende lijnen te situeren om de totale ketenverplaatsing niet onnodig lang te maken. Oud-Gastel Busstation is zo'n locatie.
228	Gemeente Halderberge	Bravodirect: Directlijnen met een hoogwaardige kwaliteit wat bedieningstijden, frequenties en snelheid betreft (HOV-lijnen). De concessiehouder kan ervoor kiezen om deze lijnen onder de productformule Bravodirect uit te voeren. Wanneer het deel Oud Gastel - Oudenbosch als Directlijn behouden blijft, kan de concessiehouder de gehele lijn 311 met hetzelfde materiaal rijden.	Bij de materieeleisen (zie hoofdstuk 4) is geen onderscheid gemaakt tussen Directlijnen en Ontsluitende lijnen. Daarmee kan Concessiehouder Directlijnen en Ontsluitende lijnen (onder een lijnummer) doorkoppelen en met hetzelfde materieel rijden. Dit kan ook wanneer Concessiehouder ervoor kiest om de productformule Bravodirect te voeren. In dat geval gelden echter de bedieningseisen voor Directlijnen voor de gehele lijn, inclusief het Ontsluitende deel.
229	Gemeente Halderberge	Pag. 24: "Mobiliteitshub speelt belangrijke rol. Hier komen verschillende onderdelen van het systeem samen en is het voor reizigers mogelijk om van het ene op het ander over te stappen, bijvoorbeeld van het Flex-vervoer of fiets opeen snelle en frequente Directlijn". Deze passage onderstreept eens te meer het belang van een Directlijn beginnende bij de Hub in Oud Gastel.	Wij onderstrepen het belang van Oud-Gastel Busstation als knooppunt binnen het totale netwerk in West-Brabant (zie ook antwoord op reactie 226). Het is echter geen automatisme dat voor alle knooppunten een Directlijn wordt geëist in het Programma van Eisen: het minimaal geëiste aanbod moet ook hier passen bij de feitelijke reizigersvraag.
230	Gemeente Halderberge	Na drie jaar wordt de concessie voor de eerste keer herijkt. Verzoek aan de provincie om de gemeenten hierbij te betrekken.	In hoofdstuk 2 van het Programma van Eisen 'Ontwikkeling en samenwerking' is de betrokkenheid van gemeenten geborgd bij de doorontwikkeling van de Concessie: Het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) wordt betrokken bij de Ontwikkelplannen van de Concessiehouder (eis 2.3.3). Naast de gemeente Breda neemt ook de RWB-coördinator hieraan deel namens de overige gemeenten. Daarnaast worden gemeenten uitgenodigd voor

			<p>overleggen waarin zaken besproken worden die betrekking hebben op die gemeenten (eis 2.3.2). Daarnaast bewaakt het Regieteam Gedeelde Mobiliteit de samenhang tussen alle mobiliteitsdiensten binnen het Concessiegebied. Ook hier kunnen gemeenten worden uitgenodigd als de te bespreken onderwerpen daarvoor aanleiding geven (eis 2.3.8).</p>
231	Gemeente Drimmelen	<p>In het ontwerp Programma van Eisen wordt het aanbod van openbaar vervoer in West-Brabant verder verschaald. Hier maken wij ons ernstige zorgen over. Veel van onze inwoners maken dagelijks gebruik van het openbaar vervoer naar het werk, school of in hun vrije tijd. Een goed openbaar vervoer is daarom belangrijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze gemeente.</p>	<p>Het gevraagde aanbod in het Programma van Eisen betreft het minimumniveau dat de Concessiehouder in ieder geval moet bieden, waarbij qua bedieningsperiodes is aangesloten bij de feitelijke vervoersvraag. Dit minimumniveau ligt lager dan het huidige aanbod. Dit doen we om inschrijvende partijen de mogelijkheid te bieden zich bij de aanbesteding van andere inschrijvers te onderscheiden op basis van de extra kwaliteit/OV aanbod die zij bieden ter invulling van de vervoersbehoeften van (potentiële) reizigers in het concessiegebied. Onze verwachting is daarom dat het aanbestedingsresultaat boven het minimumniveau van het Programma van Eisen zal liggen. Zekerheid daarover kunnen we echter pas geven na definitieve gunning. Ook tijdens de looptijd zetten wij in op een doorontwikkeling van het lijnennet want wij zijn het met u eens dat een goed aanbod van gedeelde mobiliteit belangrijk is om onze (gezamenlijke) beleidsdoelen te halen (zie ook de beantwoording van reactie 176).</p>
232	Gemeente Drimmelen	<p>In de huidige concessie rijdt de buslijn 123 tussen Made en Breda door de dorpskern Terheijden. In het ontwerp Programma van Eisen is deze buslijn over de provinciale weg N285 zonder een verplichte halte in Terheijden opgenomen.</p> <p>Onze reactie</p> <p>Dagelijks maken veel inwoners in Terheijden gebruik van buslijn 123. Als deze buslijn niet meer door de kern rijdt en er geen verplichte halte is, neemt de reistijd voor onze</p>	<p>De Route van de Directlijn Made Gemeentehuis - Breda CS wordt in het Programma van Eisen aangepast en voert door de dorpskern van Terheijden via de huidige route van lijn 123. Dit betekent dat ook alle huidige haltes moeten worden aangedaan. Bij Directlijnen staat directheid en snelheid centraal, vandaar dat de Route in</p>

		<p>inwoners toe en zijn ze eerder geneigd om de auto te pakken. Dit zorgt voor meer verplaatsingen per auto en heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van Terheijden.</p> <p>Ons verzoek</p> <p>Wij verzoeken u dringend de bestaande route van buslijn 123 door Terheijden en de bijbehorende bushaltes op te nemen als verplichting in het definitieve Programma van Eisen.</p>	<p>eerste instantie via de provinciale weg N285 was voorzien. Wij gaan er daarom vanuit dat de gemeente Drimmelen zich inspant om de doorstroming op de route door de kern Terheijden minimaal op het huidige niveau te houden en daar waar mogelijk te verbeteren.</p>
233	Gemeente Drimmelen	<p>In de huidige concessie rijdt de buslijn 123 tussen Made en Raamsdonksveer gedurende de hele dag. In het ontwerp Programma van Eisen is opgenomen dat deze buslijn niet meer in de daluren rijdt. Daarnaast heeft de concessiehouder na 3 jaar de mogelijkheid met voorstellen te komen om een ontsluitende lijn te laten vervallen bij een zeer beperkte reizigersvraag.</p> <p>Onze reactie</p> <p>Wij begrijpen dat er op dit moment onvoldoende reizigers in de daluren gebruik maken van buslijn 123 Made naar Raamsdonksveer. Vandaar dat wij accepteren dat deze buslijn in de daluren niet wordt opgenomen als verplichting in het Programma van Eisen. Dit geldt niet voor het laten vervallen van de buslijn na 3 jaar. Vanuit de gemeente Drimmelen maken veel kinderen gebruik van deze buslijn naar het Dongemond College in Raamsdonksveer.</p> <p>Ons verzoek</p> <p>Wij verzoeken u dringend de buslijn 123 tussen Made en Raamsdonksveer in de spits en overdag op te nemen als verplichting tijdens de concessie 2025 - 2035.</p>	<p>De verbinding Raamsdonksveer Van Wijngaardentraat - Made Gemeentehuis is opgenomen als verplicht aan te bieden Ontsluitende verbinding (3.2.14, sub o.). Daarmee dient deze verbinding minimaal te voldoen aan de eisen zoals beschreven in 3.2.15 t/m 3.2.21. Dit betekent dat deze verbinding op werkdagen in de spits met minimaal 2 ritten per uur per richting en in de daluren met minimaal 1 rit per uur per richting bediend dient te worden.</p>
234	Gemeente Drimmelen	<p>In de huidige concessie rijdt de Scholierenlijn 670 op schooldagen tussen Wagenberg Kruispunt en het Prinsentuin College in Andel. In het ontwerp Programma van Eisen is deze scholierenlijn niet opgenomen als verplichting, maar mag de concessiehouder deze buslijn tussen Made en het Prinsentuin College in Andel aanbieden.</p> <p>Onze reactie</p> <p>Dagelijks maken circa 30 leerlingen vanaf een leeftijd van 12 jaar uit de gemeente Drimmelen gebruik van de Scholierenlijn 670 naar het Prinsentuin College in Andel.</p>	<p>Wij dat het huidige gebruik van de scholierenlijnen zodanig groot is dat het verplichten van enkele scholierenlijnen, waaronder lijnen uit gemeente Drimmelen, een toekomstvaste keuze is die ten opzichte van het ontwerp-PvE tot meer zekerheid leidt voor de OV-reizigers (in dit geval scholieren). Wij hebben daarom enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd, waaronder een scholierenlijn uit gemeente Drimmelen naar Andel</p>

		<p>Als deze Scholierenlijn vervalt of niet meer tot Wagenberg rijdt zijn deze kinderen aangewezen op het reguliere openbaar vervoer of de auto. Dit zorgt voor langere reistijden, met het risico op slechte aansluitingen en sociale onveiligheid bij het overstappen. Daarnaast neemt de (regel)druk bij ouders toe, waardoor zij ervoor kunnen kiezen om hun kinderen op een andere school in te schrijven.</p> <p>De afgelopen weken zijn door de gemeente Altena, het Prinsentuin College en ouders van scholieren initiatieven gestart voor het behoud van de Scholierenlijn 670. Wij ondersteunen deze initiatieven. Het Prinsentuin College heeft een belangrijke regionale functie en voor de toekomst van deze school is een Scholierenlijn vanuit de omliggende gemeenten belangrijk.</p> <p>Ons verzoek Wij doen een dringend verzoek aan u om de Scholierenlijn 670 tussen Wagenberg Kruispunt en Prinsentuin College in Andel op te nemen als verplichting in het definitieve Programma van Eisen.</p>	<p>Prinsentuin. Hierbij laten we wel de keuze aan de concessiehouder of hij de lijn laat beginnen in Wagenberg Kruispunt of op een andere halte in de gemeente.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
235	Gemeente Altena	<p>Wij vrezen dat op basis van het voorliggende ontwerp-Programma van Eisen de vervoersarmoede waar Altena reeds nu mee kampt niet omgebogen wordt naar een betere situatie. Integendeel wij vrezen dat de bereikbaarheid van de woonkernen en voorzieningen met openbaar vervoer nog beperkter wordt.</p> <p>Wij spreken onze zorg uit over het feit dat er onzes inziens in het Programma van Eisen een beperkte/magere uitvraag ligt. Uiteraard verwacht u creativiteit van de markt. Echter de uitvraag voor 'de verplichte onderdelen' die in het ontwerp-Programma van Eisen is opgenomen leidt onzes inziens niet tot het waarmaken van de ambitie die in de provinciale beleidsvisie wordt uitgesproken Namelijk: het systeem van Gedeelde Mobiliteit biedt elke inwoner van het Concessiegebied de mogelijkheid om met ten minste een vervoersvorm van Halte naar Halte te reizen en met maximaal 1 overstap naar het dichtstbijzijnde station in (in elk geval) Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom of 's-Hertogenbosch te reizen. Dit baart ons zorgen voor het toekomstige openbaar vervoer in onze gemeente.</p>	<p>De ambitie uit de visie Gedeelde Mobiliteit is maatwerk dat betrekking heeft op het totale systeem van gedeelde mobiliteit. In landelijk gebied is het lijngebonden vervoer (onderwerp van deze aanbesteding) niet altijd de meest aangewezen mobiliteitsvorm om hier invulling aan te geven. Juist de interactie met Flexvervoer en Sameninitiatieven (waaronder de buurtbus) moet meer vervoersmogelijkheden gaan bieden. Binnen de gemeente Altena voorziet het Programma van Eisen echter wel degelijk ook in een versterking van het lijngebonden vervoer waarbij we met name inzetten op de verbinding Nieuwedijk De Tol - Wijk en Aalburg, Kromme Nol en verder richting 's-Hertogenbosch. Langs deze verbinding liggen de meeste grotere kernen en deze verbinding geeft aansluiting op het hoogwaardige OV-net (Brabantliner en trein in 's-Hertogenbosch) Ook verbeteren wij de verbinding met Waalwijk (en daarmee verder richting</p>

			Tilburg) door het voorschrijven van een nieuwe Ontsluitende lijn tussen Kromme Nol en Waalwijk. Hiermee worden echt stappen gezet in de ontwikkeling van het lijngebonden vervoer in Altena. Door een verdere integratie van het scholierenvervoer met het reguliere lijngebonden vervoer ontstaan daarbij extra kansen om hogere frequenties aan te bieden en daarmee de trend van verschraling te keren.
236	Gemeente Altena	Meer duidelijkheid over de mogelijke gevolgen voor het lokale wegennet en de wegbeheerder op het moment dat de Brabantliner daar gebruik van moet/gaat maken vanwege de werkzaamheden op Rijksweg 27.	Zie beantwoording van reactie 13. Dit is sterk afhankelijk van de fasering en feitelijke minder-hindermaatregelen die de aannemer voornemens is te nemen. Daarbij zetten wij in op zo weinig mogelijk hinder voor de Brabantliner, maar hoe dat wordt vormgegeven is ook voor ons op dit moment nog onduidelijk.
237	Gemeente Altena	Venstertijden Brabantliners in de avonden verlengen tot 22.00 uur.	Wij begrijpen uw wens en verwijzen naar het antwoord op reactie 231. Specifiek voor de Brabantliner geldt dat we, gegeven de grote onzekerheden, ruimte inbouwen om het voorzieningenniveau te kunnen aanpassen aan de rol die de Brabantliner kan vervullen om de verkeershinder tijdens de werkzaamheden aan de A27 te verminderen én om in te kunnen spelen op de ontwikkeling van de feitelijke reizigersvraag.
238	Gemeente Altena	Venstertijden ontsluitende lijnen met name in de avonden verlengen tot 21.00 uur.	Zie beantwoording reactie 231.
239	Gemeente Altena	Ontsluitende lijnen in het weekend verplicht opnemen.	Zie beantwoording reactie 231.
240	Gemeente Altena	Optimaal inzetten op de creatieve(re) ideeën voor binding en werving vrijwilligers buurtbussen.	Vanuit onze visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' beschouwen wij het stimuleren van inwoners om vrijwilligerswerk te verrichten en dit te blijven doen, bijvoorbeeld op het gebied van (kleinschalig) vervoer, primair als taak van de gemeente vanwege hun lokale kennis. Wel schrijven wij voor dat de concessiehouder een budget beschikbaar stelt aan buurtbusverenigingen dat zij

			naar eigen inzicht kunnen besteden, bijvoorbeeld aan onderlinge binding.
241	Gemeente Altena	Dienstregeling niet beperken tot werkdagen en venstertijden buurtbuslijnen in de avonden verlengen.	Zie beantwoording reactie 231. Specifiek voor buurtbuslijnen geldt dat aanpassing van de huidige (en uitgevraagde) bediening alleen mogelijk is in overleg met de afzonderlijke buurtbusverenigingen.
242	Gemeente Altena	Verbinding Werkendam — Dordrecht Opheffen van de huidige 'scholierenlijn 641' naar Dordrecht leidt tot ruim langere reistijd per openbaar vervoer. Eerst via De Tol naar station Gorinchem en vanaf daar met MerwedeLingelijn naar Dordrecht; ruim 30 minuten langer. Dat zal de noodzakelijke keuze zijn voor de scholieren naar Dordrecht e.o. Voor de autobezitter wordt de keuze om met de eigen auto te reizen wel erg voor de hand liggend. Daarmee zetten we in de nobiliteitstransitie een stap achteruit in plaats van vooruit.	Wij zetten in op verdere integratie van scholierenstromen met de overige reizigersstromen in het concessiegebied om daarmee de beschikbare middelen aan meer reizigers ten goede te laten komen. Een sterkere bundeling van reizigersstromen leidt tot kansen om frequenties te verhogen en daarmee de ontwikkeling van het lijnennet een impuls te geven. Specifiek voor de huidige lijn 620 (wij nemen aan dat u die bedoelt) is de reizigersvraag dermate beperkt en een OV alternatief aanwezig, waardoor wij ook hier deze keuze maken.
243	Gemeente Altena	Verbindingen naar Curio prinsentuin te Andel Niet verplicht stellen van de huidige 7 (bestaande) snelle en efficiënte scholierenlijnen naar Curio prinsentuin is onacceptabel. Immers het vervoeren van circa 400 (jonge) VMBO leerlingen in de reguliere buslijnen leidt tot de volgende grote problemen: i. te weinig capaciteit in de reguliere buslijnen waar de 400 scholieren geacht worden mee te reizen. Dat speelt uiteraard met name in en rondom de spits, wanneer de scholieren naar/van school gaan/komen; 2. sterk verminderde betrouwbaarheid van reistijd door kans op missen aansluitingen bij overstap(pen); 3. een mindere (sociale) veiligheid voor jonge leerlingen; 4. leerlingen zijn, door onbereikbaarheid van de onderwijsinstelling in Andel niet meer vrij in het kiezen van het best bij hun passende onderwijs; 5. gevaar voor continuïteit van Curio prinsentuin doordat leerlingen noodgedwongen een andere school(type) moeten kiezen vanwege het verdwijnen van de relatief	Hoewel wij menen dat wij de bereikbaarheid van Curio Andel Prinsentuin ook in het ontwerp-PvE hebben geborgd door de status van verplichte halte toe te kennen, erkennen wij dat de vervoervraag zodanig is dat de concessiehouder altijd meerdere bussen tegelijkertijd zal inzetten. Wij zien bovendien dat het huidige gebruik van de scholierenlijnen zodanig groot is dat het verplichten van enkele scholierenlijnen een toekomstvaste keuze is die ten opzichte van het ontwerp-PvE tot meer zekerheid leidt voor de OV-reizigers (in dit geval scholieren) en daarmee tot meer continuïteit voor de school. Wij hebben daarom enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel

		eenvoudige, veilige en zekere bereikbaarheid van deze locatie Curio prinsentuin met openbaar vervoer.	
244	Gemeente Altena	Op welke wijze worden effecten/kansen van BGU die medio concessieperiode een feit is meegenomen?	De ontwikkelingen worden opgenomen in het Programma van Eisen paragraaf 2.6.
245	Gemeente Roosendaal	Voor de concessie is een exploitatiebijdrage beschikbaar van 29,8 miljoen. Is dit inclusief de kosten voor de eventuele Hub- en halte taxi's?	Nee, die bekostigt de provincie uit een ander budget.
246	Gemeente Roosendaal	Op welke wijze worden raadsleden/dorpsraden geïnformeerd over de (lokale) effecten van deze concessie. Komt er nog een nieuwe raadsinformatiebijeenkomst?	Zie beantwoording reactie 127.
247	Gemeente Roosendaal	Op welke wijze worden inwoners betrokken bij wijzigingen/herijkingen gedurende de looptijd van de concessie. Is dit enkel via het TOT en het regieteam?	De concessiehouder betreft inwoners indirect via gemeenten (door deelname TOT, Regieteam en/of reactie op het exploitatieplan) en via het ROB (als consumentenorganisatie). Het direct betrekken van inwoners wordt niet uitgesloten in het Programma van Eisen.
248	Gemeente Roosendaal	Zijn er mogelijkheden voor de concessiehouder om het netwerk met buurtbussen te versterken? Welke rol kan de concessiehouder hierin spelen? (pag 17)	Wij interpreteren uw vraag als volgt: is het mogelijk om nieuwe buurtbuslijnen toe te voegen? Het opstarten van nieuwe buurtbuslijnen is tijdens looptijd van de concessie mogelijk op dit plekken waar het Regieteam Gedeelde Mobiliteit meent dat een Samen-initiatief een beter passende oplossing is voor de vervoervraag dan het openbaar vervoer. Het Programma van Eisen is op dit punt verduidelijkt. Belangrijke voorwaarde is dat er een actieve buurtbusvereniging (in oprichting) bestaat.
249	Gemeente Roosendaal	Onder welk netwerk valt het de stadsdienst Roosendaal. Is dit het ontsluitende net? Welke bedieningstijden behoren hierbij?	De stadsdienst Roosendaal valt onder de Ontsluitende lijnen. Dat betekent dat als minimumeis een bediening is uitgevraagd op werkdagen van twee ritten per uur per richting in de spits en een rit per uur per richting in de daluren (zie eis 3.2.18 t/m 3.2.23). Daarbij heeft de Concessiehouder vervoerplicht. Dit betekent dat als de vraag tijdens de uitgevraagde bedieningsperiode niet (meer) met het gereden aantal bussen kan worden verwerkt met in achtname van de in hoofdstuk 5

			genoemde eisen, hij meer capaciteit zal moeten aanbieden, hetzij door het rijden van hogere frequenties, hetzij door het rijden met grotere voertuigen. Ook verwijzen wij u naar het antwoord op reactie 231.
250	Gemeente Roosendaal	Worden de huidige lijnummers (voor de stadsdienst 1-2-3 -4) behouden of vallen deze onder 160-189 nummers?	Ontsluitende lijnen die fungeren als stadslijn in Roosendaal mogen op basis van eis 3.5.18 sub e hun huidige nummer behouden.
251	Gemeente Roosendaal	In een eerdere versie van het Programma van Eisen stonden een viertal gebieden, waar de vervoersvraag beperkt was, nog open. Is er inmiddels meer zicht op de oplossing voor de bereikbaarheid van het gebied Huijbergen/Wouwse Plantage (eerdere versie pag 19)? Valt deze verbinding onder de ontsluitende lijnen	De Concessiehouder is verplicht om minimaal een Ontsluitende lijn aan te bieden tussen Huijbergen en Hoogerheide en een Ontsluitende lijn tussen Wouwse Plantage en Roosendaal Station (eis 3.2.14). Tussen Huijbergen en Wouwse Plantage wordt geen Ontsluitende lijn geëist. Inschrijvende partijen staat het echter vrij om hier toch een Ontsluitende lijn aan te bieden die dan ten minste tot de eerste Herijking (eind 2028) dient te worden uitgevoerd. Naast het lijngebonden vervoer kunnen reizigers ook gebruik maken van het Flexvervoer, waarbij vanaf de bestaande haltes kan worden gereisd naar Bergen op Zoom, Roosendaal en Wouw.
252	Gemeente Roosendaal	Wat is er gebeurd met de routevariant door de Zwaanhoefstraat? Dit blijft een wenselijke variant ook voor de bereikbaarheid van Majoppenveld.	Routes van buurtbuslijnen zijn niet opgenomen als Route in bijlage B1. De buurtbus 211 is echter wel opgenomen in het overzicht van buurtbussen (Bijlage B4) en blijft daarmee rijden, waarmee ook in de nieuwe Concessie Majoppenveld bediend blijft.
253	Gemeente Roosendaal	Aandacht voor bediening Philipswijk. Nadrukkelijke vraag van de bewoners om de bus door de wijk terug te krijgen.	De Philipswijk wordt nu (deels) bediend door buurtbus 211 en deze bediening blijft in stand. Verder zien wij binnen de wijk door de vormgeving van de straten en de vele snelheidsremmende maatregelen weinig mogelijkheden om een Route van een Ontsluitende lijn vorm te geven. Vandaar dat deze ook niet is opgenomen in bijlage B1.

			Het staat de Concessiehouder echter vrij om hiervoor voorstellen te doen tijdens de looptijd van de Concessie. In dat geval geldt eis 3.1.3 lid e waarbij de Concessieverlener deze voorstellen kan goedkeuren bij een positief advies van de Wegbeheerder en het Tactisch Ontwikkelteam.
254	Gemeente Roosendaal	Wens voor extra DRU's (dienstregelingen) in avonduren in Roosendaal. Hiermee wordt het OV voor veel doelgroepen aantrekkelijker. Hoe worden extra DRU's meegenomen in de beoordeling van de inschrijvingen?	Zie beantwoording reactie 231.
255	Gemeente Roosendaal	Nadrukkelijk benoemen Bravis-ontwikkelingen en bereikbaarheid vanuit de regio. Bravis opnemen als HUB	Zie beantwoording reactie 170.
256	Gemeente Roosendaal	Heeft de Provincie de ambitie om OV verder te stimuleren? Welke rol wordt hierin verwacht van de concessiehouder? (algemeen)	Hoofdstuk 2 van het Programma van Eisen gaat in op de doelen van de concessie. Ten opzichte van het ontwerp Programma van Eisen hebben we de inleidende teksten bij de hoofdstukken en paragrafen op diverse plekken aangepast om de doelen van de concessie en de rol van de concessiehouder bij het verwezenlijken daarvan nog beter te omschrijven.
257	Gemeente Etten-Leur	Een van de uitgangspunten van de aanbesteding van het openbaar vervoer is drempelloos reizen. We vrezen dat het concept MaaS (Mobility as a Service) en het gebruik van een app het reizen niet makkelijker maakt voor ouderen. We willen dit daarom nogmaals benadrukken. Het openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor iedereen. Zeker voor de oudere doelgroep die vaak afhankelijk is van het openbaar vervoer. Zo is contant betalen ook niet meer mogelijk. We willen graag van de provincie weten hoe zij zorgen dat de oudere doelgroep nog steeds gemakkelijk met het openbaar vervoer binnen Brabant kan reizen. In het Programma van Eisen is dit nog onvoldoende concreet	Eenzijds verwachten wij van reizigers, ook van oudere reizigers, dat zij meebewegen met ontwikkelingen in de maatschappij. Een voorbeeld daarvan is niet meer contant kunnen betalen in de bus. Anderzijds zien wij ook dat ontwikkelingen zoals MaaS te snel en te complex zijn voor verschillende doelgroepen (waaronder ouderen). Wij introduceren nieuwe eisen over MaaS in dit Programma van Eisen maar behouden tegelijkertijd (bijvoorbeeld) de telefonische bereikbaarheid van de concessiehouder en de mogelijkheid om gedrukte reisinformatie te verkrijgen, zoals is verduidelijkt in eis 7.6.3b.
258	Gemeente Etten-Leur	Het openbaar vervoer moet aantrekkelijk blijven voor iedereen. Vooral ook de mensen die niet dagelijks reizen met het openbaar vervoer. We zetten ons als gemeente steeds meer in voor andere vormen van vervoer dan de auto. We	Het Programma van Eisen biedt juist veel zekerheid over de aanwezigheid van het openbaar vervoer, onder meer door het voorschrijven van routes van Directlijnen en het

		<p>stimuleren lopen en fietsen en ook het openbaar vervoer. In het ontwerp-Programma van Eisen lezen we steeds meer over het verdwijnen van vaste buslijnen het inzetten van flexibel openbaar vervoer. Ook is het niet zeker dat na de aanbesteding alle lijnen en haltes er nog zijn, want een nieuwe vervoerder kan daar een eigen invulling aan geven. Dit lijkt ons in strijd met de wens om duurzamer te reizen.</p> <p>Reizen wordt hierdoor in onze ogen minder aantrekkelijk voor mensen die niet of nauwelijks bekend zijn met het OV. Hoe leggen we de verschillende soorten taxi's uit, tegen verschillende tarieven en van waar naar waar ze reizen? Dit wordt een drempel voor mensen die er niet bekend mee zijn. En hoe krijgen we dan mensen dan vanuit de auto die voor de deur staat, in het openbaar vervoer? We willen daarom dat het openbaar vervoer voldoende aanbod heeft, aantrekkelijk blijft voor iedereen en juist de mensen die het niet zo vaak gebruiken.</p>	<p>aanwijzen van verplichte haltes. Hiermee beogen wij dat reizigers meerdere jaren zekerheid hebben over de aanwezigheid van openbaar vervoer zodat zij hier hun reisgedrag op kunnen afstemmen. Dat laat onverlet dat de concessiehouder ook moet kunnen inspelen op afnemende vervoervraag en dat kan betekenen dat een lijnbus gedurende de concessie (en nooit zonder dit af te stemmen in het Regieteam en het doorlopen van alle planprocedures) wordt vervangen door een flexibele vervoersdienst zoals het Flex-vervoer. Wij zijn het met u eens dat de uitlegbaarheid van het systeem van gedeelde mobiliteit niet vanzelfsprekend is. Daarom zal de provincie een grotere rol spelen in de overkoepelende marketing en communicatie van dit systeem.</p>
259	Gemeente Etten-Leur	<p>We zien in het ontwerp-Programma van Eisen dat het aantal buslijnen vermindert. Zeker in de omliggende kleinere dorpen. We vinden het belangrijk dat de omliggende dorpen een goede verbinding hebben met Etten-Leur. Wij hebben een NS-station. Dit kan fungeren als overstappunt om naar grotere steden te reizen. We willen daarom dat er meer aandacht komt voor het vervoer tussen dorpen en van en naar ons NS-station. Etten-Leur kan daarmee een regionale functie vervullen. Vanuit de buurgemeente Zundert zijn er bijvoorbeeld geen reismogelijkheden naar het NS-station in Etten-Leur, terwijl deze afstand korter is dan naar het NS-station in Breda.</p>	<p>Of het aantal bussen vermindert is afhankelijk van het aanbestedingsresultaat, zie ook beantwoording vraag 231. Etten-Leur wordt ook in de nieuwe concessie goed aangesloten op de omringende kleinere kernen waarbij afhankelijk van de reizigersvraag invulling plaatsvindt door een Directlijn, Ontsluitende lijn of Buurtbuslijn. Daarnaast zijn de haltes Etten-Leur Centrum en Etten-Leur Station benoemd tot Flex-overstappunt. Daarmee is de bereikbaarheid van het NS-station in Etten-Leur geborgd, ook op momenten dat de vervoersvraag beperkt is. Vanuit de buurgemeente Zundert is ook de Buurtbusverbinding (huidige lijn 225) behouden waarmee op werkdagen overdag elk uur een verbinding gegarandeerd is.</p>
260	Gemeente Rucphen	<p>Samen project 'Dorpsbus Sint Willebrord — Sprundel</p> <p>Na het strekken van de buslijn 312 is er, in de categorie "samen-initiatieven", een pilot gestart met huis-aan-huis vervoer in de vorm van de Dorpsbus. Door de coronapandemie is de pilot met 1 jaar verlengd tot en met 2023. Na evaluatie</p>	<p>Afspraken over deze vervoersvorm vallen buiten de scope van deze aanbesteding.</p>

		volgend jaar rekenen wij weer op uw steun bij een definitieve invulling van deze vervoersvorm in de nieuwe concessie.	
261	Gemeente Rucphen	Verlenging van de buslijn 312 naar NS station Etten-Leur Rijdend tussen Roosendaal en Breda, rijdt de buslijn 312 alleen door Rucphen en langs Sint Willebrord en Sprundel. Veel van onze inwoners hebben behoefte om met buslijn 312 naar het NS Station Etten-Leur te rijden om daar met een directe treinverbinding te kunnen doorreizen in de richting West-Brabant/Zeeland of de steden in Midden Brabant zoals Breda en Tilburg. Onze dorpen zijn steeds meer afhankelijk van de faciliteiten daar, zoals ziekenhuizen en (hoger) onderwijs. Helaas stopt de buslijn 312 alleen in het Centrum van Etten-Leur en niet op het NS station Etten-Leur. Wij willen dan ook dat dit in deze concessie wordt aangepast.	In het Programma van Eisen is een Ontsluitende Lijn uitgevraagd tussen Roosendaal Station en Etten-Leur Centrum waarbij de Verplichte Haltes Rucphen, Sprundelseweg en Sint Willebrord Noorderstraat gelden. Het staat inschrijvende partijen vrij om hier nadere invulling aan te geven, bijvoorbeeld met een doorkoppeling naar Etten-Leur Station. Zie ook beantwoording reactie 231.
262	Gemeente Rucphen	Terugkeer halteplaatsen in de kernen van Sint Willebrord en Sprundel De voorzieningen in de kernen van Sint Willebrord en Sprundel zijn nu niet te voet te bereiken door ouderen en mindervalide personen vanaf de verafgelegen halteplaats Vosdonkseweg/ Noorderstraat. Ter voorkoming van sociaal isolement van deze groepen pleiten wij er dan ook voor om minimaal één maar bij voorkeur meerdere halteplaatsen toe te voegen als verplichte halteplaats in de buslijn 312.	In Bijlage B1 Routes en Routevarianten wordt de huidige Route uitgevraagd. Het staat de Concessiehouder echter vrij om hiervoor afwijkende voorstellen te doen tijdens de looptijd van de Concessie. In dat geval geldt eis 3.1.3 lid e waarbij de Concessieverlener deze voorstellen kan goedkeuren bij een positief advies van de Wegbeheerder en het Tactisch Overlegteam. De huidige Route bevordert de doorstroming en daar gaat onze voorkeur dan ook vooralsnog naar uit. Voor reizigers die moeite hebben om de grotere afstand tot de halte te overbruggen, is er bij start van de nieuwe concessie het Flexvervoer, waarbij de halte Sint Willebrord Noorderstraat is aangewezen als Flex-overstappunt. Ook initiatieven als de Dorpsbus Sint Willebrord-Sprundel kunnen binnen het totale aanbod aan gedeelde mobiliteit voor deze doelgroepen een positieve rol vervullen.
263	Gemeente Zundert	Onsluiting gemeente Zundert Wij vragen aandacht voor de onsluiting van de gemeente Zundert naar andere steden die een regionale voorziening bekleden. In de huidige situatie kent Zundert	Vooralsnog is de bediening van de verbinding Zundert - Etten-Leur met een Buurtbus overdag passend en geen aanleiding om als minimumeis een Ontsluitende lijn op te

