

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Provincie Noord-Brabant

# Nota van Beantwoording

bij het Programma van Eisen Oost-Brabant 2027-2039

Datum: 15 oktober 2024

Betreft: Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

## 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 Oost-Brabant 2027-2039. Het ontwerp-PvE lag ter inzage van 22 mei tot en met 5 juli 2024. In totaal hebben wij 84 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 en een marktraadpleging sociale veiligheid uitgevoerd waar alle in Nederland actieve vervoerbedrijven aanwezig waren.

Naar aanleiding van de reacties is het definitieve PvE op diverse punten aangepast. Gedeputeerde Staten hebben dit definitieve PvE vastgesteld op 15 oktober 2024, tezamen met de NvB en de aanbestedingsdocumenten.

### Leeswijzer

De onderwerpen ontwikkeling, duurzaamheid en toegankelijkheid worden in hoofdstuk 1 van de NvB behandeld om de beantwoording van de reacties in bredere context te plaatsen. Overige onderwerpen die significant gewijzigd zijn, al dan niet naar aanleiding van reacties of de marktconsultatie, worden toegelicht in hoofdstuk 2 van de NvB. Hoofdstuk 3 bevat een weergave van de bespreking van het ontwerp-PvE door Provinciale Staten.

De beantwoording van de reacties is opgenomen in hoofdstuk 4 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.

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/OVoostbrabant](http://www.brabant.nl/OVoostbrabant).

### 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. Algemene beantwoording

De meeste reacties betreffen de wijze waarop de concessie wordt ontwikkeld (hoofdstuk 2 in het PvE), de vervoerkundige uitgangspunten (hoofdstuk 3 in het PvE) en toegankelijkheid (met name hoofdstukken 4 en 7 in het PvE). Deze reacties worden in dit hoofdstuk (aanvullend) 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)

#### Organisatie van gedeelde mobiliteit

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 Oost-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), de gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch en de Regio's Hart van Brabant en Noordoost-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. 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 2026. 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. De eisen zijn geharmoniseerd met de eisen voor de concessie West-Brabant die in juli 2025 zal starten.

#### Samenhang tussen openbaar vervoer en *Bravoflex*

Concessie Oost-Brabant is de tweede concessie die wordt aanbesteed op basis van de visie Gedeelde mobiliteit, waarin samenwerking tussen mobiliteitsaanbieders centraal staat. De concessiehouder zorgt voor integratie van ten minste een OV-reisplanner en het kunnen boeken/betalen van *Bravoflex*, maar de keuze voor platform/app staat hem vrij. Concessie Oost-Brabant overlapt met de bedieningsgebieden van alle vijf Flex-contracten die per 2026 in de provincie actief zijn. Daarnaast grenst Oost-Brabant aan concessies West-Brabant en Oost-Brabant. In meerdere reacties werd gevraagd hoe de provincie gaat voorkomen dat de reiziger die aan de rand van het concessiegebied woont te maken krijgt met onwenselijke verschillen in de dienstverlening. Dit is een ontwikkelopgave in de nieuwe concessie(s) waarop de provincie, als regisseur van het systeem van gedeelde mobiliteit, moet toezien. Verschillen zijn tot op zekere hoogte geaccepteerd (de meeste reizigers reizen binnen één concessie) maar de provincie zal bijvoorbeeld onderzoeken of alle *Bravoflex* bedieningsgebieden (5 in totaal) via alle platforms (na aanbesteding van concessies Oost- en Zuidoost-Brabant dus 3 in totaal) geboekt kunnen worden. De organisatievorm biedt gelegenheid aan zowel de concessiehouders als de aanbieders van *Bravoflex* om hun dienstverlening op elkaar af te stemmen en in die gevallen waar *Bravoflex* een functie vervult die openbaar vervoer ook (of beter) kan vervullen, op zoek te gaan naar een oplossing die het beste aansluit bij de behoeften van reizigers.

Diverse vervoerders vroegen in de marktconsultatie hoe de provincie omgaat met concurrentie tussen Bravoflex en openbaar vervoer en of de provincie verwacht dat huidige OV-reizigers meer gebruik gaan maken van Bravoflex. De provincie verwacht niet dat dat het geval zal zijn: Bravoflex vormt juist een aanvulling op plaatsen en tijden waarop het openbaar vervoer niet rijdt. Reizigers betalen voor die ritten een tarief vergelijkbaar met het ov-tarief, waarmee Bravoflex als uitbreiding van het reguliere openbaar vervoer gezien kan worden. In die gevallen dat reizigers Bravoflex kiezen boven het openbaar vervoer, maar er is wel een ov-alternatief, betalen reizigers 2,5 keer dit tarief. Dat is vergelijkbaar met het huidige tarief voor de regiotaxi die ook aanvullend aan het OV in Oost-Brabant rijdt voor vrije reizigers en straks met de start van Bravoflex stopt met rijden.

### **Adaptiviteit**

Meerdere reacties vragen aandacht voor de aanpassing van het ov-aanbod gedurende looptijd van de concessie. Bij de beantwoording van verschillende reacties verwijzen wij naar het instrument van herijking en majeure ontwikkeling van de concessie. Hieronder lichten wij dit nader toe.

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 2030 en in (circa) 2034. Deze momenten hangen samen met de looptijd van het tweede ontwikkelplan. De concessiehouder kan, voor het eerst in zijn concept-ontwikkelplan dat hij in 2030 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 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. Het gaat bijvoorbeeld om grootschalige werkzaamheden aan de ov-knooppunten 's-Hertogenbosch en Eindhoven en om wijzigingen in de opzet van de Studenten OV-kaart. Majeure ontwikkelingen kunnen aanleiding geven tot herijking.

Een andere vorm van adaptiviteit is het uitbreiden van de dienstregeling naarmate de reizigersopbrengsten toenemen. Dit mechanisme is onderdeel van de concessie (net als in de nieuwe concessie West-Brabant). Zo wordt voorkomen dat reizigersgroei leidt tot verschuiving van ov-aanbod. Omdat de reizigersopbrengsten (exclusief opbrengsten uit de SOV-kaart) maar ongeveer

25% van de omzet van de concessie uitmaken is dit mechanisme alleen geschikt voor relatief beperkte aanpassingen. Deze aanpassingen kunnen dan via de reguliere exploitatieplanprocedure worden verwerkt en kunnen toezien op bijvoorbeeld het bedienen van een nieuwe woonwijk of een nieuwe bestemmingslocatie (station Udenhout werd in enkele reacties genoemd). 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.

## 1.2. Duurzaamheid (PvE hoofdstukken 4, 6 en 10)

Meerdere indieners van reacties en vervoerders via de marktconsultatie wijzen op netcongestie als belemmerende factor in de verduurzaming van openbaar vervoer, en het risico dat continuïteit van het openbaar vervoer in gevaar komt als per start van de concessie onvoldoende stroom en laadfaciliteiten beschikbaar zijn. Ook lange levertijden van Zero Emissie bussen vormen een risico voor de transitie. De provincie kan vier stallingen inclusief energievoorziening beschikbaar stellen (zie paragraaf 6.4 van het PvE) maar het risico dat aangevraagde netverzwaringen niet tijdig gereed zijn kan nooit helemaal worden uitgesloten. Ook kan de aanbestedingsprocedure uitlopen of kan sprake zijn van een bezwaarperiode. Dit zet de implementatietermijn onder druk. Om deze redenen geeft de provincie de concessiehouder tot het einde van de zomervakantie 2027 om de transitie naar Zero Emissie openbaar vervoer af te ronden.

Voor versterkingsritten en Brainportlijnen blijft inzet van dieselbussen tot 2030 toegestaan. Voor buurtbussen zelfs tot 2032: dit heeft er mee te maken dat er op dit moment nog geen rolstoeltoegankelijke Zero Emissie Buurtbussen verkrijgbaar zijn met de actieradius die voor Buurtbuslijnen noodzakelijk is. De concessiehouder krijgt door verruiming van de inzetperiode van diesel Buurtbussen nu zes jaar de tijd om de investering in (nieuwe) diesel Buurtbussen terug te verdienen (een voor dit voertuigtype gangbare inzetduur). Uiteraard voldoet het dieselmaterieel dat de concessiehouder inzet aan de schoonste Euronorm voor dieselveertuigen.

De provincie heeft ook een marktconsultatie gehouden over circulariteit in het materieel. In de concessie West-Brabant heeft de provincie namelijk een circulariteitsplan uitgevraagd, en op basis daarvan de conclusie getrokken dat de OV-sector volop bezig is met een circulaire bedrijfsvoering, maar maatregelen op het gebied van circulair materieel zeldzamer zijn. De uitkomsten van de marktconsultatie zijn niet eenduidig: er zijn grote verschillen in hoe partijen (waaronder vervoerders, producenten en toeleveranciers) denken dat de bouw van meer circulaire bussen kan worden gestimuleerd. Daarom neemt de provincie geen stimulerende maatregelen op ter verkleining van de milieu-impact van de productie van bussen (de eisen ten aanzien van Zero Emissie openbaar vervoer leiden overigens wel tot een grote reductie van fossiele brandstoffengebruik). Wel stelt de provincie eisen aan informatie over het grondstoffengebruik voor de bouw van nieuwe bussen (materiaalpaspoort).

De provincie zal ter voorbereiding op de aanbesteding van concessie Zuidoost-Brabant, die het komende jaar wordt opgestart, opnieuw bezien hoe met dit thema omgegaan kan worden. Daarbij

kan eventueel aangesloten worden bij landelijke afspraken over circulair openbaar vervoer, die momenteel worden voorbereid.

### 1.3. Toegankelijkheid (PvE hoofdstuk 4 en 7)

De provincie vindt het van belang dat het openbaar vervoer toegankelijk is en stelt daarom algemene eisen aan materieel, informatie, klantenservice en dergelijke die aansluiten bij het landelijk bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. De provincie biedt aan inschrijvers verder ruimte om meer voorzieningen te treffen die de toegankelijkheid voor specifieke doelgroepen verbeteren. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om extra voorzieningen in het materieel of om functionaliteiten in de app.

Diverse reacties wijzen op het belang van toegankelijkheid voor veel reizigers en op de bijdrage van een goed toegankelijk openbaar vervoer aan inclusiviteit en brede welvaart. Vaak gingen deze reacties gepaard met een verzoek om de eisen op het gebied van toegankelijkheid aan te scherpen en uit te breiden. In het algemeen stellen wij minimumeisen die zo algemeen mogelijk en voor de hele concessie gelijk zijn. Het stellen van hogere eisen gaat vaak gepaard met hogere kosten of met een uitruil (bijvoorbeeld: een tweede rolstoelplek gaat ten koste van zitplaatsen). We laten daarbij ruimte aan de concessiehouder om de toegankelijkheid voor specifieke doelgroepen extra te verbeteren, bijvoorbeeld omdat hij kansen ziet om hier aan te sluiten bij de doelen voor de concessie en de behoeften van reizigers. In dat geval kunnen wij extra toegankelijkheidsverhogende voorzieningen positiever waarderen bij de gunning.

In het [Memo gedeputeerde](#) dat naar aanleiding van de behandeling van het ontwerp-PvE door Provinciale Staten is opgesteld, wordt hier verder op in gegaan.

#### *Halte-infrastructuur*

De concessie betreft niet de aanleg/inrichting van haltes (wel het verstrekken van informatie op de halte, ook voor *Bravo/lex*). Parallel aan de implementatie van concessie West-Brabant en de aanbesteding van concessie Oost-Brabant is de provincie gestart met het inventariseren van gewenste verbeteringen aan bestaande haltes en het op basis daarvan verbeteren van haltes (met name overstappunten op *Bravo/lex*). Hierbij worden ook de in het provinciale Uitvoeringsprogramma toegankelijk OV beschreven maatregelen betrokken.