		<p>alleen een directlijn naar Breda en buurtbuslijnen. Wij verzoeken u in overweging te nemen om vanuit de kern Zundert/Rijsbergen een directlijn of minstens ontsluitende lijn naar Etten-Leur te realiseren.</p> <p>Vanuit Zundert zijn er veel inwoners werkzaam in Etten-Leur of bereiken via Etten-Leur andere bestemmingen. Daarnaast gaan veel leerlingen uit onze gemeente in Etten-Leur naar school. De reistijd naar Etten-Leur is ook korter dan naar Breda. Een directlijn of ontsluitende lijn zou hierin een zeer waardevolle toevoeging zijn voor de ontsluiting vanuit onze gemeente.</p>	<p>nemen. Op deze verbinding heeft de Concessiehouder Vervoerplicht, wat betekent dat in ieder geval extra capaciteit moet worden ingezet tijdens de spitsperiode om de dan veel grotere vervoersvraag van met name scholieren te kunnen bedienen. Het staat Concessiehouder echter vrij om voorstellen te doen om deze verbinding op een andere wijze vorm te geven.</p>
264	Gemeente Zundert	<p>Aandacht voor kleine kernen</p> <p>Wellicht ten overvloede, vragen wij u om in ieder geval zorg te dragen voor de continuering van de huidige ontsluiting van al onze kernen tegen de huidige voorwaarden voor wat betreft frequentie en haltes. Onze gemeente kent een vergrijzende bevolking. Voor hen is het openbaar vervoer vaak het enige alternatief naast het KCV/ Wmo vervoer. Wij zien hierin al een forse stijging waardoor deze voorzieningen onder druk komen te staan. Het voldoende beschikbaar zijn van openbaar vervoer is hiervoor dan ook randvoorwaardelijk.</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg en dit speelt op veel plekken in (met name) het landelijk gebied. Het is de verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en andere partners om hier vanuit de provinciale visie 'Gedeelde Mobiliteit is maatwerk' en de gezamenlijke uitwerking hiervan voor West-Brabant in het Uitgangspuntendocument, tot oplossingen te komen die verder gaan dan allen het lijngebonden vervoer binnen deze concessie. Zie ook de beantwoording van reactie 4.</p>
265	UVO	<p>Vooropgesteld is het van wezenlijk belang dat de bedrijven en gezinnen van onze leden in Ulicoten ook met het openbaar vervoer voldoende bereikbaar zijn. Dit geldt eveneens voor haar werknemers en de bezoekers van onze bedrijven, maar geldt zeker ook voor de mate van aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in Ulicoten. Wanneer er een in voldoende mate openbaar vervoer voor handen is, zullen gezinnen en hun kinderen zich gemakkelijker vestigen in Ulicoten of weerhouden Ulicoten te verlaten, wat een positief effect heeft op bijvoorbeeld het aantrekken van personeel of stagiaires. Maar uiteraard dienen de kinderen, en familieleden van de ondernemers zelf ook te beschikken over een voldoende beschikbaar openbaar vervoer. Denk aan het vervoer van en naar de (middelbare) scholen. Maar ook de ouderen binnen Ulicoten maken gebruik van het openbaar vervoer om bijvoorbeeld hun boodschappen te kunnen doen in Baarle-Nassau of Chaam, aangezien er in Ulicoten geen winkels meer voor handen zijn. Bovendien dient men voor belangrijke persoonlijke zaken ook een verbinding te hebben om bijvoorbeeld het gemeentehuis</p>	<p>Zie de beantwoording van reactie 146.</p>

		in Baarle-Nassau te kunnen bereiken. Kortom, voldoende frequent aanwezig openbaar vervoer, zoals dat op dit moment voor handen is, is van wezenlijk belang voor onze ondernemers, haar gezinnen, haar werknemers en de hieraan gerelateerde ouderen. Dit is van wezenlijk belang voor de leefbaarheid van onze kleine dorpskern.	
266	UVO	In het Programma van Eisen is te zien dat er geen directe lijnen meer van en naar Ulicoten leiden. Wel is een 'Ontsluitende lijn' voorzien tussen Ulicoten en Chaam, maar geen tussen Ulicoten en Baarle-Nassau. Wanneer Ulicotenaren in die situatie Baarle-Nassau zouden willen bereiken, dan zou dit moeten gaan plaats vinden met een reis via Chaam, daar wellicht overstappen en dan richting Baarle-Nassau. Dit terwijl het dorp Baarle-Nassau juist het 'hoofddorp' uit haar gemeente is. Ook Ulicotenaren dienen via het openbaar vervoer Baarle-Nassau dan ook te rechtstreeks te kunnen bereiken om bijvoorbeeld het gemeentehuis en/of winkels te kunnen bereiken. Veel schoolgaande kinderen uit Ulicoten gaan bovendien na de basisschool naar de La Salle (MAVO) in Baarle-Nassau.	Het aantal reizigers tussen Ulicoten en Baarle-Nassau is dermate gering dat Flextaxi in 2025 prima in deze vraag kan voorzien. De Halte Baarle Nassau Sint Janstraat is derhalve aangewezen als Flex-overstappunt.
267	UVO	Tegelijk is de gemeenschap van Ulicoten overwegend georiënteerd op de stad Breda. Kinderen welke na de basisschool niet naar Baarle-Nassau naar school gaan, gaan voor bijvoorbeeld het beroepsonderwijs of middelbaar onderwijs richting Breda. Tevens ligt bij de oriëntatie van het dorp op het gebied van ziekenhuizen, de gang naar 'de stad' voor aankopen, bioscoop of uitgaansleven ook meer eerder richting Breda. In dit kader is een verbinding tussen Ulicoten en Chaam richting Breda van wezenlijk belang. Maar dat geldt evenzo als een verbinding richting Baarle-Nassau, welke zorgt voor de bereikbaarheid van Baarle-Nassau en eventueel met een overstap voor een verbinding richting Tilburg.	Een verbinding tussen Ulicoten en Chaam is als minimumeis uitgevraagd tijdens de spits op werkdagen. Daarbuiten is het aantal in- en uitstappers in Ulicoten dermate gering dat Flextaxi in 2025 prima in deze vraag kan voorzien. De Halte Chaam Dorpsstraat is derhalve aangewezen als Flex-overstappunt.
268	UVO	Daarbij wijzen wij u op de onpraktische invulling van de voorgestelde enkele ontsluitende lijn. Als de voorgestelde ontsluitende lijn vanuit Chaam naar Ulicoten rijdt en deze weer terug naar Chaam, dan rijdt deze onnodig op en neer, doch in elk geval een enkele rijns min of meer nodeloos. Als deze zoals nu vanuit Chaam over Ulicoten naar Baarle-Nassau rijdt en andersom, dan is de route veel praktischer invulbaar en wordt de bereikbaarheid van Ulicoten met een min of meer gelijke inzet van vervoer enorm vergroot ten opzichte van het huidige voorstel. Deze invulling is bovendien nu ook al aanwezig. Dit nog daargelaten dat aan de Baarleseweg te	Het is aan de Concessiehouder om een passende invulling voor deze Ontsluitende lijn voor te stellen. Zie verder de beantwoording van reactie 146.

		<p>Ulicoten zich een vakantiepark ontwikkeld, waar binnenkort de bouw zal aanvangen. Ook daarom zal er behoefte zijn aan een busverbinding tussen Ulicoten en Baarle-Nassau met een halte aldaar zoals nu reeds het geval is.</p> <p>Kortom, in plaats van een retourreis van en naar Chaam, brengt een ontsluitende lijn vanuit Chaam via Ulicoten naar Baarle-Nassau en andersom met nagenoeg dezelfde inspanning een veel completer vervoersaanbod voor Ulicoten.</p>	
269	UVO	<p>Bij voorgaande dient overigens opgemerkt dat in Bijlage B1 in 'Figuur 2a Routes en Routevarianten van Ontsluitende Lijnen' wel de door ons gewenste verbinding tussen Chaam, Ulicoten en Baarle-Nassau is aangegeven. Wellicht dat u daarmee reeds doelt dan er naast een voldoende frequente verbindingen tussen Ulicoten en Chaam ook al een verbinding tussen Ulicoten en Baarle-Nassau is voorzien? In dat geval ontbreekt deze lijn in elk geval in 'Figuur 2 Overzicht van alle uitgaande lijnen' op pagina 23 van het Programma van Eisen.</p>	<p>In bijlage B1 zijn per Lijntype alle Routes en Routevarianten weergegeven die de Concessiehouder zonder meer mag gebruiken in zijn bieding voor de vormgeving van het lijnennet. Dit is echter geen verplichting, zolang de voorgeschreven verbindingen worden gerealiseerd en de Verplichte Haltes worden bediend. Het staat de Concessiehouder daarnaast vrij om afwijkende voorstellen te doen tijdens de looptijd van de Concessie. In dat geval geldt eis 3.1.3 lid e waarbij de Concessieverlener deze voorstellen kan goedkeuren bij een positief advies van de Wegbeheerder en het Tactisch Ontwikkelteam.</p>
270	UVO	<p>Gezien het vorenstaande verzoeken wij u een naast een voldoende frequente ontsluitende lijn tussen Ulicoten en Chaam tevens een ontsluitende lijn tussen Ulicoten en Baarle-Nassau te handhaven zoals dat nu met de huidige frequentie ook het geval is. De voorgestelde uitzonderingen zoals vermeld op pagina 33/151 van het Programma van Eisen vermeld zijn daarbij voor ons onaanvaardbaar. Wij verzoeken het Programma van Eisen dan ook aan te passen aan onze wensen zoals voorgaan beschreven, alvorens wordt overgegaan tot de daadwerkelijke aanbesteding.</p>	<p>De minumumeisen zoals die in het Programma van Eisen aan de ontsluiting van Ulicoten zijn gesteld zijn passend bij de vervoervraag en bij de afspraken die hierover eerder zijn gemaakt in het Uitgangspuntendocument West-Brabant. Wij zien dan ook geen reden om het Programma van Eisen op dit punt aan te passen.</p>
271	Seniorenvereniging Galder-Strijbeek	<p>Uit het ontwerpprogramma maken wij op dat Buslijn 6, Breda - Meersel-Dreef, niet in de nieuwe concessie is meegenomen en dat betekent simpelweg dat deze lijn komt te vervallen. Wij vragen u namens onze leden om dat besluit te heroverwegen.</p> <p>Wij, als ouderen, zijn in toenemende mate afhankelijk van het openbaar vervoer. De overheid wil dat wij ouderen zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen en dat betekent dat wij in ons dorp blijven omdat daar onze mantelzorgers, vaak onze</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		kinderen, ook wonen. Wanneer buslijn 6 komt te vervallen, worden wij nog meer beperkt in onze mobiliteit en daarmee onze deelname aan de samenleving. Die houdt immers niet op aan de grens van ons dorp. Nogmaals vragen wij begrip voor onze situatie en verzoeken wij u nogmaals deze lijn voor de toekomst te behouden.	
272	Bewonerskomitee Haagse Beemden	De wijkraad ziet positieve bedieningsvarianten richting Prinsenbeek, IABC en Princehage als mede via de Moerlaken naar Moerwijk. Wij zien de ze graag doorgetrokken naar Teteringen.	Het is aan Concessiehouder om in zijn inschrijving een voorstel te doen voor de vormgeving van de Stadslijnen in Breda en de aansluitingen met het overige lijnennet en de trein. Dit binnen de eisen van het Programma van Eisen en specifiek voor de eisen die voor de Stadslijnen gelden (eis 3.2.25 t/m 3.2.29). Nadat de Concessie definitief is gegund, wordt bekend in hoeverre de Concessiehouder uw suggesties heeft overgenomen.
273	Bewonerskomitee Haagse Beemden	Voorts ziet de wijkraad vanwege de overstap mogelijkheden tussen de huidige 2 en 4 lijn 4 weer terug op de Peerdsbroek via de oude route over de Merodelaan. Als dit niet kan een overstaphalte op de Emerparklaan tussen de Backer en Ruebweg en de Peerdsbroek	Zie beantwoording reactie 272.
274	Bewonerskomitee Haagse Beemden	De wijkraad vindt het bedieningsvenster de hele week en de frequentie op zondagavond onvoldoende. Voorts vindt de wijkraad dat er te lang op de gevolgen van Covid wordt gestuurd.	Zie beantwoording reacties 41 en 231.
275	Bewonerskomitee Haagse Beemden	In de wijk wonen veel forensen die ver reizen dus een goede aansluitingen op beide stations van de eerste tot de laatste trein is wenselijk.	Zie antwoord op reactie 41 en 231. NB. Op werkdagen worden voor de Stadslijnen Breda als minimumeis 2 ritten per uur geëist tot 20.00 uur en 1 rit per uur tot 23.00 uur.
276	Bewonerskomitee Haagse Beemden	De wijkraad gaat er vanuit dat de frequentie per lijn is omschreven in plaats van per richting.	Tenzij anders vermeld gaat het in de frequentietabellen in paragraaf 3.2 om het aantal ritten per uur per richting.
277	Bewonerskomitee Haagse Beemden	De wijkraad ziet de route varianten in het gebied van Breda Noord West als een aanvulling of omleidingsroute in verband met weg werkzaamheden maar, mag de bestaan routes niet aflossen.	Zie beantwoording reacties 269 en 272.
278	Dorpsraad Galder- Strijbeek	De Dorpsraad Galder-Strijbeek wil namens onze gemeenschap graag het volgende onder uw aandacht brengen. We hebben kennis genomen van het ontwerp-Programma van Eisen voor de aanbesteding van de concessie voor het openbaar in West Brabant voor de jaren 2025-2035, hierna: ontwerp-programma. Op basis van het ontwerp-programma komt lijn 6 van Station Breda naar Meersel-Dreef te	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Hoewel lijn 6 zoals wij begrijpen uit uw reactie een diverse reizigerspopulatie kent is het totale gebruik van de lijn op

	<p>vervallen. Dorpsraad Galder-Strijbeek pleit nadrukkelijk voor behoud van de huidige busverbinding tussen ons dorp en het NS-station in Breda. Dit om de volgende redenen.</p> <p>Leefbaarheid van Galder-Strijbeek. In 2010 is het Individueel Dorpsontwikkelingsplan (IDOP) vastgesteld voor Galder-Strijbeek. Het IDOP was er destijds op gericht om de leefbaarheid van ons dorp een belangrijke impuls te geven. Dit mocht overigens geen eenmalig initiatief zijn, maar diende een constante factor van aandacht te zijn. De leefbaarheid van ons dorp is nog steeds het belangrijkste onderwerp waar de Dorpsraad zich voor inzet. De leefbaarheid wordt mede bepaald door het aantal voorzieningen waarover een dorp beschikt. Ons dorp beschikt maar over enkele voorzieningen en is voor meerdere voorzieningen aangewezen op Breda. Een goede busverbinding is daarbij zeer belangrijk.</p> <p>De Galderseweg. De schoolgaande jeugd volgt na het basisonderwijs het vervolgonderwijs in Breda. Daarnaast is de werkgelegenheid in ons dorp niet zo groot zodat verschillende inwoners dagelijks pendelen tussen Galder en Breda (of verder). Hiervoor moeten zij langs de Galderseweg fietsen. Vanaf het najaar tot in het voorjaar is dit geen prettige weg om langs te fietsen. De weg loopt langs het Mastbos en is als het donker is zeer verlaten. Deze weg geeft op dat moment een gevoel van onveiligheid. Dan is alleen fietsen geen optie en maak je graag gebruik van het openbaar vervoer.</p> <p>Ontwikkelingen in Galder-Strijbeek. Het aantal inwoners van Galder-Strijbeek is stijgende en dat draagt bij aan de leefbaarheid van ons dorp. Dit betekent dat de vraag naar openbaar vervoer alleen maar zal toenemen. Daarbij komt dat het aantal ouderen in ons dorp behoorlijk toeneemt. Dit in de eerste plaats door de vergrijzing, maar ook als gevolg van het feit dat van ouderen verwacht wordt dat ze steeds langer zelfstandig blijven wonen en vele van hen willen dan ook in ons dorp blijven wonen. Hun mantelzorgers, vaak hun kinderen of bekenden, wonen ook in het dorp. Deze steeds groter wordende groep is</p>	<p>het traject Meersel-Dreef Bouvigne laag en is een lijnbus niet de best passende vorm van gedeelde mobiliteit.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>aangewezen op goed openbaar vervoer.</p> <p>Halte Galderse Meren Onderdeel van lijn 6 is halte Galderse Meren. Steeds meer inwoners uit Breda maken gebruik van deze busverbinding omdat ze dichtbij de Galderse Meren kunnen uitstappen en weer opstappen. Deze busverbinding draagt bij aan een verminderde parkeerdruk rond de Galderse Meren. Bij warm weer ontstaan door wildparkeerders onveilige situaties. Een reden te meer om lijn 6 in zijn huidige vorm te behouden.</p> <p>Meersel-Dreef. Doordat deze bus doorrijdt tot Meersel-Dreef betekent dit dat deze lijn aansluit op de busverbinding van de Lijn, de Vlaamse busmaatschappij die het openbaar vervoer verzorgt in België. Vanuit Meersel-Dreef kan men verder België in. Mogelijk zou de Belgische overheid ook een bijdrage kunnen leveren waarmee lijn 6 in stand gehouden kan worden. Wij vragen ons af of dit onderwerp van overleg is geweest met de Belgische overheid en in het bijzonder met de gemeente Hoogstraten en de provincie Antwerpen.</p> <p>Landgoed De Klokkenberg. Op zo'n 1500 meter van ons dorp is een nieuwe uitbreidingswijk van Breda gerealiseerd op landgoed De Klokkenberg. Het vroegere sanatorium heeft een ware metamorfose ondergaan die in 2018 is gestart en in vijf jaar zal zijn voltooid. Zoals nu voorzien zullen ongeveer 750 inwoners op het landgoed gaan wonen. De meeste bewoners hebben hun woning ondertussen betrokken. Vanuit dit landgoed dat aan de huidige lijn 6 ligt, zullen de bewoners in toenemende mate gebruik willen maken van huidige busverbinding tussen het NS-station Breda en Meersel-Dreef.</p> <p>Andere instellingen die gelegen zijn aan de Galderseweg tussen Galder en Breda. Lijn 6 tussen Meersel-Dreef en Breda voorziet ook in de behoefte voor andere instellingen die gevestigd zijn aan de Galderseweg. Zo, maakt het personeel van Koninklijke Visio gebruik van het openbaar vervoer. Koninklijke Visio Onderwijs Breda is een school voor kinderen met een meervoudige beperking in de leeftijd van</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>vier tot twintig jaar. Op hetzelfde terrein is ook Visio De Blauwe Kamer gevestigd waar cliënten in groepen van circa zeven personen wonen in achttien woongroepen.</p> <p>Aan de Galderseweg, naast de penitentiare inrichting Den Hey-Acker is De Vliet gevestigd. De Vliet is een woonvoorziening voor alcohol- en drugsverslaafde dak- en thuislozen in Breda en omgeving. Binnen De Vliet zijn 48 plaatsen voor deze doelgroep beschikbaar. Zij zijn aangewezen op het openbaar vervoer.</p> <p>In Den Hey-Acker verblijven jongens die om strafrechtelijke redenen zijn opgenomen in de jeugdinstelling. Zij ontvangen bezoek die gebruik maken van het openbaar vervoer.</p> <p>Tot slot is het Waterschap Brabantse Delta gevestigd aan de Galderseweg. Een grote werkgever waarvan medewerkers gebruik maken van het openbaar vervoer.</p> <p>Kortom, lijn 6 is meer dan een busverbinding van het station in Breda naar Meersel-Dreef. Het voorziet in behoefte die de komende tijd enkel nog zal toenemen.</p>	
279	Dorpsraad Bavel	<p>Momenteel is sprake van een beperkt aanbod van OV. Het dorp met circa 8000 inwoners is momenteel al verstoken van aanbod op de zaterdag en zondagen. Ook voor de bewoners van de woningen in Nieuw Wolfslaar (onderdeel van dorp Bavel) is het OV nauwelijks bereikbaar. In de nieuwe situatie wordt gesuggereerd nog slechts aanbod te doen op de spijtijden zonder dat werkbare alternatieven worden aangeboden. In de huidige situatie is gebleken dat het aanbod via de deeltaxi impopulair is en derhalve nauwelijks wordt gebruikt. Dit hangt mogelijk ook samen met onvoldoende bekendheid en een omslachtige werkwijze.</p> <p>Naar onze mening is hier sprake van een neerwaartse spiraal. Door het laten vervallen van buslijnen in het weekend en buiten de spijtijden wordt het OV niet meer gezien als mogelijkheid voor vervoer en dus wordt onnodig gebruik gemaakt van andere vervoersmogelijkheden waarbij de auto preferent is.</p> <p>Dat is precies wat niet wordt nagestreefd. Het OV moet naar onze mening ten alle tijde beschikbaar zijn op een zodanige wijze dat iedereen daar ook gebruik van kan maken. Meerdere systemen naast elkaar is dan ook ongewenst.</p>	<p>Gezien de huidige beperkte reizigersaantallen is ervoor gekozen om alleen lijngebonden vervoer te eisen tijdens de spijsuren op werkdagen (eis 3.2.18). Het staat Inschrijvende partijen echter vrij om voor een ruimere bediening te kiezen. Voor deze specifieke verbinding (en die tussen Ulicoten en Chaam) is in dat geval geen minimum frequentie buiten de spijperiode geëist. Hiermee hebben de Inschrijvende partijen meer vrijheid om te komen tot een passende oplossing. Daarnaast is een Ontwikkelplan onderdeel van de inschrijving met daarin ondermeer aandacht voor de vervoerkundige strategie (eis 2.2.6).</p>

		<p>Het kan en mag toch niet zo zijn dat de aanbieder alleen de aantrekkelijk lijnen gaat exploiteren en daarbij, zoals reeds is gebleken, op het moment dat minder passagiers gebruik maken van een verbinding, die verbinding maar opheffen.</p> <p>Waar naar onze mening ook geen rekening mee gehouden is dat het dorp in ontwikkeling is. Samen met de gemeente Breda ontwikkelen we momenteel een gebiedsvisie die ingepast wordt in de Omgevingsvisie Breda2040 waarbij onder andere voorzien is dat het dorp met 1000 woningen en mogelijk bedrijvenlocaties wordt uitgebreid. Dit betekent dus een nog grotere vraag naar een goed en betrouwbaar OV.</p> <p>Een oplossingsrichting zou kunnen zijn het streekvervoer richting Gilze en/of Ulvenhout-Galder, via Bavel te laten lopen om op die manier meerdere halteplaatsen te creëren en/of door de lijn 1 naar halte Nieuw-Wolfslaar door te trekken via de wijk Nieuw-Wolfslaar naar de kern van dorp Bavel.</p>	
280	Dorpsraad Bavel	<p>Het heeft ons hogelijk verbaast dat noch de gemeente Breda noch de provincie, in een tijd waarin participatie hoog in het vaandel staat en ook de nieuwe omgevingswet hier eisen aan stelt, dat de “overheid” niet eerst de bewoners betreft om op basis van die meningen een Programma van Eisen op te stellen. We worden nu geconfronteerd met eisenpakketten waarvan we de inhoud niet kennen of niet mogen weten. Dat is een benadering van de vorige eeuw en niet meer passend in deze tijd. We hadden naar onze mening in een dialoog tot een betere uitgangspositie en uitvraag kunnen komen en derhalve betreuren wij deze werkwijze ten zeerste.</p>	<p>U heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te reageren op een ontwerpversie van het Programma van Eisen, daarmee menen wij reeds te voldoen aan uw wens om te participeren in het aanbestedingsproces van de OV-concessie. Zoals u in deze Nota van Beantwoording kunt lezen hebben diverse reacties geleid tot aanpassingen in het definitieve Programma van Eisen en daarmee bijgedragen aan een betere uitvraag.</p>
281	Stadsraad Steenberg	<p>De stadsraad Steenberg heeft wel een zienswijze betreffende de plannen voor het OV maar is van mening dat niet alleen de stads- en dorpsraden naar een reactie gevraagd moet worden maar het bevragen breder getrokken dient te worden zodat de inwoners die gebruik van het OV maken kunnen reageren. Wij kunnen al deze mensen niet vertegenwoordigen.</p> <p>Niet alleen kijken naar de bezetting van bussen maar de gebruikers van het OV bereiken!</p> <p>De Provincie kan gebruikers via social media bereiken, een enquête plaatsen en wat ons het beste lijkt een enquête in het OV houden en de plannen bekend maken.</p>	<p>De reactiemogelijkheid op het Programma van Eisen is geboden aan alle belangstellenden, en velen hebben daarvan gebruik gemaakt.</p>

282	Stadsraad Steenberg	<p>Wij vinden dat er niet gedacht is aan mensen die onregelmatig werken (politie, zorg, industrie, kassen etc.) Daar zijn geen OV mogelijkheden voor en zij zijn dus genoodzaakt met de auto te reizen. We zouden het om willen draaien: hoe krijgen we meer mensen in de bus of trein?! (klimaatdoelen!)</p> <p>Daarom zouden we graag zien dat er meer aandacht wordt besteed in de media om mensen in het OV te krijgen door het juist aantrekkelijker te maken om hier voor te kiezen boven eigen vervoer!</p>	<p>Openbaar vervoer is een collectieve voorziening waarvoor van belang is dat veel mensen op hetzelfde moment eenzelfde reis maken. Daarmee is het inderdaad een minder geschikte vorm van vervoer voor mensen die op onregelmatige tijden werken. Binnen het systeem van gedeelde mobiliteit stimuleert de provincie ook collectieve voorzieningen waarvoor het reizen op hetzelfde moment in eenzelfde richting minder noodzakelijk is. Hierbij kunt u denken aan de haltetaxi, deelmobiliteit en meerijddiensten.</p>
283	Stadsraad Steenberg	<p>OV goed en betaalbaar maken en 65+ gratis vervoer (ook kinderen tot 12 jaar gratis). Dit is in sommige steden al het geval. Scholieren en ouders moeten zich kunnen verplaatsen! De bus is in onze regio nodig om de trein te kunnen nemen. Veel nog thuiswonende studenten zijn afhankelijk van de bussen, ook de middelbare scholieren.</p> <p>Pas op voor een isolement van onze gemeente en houd rekening met inwoners met een minimum inkomen en de oprukkende armoede!</p>	<p>Zie beantwoording reactie 15.</p>
284	OPS	<p>Wij als OPS vinden het erg belangrijk dat ook onze industrieterreinen voldoende bereikbaar zijn en zeker ook voor de toekomst.</p> <p>De bereikbaarheid van onze industrieterreinen zijn op dit moment volstrekt ontoereikend.</p> <p>Wij denken hierbij aan het AFC terrein, Cosun en Industrieterrein Dintelmond in de kern Dinteloord, Reinierpolders 1 en 2 met het Reinierpark en tuindersbedrijven in het Westland in de kern Steenberg.</p> <p>Gezien de ontwikkelingen op het AFC terrein en Cosun in Dinteloord (Cosun is daar een o.a. een grote trekker in met allerlei plannen) ontwikkelingen Industrieterrein Dintelmond en uitbreiding van het bedrijventerrein in Steenberg zal de behoefte voor de bereikbaarheid alleen maar toenemen.</p> <p>Met het aantrekken van opleidingen in gemeente Steenberg zal de behoefte aan een goede bereikbaarheid voor scholieren/studenten/stagiaires ook toenemen.</p>	<p>Zie beantwoording reactie 5.</p>

		<p>Als OPS constateren wij dat in vele opzichten gemeente Steenbergen/ gemeente Roosendaal/ gemeente Woensdrecht en gemeente Bergen op Zoom bedrijfsmatig onderbelicht wordt en dat er vanuit de provincie meer aandacht zal moeten komen en die ook gevraagd zal worden om dat gedeelte van West-Brabant meer op de kaart te zetten.</p> <p>Om dat de bewerkstelligen zal de bereikbaarheid met ov verbeterd moeten worden. Hiervoor ligt nu een kans om ons gebied beter bereikbaar te maken middels het ov.</p>	
285	Vervoerregio Antwerpen	Vanuit onze kant zijn er geen opmerkingen op het programma. Veel succes met de aanbesteding.	Hartelijk dank.
286	Gemeente Alphen-Chaam	Zorgen over de bereikbaarheid van Galder: wij constateren dat onze kern Galder geen onderdeel meer gaat uitmaken van de verbinding tussen Meersel-Dreef en Breda. Galder zal enkel bediend gaan worden door middel van de nieuwe flexibele schil; Dit zal een negatief effect hebben op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorp. Het is voor bewoners van kleine kernen nu al lastig om te blijven participeren in de samenleving en gebruik te blijven maken van basisvoorzieningen. Het autogebruik wordt hierdoor ook gestimuleerd, wat haaks op de transitie staat die we moeten maken in het kader van duurzame mobiliteit. Daarnaast is er toenemende sprake van mobiliteitsarmoede zoals onlangs ook in het rapport van TNO verscheen. Steeds meer mensen zijn afhankelijk van OV om zich te verplaatsen door de hoge kosten. Ten slotte hebben we woningbouw in Galder gepland waardoor het aantal inwoners zal toenemen, onder meer door jonge gezinnen.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
287	Gemeente Alphen-Chaam	Daarnaast maken we ons zorgen over de exacte invulling van de flexibele schil van de gedeelde mobiliteit. Wij zien zeker kansen om gedeelde mobiliteit te koppelen aan het flexvervoer en juichen deze slag in efficiëntie toe. Onze zorgen aangaan: Hoe betrouwbaar is de flexibele schil die wordt ingezet? Zeker voor scholieren die op tijd bij een overstaphalte moet zijn. Wat zijn de praktische mogelijkheden om de uitvoering te verbeteren als deze flexibele inzet niet voldoende wordt geleverd? Onze huidige ervaringen met leerlingenvervoer en het WMO-vervoer laten zien dat dit vrijwel onmogelijk is. Deze onzekerheden zorgen voor een hogere drempel om gebruik te maken van deze verbinding.	De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer borgen we door de eis dat ritten nooit te vroeg vertrekken vanaf een overstappunt. De reiziger die van het Flex-vervoer gebruik maakt is zelf verantwoordelijk voor het plannen van de rit met het Flex-vervoer en dus voor het kiezen van het juiste aankomst- of vertrektijdstip vanaf een overstappunt. In het Flex-contract worden eisen opgenomen voor de betrouwbaarheid en de onzekerheidsmarge van het Flex-vervoerrit die hoger zijn dan de eisen die doorgaans in het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer gelden. De contractbeheerders, respectievelijk provincie (voor de OV-

			concessie) en Regio West-Brabant en provincie samen (voor de componenten Hubtaxi en Haltetaxi uit het Flex-contract) zullen naleving van de eisen monitoren en waar nodig bijsturen ter verbetering van de uitvoering en in het bijzonder de betrouwbaarheid.
288	Gemeente Baarle-Nassau	Zorgen over de bereikbaarheid van Ulicoten: wij constateren dat onze kern Ulicoten geen onderdeel meer gaat uitmaken van de Directlijn-verbinding tussen Baarle-Nassau en Breda. Ulicoten is slechts opgenomen met een ontsluitende lijn. Deze sluit vervolgens aan op de verinding met Breda vanuit Chaam; Dit zal een negatief effect hebben op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorp. Het is voor bewoners van kleine kernen nu al lastig om te blijven participeren in de samenleving en gebruik te blijven maken van basisvoorzieningen. Het autogebruik wordt hierdoor ook gestimuleerd, wat haaks op de transitie staat die we moeten maken in het kader van duurzame mobiliteit. Daarnaast is er toenemende sprake van mobiliteitsarmoede zoals onlangs ook in het rapport van TNO verscheen. Steeds meer mensen zijn afhankelijk van OV om zich te verplaatsen door de hoge kosten. Ten slotte hebben we woningbouw in Ulicoten gepland waardoor het aantal inwoners zal toenemen, onder meer door jonge gezinnen.	Zie beantwoording reactie 146.
289	Gemeente Baarle-Nassau	Wij zijn van mening dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven, waarbij de Directlijn-verbinding tussen Baarle-Nassau en Breda op gezette tijden via Ulicoten loopt en op andere momenten via 'de Gaarshof'. Het behoud van deze situatie betekent tevens dat de voorgenomen ontsluitende lijn kan komen te vervallen terwijl de Directlijn-verbinding slechts 2,6 kilometer wordt verlengd. Ulicoten ligt op de route van Baarle-Nassau naar Breda.	Zie beantwoording reactie 146.
290	Gemeente Baarle-Nassau	Zorgen m.b.t een ontsluitende lijn: Mocht Ulicoten in de toekomst toch bediend worden via een ontsluitende lijn, dan dient deze verbonden te worden met het knooppunt in Baarle-Nassau en niet via Chaam. De verbondenheid tussen Ulicoten en Baarle-Nassau is immers groot voor wat betreft (gemeentelijke) voorzieningen en heeft Baarle-Nassau onder meer een bibliotheek, middelbare school en verenigingsleven. Daarnaast heeft Baarle doorreis mogelijkheden naar Turnhout en Tilburg en is daarmee eerder een grensoverschrijdend knooppunt dan een eindpunt	De huidige reizigersstromen met het Openbaar Vervoer laten zien dat van de instappers in Ulicoten op werkdagen ruim 80% richting Chaam/Breda reist en een kleine 20% richting Baarle-Nassau. Vandaar dat is gekozen om als minimumeis een Ontsluitende lijn in de spits op te nemen naar Chaam, aansluitend op de Directlijn Breda-Baarle Nassau. Ook voor deze Ontsluitende lijn geldt dat we de ambitie hebben om deze gaande de Concessie verder

		van een buslijn. Inwoners uit Ulicoten kunnen daarmee ook makkelijker gaan werken of studeren in Tilburg en over de grens.	door te ontwikkelen. Mogelijk biedt de door u beschreven verbondenheid tussen Ulicoten en Baarle-Nassau daarvoor handvatten.
291	Gemeente Baarle-Nassau	Tot slot benadrukken we onze ernstige zorgen met betrekking tot 'ontsluitende lijnen'. Onze zorgen aangaan: Hoe betrouwbaar is de flexibele schil die wordt ingezet? Zeker voor scholieren die op tijd bij een overstaphalte moet zijn. Wat zijn de praktische mogelijkheden om de uitvoering te verbeteren als deze flexibele inzet niet voldoende wordt geleverd? Onze huidige ervaringen met leerlingenvervoer en het WMO-vervoer laten zien dat dit vrijwel onmogelijk is. Deze onzekerheden zorgen voor een hogere drempel om gebruik te maken van deze verbinding. De grootste zorg die we daarbij hebben is dat het Programma van Eisen de mogelijkheid biedt om na drie jaar een ontsluitende lijn te laten vervallen. Dat is voor onze gemeente en gemeenschap onacceptabel.	In het Uitgangspuntendocument West-Brabant zijn samen met de gemeenten de contouren geschetst van het toekomstige systeem van gedeelde mobiliteit in West-Brabant. Hierbij is gekozen om te komen tot een samenhangend systeem van gedeelde mobiliteit, bestaande uit lijngebonden vervoer, Flexvervoer en Samen (initiatieven vanuit het bedrijfsleven en de samenleving voor deelmobiliteit). Alleen door hier samen de schouders onder te zetten en te komen tot een ideale mix (het juiste aanbod op de juiste plaats) kunnen we de beloften aan de reizigers, die we gezamenlijk hebben geformuleerd, waarmaken. Daarbij is het inderdaad cruciaal om het Flexvervoer, als onderdeel van het Regiotaxicontract, naadloos te laten aansluiten op het lijngebonden vervoer. Ook in dit Programma van Eisen van de OV-Concessie worden inschrijvende partijen uitgedaagd om inhoud te geven aan de doelstelling 'Drempelloos reizen' waarbij het Lijngebonden vervoer nooit te vroeg mag vertrekken op Flex overstaphaltes (zie bijlage B2 tabel 4).
292	Gemeente Oosterhout	Brabantliners: De uitdagingen en ambities zijn benoemd in het ontwerp Programma van Eisen. DE uitdaging is om gedurende de werkzaamheden aan de A27 de huidige basis zo goed als mogelijk in stand te houden en daarna een kwaliteitsslag maken om door te ontwikkelen tot BRT. De nodige flexibiliteit is voorzien in het ontwerp Programma van Eisen. Bij de doorontwikkeling van Brabantliners tot BRT is het wenselijk om ook te bekijken hoe gemeenten die niet in de A27 corridor liggen hierop kunnen worden aangetakt. Dit geldt naast Oosterhout in het bijzonder voor de gemeente Waalwijk.	Het gevraagde voorzieningenniveau voor de Brabantliners in het Programma van Eisen is vooralsnog gericht op de eerste stap van de hink-stap-sprong waarbij wij ons richten op een toekomstvaste basis. Tijdens de looptijd van de concessie zijn meerdere herijkingsmomenten voorzien, waarin we kunnen voorsorteren op de doorontwikkeling van de Brabantliners richting BRT. Hierbij dagen wij de Concessiehouder uit om kansen te benutten, mede door partners te betrekken, oog te hebben

			voor ontwikkelingen et cetera.
293	Gemeente Oosterhout	Directlijnen: Wij constateren tot onze tevredenheid dat de huidige opzet, waarbij in Oosterhout sprake is van twee deels parallelle routes voor de directlijnen van/naar Breda, is gehandhaafd. Dit geldt echter niet voor de verplichting voor de concessiehouder om de directlijnen van/naar Geertruidenberg en Tilburg via het busstation in Oosterhout te laten doorrijden naar Breda, maar garandeert het ontwerp Programma van Eisen in een Gegarandeerde Aansluiting. Het eventueel knippen van de directlijnen op het busstation in Oosterhout heeft nadrukkelijk niet onze voorkeur gezien de beperkte capaciteit op ons busstation. Bovendien komt een extra ook het gebruikersgemak voor de reiziger niet ten goede.	Wij hebben ervoor gekozen om in het Programma van Eisen deze vrijheid ten opzichte van het huidige lijnennet op te nemen om inschrijvende partijen de ruimte te bieden om zich te onderscheiden en met slimme creatieve oplossingen te komen.
294	Gemeente Oosterhout	Ontsluitende lijnen: Het is onzeker wat het OV aanbod voor Vrachelen en Dommelbergen in de toekomst gaat zijn daar deze wijken volgens het ontwerp Programma van Eisen grotendeels zijn aangewezen op ontsluitende lijnen. In het bijzonder maken wij ons zorgen over de bedieningsperiode. Volgens het ontwerp Programma van Eisen eindigt de avondspits namelijk al om 18.00 uur en daarmee vervalt vanaf dat moment ook de verplichting voor de concessiehouder om vervoer aan te bieden op de ontsluitende lijnen. Wat ons betreft zouden ruimere bedieningstijden moeten worden voorgeschreven, bijvoorbeeld minimaal tot 19.00 uur. Enerzijds voor een betere spreiding over de spits te bewerkstelligen, anderzijds omdat reizigers die normaliter gebruik maken van die lijnen anders het risico lopen dat ze na 18.00 uur op een ander, duurder 'flexalternatief' moeten terugvallen.	Zie beantwoording reactie 231.
295	Gemeente Oosterhout	Scholierenlijnen: Het ontwerp Programma van Eisen voorziet in een beperking tot het aanbieden van scholierenlijnen. Slechts op twee verbindingen mag de concessiehouder deze aanbieden. Wij vinden dat een ongewenste ontwikkeling. Voor de scholierenlijn vanuit Oosterhout naar Curio Prinstuin in Andel is geen reëel alternatief voorhanden: de reistijd met het reguliere OV is te lang en de afstand te groot om te fietsen. In de nieuwe concessie zou deze mogelijkheid dus open gehouden moeten worden om de scholierenlijn aan te bieden naar Curio Prinsentuin.	Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd die er mede toe leiden dat de reistijden/overstappen op de route Oosterhout – Andel verbeteren. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel
296	Gemeente Oosterhout	Buurtbuslijnen: In het bijbehorende overzicht van buurtbuslijnen, missen wij de huidige buurtbuslijn 230. Deze buurtbuslijn vormt een essentiële verbinding tussen Oosterhout en haar kerkdorpen Dorst en Oosteind. Verder blijkt uit het ontwerp	Dit komt omdat buurtbuslijn 230 en 231 nu onder de concessie Oost-Brabant vallen. Gezien de samenhang van deze buurtbus met andere buurtbussen en lijnen ten

		Programma van Eisen niet gedurende welke periode de beschikbaarheid van buurtbuslijnen gegarandeerd wordt binnen de nieuwe concessie.	oosten van Oosterhout, is besloten om lijn 230 en 231 over te hevelen naar de concessie West-Brabant. Deze zijn toegevoegd aan het overzicht.
297	Gemeente Oosterhout	Binnen het Regieteam Gedeelde Mobiliteit vindt ook de afstemming plaats ten aanzien van andere vervoersystemen die onderdeel gaan uitmaken van het systeem gedeelde mobiliteit, waaronder al het vervoer dat onder het Flex Contract valt. Wat wij daarbij merkwaardig vinden, is dat blijkt de tekst in paragraaf 2.1 op pagina 12, de provincie zelfstandig zou kunnen besluiten tot een uitbreiding of inperking van het Flex Contract, terwijl provincie én gemeenten gezamenlijk opdrachtgever zijn voor het Flex Contract.	De provincie is verantwoordelijk voor de componenten Hubtaxi en Haltetaxi in het Flex-contract. U heeft gelijk dat de provincie niet zelfstandig besluit over uitbreiding of inperking van het Flex-contract. Wij hebben dit aangepast.
298	Gemeente Oosterhout	Er is voorzien in een aantal herijkingsmomenten die kunnen leiden tot tussentijdse bijstelling van de eisen uit het Programma van Eisen. Of en wanneer volgende (na 1 januari 2029) herijkingsmomenten zijn voorzien, blijkt niet uit het ontwerp Programma van Eisen. Ook blijkt niet of en op welke wijze andere partijen dan de provincie en concessiehouder hierbij een rol hebben. Wij vinden het belangrijk dat ook gemeenten door u actief betrokken worden. Wij verzoeken dan ook om in paragraaf 2.5 van het ontwerp Programma van Eisen concreet tot uitdrukking te brengen hoe andere partijen een stem krijgen bij tussentijdse herijkingen van het Programma van Eisen.	Artikel 1 van bijlage B3 geeft antwoord op uw vraag. Het tweede herijkingsmoment vindt uiterlijk voor 1 januari 2032 plaats, tenzij de provincie instemt met het voorstel van de concessiehouder om het tweede ontwikkelplan niet op 31 december 2031 te laten eindigen. Als het tweede ontwikkelplan geen andere dan in artikel 1 van bijlage B3 beschreven procedure bevat, zal de procedure voor totstandkoming van het derde ontwikkelplan niet anders zijn dan in artikel 1 beschreven. Hierbij merken wij op dat het ontwikkelplan een voorstel tot herijking en aanpassing van de concessie kan bevatten. Bij het opstellen van het (concept) ontwikkelplan worden andere partijen betrokken. Een voor het (definitieve) ontwikkelplan benodigde herijking en/of aanpassing van de concessie is contractmanagement, en daarmee in beginsel een aangelegenheid tussen concessieverlener en concessiehouder.
299	Gemeente Oosterhout	Conclusie van een onderzoek in 2021 was dat het huidige busstation aan de Leijzenhoek onvoldoende toekomstperspectief heeft vanwege de beschikbare ruimte en bereikbaarheid hiervan en dat het wenselijk is om een nieuwe OV hub te ontwikkelen op het Amphia terrein. Voor dit nieuwe terrein is na verder onderzoek een rijksbijdrage toegekend voor een OV hub Amphia. De ontwikkeling heeft	De verplaatsing van het busstation in Oosterhout kan aanleiding zijn om Verplichte Routes, Routes, Routevarianten en Verplichte Haltes te herzien. Daarom is deze ontwikkeling opgenomen in eis 3.1.9.

		gevolgen voor de routing en haltering van de buslijnen. Het biedt de mogelijkheid om een deel van de buslijnen om het centrum heen te leiden (via de route Ridderstraat - Abdis van Thornstraat) in plaats van door het centrum heen. Tegelijkertijd is het voor de bereikbaarheid van onze binnenstad niet wenselijk dat alle buslijnen uit het centrum verdwijnen. Wij gaan graag met u in overleg.	
300	Gemeente Oosterhout	Het zal u waarschijnlijk bekend zijn dat ons stadhuis gaat verhuizen naar Arendshof 2. Per OV is het westelijke deel van onze binnenstad, waar Arendshof 2 zit, op dit moment helaas minder goed bereikbaar. Ook hierover gaan we graag met u in overleg en zullen wij komend jaar het initiatief nemen.	Na overleg met u is in Figuur 2c de route Statendamweg-Strijenstraat als Routevariant opgenomen. Daarmee hebben de inschrijvende vervoerders meer mogelijkheden om rekening te houden met deze ontwikkeling.
301	Gemeente Oosterhout	Zoals het nu geformuleerd is in het ontwerp Programma van Eisen suggereert het dat de provincie hierover eigenstandig kan besluiten. Graag wijzigen, zodat alle contractpartners in dezen worden benoemd.	Wij zijn van mening dat wij alle relevantie stakeholders betrekken in het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. Ook zijn wij voornemens regelmatig met gemeenten in gesprek te gaan.
302	Gemeente Oosterhout	Wij vinden het belangrijk, zoals eerder genoemd, dat gemeenten actief betrokken worden bij tussentijdse herijkingen van het Programma van Eisen. Graag borging hiervan in het Programma van Eisen.	Artikel 1 lid 4 van bijlage B3 borgt de betrokkenheid van gemeenten bij het opstellen van het ontwikkelplan.
303	Gemeente Oosterhout	Figuur 2: op de overzichtskaart ontbreekt de buurtbusverbinding tussen Oosterhout en haar kerkdorpen Oosteind en Dorst (buurtbuslijn 230).	Zie beantwoording reactie 296.
304	Gemeente Oosterhout	Eis 3.1.1: in tegenstelling tot bij de directlijnen en ontsluitende lijnen is geen termijn opgenomen hoe lang het aanbieden van buurtbuslijnen gegarandeerd moet worden door de concessiehouder. Graag borging hiervan in het Programma van Eisen.	Wij vinden dat de buurtbussen een belangrijke rol vervullen bij de ontsluiting van het landelijk gebied. Daarom dienen de huidige Buurtbussen vanaf aanvang van de Concessie te worden aangeboden volgens de dienstregeling 2023 (eis 3.1.1 c). Daarbij vervult de Concessiehouder een faciliterende rol door voldoende materieel beschikbaar te stellen om de door de Buurtbusverenigingen verzorgde Buurtbuslijnen te kunnen uitvoeren (zie paragraaf 4.7). Ook dient hij de vrijwilligers te ondersteunen. Het voortbestaan van de Buurtbuslijnen hangt echter primair af van de buurtbusverenigingen zelf. Zolang ze bestaan is Concessiehouder verplicht zijn faciliterende rol conform de eisen in te vullen.

305	Gemeente Oosterhout	Figuur 4 / Eis 3.2.1: wij onderschrijven de wenselijkheid dat binnen het direct netwerk twee deels parallelle routes (Slotlaan en Tilburgseweg) binnen Oosterhout gehandhaafd blijven.	Waarvan akte
306	Gemeente Oosterhout	Eis 3.2.2: hieruit volgt dat de directlijnen vanuit Geertruidenberg en Tilburg via het busstation in Oosterhout niet automatisch hoeven door te rijden naar Breda, maar dat ten minste een gegarandeerde overstap moet worden geboden op het busstation op de directlijnen naar Breda. Hoewel een gegarandeerde overstap wel omschreven is in de begrippenlijst, is het voor ons lastig om goed beeld te vormen wat onder een gegarandeerde overstap wordt verstaan. Graag ontvangen we een nadere toelichting hierop. Vanwege de beperkte capaciteit op het huidige busstation in Oosterhout is het wenselijk dat lijnen zoveel mogelijk doorrijden en het busstation zo min mogelijk als begin- en eindpunt wordt gebruikt.	Een "Gegarandeerde Aansluiting" betreft de garantie dat reizigers altijd kunnen overstappen op plekken en tijden waar volgens dienstregeling een Aansluiting wordt geboden, ook bij vertragingen of andere ongeregelheden. Een Aansluiting wordt geboden door de dienstregeling af te stemmen op de loopafstand (definitie "Aansluiting"). Met deze definitie bieden wij de Concessiehouder de ruimte om een aansluiting vorm te geven, afhankelijk van de specifieke situatie.
307	Gemeente Oosterhout	Voor de directlijnen worden de routes vastgelegd in het ontwerp Programma van Eisen. Uit het ontwerp Programma van Eisen kunnen wij echter niet afleiden in hoeverre de concessiehouder ook de verplichting heeft om (naast een aantal specifieke haltes en knoppunten die benoemd zijn in bijlage 2) de huidige HOV haltes op die routes te blijven bedienen. Graag een concretisering van dit aspect.	Conform eis 3.1.5 is de Concessiehouder verplicht om alle Haltes langs de Route van een Directlijn te bedienen.
308	Gemeente Oosterhout	Eis 3.2..13: volgens het ontwerp Programma van Eisen hoeft de concessiehouder op de ontsluitende lijnen maar tot 18.00 uur vervoer aan te bieden. Wij vinden die bedieningstijden te krap. Dit is eerder in een vraag vermeld.	Zie beantwoording reactie 231.
309	Gemeente Oosterhout	Eis 3.2.26: het ontwerp Programma van Eisen voorziet erin dat de concessiehouder nog maar op twee relaties (vanuit Made en Dongen) scholierenlijnen mag aanbieden naar Curio Prinsentuin in Made. Er is geen alternatief voor handen voor de scholierenlijn vanuit Oosterhout naar Curio Prinsentuin in Andel (v.v.). Deze mogelijkheid moet opengehouden worden in de nieuwe concessie.	Van Raamsdonksveer Van Wijngaardenstraat wordt een rechtstreekse verbinding naar Andel Prinsentuin verplicht gesteld. Tussen Oosterhout en Raamsdonksveer Van Wijngaardenstraat worden Directlijn en Brabantliner uitgevraagd, waarmee wij ons inziens een goede (doch niet rechtstreekse) verbinding uitvragen. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel
310	Gemeente Oosterhout	Eis 3.3.1: De buurtbuslijn Oosterhout busstation - Den Hout (p) rijdt na Den Hout nog door naar de Buurstede. Graag de Buurstede toevoegen aan de beschrijving.	Conform eis 3.1.1 c. dienen de genoemde Buurtbuslijnen te worden aangeboden volgens de dienstregeling 2023. De aanvulling "Buurstede" is daarom niet nodig in eis

			3.3.1 om te borgen dat deze bestemming wordt aangedaan.
311	Gemeente Oosterhout	Eis 3.3.1: de buurtbuslijn Rijen - 's Gravenmoer via Dorst, Oosterhout en Oosteind ontbreekt in het overzicht. Graag toevoegen.	Zie beantwoording reactie 296.
312	Gemeente Oosterhout	Eis 3.5.14: deze eis leidt tot een volledig nieuwe nummering van de Brabantliners, directlijnen en ontsluitende lijnen. Waarom wordt de nummering aangepast? Dit komt de herkenbaarheid voor de reiziger niet ten goede.	Zie beantwoording reactie 165.
313	Gemeente Oosterhout	Eis 4.2.2: waarom geldt voor versterkingsritten een afwijkende eis als het gaat om de inzet van zero-emissievoertuigen?	Wij zoeken hierbij aansluiting bij de bestaande situatie. Versterkingsritten worden nu dikwijls door onderaannemers gereden die daarvoor gebruik maken van ouder materieel. In programma's van eisen worden voor de uitvoering van deze ritten lagere milieu-eisen gesteld. De mogelijkheid om op versterkingsritten niet-Zero Emissievoertuigen in te zetten geldt tot en met 2030, waarbij wij ervan uitgaan dat tegen die tijd onderaannemers ook over Zero Emissiematerieel beschikken en/of de concessiehouder zelf ouder Zero Emissiematerieel met een beperkte actieradius achter de hand kan houden voor het uitvoeren van versterkingsritten.
314	Gemeente Oosterhout	Eis 5.4.4: deze eis suggereert dat in voorkomende gevallen gemeenten als wegbeheerder bij wegwerkzaamheden of evenementen de hogere exploitatiekosten zouden moeten vergoeden aan de concessiehouder als buslijnen vanwege die werkzaamheden of evenementen moeten omrijden. Het is echter onvermijdelijk dat gemeenten periodiek onderhoud moeten uitvoeren aan het wegennet en dat dat tot hinder voor het OV kan leiden. Daarbij streven wij er vanzelfsprekend naar de hinder voor een ieder zoveel mogelijk te beperken. Maar dat gemeenten zouden moeten opdraaien voor eventuele hogere exploitatiekosten als gevolg van wegwerkzaamheden en evenementen vinden wij ongewenst.	Uitgangspunt is dat bij omleidingen die langer duren dan 2 maanden, de extra exploitatiekosten vanaf de derde maand worden gedragen door de veroorzaker van deze extra kosten. Juist bij dergelijke langdurige/grootschalige projecten is het logisch dat bij de planning rekening gehouden wordt met de (financiële) effecten voor het openbaar vervoer. Het Programma van Eisen betreft afspraken tussen Concessieverlener en Concessiehouder. Vandaar dat op deze plaats geen harde afspraken kunnen worden gemaakt met de wegbeheerders. Wel is eis 5.4.4 zodanig aangepast dat, indien wegbeheerders afzien van (mede)financiering van de meerkosten)

			Concessieverlener kan streven naar een kostenneutrale oplossing, ook als dat een (tijdelijk) lager voorzieningenniveau betekent.
315	Gemeente Oosterhout	Figuur 1 BGU (Breda-Gorinchem-Utrecht) geldt ook in de toekomst als een verplichte route van Directlijnen en/of Brabantliners. Graag als dusdanig weergegeven in figuur 1 (deel tussen Raamsdonk en Gorinchem/Utrecht ontbreekt).	De Route ontbreekt op de kaart om daarmee aan te geven dat de Routes tijdens de werkzaamheden aan de A27 niet op voorhand vaststaan. Wel zijn per Verbinding uit eis 3.2.7 de Verplichte haltes aangegeven in bijlage B2 tabel 5. Daarmee is de verbinding tussen Raamsdonksveer en Utrecht geborgd.
316	Gemeente Oosterhout	Figuur 2c: deze kaart bevat de huidige routes van de reguliere buslijnen. Als alternatieve routes zouden nog toegevoegd kunnen worden: Bredaseweg-Lage Molenpolderweg en Statendamweg-Strijenstraat (zie ook het meegestuurd kaartje).	In overleg met de gemeente Oosterhout is de route Statendamweg-Strijenstraat als Routevariant opgenomen. Omdat nog niet zeker is op welke termijn de route Bredaseweg-Lage Polderweg infrastructureel mogelijk wordt en niet wordt verwacht dat dit al bij aanvang van de nieuwe concessie het geval zal zijn, is deze route vooralsnog niet opgenomen als Routevariant.
317	Gemeente Oosterhout	Tabel 1: in deze tabel is de halte Oosterhout, Sterrenburg opgenomen. Deze halte bestaat echter niet. Naar wij aannemen wordt de halte Sterkenburg bedoeld.	Inderdaad, is aangepast.
318	Gemeente Oosterhout	Tabel 1: in deze tabel missen wij de halte Oosterhout, Goorke. Deze halte is wel benoemd in tabel 4 als flex-overstappunt (en vandaar dat wij verwacht hadden dat deze halte ook benoemd zou zijn in tabel 1).	Oosterhout Het Goorke is benoemd als beginhalte van de betreffende Ontsluitende lijn (eis 3.2.14 sub n.) en daarmee verplicht te bedienen. We hebben gemerkt dat dit tot onduidelijkheid leidt en hebben daarom alle begin- en eindhaltes van de voorgeschreven Ontsluitende lijnen (3.2.14) opgenomen in tabel 1 van bijlage B2.
319	Gemeente Oosterhout	Tabel 4: wat ons betreft dienen de haltes Oosterhout, Zuiderhout (eventueel in plaats van de halte Oosterhout, Burg. Materlaan) en Oosterhout, Beneluxweg (gezien het belang van deze halte voor de bereikbaarheid van omliggende bedrijventerreinen) hieraan nog te worden toegevoegd.	In tabel 4 gaat het om de Flex-overstappunten waar reizigers kunnen overstappen van het Flex-vervoer (die opgeroepen kan worden vanuit elke willekeurige halte in Oosterhout) op het lijngebonden vervoer (met name het Directlijnnennet). De halte Burg. Materlaan is gekozen om vanuit Oosterhout Zuid aansluiting te bieden op de Directlijnen-bundel richting Breda, de halte Oosterhout

			Busstation biedt in de andere richtingen aansluiting op alle Directlijnen (en Brabantliners). Hiermee is ook de ontsluiting van de bedrijventerreinen geborgd, voor zover daar bestaande haltes aanwezig zijn. Het eventueel toevoegen van nieuwe haltes voor een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen met het Flex-vervoer, maakt geen onderdeel uit van de opsomming in tabel 4, maar betreft een nadere uitwerking van het Flex-vervoer zelf.
320	Ouderenbond Steenbergen	Provincie en vervoersbedrijven nemen besluiten op basis van aantallen passagiers en winst. Maar wat als we belang en bereikbaarheid voorop stellen? Voor ons als ouderbonden een harde eis. Alleen als belang en bereikbaarheid op de voorgrond staan kan er sprake zijn van Openbaar Vervoer wat ook voor ouderen beschikbaar is. Daarvan is nu geen sprake.	Wij stellen bereikbaarheid en de toegang tot gedeelde mobiliteit voorop, bijvoorbeeld in onze visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Echter bij realisatie van die visie moeten wij afwegingen maken omdat de ons ter beschikking staande middelen niet onbeperkt zijn. Overal in het concessiegebied kunt u straks gebruik maken van gedeelde mobiliteit, maar niet overal en altijd in de vorm van een lijnbus. Op plekken en tijden waar reizigers onregelmatig of in kleine aantallen reizen kunt u Flex-vervoer reserveren. Met deze vervoersvorm reist u van een halte naar een overstappunt, vanwaar u uw reis kunt vervolgen met het openbaar vervoer.
321	Ouderenbond Steenbergen	Zorg voor volledige hubs waar reizigers echt wat aan hebben qua bereikbaarheid en keuzes. Opheffen van het busstation Zuideinde voor een nieuwe halte zorgt voor veel langere looptijden in Dinteloord.	Juist Dinteloord Noordlangeweg is zo'n hub. Helaas leidt verplaatsing van een bushalte voor sommige reizigers tot langere loopafstanden.
322	Ouderenbond Steenbergen	Maak het OV beschikbaar tot in de avond. En een lijn zoals 111 is nu alleen beschikbaar van maandag tm vrijdag.	Zie beantwoording reactie 41 en 231.
323	Ouderenbond Steenbergen	Maak dat het OV ook in de dorpen beschikbaar is. Lijn 310 rijdt niet meer door het centrum van Dinteloord voor twee minuten tijdswinst. Als een vorm van compensatie rijdt er nu op het grootste gedeelte van dag, dus niet alleen in de spits, ieder half uur ook nog een lijn 310 Bergen op Zoom - Dinteloord, dit dus naast de lijn 310 Bergen op Zoom - Rotterdam zuidplein. Op deze extra bus zit Dinteloord echter helmaal niet te wachten, als wij ieder uur 1 bus Bergen op Zoom - Rotterdam zuidplein en	Zie beantwoording reacties 3 en 156.

		omgekeerd en een bus Roosendaal - Steenbergen en omgekeerd op het Zuideinde hebben is iedereen tevreden.	
324	Dorpsraad Dinteloord	<p>De verplaatsing van het centraal gelegen busstation van het Zuideinde naar de rand van Dinteloord buiten de bebouwde kom heeft er voor gezorgd dat veel ouderen geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer. Om het nieuwe busstation te bereiken moet er te voet een moeizame tocht gemaakt worden - al dan niet met rollator - over fietspaden en ventwegen waar fietsverkeer en autoverkeer is. In de provinciale plannen, met als uitgangspunt Hoogwaardig Openbaar Vervoer, zou het nieuwe busstation een "hub" moeten worden met deelmobiliteit. In een dorp als Dinteloord met</p> <p>amper 5.600 inwoners waarvan een groot deel in het agrarische buitengebied woont is dat</p> <p>echter kansloos. Wel moet de gemeente Steenbergen alle mogelijke alternatieven en aanvullingen (Plusbus, Deeltaxi, Bravo Flex, OnzeAuto, Nabogo, AutoMaatje) grondig onderzoeken: Op dit moment is het nieuwe busstation slechts uitgerust met 2 bushokjes en een groot aantal, "nietjes" voor fietsen die daar echter onoverdekt in weer en wind en onbewaakt staan. Dus onze oproep is: breng het busstation terug naar het centrum. De tijdswinst voor de bussen</p> <p>is door de verplaatsing miniem (2 minuten) en bewoners van de Steenbergseweg hebben aangegeven geen last te hebben van het busverkeer, wel van het zware vracht- en landbouwverkeer.</p>	Zie beantwoording reactie 3.
325	Dorpsraad Dinteloord	<p>Het is daarbij van belang dat zeker de buslijnen 310 en 110 het centrum aandoen. Buslijn 310 voor met name woon-werkverkeer en ziekenhuisbezoek in Rotterdam. Buslijn 110 voor vervoer van en naar Steenbergen respectievelijk Bergen op Zoom.</p>	Zie beantwoording reactie 3.
326	Dorpsraad Dinteloord	<p>Daarnaast moet er een rechtstreekse busverbinding met het (te zijner tijd nieuwe) Bravis ziekenhuis in Roosendaal komen. De meeste inwoners van Dinteloord zijn traditioneel op dit ziekenhuis gericht en niet op het Bravis ziekenhuis in Bergen op Zoom, dat sowieso op termijn wordt opgeheven. Doordeweeks is alleen nog het Bravis ziekenhuis in Roosendaal bereikbaar met buslijn 111 (samen met buslijn 1), omdat het gedeelte Steenbergen – Bergen op Zoom van deze lijn al is komen te vervallen. Overigens rijdt lijn 111 sinds 2016 al niet meer in het weekend.</p>	<p>Binnen de Provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vormen de Directlijnen en het spoor de ruggengraat van het totale systeem van gedeelde mobiliteit. Met de uitvraag van de Directlijn(en) tussen Hoogerheide, Dinteloord Noordlangeweg en Rotterdam Zuidplein en het benoemen van Bergen op Zoom Station tot knooppunt (Bijlage B2, tabel 3), wordt bevorderd dat Dinteloord een goede aansluiting krijgt op de trein in</p>

			<p>Bergen op Zoom en daarmee met Roosendaal en verder. Daarnaast hebben inschrijvende Vervoerders ook andere mogelijkheden om de verbinding Dinteloord - Roosendaal vorm te geven. De trajecten Dinteloord Noordlangeweg - Oud-Gastel Busstation en Oud-Gastel Busstation - Roosendaal Station worden in dit Programma van Eisen op basis van de huidige vervoersvraag uitgevraagd als Ontsluitende verbindingen. Daarbij hebben de Inschrijvende vervoerders een zekere mate van vrijheid om deze verbinding vorm te geven. Dit betekent wel dat pas bij definitieve gunning duidelijk wordt hoe het aanbod eruit gaat zien. Daarbij dagen wij de Concessiehouder uit om de Ontsluitende lijnen tijdens de Concessie door te ontwikkelen.</p> <p>Voor wat betreft de verhuizing van het Bravis-ziekenhuis verwijzen wij u naar de beantwoording van reactie 170.</p>
327	Dorpsraad Dinteloord	In Dinteloord wordt ook gebruik gemaakt van de Plusbus maar deze wordt gerund door vrijwilligers en (nog) niet in het weekend. Geen stabiele en betrouwbare aanvulling op het OV.	<p>Naast het lijngebonden vervoer dat via deze aanbesteding wordt uitgevraagd, wordt binnen het nieuwe Regiotaxicontract aanvullend Flexvervoer gerealiseerd dat al voor ingang van de nieuwe concessie beschikbaar is. Binnen onze visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' wordt echter ook veel waarde gehecht aan zogenaamde Sameninitiatieven zoals de Plusbus die u beschrijft. Zij zijn vaak als geen ander in staat om kleinschalige mobiliteit op maat te leveren. Als provincie hebben wij bijvoorbeeld al decennia goede ervaringen met onze Buurtbussen die ook door vrijwilligers worden gerund maar wel heel stabiel zijn gebleken. Zij vormen een onmisbare schakel bij het bereikbaar houden van veel kleine kernen.</p>
328	Dorpsraad Dinteloord	Tot slot kan de aansluiting van buslijn 200, de buurtbus tussen Dinteloord en Fijnaart op de andere bussen sterk verbeterd worden zodat overstappende passagiers niet te lang hoeven te wachten.	<p>Zowel de haltes Dinteloord Noordlangeweg als Fijnaart Busstation zijn benoemd tot knooppunten waarvoor specifieke punctualiteitseisen gelden (eis 5.3.1) en de</p>

			Concessiehouder wordt uitgedaagd om goede aansluitingen te organiseren (eis 5.3.4 t/m 5.3.6).
329	ZLTO	<p>Met grote zorg neemt ZLTO kennis van het aanbesteden van het busvervoer door de provincie Noord-Brabant. Deze ogenschijnlijke efficiëncyslag gaat grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het buitengebied. In het bijzonder vragen wij u aandacht voor het directe scholierenvervoer naar VMBO-school Curio Prinsentuin in Andel en de dreiging dat deze door de aanbesteding gaat verdwijnen. Een vitaal, veilig en bereikbaar buitengebied is de kurk waarop onze samenleving drijft. De gevolgen van de Oekraïne-oorlog en de daardoor ontstane mondiale crisis hebben de primaire sector weer in het middelpunt van de economische belangstelling geplaatst. Ook in de land- en tuinbouw is het beroepsvormend onderwijs de basis voor economisch succes. ZLTO vindt het onbestaanbaar dat een VMBO-school als Curio Prinsentuin in Andel door een economisch gedreven aanbesteding (want: goedkoper) de deuren zou moeten sluiten. Het is evident dat het merendeel van de leerlingen de school na het stopzetten van een directe verbinding de school zou moeten verlaten. Kind en badwater weggooien, beschouwen wij als een uiterst kortzichtige maatregel die later enkel tot spijt zal leiden. Jongeren in de kwetsbare puberleeftijd moeten vanuit hun ouderlijk huis, vaak tientallen kilometers verwijderd van de school, veilig met het openbaar vervoer hun school kunnen bereiken. Fiets, bromfiets of scooter zijn ongewenst met het oog op de verkeersveiligheid. Tot slot roept ZLTO het provinciebestuur op oog te hebben voor goed, veilig en direct openbaar vervoer voor jongeren die een agrarisch vak willen leren aan Curio Prinsentuin Andel. Dat dient een groot maatschappelijk belang: nu en straks. Een belang dat niet geofferd mag worden op het altaar van winstmaximalisatie en kostenefficiëntie.</p>	<p>Van OV-reizigers wordt verwacht dat zij kunnen overstappen. U zult begrijpen dat wij niet als uitgangspunt voor het OV kunnen nemen dat alle verbindingen waar enige reizigersvraag bestaat rechtstreeks moeten zijn. Wij kijken naar de toekomstvastheid van het lijnennet. Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd die zowel toekomstvast zijn als leiden tot meer zekerheid voor de huidige reizigers (in dit geval scholieren). Een deel van de huidige reizigers kan rechtstreeks blijven reizen. Een ander deel zal moeten overstappen.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
330	Fietsersbond	<p>De Fietsersbond waardeert het zeer dat wij -als maatschappelijke groepering- een reactie kunnen geven op het concept Programma van Eisen van de OV-concessie West-Brabant. De visie van de Fietsersbond is dat de fiets en fietser in het voor- en natransport zo goed mogelijk dient aan te sluiten op het OV. Immers, alleen dan kan dit ketenvervoer een serieus alternatief</p>	<p>In eis 13.1.2 sub c schrijven we voor dat de concessiehouder klachten over infrastructuur of het mobiliteitsbeleid doorgegeven worden aan de betreffende decentrale overheid, met dien verstande dat de concessiehouder niet verantwoordelijk is voor de</p>