## 2. Wijzigingen als gevolg van nader onderzoek

Zoals in het ontwerp-PvE stond aangegeven zijn diverse onderwerpen de afgelopen maanden nader onderzocht, in samenhang met de marktconsultatie en voor sommige onderwerpen ook in afstemming met de betrokken wegbeheerders. In het ontwerp-PvE stond met voetnoten aangegeven om welke onderwerpen het ging.

#### **BRT-onderzoek Hart van Brabant**

In de regio Hart van Brabant is onderzocht hoe de komende jaren de stap naar 'Bus Rapid Transit' gezet kan worden. Het onderzoek resulteerde in drie varianten: brons, zilver en goud.

Het PvE is zo opgesteld dat het variant 'zilver' mogelijk maakt. Deze variant omvat een hoogfrequente lijn die directe routes door de kernen volgt, maar wel veel haltes kent, en een minder

frequente lijn die vooral buiten kernen om rijdt en met name snelle verbindingen biedt van en naar Waalwijk. De variant lijkt zonder grootschalige infrastructuraanpassingen te kunnen worden gerealiseerd en met wegbeheerders zijn afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van de benodigde busroutes, inclusief het eventueel realiseren van nieuwe haltes. De provincie schrijft deze variant niet voor: het is aan de nieuwe concessiehouder om (in zijn inschrijving) een voorstel te doen voor het ov-aanbod en (gedurende de concessie) dit ov-aanbod door te ontwikkelen, afhankelijk van uitvoering van verdere infrastructurele maatregelen.

### **BRT onderzoek Meierij/ A50**

De afgelopen jaren is in de regio Meierij onderzoek gedaan, onder meer samen met Rijkswaterstaat en provincie Gelderland, naar de mogelijkheden voor BRT op de A50-corridor. Hiernaar wordt in verschillende inspraakreacties verwezen. Het PvE biedt mogelijkheden om verschillende voorstellen uit deze rapportages reeds vanaf het begin van de concessie uit te voeren. Ook hier schrijft de provincie deze varianten niet voor en is het aan de nieuwe concessiehouder om een voorstel te doen voor het ov-aanbod en (gedurende de concessie) dit ov-aanbod door te ontwikkelen, afhankelijk van uitvoering van verdere infrastructurele maatregelen.

### **HOV-Stadslijnen Tilburg**

Op de trajecten waar de komende jaren vrijliggende businfrastructuur wordt gerealiseerd gelden hogere eisen, de zogeheten HOV-Stadslijnen Tilburg. Deze lijnen dienen vanaf 2029 te worden uitgevoerd met gelede bussen. Lijnen mogen in beginsel niet worden gesplitst: dit kan voor de reiziger onduidelijk zijn. De hoge bedieningseisen in combinatie met gelede bussen zorgen er in dit geval voor dat de lijnen niet doorrijden tot het einde van de wijk: naar het einde van de lijn toe wordt het gebruik steeds minder en dan wordt de extra capaciteit erg kostbaar om aan te bieden. Daarom zijn de eisen, na marktconsultatie, verruimd waarbij het mogelijk is de HOV-Stadslijnen te splitsen of in te vullen met een combinatie van lijnen.

### **Transferiumlijnen 's-Hertogenbosch**

Het integreren van stadslijnen en de bestaande transferiumlijnen 60, 70 en 80 is een wens van zowel de gemeente als de provincie. De eisen voor de Transferiumlijnen (vernieuwde opzet) zijn opnieuw geformuleerd. Er gelden hogere bedieningseisen voor de trajecten tussen de transferia en de binnenstadsring dan voor een reguliere Stadslijn. Inschrijvers kunnen voorstellen doen voor een verbeterde lijnvoering ten opzichte van de referentievariant, die volgens provincie en gemeente in elk geval aansluit bij de behoefte van de transferiumreiziger. Gemeente 's-Hertogenbosch continueert hun bijdrage om de bediening van de transferia ook in de nieuwe concessie te garanderen.

### **Brainportlijnen**

In het PvE worden diverse uitzonderingen opgenomen om rechtstreekse busverbindingen tussen Oost-Brabant en Veldhoven De Run mogelijk te maken. Zo kunnen forensen richting dit belangrijke werkgebied beschikken over een aantrekkelijk ov-alternatief ten opzichte van de eigen auto. In eerste instantie zal het gaan om spitslijnen met enkele ritten per dag, die tot 2030 met dieselmaterieel, dat bovendien niet rolstoeltoegankelijk is, kan worden uitgevoerd. Deze periode past binnen landelijke afspraken over duurzaamheid en toegankelijkheid. De lijnen kunnen zo tegen relatief lage kosten worden uitgevoerd waarbij de periode lang genoeg is om het effect van de lijnen te evalueren. Omdat de lijnen vanwege hun lengte en het eenzijdig vervoer afhankelijk zijn van een (zeer) hoge bezetting, en nog niet duidelijk is of de lijnen aansluiten bij de behoeften van de doelgroep, is het wel van belang dat werkgevers een 'opbrengstengarantie' afgeven. Indien dergelijke garanties geboden wordt, zal de concessiehouder de lijnen moeten uitvoeren.

### Lijn 99

In verschillende inspraakreacties wordt aandacht gevraagd voor grensoverschrijdende lijnen die in samenwerking met andere concessieverleners worden uitgevoerd, zoals lijn 99. Over de verbinding Uden-Nijmegen (lijn 99) is met de provincie Gelderland afgesproken dat deze verbinding vanaf de start van de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen Foodvalley in juni 2026 geheel vanuit de concessie Oost Brabant wordt geëxploiteerd. Deze verbinding is daarom (als Directlijn) opgenomen in het PvE.

## 3. Oordeelsvormende bijeenkomst Provinciale Staten

### Plenaire bijeenkomst 14 juni 2024

Op 14 juni 2024 hebben Provinciale Staten het ontwerp-PvE besproken. Er waren geen insprekers. Enkele door statenleden aan de orde gestelde onderwerpen hebben geleid tot aanpassingen van het ontwerp-PvE en/of tot het verstrekken van aanvullende informatie voor inschrijvers. Deze onderwerpen worden hieronder toegelicht.

#### Relatie concessie en gedeelde mobiliteit

Statenleden hebben aandacht gevraagd voor de tijdige gereedheid van de geïntegreerde app/boekingsmogelijkheid voor Bravoflex en hebben Gedeputeerde Staten verzocht de lessen die de provincie uit de aanbesteding van concessie West-Brabant heeft geleerd in concessie Oost-Brabant toe te passen. Ook gaven statenleden aan dat de doelen van de concessie (te) beknopt waren weergegeven en onduidelijk hoe het behalen van deze doelen gemeten wordt.

Uit de aanbesteding van concessie West-Brabant is gebleken dat de koppeling tussen de reisplanner openbaar vervoer en de boekingsmodule Bravoflex technisch mogelijk is. Deze functionaliteit wordt in Oost-Brabant daarom geëist.

De rol van mobiliteitsmakelaar die de nieuwe concessie gaat vervullen kan op instemming van de kandidaat-inschrijvers leiden, is gebleken uit de marktconsultatie. Ten opzichte van de concessie West-Brabant zal deze rol op dezelfde manier worden uitgevraagd, met ruimte voor inschrijvers om zich hierin te onderscheiden. De aspecten die de provincie daarbij belangrijk vindt zijn nu concreter beschreven in het PvE. In aanvulling daarop zal de provincie inschrijvers ook vragen hoe zij het maken van ketenreizen zullen stimuleren.

#### *Aanpassingen Programma van Eisen en verstrekken informatie*

De beschrijving van de doelen voor de concessie is geconcretiseerd (zie paragraaf 1.4 van het PvE) en voor het meten van deze doelen zijn KPI's geformuleerd (bijlage B7). We stellen informatie beschikbaar over de eisen die we (via de uitvoeringsorganisaties voor de regiotaxi) stellen aan Bravoflex. Zo kunnen inschrijvers een goede inschatting maken van het gebruik van Bravoflex. Deze wens van potentiële inschrijvers is naar voren gekomen in de marktconsultatiegesprekken.

#### Toegankelijkheid

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een fysieke of mentale beperking is een onderwerp dat tot veel vragen heeft geleid tijdens de bijeenkomst. Diverse technische vragen zijn schriftelijk beantwoord en via een Memo Gedeputeerde is nader ingegaan op de achterliggende overwegingen en de relatie tussen de eisen en het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer (en achterliggende Europese en mondiale verdragen). Ook veel schriftelijke reacties op het ontwerp-PvE gingen over toegankelijkheid, met name toegankelijkheid van het



materieel. De beantwoording van deze reacties wordt daarom ook toegelicht in paragraaf 1.3 van deze Nota van Beantwoording.

### **Ontsluiting kleine kernen**

Diverse Statenleden benadrukten het belang van de bereikbaarheid van kleine kernen en wezen op het belang van vrijwilligers bij het uitvoeren van een belangrijk deel van het vervoer (buurtbuslijnen). Door de betere afstemming tussen het busvervoer en *Bravoflex* verbetert de bereikbaarheid van kleine kernen: kernen die nu bijvoorbeeld alleen door een buurtbus bediend worden (werkdagen overdag, soms zaterdag) worden met *Bravoflex* altijd bereikbaar (in de avonden en weekenden, als de buurtbus niet rijdt, tegen OV-tarief). De verwachting is dat dit barrières wegneemt van reizigers die nu niet voor ov kiezen (ondanks dat het overdag rijdt) omdat zij niet zeker weten of zij de laatste bus terug wel halen.

#### *Buurtbusverenigingen*

De provincie heeft samen met Arriva de buurtbusverenigingen voorgelicht over het ontwerp-PvE. Er zijn geen signalen dat buurtbusverenigingen een tekort aan vrijwilligers hebben. Wel verschilt per buurtbusvereniging hoe de werving van vrijwilligers verloopt (sommige verenigingen hebben een wachtlijst, andere verenigingen zouden graag iets meer vrijwilligers hebben). Verwacht mag daarom worden dat de huidige buurtbuslijnen ook in de nieuwe concessie worden voortgezet.

#### *Verstrekken informatie*

Regio Noordoost-Brabant heeft een onderzoek naar de bereikbaarheid van kleine kernen uitgevoerd. Dit onderzoek wordt ter informatie aan de inschrijvers verstrekt. Ook stellen we informatie beschikbaar over de eisen die we (via de uitvoeringsorganisaties voor de regiotaxi) stellen aan *Bravoflex*. Zo kunnen inschrijvers een goede inschatting maken van het gebruik van *Bravoflex*. Deze wens van potentiële inschrijvers is naar voren gekomen in de marktconsultatiegesprekken.

### **Uitvoeringskwaliteit en risico's**

Diverse statenleden wezen op de uitvoeringskwaliteit van de huidige concessies en op ontwikkelingen/risico's die de uitvoeringskwaliteit bedreigen, ook in de nieuwe concessie. De provincie is zich van deze risico's bewust. De volgende maatregelen dragen bij aan een goede uitvoeringskwaliteit en beperking van de risico's:

- Het gefaseerd uitbreiden van het ov-aanbod in 2027, 2028 en 2029: de nieuwe concessiehouder krijgt drie jaar de tijd om het extra aanbod dat hij biedt ten opzichte van de huidige concessie aan te bieden. Dit verkleint het risico dat extra aanbod gerealiseerd moet worden terwijl nog niet al het daarvoor benodigde personeel is geworven, en is daarmee een passend antwoord op de huidige gespannen arbeidsmarkt.
- De omgang met de transitie naar Zero Emissie busvervoer (zie paragraaf 1.2).
- Drukke op de weg: ter voorbereiding op de aanbesteding van de concessie heeft de provincie de doorstroming van het openbaar vervoer onderzocht en de daaruit resulterende knelpunten besproken met de wegbeheerders. Een aantal knelpunten is reeds opgelost en meerdere wegbeheerders hebben plannen om knelpunten de komende jaren op te gaan lossen (al dan niet in afstemming op de nieuwe concessie). In Tilburg hebben we afspraken met de gemeente gemaakt om het effect van de maatregelen alvast voor te schrijven in de nieuwe concessie, ook treffen we een compensatieregeling voor de concessiehouder indien maatregelen niet geheel of tijdig worden opgeleverd. Zo worden inschrijvers gestimuleerd om kansen die zij zien voor uitbreiding van het ov-aanbod ook daadwerkelijk te pakken, zonder te vrezen dat zij vanwege het niet oplossen van de doorstromingsknelpunten tegen hogere kosten aanlopen.