		<p>vormen t.o.v. de automobilititeit. De concessie betreft de exploitatie ('vervoer') van lijngebonden OV per bus. Echter, veel aspecten van het bus-OV hebben betrekking op de zgn. infrastructuur waarvoor de wegbeheerder verantwoordelijk is. Hierbij moet u vooral denken aan de kwaliteit en kwantiteit van stallingen, en fietsroutes van en naar OV-haltes. Vanuit de één-loket gedachte is het van belang dat bv. in par. 13.1.3. duidelijk wordt gemaakt dat klachten(afhandeling) door de concessiehouder ook hierop betrekking kan hebben.</p>	<p>afhandeling van de klacht, omdat hij niet verantwoordelijk is voor infrastructuur of mobiliteitsbeleid.</p>
331	Fietsersbond	<p>Een heel belangrijk punt betreft bijlage 1 en 2 (routes en haltes). Wij vragen hierbij van de provincie dat deze worden afgestemd met het hoofdfietsroute- en fietsknooppuntennetwerk: daar waar routes samenvallen dient maximaal te worden ingezet op veiligheid bv. door deze routes te ontvlechten en mogelijk aan te passen, of de ruimte anders in te richten. Daartoe dient de concessiehouder een volwaardige plaats in te nemen bij het mobiliteitsdossier van de RWB om e.e.a. met de 16 betrokken gemeentes goed af te stemmen (dus niet alleen van gedeelde mobiliteit (B3.1.) en/of het tactisch Ontwikkelteam TOT waar gemeentes op uitnodiging van de concessiehouder voor worden uitgenodigd, par. 2.3.2.). Wij waarschuwen daarbij wel voor de "dubbele pet" van de provincie: als concessieverlener en als wegbeheerder.</p>	<p>De inrichting van de weg is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Waar wij in bijlagen 1 en 2 afwijken van de huidige door OV gebruikte routes en/of haltes stemmen wij dit af met de wegbeheerders. En waar de concessiehouder voorstelt om van nog weer andere routes en/of haltes gebruik te maken, vragen wij een positief advies van de betrokken wegbeheerders. Hiermee borgen wij, via de wegbeheerders, dat OV rijdt op routes die daarvoor geschikt zijn. Het afstemmen van OV-routes op fietsroutes is een verantwoordelijkheid van wegbeheerders waarbij, als dit wijziging van OV-routes tot gevolg heeft, de concessiehouder uiteraard betrokken wordt. Het afstemmen van beleid is geen verantwoordelijkheid van de concessiehouder, maar van overheden.</p>
332	Fietsersbond	<p>Graag willen we in par. 10.2 (opleiding chauffeurs) opnemen dat er expliciet aandacht komt voor het rijgedrag in de omgang met fietsers, en kennis van hoofdroutes van het fietsnetwerk. Denk hierbij bv. ook aan school-omgevingen.</p>	<p>Veilig rijden, zeker in nabijheid van kwetsbare weggebruikers, is onderdeel van de rijopleiding van buschauffeurs.</p>

333	Fietzersbond	Tot slot zagen we graag opgenomen hoe de concessiehouder het meenemen van fietsen naar toptoeristische bestemmingen (bv. in een pilot tussen Breda en de Biesbosch) kan faciliteren.	Ontwikkelvoorstellen zoals deze kunnen heel goed worden meegenomen in de ontwikkeling van de concessie zoals beschreven in paragraaf 2.3. Het Programma van Eisen verplicht de concessiehouder niet tot het vervoeren van fietsen, maar verbiedt dit ook niet. Het is aan de concessiehouder om regels aan het vervoer van fietsen te stellen en hij kan daarbij ontwikkelkansen die hij ziet voor het vervoeren van fietsers/fietsen tussen Breda en de Biesbosch mee laten wegen.
334	Visio	<p>We hebben kennis genomen van het ontwerp -Programma van Eisen voor de aanbesteding van de concessie voor het openbaar in West Brabant voor de jaren 2025-2035, hierna: ontwerp- programma. Op basis van het ontwerp- programma komt lijn 6 van Station Breda naar Meersel-Dreef te vervallen. Koninklijke Visio pleit nadrukkelijk voor behoud van de huidige busverbinding tussen één van onze vestigingen en NS- station Breda. Sterker nog: wij zouden graag zien dat deze dienstregeling juist verder uitgebreid wordt naar vaker per uur in de avond en in het weekend. De buslijn wordt gebruikt door onze medewerkers. De huidige dienstregeling is (helaas) beperkt, maar biedt mogelijkheden voor onze medewerkers om op werkdagen met openbaar vervoer naar de Blauwe Kamer te komen. Er zijn medewerkers die hier afhankelijk van zijn.</p> <p>Daarnaast vervullen wij als maatschappelijke zorgorganisatie de functie als opleidingsplaats voor toekomstige zorgmedewerkers. De studenten die een opleidingsplaats vervullen bij de Blauwe Kamer zijn in vrijwel alle gevallen afhankelijk van het openbaar vervoer.</p> <p>Mocht de buslijn komen te vervallen dat heeft dit een sterk negatief effect op onze opleidingsplaatsen. Ook onze bewoners maken gebruik van het openbaar vervoer. De participatie in de maatschappij 'meedoen mogelijk maken voor deze doelgroep' staat hiermee sterk onder druk wanneer de buslijn niet meer rijdt.</p> <p>Familieleden, vrienden en overige bezoekers van onze bewoners maken veel gebruik van deze buslijn. Bezoek is voor onze bewoners enorm van belang. Onze locatie is direct aan de bosrand gelegen waardoor, zeker in de wintermaanden, bezoekers, personeel en studenten niet met de fiets komen.</p>	<p>OV biedt veel capaciteit (meer dan acht reizigers per voertuig). We zien nu al dat deze capaciteit op de huidige lijn 6 (traject Bouvigne - Meersel-Dreef) niet nodig is en dat het vervoer ook met een kleiner voertuig verricht kan worden. De grote bus kan dan ingezet worden op verbindingen waar die capaciteit wel nodig is. Op verschillende verbindingen in het concessiegebied breiden we de bediening in het definitieve PvE juist uit, om daar goed openbaar vervoer te bieden.</p> <p>Echter, op het traject langs de Blauwe Kamer is inzet van een kleiner voertuig passender, gelet op de reizigersaantallen. We kijken daarom samen met gemeente Breda en Alphen-Chaam ook naar de mogelijkheid om een buurtbuslijn te exploiteren. Sommige buurtbuslijnen in het concessiegebied rijden ook op zaterdag (als de vereniging over voldoende vrijwilligers beschikt).</p> <p>Ten slotte staat het de concessiehouder vrij om alsnog een busverbinding te bieden op het traject van lijn 6.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6.</p>

		<p>De buslijn wordt gebruikt door bezoekers van andere voorzieningen om de Blauwe Kamer heen zoals de jeugdgevangenis, landgoed de Klokkenberg, horeca voorzieningen en het dorp Galder. Momenteel rijdt lijn 6 van maandag tot en met vrijdag in de ochtenduren tweemaal per uur en overdag één maal per uur tussen CS Breda en de halte in Meersel Dreef. Op zaterdag en zondag is er geen busvervoer. Voor onze medewerkers, opleidingsplaatsen en bezoekers zien wij graag een uitbreiding van deze lijn tegemoet in de avonduren (tussen 17.00 en 18.30). Ook zouden wij graag zien dat de bus in het weekend één maal per uur onze locatie aandoet. Graag vertrouwen wij erop dat u in de uw functie van gedeputeerde, volksvertegenwoordiger en portefeuillehouder mobiliteit gevolg wilt geven aan de inhoud van deze brief en ons dringende verzoek om lijn 6 te behouden/ uit te breiden.</p>	
335	Buurtbusvereniging d'n Elshout	<p>Momenteel (najaar 2022) wordt nagedacht over een reorganisatie van het buurtbusvervoer in het Land van Heusden en Altena. Buurtbusvereniging Babylonienbroek heeft helaas de activiteiten moeten neerleggen (gebrek aan vrijwilligers); daardoor zijn twee busjes minder beschikbaar. Momenteel wordt gewerkt aan mogelijke oplossingen. Een en ander zal leiden tot een mogelijk aanzienlijke beperking van de dienstverlening in genoemd gebied. Hoe gaat de provincie met deze ontwikkeling om? (overigens wordt betreffende buurtbusvereniging nog wel genoemd).</p> <p>In het rijtje op blz. 32/33 wordt onder letter r een lijn Kromme Nol - Waalwijk Busstation - Raamsdonksveer genoemd. Voorzover ons bekend is er die lijn nu nog niet. Ontsluitende lijnen zouden bij voorkeur ontwikkeld moeten worden tot Direct Lijnen. Onze buurtbusvereniging verzorgt (samen met andere verenigingen) nu de verbinding Kromme Nol - Waalwijk. In hoeverre zou die nieuwe ontsluitende lijn de buurtbus op deze route moeten vervangen? Wordt de buurtbuslijn daarmee overbodig?</p> <p>De scholierenlijnen richting Andel Prinsentuin voorzien in een grote behoefte en wij willen er op aandringen deze in stand te houden. Bij opheffing zou een overbelasting van de buurtbussen wel eens een gevolg kunnen zijn?</p> <p>Wij missen in dit overzicht de scholierenlijn 633 tussen Waalwijk - Kromme Nol. De buurtbus die op deze route rijdt kan onmogelijk alle leerlingen, die hiervan gebruik</p>	<p>De dienstregeling 2023 is reeds ingegaan waarin de door u genoemde reorganisatie door de buurtbusvereniging in samenwerking met Arriva is doorgevoerd.</p> <p>Deze lijn volgt over een deel hetzelfde traject maar rijdt wel een snellere route. De lijn moet in samenhang gezien worden met de scholierenlijnen naar Altena, zie daarvoor hoofdstuk 1 NvB Scholierenlijnen Andel, en met lijn 633.</p> <p>Zie voor reclame op buurtbussen onze beantwoording van reactie 367.</p>

		<p>maken, opvangen. We mogen immers maar 8 personen vervoeren! (mogelijk valt lijn 633 onder een andere concessie?)</p> <p>Reclame op de buurtbus is voor de verenigingen van groot belang. Reclame vormt de enige inkomstenbron om enige bindingsactiviteiten te kunnen financieren en het is voor de verenigingen dan ook zeer belangrijk, dat die inkomstenbron beschikbaar blijft. In het PvE staat echter vermeld dat de reclameuitingen op de buurtbus moeten voldoen aan de Bravo Brandguide. Als we die raadplegen, dan blijkt dat we bij gebruik van dieselbusjes de motorkap niet meer mogen gebruiken zoals dat tot op heden nog wel het geval is. Als we gebruik zouden gaan maken van elektrische busjes, dan is reclame helemaal onmogelijk geworden (zie blz. 24 van de Guide). Het vervallen van de motorkap leidt tot vermindering van inkomsten terwijl we bij gebruik van elektrische bussen helemaal geen inkomsten meer hebben. Dit kan toch niet de bedoeling zijn en dat is dan ook volstrekt onaanvaardbaar.</p>	
336	Curio	<p>Gezien het voorgaande mag het belang van het voortbestaan van de scholierenlijnen duidelijk zijn. Ons concreet advies voor het ontwerp-Programma van Eisen is daarom de concessiehouder daarin te verplichten alle onder punt 3 van deze brief genoemde buslijnen in stand te houden (als "uitgevraagde lijnen"). Dit kan worden bereikt door de scholierenlijnen toe te voegen aan figuur 2 op p. 23 van het ontwerp-Programma van Eisen en in artikel 3.1.1 toe te voegen: "De Concessiehouder biedt het OV-netwerk aan zoals weergegeven in figuur 2 (Alle uitgevraagde Lijnen) en opgebouwd uit verschillende typen Lijnen waarbij hij: a. Directlijnen, Brabantliners, Scholierenlijnen en Stadslijnen Breda de gehele looptijd van de Concessie aanbiedt; (...)" Sub d van dit artikel ("Scholierenlijnen mag aanbieden overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.2;") kan in dit geval worden verwijderd. Verder dient in het Programma van Eisen verduidelijkt te worden dat de concessiehouder niet tijdens de looptijd van de concessie kan beslissen om alsnog (bepaalde) scholierenlijnen te schrappen. Paragraaf 1.3 van het ontwerp-Programma van Eisen - de "wendbare concessie(houder)" – dient op dit punt te worden aangepast en verduidelijkt. De scholierenlijnen vormen op dit moment nog een coherente infrastructuur en wij hopen dat dit zo blijft. Dat betekent dat er ook niet naar believen in geschrapt kan worden. Mocht u er tegen ons uitdrukkelijk advies toe overgaan om enkele scholierenlijnen te schrappen, dan verzoeken wij u hiervoor te kijken naar welke scholierenlijnen het</p>	<p>Wij gaan in zoverre met uw advies mee dat wij de twee in het ontwerp-PvE toegestane scholierenlijnen verplichten in de jaren 2025 tot en met 2028 (dezelfde bepaling geldt voor ontsluitende lijnen). Daarnaast voegen we nog een scholierenlijn toe op de verbinding Kromme Nol – Andel Prinsentuin die bovendien gekoppeld wordt aan de ontsluitende lijn Raamsdonksveer – Waalwijk – Kromme Nol. Hiermee ontstaan voor veel van de huidige reizigers op de lijnen 670 tot en met 676 rechtstreekse verbindingen, dan wel verbindingen die met andere lijnen dan wel met eigen vervoer goed bereikbaar zijn. Wij geven geen mogelijkheid om meer scholierenlijnen aan te bieden omdat wij graag zien dat de concessiehouder zich richt op lijnen/verbindingen voor alle reizigers.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>

		meeste worden gebruikt (bijvoorbeeld op basis van de figuur onder punt 3 van deze brief) en in elk geval deze zoveel mogelijk te sparen. Mocht het onverhoopt en tegen alle wensen in zo zijn dat de provincie de scholierenlijnen niet als verplichte uitgevraagde lijnen in het Programma van Eisen opneemt, dan dient op zijn minst een afdwingbare verplichting te worden gemaakt van de twee scholierenlijnen die nu als optioneel zijn opgenomen voor de concessiehouder in het ontwerp-Programma van Eisen. Hiervoor moet artikel 3.2.26 van het ontwerp-Programma van Eisen worden aangepast. Ook dient in dit laatste geval verduidelijkt te worden dat het de concessiehouder expliciet vrijstaat om óók andere scholierenlijnen dan die nu genoemd worden in artikel 3.2.26 aan te bieden. Door de huidige verwoording van artikel 3.2.26 kan hierover verwarring ontstaan.	
337	Curio	<p>De mogelijkheid dat de scholierenlijnen ophouden te bestaan heeft een grote schok teweeggebracht bij alle betrokkenen. Wij doen er samen met onze medewerkers, leerlingen, ouders, de gemeente Altena en andere (politiek) betrokkenen alles aan om ervoor te zorgen dat de plannen in het ontwerp-Programma van Eisen worden aangepast. Wat daar tot nu toe al voor is ondernomen is onder meer het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wij hebben meerdere malen een verzoek tot een afspraak ingediend bij de gedeputeerden van de provincie (deze verzoeken werden helaas afgewezen). • Er is een petitie gestart waarvoor op dit moment ruim 2.300 handtekeningen zijn verzameld. • De ouderraad Curio prinsentuin Andel, de directie van de school en de raad van bestuur van Curio hebben een open brief gestuurd aan Provinciale Staten. Daarin doen zij de dringende oproep om het openbaar vervoer van en naar de school in stand te houden. • De aandacht van de media is gezocht. Dit heeft geresulteerd in verschillende perspublicaties. • Op 18 november 2022 heeft er een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen Provincie Noord-Brabant, Gemeente Altena en wij als Curio. • Er ligt een motie van Provinciale staten die breed gesteund is. 	Wij hebben hiervan kennisgenomen. Onze reactie kunt u lezen in deze Nota van Beantwoording.
338	Curio	<p>Gevolgen van het ontwerp-Programma van Eisen voor onze school en leerlingen: De concessiehouder is niet verplicht de scholierenlijnen in stand te houden. In het gunstigste geval blijven er 2 scholierenlijnen in stand en is het gevolg als volgt: • 254</p>	Door enkele scholierenlijnen alsnog te verplichten vergroten wij de zekerheid die u kunt geven bij uw werving van nieuwe leerlingen.

	<p>van de 623 leerlingen kunnen in dit geval niet meer met de bus naar Curio prinsentuin Andel komen en hun ouders zullen waarschijnlijk een andere school gaan kiezen. Dit is 41% van de bestaande leerlingpopulatie die dan verloren gaat. Er zal dan een school resteren met ongeveer 369 leerlingen resteren. In het slechtste geval – als ook de twee optionele scholierenlijnen niet gerealiseerd worden – is het gevolg als volgt: • De leerlingen die nu met de bus naar school komen, kiezen voor een andere school. Voor het huidige schooljaar 2021/2022 zou het dan bijvoorbeeld om zo'n 454 van de 623 leerlingen gaan. Er zal dan dus een school resteren met ongeveer 169 leerlingen. In beide gevallen is de school niet levensvatbaar. In het slechtste geval dreigt de school zelfs onder de onder wettelijke opheffingsnorm te komen (denk aan de opheffingsnorm van 195). Maar ook in het 'beste' geval zal de school in de praktijk te klein zijn om goed en efficiënt onderwijs aan te bieden. Bedrijfseconomisch is de exploitatie van de school niet langer verantwoord en ook de kwaliteit van het onderwijs kan in dat geval niet langer worden gegarandeerd. Met alle gevolgen van dien voor de leerlingen en de medewerkers. Kortom: de bus en de scholierenlijnen zijn van essentieel belang voor het in stand houden van de bereikbaarheid van deze plattelandsschool, een belangrijke regionale onderwijsvoorziening en de enige in zijn soort in de wijde omgeving. Naast de grote onzekerheid over de mogelijkheid tot instandhouding van onze school, komt daar nog bij dat wij met het huidige ontwerp-Programma van Eisen pas in februari 2024 duidelijkheid zullen krijgen over de eventuele realisatie van de twee scholierenlijnen. De periode van nu tot 2024 is voor onze werving te onzeker. Ouders zullen op basis hiervan vermoedelijk niet kiezen voor de school in Andel. Daardoor zal de neerwaartse spiraal al ruim voor de feitelijke nieuwe concessie ingaat, opgeld doen. Het maken van beleid voor de aankomende jaren wordt hierdoor zeer bemoeilijkt. Een verder onduidelijkheid vormt het feit dat het ontwerp-Programma van Eisen de concessiehouder de ruimte geeft om tijdens de looptijd van de concessie het openbaar vervoer nog te veranderen (zie paragraaf 1.3 ontwerp Programma van Eisen, "wendbare concessie(houder)"). Dus zelfs als de concessiehouder zou besluiten om de optionele scholierenlijnen aan te bieden, dan lijkt dit zomaar te kunnen veranderen. Vanwege onze grote afhankelijkheid van de scholierenlijnen, is dit voor ons een onwerkbaar situatie.</p>	<p>Zie verder de beantwoording van reactie 336 en hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel/</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

339	Curio	<p>In de passage "Op enkele verbindingen ziet de concessieverlener speciale Scholierenlijnen wel als mogelijke verbetering van het aanbod aan Openbaar Vervoer. Daarom is het de concessiehouder toegestaan om op enkele Verbindingen Scholierenlijnen aan te bieden." zou zelfs gelezen kunnen worden dat het de concessiehouder niet toegestaan is om op andere verbindingen toch nog (uit eigen initiatief) scholierenlijnen aan te bieden. Door het hanteren van dit Programma van Eisen kan dus de situatie ontstaan dat er helemaal geen scholierenlijnen worden aangeboden. Dit heeft grote gevolgen voor onze leerlingen en onze school. In de 'beste' situatie dat de genoemde lijnen die aangeboden mogen worden, ook daadwerkelijk aangeboden zullen worden, rijden er nog maar twee scholierenlijnen tegenover de tien lijnen die nu rijden. De twee lijnen die aangeboden mogen worden, komen het meest overeen met de lijn 670/671 en 672 nu. Uit de inschatting van het effect in de spits die de provincie nota bene zelf heeft opgenomen in haar toelichting op het onderwerp-Programma van Eisen is te zien dat dit grote effecten heeft voor scholieren.</p>	<p>Zie beantwoording reactie 336 en hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
340	Curio	<p>Toets aan relevante maatschappelijke en juridische normen: Het belang van toegankelijk onderwijs en duurzaam vervoer behoeft nauwelijks nog een betoog. Wij gaan er graag vanuit dat de provincie zich het belang van deze leerlingen ter harte neemt en niet de aanzet geeft tot de verslechtering van het onderwijs en het vervoer en de leefbaarheid van deze regio. Wij menen dat een dergelijk beleid zou botsen met een reeks wettelijke en maatschappelijke normen waar de provincie rekening moet houden. 7.1 De maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een veilige leeromgeving. 7.2 De vrijheid van onderwijs komt in het gedrang (artikel 23 Grondwet). 7.3 Regionale bereikbaarheid is een kerntaak van de provincie. 7.4 Grenzen aan marktwerking. 7.5 Hoge maatschappelijke kosten. 7.6 Beginselen van behoorlijk bestuur.</p>	<p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p> <p>Wij wijzen u ten slotte graag op de mogelijkheid om, daar waar geen OV rijdt, gebruik te maken van hub- en haltetaxi. Deze vorm van vervoer (van halte naar halte) staat open voor eenieder en garandeert de bereikbaarheid in het concessiegebied voor iedereen die geen gebruik kan of wil maken van het openbaar vervoer of van een eigen vervoermiddel.</p>
341	Gemeente Breda	<p>Wij begrijpen dat u ruimte en creativiteit laat aan inschrijvers vanuit de markt om het aangegeven minimumniveau bij de verschillende eisen uit het Programma van Eisen op te hogen, maar die minimumeisen zijn soms zo laag gesteld dat dan niet meer aan een minimum kwaliteitsniveau voldaan wordt zoals bijvoorbeeld bij de HOV frequentie-eisen. Naar onze mening mag er meer ambitie spreken uit dit soort eisen</p>	<p>De minimumeisen zijn bepaald op basis van het huidige en verwachte OV-gebruik, de huidige dienstregeling, de ambities en de betaalbaarheid/financiële kaders. Inschrijvers hebben in hun inschrijving de mogelijkheid om extra vervoer aan te bieden en worden beloond naarmate</p>

		en het Programma van Eisen als geheel, mede gezien de ambities die u in eerdere provinciale beleidsvisies heeft neergelegd.	hun invulling meer aansluit bij de doelen van de concessie.
342	Gemeente Breda	Wij denken dat het een meerwaarde heeft als aan inschrijvers expliciet zou worden gevraagd waarom zij denken dat juist hun aanbod van excellente kwaliteit is, met de beste prijs-kwaliteit verhouding en het meeste nut voor de reizigers, en wat aan innovaties gedaan wordt.	Uw opmerking heeft betrekking op de aanbestedingsprocedure/het bestek, in het bijzonder de gunningscriteria. Hierover doen wij op dit moment geen uitspraak. In algemene zin: de inschrijvers zal worden gevraagd te motiveren waarom hun aanbod goed aansluit bij de doelen van de concessie.
343	Gemeente Breda	<p>Veel mensen vinden het OV gewoonweg te ingewikkeld, zo blijkt uit diverse gedragswetenschappelijke onderzoeken van o.a. het KiM. Daarom moet de aandacht bij de doelstelling 'drempelloos OV' sterk gericht zijn op de integrale begrijpelijkheid van het systeem voor de klant: qua informatie, uitstraling, een eenvoudige tarievenstructuur en een logische opbouw van de verschillende onderdelen van het systeem van OV en Gedeelde Mobiliteit OV, verbonden door comfortabele overstappunten en hubs.</p> <p>Daarnaast moeten de aanvullende mogelijkheden van het Flexvervoer duidelijk gecommuniceerd worden naar de (potentiële) klanten toe, omdat het moeten aanmelden voor Flexvervoer van zichzelf al een drempel is en dit vervoer wél voor iedereen kenbaar en bruikbaar moet zijn.</p> <p>Wat betreft de doelstelling 'wendbare concessie' vinden wij het van belang dat duidelijk wordt gemaakt dat bij (kansrijke) OV-uitbreidingen zoals nieuwe lijnen of opgevoerde frequenties de kosten vóór de baten uitgaan en op welke wijze dit tot stand kan komen. Dit om te voorkomen dat er op onderdelen van het OV of bij bepaalde lijnen snel een neerwaartse spiraal kan optreden van dalende reizigers en reizigersopbrengsten en vervolgens minder aanbod, wat op zich weer leidt tot nieuw reizigersverlies, enz. Het te snel afschalen van het voorzieningenniveau op een bepaalde lijn, na een eerste opbrengstendaling, betekent meteen een grotere kans op zo'n ongewenste neerwaartse spiraal. In dat licht vinden wij het positief dat t.a.v. de Directlijnen en de Brabantliner zekerheid wordt geboden dat deze lijnen de gehele concessieperiode blijven rijden.</p>	<p>Het vergroten van de begrijpelijkheid van het systeem van gedeelde mobiliteit (over concessiegrenzen heen) is een gedeelde verantwoordelijkheid. Via het Regieteam Gedeelde Mobiliteit stemmen partijen met elkaar af, onder regie van de provincie. De rol van de concessiehouder in het systeem van gedeelde mobiliteit hebben wij aangescherpt. Zie daarvoor hoofdstuk 1 NvB: Mobiliteitsmakelaar.</p> <p>In de concessie is de concessiehouder opbrengstverantwoordelijk. Dat betekent dat de concessiehouder bepaalt in hoeverre hij een voorinvestering doet en hoe lang hij deze blijft uitvoeren in afwachting van verdere reizigersgroei. Om te voorkomen dat inschrijvers te terughoudend zijn met het doen van zulke investeringen (en dus niet toekomstvast zijn) stelt de provincie € 5,5 miljoen extra beschikbaar in de jaren 2025-2028, om de naar aanleiding van de coronapandemie teruggelopen reizigersopbrengsten aan te vullen tot een niveau dat past bij onze ambities.</p> <p>De Voor Elkaar Pas is een product van Arriva. Het is aan inschrijvers om te bepalen in hoeverre zij een dergelijk product vinden passen in de ontwikkeling van de</p>

		Op dit moment biedt de zittende vervoerder met de 'Voor Elkaar Pas' een faciliteit om zoveel mogelijk mensen waar dat kan gemakkelijk zelfstandig te laten reizen in regulier openbaar lijndienstvervoer en daarmee de druk op doelgroepenvervoer te verminderen. Zelfstandig reizen is een groot goed, en wij zoeken daarom naar continuïteit van dit aanbod. Wij verzoeken u hieraan een plaats te geven in het aanbestedingsproces	concessie. Gemeenten die nu bijdragen aan dit product en dat in de nieuwe concessie willen blijven doen, kunnen dit aangeven in de door hen verstrekte informatie ten behoeve van de inschrijvers.
344	Gemeente Breda	Momenteel vindt de HOV-studie Breda plaats, in samenwerking met de provincie. Deze studie is begin 2023 afgerond. Het is uiteraard de bedoeling de resultaten van de Bredase studie mee te nemen in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. Over deze afstemming en de exacte timing zullen wij nadere afspraken met u maken.	Het HOV-plan Breda is benoemd in eis 3.1.8 waarmee is geborgd dat (noodzakelijke) aanpassingen van (Verplichte) Routes, Routevarianten en Verplichte Haltes kunnen worden doorgevoerd wanneer aanpassingen van de infrastructuur ter uitvoering van dit plan hierom vragen.
345	Gemeente Breda	Hetgeen het ontwerp-Programma van Eisen vermeldt over HOV-kwaliteit en BravoDirect-eisen vinden wij onvoldoende en getuigen van te weinig ambitie. Ten eerste moet het HOV volgens ons een toproduct en topmerk blijven. Dat vereist scherpere criteria dan nu. Gemeenten, en zeker ook Breda, hebben stevig geïnvesteerd in de HOV-lijnen, in de vorm van m.n. complete busbanen, hoge VRI-prioriteit en luxe haltes met een uitgekiend beeldmerk (branding). Dit kwaliteitskenmerk dreigt nu te verwateren, door erg lage minimumnormen te stellen in het Programma van Eisen. Dit is deels omdat een aantal (weliswaar sterke) streeklijnen ook onder BravoDirect vallen. Een frequentie van 2x per uur in het dal is voor HOV volstrekt nog niet wervend genoeg, tenzij u duidelijk aangeeft dat op essentiële corridors voor een groot aantal relevante vervoersrelaties frequenties van meerdere Directlijnen op zinvolle wijze gebundeld worden.	Op de huidige twee zwaarste bundels (Etten-Leur - Breda en Oosterhout-Breda) worden twee Directlijnen uitgevraagd, wat op de gemeenschappelijke trajecten minimaal 8 ritten per uur in de spits betekent en minimaal 4 ritten per uur in de dalperiode, de (vroeg) avond en in het weekend. Daarnaast zijn in vergelijking tot de huidige situatie meer verbindingen benoemd tot Directlijn, waarmee we beogen om een goede toekomstvaste basis neer te zetten voor de doorontwikkeling van het hele netwerk (een van de doelen van deze aanbesteding). Hiermee zijn de minimum bedieningstijden en frequenties (eis 3.2.4 t/m 3.2.5) vanaf de start van de concessie al relatief hoog voor een aantal van deze verbindingen en zijn ze in principe tot het eind van de concessie geborgd. Dit leidt er inderdaad toe dat er bij aanvang van de concessie behoorlijke verschillen kunnen bestaan tussen de voorzieningenniveaus van de Directlijnen, zeker op corridorniveau. Vandaar ook dat we de Productformule <i>BravoDirect</i> niet verplicht stellen maar de Concessiehouder zelf de vrijheid geven om af te

			wegen of en zo ja waar deze Productformule een waardevolle bijdrage levert aan de doorontwikkeling van het lijnennet.
346	Gemeente Breda	Aangaande ontsluitende lijnen en de verplichte haltes achten wij het van groot belang de bushalte Breepark de status van verplichte halte te geven in het Programma van Eisen. De gemeente Breda heeft recent flink geïnvesteerd in deze halte en ook in de exploitatie-start van deze verbinding, mede daarom vinden wij het waarborgen van een goede OV-bereikbaarheid van dit leisurepark noodzakelijk.	Dit is inderdaad een omissie. De halte Breepark (Wijk Oost) is daarom toegevoegd in tabel 2 van Bijlage B2 als verplichte halte van de Stadslijnen Breda.
347	Gemeente Breda	Verder zien wij graag dat inschrijvende vervoerders een visie c.q. plan neerleggen hoe zij de ontsluiting van Bavel gedurende de gehele dag en ook 's avonds en in het weekend voor zich zien. Dit omdat het voorliggende ontwerp-Programma van Eisen qua regulier netwerk alleen spits-ontsluiting eist. Breda is er niet van overtuigd dat de ontsluiting met alleen vraagafhankelijk vervoer in de daluren een adequate vervoervoorziening is.	Gezien de huidige beperkte reizigersaantallen is ervoor gekozen om alleen lijngebonden vervoer te eisen tijdens de spitsuren op werkdagen (eis 3.2.18). Het staat Inschrijvende partijen echter vrij om voor een ruimere bediening te kiezen. Voor deze specifieke verbinding (en die tussen Ulicoten en Chaam) is in dat geval geen minimum frequentie buiten de spitsperiode geëist. Hiermee hebben de Inschrijvende partijen meer vrijheid om te komen tot een passende oplossing. Daarnaast is een Ontwikkelplan onderdeel van de inschrijving met daarin onder meer aandacht voor de vervoerkundige strategie (eis 2.2.6).
348	Gemeente Breda	De bediening van Breda-zuid (zuidelijke zone Ginneken en omgeving Willem van Oranjelaan) en de Galderseweg wordt geheel losgelaten als verplichte reguliere verbinding. M.a.w. de huidige lijn 6 naar Galder en Meersel Dreef verdwijnt als eis. Dit vinden wij zorgelijk en vraagt nuancering en aanvulling. Het gaat niet alleen om Breda-zuid of de verbinding van Galder en Meersel Dreef met centrumstad Breda. Aan de Galderseweg bevinden zich minstens 5 instellingen, o.a. het Waterschap Brabantse Delta, het nieuwe wooncomplex De Klokkenberg (ca. 400-450 bewoners) en diverse instellingen voor zorg aan kwetsbare groepen. Vanuit Nederlandse en Vlaamse reizigersorganisaties en vanuit de regio Kempen is meermaals gevraagd om een verbinding Breda – Hoogstraten via Meersel Dreef, desnoods met een goede overstap. Gezien het aantal instappers is de vervoervraag absoluut te groot om louter met vraagafhankelijk vervoer hierin te voorzien.	Wij begrijpen uw zorgen en willen daarom, zoals u verzoekt, de optie open houden voor een nieuwe buurtbusverbinding tussen Meersel-Dreef, Galder en Breda. Wij gaan met u in overleg met als doel om deze Buurtbusverbinding al voor de start van de nieuwe Concessie vorm te geven. Indien dit lukt, gelden voor deze Buurtbus dezelfde eisen als voor alle andere bestaande Buurtbuslijnen. Deze verbinding wordt als 'te onderzoeken verbinding' opgenomen in eis 3.3.1. Ten aanzien van de ideeën voor een verbinding Hoogstraten-Breda zie het antwoord op vraag 124.