## 4. Beantwoording reacties

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
1	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	Kan de concessieverlener eenzijdig (lees: zonder overleg met gemeenten) de afspraken wijzigen? Of dient hierover ten alle tijden overleg plaats te vinden met TOT, ROB en gemeente?	De procedure voor de herijking loopt parallel aan het opstellen van het tweede en derde ontwikkelplan. Deze procedure staat beschreven in bijlage B3.2. De provincie vindt het belangrijk dat de concessiehouder de partijen uit het TOT betreft (en indien relevant ook individuele gemeenten) bij het opstellen van nieuwe ontwikkelplannen, die de inhoudelijke basis vormen voor een herijking. Het wijzigen van de afspraken zoals bedoeld in eis 2.5.4 is echter een zaak tussen provincie/concessieverlener en concessiehouder, waarbij de provincie indien de wet dat vereist het ROB om advies zal vragen.
2	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	De belofte om van halte naar halte te kunnen reizen, en daarmee een toegankelijk systeem bieden, moet ook gelden voor locaties die nu niet ontsloten zijn met de bus (lees: geen halte). Welke ruimte heeft de gemeente om halten toe te voegen buiten het bestaande lijnennet, om zo bediening te vragen aan concessieverlener?	Het betreft hier nieuwe flexhaltes die niet met het lijngebonden OV worden bediend. Daarmee zijn zij geen onderdeel van deze aanbesteding. Wel maken ze onderdeel uit van het totale systeem van gedeelde mobiliteit en de afspraken binnen de Regiotaxi-contracten. In het Ambitiedocument Oost-Brabant zijn richtlijnen uitgewerkt voor het eventueel toevoegen van haltes (paragraaf 2.4 Flex). In overleg tussen gemeente en provincie en de Flex- en OV-vervoerder(s) kunnen daarbovenop eventueel haltes worden toegevoegd als 'gemeentelijke plus', wat betekent dat de gemeente bijdraagt in de meerkosten.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
3	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	<p>"Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van de regio nog sterker onder druk komt te staan, wil de Provincie dat de toekomstige mobiliteitsgroei voor een belangrijk deel wordt opgevangen door het Openbaar Vervoer (en de fiets en lopen op korte afstanden)." Met het sterker maken wat al sterk is wordt voorbijgegaan aan reizigerspotentieel wat nu niet bereikt wordt. Wij pleiten dan ook voor een uitbreiding van het lijnennet waar mogelijk. Voor onze gemeente geldt dit specifiek voor de locaties Rijen-Noord(oost) en de bedrijventerreinen Midden Brabant Poort en Aeroparc. Hiervoor is in een eerder ambtelijk overleg al aandacht gevraagd.</p>	<p>We dagen de vervoerder uit om nieuwe doelgroepen aan te boren. Het PvE beschrijft daarom het minimum te bieden aanbod dat lager ligt dan het aanbod dat wij verwachten op basis van het beschikbare budget. Dit doen wij juist om vervoerders de ruimte te bieden om in te spelen op een potentiële vervoersvraag, zoals de voorbeelden die u schetst. Daarbij passen de volgende opmerkingen voor de specifieke situaties die u schetst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Route via de Tilburgsebaan/Gilzerbaan is als Routevariant opgenomen in bijlage B1. Hierdoor kan het bedrijventerrein Midden-Brabant Poort (eenvoudiger) worden bediend, indien de Concessiehouder ervoor kiest op via deze Route een verbinding in te leggen tussen de Verplichte halte voor een Spitslijn Lange Wagenstraat in Gilze en Tilburg. De kans hierop wordt vergroot doordat wij, naar aanleiding van uw reactie (zie ook vraag 6), het knooppunt Station Rijen hebben verlegd naar de halte Lange Wagenstraat, waardoor een rechtstreekse verbinding tussen Gilze en Tilburg nu eenvoudiger mogelijk wordt gemaakt.</li> <li>- Aeroparc wordt vanaf de nieuwe concessie West-Brabant bediend met de nieuwe lijn 170 AZC-Gilze-Station Rijen-Dorst-Breda, waarbij op grote delen van de werkdagen het bedrijventerrein 2x per uur wordt ontsloten en 1x per uur op weekenddagen.</li> </ul> <p>Bij nieuwe (of gewijzigde) Routes verdienen de haltelocaties bijzondere aandacht, waarbij wij ervan uitgaan dat de gemeente bereid is hierin te investeren.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
4	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	Wij verzoeken om de verbinding Gilze-Tilburg als verplichte (Bravo) Direct-verbinding op te nemen in het definitieve Programma van Eisen. Ook vragen wij om de halte Gilze Lange Wagenstraat op te nemen als (Flex)knooppunt en als verplichte halte	Gezien de huidige vervoersvraag is het niet oppertuun op hier een verplichte (Bravo)Directverbinding te eisen. Wel is de halte Gilze, Lange Wagenstraat opgenomen als Verplichte halte die minimaal met een Spitslijn moet worden bediend en rechtstreeks moet worden verbonden met twee Knooppunten (eis 3.3.8). Omdat binnen de nieuwe concessie West-Brabant al een lijn wordt aangeboden tussen Gilze-AZC - Gilze en Station Rijen (en verder door naar Breda via Dorst) hebben wij het knooppunt Rijen Station vervangen door een nieuw Knooppunt Gilze Lange Wagenstraat. Een extra verbinding met Rijen achten wij immers niet zinvol en op deze manier maken wij het eenvoudiger mogelijk om deze halte rechtstreeks aan te sluiten op een van de Knooppunten in Tilburg. Op Flex-overstappunten kunnen reizigers straks overstappen van Flex op het lijngebonden OV. Dit biedt reizigers ook in de avonden en het weekend vanaf/naar elke halte een reismogelijkheid. Daarvoor is het wel nodig dat de Flex-overstappunten aan lijnen liggen met een breed bedieningsvenster. Voor de halte Gilze Lange Wagenstraat is dit vooralsnog niet gegarandeerd. Daarom is Station Rijen nu als Flex-overstappunt opgenomen. Naar aanleiding van de definitieve bieding kunnen nog extra Flexoverstappunten worden toegevoegd.
5	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	Wij zien graag dat de Hannie Schaftlaan in Rijen en de Tilburgsebaan in Gilze wordt opgenomen als mogelijke route, in overeenstemming met het eerdere ambtelijke voorstel. Gelet op onze positie als gemeente tussen twee concessies in, achten wij het waardevol om concessie-overstijgende verbindingen (zoals die met buurgemeente Dongen) mogelijk te maken. Uiteraard zijn wij bereid om te	De Tilburgsebaan/Gilzerbaan is in het Programma van Eisen (bijlage B1) opgenomen als Routevariant. Ook is in het definitieve Programma van Eisen de halte Gilze, Lange Wagenstraat benoemd als knooppunt, waardoor een directe verbinding tussen Gilze en Tilburg nu eenvoudiger kan worden gerealiseerd zie ook vraag 4). De Concessiehouder kan er overigens ook voor kiezen om een verbinding met Tilburg via de Route Bredaseweg in te leggen en op deze manier ook Tilburg Amarant te ontsluiten (analoog aan de huidige lijnvoering van der huidige lijn 131). Voor

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		investeren in de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen en voorzieningen.	de verbinding met Dongen verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 139.
6	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	"Voor Knooppunten gelden punctualiteitseisen voor zowel aankomst als vertrek. Ontsluitende Lijnen en Spitslijnen dienen verbonden te zijn met twee Knooppunten (eis 3.3.2)." Om een dubbele bediening op de lijn Gilze-Rijen vanuit de concessie West-Brabant te voorkomen, vragen wij om Gilze Lange Wagenstraat op te nemen als (Flex)Knooppunt. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om een directe lijn Gilze-Tilburg aan te bieden. Reizigers richting Rijen kunnen gebruik maken van lijn 170 vanuit West. Tevens biedt dit de mogelijkheid om van Alphen en Chaam naar Gilze te reizen en vice versa.	Uw vraag is gehonoreerd. Halte Gilze, Lange Wagenstraat is opgenomen als Knooppunt i.p.v. Rijen, Station.  Het Flex-overstappunt blijft echter Rijen Station. Op deze Flex-overstappunten kunnen reizigers straks overstappen van Flex op het lijngebonden OV en vv. Dit biedt reizigers ook in de avonden en het weekend vanaf/naar elke halte een reismogelijkheid. Daarvoor is het nodig dat de Flex-overstappunten aan lijnen liggen met een breed bedieningsvenster. Voor de halte Gilze Lange Wagenstraat is dit vooralsnog niet gegarandeerd. Zie ook het antwoord op vraag 4.
7	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	Wij vragen om een 'opwaardering' van de halte Lange Wagenstraat naar een (Flex)knooppunt en verplichte halte.	Zie antwoorden vraag 4 en 6.
8	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	Ter info: Er lopen 2 pilots binnen de ABG met de Voor Elkaar Pas. In de komende maanden tot een jaar worden deze geëvalueerd alvorens er een besluit wordt genomen over continuering.	Waarvan akte.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
9	<b>Gemeente Gilze en Rijen</b>	In de aanbesteding van het doelgroepenvervoer voor de regio is begin 2027 opgenomen als start voor flexvervoer, deze concessie begint in 2026 . Is Connexion voldoende voorbereid om al eerder flexvervoer aan te bieden?	De provincie gaat uit van Brabantbrede uitrol van Bravoflex per begin 2026. Dit betekent dat met de zittende regiotaxivervoerders afspraken worden gemaakt om al binnen het huidige contract flexvervoer aan te bieden.
10	<b>Gemeente Boekel</b>	Onderdeel van de ambitie gedeelde mobiliteit zijn verschillende vormen van vervoer, buiten het openbaar vervoer ook de fiets. Het benadrukken van ook deze andere vormen van vervoer sluit aan bij de ambitie en draagt bij aan het overbrengen van deze ambitie.	Eens. Waarvan akte.
11	<b>Gemeente Boekel</b>	Er staat in het ontwerp dat flexvervoer geen concurrent moet zijn van het regulier openbaar vervoer. Is de buurtbus daar ook onderdeel van? Het is nog onduidelijk wat de verhoudingen zijn tussen flexvervoer en de buurtbus, en welke prioriteit krijgt.	Ja, de buurtbus is nadrukkelijk onderdeel van het regulier openbaar vervoer. Wanneer de buurtbus niet rijdt, kan vanaf/naar de buurtbushaltes flexvervoer worden geboekt tegen het OV-tarief. Daarmee zijn deze haltes ook bereikbaar in de avond en het weekend en vullen beide systemen elkaar aan. Als de buurtbus wel rijdt (meestal overdag op werkdagen), kan alleen flexvervoer worden geboekt tegen een hoger tarief.
12	<b>Gemeente Boekel</b>	De gemeente Boekel ligt op flinke afstand van het verplicht gestelde netwerk van lijnen (>8km). Daarmee is overstappen vanaf flexvervoer niet altijd een oplossing, omdat de afstand te groot is. De verbinding met de regio (oss, den bosch) minder sterk.	Boekel is aangesloten op lijn 322 vanuit de concessie Zuidoost-Brabant en heeft daarmee een uitstekende verbinding met zowel Uden busstation als Gemert en Eindhoven. Vanaf begin 2026 rollen wij Bravoflex integraal over Brabant uit en kan ook op deze BravoDirectlijn worden aangesloten.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
13	<b>Gemeente Boekel</b>	De inwoners van de gemeente Boekel zijn afhankelijk van Veghel voor bijvoorbeeld scholen, maar ook voor het participatiefonds. Dit zijn doelgroepen die vaak terugvallen op het openbaar vervoer, en het is dus een gemis dat Veghel beperkt bereikbaar is.	Dat geldt voor de huidige situatie in de avond en het weekend. De huidige buurtbus 256, in combinatie met lijn 655 is voldoende om de huidige vervoersvraag te bedienen. Ook in de nieuwe concessie is de vervoerder verplicht om deze bestaande buurtbus aan te bieden en deze te versterken als het aantal reizigers daarom vraagt. Daarnaast staat het de nieuwe vervoerder vrij om meer vervoer aan te bieden als hij denkt deze verbinding te kunnen doorontwikkelen. Bovendien is straks (ook in de avonduren en het weekend) Bravoflex beschikbaar.
14	<b>Gemeente Boekel</b>	Er wordt goed gebruik gemaakt van de buurtbus en de vereniging draagt bij aan de sociale cohesie van onze gemeente. In dit ontwerp is de continuïteit van de buurtbus goed gewaarborgd, wat als zeer positief wordt ervaren.	Waarvan akte.
15	<b>Gemeente Boekel</b>	Wij merken op dat scholierenlijnen vaak ook door forenzen worden gebruikt. Wij stellen voor om deze lijnen als spitslijnen te categoriseren en te voorkomen dat deze tijdens vakanties worden stopgezet, zodat ze toegankelijk blijven voor alle reizigers.	Er is een duidelijk onderscheid tussen Scholierenlijnen en Spitslijnen. Verplichte haltes dienen minimaal met een Spitslijn te worden bediend. Ze dienen te voldoen aan de bedieningstijden en frequenties volgens eisen 3.3.9 en 3.3.10 en mogen tijdens de vakantiedienstregeling maximaal 1 rit minder rijden per spitsperiode dan daarbuiten. Deze lijnen blijven dus ook voor forenzen in de vakantieperiode beschikbaar. Op basis van de huidige vervoersvraag, zijn de Verplichte haltes van deze lijnen zo gekozen, dat huidige forenzen er, in combinatie met alle andere geëiste verbindingen, niet op achteruit gaan. Daarnaast kan de vervoerder ervoor kiezen om één of meerdere extra scholierenlijnen in te zetten. Bij deze lijnen heeft de vervoerder meer vrijheid om de vakantiedienstregeling aan de feitelijke vraag aan te passen. Wel gelden strikte regels voor deze Scholierenlijnen (zie eis 3.6.1 en 3.6.2) waardoor dit alleen kan op

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			relaties met een geconcentreerde vervoersvraag tijdens de spits (maximaal 3 ritten) in één richting. Het gaat daarbij niet om verbindingen die voor rorenzen interessant zijn, deze gaan er in het nieuwe lijnennet dus niet op achteruit
16	<b>Gemeente Boekel</b>	Wij verzoeken u ook overleg wegbeheerder voor toevoegen haltes mee te nemen	Met "toevoegen of laten vervallen" doelen wij op de zwaardere eisen ten aanzien van de uitvoeringskwaliteit (zoals het bieden van aansluitingen en het niet te vroeg vertrekken) die op knooppunten en flex-overstappunten gelden, niet het toevoegen/aanleggen van infrastructuur. Voor het aanleggen, aanpassen of laten verwijderen van haltes gelden de eisen zoals opgenomen in paragraaf 6.3. Indien een normale halte wordt gewijzigd naar een knooppunt of flex-overstappunt en dit aanpassingen in de infrastructuur vereist (of wenselijk maakt) zal de concessiehouder op grond van het bepaalde in paragraaf 6.3 contact zoeken met de betreffende wegbeheerder.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
17	Gemeente Boekel	Goed om te zien dat er trainingen worden aangeboden. In het openbaar vervoer wordt er steeds meer agressie ervaren. Er wordt aangegeven dat er desgevraagd relevante trainingen aangeboden moeten worden. Hierbij zou als toevoeging de vermelding van trainingen voor omgaan met agressie of vervelende passagiers een goede aanvulling zijn,	We willen het aanbieden van trainingen graag zo breed mogelijk doen. Trainingen voor omgaan met agressie of vervelende passagiers kunnen hier zeker onder vallen.
18	Gemeente Boekel	Tijdens de ambtelijke gesprekken zijn de routes besproken. Hierbij is aangegeven dat Wilhelminstraat/Kerkstraat en Kennedystraat St Agathaplein vanuit het westen de busroutes kunnen zijn. De aangegeven route hier (buskensstraat en Helfrichstraat) zijn niet geschikt voor de bus (wegversmallingen, smalle wegen, duidelijke woonstraat van 30 km/u)	Dit is aangepast.
19	Gemeente Boekel	Wij verzoeken om ook af te stemmen met haltes die bediend worden door concessie zuidoost Brabant, zodat regioverschrijdend vervoer zijn continuïteit houdt.	Dit is een terecht verzoek, waaraan wij zullen voldoen. Dit regelen wij echter niet in het PvE van de concessie Oost-Brabant maar hierover zullen wij met Hermes (concessiehouder Zuidoost-Brabant) afspraken maken.
20	Gemeente Waalwijk	In artikel 2.2.3 staat dat de concessiehouder deelneemt aan het Regieteam Gedeelde Mobiliteit en het Tactisch Ontwikkelteam (TOT). In het TOT heeft concessiehouder een de voorzittersrol. Wij stellen voor dit expliciet bij dit artikel te benoemen.	Artikel 2.2.3 beschrijft niet de taakverdeling en werkwijze binnen het TOT, daarom is dit aspect hier niet benoemd. Deze aspecten, waarbij ook de voorzittersrol van de concessiehouder in het TOT wordt beschreven, is opgenomen worden beschreven in de artikelen 2.3.1. tot en met 2.3.6.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
21	<b>Gemeente Waalwijk</b>	De belangen van betrokken gemeenten, bijvoorbeeld in haar rol als wegbeheerder, zijn te groot om als belangen van Derden te omschrijven. De gemeente is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de bushaltes.	Met het begrip "Derde" duiden we een andere rechtspersoon dan concessieverlener en concessiehouder aan. In artikel 2.2.2 hebben we overigens gemeenten én wegbeheerders expliciet verbijzonderd als "Derde" op wiens behoeften de concessiehouder zijn aanbod aan openbaar vervoer in elk geval op moet afstemmen.
22	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Wij verzoeken u om de concessiehouder te verplichten om de bij BravoDirectlijnen betrokken gemeente input te kunnen leveren bij de totstandkoming van het Ontwikkelplan. De belangen voor een gemeente als Waalwijk met een forse mobiliteitstransitieopgave zijn te groot om niet rechtstreeks betrokken te worden. Uiteraard gaat bij dit punt onze aandacht met name uit naar de BRT-ontwikkeling op de verbinding Tilburg - Waalwijk - Den Bosch.	In de beschrijving van de totstandkoming van het ontwikkelplan is benoemd dat de concessiehouder zijn voorstellen moet afstemmen met de behoeften en belangen van Derden (waaronder gemeenten). Wijzigingen in het lijnennet, dus ook op Bravodirectverbindingen, worden altijd voorafgegaan door een exploitatieplan, waarop gemeenten hun input mogen leveren. Daarnaast kunnen gemeenten indien het zaken betreft die hun gemeente aangaan in het TOT worden uitgenodigd. De betrokkenheid van gemeenten is het PvE daarom voldoende geborgd.
23	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Vanuit de forse mobiliteitstransitieopgave heeft de gemeente Waalwijk een groot belang bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Wij verzoeken u om de concessiehouder te verplichten om de gemeente Waalwijk actiever te betrekken bij het TOT.	In het TOT hebben de gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch als steden met een aparte stadsdienst een eigen rol. De GGA-coördinatoren vormen de schakel met de andere gemeenten. We verplichten de concessiehouder daarom niet om Waalwijk directer bij het TOT te betrekken. Ook de andere middelgrote gemeenten in Oost Brabant zoals Oss, Meijerijstad en Maashorst hebben geen aparte positie.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
24	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In het Regieteam Gedeelde Mobiliteit worden standaard alleen hoogstedelijke gemeenten betrokken. Het is mogelijk om op uitnodiging aan te schuiven. Om de opgaven van de kleine kernen te waarborgen vragen wij om naast de hoogstedelijke gemeenten ook een of meerdere gemeenten met kleine kernen aan te laten schuiven naast de regionale vertegenwoordiging.	De GGA-coördinatoren van de regio's Hart van Brabant en Noordoost Brabant vertegenwoordigen als leden de gemeenten in het regieteam. Daarnaast zullen op het moment dat onderwerpen op de agenda staan die het minder stedelijk deel van de concessie betreffen, betrokken gemeenten worden uitgenodigd. De vertegenwoordiging van kleine kernen is hiermee voldoende geborgd.

25	<b>Gemeente Waalwijk</b>	<p>In het Ontwerp PvE wordt aan de concessiehouder zoveel mogelijk marktruimte geboden met als doel door marktwerking een groter en breder aanbod te krijgen. Vanuit de gemeente Waalwijk willen we de verbinding Tilburg - Waalwijk - Den Bosch bij vervoerders onder de aandacht brengen. Hier rijden nu twee BravoDirectlijnen (300 en 301) met in de spits een gezamenlijke frequentie van 8x per uur. De uitvraag verplicht nu buslijn 301 met een frequentie van 4x per uur in de spits. Gezamenlijk met de betrokken gemeenten en provincie werken we aan een opschaling naar BRT-niveau op deze verbinding. We willen meer en daarnaast ook sneller ov en zijn daarbij ook bereid om vanuit onze zijde te investeren. We spreken bij deze nadrukkelijk onze zorg uit, dat de aanbestedingsstrategie van de provincie ook anders uit kan pakken, waardoor het aanbod wel voldoet aan de minimale eisen, maar niet past bij de mobiliteitstransitie-opgave die we als regio hebben. Een minimale eis is voor ons ten minste het in de nieuwe concessie terugzien van buslijn 300, naast de nu gevraagde buslijn 301.</p>	<p>Zoals u aangeeft heeft de regio onlangs een studie afgerond naar de kansen voor BRT op de corridor Tilburg-Waalwijk-'s-Hertogenbosch. Hierbij zijn in overleg met de gemeenten keuzes gemaakt over de gewenste Routes, uitgaande van de wegenstructuur na realisatie van de GOL. Er zijn twee verschillende BravoDirect-Routes gedefinieerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tussen Tilburg en Waalwijk de bestaande route tot Noorderallee en vervolgens via de Parallelweg Noord en Spoorlaan Drunen naar Den Bosch. Routing via het busstation is facultatief.</li> <li>- tussen Waalwijk Noorderallee en Taxandriëplein de huidige route, via het busstation en vervolgens via de A59 naar Den Bosch of wanneer de GOL gereed is via de noordelijke Parallelstructuur naar Den Bosch.</li> </ul> <p>Voor de verdere uitbouw van deze Routes, inclusief haltes en doorstromingsinfrastructuur, zijn drie fases gedefinieerd: brons (kan gereed zijn bij start van de nieuwe concessie, of in ieder geval in 2030), zilver (verdere doorontwikkeling tijdens de nieuwe concessie) en goud (ideaal eindbeeld). De gemeenten hebben aangegeven naar dit eindbeeld te willen toewerken en zich hard te maken om de benodigde infrastructuur te realiseren.</p> <p>Met deze aanbesteding willen we de kansen die deze aanpak biedt maximaal ondersteunen. Vanuit de doelstelling "Wat sterk is sterker maken" hebben wij het PvE dan ook zo ingericht dat we de vervoerder veel mogelijkheden bieden om de Bravodirectlijnen door te ontwikkelen en met extra Maatwerklijnen in te spelen op de kansen die het vervoergebied biedt. De huidige lijn 300 is zo'n Maatwerklijn. Daarnaast zullen wij de inschrijvende partijen met het gunningsmodel prikkelen om deze kansen zoveel mogelijk te benutten. En uiteraard wordt de rapportage van de BRT-studie bij de aanbestedingsstukken gevoegd. De beschikbare Routes en Routevarianten (bijlage B1) zijn zo aangepast dat het mogelijk wordt om binnen de nieuwe concessie toe te werken naar het niveau 'zilver' vanuit uw studie, rekening houdend met de GOL-</p>
----	--------------------------	--	--