349	Gemeente Breda	<p>Gezien deze aanwezige basis dringen wij er daarom sterk op aan om de optie van een kleinschalige lijngebonden voorziening (zoals bijv. een buurtbus) nadrukkelijk open te houden en dit t.z.t. nader uit te werken met de (nieuwe) vervoerder en stakeholders, m.n. de gemeenten Breda en Alphen/Chaam. Ook hier vragen wij u om deze kwestie in het Programma van Eisen niet onbenoemd te laten en inschrijvers te vragen hierover een visie c.q. plan neer te leggen.</p> <p>Overigens vinden wij dat ook gemeenten het initiatief voor een nieuwe buurtbuslijn moeten kunnen nemen, dit blijkt nu niet duidelijk uit de Programma van Eisen-tekst. Wij zien mede in dat kader graag duidelijkheid over de spelregels en het werkproces voor (nieuwe) buurtbussen in onze regio.</p>	Zie beantwoording reactie 348.
350	Gemeente Breda	<p>Wij verzoeken u met klem om de biedende partijen uit te nodigen ook een visie en aanbod neer te leggen aangaande verbeterde vervoermogelijkheden naar Bredase bedrijventerreinen: bij wijze van 'bonus' naast of mogelijk zelfs binnen het reguliere Programma van Eisen. Dat kan inhouden: slimme verbeteringen aan het reguliere netwerk, maar ook innovatieve vervoervormen en partnerships met bedrijven ter plekke waar bijv. bedrijfsvervoer of bedrijfsfietsen (van/naar knooppunthaltes) onderdeel van kunnen zijn. Dit alles in overleg en – waar mogelijk en zinvol – met medewerking van de gemeente.</p> <p>Speciale aandacht is daarbij ook nodig voor bedrijventerreinen met geen of een magere OV-ontsluiting, veelal perifeer gelegen ten opzichte van het reguliere OV-netwerk, zoals Hazeldonk/Treepport, het Rithmeesterpark of Minervum.</p>	<p>Een van de doelstellingen van deze aanbesteding is het creëren van een 'toekomstvaste basis voor het systeem van Gedeelde Mobiliteit', waarbij wij de Concessiehouder uitdagen om kansen te benutten en de Concessie gedurende de looptijd verder door te ontwikkelen. De ontsluiting van bedrijventerreinen is zo'n typisch onderwerp waarbij de ervaring heeft geleerd dat lijngebonden vervoer niet altijd de beste oplossing is en kansen worden vergroot als breder wordt gekeken binnen het totale systeem van Gedeelde Mobiliteit. In hoofdstuk 2 'Ontwikkeling en samenwerking' zijn eisen gesteld waarbinnen de Concessiehouder haar Ontwikkelrol dient vorm te geven samen met de partners. Zowel het jaarlijks te actualiseren Ontwikkelplan als de jaarlijkse Exploitatieplannen worden besproken in het Tactisch Ontwikkelteam en het Regieteam Gedeelde Mobiliteit, dat de samenhang binnen het totale systeem van gedeelde mobiliteit voor de reiziger bewaakt. Met de deelname van de gemeente Breda in het Tactisch Ontwikkelteam (eis 2.3.2) is overleg en samenwerking met de gemeente geborgd.</p>

351	Gemeente Breda	<p>Iets waar wij weinig tot geen aandacht voor terugzien zijn de mogelijkheden voor grensoverschrijdende verbindingen met België. Naast de wenselijkheid van een visie van uw kant op dit terrein, pleiten wij er ook voor dit thema expliciet in het Programma van Eisen aan bod te laten komen. Graag zien wij ook de bereidheid tot samenwerken met De Lijn (of andere Vlaamse partners) concreet ergens landen. Ook de communicatie aangaande - al dan niet doorgaande - verbindingen met België is miniem. In de bijlage benoemen wij de voor ons relevante grensoverschrijdende verbindingen.</p>	<p>Het Programma van Eisen heeft betrekking op het minimum niveau zoals dat dient te worden aangeboden. Dit minimumniveau is gebaseerd op de huidige dienstregeling en huidige reizigersstromen. Daarbij is er naar verwachting ruimte voor extra aanbod, dat kan worden ingezet, daar waar Concessiehouder de meeste kansen ziet. Ondanks het feit dat er vaker aandacht is gevraagd voor (missende) internationale busverbindingen, zijn deze in het recente verleden niet van de grond gekomen. Tegelijkertijd dagen wij Concessiehouder uit om in samenwerking met de partners kansen te benutten en de Concessie door te ontwikkelen, waarbij deze verbindingen onderwerp van gesprek kunnen zijn. In dat geval is samenwerking met de Vlaamse partners evident. Voor wat betreft de huidige gesprekken over een eventuele verbinding Hoogstraten-Breda zie het antwoord op vraag 124.</p>
352	Gemeente Breda	<p>Wij zouden als middelgrote stedelijke gemeente graag de beschikking hebben over meer data op OV-gebied en hopen dat u hierover goede afspraken wil maken met de nieuwe concessiehouder. Meer inhoudelijke informatie over treft u in de bijlage aan.</p>	<p>De provincie mikt op het zelf verwerken van de door de vervoerder verstrekte data. Als dat op tijd en goed werkend gereed is, kan de provincie hiervoor afspraken maken over toegang tot de gewenste informatie voor gemeenten. Omdat de concessiehouder hierin geen partij is staat dit niet in het Programma van Eisen. Ook als we zelf geen data gaan verwerken kunnen we data delen. Dit op basis van eis 14.1.5.</p>
353	Gemeente Breda	<p>Voor onze reactie op de volgende thema's verwijzen wij u ook naar de bijlage bij deze brief: ontwikkeling en samenwerking, vervoerkundige aspecten (aanvullend t.a.v. verbindingen met België), uitvoeringskwaliteit, infrastructuur, reisinformatie, marketing, monitoring (aanvullend).</p> <p>Wij vinden het jammer dat een aantal documenten als bijlagen bij de</p>	<p>Waarvan akte</p>

		kerndocumenten betreffende de aanbesteding wel worden genoemd, maar niet beschikbaar gesteld, waardoor wij een deel van de informatie niet kennen.	
354	Gemeente Breda	<p>In de ontwikkelfunctie van het OV-netwerk en Gedeelde Mobiliteit kan een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds actuele en tactische zaken en anderzijds de sturing op wat langere termijnen, visie-uitwerking en principiële afwegingen. Dit vind ons inziens een niet geheel adequate vertaling in de organisatiestructuur. OV-netwerk doorontwikkeling hangt juist in de praktijk en bij de uitwerking van actuele vervoerkundige opgaven samen met alle vervoersvormen die vallen onder Gedeelde Mobiliteit.</p> <p>Het is o.i. zinvol om het onderscheid tussen het Regieteam Gedeelde Mobiliteit en het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) qua doel en invulling scherper en duidelijker te stellen. Het Regieteam leent zich niet voor actuele zaken op tactisch gebied, maar de beschrijving in het Programma van Eisen suggereert dit wel in zekere mate. Verder pleiten wij voor het toevoegen van een contactpersoon voor het Flexvervoer aan het TOT, eventueel bij behoefte en relevante issues. Dit juist vanwege de het nauwe samenspel tussen kleinschalig en grootschalig vervoer aan de onderkant van de vervoermarkt.</p> <p>Uiteindelijk zien wij het meest geschikte organisatorisch kader voor Gedeelde Mobiliteit West-Brabant ingebed in de Regio West-Brabant, mede denkend aan de inbreng van gemeenten, hun netwerken, hun rol als wegbeheerder maar ook qua Samen Initiatieven. Graag werken wij met u hier naartoe.</p> <p>Aan de inschrijvers mag onverkort worden gevraagd om in hun Ontwikkelplan kort en krachtig aan te geven hoe zij meer reizigers in het OV denken te krijgen en hoe zij de begrijpelijkheid en toegankelijkheid van het systeem van OV c.q. Gedeelde Mobiliteit substantieel denken te verbeteren.</p>	Het PvE bevat eisen aan de concessiehouder en bevat dus niet een volledige beschrijving van het samenwerkingsmodel. We hebben het samenwerkingsmodel verduidelijkt met een afbeelding in paragraaf 2.1 en toegelicht in hoofdstuk 1 NvB: Samenwerkingsmodel.
355	Gemeente Breda	Er wordt aandacht gevraagd voor de verbindingen met België. Niet alleen qua communicatie: vanuit Nederlandse informatiebronnen kunnen reizigers nauwelijks informatie vinden over (overstap-) verbindingen naar onze zuiderburen, laat staan over de dienstregeling op het Belgische traject. Maar ook qua verbindingen zelf valt	Zie beantwoording reactie 351.

		het nodige te verbeteren. Een visie/aanbod van de provincie c.q. de inschrijvers is dringend gewenst.	
356	Gemeente Breda	een betere verbinding Breda-Hoogstraten: bij voorkeur een - te onderzoeken - directe verbinding, maar tenminste een lijngebonden voorziening met goede overstapmogelijkheid in Meersel Dreef;	Zie beantwoording reacties 351 en 124.
357	Gemeente Breda	doortrekking van lijn 115 van Zundert naar station Noorderkempen;	Zie beantwoording reacties 351 en 124.
358	Gemeente Breda	een betere verbinding Breda-Turnhout: bij voorkeur d.m.v. een directe lijn, maar tenminste met een goede overstap in Baarle Nassau.	Zie beantwoording reacties 351 en 124.
359	Gemeente Breda	Buiten de scope van de OV-concessie West-Brabant valt snelbus lijn 19 Breda-Antwerpen-Hulst. Het is zeer de vraag of deze behouden blijft, maar er worden alternatieven onderzocht en uitgewerkt. De provincie Zeeland als concessieverlener voor lijn 19 trekt dit proces.	Deze lijn valt inderdaad buiten de scope van deze aanbesteding, waarbij wij met belangstelling het proces volgen.
360	Gemeente Breda	Het is niet duidelijk wat van gemeenten precies wordt verwacht qua afdekking van extra exploitatiekosten als gevolg van omleidingen. Er staat bij enkele bepalingen slechts vermeldt wat er gebeurt "als de wegbeheerder de extra kosten niet vergoed". Wij overleggen graag met u over de redelijkheid van de door u voorziene procedure.	Zie antwoord op reactie 314.
361	Gemeente Breda	Wat betreft de ingebruikname van de nieuwe busremise aan de oostelijk busbaan (nabij de Frankenthalerstraat) overleggen wij nog met u over het eventueel gefaseerd in gebruik nemen ervan.	Waarvan akte
362	Gemeente Breda	Wij missen hier meer uitgebreide informatie-specificaties die van toepassing zijn op grote knooppunten. Wat ook ontbreekt zijn eisen aan de informatie op de halte-displays. Dit soort informatie kent nog altijd een hoge reizigerswaardering.	De informatie die op DRIS-panelen getoond kan worden hangt af van het betreffende systeem. De Concessiebijlage datasets OV, waaraan de concessiehouder zich houdt, bevat de eisen ten aanzien van de levering van reisinformatie voor deze systemen.
363	Gemeente Breda	Marketingacties hebben vaak ook een lokale component. Gemeenten worden graag daarover geïnformeerd maar in voorkomende gevallen blijven wij ook graag actief daarbij betrokken. Dit komt nu niet voren in het Programma van Eisen. Verder is het maar de vraag in hoeverre het kwaliteitsmerk "Bravo Direct" nog echt onderscheidend is als kwaliteitslogo HOV. Zie onze eerdere opmerkingen over het verwateren van deze productformule. Overigens jammer dat wij niet kunnen beschikken over de "Brandguide Bravo" die de provincie noemt.	Het marketingplan wordt besproken in het TOT. Waar nodig zoekt de concessiehouder nadere afstemming met de andere leden van het TOT en/of met gemeenten. Om te voorkomen dat de productformule Bravodirect verwaterd stellen wij de eis dat Directlijnen die gekoppeld zijn aan Ontsluitende Lijnen alleen volgens de

			<p>productformule Bravodirect uitgevoerd mogen worden als de resulterende lijn over de gehele lengte voldoet aan de minimumeisen ten aanzien van frequentie en bediening die gelden voor Directlijnen.</p> <p>De Bravo Brandgide is te raadplegen via brandgide.bravo.info</p>
364	Gemeente Breda	<p>Momenteel beschikken wij als Breda over een haltegebruikstool met halte-instapcijfers en over beperkte reizigerscijfers via het TOT. Wij willen echter graag over meer basisgegevens aangaande het OV-gebruik kunnen beschikken dan nu, naast het aantal reizigers per lijn nl. ook per wijk en per totale gemeente, stad- en streeklijnen onderscheidend. Ook data aangaande herkomsten/bestemmingen, doelgroepen en overstapbewegingen vinden wij nuttig: niet alleen voor de concessiehouder en u als provincie, maar ook voor ons als gemeente. Het nut hiervan is evident: dit soort data is niet alleen onmisbaar bij verdere netwerkontwikkeling, maar heeft ook op gemeentelijk niveau een bestuurlijke en management-relevantie: in directe zin voor diverse gemeentelijke beleidsvelden, maar ook met het oog op de forse rol van gemeenten bij de ontwikkeling van OV-netwerken, het scheppen van randvoorwaarden daarbij. Wij vragen u over e.e.a. goede afspraken te maken met de nieuwe concessiehouder.</p>	<p>De provincie mikt op het zelf verwerken van de door de vervoerder verstrekte data. Als dat op tijd en goed werkend gereed is, kan de provincie hiervoor afspraken maken over toegang tot de gewenste informatie voor gemeenten. Omdat de concessiehouder hierin geen partij is staat dit niet in het Programma van Eisen. Ook als we zelf geen data gaan verwerken kunnen we data delen. Dit op basis van eis 14.1.5.</p>
365	Gemeente Breda	<p>Tenslotte vragen wij ons af wat het protocol 'Sturing' inhoudt. Met boeteclausules voor de vervoerder bij niet nagekomen verplichtingen en eisen namens de opdrachtgever, of niet gehaalde normwaarden, is het een erg belangrijk instrument.</p>	<p>Wij noemen het Protocol Sturing in Programma van Eisen 14.3.6, waarin wordt aangekondigd dat het protocol Sturing een bijlage wordt bij de Financiële bepalingen. Het protocol Sturing beschrijft de handelwijze als concessieverlener constateert dat er sprake is van niet, niet tijdig of van onvoldoende kwaliteit leveren door concessiehouder van gevraagde en aangeboden diensten, producten, bestanden, plannen/rapportages.</p>
366	Gemeente Breda	<p>Met belangstelling hebben wij van het ontwerp-Programma van Eisen kennisgenomen en wij constateren met genoegen dat recht wordt gedaan aan het benoemen en uitwerken van de diverse aspecten en dat er ook aandacht voor is de rol en inbreng van de HOV-studie Breda.</p>	<p>Waarvan akte</p>

367	Alle buurtbusverenigingen	<p>In het huidige ontwerp is te lezen dat bij de concessie 2025-2030 de voorkant van de buurtbussen niet meer gebruikt kan worden als reclame via de diverse verenigingen, zie specifiek hiervoor pagina 51, punt 4.7.4. Ook is er een doorkijk naar de concessie na 2030 waarbij mogelijk met elektrische bussen gereden gaat worden. Bij die volgende concessie zou, aan de hand van de toelichting in Bravo Brandguide van oktober 2022, zelfs geen enkele reclame meer mogelijk zijn voor de buurtbus verenigingen, zie blz 21 tot en met 24. De hoofdstukken buurtbus in zowel het ontwerp Programma van Eisen OV Noord-Brabant als de Bravo Brandguide zijn hier naar onze mening duidelijk in.</p> <p>Alle buurtbus verenigingen West-Brabant maken hier dan ook formeel bezwaar tegen het ontwerp Programma van Eisen-concessie wat feitelijk voor heel Noord-Brabant zal gelden. Naast ons bezwaar/opmerkingen OV West-Brabant is ook de suggestie om de eisen aanbesteding OV voor heel Noord-Brabant aan te passen op dit punt en uiteraard ook de Bravo Brandguide op dit punt. Hierdoor voorkomt de provincie bij elke andere aanbesteding dit soort reacties. Buurtbusverenigingen bestaan bij de gratie van vrijwilligers die een deel van het openbaar vervoer voor haar rekening neemt. De provincie heeft al eerder aangegeven dat vrijwilligers gekoesterd moeten worden en dat ze onmisbaar zijn voor buurtbuslijnen. Mede door reclame-inkomsten te genereren door advertenties op de de bus aan voor- en achterzijde en zijkanten kunnen verenigingen leden aan zich blijven binden waardoor de buurtbuslijnen operationeel kunnen blijven.</p> <p>Er is vooroverleg geweest met de provincie. Daarin werd duidelijk dat bij de concessies tot 2030 er niets veranderd en dat ook de reclamemogelijkheid aan de voorkant blijft. Geadviseerd werd om wel een reactie te geven op het huidige ontwerp ov-aanbesteding en de Bravo Brandguide. Hierdoor hebben wij vertrouwen dat deze passages voor de concessie 2025-2030 en ook voor de concessie na deze concessie (>2030) aangepast worden en dat de buurtbusverenigingen de mogelijkheid blijven houden zoals het nu geregeld is: reclame linker achterdeur, zijkanten en aan de voorzijde van het vervoermiddel. Dit binnen de kaders/afmetingen die bij de buurtbusverenigingen bekend zijn. Hierbij refereren wij aan het besluit van 2019 van PS/GD waarbij uitdrukkelijk besloten is om deze vlakken te laten gebruiken door de buurtbus verenigingen.</p>	De Bravo Brandguide is aangepast waarbij de mogelijkheden voor reclame gelijk blijven aan de huidige situatie. Het PvE verwijst hiernaar.
-----	---------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Met dit bezwaar aan de voorkant willen wij voorkomen dat, zoals in 2019 is gebeurd bij de huidige concessie GS en PS benaderd moeten worden om deze kennelijke omissie te herstellen.</p> <p>Wij begrijpen dat de Bravo Brandgide niet leidend is en dat het ontwerp Programma van Eisen OV aanbesteding leidend is en dat het geenszins de bedoeling is dat er getornd wordt aan de beschikbare ruimten zoals die gelden voor de huidige concessie. Uiteraard willen wij dit aangepast zien in beide nota's</p> <p>Deze brief dient de commissie dan ook aan te merken als een bezwaar op het ontwerp Programma van Eisen-concessie en eveneens met een doorkijk naar de concessies na 2030 mbt de reclame vlakken op de bus welke gebruikt mogen worden door de diverse buurtbusverenigingen.</p> <p>Om onze rechten te waarborgen kunnen wij niet anders dan dit bezwaar te maken, ook al is er door meerdere personen op verschillende momenten nu aangegeven is dat het definitieve Programma van Eisen concessie Noord-Brabant en het Bravo brandgide aangepast wordt zodat er recht gedaan wordt aan het besluit van 2019. Dit dan ook voor een volgende concessie waarbij elektrisch/waterstof gereden wordt.</p>	
368	Vervoerder	<p>Van groot belang voor een succesvolle aanbesteding en concessieuitvoering is de wijze waarop wordt omgegaan met de reizigersopbrengsten. Uit het voorliggend Programma van Eisen wordt dit slechts deels duidelijk, omdat de Financiële bepalingen nog niet beschikbaar zijn gesteld. Wel wordt duidelijk dat u verondersteld dat de reizigersopbrengsten bij start van de nieuwe concessie weer op het niveau pre-corona zijn, dat afwijkingen in de reizigersopbrengsten tot Meer- en Minderwerk leiden en dat een deel van (mogelijke) meeropbrengsten aan het ontwikkelbudget toegevoegd dienen te worden. Hoewel hiermee slechts enkele contouren zichtbaar worden willen we u meegeven dat de concessie voldoende prikkel moet bieden voor de concessiehouder om voortvarend de ontwikkelrol ter hand te nemen en in te zetten op reizigersgroei. Als er teveel kaders en beperkingen zijn bestaat het risico dat dit een belemmering vormt voor het herstel van reizigers en voor de succesvolle doorontwikkeling van de concessie.</p>	<p>Wij danken u voor uw reactie. We hebben de afgelopen maanden gezien dat de reizigersaantallen op dit moment stabiliseren. Dat heeft ons er toe genoopt de beschrijvende tekst in paragraaf 1.2 aan te passen. In het Bestek werken wij de financiële bepalingen uit waarbij we uiteraard rekening houden met de verhouding tussen verwachte reizigersopbrengsten en het risicoprofiel van de concessie, zodat inschrijvers optimaal gestimuleerd worden om een ambitieuze, doch realistische inschrijving te doen. De vervoerkundige uitgangspunten zijn op enkele punten bijgesteld (sommige ambitieuzer en sommige behoudender) om beter aan te sluiten bij de verwachte reizigersaantallen.</p>
369	Vervoerder	<p>In dit artikel wordt de ultieme zeggenschap over besteding van het ontwikkelbudget bij de concessieverlener belegd. Dit lijkt ons niet passend bij een concessie waarin</p>	<p>De eis waarnaar u verwijst hebben wij uit het Programma van Eisen verwijderd. In de financiële bepalingen</p>

		de ontwikkelrol bij de concessiehouder ligt. Een systematiek waarbij vanuit een coöperatieve samenwerking in het TOT tot overeenstemming wordt gekomen over besteding van het ontwikkelbudget lijkt ons passend.	(onderdeel van het Bestek) zullen wij nader aangeven hoe wij met meeropbrengsten omgaan. Ter verduidelijking van de zeggenschap over het ontwikkelbudget hebben wij het ontwikkelbudget geplaatst in paragraaf 2.2. Hierbij merken wij op dat wij van de concessiehouder verwachten dat hij andere leden van het TOT, waaronder de concessieverlener, mee krijgt in zijn voorstellen zodat het TOT in consensus besluit en het niet aankomt op een ultieme beslissing van de provincie..
370	Vervoerder	U wilt in de eerste jaren van de concessie zekerheid bieden door het benoemen van verplichte haltes, verplichte routes en routevarianten. In figuur 2 geeft u een overzicht van alle uitgevraagde lijnen. Wilt u alle verplichte lijnen duidelijk specificeren, bijvoorbeeld door per lijn een detailkaart beschikbaar te stellen en/of per lijn alle verplicht te bedienen haltes te benoemen. Dit om misinterpretatie te voorkomen; een risico indien inschrijvers zich uitsluitend op het kaartbeeld in figuur 2 zouden oriënteren.	Wij zijn het eens met uw verzoek en passen de kaartbeelden aan. In aanvulling hierop stellen wij GIS-bestanden beschikbaar met alle voor de vervoerkundige uitgangspunten relevante geografische informatie waarop u uw inschrijving kunt baseren.
371	Vervoerder	Wij begrijpen dat er ook voor u nog veel onduidelijkheden zijn rondom de werkzaamheden van de A27, wilt u in het definitieve Programma van Eisen aangeven van welke situatie wij uit moeten gaan en hoe wij met de bijkomende effecten om moeten gaan.	Voor zover het binnen de mogelijkheden van de provincie ligt om deze onduidelijkheden te verminderen zullen wij dit aangeven.
372	Vervoerder	In de uitwisseling tussen vaste lijnen en flexwerk kunnen twee situaties optreden: zwakke ontsluitende lijnen verdwijnen na enkele jaren uit de OV-concessie naar het Flexwerk. De concessiehouder leidt omzetzerving en houdt wellicht bussen over. En omgekeerd: succesvolle verbindingen in het Flexcontract worden opgewaardeerd naar ontsluitende lijnen. Daarmee breidt de omzet van de concessiehouder uit en heeft hij wellicht extra voertuigen nodig. Kunt u nader specificeren volgens welke systematiek het meer-/minderwerk van de concessiehouder in beide gevallen wordt verrekend?	Deze systematiek voert te ver voor het Programma van Eisen. Wij verwachten in elk geval dat de concessiehouder de gevraagde wendbaarheid levert. Het gaat immers om een klein deel van de gehele concessie. Andere wijzigingen, zoals het eventueel verrichten van oproepafhankelijk openbaar vervoer, zullen wij niet opleggen maar (vanaf 2028 en op voorstel van de concessiehouder) gezamenlijk uitwerken in het Regieteam. Hierbij kan gezamenlijk besloten worden dat voor de gewenste ontwikkeling een herijking van de concessie nodig is.

373	Vervoerder	Is het werkelijk uw bedoeling dat wij gedurende de hele concessieperiode niet op ons initiatief een ander voorstel voor de Stadslijnen Breda mogen voorstellen? Mocht daar om wat voor reden dan ook aanleiding toe zijn? Dat beperkt de ontwikkelruimte in de grootste stad van de concessie in ernstige mate.	Nee, dat is niet onze bedoeling. De in eis 3.2.25 genoemde verbindingen moeten de gehele concessieperiode geboden worden. Eis 3.5.1 beschrijft de mogelijkheden van de concessiehouder om wijzigingen voor te stellen, daarbij beperkt door het gestelde in paragraaf 3.1
374	Vervoerder	U refereert in dit document met regelmaat aan de dienstregeling 2023 en ook aan de dienstregeling 2022. Wij stellen voor een eenduidige referentie te hanteren, namelijk de dienstregeling 2023.	Wij nemen uw suggestie over en zullen in het Programma van Eisen alleen naar dienstregeling 2023 verwijzen.
375	Vervoerder	Het is de concessiehouder toegestaan om ook in zijn inschrijving alternatieve routes voor te stellen. Dit juichen wij toe, want het vergroot de ontwikkelruimte. Het verkrijgen van een positief advies van de betreffende wegbeheerder(s) kan tijdens de aanbesteding op problemen stuiten, aangezien veel gemeentes in dat stadium contacten met potentiële inschrijvers liever vermijden. Daarbij kan het voorkomen dat een inschrijver een alternatieve route moet gebruiken, omdat deze als enige een verplichte halte bedient. Hoe moeten wij hier mee omgaan? Wij stellen voor dat een inschrijver in een dergelijk geval in zijn aanbieding aangeeft dat de gekozen route is onder voorbehoud van goedkeuring (na gunning) door de wegbeheerder.	De mogelijkheden om gebruik te maken van provinciale wegen zijn verruimd (zie bijlage 1 figuur 2). Verder gaan wij niet mee in uw verzoek omdat de afgelopen jaren door wegbeheerders veel werkzaamheden verricht om de doorstroming van het OV en bereikbaarheid en toegankelijkheid van haltes te verbeteren. Daarom houden wij vast aan de verplichting om bij een alternatieve route een positief advies van de wegbeheerder te overleggen.
376	Vervoerder	Binnen het toekomst vaste deel van het OV-netwerk vindt op knooppunten overstap plaats van lijn op lijn en van lijn op trein. Dit roept de vraag op van welke NS-dienstregeling wij uit moeten gaan. De dienstregeling 2023 is (tijdelijk) fors afgeschaald en derhalve niet representatief voor 2025 en de dienstregeling 2024 is in detail nog niet beschikbaar. Bent u het met ons eens dat de niet afgeschaalde NS-dienstregeling 2022 het uitgangspunt zou moeten zijn? Wilt u dat in het definitieve Programma van Eisen opnemen?	Wij vinden dit een terechte suggestie en zullen in het bestek aangeven van welke NS-dienstregeling inschrijvers uit kunnen gaan. Het Programma van Eisen is hier niet de juiste plek voor.
377	Vervoerder	Is het werkelijk uw bedoeling dat op zaterdag en zondag na 20u een hogere minimale frequentie dan op werkdagen geldt?	Dank voor uw opmerkzaamheid. Mede vanwege de recente reizigersontwikkelingen hebben wij de eis aan avondbediening in het weekend gesteld op 1 rit per richting per uur (maar wel de bedieningsperiode iets verlengd). Zie hoofdstuk 1 NvB: OV-bediening in de avonduren

378	Vervoerder	Is het werkelijk uw bedoeling dat lijn b niet via Raamsdonksveer rijdt? Tekst en kaartje lijken dat namelijk te suggereren.	Ja, dit is onze bedoeling, althans wat de minimumeisen betreft. Wij zien meerdere mogelijkheden voor lijnvoeringen in gemeente Geertruidenberg, al dan niet gekoppeld aan Directlijn b. Inschrijvers kunnen voorstellen om de Directlijn te verlengen, dan wel te koppelen aan een Ontsluitende Lijn, teneinde aan te sluiten op de reizigersvraag.
379	Vervoerder	De definiëring van de trajecten p en q sluiten niet op de huidige reizigersstromen aan. Ook bemoeilijkt deze keuze de aansluitingen op het Brabantliner- en buurtbusnetwerk. Wij geven u de overweging mee traject q in te korten tot Sleeuwijk De Tol en een nieuw traject Sleeuwijk De Tol - Gorinchem te definiëren.	Wij hebben dit aangepast, waarbij het traject Sleeuwijk De Tol – Gorinchem enkel door een Brabantliner wordt bediend.
380	Vervoerder	Wij maken uit artikel 3.2.6 op dat Scholierenlijnen uitsluitend op deze twee verbindingen mogen worden aangeboden. Dat lijkt ons een onwenselijke beperking. Momenteel ondersteunen veel Scholierenlijnen bijvoorbeeld de buurtbussen in de spitsuren. Ook bieden Scholierenlijnen rechtstreekse routes naar scholen en/of onderwijsgebieden zodat bestaande lijnen en knooppunten op piekmomenten worden ontlast en reizigers snellere reismogelijkheden krijgen. Wij adviseren deze ruimte te blijven bieden. Met de overige eisen aan Scholierenlijnen kunt u er op sturen dat deze lijnen hun specifieke rol in het netwerk behouden in aanvulling op en niet in plaats van de reguliere lijnen.	Wij hebben dit aangepast specifiek voor de lijnvoering rond Andel maar gaan niet in algemene zin mee met uw advies ten aanzien van scholierenlijnen. Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel De mogelijkheid om de lijnvoering van buurtbuslijnen aan te passen zodat scholieren daarvan profiteren hebben wij verruimd.
381	Vervoerder	Wij interpreteren dit artikel zo dat u geen aangepaste dienstregeling tijdens schoolvakanties toestaat, met uitzondering van de zomervakantie en met uitzondering van de inzet van scholierenlijnen. Wij adviseren deze bepaling te verruimen, want in alle schoolvakanties is sprake van een sterk dalende vervoervraag. Indien u dit advies overneemt, wilt u dan aangeven welke frequenties per lijntype in welke vakantieperiode minimaal geboden moeten worden. En hoeveel dagen iedere vakantieperiode maximaal mag tellen?	Uw interpretatie is niet juist maar wij erkennen geen volledige beschrijving te hebben opgenomen in het ontwerp-Programma van Eisen. De betreffende eisen zijn verduidelijkt.
382	Vervoerder	De norm van maximaal 0,2% verwijtbare rituitval in dienstregeling en 1% per lijn is streng, met name doordat ook uitval door verkeersdrukte en files als verwijtbaar wordt gezien. Wij verzoeken u structurele verkeersproblemen (zoals bijv. de werkzaamheden aan de A27) hiervan uit te zonderen.	Bedankt voor uw opmerkzaamheid. Eis 5.3.2 voorziet hierin wat betreft punctualiteit maar per abuis is dit niet bij 5.2.1 Rituitval opgenomen. Wij hebben dit gecorrigeerd.

383	Vervoerder	Onze ervaring is dat niet alle gemeenten (consequent) alle stremmingen in Melvin vermelden. Ook biedt het systeem geen functionaliteit om alleen nieuwe meldingen te filteren, waardoor altijd de gehele lijst gecontroleerd moet worden op updates. Wij verzoeken u de huidige werkwijze waarbij de vervoerder (handmatig) een bericht krijgt toegestuurd bij wijzigingen voort te zetten, dan wel Melvin verder ontwikkelen waarbij de vervoerder automatisch een seintje krijgt bij omleiding op bus routes.	De betreffende eis is geen verplichting om alleen Melvin te gebruiken. U kunt reeds in de implementatieperiode met wegbeheerders afspraken maken over berichtgeving omtrent stremmingen. Op meldingen in Melvin dient u in elk geval proactief te handelen.
384	Vervoerder	De Concessiehouder is verplicht alle laadinfrastructuur aan het einde van de Concessie ter overname aan te bieden aan de opvolgende concessiehouder. Dit kan tot ongewenste situaties leiden als niet alle bussen in de overnameregeling vallen. We verzoeken u dit nader uit te werken.	Wij zullen dit nader uitwerken en doen dat in het Bestek. Deze eis hebben we daarom uit het Programma van Eisen verwijderd.
385	Vervoerder	Binnen het huidige Brabant Tarievenhuis geldt dat jaarlijks bovenop de landelijke index 1% extra tariefverhoging op abonnementen mag worden doorgevoerd. In de nieuwe concessie is dit niet meer het geval conform het voorlopige Programma van Eisen. Hier stelt u echter dat alleen het kilometertarief in de concessie mag afwijken van de andere Brabantse concessies en dat tarieven alleen met de landelijke index verhoogd mogen worden. We verzoeken u dit aan te passen.	Wij nemen uw suggestie over en hebben eis 8.3.6 overeenkomstig aangepast.
386	Vervoerder	We wijzen erop dat artikel 12.1.4 strijdig lijkt met hetgeen in de inleiding van hoofdstuk 12 is geschreven. We willen ervoor pleiten 12.1.4 in stand te houden. De opbrengsten uit verhandelbare emissierechten - in Europees verband goed doordacht en uitgebreid bediscussieerd - kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het tempo van de ZE-transitie en (indirect) aan het geboden voorzieningenniveau in de concessie.	Bedankt voor uw opmerkzaamheid. Wij gaan mee in uw verzoek.
387	Vervoerder	We willen u in overweging meegeven om de routing van f via Terheijden Dorp te laten lopen. Zonder Terheijden heeft deze Directlijn in onze ogen te weinig potentieel. De halte Terheijden Zeggelaan aan de N285 is in onze beleving geen reëel alternatief voor reizigers uit Terheijden die naar/van Breda willen reizen. De reistijd naar/van Breda is nog te kort om met een hoge frequentie de extra moeite die moet worden gedaan om bij de bushalte te geraken te compenseren.	Wij hebben de route van Directlijn f aangepast overeenkomstig uw verzoek en dat van gemeente Drimmelen (reactie 232).
388	Vervoerder	Wat opvalt dat de Directlijnen in Breda en Oosterhout zijn geknipt op de knooppunten en dat dat in Bergen op Zoom niet is gedaan. Terwijl dat juist bij een Station met lage treinfrequenties en gelijke doorkomsttijden van de treinen in beide richtingen bij lage frequenties van de Directlijn allerminst logisch is. Leidt onherroepelijk tot	Wij hebben de vervoerkundige uitgangspunten ten aanzien van de lijnvoering in Bergen op Zoom aangepast. Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijnvoering Directlijn Bergen op Zoom

		verslechtering van aansluitingen bus-trein en trein-bus. Deze zijn er ongetwijfeld meer dan doorgaande reizigers. We willen u in overweging meegeven lijn a te knippen in twee aparte lijnen.	
389	Vervoerder	Steeds vaker worden provinciale wegen afgewaardeerd tot 60km/u. Is het ook toegestaan van deze wegen gebruik te maken?	Wij hebben de beschikbare (provinciale) wegen uitgebreid en de kaarten in bijlage B2 aangepast.
390	Vervoerder	Mogen wij er bij onze inschrijving van uit gaan dat het traject 'in onderzoek' in 2025 beschikbaar is?	Nee, daar mag u niet van uitgaan. Wij zullen in het Bestek verduidelijken waar u wel van uit mag gaan.
391	Vervoerder	Op een aantal locaties in het concessiegebied werkt de wegbeheerder aan nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer, deels ter vervanging van bestaande haltes, die nu zijn opgenomen in tabel 1. Wij gaan er van uit dat wij in onze inschrijving van deze nieuwe voorzieningen uit moeten gaan. Mits zij volgens planning gereed zijn met ingang van de nieuwe concessie. Is dit uitgangspunt juist?	Wij zullen in het bestek informatie opnemen over de planning van diverse infrastructurele projecten zodat inschrijvers daar rekening mee kunnen houden.
393	Vervoerregio Kempen	Document Scope concessie: verzoek om lijn 457 Hoogstraten - Baarle-Hertog - Turnhout op te nemen en toe te staan dat lijnen VVM De Lijn tijdelijk over het grondgebied van de concessie mogen rijden als dat vanwege wegwerkzaamheden nodig is. Verzoek om Vervoer op Maat toe te staan.	Wij hebben lijn 457 correct in het overzicht van te gedogen lijnen opgenomen. Lijnen die niet halteren in het concessiegebied (op andere haltes dan de haltes gelegen aan de te gedogen lijnen) zijn toegestaan, dit volgt uit de gedoogplicht bedoeld in artikel 3.1 sub i. Vervoer op Maat is toegestaan, dit volgt uit de gedoogplicht bedoeld in artikel 3.1 sub k. De wijziging wordt opgenomen in de Concessiebeschikking.
394	Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland adviseert om inschrijvers te wijzen op de benodigde toestemming van Rijkswaterstaat voor het gebruik van de vluchtstrook op de A29 en de afstemming daarover met provincie Zuid-Holland.	Wij zullen deze informatie in het bestek opnemen.
395	Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland wil de Banneweg in Gorinchem als HOV-route inrichten en informeert de provincie hierover. De routekeuze voor concessiehouder West-Brabant kan wat provincie Zuid-Holland betreft aan de inschrijvers worden gelaten.	Wij maken deze routevariant mogelijk in bijlage B1.
396	Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland verzoekt om een verplichte aansluiting te bieden tussen de Brabantliner en de Merwedelingelijin richting Dordrecht en op bussen naar/vanuit Meerkerk.	Wij danken u voor uw suggestie maar nemen deze niet over. Aansluitkwaliteit is een van de aspecten waarop inschrijvers zich kunnen onderscheiden. Wel streven wij naar goede aansluitingen op knooppunten (waaronder Gorinchem station), blijkens eis 3.1.7.

397	Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland verzoekt om lijnummers 387 en 388 niet te gebruiken op het grondgebied van concessie DMG omdat deze daar al in gebruik zijn.	Wij verwachten dat de concessiehouder deze dubbeling niet zal voorstellen omdat hij er zelf ook belang bij heeft dat hij onduidelijkheid voor de reiziger voorkomt.
398	Provincie Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland doet de suggestie om Numansdorp A29 op te nemen in de lijst met knooppunten in bijlage B2.	Wij nemen uw suggestie niet over omdat wij deze halte niet willen gebruiken als meetpunt voor de punctualiteit, omdat dan 3 achtereenvolgende haltes van de grensoverschrijdende lijn (huidig lijnummer 310) als meetpunt gebruikt worden en dit ongewenste effecten kan hebben op de rijtijd op tussenliggende trajecten.
399	KBO Ulicoten	<p>Wij hebben met enige ongerustheid kennisgenomen van het ontwerp P.v.E 2025-2035 van 18 oktober 2022. Natuurlijk is die ongerustheid ontstaan omdat de direct lijn 132 via Ulicoten niet meer is opgenomen in het ontwerp. Wij als ouderenvereniging met 180 leden vinden dat een verschraving van het OV voor ons dorp, en voor de mobiliteit van onze leden. Heel veel voorzieningen zijn al verloren gegaan afgelopen jaren, maar het (minimale) OV wat er de laatste jaren nog was voor Ulicoten willen wij absoluut behouden.</p> <p>De leefbaarheid in kleine kernen, die ook bij de provincie hoog in het vaandel staat, zou door het verdwijnen van lijn 132 nog verder achteruitgaan. Gelukkig zien we al enkele jaren het aantal leerlingen op de basisschool toenemen, als gevolg van (eindelijk) wat ruimere bouwmogelijkheden in ons dorp. Alle scholieren voor het vervolgonderwijs, (wat in aantal zal toenemen) zijn aangewezen op het OV naar Baarle-Nassau, Breda, Tilburg of Hoogstraten.</p> <p>Een ontsluitingslijn alleen naar Chaam is maar een halve oplossing, gezien Baarle-Nassau een belangrijk overstappunt is voor onze reizigers. Een ontsluiting naar Baarle-Nassau moet er minstens bijkomen wanneer het onmogelijk is om lijn 132 voor Ulicoten te behouden. Er is echter veel meer dan een economisch belang in deze. Het gaat om leefbaarheid in een kleine kern. Wij vragen met klem om het ontwerp P.v.E te herzien op dit punt en de direct lijn 132 voor de jongeren en onze ouderen van Ulicoten in stand te houden voor de concessie 2025-2035.</p>	<p>De ontsluiting van Ulicoten is inderdaad een aandachtspunt gezien de beperkte vervoersvraag. Daarnaast willen we de Directlijn Baarle-Nassau-Breda graag doorontwikkelen en daarbij past een zo direct mogelijke route. In het Uitgangspuntendocument West-Brabant is samen met de gemeenten afgesproken te zoeken naar een maatwerkoplossing voor Ulicoten (hubtaxi+). Gezien het aantal reizigers in de spits op werkdagen is lijngebonden vervoer vanuit de concessie daarbij reëel op het traject Ulicoten-Chaam. Buiten de spits zijn de reizigersaantallen dermate laag dat het (toekomstige) Flex-vervoer beter in deze vraag kan voorzien. Dat geldt ook voor de verbinding Ulicoten – Baarle-Nassau.</p> <p>Ten slotte kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Waar geen OV per bus beschikbaar is, op weekdagen overdag tegen OV-tarief.</p>

400	Dorpsraad Ulicoten	<p>Wij als Dorpsraad houden ons bezig met de leefbaarheid van onze kleine kern in de gemeente Baarle-Nassau. De ontwikkelingen rondom het openbaar vervoer baart ons dan ook grote zorgen wat betreft de leefbaarheid voor de toekomst. Ten eerste willen we U wijzen op het belang van het openbaar vervoer en dan vooral in het buiten gebied voor de school gaande jeugd en ouderen zonder beschikking over een eigen vervoersmiddel. De aantallen zijn misschien niet zo groot maar de afhankelijkheid des te groter! Na het schrappen van de weekend diensten een aantal jaar geleden is de bewegingsvrijheid met de bus al een stuk ingeperkt. Door het nog meer minderen/wegvallen van openbaar vervoer worden deze mensen simpelweg buitenspel gezet. Ze hebben niet meer de keuze vrijheid om naar de school te gaan die ze het beste past, naar de huisarts, de winkel, het gemeentehuis voor documenten enz enz. Bij deze doelgroep praten we over een basis behoefte. Een bij komend probleem is dat er praktisch geen alternatieven zijn. Daarbij is het inwoner aantal in Ulicoten en vooral ook onder de jongeren op de Bernardusschool flink aan het groeien waardoor de behoefte aan openbaar vervoer alleen maar zal toenemen. Het enorme belang blijkt ook wel uit de enquête die we als dorpsraad gehouden hebben onder de 1100 inwoners en andere belanghebbenden. Deze is bijna 950 keer ondersteunt! Graag willen we als Dorpsraad Ulicoten een zienswijze toevoegen ivm de concessie ter aanbesteding van het openbaar vervoer regio WestBrabant betreffend hoofdstuk 3 Vervoerkundige Eisen. (pagina 23)De ontsluitende lijn tussen Chaam en Ulicoten is waarschijnlijk de minst logische verandering tov de situatie op dit moment. Als er dan een ontsluitende lijn ingesteld moet worden is de verbinding met BaarleNassau de meest waardevolle. Tevens is Baarle-Nassau een knooppunt van waar de mogelijkheden richting zowel Breda, Tilburg als Turnhout liggen. Toch lijkt het instellen van een ontsluitende lijn duurder dan de huidige situatie omdat er dan 10 km extra op de rit staan. (er moet immers van Chaam naar Ulicoten en meteen terug gereden worden dat geldt ook voor een ontsluitende lijn naar Baarle-nassau) In de huidige situatie waarbij Ulicoten mee genomen wordt in de verbindende lijn kost dit slechts 2,5km extra. Ons inziens is er dus ook nog economisch een heel goede reden om de lijnen hier te houden zoals ze nu zijn.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw zienswijze en petitie. Wij begrijpen het belang dat u aan deze verbinding hecht maar maken op basis van het gebruik van de huidige lijnen (waarbij bussen deels via Ulicoten en deels rechtstreeks tussen Chaam en Baarle-Nassau rijden) toch een andere keuze (zie voor toelichting daarop bijvoorbeeld de beantwoording van reactie 399).</p>
-----	--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<i>Bijgevoegd: een petitie die de reactie van de Dorpsraad Ulicoten onderschrijft met 949 reacties waarvan 946 mee eens en 3 niet mee eens.</i>	
401	Inwoner Lage Zwaluwe	<p>Onze zoon zit op school "Curio Prinsentuin Andel". De provincie wil de schoolbussen laten vervallen. Wij wonen in Lage Zwaluwe en net als onze zoon gaan er vanuit de gemeente Drimmelen tientallen leerlingen naar Andel.</p> <p>Ook uit de gemeente Geertruidenberg/Raamsdonksveer zitten er tientallen leerlingen bij hem in de bus (lijnbus: 670). Wij hebben heel bewust voor deze school gekozen. Sluit aan op onze visie en de kleinschaligheid en omgeving waar de school staat is voor onze zoon perfect. Geld ook voor alle andere scholieren. Tweederde van alle leerlingen moet bijna allemaal 1,5 uur reizen om op school aan te komen. Dat is niet voor niets! Deze school is fantastisch!</p> <p>Onze dochter zit in groep 8 en haar droom is om ook naar Andel te gaan, net als haar broer.</p> <p>Wij gaan er dan ook vanuit dat deze bussen blijven rijden en weer worden opgenomen in het programma van eisen!</p>	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd. Onder andere op de verbinding gemeente Drimmelen – Andel Prinsentuin bieden wij meer zekerheid.</p> <p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
402	Medewerker Curio Prinsentuin Andel	<p>Als dit ontwerp- programma zoals het er nu ligt, definitief zal worden, betekent dit voor onze school dat wij de deuren kunnen sluiten.</p> <p>Wij vinden dat vanuit het principe van schoolkeuzevrijheid, ouders moeten kunnen kiezen voor een school die past bij hun kind en dat deze school goed bereikbaar moet zijn middels het openbaar vervoer. De afgelopen 25 jaar heeft onze school duidelijk aangetoond dat wij in een behoefte voldoen en goed onderwijs verzorgen voor een eigen doelgroep. Binnen Altena zijn wij de enige school die groeiend is. Ik vind dat het ontwerp-programma aangepast moet worden, omdat er geen goede reden is om de buslijnen te laten vervallen.</p>	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd.</p> <p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
403	Inwoner Nieuwendijk	Hierbij teken ik protest aan tegen de opheffing van de vele dagelijkse busdiensten van en naar het prinsentuin college in Andel. Het is te zot voor woorden dat dit opgeheven zal gaan worden. Zo'n goede school waar vele leerlingen ontzettend goed onderwijs krijgen naar de voor hen behoefte hieraan. Dit kan niet waar zijn.	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd.</p> <p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
404	Inwoner Raamsdonksveer	Het is al een dingetje dat kinderen tegenwoordig niet makkelijk mee kunnen op de basisschool. Met veel hulpmiddelen van alle kanten zijn ze blij dat ze na gr 8 door kunnen naar een middelbare school. Dus kijken en bezoeken zijn dan de drukste dagen maar alles voor je kind. Wij komen uit Raamsdonksveer en zijn op	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd. Onder andere op de verbinding Raamsdonksveer – Andel Prinsentuin bieden wij meer zekerheid.</p>

		<p>verschillende scholen in verschillenden plaatsen gaan kijken. En dan vooral ons kid zelf wat past hij hem haar en waar zitten ze op hun plek. Waar hebben ze de aandacht voor je kind maar kan hij zij zichzelf ook ontwikkelen op zijn of haar tempo. Zo kwamen we uit bij prinsentuin andel. De oudste zit daar perfect op haar plaats en haar jongere broer heeft basis en heeft een slechte concentratie en is erg druk. Hij zelf roept al sinds hij klein is ik wil tuinman worden. Deze school net de vele praktijk vakken sprak hem ook erg aan. Werken in de tuin met diëten maar ook lekker koken en dan tussendoor even serieus in de boeken.</p> <p>Nu krijgen wij dit vreselijke bericht dat u de buslijn naar zo'n school wil schrappen. Hoe komen jullie hierbij of welk persoon heeft dit verzonnen. Onze kinderen kunnen zo gewoon veilig naar school. Netjes en op tijd tijden de bussen stappen veilig in en stappen veilig uit. Hoe dan??????? Weten jullie wel hoeveel kinderen er kiezen en er nog gaan kiezen voor deze school uit alle omstreken. En veiligheid staat altijd voorop.! O en complimenten voor de buschauffeurs van lijn Andel prinsentuin. Geweldige gezellie mannen</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel
405	Inwoner Vlijmen	<p>Waarom iets veranderen aan wat goed geregeld is? Mijn dochter gaat naar De Prinsentuin in Andel. Met een busabonnement dat elke maand 104 euro kost... Ook als de school vakantie heeft, betalen we dus. Ik weet dat ze dan ook op andere dagen mag en kan reizen.. Maar dat komt zelfde voor.. De bus zit hier in Vlijmen al aardig vol... Dus kan me niet voorstellen dat de bus verlies kan draaien... Nu is er een goede veilige verbinding en kunnen we onze dochter van 12 met 'n gerust hart naar school laten gaan... Wat als de bereikbaarheid straks wegvalt? Moet ze dan haar laatste jaar op een andere school afmaken? Hopelijk kan ze straks na 2025 gewoon haar school nog bereiken op een veilige en acceptabele manier..</p>	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd. Omdat relatief weinig reizigers uit Vlijmen naar Andel Prinsentuin reizen komt de rechtstreekse verbinding echter niet terug in de nieuwe concessie. Wel vragen we een lijn uit op het traject Waalwijk – Kromme Nol – Andel Prinsentuin die vanuit Vlijmen goed bereikbaar is met andere buslijnen (met een overstap in Drunen of Oudheusden) of met eigen vervoer.</p> <p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>
406	Medewerker Curio Prinsentuin Andel	<p>Al jaren ben ik werkzaam op Curio prinsentuin Andel. Het is een school met 650 leerlingen waarvan er 450 met bussen naar onze school toe komen. Deze leerlingen hebben heel bewust voor onze school gekozen. Wij zijn een persoonlijke, groene vmbo school met veel aandacht voor leerlingen die om een bepaalde reden meer zorg nodig hebben. Als de plannen rondom de aanbesteding ov-concessie West-Brabant doorgaan dan zou dit voor een groot aantal van deze leerlingen betekenen dat ze niet meer naar onze school kunnen komen. Er is voor hen geen ander redelijk</p>	<p>Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd.</p> <p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel</p>

		vervoersalternatief. Dit zou zonde zijn en staat in mijn ogen haaks op het beleid van passend onderwijs. Ik hoop van harte dat jullie de plannen willen heroverwegen en onze leerlingen hun kan op goed onderwijs gunnen.	
407	Inwoner Nieuwendijk	Graag wil ik via deze weg bezwaar maken tegen het plan om de buslijnen naar het Curio Prinsentuin Andel niet opnieuw aan te besteden. Het Prinsentuin is een kwalitatief goed VMBO, eerlijk gezegd het beste VMBO in de gemeente Altena, met jaar in jaar uit goede resultaten. Het zou zonde zijn om zo'n school de nek om te draaien, vanwege, tja, waarom eigenlijk. Ik verwacht wijsheid van het provinciebestuur in deze kwestie en ga ervan uit dat in deze tijden van slechter wordend onderwijs, niet de bijl wordt gezet aan de wortel van een goede school.	Wij hebben enkele aanpassingen in het PvE doorgevoerd. Zie hoofdstuk 1 NvB: Scholierenlijnen Andel
408	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
409	Inwoner Galder	Duurzaamheid. Geen gezamenlijk vervoer betekent meer (individuele) verkeersbewegingen, meer vervuiling. Mijns inziens geen gewenst effect. Reactie verder opgenomen op pagina 7 van de NvB	Het uitvoeren van het vervoer met een hubtaxi of een buurtbus is ook een vorm van gezamenlijk vervoer. Wij zijn het echter met u eens dat hoe meer reizigers gebruik maken van een voertuig, hoe groter de bijdrage aan duurzaamheid. Daarom kiezen wij ervoor om lijngebonden busvervoer allereerst te eisen op die verbindingen waar de capaciteit van een bus (meer dan acht reizigers per rit) ook daadwerkelijk nodig is. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
410	Inwoner Galder	Onze dochter gaat regelmatig met de bus vanuit Galder naar school. Ook andere voorbeelden van mensen zonder vervoer van auto en daarmee afhankelijk van de bus kunnen niet ongehoord blijven! Hoe kun je in een dorp als Galder de lijn schrappen aangezien er totaal geen voorzieningen zijn!	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
411	Inwoner België	Waarom gaat de bus Galder, Strijbeek, Meersel Dreef verdwijnen!! Hoe krom kan het zijn. We mogen met de auto straks de stad niet meer in en de busverbinding verdwijnt!! Allemaal in de stad gaan wonen. !! Dorpen leeg. Belachelijke gedachten gang.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		Waar zijn we in godsnaam mee bezig! Dit bericht vanuit Meerle België !	
412	Inwoner concessiegebied	Laat de bus rijden aub. Voor de studenten en de oudere, anders komen we niet in Breda.Zeker in de dorpen moet de bus blijven rijden winkels hebben we ook al niet om de hoek. Bedankt.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
413	Inwoner concessiegebied	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
414	Inwoner Galder	De bus in Galder mag echt niet verdwijnen. Vooral voor schoolgaande kinderen is de bus onmisbaar. Eigenlijk ook in het weekend moet de bus terugkomen. Kinderen/familie die in Breda of omstreken wonen, zonder rijbewijs, kunnen niet meer naar Galder komen in het weekend voor een familie bezoekje. Dit is helaas nu ook al het geval. Met de bus naar Breda voor een gezellig middagje shoppen en een pintje drinken op de markt is er niet meer bij. De bus is en blijft onmisbaar voor kleinere omliggende dorpen van steden.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
415	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
416	Inwoner Galder	Ik protesteer tegen het stoppen van busverbinding Galder-Breda	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
417	Inwoner concessiegebied	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
418	Inwoner Meersel-Dreef	Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. Wij wonen in Meersel-dreef en werken en gaan naar school in Nederland (Den Haag en Utrecht). We zijn aangewezen op Breda voor de treinverbinding met de rest van Nederland. We willen graag duurzaam reizen, een deel van ons heeft geen auto en neemt daarom het OV, het zou heel erg jammer zijn als we niet meer met de bus naar Breda kunnen. Verder heeft ons dorp weinig voorzieningen en zijn we voor winkels aangewezen op Breda.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		We hopen dat de buslijn, in ieder geval voor doordeweeks of als belbus in stand kan blijven.	
419	Inwoner Galder	<p>Als reiziger met het ov, en kinderen hebbend die bijna richting middelbare school in Breda gaat ben ik verrast door jullie voornemen om Stadslijn 6 uit de dienstregeling te halen. Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Ik ben aangewezen op Breda voor ziekenhuis, onderwijs, werk, winkels en treinverbinding met de rest van Nederland.</p> <p>Wij kunnen niet zonder deze bus, omdat wij met regelmaat geen auto tot onze beschikking hebben en omdat het ov een stuk milieuvriendelijker is dan continue met de auto reizen. Voor mijn kinderen zonder auto en rijbewijs wordt het wel heel lastig. Dit bevordert voor hen en ons niet de leefbaarheid in een dorp als Galder.</p> <p>Verder is er nu op drukke zomerse dagen al veel overlast met parkeren in en rond Galder, maar ik verwacht een toename in overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar de Galderse Meren kunnen.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
420	Inwoner Galder	<p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Ons dorp beschikt niet over dagelijkse voorzieningen. Ik ben tezamen met mijn gezin aangewezen op Breda voor ziekenhuis / werk / winkels / treinverbinding met de rest van Nederland.</p> <p>Ik kan niet zonder de bus omdat ik (in de winterperiode zeker) geen auto tot mijn beschikking heb. Ik werk in Breda boven het station en het is dus ideaal om met de bus te kunnen gaan.</p> <p>Voor de bewoners van Galder zonder auto wordt het dan wel heel lastig om ergens anders te komen waar ze wel allerlei voorzieningen hebben. Wordt er dan geen rekening gehouden met de vergrijzing? Hoe moet het met de leefbaarheid?</p> <p>Tevens kunnen de mensen uit Breda en omstreken ook niet meer naar de Galderse Meren komen met de bus. Dat levert dan waarschijnlijk overlast op voor ons dorp door geparkeerde auto's.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		Ik hoop dat u met bovenstaande rekening kunt houden en de buslijn 6 in stand te houden voor Galder en Meersel Dreef.	
421	Inwoner Meersel-Dreef	<p>Zojuist heb ik het bericht gelezen mbt de aanpassing PvE ov-concessie West-Brabant. Wat wil zeggen dat de Stadslijn 6 vanaf 6 juli 2025 niet meer naar Meersel-Dreef zal rijden.</p> <p>Hier schrik ik erg van en ben het hier niet mee eens.</p> <p>Voor mijn werk neem ik die bus in Meersel-Dreef om zo op mijn werk in Breda te komen.</p> <p>Mijn werkgever heeft een beperkt aantal parkeerplaatsen waar ik geen gebruik van mag maken omdat deze al gegeven zijn aan mensen die van verder weg komen of een beperking hebben.</p> <p>Dus parkeren bij station Breda is geen optie voor mij alles is betaald parkeren wat niet vergoed wordt.</p> <p>Ik verzoek u in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef zoals die nu bestaat.</p> <p>Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. De bus moet blijven.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
422	Inwoner concessiegebied	Lijn 6 Meersel Dreef - Breda moet blijven bestaan. Vooral kinderen en ouderen raken anders geïsoleerd. Er zijn in Galder, Strijbeek en Meersel-Dreef nauwelijks voorzieningen. Lijn 6 zorgt nog enigszins voor mogelijkheden.	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
423	Inwoner concessiegebied	<p>Het is van groot belang dat de busverbinding blijft bestaan omdat het voor mensen al dan niet bewust zonder auto niet meer mogelijk is om richting Breda te reizen.</p> <p>Het milieuvriendelijke aspect wat aangehaald wordt is dan in strijd met het cancelen van de busverbinding.</p> <p>In het donker rijd je op de fiets niet veilig over de Galderse weg door het bos.</p> <p>De verbinding met de Belgische bus stelt mensen in staat om de grens over te reizen.</p> <p>Ik hoop dat ingezien wordt dat hier hele grote consequenties aan verbonden zijn.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Wij zijn het met u eens dat openbaar busvervoer bijdraagt aan duurzaamheid. Daarom kiezen wij ervoor om lijngebonden busvervoer allereerst te eisen op die verbindingen waar de capaciteit van een bus (meer dan acht reizigers per rit) ook daadwerkelijk nodig is.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
424	Inwoner concessiegebied	<p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Op jullie site staat het volgende:</p>	De doelen van de concessie die u in uw reactie benoemt staan onveranderd overeind. Deze doelen vertalen wij echter niet in een aanbod aan gedeelde mobiliteit dat er in

		<p>De nieuwe concessie brengt deze transitie dichterbij en verbetert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De toekomstvaste basis voor het systeem van gedeelde mobiliteit • Het drempelloos reizen • De leefbaarheid en duurzaamheid in het concessiegebied West-Brabant • De wendbaarheid van de concessie(houder) <p>Dit slaat natuurlijk als een tang op een varken. Als deze trend zich doorzet wordt de verdeeldheid tussen stad en dorp alleen maar groter. Zelf maak ik momenteel geen structureel gebruik van deze verbinding, maar heb dit vroeger genoeg gedaan. Daarnaast wil men graag minder auto's en meer OV. Dit gaat zo niet echt werken helaas. Tot slot zijn er genoeg mensen die afhankelijk zijn van deze buslijn. Denk aan studenten, ouderen, mensen die slecht ter been zijn en mensen die het minder breed hebben.</p> <p>Zeker in de maanden dat het donker is en we makkelijk met slecht weer te maken hebben is de buslijn van urgent belang om de veiligheid van mensen te kunnen waarborgen.</p> <p>Denk eerder in kansen door de samen te werken met De Lijn om een goede verbinding te creëren van Breda naar Hoogstraten en andersom.</p> <p>Ik hoop van harte dat deze verbinding in stand blijft.</p>	<p>het hele concessiegebied hetzelfde uitziet. Afhankelijk van de verwachte vervoervraag zetten wij in op lijngebonden busvervoer (onderdeel van de OV-concessie), flexibel vervoer van halte naar halte of kleinschalige vormen van personenvervoer of deelmobiliteit. Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
425	Inwoner Galder	<p>Graag zou ik willen vragen of de busverbinding naar Galder kan blijven bestaan. Of in ieder geval in gesprek gaan met de bewoners naar een geschikt alternatief.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>De komende tijd zullen wij samen met gemeenten Alphen-Chaam en Breda in overleg gaan met inwoners uit Galder om te kijken of een buurtbuslijn een geschikte aanvulling op hubtaxi/haltetaxi kan zijn.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
426	Inwoner Galder	<p>Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB</p>	<p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
427	Inwoner concessiegebied	<p>Lijn 6 mag niet verdwijnen in Galder en Meersel-Dreef ...</p>	<p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
428	Inwoner concessiegebied	<p>Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB</p>	<p>Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

429	Inwoner concessiegebied	Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. Ons dorp Galder beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Ik ben aangewezen op de busverbinding naar Breda voor de treinverbinding met de rest van Nederland. Ik kan niet zonder de bus bij koud of regenachtig weer omdat ik niet over een auto beschik. Normaliter fiets ik naar Breda. En daarnaast verwacht ik meer overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar de Galderse Meren kunnen.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi (ook bij koud en regenachtig weer). Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
430	Inwoner Ulvenhout	Ik wil heeeeeeeel graag dat deze bus blijft rijden. Beide dochters nemen met regelmaat deze bus. Dit om verschillende redenen; Vanuit Breda naar de Kogelvanger waar ze werken. Met de bus naar school, lijn 132 naar Breda is vaak zo vol. Dan nemen ze bus 6 vanuit de galderseweg. Deze is vanuit Ulvenhout makkelijk bereikbaar. Weeeeer een bus minder, zou echt zo zonde zijn. OV moet makkelijker en beter, echt!!!	Wij zetten in op het versterken van de hoogwaardige OV-verbindingen. Volgend uit onze visie op gedeelde mobiliteit vinden wij inzet van grote bussen beter passen op deze verbindingen (waaronder ook de route van de huidige lijn 132) dan op verbindingen waar de inzet van een kleiner voertuig ook voldoende is (de route van de huidige lijn 6). Zoals ook blijkt uit uw reactie is de capaciteit van een bus hard nodig om te volle bussen op de drukke verbindingen te voorkomen.
431	Inwoner concessiegebied	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
432	Inwoner concessiegebied	Hoewel ik zelf nog niet afhankelijk ben van het openbaar vervoer, wil ik er toch voor pleiten stadslijn 6 (CS Station Breda - Galder) te laten bestaan. Galder ligt te ver van andere buslijnen verwijderd. Veel mensen, die wel afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en naar Breda moeten reizen, worden enorm benadeeld, mocht deze lijn verdwijnen. Openbaar vervoer zou er toch voor iedereen moeten kunnen zijn? Sterker nog: daar zou toch veel meer gebruik van gemaakt moeten worden volgens de (landelijke) bestuurders en milieudeugneusjes? Het is daarom ook een verkeerd signaal milieutechnisch.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
433	Inwoner concessiegebied	De bus lijn 6 Breda Galder moet blijven, dit voor school jeugd, ouderen zonder rijbewijs, Galderse meren bezoekers ect.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
434	Inwoner concessiegebied	Vandaag vernam ik dat het idee bestaat om de bus van Galder te schrappen uit de dienstregeling.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		Galder heeft al nauwelijks voorzieningen en er is al zoveel veranderd. De bus is een fijne voorziening voor ouderen en jongeren. Ook ik maak regelmatig gebruik van deze dienstlijn. Aub laat hem bestaan.!!	
435	Inwoner concessiegebied	Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen, Het wordt zo wel heel lastig voor de ouderen zonder rijbewijs en de jongeren, wordt er geen rekening gehouden met de vergrijzing en met de jeugd, die helemaal aan de andere kant van Breda naar school gaan, en jongeren die met de trein naar school gaan, die in het donker thuis komen en dan over de donkere Galderseweg moeten fietsen, dit is onverantwoord. Ouderen die geen auto meer mogen rijden, kunnen zo ook nog eens ergens naar toe. Ze zijn zo niet afhankelijk van de deeltaxi, waar ze vaak lang op moeten wachten, met de bus kunnen ze gaan en staan, waar en wanneer ze maar willen. Hopelijk blijft lijn 6 bestaan.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Ten opzichte van de huidige deeltaxi verbeteren wij onder andere de aansluiting op het openbaar vervoer. Wel hoort bij deze vorm van vervoer dat reizigers zelf moeten reserveren en zij te maken krijgen tussen het moment van reserveren en moment van vertrek. Echter, deze wachttijd zal in de meeste gevallen korter zijn dan de tijd die nu tussen twee busritten zit. Het aantal reismogelijkheden wordt dus eerder groter dan kleiner. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
436	Inwoner Galder	Ik maak regelmatig gebruik van de bus vanuit Galder naar de stad. Ik heb de bus nodig om op school te komen, ik vond al dat de bus best kort rijdt. Als de bus verdwijnt is het op dagen met slecht/hinderend weer lastig om op school te komen! Ik zit in Zundert op school en dat is ver fietsen en zeker met slecht weer is dat vervelend, op zulke momenten gebruik ik de bus of als ik bepaalde les tijden heb. Ik gebruik de bus meerdere keren per week, dus ik zou het enorm fijn vinden als die kan blijven want anders wordt het lastig om op school te komen met hinderend weer! Ook in de donkere wintermaanden is het niet prettig om alleen naar school te fietsen en maak ik meer gebruik van de bus. Ik gebruik de bus ook omdat winkels niet in de buurt zitten en ik dan naar Breda moet.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. In uw geval kan dit ook veel reistijd schelen omdat u met het Flex-vervoer rechtstreeks naar een halte in Zundert of een hub in Rijsbergen kunt reizen. Zie daarvoor bijlage B2 bij het PvE. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
437	Inwoner concessiegebied	Voor de leefbaarheid van Galder is het noodzakelijk dat stadslijn 6 behouden blijft. Om vele voorzieningen te kunnen bereiken zijn bewoners afhankelijk van het OV.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
438	Inwoner Galder	Ik verzoek U in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. De