			<p>ontwikkelingen.</p> <p>Daarnaast is het zo dat de vervoerder een vervoerplicht heeft. Dit betekent dat hij alle reizigers die zich bij de halte aandienen dient te vervoeren met de uitvoeringskwaliteit die wij daaraan in hoofdstuk 5 stellen. Het is daarom zeer onwaarschijnlijk dat hij de vervoerplicht op corridorniveau naar behoren kan invullen wanneer het huidige aanbod aan ritten (fors) wordt teruggebracht.</p>
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
26	<b>Gemeente Waalwijk</b>	De gemeente Waalwijk heeft net als veel andere plaatsen in Brabant een forse verstedelijkingsopgave, die het noodzakelijk maakt om een mobiliteitstransitieproces door te maken. Dit betekent dat er ook andere doelgroepen dan de bestaande reizigers (scholieren en captives) naar het openbaar busvervoer getrokken moeten worden. Forenzen zijn voor de BravoDirectlijnen een belangrijke (nieuwe) doelgroep. Sta voor deze lijnen een minder ruime vakantiedienstregeling toe. Binnen de huidige dienstregeling ervaren forenzen om de ca. 6 weken een langere reistijd, omdat de aansluitingen op treinvervoer minder vlot gaan vanwege 'weer een' vakantiedienstregeling.	De vakantiedienstregeling wordt ingezet om de vervoerder de mogelijkheid te bieden om tijdens vakanties het aanbod aan te passen op de verminderde vraag, waardoor over het jaar heen vraag en aanbod zo goed mogelijk overeenstemmen. De vervoerder heeft de mogelijkheid om op locaties waar ook tijdens vakanties de vraag hier aanleiding toe geeft een hoger aanbod te bieden en/of tijdens een vakantiedienstregeling extra zorg te dragen voor overstapkwaliteit en betrouwbare aansluitingen. Wij zullen dit echter niet voor specifieke lijnen verplichten.
27	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In dit artikel wordt benoemd dat voertuigen met een WIFI-systeem hier gratis en veilig gebruik van moeten kunnen maken. WIFI wordt nergens verplicht gesteld. Wij stellen voor om een WIFI-systeem minimaal voor de BravoDirectlijnen verplicht te stellen.	WiFi is een kostbare voorziening die vanwege steeds ruimere databundels van reizigers minder gebruikt wordt en niet kan concurreren op kwaliteit. Daarom verplichten we dit niet. We laten wel de mogelijkheid dat de concessiehouder toch WIFI aanbiedt als hij meent dat reizigers hier baat bij hebben. Deze eis is bedoeld om in dat geval de veiligheid en het kosteloze gebruik af te dwingen.
28	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Het is goed dat de concessiehouder problemen met de weginfrastructuur meldt bij de betreffende wegbeheerder. Bij structurele problemen worden ze geagendeerd in het TOT. De meeste wegbeheerders zitten hier niet standaard aan tafel. Wij verzoeken u op te nemen dat bij behandeling van een structureel weginfrastructuurprobleem de betreffende gemeente uitgenodigd wordt om in het TOT aan te sluiten.	Het spreekt voor zich, dat problemen met weginfrastructuur alleen kunnen worden opgelost in goed overleg met de betrokken wegbeheerder. In 2.3.2 staat aangegeven dat het TOT gemeenten kan uitnodigen voor overleggen waarin zaken worden besproken die de betreffende gemeente betreffen. Het is dan ook niet nodig dit hier nogmaals aan te geven.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
29	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Op dit moment is er een stalling in Waalwijk. Omwille van een goede bereikbaarheid in de vroege ochtend en late avond verzoeken wij u tot het handhaven van een stalling in Waalwijk.	Vooropgesteld, de aanwezigheid van een stalling heeft geen rol gespeeld bij het bepalen van het bedieningsvenster, maar wij erkennen dat gemeenten die een stalling huisvesten meer zekerheid hebben over een (zeer) ruim bedieningsvenster. In Waalwijk hebben we zelf geen geschikt perceel met grote netaansluiting kunnen vinden. Wij hebben met de Efteling een afspraak gemaakt over het realiseren van een tijdelijke stalling (met stroomvoorziening) in Kaatsheuvel. Wij zullen samen met de nieuwe concessiehouder op zoek gaan naar een definitieve locatie en zoeken daarbij in de gemeenten Loon op Zand, Waalwijk en Heusden. Wij willen voor deze strategische keuze de nieuwe concessiehouder kunnen betrekken, onder andere om de stalling daar te realiseren, waar ook in de vroege ochtend/late avond vraag is naar openbaar vervoer.
30	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In basis wil de gemeente Waalwijk geen busvervoer (met uitzondering van buurtbussen) over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. De Prof. Nolenslaan is erftoegangsweg. Op dit moment rijden er binnen de concessie Oost-Brabant geen bestaande buslijnen op deze weg. Wij verzoeken u deze straat uit de kaart met beschikbare routes te halen. Het alternatief is de Ambrosiusstraat of de Groen van Prinstererlaan.	Uw verzoek is gehonoreerd, daartoe is bijlage B1 aangepast.
31	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In basis wil de gemeente Waalwijk geen busvervoer (met uitzondering van buurtbussen) over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Maar GOW50 en GOW30-wegen kunnen wel toegevoegd worden aan het netwerk van beschikbare routes. We denken hierbij aan de	Uw verzoek is gehonoreerd, daartoe is bijlage B1 aangepast. Zie ook beantwoording vraag 25.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		Bachlaan, Taxandriaweg, Noorder Allee en Bernhardstraat (Sprang-Capelle).	
32	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In basis wil de gemeente Waalwijk geen busvervoer (met uitzondering van buurtbussen) over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Vanuit deze insteek past de Sint Antoniusstraat niet in het beschikbare wegennet. Op dit moment rijden er binnen de concessie Oost-Brabant geen bestaande buslijnen op deze weg. Wij verzoeken u deze straat uit de kaart met beschikbare routes te halen. Alternatieve routes zijn de Bachlaan en de Burgemeester Smeelelaan.	Uw verzoek is gehonoreerd, daartoe is bijlage B1 aangepast.
33	<b>Gemeente Waalwijk</b>	De gemeente Waalwijk werkt samen met de provincie aan de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Op dit moment verwachten wij dat het beschikbare wegennet in deze concessieperiode gewijzigd wordt. Wij verwijzen voor informatie naar <a href="http://oostelijkelangstraat.nl">oostelijkelangstraat.nl</a>	Waarvan akte.
34	<b>Gemeente Waalwijk</b>	De gemeente Waalwijk werkt aan een nieuw netwerk van mobiliteitshubs. Dit gaat consequenties hebben voor de toeleidende routes en routevarianten. Wij verwachten dat we bij de Ontwikkelplannen/herijking opnieuw informatie mogen leveren over het beschikbare wegennet.	Dat is juist. In de beschrijving van de plancyclus (B3) is beschreven dat de vervoerder bij de voorbereiding op zijn Ontwikkelplan ook de gemeenten betreft. Gemeenten kunnen tijdens deze voorbereiding wijzigingen in de infrastructuur met de vervoerder bespreken, zodat hij deze bij de ontwikkelplannen kan betrekken.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
35	Gemeente Waalwijk	Er zijn 3 verplichte haltes binnen de gemeente Waalwijk waar BravoDirectlijnen verplicht gebruik van moeten maken (Vredesplein, Eikendonklaan en Noorder Allee). Wij verwachten dat bij deze verplichte haltes minimaal 1 BravoDirectlijn daar halteert. Wij streven flexibiliteit na alsmede een goede dekking. Om een goede dekking van Waalwijk-zuid te krijgen, vragen wij u de halte Blyde Incomstelaan toe te voegen.	Om die reden is de halte Blyde Incomstelaan toegevoegd als Verplichte halte voor een Ontsluitende Lijn. We kiezen niet voor het bedieningsniveau van een BravoDirectlijn omdat we daarmee ófwel zeer sterk sturen op een minder directe route van de geëiste BravoDirectlijn, ófwel sturen op het aanbieden van een tweede BravoDirectlijn, terwijl voor oppervlakteonstluiting een Ontsluitende Lijn volstaat. Het staat de vervoerder echter vrij om deze halte met een (Bravo-)Directlijn te bedienen.
36	Gemeente Waalwijk	Wij gaan er vanuit dat de knooppunten ook verplicht aangedaan worden door de ontsluitende lijnen. Waarom zijn voor de bushaltes nabij belangrijke voorzieningen als de nabijheid van het ETZ en het centrum (Vredesplein) niet verplicht voor ontsluitende lijnen? Wij vragen u deze alsnog op te nemen.	Uw aannname is niet juist. Niet alle knooppunten hoeven te worden bediend met een Ontsluitende lijn, maar per Ontsluitende lijn moeten wel minimaal twee Knooppunten worden bediend. Wij hebben hiervoor gekozen om de vervoerder zoveel mogelijk ruimte bieden om het totale netwerk naar eigen inzicht vorm te geven, waarbij uiteraard alle Verplichte Haltes minimaal met het geëiste voorzieningenniveau moeten worden bediend.
37	Gemeente Waalwijk	In de lijst van definties wordt bij de definitie van een knooppunt verwezen naar een bijlage, waarin wederom een verwijzing is opgenomen naar punctualiteitseisen. Voor ons is een knooppunt een halte waar alle buslijnen die ik een gebied liggen samenkomen om een goede overstap mogelijk te maken. Wij vragen u om gezien de toekomstige ontwikkelingen in relatie tot de BRT-verkenning op de locatie Noorder Allee het PvE zo vorm te geven, dat de concessiehouder op deze locatie ook alle buslijnen in de directe omgeving laat samenkomen.	Waalwijk Noorderallee is zowel een Verplichte Halte voor tenminste één BravoDirectlijn en is benoemd als Knooppunt. Dit laatste betekent dat dit een halte is waar met voorkeur Aansluitingen worden geboden (eis. 3.1.7 en eis 3.9.12). Binnen deze eisen bieden wij de vervoerder de ruimte om het in zijn ogen beste netwerk met dito aansluitingen vorm te geven.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
38	<b>Gemeente Waalwijk</b>	<p>Wij verzoeken u als concessieverlener in het PvE aandacht te besteden aan de noodzaak voor een betere openbaar vervoervoorziening voor het bedrijventerrein Haven. Waalwijk heeft meer dan 32.000 arbeidsplaatsen. Door de verstedelijkingsopgave zal dit aantal met 3.500 - 5.000 arbeidsplaatsen toenemen. Een groot deel van deze arbeidsplaatsen bevinden zich op het regionale bedrijventerrein Haven. Het verbeteren van de ov verbinding kan door bijvoorbeeld een pendelbus te laten rijden via de arbeidsmigrantenhuisvesting aan de Pompweg en de locatie van Bol. Na de realisatie van het GOL en de bijbehorende noordelijke parallelweg kan dit door realisatie van een bushalte die verplicht aangedaan dient te worden door een BravoDirectlijn. Uiteraard denken we als gemeente graag mee over hoe we het busvervoer op dit bedrijventerrein doorontwikkeld kan worden. Voor gemeente Waalwijk hoort dit nadrukkelijk bij de opdracht om een schaa sprong in het ov te maken, vanuit de verstedelijkingsopgave. Zie onderstaande afbeelding als voorbeeld.</p>	<p>In de Aanbestedingsleidraad dagen wij inschrijvende partijen uit om in te spelen op nieuwe kansen en (nieuwe) doelgroepen. Binnen dit PvE, dat de minimumeisen beschrijft, willen we echter geen verbindingen verplicht stellen die er ook nu niet zijn. Op deze manier creëren wij ruimte voor de inschrijvende partijen om extra aanbod te realiseren, daar waar zij kansen zien. Na realisatie van het GOL ontstaat met betrekking tot de ontsluiting van het bedrijventerrein inderdaad een andere situatie. Wij denken dan graag mee met nieuwe kansen om het bedrijventerrein te bedienen met een BravoDirectlijn, op het moment dat deze lijn via de noordelijke parallelweg gaat rijden.</p>