		Ik ben aangewezen op Breda voor o.a. het ziekenhuis, onderwijs, werk en winkels en vind het een zeer akelig idee om mijn kind in de winter of in de regen met de fiets over de Galderseweg naar Breda door het Mastbos te laten fietsen. Daarnaast verwacht ik nog meer overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar de Galderse Meren kunnen. Zoals steeds vaker lijkt alle aandacht uit te gaan de stad en niet naar de kleine kernen. Ik hoop van harte dat U uw plannen herziet.	voorziening is zowel in de stad als in de kleine kernen beschikbaar. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
439	Van Alphen elektrotechniek	Graag wil ik reageren op het feit dat de buslijn 6 dreigt te verdwijnen. Voor ons als bedrijf komt dat heel slecht uit. Nu hebben wij stagiairs en BBL-ers komende uit Breda of andere plaatsen als Galder. Hoe moeten die leerlingen dan om 8 uur in Galder komen. Ook voor ons zelf een bezoek aan Breda, parkeren kost een kapitaal en er zijn aan de zuidzijde van Breda steeds minder parkeerplaatsen.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Doordeweeks tussen 7:00 en 18:00 uur kan de hubtaxi tegen OV-tarief gebruikt worden. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
440	Inwoner Galder	Ik wil reageren op het verdwijnen van de Bus in Galder. Hoe moeten schoolkinderen en ouderen nu in Breda komen. We willen kinderen zelfstandig maken dan moet er ook een mogelijkheid zijn om zelfstandig te reizen. In het dorp zijn haast geen voorzieningen en wij zijn georiënteerd op Breda. Er wordt gekozen om ouderen langer zelfstandig te laten wonen dan is het niet te doen zonder bus verbinding. Denk aan bezoek huisarts, apotheek, ziekenhuis, winkelen en boodschappen doen.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
441	Inwoner Galder	Ik verzoek in het PvE de stadlijn 6 van Breda naar Meersel-Dreef op te nemen. Dit is nu een bestaande lijn. Ons dorp beschikt al niet over veel voorzieningen. We zijn als gezin aangewezen op Breda voor ziekenhuis, onderwijs, werk, winkels en verbindingen met Eindhoven en Bergen op Zoom. De bus is daar een belangrijke schakel in.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
442	Inwoner Breda	Ik begrijp dat voor de komende jaren het busvervoer opnieuw wordt aanbesteed en bus 6 Breda richting Galder hierbij gaat verdwijnen. Dit is echt onacceptabel voor de gemeenschap in Galder en Meerseldreef maar ook voor de Klokenberg waar straks 700 mensen wonen. Ik denk dan ook nog aan het vele bezoek bij de Visio en	Wij stellen aan inschrijvers op de aanbesteding informatie beschikbaar over het OV-gebruik en over ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het concessiegebied. Inschrijvers kunnen op basis hiervan besluiten om alsnog een busverbinding op de route van de huidige lijn 6 aan te

		Jeugdinstelling de Heyakker die vaak gebruik maken van het OV. Ik zou u graag willen verzoeken dit te heroverwegen en bus 6 te behouden.	bieden. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
443	Inwoner concessiegebied	Via andere bewoners hoorde ik van het voornemen de buslijn van Galder-Strijbeek-Breda vv op te heffen. Ik maak hier ernstig bezwaar tegen. Het voorzieningenniveau in onze buurt is de afgelopen jaren al sterk verminderd, waardoor bewoners zijn aangewezen op Breda of Chaam. Zeker voor mensen die niet kunnen of mogen autorijden is dit voornemen onacceptabel	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
444	Inwoner concessiegebied	Ons dorpje is zo goed als onbereikbaar met openbaar vervoer. We zijn blij met 1x per uur de bus. Het weekend en de avonden zijn er al af gehaald. Momenteel gebruiken onze kinderen de bus regelmatig om naar Breda naar school te gaan en terug. Niette naaste vaak langskomt zonder auto is aangewezen op de bus. Terug in de avond is al een probleem. grootouders die met trein naar Breda komen moeten we dan daar ophalen zelf willen we ook minder de auto nemen Kortom laat dat (dure) lijntje met de stad bestaan !	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Deze voorziening rijdt ook in de avonden en weekenden. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
445	Inwoner Galder	Als reiziger van het openbaar wil ik graag reageren op het concept PvE OV-concessie West-Brabant. Ik woon in Galder en het enige openbaar vervoer is daar de bus Breda Stadslijn 6 van Breda C.S. naar Meersel-Dreef. Ik zie dat die in het concept PVE is verdwenen. Dat zou een aderlating zijn voor de leefbaarheid hier en daarmee wordt ik sterk gehinderd. Ik ben nu wel een auto, maar die kan ik als ik ouder wordt niet weg doen (als ik dan nog kan rijden). Ook vindt ik het prettig om regelmatig van het openbaar vervoer gebruik te maken. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Ik ben aangewezen op Breda voor ziekenhuis, winkels en treinverbinding met de rest van Nederland. Ik verzoek u daarom dringend om in het PvE op te nemen de Breda Stadslijn 6 van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
446	Inwoner Galder	Gezien de bereikbaarheid van ons dorp Galder waarbij we de cita slow <i>[sic]</i> erg hoog hebben staan is het ondenkbaar dat het openbaar vervoer geschrapt gaat worden en dat er tevens geen alternatief wordt geboden. Hierdoor worden we wel voor extra	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.

		aanschaf 1 of tweede auto gestimuleerd en is het een aderlating voor het leuke dorp waar we wonen. Daarom vragen we u dringend om op het besluit terug te komen.	Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
447	Inwoner Galder	Ik dien bezwaar in voor het verdwijnen van lijn 6 Breda Meerseldreef. Deze lijn komt ook door Galder. Dit is een klein plaatsje, zonder winkels. Van de bus wordt door de dorps mensen gebruik gemaakt. Het zou voor de school jeugd en met name de oudere bewoners een groot gemis zijn als deze lijn zou verdwijnen. Ik woon op de route van de bus, ik zie dat er bijna altijd passagiers in de bus zitten. Door het verdwijnen van de buslijn zullen er meer ouderen zich eenzaam voelen en wordt hen weer een stukje zelfredzaamheid afgenomen. Het is onacceptabel om deze buslijn op te heffen omdat dan de afstand en tussen dorp en stad te groot wordt. Hier door zijn dorpelingen genoodzaakt om 2e auto aan te schaffen, dit is ook slecht voor het milieu. Ik vind het ook raar dat bewoners in dorpen worden afgesloten van openbaar vervoer en in de steden de bus elke 10 minuten komt voorrijden. Openbaar vervoer moet in de dorpen gehandhaafd blijven. Ik hoop dat jullie dit bezwaarschrift serieus nemen. Ik verwacht graag een reactie	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Deze vervoervorm is passend bij het huidige gebruik van lijn 6, waar in elke rit inderdaad enkele reizigers zitten, maar slechts bij uitzonderingen meer dan acht (het maximum aantal reizigers in een taxibusje). Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
448	Inwoner Meerseldreef	Ik ben al dagen heeeel onrustig nadat ik het bericht las over het voorgenomen plan lijn 6 naar Meerseldreef op te heffen. Ik ben 71 en maak veel gebruik van lijn 6 om - naar winkels te gaan in Breda, in Meerseldreef is alleen een bakkerswinkel, verder niets. - mijn kinderen wonen ver weg in Nederland waar ik met de bus en de trein heen moet, hoe kom ik zonder bus op het station? - ik pas op mijn kleinkinderen waar ik met bus en trein heen ga. Mijn kinderen rekenen hierop, ik kan daar niet komen zonder bus en trein. - als mijn kleinkinderen bij mij logeren genieten zij enorm van busritje en uitje in Breda - mijn familie en vriendinnen wonen in Breda of dieper in Nederland, ik wil hun kunnen blijven bezoeken. Dat de bus op zaterdag en in de avond niet meer rijdt beperkt mij al heel veel, en vraagt al veel aanpassing. Dit zijn mijn persoonlijke redenen die om de busverbinding vragen. Daarnaast is er ook een grote maatschappelijke reden, iedereen zou meer gebruik moeten maken	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Deze voorziening rijdt ook in de avonden en weekenden. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		<p>van het OV in plaats van de auto: Wij moeten zuinig zijn op onze planeet.</p> <p>IK VRAAG HEEEEEL DRINGEND BUS 6 NAAR MEERSELDREEF TE LATEN BESTAAN</p>	
449	De Bijenboerderij, Strijbeek	<p>Helaas mochten wij vernemen dat lijn 6 niet in de aanbesteding zit. Ons personeel is afhankelijk van deze lijn. Graag terug opnemen.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
450	Inwoner concessiegebied	<p>We willen heel graag dat de bus lijn 6 blijft voort bestaan, zowel voor de jeugd, mens van middelbare leeftijd en ook voor de ouderen. Het hoeft niet perse zo'n hele grote bus te zijn, de helft is ook goed!</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Juist omdat de vervoervraag op de huidige lijn 6 beperkt is hebben wij er vertrouwen in dat de oplossing met een kleiner voertuig een passende oplossing is.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
451	Inwoner concessiegebied	<p>Dit is een bericht namens mijn moeder. Als inwoner van het dorp Meersel-Dreef, het over de grens bij Breda, maakt zij zich grote zorgen om het voornemen om in de toekomst lijn 6 van Breda naar Meersel-Dreef niet te willen handhaven. Mijn moeder is op leeftijd en alleenstaand. Haar kinderen wonen in Nederland en als zij hen wil bezoeken doet ze dat met het OV. Ook als ze wekelijks oppas op mijn kleinkinderen. Ze durft niet goed te rijden in het donker of in de winter als het glad is. En parkeren in de stad vindt ze spannend. Als de bus zou verdwijnen maakt dat het reizen voor haar veel ingewikkelder en het wonen in een dorp geïsoleerd. Het dorp vergrijsst dus dit geldt voor vele anderen. Zelf maak ik regelmatig gebruik van deze lijn wanneer ik met mijn kinderen mijn moeder bezoek. Ik reis met het OV vanuit Utrecht, met name om de auto te vermijden. Ik hoop dan ook -samen met mijn moeder- dat dit besluit wordt herzien en het mogelijk blijft om met OV te reizen.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

452	Inwoner concessiegebied	<p>Ik verzoek het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Mijn moeder woont in Meersel-Dreef en is aangewezen op Breda voor haar gehele sociale netwerk, haar kinderen, winkels en verbindingen met de rest van Nederland via OV.</p> <p>Zij kan niet zonder bus omdat zij 72 is en de bus veel comfortabeler is dan de auto, bovendien is er geen mogelijkheid de auto meerdere dagen bij het station te laten staan, als zij bij 1 van haar kinderen, zoals bij mij, wekelijks, gaat logeren.</p> <p>Met slecht weer durft zij ook niet in de auto te stappen en zij toch weg moet en als er geen bus is brengt zij zichzelf en anderen in gevaar door met angst in de auto te stappen. Als de buslijn niet blijft bestaan zal mijn moeder genoodzaakt zijn om te verhuizen en met haar veel dorpsgenoten.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
453	Inwoner concessiegebied	Gelijk aan reactie 452	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
454	Inwoner concessiegebied	<p>In het licht van:</p> <p>i) een toenemend regionaal onbehagen waar diverse studies op wijzen met als gevolg dat inwoners van perifere regio's steeds verder in sociaal isolement komen en het vertrouwen in de overheid steeds meer (dreigen te) verliezen;</p> <p>ii) het idee van brede welvaart, wat op papier ook de provincie Brabant zegt aan te hangen, waarbij keuzes gebaseerd worden door niet enkel te focussen op de (materiële) waarde, maar ook op het welzijn van mensen;</p> <p>iii) de klimaatcrisis waarbij burgers maximaal gestimuleerd en gemotiveerd zouden moeten worden om autoritten te vervangen door het openbaar vervoer</p> <p>vind ik het onbegrijpelijk dat anno 2022 de stadslijn van Breda naar Meersel-Dreef, een verbinding waar verder geen enkel alternatief is voor openbaar vervoer, dreigt te verdwijnen. Ik verzoek u dan ook dringend in het PvE alsnog de Breda stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
455	Inwoner concessiegebied	Bij deze dien ik protest aan over het te gunne aanbesteding ov Met de lijnen die u wilt schrappen 132 ulicoten bizar , schoolliner Andel bizar Buslijn 6 Breda meerlesedreef	Wij ontkomen er niet aan om keuzes te maken waar wij openbaar vervoer per bus uitragen en waar wij zoeken

		<p>bizar ..u snapt toch wel dat daar mensen wonen zonder winkel supermarkt bank school ,en deze zijn aangewezen op OV of moet een vrouw van 76 jr met de fiets ? OV moet terug de dorpen in en moet betaalbaar worden ..</p> <p>En dat kan ..maar dat bezuinigingsputje wat het ov is geworden Is in en in diep triest ..u die daar zit zou u zelf eens goed in een spiegel moeten aankijken u bent er voor ons door ons ...moeten kinderen echt over achterlijke weggetjes met hun fiets en doodgereden worden ..moet die opa echt zijn zoon bellen om hem naar een pin automaat of supermarkt te brengen ..moet die moeder met 3 kinderen echt heel de dag thuiszitten ..u heeft en bepaald wat een kaartje kost maar dat loop de spuigaten uit ..u jaagt moetwillig personen uit de bus ,en jaagt ze de auto in rij eens mee en zie met u eigen ogen hoeveel verkeer er is bijgekomen zin,s Corona op de wegen want de bus is onbetrouwbaar de trein is onbetrouwbaar daar aanbesteding niet werkt ..echt niet ..</p>	<p>naar een andere vervoervorm binnen het systeem van gedeelde mobiliteit. Hierbij baseren wij ons in het bijzonder op het huidige en verwachte OV-gebruik. Hoe groter het (verwachte) gebruik, hoe groter de kans op een busverbinding. Omdat wij het niet acceptabel vinden dat mensen die afhankelijk zijn van een vorm van collectief personenvervoer, bijvoorbeeld omdat zij zelf geen geschikt vervoermiddel bezitten of kunnen besturen, niet kunnen reizen, zorgen wij altijd hubtaxi/haltetaxi aanwezig is. Op weekdays tussen 7:00 en 18:00 kunnen reizigers tegen OV-tarief gebruikmaken van de hubtaxi, als geen OV-alternatief beschikbaar is.</p>
456	Inwoner concessiegebied	<p>We hebben begrepen dat in den nieuwe aanbesteding OV de buslijn 6 Breda – Meerseldreef niet meer is opgenomen.</p> <p>We hebben daar als gezin op de Klokkenberg grote bezwaren tegen.</p> <p>De Klokkenberg is een groeiende woonwijk tussen Breda en Galder met veel kinderen. De plannen van de projectontwikkelaar zijn om hierin de komende paar jaar meer dan honderd woningen bij te bouwen.</p> <p>De kinderen zitten in Breda op school. Zo ook die van ons (3,5 km enkele reis). Er wordt vooral gebruik gemaakt van de bus in geval van regenachtige dagen wanneer het gevaarlijk of onpraktisch is om te fietsen. Dit geldt ook voor onze studerende zoon die de aansluiting nodig heeft om de trein te nemen op het station Breda (7,5 km enkele reis) naar zijn studieplaats.</p> <p>Een busverbinding is onmisbaar en het schrappen ervan is niet acceptabel. De Klokkenberg heeft geen voorzieningen, behalve woningen. Er zijn geen winkels, scholen etc. Een openbaar vervoer verbinding is noodzakelijk.</p> <p>Het concept Programma van Eisen spreekt in 1.3 over een 'passend aanbod voor alle reizigers' en 'leefbaarheid en duurzaamheid in het Concessiegebied'.</p> <p>Het schrappen van Buslijn 6 in Breda vermindert de leefbaarheid in de kern Galder en de zich in rap tempo ontwikkelende wijk Klokkenberg aanzienlijk.</p>	<p>Wij stellen aan inschrijvers op de aanbesteding informatie beschikbaar over het OV-gebruik en over ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het concessiegebied. Inschrijvers kunnen op basis hiervan besluiten om alsnog een busverbinding op de route van de huidige lijn 6 aan te bieden.</p> <p>U zult begrijpen dat wij (bij het stellen van eisen aan het busvervoer) of inschrijvers (bij het vormgeving van hun inschrijving) geen rekening houden met het weer. Een buslijn die alleen bij slecht weer gebruikt wordt levert een te kleine bijdrage aan de doelen die wij met de concessie nastreven. Juist op verbindingen waar een bus vaak overcapaciteit biedt, kijken wij naar een meer flexibele vervoeroplossing (in elk geval hubtaxi en haltetaxi).</p> <p>Wanneer het gebruik op zulke verbindingen toeneemt kunnen wij alsnog besluiten dat lijngebonden busvervoer een betere oplossing is. In de nieuwe concessie doen we dat onder andere via het Regieteam Gedeelde Mobiliteit</p>

		<p>De provincie geeft zelf aan (1.3) dat het OV moet meebewegen met de vervoersvraag.</p> <p>We verzoeken u buslijn 6 alsnog op te nemen in het PvE en anders expliciet uitleg te verschaffen waarom gekozen is voor schrapping van deze lijn in relatie tot de uitgangspunten van de provincie zoals opgenomen in het PvE.</p>	<p>(zie hoofdstuk 2 van het PvE).</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
457	Inwoner concessiegebied	<p>Lijn 6 naar Galder en ook lijnen naar andere dorpen moeten behouden blijven! Er is al teveel afbreuk plaats gevonden de laatste jaren!</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
458	Inwoner concessiegebied	<p>Tot mijn grote verbazing zag ik dat lijn 6 naar Meersel dreef over een paar jaar niet meer zal rijden. Ik kan dit niet accepteren waarom is het dorp straks niet meer bereikbaar per bus? Help!!</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
459	Inwoner Breda	<p>Wij verzoeken in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meerseldreef ,zoals die nu bestaat. Wij zijn dit jaar op de Klokkenberg gaan wonen resp. zijn wij 71 en 72 jaar oud. In de keuze voor de Klokkenberg speelde absoluut de busverbinding naar Breda centrum en station en grote rol. Wij dachten en denken dat ook de komende jaren op die wijze een voor ons passend en adequaat vervoer blijft bestaan. Staken van de verbinding zou voor ons fors verlies zijn in onze toekomstige mobiliteit.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

460	Inwoner Breda	<p>Ik stuur u deze mail met het nadrukkelijke verzoek de bus van het station naar Galder/ meerseldreef niet alleen te houden maar ook uit te breiden naar de weekends.</p> <p>Ik reis met openbaar vervoer en kan noch s avonds noch in het weekend naar een van mijn kinderen</p> <p>Ik ben 76 jaar en hoop nog lang op de Klokkenberg te kunnen blijven wonen. Dat kan alleen maar als de bus blijft en zelfs meer mogelijkheden biedt. Dus de tijden moeten uit uitgebreid worden.</p> <p>Er wonen nu al meer gezinnen op de Klokkenberg en dat aantal is straks meer dan verdubbeld in 2024/5</p> <p>Als de overheid wil dat we de auto laten staan moet er wel een goed openbaar vervoer zijn!!</p>	<p>OV biedt veel capaciteit (meer dan acht reizigers per voertuig). We zien nu al dat deze capaciteit op de huidige lijn 6 (traject Bouvigne - Meersel-Dreef) niet nodig is en dat het vervoer ook met een kleiner voertuig verricht kan worden. De grote bus kan dan ingezet worden op verbindingen waar die capaciteit wel nodig is. Op verschillende verbindingen in het concessiegebied breiden we de bediening in het definitieve PvE juist uit, om daar goed openbaar vervoer te bieden.</p> <p>Echter, op het traject langs de Klokkenberg is inzet van een kleiner voertuig passender, gelet op de reizigersaantallen. We kijken daarom samen met gemeente Breda en Alphen-Chaam ook naar de mogelijkheid om een buurtbuslijn te exploiteren. Sommige buurtbuslijnen in het concessiegebied rijden ook op zaterdag (als de vereniging over voldoende vrijwilligers beschikt).</p> <p>Ten slotte staat het de concessiehouder vrij om alsnog een busverbinding te bieden op het traject van lijn 6.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6.</p>
461	Inwoner Galder	<p>Naar ik begrijp is de stadslijn 6 van Breda C.S. naar Meersel-Dreef niet opgenomen in het ontwerp Programma van Eisen voor West-Brabant, waardoor deze buslijn zal verdwijnen vanaf 6 juli 2025.</p> <p>Graag zou ik willen vragen dit concept aan te passen en de genoemde stadslijn hierin weer op te nemen, zoals deze nu bestaat.</p> <p>Wij zijn woonachtig in Galder, waar deze bus doorheen komt.</p> <p>Vanaf september 2025 gaan mijn kinderen naar de middelbare school en het is dan prettig wanneer er een buslijn vanuit Galder naar Breda C.S. bestaat.</p> <p>Dit geldt uiteraard niet alleen voor mijn kinderen, maar voor meerdere kinderen in</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		Galder en Meersel-Dreef. Ik verzoek u dit mee te nemen in uw overwegingen.	
462	Inwoner Breda	Graag buslijn 6 Breda-Meersel dreef in stand houden. Tenminste tot aan Galder	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
463	Inwoner Breda	Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. 1. Galder beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Bewoners zijn aangewezen op Breda voor ziekenhuis / onderwijs / werk / winkels / treinverbinding met de rest van Nederland. Voor jongeren en ouderen zonder auto en rijbewijs wordt het lastig. In de winter of in de regen naar school in Breda met de fiets over de lange Galderseweg door het Mastbos te rijden is niet veilig. Studerende jeugd uit Galder reizend naar of via Breda CS naar Tilburg of verder zijn kansloos zonder deze verbinding. Uitgaan voor jong en oud op zaterdagavond in Breda is er al niet meer bij sinds recente beperkte dienstregeling tot 19.00 uur. 2. O.V verbinding met Breda - Meerseldreef Hoogstraten wordt verbroken. a. Daarmee zijn studenten aan vakopleidingen De Spijker en winkelend publiek -en cultureel sociaal verkeer de dupe. b. Denk ook aan de bedevaart- en recreatiefunctie die Meerseldreef voor de regio Breda al generaties biedt. In plaats van afschaffing zou juist verbetering van frequentie en aansluiting met bus naar Hoogstraten gebruik van lijn 6 doen toenemen. Vanuit duurzaamheidsdoelstelling zou dit toch de keuze moeten zijn. 3. Galderse meren In de zomer geeft bus 6 recreanten uit Breda toegang tot de Galderse meren toegang. Bij het wegvallen krijgt men (nog) meer overlast van parkerende auto's. Dank voor uw aandacht en zorg in deze.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6 In reactie op uw tweede punt: waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. In Meersel-Dreef kunnen reizigers (net als nu) overstappen op bussen van De Lijn.

464	Inwoner Galder	<p>De bus weg uit Galder?</p> <p>Graag wil ik het volgende onder u aandacht brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de middelbare school is om 16:40 uit. Moeten mijn kinderen in het donker over de galderseweg, langs het bos fietsen? Onverantwoord. - Hoe komt mijn kind bij het station om de trein naar de Universiteit te pakken? Of om naar huis te komen? - Hoe komt mijn kind op school, ziekenhuis als het niet kan fietsen door bijvoorbeeld sportblessure? - hoe komen mijn ouders zonder rijbewijs en auto buiten Galder? Hier zijn geen voorzieningen? - het is nu al heel onveilig rondom de Galderse meren met geparkeerde auto's? Hoe moet dat als mensen niet meer met de bus naar de Galderse meren gaan? - hoe kom ik op mijn werk bij het Amphia? Als de auto die dag geen optie is? Galder is al een dorp met zeer weinig voorzieningen. Moet er nou nog meer verdwijnen? <p>Dus de bus moet blijven!</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
465	Inwoner Galder	<p>Gelijk aan reactie 464</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
466	Inwoner Galder	<p>Onlangs ben ik bekend geworden met het ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor West-Brabant. Daarin staan de buslijnen vermeld die zullen gaan rijden vanaf 6 juli 2025 t/m 2035. Helaas staat de bus naar Galder daar niet meer bij. Stadslijn 6 van Breda C.S. naar Meersel-Dreef staat dus gepland te verdwijnen in de toekomstige OV-planning. Graag wil ik als bewoner van Galder en vaste reiziger mijn bezwaar hierop maken en pleiten om de Breda Stadslijn 6 weer op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die in de huidige vorm in de OV-planning bestaat.</p> <p>Buslijn 6 is een echte levensader van Galder naar Breda. Aangezien ons dorp amper voorzieningen heeft, wordt veelvuldig gebruik gemaakt door mij en overige bewoners van het OV. Uiteraard is een auto of met de fiets ook een optie, maar niet iedereen heeft hier de beschikking over en het traject in het donker langs het Mastbos afleggen als vrouw alleen (in het donker) brengt ook bepaalde risico's met zich mee.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		Ik maak me ernstige zorgen over de leefbaarheid als bewoner van Galder als de buslijn wegvalt. Het afgelopen jaar is de zaterdagregeling al weggevallen, maar helemaal geen bus meer is echt onwenselijk. Ik hoop dat u in overweging neemt het PvE bij te stellen en de buslijn te laten blijven bestaan zodat het dorp middels het OV ontsloten kan blijven.	
467	Inwoner Huijbergen	<p>Aangezien ik me zorgen maak over het openbaar vervoer in de kern Huijbergen waar ik met mijn vrouw en kinderen woon heb ik met belangstelling gekeken naar het op het "Programma van Eisen" voor de "Aanbesteding OV-concessie West-Brabant 2025-2035". Momenteel rijdt er al in de dal uren geen buslijn 104 richting Roosendaal.</p> <p>Met verbazing zag ik daar voor de kern Huijbergen alleen een ontsluitingslijn van Huijbergen naar Hoogerheide. Ook zag ik een ontsluitingslijn vermeld van Wouwse plantage naar Roosendaal station.</p> <p>Aangezien ik en andere Huijbergenaren waaronder veel scholieren en studenten via het station in Roosendaal naar hun werk/scholen/universiteiten in Roosendaal/Breda/Rotterdam reizen zou ik graag dat de om deze ontsluitingslijn van Wouwse Plantage te verlengen naar Huijbergen.</p> <p>Dit scheelt aanzienlijk in reistijd dan als ik moet reizen via Hoogerheide – Bergen op Zoom -Roosendaal</p>	Tussen Huijbergen en Wouwse Plantage wordt inderdaad geen ontsluitende lijn geëist. De reden hiervoor is dat gelet op het gebruik van de lijn op dit traject de hubtaxi en haltetaxi een beter passende oplossing zijn. Inschrijvende partijen staat het echter vrij om hier toch een ontsluitende lijn aan te bieden.
468	Inwoner concessiegebied	<p>Hierbij een verzoek om de stadslijn 6 op te nemen van Breda-Meerseldreef zoals die nu bestaat.</p> <p>Zelf wonen wij , 2, 75plussers tegen Meerseldreef aan. En zou het voor ons een groot probleem zijn als lijn 6 uitvalt.</p> <p>In het dorp zijn weinig of geen voorzieningen en wij dus op Breda zijn aangewezen. Ik ben benieuwd hoe dit wordt opgelost. Want een dorp kan je niet zomaar afsluiten.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
469	Inwoner Breda	<p>Ik heb kennis genomen van het voorstel voor de nieuwe aanbesteding OV in West-Brabant waarin bus 6 niet is opgenomen.</p> <p>Ik woon op de Klokkenberg, aan de Galderseweg en maak regelmatig gebruik van deze bus. De huidige frequentie is natuurlijk al dikke ellende, maar nu dreigt deze lijn opgeheven te worden.</p> <p>Het is de enige verbinding met het centrum en het station waar ik regelmatig moet</p>	<p>Het niet opnemen van lijn 6 in het PvE is niet zozeer ingegeven door economische belangen als wel door de reizigersaantallen.</p> <p>Zie verder beantwoording reactie 460 en hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		<p>zijn. De Klokkenberg beschikt niet over voorzieningen.</p> <p>Ik vind het eng om in de winter of in de regen met de fiets over de Galderseweg naar Breda door het Mastbos te rijden.</p> <p>Ik kan me niet voorstellen dat het economisch belang het enige belang is dat telt. Er wonen mensen aan de Galderseweg en op de Klokkenberg worden binnenkort meer woningen gebouwd. Ook deze toekomstige bewoners zullen verstoken zijn van behoorlijk openbaar vervoer.</p> <p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat en te bekijken hoe in de toekomst het openbaar vervoer zelfs verbeterd kan worden. Want willen we daar niet naar toe? Mensen uit de auto en meer gebruik van openbaar vervoer.</p>	
470	Inwoner Breda	<p>Hierbij wil ik bezwaar aantekenen tegen het voornemen van de Provincie om lijn 6 op te heffen in 2025.</p> <p>Jongeren en senioren verdienen een mogelijkheid om vanuit het dorp Galder gebruik te maken van de openbaar vervoerverbinding naar Breda.</p> <p>Daar komt bij dat De Klokkenberg (woonpark) over enkele jaren volledig is gerealiseerd met woningen en appartementen. De vraag naar openbaar vervoer zal ook voor deze bewoners gelden.</p> <p>Ik kan me voorstellen dat het in de daluren niet rendabel is om buslijn 6 in stand te houden.</p> <p>Dat neemt niet weg dat juist in de spitsuren een busverbinding met Breda noodzakelijk blijft.</p> <p>Gaarne uw aandacht hiervoor bij de verdere besluitvorming.</p>	<p>Wij zien inderdaad een verschil in reizigersaantallen tussen spitsuren en daluren, maar ook in de spitsuren zijn hubtaxi en haltetaxi een passende vorm van vervoer. Wij zien daarom geen aanleiding om hier eisen te stellen aan een spitsbediening, zoals wij dat bijvoorbeeld wel doen op de verbindingen tussen Chaam en Ulicoten en tussen Breda en Bavel.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
471	Inwoner concessiegebied	<p>Op deze wijze willen wij aangeven dat we bezwaar maken tegen het schrappen van buslijn 6 (Breda - Meersel Dreef) uit het Programma van Eisen in de nieuwe aanbesteding OV Concessie West Brabant 2025-2035. Door het schrappen van deze buslijn zal de leefbaarheid in de dorpen Galder en Meersel Dreef achteruit gaan. Niet wenselijk vanuit sociaal perspectief.</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
472	Inwoner concessiegebied	<p>Ik heb ernstig bezwaar tegen het opheffen van de lijn Breda Centraal-Galder-Meersel Dreef. De opstap- en stopplaatsen aan de Galderseweg zijn onmisbaar, de route van en naar Galder en Meersel Dreef evenzeer.</p>	<p>Haltes die nu door OV bediend werden, blijven beschikbaar voor hubtaxi en haltetaxi, ook als de haltes niet meer door OV worden bediend.</p>

			Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
473	Inwoner Breda	<p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef. Tenminste zoals die nu bestaat, maar graag zelfs nog met meer ritten.</p> <p>Op de Klokkenberg, die om bereikbaar te zijn met OV afhankelijk is van deze stadslijn 6, wonen veel jongeren die niet beschikken over een auto/scooter. Daarnaast is het niet altijd wenselijk dat ze over de Galderseweg fietsen. Niet alleen nu is dit iets wat speelt, maar de komende jaren nog veel meer. Er wonen nu al veel kinderen op de Klokkenberg, die komen de komende jaren in de leeftijd dat ze makkelijk zelf met de bus kunnen.</p> <p>Daarnaast is het ook voor ons volwassenen fijn om met de bus naar de stad en het station te kunnen om vanuit daar verder te reizen.</p> <p>Daarnaast verwacht ik overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar bijvoorbeeld het mastbos kunnen. En parkeeroverlast hebben we al genoeg!</p> <p>Het is goed om rekening te houden met het feit dat er misschien de afgelopen jaren niet zoveel gebruik gemaakt is van deze buslijn, maar toen was de Klokkenberg nog niet bewoont + de afgelopen jaren is er vanwege corona weinig mogelijkheden geweest om "er op uit" te gaan. Iedereen zat aan huis vast en openbare plekken en OV werd gevraagd te vermijden!</p> <p>Nu alles weer open is én er steeds meer en meer mensen op en rond de Klokkenberg (komen te) wonen, zal er weer, met veel plezier, meer gebruik gemaakt gaan worden van de bus.</p>	Zie beantwoording reactie 460 en hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
474	Inwoner Meersel-Dreef	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
475	Inwoner Meersel-Dreef	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
476	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
477	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

478	Inwoner Breda	<p>Met klem verzoek ik u hierbij buslijn 6 van Meersseldreef naar Breda station in de dienstregeling te houden, voor alle dagen van de week, en de frequentie te verhogen naar 2 keer per uur.</p> <p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Onze Klokkenberg lokatie beschikt niet over voorzieningen. Wij zijn aangewezen op Breda voor ziekenhuis / onderwijs / werk / winkels / treinverbinding met de rest van Nederland.</p> <p>Wij kunnen niet zonder de bus voor werk en studie!</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
479	Inwoner Breda	Gelijk aan reactie 478	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
480	Inwoner Galder	<p>Ik verzoek in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat.</p> <p>Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Onze familie is aangewezen op Breda voor ziekenhuis en winkels.</p> <p>Voormijn ouders zonder auto en rijbewijs wordt het wel heel lastig om in Breda te komen. Wordt er dan geen rekening gehouden met de vergrijzing? Hoe moet het met de leefbaarheid?</p> <p>Graag dit in overweging nemen.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
481	Inwoner concessiegebied	<p>Ik maak regelmatig gebruik van deze lijn en heb vernomen dat deze zal verdwijnen vanuit de nieuwe concessie.</p> <p>Dit zou ik ontzettend jammer vinden!!</p> <p>Ik zou graag willen dat de lijn blijft!!</p>	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
482	Inwoner concessiegebied	Ik hoor dat u lijn 6 van Breda naar Meersel-dreef wilt laten vervallen in de nieuwe PvE van 2025/2035. Die is ontoelaatbaar er is dan geen enkele verbinding meer tussen deze dorpen en Breda. Bezint eer ge begint.	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
483	Inwoner Galder	Ik woon in Galder en wil graag dat stadslijn 6 van Breda C.S. naar Meersel- Dreef blijft rijden en dat de bus tijden hetzelfde blijven (liefst nog vaker per uur en op zaterdag). De reden hiervan is dat ik met de bus naar mijn werk moet.	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder beantwoording reactie 460 en hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

484	Inwoner Galder	Graag wil ik dat buslijn 6 Breda-Meersel Dreef blijft rijden. Zelf ben ik afhankelijk van deze buslijn om dagelijks naar mijn werk te komen. Zonder deze buslijn zal ik gedwongen zijn om ander werk te gaan zoeken. Tevens vind ik het belangrijk dat voor de jeugd die naar school moet de bus blijft bestaan, ook voor de ouderen zonder eigen vervoer is deze buslijn de enige manier om uit Galder te komen.	Wij willen uiteraard voorkomen dat reizigers vanwege veranderd OV-aanbod ander werk moeten zoeken. Daarom is hubtaxi en haltetaxi beschikbaar zodat reizigers een alternatief hebben als er geen busverbinding meer geboden wordt. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
485	Inwoner Amsterdam	Bij deze verzoek ik u deze buslijn voor de huidige route tenminste voor de huidige dienstregeling overdag te behouden. Dit vooral voor schoolkinderen en ouderen. Ik heb ook een persoonlijk belang als oppasopa voor mijn kleinzoon die op de Klokkenberg woont. Ik ben 70 en heb geen auto, taxi's vanaf station Breda kosten 30 euro per rit, niet echt een fijn alternatief. Ik wens u wijsheid bij uw afwegingen die ongetwijfeld vooral over de financiële kant zullen gaan. Laat het daar svp niet uitsluitend over gaan maar brainstorm ook over mogelijkheden voor andere vormen of desnoods een andere organisatie van dit zeer gewaardeerde openbaar vervoer.	Reizigers kunnen altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Waar geen OV-alternatief geboden wordt, geldt voor de hubtaxi het OV-tarief op weekdays tussen 7:00 en 18:00 uur. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
486	Inwoner Galder	Gelijk aan reactie 466	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
487	Inwoner Galder	Bij deze wil ik met klem vragen de bus naar Galder in bedrijf te houden. Wij zijn enorm afhankelijk van deze bus. Sowieso voor alle ouderen en kinderen in het dorp, die niet allemaal een auto hebben of mogen rijden. Het gaat regelrecht is tegen de energie transitie. Ik begrijp dat zo'n grote bus niet voordelig is met soms maar 5 a 6 personen erin. Maar er zijn tal van andere vormen om de bereikbaarheid in stand te houden. In westbrabant rijden kleine bussen. En vaak zijn het vrijwilligers die de bus bemannen. Deze mensen vinden dat leuk!! Wij hebben hier in Galder een halte 100 meter van onze plek. Dat is noodzakelijk voor de mensen die de bedrijven op ons terrein willen bezoeken.	Wij denken inderdaad na over andere oplossingen dan een grote bus. Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Alle haltes die nu door OV bediend worden blijven beschikbaar voor de hubtaxi en haltetaxi, ook als er straks geen bus rijdt. Een buurtbus, gereden door vrijwilligers, op deze verbinding is ook niet ondenkbaar. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		Ik hoop dat jullie er aub nog eens goed over nadenken en het buitengebied niet verwaarlozen.	
488	Inwoner Breda	<p>Bij deze verzoek ik u deze buslijn voor de huidige route tenminste voor de huidige dienstregeling overdag te behouden (liefste s ochtends en s avonds eens in 30 minuten!). Dit vooral voor schoolkinderen en ouderen. De gehandicapten zorg en jeugd gevangenis (mensen die kinderen daar bezoeken die afhankelijk zijn van OV) die ook aan dezelfde weg liggen.</p> <p>Ik heb ook een persoonlijk belang als voor mijn zoon. Mijn vader en zusje passen zeer geregeld op en hebben beide geen auto, hierdoor afhankelijk van het OV. Taxi's vanaf station Breda kosten 30 euro per rit, niet echt een fijn alternatief. En wij zijn zelf niet altijd thuis om hen te halen en brengen.</p> <p>Ik wens u wijsheid bij uw afwegingen die ongetwijfeld vooral over de financiële kant zullen gaan. Laat het daar svp niet uitsluitend over gaan maar brainstorm ook over mogelijkheden voor andere vormen of desnoods een andere organisatie van dit zeer gewaardeerde openbaar vervoer.</p>	<p>Reizigers kunnen altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Waar geen OV-alternatief geboden wordt, geldt voor de hubtaxi het OV-tarief op weekdays tussen 7:00 en 18:00 uur.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
489	Inwoner Meersel-Dreef	Ik hoop dat buslijn 6 van Breda naar Meersel-Dreef behouden blijft. De kids en vriendin die geen rijbewijs hebben moeten anders in de winter met de fiets door weer en wind naar Breda.	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
490	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
491	Inwoner Galder	<p>Als bewoner van Galder vind ik het een onwenselijke maatregel om de busverbinding van Breda-Galder-Meersel Dreef op te heffen. Galder ligt geïsoleerd tussen de Belgische grens en het Mastbos. De verbindingsweg Galder Breda kent weinig bewoning en is niet veilig vanwege aanrandsen en "potloodventers" in het verleden. Voor onze schoolgaande jeugd na de lagere school is het de enige weg om Breda te bereiken. Bij winterse omstandigheden wordt er niets of weinig aan gladheidsbestrijding gedaan.</p> <p>Veel van onze inwoners werken in Breda, of reizen naar NS-station in Breda. Zonder busverbinding worden er weer meer auto's aangeschaft. Vanwege het ontbreken van winkels in Galder, worden inkopen in Breda gedaan. Senioren die van overheidswege niet meer naar bejaardenoorden kunnen verhuizen, zijn voor alles</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Wij adviseren u klachten over onveiligheid te melden bij gemeente Alphen-Chaam, die de Galderseweg beheert.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		aangewezen op vervoer. Hopelijk kan het besluit de lijn op te heffen, nog herzien worden.	
492	Inwoner Galder	M.b.t. vermelde buslijn graag uw aandacht voor het volgende: we willen u dringend verzoeken vermelde lijn (6) in de huidige vorm (frequentie) op te nemen in het PvE. De bewoners van ons dorp, een zgn. kleine kern, zijn voor school, winkels, station, ziekenhuis aangewezen op het openbaar vervoer. Voor bewoners zonder rijbewijs en ouderen is een busverbinding essentieel. Heel veel studenten wonen min of meer noodgedwongen langer bij hun ouders. Van senioren wordt verwacht dat zij langer 'thuis' blijven wonen. Dan is de bus noodzakelijk. Door een busverbinding met Breda zijn scholieren niet afhankelijk van hun ouders, zijn ouderen niet afhankelijk van hun kinderen.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
493	Inwoner concessiegebied	Met grote zorg heb ik vernomen dat u voornemens bent om de buslijn 6 Breda Galder (Meersel Dreef), te laten vervallen. Ik wil via deze weg bezwaar maken tegen dit besluit. Sinds het afgelopen jaar maak ik dagelijks gebruik van deze buslijn naar mijn werk in Dordrecht. Het verdwijnen van deze lijn dwingt me om de auto te gaan gebruiken via de druk belaste weg A16. Alle stimulerende maatregelen van de overheid ten spijt om OV te gebruiken (ik werk bij het UWV), dwingt me nu om wederom in de auto te stappen naar bij werk vanaf 2025. Daarnaast wil ik u tevens wijzen op enkele ontwikkelingen waaraan voorbij wordt gegaan. Ik stel vast dat de stoelen in de bus nu bijna altijd volledig zijn bezet gedurende de ochtendlijn van 8 uur bij het bereiken van het treinstation. Bij instappen in Galder zitten veelal al 5 tot 10 passagiers in de bus. Ik heb geen zicht op bezetting van andere tijden. Tevens stel ik vast dat Galder groeit in bevolkingsaantallen, zeker ook met jongeren zoals ook blijkt uit de groei van kinderen op de basisschool (toekomstige gebruikers). Juist ook jongeren van Galder en Meersel Dreef maken veelvuldig gebruik van de bus zo merk ik. (voorbehouden vakantieperiodes). In	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Ten aanzien van het gebruik van de lijn: wij baseren ons op recent gebruik (2022) en stellen deze informatie ook beschikbaar aan inschrijvers. Zij kunnen besluiten om toch een buslijn naar Galder aan te bieden maar zijn daartoe niet verplicht. Wij menen dat hubtaxi en haltetaxi een passende voorziening zijn bij het huidige gebruik op het traject Bouvigne-Meersel-Dreef. Dit ligt anders op het traject in de bebouwde kom van Breda: daar is een bus passend. Hiervoor nemen wij ook eisen op in het PvE (zie paragraaf 3.2 Stadslijnen Breda). Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		<p>Galder en Strijbeek woonde aanvankelijk 900 inwoners. Inmiddels wonen er meer dan 1100 met een te verwachte groei naar 1200 tot 1400. Daarnaast zie ik ook dat inwoners uit Meersel Dreef in toenemende mate gebruik maken van de bus. Ik wil er hierbij op aandringen om zeker ook naar recente aantallen busgebruikers te kijken om nut en noodzaak te bekijken om buslijn te behouden.</p> <p>Voor Galder is behoud van de buslijn zeker van belang om de leefbaarheid van het dorp te behouden.</p> <p>Met andere woorden wil ik er nadrukkelijk op aandringen om uw besluit te heroverwegen.</p>	
494	Inwoner Galder	<p>Als 75 jarige is het ideaal om met de bus vanuit Galder naar Breda te gaan. Geen parkeergedoe en je staat na 25 minuten midden in de stad.</p> <p>Het opheffen van lijn 6 zou de wereld voor mij een stuk kleiner maken.</p> <p>Ik begrijp dat de lijn niet rendabel is maar om die dan meteen op te heffen gaat wel wat ver.</p> <p>Er zou mij veel aan gelegen zijn om hem in stand te houden.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
495	Inwoner concessiegebied	<p>Wij verzoeken in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> * onze oudste zoon woont in België en komt nu via Meersel-Dreef met de bus naar de Klokkenberg. Mocht deze stadslijn 6 opgeheven worden wordt het voor hem moeilijk om bij ons thuis te geraken; * onze jongste zoon gaat naar Breda naar school en als het regent of in de winter kan hij straks de bus nemen, als die er dan nog is; * wij vinden het eng om in de winter of in de regen met de fiets over de Galderseweg naar Breda door het Mastbos te rijden. * Voor onze jongeren / ouderen zonder auto en rijbewijs wordt het wel heel lastig. Wordt er dan geen rekening gehouden met de vergrijzing? Hoe moet het met de leefbaarheid? * wij verwachten overlast van parkerende auto's als bewoners van Breda niet met de bus voor hun recreatie naar de Galderse Meren kunnen. <p>Mocht er toch besloten worden om de stadslijn 6 op te heffen dan verwachten wij dat</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi, ook beschikbaar op de verbinding vanuit België.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		de gemeente een goed alternatief biedt zodat onze kinderen veilig vanuit de Klokkenberg richting de stad of richting Meersel Dreef kunnen reizen.	
496	Inwoner Galder	Lijn 6 stoppen is m.i. een slecht idee. Ik maak veel gebruik van de bus om in Breda te komen. Geen parkeerproblemen en midden in de stad. Wij (mijn man en ik) zijn op leeftijd en de bus is voor ons een goede oplossing om rustig alles te kunnen doen wat we willen. Heroverweeg de eventuele afschaffing nog eens.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
497	Inwoner Breda	Gelijk aan reactie 466	
498	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
499	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
500	Inwoner Baarle-Nassau	Medio oktober 2022 heeft Rover, de vereniging voor reizigers in het openbaar vervoer, het bidboek 'Met het OV kom je thuis' gepresenteerd. Rover constateert dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om met het OV thuis te komen na een (film)voorstelling, concert of horecabezoek. Reden tot zorg, niet alleen bij Rover maar ook bij actoren in de culturele sector en horecasector. Rover heeft het bidboek aangeboden aan de topman van Transdev, Manu Lageirse. <i>[alinea weggelaten; herhaling PvE]</i> Wat dan bij de Directlijnen opvalt zijn de verlangde bedieningsperioden: de laatste rit van Directlijnen uit Breda mag niet eerder vertrekken dan 23.00 uur. Dat is te vroeg om reizigers van concerten, theater, filmvoorstellingen e.d. nog met OV naar huis te vervoeren. Heel vaak eindigen dit soort voorstellingen tussen 23.15 en 23.30 uur. Ik pleit er dan ook voor dat op de Directlijnen vanuit Breda in elk geval aanvullend nog één rit omstreeks 24.00 uur rijdt. Ook voor de laatste bus op de stadslijnen in Breda zou op dat tijdstip nog een vertrekmogelijkheid vanuit het centrum moeten worden geboden. Alleen dan is het een optie om met OV naar concert, film of horeca te gaan. Alleen dan heeft het zin combi-tickets OV en cultuur in te voeren en gezamenlijke promotionele acties te houden. Het Chassé heeft in het verleden het bezoek met OV wel gepromoot, maar is er mee moeten stoppen omdat je wél met de bus in Breda kwam maar niet meer terug: naar bijvoorbeeld Baarle-Nassau, Zevenbergen en	Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie. Wij zijn het in grote lijnen met u eens en hebben de eisen aan avondbediening op Directlijnen verhoogd. Zie hoofdstuk 1 NvB: OV-bediening in de avonduren voor een toelichting hierop.

		<p>Made (die nu worden opgenomen in het net van Directlijnen) gaat de laatste bus enkele minuten vóór of na elf uur. Nu er zo wordt ingezet op de Directlijnen, met ook 's avonds elk half uur een bus, is het volstrekt niet te rijmen dat de provincie in de concessie de laatste bus om 23.00 uur vraagt. De provincie moet in deze niet afhankelijk (willen) zijn van het bod van het busbedrijf (met het gevaar dat ook op bestaande Directlijnen naar Etten-Leur en Oosterhout/Raamsdonksveer de laatste bussen vroeger dan nu vertrekken) en dus de eisen voor de laatste bus omstreeks 24.00 uur in het PvE opnemen.</p> <p><i>[vervolg reactie weggelaten; enkele voorbeelden ter illustratie]</i></p>	
501	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
502	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
503	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
504	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
505	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
506	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
507	Inwoner Ulicoten	<p>In de voorgestelde plannen mbt. het openbaar vervoer gemeente Baarle-Nassau stelt u een soort 'ontsluiting verbinding" voor tussen Ulicoten (gemeente Baarle-Nassau) en Chaam (gemeente Alphen-Chaam).</p> <p>In de aangenomen motie in de Provinciale Staten van 4 november jl. is uitgesproken dat het Openbaar Vervoer in West-Brabant goed moet zijn zoals voor corona.</p> <p>In de voorgestelde plannen komt dit niet tot uiting: minder vaak in Ulicoten en reistijden worden langer.</p> <p>Bovendien wordt voorgesteld een verbinding tussen Ulicoten en Chaam. Wilt u de plannen toch goedkeuren dan lijkt me een verbinding tussen Ulicoten en Baarle-Nassau logisch. In Baarle-Nassau is een middelbare school, waar veel leerlingen vanuit Ulicoten les volgen. Baarle-Nassau is een "verzamelpunt" OV vanuit Tilburg maar ook vanuit Hoogstraten (België).</p> <p>Bepaalde bevolkingsgroepen, zoals scholieren, zijn afhankelijk van het OV. Niet</p>	Hartelijk dank voor uw reactie. Zie beantwoording van reactie 146.

		iedereen op het platteland heeft een auto ter beschikking. We moeten deze taak ook niet neerleggen bij vrijwilligers. Als overheid hebben wij ook een opdracht hierin.	
508	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
509	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
510	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
511	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
512	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
513	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
514	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
515	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
516	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
517	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
518	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
519	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
520	Inwoner Breda	Gaarne handhaving buslijn/haltes nummer 6 Breda CS - . Meersel Dreef.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
521	Inwoner concessiegebied	Tot mijn verbazing heb ik begrepen dat de lijn 6 van Breda naar Galder/Meersel Dreef miv 2025 zou komen te vervallen. Dit zou voor mij een ramp zijn. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks meer over voorzieningen. Ik studeer in Eindhoven en dien dagelijks heen en weer te rijden om daar onderwijs te zorgen. Ik ben dus aangewezen op het openbaar vervoer richting Breda. Ik verzoek u vriendelijk om deze lijn nog in stand te houden.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
522	Inwoner concessiegebied	Gelijk aan reactie 521	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
523	Inwoner concessiegebied	Tot mijn verbazing heb ik begrepen dat de lijn 6 van Breda naar Galder/Meersel Dreef miv 2025 zou komen te vervallen. Dit zou voor mij een ramp zijn. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks meer over voorzieningen. Ik studeer in Breda en zit op de kazerne in Oirschot en dien dagelijks heen en weer te rijden om daar onderwijs te volgen.. Ik ben dus aangewezen op het openbaar vervoer richting Breda. Met de fiets is geen optie voor mij ivm een rugzak van 20 kilo. Deze heb ik nodig voor mijn	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		opleiding. Ik verzoek u vriendelijk om deze lijn nog in stand te houden.	
524	Inwoner concessiegebied	Tot mijn verbazing heb ik begrepen dat de lijn 6 van Breda naar Galder/Meersel Dreef miv 2025 zou komen te vervallen. Dit zou voor mij een ramp zijn. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks meer over voorzieningen. We beschikken hier maar over 1 auto en maken zeer regelmatig gebruik van de bus om een keer naar Breda te gaan. Fietsen is namelijk ook niet altijd op een optie, zeer zeker niet in de winter. Ik ben dus aangewezen op het openbaar vervoer richting Breda. Ik verzoek u vriendelijk om deze lijn nog in stand te houden.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
525	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
526	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
527	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
528	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
529	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
530	Inwoner Galder	Reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
531	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
532	Inwoner Galder	Ik verzoek in het PvE OV-concessie West-Brabant de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel Dreef. <i>[Indiender]</i> studeer aan AVANS Hogeschool in Breda. Ik maak meermaals per week tot dagelijks gebruik van het openbaar vervoer. Zelf ben ik woonachtig in Galder en dit betreffen de 4 haltes voor de eindhalte te Meersel Dreef (België). Hiervoor heb ik MBO gestudeerd in Tilburg, gedurende deze tijd maakte ik 5 dagen per week gebruik van het openbaar vervoer. Hiermee doel ik op het van belang van deze buslijn voor studenten die woonachtig zijn in Meersel Dreef, Galder en de Klokkenberg (Breda). <i>[weggelaten; reactie komt overeen met reactie opgenomen op pagina 7 van de NvB]</i> Mijn ervaringen van de laatste tijd zijn dat er steeds meer mensen van Meersel-Dreef, Galder en de Klokkenberg (Breda) gebruik maken van deze buslijn. Dit is voornamelijk terug te zien in de spitsuren van 7.00 – 10.00 uur en 14.00 – 18.00 uur. In de afgelopen jaren is er ook voor een korte tijd de zogenaamde buurtbus ingezet	Wij danken u hartelijk voor uw reactie en de beschrijving die u geeft van uw reiservaringen. Als een buurtbuslijn tot stand komt (via een op te richten buurtbusvereniging) of de concessiehouder toch besluit een buslijn aan te bieden dan geldt de vervoerplicht. De concessiehouder moet dan zorgen voor voldoende capaciteit zodat geen reizigers achterblijven bij de halte, of, zoals u beschrijft, staand of zittend op de grond worden vervoerd. Op basis van het recente gebruik van de lijn op het traject Bouvigne-Meersel-Dreef is de inzet van een voertuig dat maximaal acht reizigers kan vervoeren passend. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6

		<p>(dit door wegwerkzaamheden). In deze korte periode was duidelijk te merken dat deze bussen niet de voldoende capaciteit hebben om het aantal mensen te vervoeren. Er werden toen regelmatig mensen teleurgesteld bij een halte of dat ze achterin op de grond mochten plaatsnemen, zodat ze niet een uur hoefden te wachten op een volgende bus.</p> <p>Graag hoop ik dat de provincie zich ten beraden legt of er voldoende aandacht is besteed aan de impact en het belang voor de inwoners nu de besluiten worden genomen met betrekking tot het laten verdwijnen van de Breda stadslijn 6 naar Meersel Dreef. Alternatief vervoer, zoals een buurtbus die eenmaal in het uur rijdt lijkt mij voor dit aantal mensen niet mogelijk. Naar mijn mening zijn er veel mensen die belangen hebben bij het aanblijven van deze buslijn, meerdere doelgroepen hebben verschillende redenen om gebruik te maken van deze buslijn, bijvoorbeeld voor de studie of om zich te voorzien van levensbehoeftes.</p>	
533	Inwoner Breda	<p>Ik wil u vriendelijk verzoeken in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-dreef, zoals die nu bestaat. Mijn vader en zijn buurvrouw en mijn oom en tante wonen in Meersel-dreef en ik woon in het centrum van Breda. Mijn vader kan niet meer met de auto naar Breda komen en ook niet met de brommer of een fiets. Alleen met de bus, dus ik zou het bijzonder waarderen als mijn papa bij mij op bezoek zou kunnen komen. Geldt ook voor <i>[mijn tante]</i>. De buurvrouw, die een beetje voor mijn vader zorgt, heeft mij gevraagd om dit verzoek aan u te doen (zij reist heel vaak met lijn 6 !) en haar doe ik bij deze graag een plezier.</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>
534	Inwoner Dinteloord	<p>Op deze wijze wil ik graag mijn zienswijze inbrengen over de concessie Openbaar Vervoer vanaf 2025. Ik ben een betrokken inwoner van Dinteloord die niet beschikt over een auto en daarom vooral afhankelijk van een goed functionerend openbaar vervoer. Over wat ik tot op heden gelezen en gehoord heb over de plannen voor het openbaar vervoer over 2 jaar, kan ik alleen maar tot de conclusie komen dat Dinteloord wederom het kind van de rekening wordt. Ik zal U ook uitleggen waarom. Een aantal jaren geleden konden we vanuit Dinteloord in alle richtingen met de bus naar Bergen op Zoom, Steenbergen, Rotterdam en Roosendaal. In vrijwel alle richtingen reed 1 keer per uur een bus. Optimale situatie waar iedere inwoner van Dinteloord heel tevreden was. Toen kwam de klad er in en konden we in het</p>	<p>Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie. Tijdens een concessie kunnen zich veranderingen in de lijnvoering voordoen. Aanbesteding van een concessie is bij uitstek de gelegenheid om vervoerbedrijven met een frisse blik naar het lijnennet te laten kijken. Daarom hebben wij de eisen aan de verbindingen die met een ontsluitende lijn moeten worden ingevuld, zo geformuleerd dat een verbinding van Dinteloord naar Roosendaal ook mogelijk is, zelfs bij een minimale invulling van de eisen (hiermee bedoelen wij: een invulling waarbij de concessiehouder</p>

		<p>weekend niet meer rechtstreeks naar en van Roosendaal, als we dat wilden konden we alleen nog via Bergen op Zoom. We zijn sinds 25 jaar onderdeel van de gemeente Steenbergen en ik weet dat de kern Steenbergen veel meer gericht is op Bergen op Zoom dan op Roosendaal, maar met Dinteloord is dat net andersom. Uit Dinteloord gaat bijvoorbeeld 75 % van mensen die doorverwezen worden naar het ziekenhuis in Roosendaal. Ruim 2 jaar geleden werd het echter nog véél erger. Omdat de bus Bergen op Zoom – Rotterdam Zuidplein vice versa 3 minuten over Dinteloord reed en dat blijkbaar te lang was, werd er aan de uiterste zuidkant van Dinteloord een nieuw busstation aangelegd met de mooie naam “hub”. Nou het voldeed totaal niet aan de minimeisen voor een hub en bovendien was het een forse achteruitgang in vergelijking tot de oude situatie toen we beschikten over een prima bereikbaar busstation midden in het dorp. Door dat nieuwe busstation aan de zuidkant kwamen ook de bussen van en naar Roosendaal niet meer op het dorp en moesten vooral de ouderen waarvan het merendeel aan de noordwestkant van het dorp wonen ruim 20 minuten per keer langer lopen dan in de oude situatie. Omdat de ritten van de buurtbus die wel over het dorp rijdt totaal niet aansluiten bij de aankomst- en vertrektijden van de reguliere bussen naar en van Rotterdam en Roosendaal zitten mensen soms 3 kwartier te wachten totdat ze verder kunnen. Doordat de bus Rotterdam Zuidplein – Bergen op Zoom niet meer over het dorp rijdt doet hij er 2 minuten korter over. Tjonge jonge, wat een winst! Als goedmaker rijdt er nu tussen de ritten Bergen op Zoom – Rotterdam Zuidplein nog een bus Bergen op Zoom – Dinteloord vice versa. Een bus waar we helemaal niet op zitten wachten, als wij elk uur 1 bus van iedere lijn op het dorp krijgen zijn we tevreden.</p>	<p>niet meer dienstregelingen inzet dan nodig om aan de minimeisen te voldoen). Dinteloord zal in elk geval met Bergen op Zoom verbonden worden via een (combinatie van) Directlijnen. Het definitief PvE verschilt hierin ten opzichte van het ontwerp-PvE, zie hiervoor hoofdstuk 1 NvB: Lijnvoering Directlijn Bergen op Zoom.</p> <p>De verplaatsing van het busstation in Dinteloord is inmiddels een feit. Zie voor nadere toelichting de beantwoording van reactie 3.</p>
535	Inwoner Dinteloord (vervolg)	<p>Nu lijkt het er echter op dat met ingang van de nieuwe concessie medio 2025 het nóg slechter wordt voor Dinteloord. Als ik de aanbestedingsregels goed begrijp dan zullen er medio 2025 nóg minder bussen van en naar Rotterdam gaan rijden dan nu het geval is. Ik vind dit een bijzonder slechte ontwikkeling, vooral ook omdat er vanuit de landelijke politiek op aangedrongen wordt om het openbaar te verbeteren en uit te breiden zodat er minder files komen op de snelwegen. Nu hebben we hier sinds medio 2014 na jaren wachten een prachtige snelweg, optimaal geschikt voor bussen, sneldiensten en ander vrachtverkeer, laten we het openbaar vervoer er niet optimaal gebruik van maken. Bovendien, en dat vind ik nog mee van het ergste, ik zie</p>	<p>Het PvE bevat minimeisen. Die liggen doorgaans lager dan het huidige OV-aanbod. Inschrijvers zullen worden uitgedaagd extra vervoer te bieden. Zij kunnen zelf bepalen op welke tijden en plaatsen zij dit aanbieden en zullen worden beoordeeld op de bijdrage van hun voorstellen aan de doelen van de concessie. Pas na gunning van de concessie wordt bekend wat het aanbestedingsresultaat is (medio januari 2024).</p>

		<p>regelmatig bussen vanuit Rotterdam op een parkeerstrook voor de bushalte minutenlang stil staan voordat hij naar de bushalte rijdt en daar dan op tijd aankomt. Er is dus geen tijd om 3 minuten over het dorp te rijden maar wel om minutenlang stil te staan op een parkeerstrook.</p> <p>Ik heb voor wat betreft het openbaar vervoer niet alleen kritiek, maar ik heb ook oplossingen die het in mijn ogen waard zijn om te proberen. Als alles optimaal geprogrammeerd zou zijn, zou er elk half uur een bus in Dinteloord kunnen stoppen. Als we op b.v. ieder half uur een bus van Roosendaal naar Steenberghe laten rijden en op ieder heel uur een bus van Bergen op Zoom naar Rotterdam en dat andersom net zo, hebben we aan 4 bussen per uur genoeg, als die dan ook nog naar de halte Dinteloord Zuidelijke zouden rijden zou het helemaal top zijn en hebben we helemaal niet meer bussen nodig. Verder wil ik U er op wijzen dat medio 2025 een nieuw ziekenhuis in Roosendaal gebouwd wordt waarin heel veel activiteiten van de Bravis vestigingen in Bergen op Zoom en Roosendaal samen komen en het dan wel heel prettig zou zijn als er een bus rechtstreeks naar Roosendaal gaat en we niet eerst via Bergen op Zoom moeten.</p>	<p>Ten aanzien van uw punt over het stilstaan op de parkeerstrook: het is aan de concessiehouder om de dienstregeling vast te stellen. Hierbij moet hij rekening houden met vertraging die hij soms oploopt. Zeker op lange trajecten zoals Dinteloord-Rotterdam kunnen er daarom minuten speling in de dienstregeling worden opgenomen. Deze wachttijd is dus niet altijd beschikbaar om extra haltes te bedienen. Dat is natuurlijk vervelend, maar vertraging oplopen is dat ook. Het streven is natuurlijk dat de dienstregeling een getrouwe afspiegeling is van de werkelijke rijtijd. Het is echter aan de concessiehouder om dit waar te maken.</p> <p>Via deze Nota van Beantwoording kunnen inschrijvers kennis nemen van uw ideeën over de lijnvoering rond Dinteloord.</p> <p>De komst van het nieuwe Bravis-ziekenhuis in Roosendaal is benoemd als majeure ontwikkeling. Zie daarvoor hoofdstuk 1 NvB: Majeure ontwikkelingen en paragraaf 2.6 van het PvE.</p>
536	Inwoner Galder	<p>Bij deze wil ik reageren op het plan de buslijn tussen Breda en Meersel-Dreef, via Galder, te laten verdwijnen per juli 2025.</p> <p>Onlangs is mijn vriendin met haar kinderen vanuit Etten-Leur bij mij in Galder komen wonen. Het bestaan van een buslijn naar Breda (en via daar naar Etten-Leur), maakte onderdeel uit van onze overweging. Nu lijkt deze buslijn echter te gaan verdwijnen. Wij vinden dit erg jammer. Het geeft deze, en ook andere kinderen, de vrijheid om al op jongere leeftijd zelfstandig naar Breda en omstreken te kunnen reizen.</p> <p>Hetzelfde geldt voor mijn in Galder woonachtige ouders. Zij kunnen nu nog zelfstandig met de auto naar Breda. Maar wanneer ze dat niet meer kunnen, zal de buslijn deel uitmaken van het behouden van hun vrijheid en zelfstandigheid. Zodat zij</p>	<p>Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi.</p> <p>Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6</p>

		niet afhankelijk zijn van anderen en hun kinderen steeds moeten vragen hen te rijden naar bijvoorbeeld het ziekenhuis en de stad. Elke dag als ik naar mijn werk rijd, zie ik mensen bij de bushalte staan. Ik vind het dan ook onbegrijpelijk dat deze buslijn volledig gaat verdwijnen. Ik wil u dan ook vragen nogmaals naar uw plannen te kijken.	
537	Inwoner Breda	Bijgaand het dringende verzoek om de stadslijn 6 van Breda naar Meersel-Dreef op te nemen in het PvE. Het ontbreken van deze lijn maakt dat in dit deel van Brabant de bereikbaarheid ernstig tekort zal schieten. Daardoor komt in dit deel van Brabant de deelname van de mensen aan de samenleving onder druk te staan.	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
538	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
539	Inwoner Breda	Reactie opgenomen op pagina 8 van de NvB	Zie hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
540	Inwoner Galder	Spijtig genoeg heb ik vernomen dat buslijn 6 gaat verdwijnen uit ons mooie Galder. Dit zal voor veel mensen een probleem zijn, aangezien we voor voorzieningen naar Breda moeten, ik hoop dat jullie deze keuze willen her overwegen	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6
541	Inwoner Galder	Wij verzoeken in het PvE de Breda Stadslijn 6 op te nemen van Breda naar Meersel-Dreef, zoals die nu bestaat. Ons dorp beschikt niet of nauwelijks over voorzieningen. Wij zijn aangewezen op Breda voor ziekenhuis / onderwijs / werk / winkels / treinverbinding met de rest van Nederland. Wij kunnen niet zonder de bus gezien; - mijn huidig letsel (naam) n.a.v. een operatie en niet meer kunnen autorijden. - onze dochter (naam) volgend jaar naar de middelbare school gaat. - en wij regelmatig de bus gebruiken om naar de stad te gaan om de hoge parkeerkosten in Breda te mijden. Verder de vraag of er rekening gehouden wordt met de vergrijzing? Hoe moet het met de leefbaarheid? Daarnaast verwachten wij overlast van parkerende auto's vanwege recreatie bij de Galderse Meren. Wij hopen dat buslijn 6 gewoon wordt gehandhaafd.	Waar geen OV per bus beschikbaar is, kunnen reizigers altijd gebruikmaken van hubtaxi en haltetaxi. Zie verder hoofdstuk 1 NvB: Lijn 6