39	<b>Gemeente Waalwijk</b>	[plaatje met mogelijke bediening bedrijventerrein]	Deze afbeelding is ter informatie aan inschrijvers verstrekt. Zie verder het antwoord op vraag 38.
----	--------------------------	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
40	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Om de sterke lijnen, sterker te maken is het noodzakelijk dat er op extreem drukke haltes onnodig veel tijd wordt verloren met het in- en uitstappen van passagiers. Wij vragen u in het Ontwerp-PvE om de concessiehouder hierop in te laten spelen, door op BravoDirectlijnen met grote instaplocaties materieel in te zetten wat een soepele en snelle in- en uitstap bevordert. Voor de BravoDirectlijnen 300 en 301 denken wij dat dit aan de orde is op de stations in Tilburg, Den Bosch, Efteling en grote scholenlocaties (in Tilburg en Den Bosch).	Om de redenen die u noemt schrijven wij op de Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch drie deurpartijen voor op bussen, langer dan 9,5 meter. Op alle andere lijnen bieden wij de vervoerder, binnen de eisen van het PvE, de vrijheid om een eigen afweging te maken over het in te zetten materieel, waarbij de totale geboden capaciteit, het aantal zitplaatsen, het aantal en type deurpartijen en het totale comfort uiteraard allemaal een rol spelen.
41	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Via deze weg vragen wij u aandacht voor de eenheid van haltes voor BravoDirectlijnen en de financiering daarvan. Wij zijn van mening dat het voor de reiziger essentieel is om eenduidige uitstraling en voorzieningen niveau van de haltes op de sterke Bravo Directlijnen te hebben. Dit geldt zeker voor lijnen die de doorontwikkeling naar BRT-lijn moeten maken.	Waarvan acte. De vormgeving en financiering van haltes zijn echter geen onderwerp van dit PvE. Als onderdeel van de implementatie van de concessie West Brabant bereiden we overigens wel een bijdrageregeling voor voor de aanleg van toegankelijke haltes die nodig zijn voor de nieuwe dienstregeling vanaf juli 2025. We zullen onderzoeken of een dergelijke regeling ook voor de implementatie van de concessie Oost Brabant mogelijk is.
42	<b>Gemeente Waalwijk</b>	Als gemeente Waalwijk hebben we een mobiliteitstransitieopgave en willen we graag het openbaar vervoer op een hoger planniveau brengen. Uiteraard zijn we ook bereid om daarin te investeren. Echter naar aanleiding van de concessie West-Brabant concluderen we ook dat wegbeheerders geconfronteerd worden met nieuwe haltes die niet voorzien zijn. De financiële middelen om deze haltes te realiseren is in onze begroting niet aanwezig. We willen aandacht vragen voor deze situatie en	Zie antwoord vraag 41. Om te voorkomen dat er onnodig veel nieuwe haltes moeten worden aangelegd, is bij het benoemen van de Routes en Routevarianten zoveel mogelijk gekozen voor bestaande busroutes. Daar waar nieuwe Routes zijn toegevoegd, is dit in overleg gegaan met de betreffende gemeente(n).

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		u als concessieverlener/provincie vragen om deze lasten gezamenlijk te dragen.	
43	<b>Gemeente Waalwijk</b>	In basis wil de gemeente Waalwijk geen busvervoer (met uitzondering van buurtbussen) over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Maar GOW50 en GOW30-wegen kunnen wel toegevoegd worden aan het netwerk van beschikbare routes. De Molenvlietlaan vinden we niet geschikt voor ov. Een alternatief is de Groenstraat.	Uw verzoek is gehonoreerd, daartoe is bijlage B1 aangepast.
44	<b>Gemeente Waalwijk</b>	De betrokken gemeenten willen een gezamenlijke input leveren vanuit de BRT-verkenning Tilburg - Waalwijk - Den Bosch. Zie hiervoor de bijlage 'Reactie vanuit BRT op concept PVE en OV concessie Oost-Brabant'.	Waarvan akte.
86	<b>Gemeente Maashorst</b>	Hoe relateert zich dit tot de plannen MIRT A50, die een ander tijdspad lopen dan tot nu toe verwacht?	Rijkwaterstaat bereidt de maatregelen ten behoeve van het vluchtstrookgebruik door bussen momenteel voor. Deze afspraak heeft geen relatie met de MIRT A50, gepland ingangsjaar van het vluchtstrookgebruik is 2027.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
87	<b>Gemeente Maashorst</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan Hart van Brabant en Infraonderzoek Eindhoven-Nijmegen streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit voor BRT te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	De uitgevoerde BRT-studies voegen wij toe aan de aanbestedingsstukken, zodat inschrijvende partijen zich op de hoogte kunnen stellen van de ambities. Bij de beoordeling van de biedingen worden extra's ten opzichte van het PvE gewaardeerd op basis van hun bijdrage aan de concessiedoelen. In uw voorbeeld gaat het dan met name om de doelstelling "Wat sterk is nog sterker maken".
88	<b>Gemeente Maashorst</b>	legenda is niet volledig	U doelt waarschijnlijk op de rode open cirkels in de figuur. Dit zijn met name de grotere (bus)stations uit een van de beloften aan de reiziger (zie blz 10.). Aangezien uit uw vraag blijkt dat deze cirkels tot verwarring kunnen leiden, zijn ze uit de figuur verwijderd.
89	<b>Gemeente Maashorst</b>	In welke mate wordt er al rekening gehouden met een uitbreiding van laadinfra en de krapte op het energienet om dit mogelijk te maken?	In grote mate. Reeds enkele jaren geleden hebben wij beoordeeld of er naast laadinfrastructuur op stallingen ook laadinfrastructuur in de openbare ruimte nodig is (op de huidige laadpunten in Den Bosch na is dat niet het geval) en welke stallingen toekomstvast zijn. Voor die drie stallingen (Tilburg, Den Bosch en Uden) hebben wij reeds voor de afkondiging van netcongestie meer vermogen gecontracteerd. Voor de definitieve stalling in omgeving Waalwijk/Kaatsheuvel hebben wij nog wel te maken met netcongestie, maar hebben wij ook een passende tijdelijke oplossing gevonden, waardoor wij alsnog de eis voor een nagenoeg volledige zero emissie exploitatie kunnen stellen. Zie NvB paragraaf 1.2.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
90	<b>Gemeente Maashorst</b>	niet alle eisen zijn meetbaar (goede vering, prettige verlichting, comfortabele stoelen)	Dat klopt, maar juist de wijze waarop de concessiehouder niet (direct) meetbare eisen invult kan onderdeel zijn van de kwalitatieve beoordeling. Bij uitvoering van de concessie geldt dat de concessiehouder de kwaliteit die hij aanbiedt in zijn inschrijving moet blijven bieden. Daarmee worden de eisen specifiek ingevuld, en worden ze daarmee makkelijker meetbaar en vergelijkbaar.
91	<b>Gemeente Maashorst</b>	In hoofdstuk 6.3 worden haltes genoemd, maar wij stellen voor om ook hubs op te nemen vanuit de werkstromen gedeelde mobiliteit/deelmobiliteit. Dit zorgt voor een beter geïntegreerd netwerk. Voor BRT/HOV/Direct Nijmegen-Eindhoven zijn de hoofdhalttes ook bestemd als mobiliteitshubs. Graag hier een check op.	In relatie tot de OV-concessie zijn de Haltes voor het openbaar vervoer en/of flexvervoer relevant. Indien een hub ook voorziet in een dergelijke Halte, gelden de eisen in hoofdstuk 6 voor de OV-halte(s) op de betreffende hub.
92	<b>Gemeente Maashorst</b>	Uden zuid wordt niet met OV bediend. In de laatste jaren zijn daar veel woningen bijgekomen en aanvullend in de planning staat de ontwikkeling van Eikenheuvel met 460 woningen. (verplichte) haltes langs de N264 en een reguliere dienst door de wijk is erg welkom.	De N264 ten oosten van de Velmolenweg is in het Ontwerp PvE niet expliciet opgenomen als Routevariant. Omdat het hier gaat om een Provinciale weg, mag wel een buslijn via deze Route worden ingelegd. Om de wijk te ontsluiten, is een nieuwe haltevoorziening noodzakelijk, waarvoor de Provincie als wegbeheerder aan de lat staat. Indien een vervoerder een verzoek indient om hier een halte te realiseren, zullen wij dat verzoek met een positieve grondhouding behandelen. Wel zal nog bepaald moeten worden of een halte langs de N264 inpasbaar is.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
93	<b>Gemeente Maashorst</b>	niet alle kernen worden verplicht bediend. Reek (met connectie met Schaijk), Volkel en Odiliapeel ontbreken in de lijst. Vanuit de omgevingsvisie sturen we aan op gebruik van openbaar vervoer. Ook de kernen moeten dan (liefst altijd) goed bereikbaar zijn.	In 3.3.2 en 3.3.8 wordt geeist dat elke Verplichte halte van de Ontsluitende en Spitslijnen rechtstreeks met minimaal twee knooppunten verbonden wordt via de Routes en Routevarianten conform bijlage B1. Bovendien eisen wij in 3.1.6 dat alle Directlijnen, Stadslijnen, Ontsluitende lijnen en Spitslijnen alle Haltes bedienen die de betreffende lijn passeert. Dit, in combinatie met de geeiste Directlijnen in eis 3.2.6, borgt dat ook de meeste kleine kernen zonder Verplichte Halte straks worden bediend. Hiermee menen wij een goed evenwicht te hebben gevonden tussen het borgen van een goed ontsluitend net enerzijds en het bieden van voldoende ruimte voor inschrijvende partijen anderzijds om een eigen inbreng te hebben bij het ontwerp van het toekomstige (ontsluitende) lijnennet.
94	<b>Gemeente Maashorst</b>	niet alle kernen worden verplicht bediend. Reek (met connectie met Schaijk), Volkel en Odiliapeel ontbreken in de lijst. Vanuit de omgevingsvisie sturen we aan op gebruik van openbaar vervoer. Ook de kernen moeten dan (liefst altijd) goed bereikbaar zijn.	Zie antwoord op de vraag 93.
96	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	verzoek om te pleiten voor 1 vervoerder bij grensoverschrijdend vervoer en niet voor het delen van de ritten. Zoals nu het geval is bij lijn 99 in de huidige concessie. Dit is om meerdere redenen niet handig gebleken.	In overleg met de Provincie Gelderland hebben wij besloten om lijn 99 in zijn geheel als Directlijn toe te voegen aan de concessie Oost-Brabant.



Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
97	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	Dit zijn twee verschillende opdrachten (concessie en aanbesteding Regiotaxi). Is het noodzakelijk om in de aanbesteding van Flexvervoer eisen ten aanzien van samenwerking te stellen? Ziet de provincie hier op toe?	Ja, dat is noodzakelijk en de provincie ziet hierop toe. We verstrekken bij de aanbesteding van de ov-concessie ook informatie over de eisen aan samenwerking die we in de Flexcontracten opnemen.
98	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	Kan het ontwikkelbudget ook worden aangewend om vervoer van derden beter te laten aansluiten en zo te dienen als totaalverbetering van de vervoersketen?	In principe kan dit, maar het is aan de concessiehouder om aan te tonen dat een aanvraag voor besteding van het ontwikkelbudget ten goede komt aan de uitvoering van de concessie. Voor het verbeteren van vormen van gedeelde mobiliteit die door derden worden aangeboden zal waarschijnlijk eerst gekeken worden naar budgetten die bijvoorbeeld gemeenten, regiotaxiorganisaties of de provincie daarvoor beschikbaar stellen.
99	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	In hoeverre is de rol van mobiliteitsmakelaar doorslaggevend in de keuzes voor opstappunten van flexvervoer? Is dit niet (ook) een rol van de wegbeheerder?	De keuze voor de opstappunten van BravoFlex wordt door de provincie voorbereid maar daar kan bij de definitieve uitwerking op basis van het geboden lijnennet van worden afgeweken in overleg met de betreffende gemeenten. Keuzes over aanpassingen tijdens de looptijd van de concessie worden gemaakt in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit onder voorzitterschap van de Provincie Noord-Brabant. Naast de vervoerder in zijn rol als Mobiliteitsmakelaar en de Flex-contractanten, nemen hieraan ook andere partijen, waaronder gemeenten, deel (eis 2.3.8).
100	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	wat zijn MaaS-waardige bestekseisen?	Dit zijn landelijk afgesproken eisen die borgen dat derden (zoals MaaS-aanbieders) in staat worden gesteld om reisproducten van de concessiehouder te verkopen en te betalen.  Deze eisen zijn op de volgende pagina te raadplegen:

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			<a href="https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2024/juli/nieuwe-versie-maas-waardige-besteisen-voor-ov-co">https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2024/juli/nieuwe-versie-maas-waardige-besteisen-voor-ov-co</a>
101	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	verzoek om de vrijblijvendheid deelnemers uit te nodigen te beperken. Indien het TOT overgaat tot aanpassingsvoorstellen is de concessiehouder verplicht om gemeenten uit te nodigen die met de wijziging(en) te maken (gaan) krijgen.	De eisen met betrekking tot de samenwerking in het Tactisch Ontwikkelteam (TOT) zijn gebaseerd op de huidige werkwijze binnen het TOT. Op basis van onze ervaringen zien wij geen reden om hier verandering in aan te brengen.
102	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	In hoeverre is rekening gehouden met financiële belangen van concessiehouder en die van de uitvoerende partij uit het flexcontract?	Voor wat betreft deze eis niet in het bijzonder. De provincie realiseert zich dat de concessiehouder rechtstreeks financieel belang heeft bij het voortdurend verbeteren van de dienstverlening (meer ov-gebruik leidt tot meer inkomsten bij nagenoeg gelijkblijvende kosten) en de houders van de flex-contracten niet (bij meer gebruik nemen zowel hun inkomsten als hun kosten toe). Desondanks menen wij dat financieel belang niet de enige reden is om te spreken over samenwerking.
103	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	voorzien vanaf 2027, echter niet overal op de A50. Geef aan over welke wegvakken van de A50 het gaat.	Dit is toegevoegd.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
104	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	er is ook nog een treinstation Vierlingsbeek waarnaar vervoerd kan worden, maar dat geldt ook voor treinstations Ravenstein, Oss-west, 's-Hertogenbosch oost, Rosmalen, Vught.....	U bedoelt waarschijnlijk de opsomming op pagina 29. Deze opsomming is afkomstig van een van de beloften aan de reiziger uit het Ambitiedocument Oost-Brabant. U hebt gelijk dat er meer treinstations in de regio zijn. Door die hier ook te benoemen zouden wij echter de belofte aan de reiziger afzwakken omdat hoe langer deze lijst wordt, hoe eenvoudiger voor de vervoerder om een netwerk te ontwerpen waarmee een van deze (bus)stations te bereiken is met maximaal 1 overstap. Dat zou kunnen leiden tot meer overstappen voor substantiële aantallen reizigers en dat vinden wij niet gewenst.
105	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	Er dient een bestuurlijk akkoord te zijn van de wegbeheerder.	Het is aan de gemeenten om te bepalen wat ervoor nodig is om akkoord te kunnen gaan met voorstellen over nieuwe routes. Specifiek over eis 3.1.5 sub c.ii: indien een inschrijver bij een wegbeheerder informeert naar de mogelijkheid een alternatieve route op te nemen, en de wegbeheerder vindt dit geen gewenste route, kan hij dit aangeven en dan zal de inschrijver deze route hoogstwaarschijnlijk ook niet opnemen in zijn bieding.
106	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	wat is het nut van dit artikel voor de reiziger?	Hiermee bieden wij de vervoerder de mogelijkheid om met inachtneming van de minimeisen, zijn aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de bestaande en verwachte vervoervraag.
107	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	op een directlijn of BRT traject dienen haltes mogelijk te vervallen ivm versnellen van de route, die haltes hoeven niet fysiek te worden verwijderd. Ook kunnen ze gebruikt worden voor andere lijnen of flexvervoer. Daarmee kan je niet stellen dat alle haltes dienen te worden aangedaan.	Alleen op Bravodirectlijnen, HOV-stadslijnen en Transferiumlijnen in 's-Hertogenbosch mogen bestaande haltes worden overgeslagen (eis 3.1.6). Alle overige lijntypen moeten alle haltes bedienen die zij passeren. Haltes die uitsluitend door het flexvervoer worden bediend (flexhaltes) worden derhalve niet door

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			een andere lijn gepasseerd en hoeven dus ook niet door een andere lijn te worden bediend.
108	Gemeente Land van Cuijk	In verband met de versterking van de oost-west verbinding in Oost Brabant is het verzoek minimaal een verbinding Cuijk - Uden en een verbinding Boxmeer - Eindhoven in het PvE op te nemen.	Wij honoreren het verzoek om de verbinding Cuijk-Uden als Directlijn uit te vragen. Daarmee vervalt de in het ontwerp-PvE opgenomen keuzemogelijkheid tussen deze verbinding en de verbinding Uden-Boxmeer. De verbinding Boxmeer-Eindhoven valt onder de concessie Zuidoost-Brabant. Uw verzoek voor behoud van deze verbinding nemen wij te zijner tijd mee bij de aanbesteding van Zuidoost-Brabant.
109	Gemeente Land van Cuijk	De Concessiehouder verricht Openbaar Vervoer volgens een Dienstregeling. Aanvullen met; met uitzondering van eventueel aangeboden vraagafhankelijk vervoer in een vastgesteld gebied.	Deze uitzondering ligt besloten in de definitie van het begrip Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer.
110	Gemeente Land van Cuijk	Betekent dit dat bestaande lijnen her-nummerd gaan worden? Is dat noodzakelijk?	Ja, wij vinden het noodzakelijk om de nummering van alle lijnen in heel Brabant weer met elkaar in lijn te brengen.
111	Gemeente Land van Cuijk	Er wordt niet gesproken over OV-Pay. Dient betalen met OV-Pay wel mogelijk te zijn? Wij gaan er vanuit dat dit wel de bedoeling is.	OVpay behoort tot de wettelijk vastgestelde betaalwijzen die in 4.1.10 benoemd worden. De concessiehouder is dus verplicht om betaling met OVpay te faciliteren

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
112	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	in hoeverre wordt gecontroleerd en eventueel bestraft indien niet aan deze plichten wordt voldaan?	Binnen het concessiebeheer wordt hierop toegezien. Hiertoe beschikt de provincie over bezettingscijfers per rit, evenals het ingezette voertuigtype en het aantal zit- en staanplaatsen. In de boetebepalingen wordt opgenomen wanneer welke boete van toepassing is als niet aan deze eisen wordt voldaan. Dit is geen onderdeel van dit PvE maar wel van de aanbestedingsdocumenten.
113	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	wijzigingen van of aan haltes voorstellen in het TOT is niet voldoende. Daar hoort ook de betreffende wegbeheerder van de halte(s) bij als deze niet is vertegenwoordigd in het TOT.	Eens. Dit is geborgd in de eisen 6.3.7 en 6.3.9.
114	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	twee maal; te gebruiken	Dank voor deze correctie. Deze is doorgevoerd.
115	<b>Gemeente Land van Cuijk</b>	Er staat niets over dynamische route informatie borden (DRIS) Waarom is dat zo? Wordt daar mee gestopt? Naar onze mening moet maximaal worden ingezet op actuele reizigersinformatie. Niet alleen via apps, maar ook fysiek op de haltes.	Het plaatsen van DRIS-borden behoort tot de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder en is dus geen eis aan de concessiehouder. De concessiehouder is wel verplicht om informatie aan te leveren over dienstregeling en stiptheid, waarmee de DRIS-borden worden gevoed (zie onder andere paragraaf 14.1). Ook is de concessiehouder verplicht om deze, indien aanwezig, te gebruiken voor actuele mededelingen aan de reizigers.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
116	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	De lagere kwaliteitseisen worden straks afgewogen tegen de beschikbare capaciteit, waarbij de logische keuze gaat zijn om te concentreren op stedelijke gebieden. Het is voorstelbaar maar zorgwekkend dat een dorpskern als Diessen zich moet voorbereiden op een lager kwaliteitsniveau	De minimeisen zijn over de hele linie lager gesteld (dus ook in de grote steden) dan onze verwachting over de uiteindelijke omvang van de winnende bieding. Hiermee bieden wij inschrijvende I383leinere kernen, in combinatie met Bravoflex, een belangrijk aandachtspunt is, naast de uitbouw van de nu al sterke vervoersbundels vanuit het concessiedoel "Wat sterk is nog sterker maken". Hiermee valt inderdaad op voorhand niet uit te sluiten dat een dorpskern als Diessen zich moet voorbereiden op een lager voorzieningenniveau, maar ook het tegengestelde kan waar zijn. De ervaringen met deze wijze van aanbesteden heeft in West-Brabant tot een goed aanbestedingsresultaat geleid, zeker ook in de kleine kernen die er vaak op vooruit gaan in de nieuwe concessie.
117	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Enkel de bushalte op de Doelenstraat wordt benoemd als potentieel knooppunt voor directlijnen. Het is daarmee onbekend welke OV vorm de Vrijthof en Esbeek krijgen.	Het traject Tilburg CS - Hilvarenbeek Doelenstraat wordt minimaal bediend met twee Directlijnen of één Bravodirectlijn (eis 3.2.8). Daarmee is op dit traject een goed voorzieningenniveau geborgd met een breed bedieningsvenster, ook in het weekend. Dit laatste geldt ook voor het traject van de geeiste Directlijn tussen Best Station - Hilvarenbeek Doelenstraat en/of Best station - Tilburg. Daarmee is er een solide basis aanwezig in het buitengebied om met Bravoflex op aan te takken, ook in de avonduren en het weekend. Diessen, Julianastraat is daarnaast een Verplichte Halte voor een Ontsluitende Lijn. Aangezien deze halte rechtstreeks dient te worden verbonden met minimaal twee Knooppunten (eis 3.3.2), gebruikmakend van de Routes en Routevarianten uit bijlage B1, is het aantal mogelijke lijnen beperkt. Hetzelfde geldt voor Esbeek dat aan de verbinding tussen Hilvarenbeek en Reusel ligt. Gezien de beschikbare Routes en Routevarianten moet minimaal een Spitslijn tussen Reusel en Hilvarenbeek wordt aangeboden.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
118	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Het is niet duidelijk vanuit het PVE of dat de OV-studentenkaarten bruikbaar zijn op Bravoflex. Hiervoor willen wij graag opheldering	Dit is onderdeel van het Flexcontract en niet van het onderhavige OV-concessie. In het Ambitiedocument Oost-Brabant hebben gemeenten en provincie afgesproken dat abonnementen, en daarmee ook de OV-studentenkaart, niet geldig zijn op Bravoflex. Dit laatste is het gevolg van het feit dat vanuit het OV-studentencontract tussen het ministerie van OC&W en de vervoerders, alleen OV-vervoerders een bijdrage krijgen. Taxivervoerders krijgen dit niet omdat zij geen deel uitmaken van de afspraken. Daarnaast blijkt in de praktijk dat wanneer de OV-studentenkaart wel geldig is op Flexvervoer, het percentage no-show onder deze groep hoog is, wat kostenverhogend werkt voor deze voorzieningen.
119	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Wijzigingen in de opzet van de Studenten ov-kaart en/of de verdeling van de opbrengsten uit deze kaart over de concessie/vervoerders, hebben potentieel grote gevolgen voor de bijdragen die de concessiehouder uit deze kaart ontvangt, en daarmee hoe rendabel bepaalde buslijnen blijven in onze gemeente.	Eens. Dit geldt voor alle buslijnen binnen de concessie, en is daarmee een risico voor de doorontwikkeling van de concessie. Dit risico is daarom benoemd tot majeure ontwikkeling (zie paragraaf 2.6) en kan aanleiding zijn voor een Herijking van de (financiële) afspraken tussen Concessieverlener en Concessiehouder.
120	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	De concessiehouder baseert het exploitatieplan op reizigersopbrengstprognoses, uitgedrukt in aantallen en kilometers. Wij voorzien dat deze argumenten zwaarwegender zijn dan bereikbaarheid, leefbaarheid en dienstbaarheid voor kleine kernen. Daarmee is de exploitatie voor ontsluitende lijnen vooraf moeilijk rendabel te krijgen.	Met de gekozen concessiedoelen sturen wij op een evenwichtige verdeling tussen de doorontwikkeling van sterke lijnen ("Wat sterk is nog sterker maken") en het op peil houden/verbeteren van de "zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit". Dit moet tot uiting komen in de Ontwikkelplannen (eis 2.2.5 en 2.2.6) en de daarvan afgeleide jaarlijkse Exploitatieplannen (eis 2.2.7). Beide concessiedoelen zijn voor ons belangrijk en het een kan niet zonder het ander: op de zware bundels moet inderdaad het geld worden verdiend om de minder rendabele lijnen in stand te houden danwel uit te breiden.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
121	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Door de herijking is er geen zekerheid dat bepaalde buslijnen behouden blijven.	Dat is correct. Gewijzigde omstandigheden kunnen ertoe leiden dat het PvE wordt aangepast. Gezien de looptijd van de concessie is het echter niet reëel te veronderstellen dat wij bij de start van de concessie al de gehele concessieperiode kunnen overzien en het is daarom noodzakelijk en gewenst om flexibiliteit in te bouwen. Overigens zien wij vooral kansen, bijvoorbeeld door de aanleg van (doorstromings-)infrastructuur en de realisatie van de woningbouwopgave, die aanleiding kunnen zijn om nieuwe afspraken te maken om bijvoorbeeld de BRT-ambities waar te maken en nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten.
122	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Op pagina 163 van het ontwerp PVE wordt de buslijn Hilvarenbeek – Reusel aangeduid als Spitslijn i.p.v. de eerder aangegeven directlijn. Het is in deze fase onbekend hoe de buslijn vanaf Hilvarenbeek naar Reusel vorm krijgt vanaf de bushalte aan de Doelenstraat. Mogelijk wordt dit een spitslijn of ondersteund met Bravoflex. Is hierover duidelijkheid te krijgen?	Reusel Busstation is aangemerkt als Verplichte Halte voor een Spitslijn (tabel 5 van Bijlage B2). Zoals eerder bij vraag 117 uitgelegd, betekent dit dat minimaal een Spitslijn moet worden aangeboden tussen Reusel busstation en Hilvarenbeek Doelenstraat via Esbeek (zie bijlage B1). De Concessiehouder kan er overigens ook voor kiezen om hier meer aan te bieden (eis 3.1.4 d). Aangezien een deel van deze Route via het vervoersgebied van de concessie Zuidoost-Brabant loopt, is deze lijn hier opgenomen als Concessiegrensoverschrijdende verbinding die is afgestemd met de concessiehouder van de de concessie Zuidoost-Brabant. Buiten de bedieningstijden van deze lijn is er altijd Bravoflex dat vanaf de haltes van deze lijn een aansluiting biedt op de dichtstbijzijnde (Direct-)lijn in het gebied.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
123	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	De wijze waarop de beoordeling van de diensten wordt gedaan, is momenteel niet volledig inzichtelijk. De concessie moet voldoen aan een reeks Key Performance Indicators, welke worden gepubliceerd bij het definitieve programma van eisen. Verdere beoordeling tijdens de lopende concessie wordt gebaseerd op reizigersopbrengstenprognoses en maandelijks/jaarlijkse rapportages. Er is momenteel geen zicht op wat die specifieke KPI's zijn.	Zie antwoord op vraag 55.
124	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Er is geen zekerheid dat de verplichtingen uit het ontwerp PVE overeind blijven tijdens de concessie, vanwege majeure ontwikkelingen. De genoemde woningbouwopgave is een reguliere ontwikkeling die vooraf te voorspellen is. Door woningbouw als argument te gebruiken heeft een concessiehouder een makkelijk argument om te snijden in het landelijk gebied, omdat grote woningbouw hoofzakelijk plaatsvindt in de grote steden.	De minimeisen uit het PvE blijven overeind, evenals toezeggingen uit de bieding, tenzij tijdens een herijking wordt besloten om hier wijzigingen in aan te brengen. Deze herijking is een proces dat Concessiehouder en Concessieverlener gezamenlijk doorlopen om de concessie een grotere bijdrage te laten leveren aan de realisatie van de concessiedoelen. Met de gekozen concessiedoelen sturen wij op een evenwichtige verdeling tussen de doorontwikkeling van sterke lijnen ("Wat sterk is nog sterker maken") en het op peil houden/verbeteren van de "zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit". Ook tijdens een herijking blijft dat het uitgangspunt. Overigens biedt dit PvE ondanks de mogelijkheid tot herijking een grotere mate van zekerheid dan de huidige concessie, omdat in de huidige concessie alleen een verplicht lijnennet voor het eerste jaar was uitgevraagd, dat de concessiehouder vervolgens jaar na jaar kon doorontwikkelen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
125	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	De concessieverlener beoogt doelen gericht op het versterken van reeds sterke lijnen. Daarom zet de concessieverlener in op het verder versterken van de (nu al) zware ov-relaties, met name tussen en binnen de (middel-)grote steden. Deze versterking van de dikke lijnen gaat mogelijk ten koste van de landelijke gebieden/bereikbaarheid, gegeven het feit dat er een personeelstekort is en er prioriteit wordt gegeven aan reizigersopbrengsten die makkelijker te halen zijn op de dikke lijnen.	Beide concessiedoelen die betrekking hebben op de vervoerkundige invulling van de concessie ("Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit" en "Wat sterk is nog sterker maken") zijn voor ons belangrijk en het een kan niet zonder het ander. Wij zullen er daarom op toezien dat de realisatie van het ene doel niet ten koste gaat van het andere.
126	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	De concessiehouder wordt geacht het aanbod van aanbieders van andere mobiliteitsdiensten zoals Bravoflex te ontsluiten door een eigen platform te ontwikkelen of zich aan te sluiten bij een landelijk of Europees opererend platform. Dit betekent dat reizigers mogelijk een extra digitale drempel moeten overbruggen, mogelijk een platform dat losstaat van de al beschikbare platforms. Deze drempel staat haaks op de streefwaarden voor een toegankelijk OV, en gaat sommige groepen buitensluiten	Er is op dit moment niet één app aan te wijzen die elke reiziger gebruikt. Wij erkennen dat veel reizigers waarschijnlijk een nieuwe app zullen moeten gaan gebruiken, maar menen dat dit niet anders kan: om dit te voorkomen zouden de concessiehouder en de Flex-contractanten zaken moeten doen met alle platforms. Dat lijkt ons praktisch en financieel onwenselijk. Het bij aanvang van de concessie overstappen naar een nieuwe app, met goede dienstverlening voor zowel openbaar vervoer (reisplanner) als BravoFlex (plannen, boeken en betalen), lijkt ons wel realiseerbaar.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
127	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Bepalend in het ontwikkelplan zijn reizigersaantallen. Als reizigersaantallen blijven teruglopen omdat bijvoorbeeld Bravoflex impopulair blijkt, of omdat een ontsluitende lijn infrequent rijdt of niet aanwezig is, dan is dat de doodsteek voor herstel naar een reguliere lijn. Het wordt een zelfvervullende cyclus van minder investeren > minder reizigers > lagere reizigersaantallen vormen de basis voor het afwaarderen van prognoses	Bepalend in het Ontwikkelplan, en daarvan afgeleid de jaarlijkse Exploitatieplannen (zie eis 3.1.5), voor ons is de bijdrage aan de drie concessiedoelen. Daar beoordelen wij het Ontwikkelplan van de bieding op, evenals de daarop volgende Ontwikkelplannen. Dat betekent dat wij de manier waarop het doel "Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit" wordt ingevuld, evenwichtig meennemen. De Verplichte haltes uit bijlage B2 worden gedurende de totale looptijd van de concessie bediend, waarbij het lijnen-aanbod uit de bieding van Ontsluitende en Spitslijnen in ieder geval voor de eerste vier jaar van de Concessie geldt. Daarmee hebben deze lijnen uit de bieding ruim de tijd om zich "te bewijzen". Gezien de lange looptijd van de concessie is het tegelijkertijd wel wenselijk om flexibiliteit in te bouwen, zodat we de ruimte hebben om het totaal systeem van gedeelde mobiliteit te kunnen doorontwikkelen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
128	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	<p>Hoewel Bravoflex een oplossing biedt, wordt er geen moment gepraat over de nadelen van Bravoflex. Flexvervoer in Helmond zorgde voor een reizigersafname van 71% in 6 maanden tijd. Daarnaast is flexvervoer duurder voor reizigers en het verlies per reiziger stijgt. Daarmee is de kostprijs per reiziger veel hoger dan zelfs dun bezette lijnen. Die hoge kosten per reiziger zijn mogelijk voor een concessiehouder argumenten om een verlieslijdende lijn te schrappen of te onderinvesteren.</p>	<p>Bravoflex gaat vooral als aanvulling op het reguliere lijngebonden vervoer functioneren. Bravoflex stelt reizigers straks in staat om ook 's avonds nog thuis te komen en in het weekend te reizen, op plekken waar dit nu niet kan. Om dit mogelijk te maken investeren wij in een aantal Directlijnen met een breed bedieningsvenster, zowel in de avonduren als het weekend. Bovendien is Bravoflex straks tegen een laag tarief beschikbaar op momenten dat er geen lijngebonden vervoer beschikbaar is. De combinatie van lijngebonden vervoer met Bravoflex, ingekocht binnen de Regiotaxicontracten, stelt ons in staat om onze belofte aan de reiziger waar te maken binnen de beschikbare budgetten, ontstaan er veel meer reismogelijkheden in met name het landelijk gebied en is het niet nodig om met (bijna) lege (buurt-)bussen te rijden op de momenten dat de vervoersvraag gering en diffuus is. Wij verwachten dan ook dat de Ontsluitende lijnen, Spitslijnen en Bravoflex elkaar gaan versterken.</p> <p>Deze opzet is niet te vergelijken met de eerder uitgevoerde pilot in Helmond, waar Bravoflex in plaats kwam van een aantal stadslijnen en bovendien niet werd uitgevoerd in combinatie met het Regiotaxivervoer, waardoor de kosten veel hoger waren.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
129	<b>Gemeente Hilvarenbeek</b>	Een afname in de kwaliteit van OV-aanbod heeft nadelige verkeerseffecten. Als reizigers niet langer op het OV kunnen leunen voor mobiliteit, dan is leunen op particuliere mobiliteit noodzakelijk. Daarmee garanderen we mobiliteitsarmoede voor bepaalde doelgroepen en neemt de autoafhankelijkheid toe, waarmee de verkeersdruk op rijks-en provinciale wegen toeneemt, op wegen die al zeer onder druk staan. Het fijnmazige OV netwerk in landelijk gebied is niet het bulkaanbod qua reizigersaantallen, maar vormt wél het bulk aan verkeerseffecten op omliggende wegen. Bij het wegvallen of afwaarderen van de bestaande lijnen, gaat de mobiliteitsdruk hierdoor alleen maar toenemen.	Dit zijn inderdaad een aantal achterliggende redenen waarom we, redenerend vanuit brede welvaart, de drie concessiedoelen hebben opgesteld. Door deze doelen centraal te stellen, beogen we de door u geschetste nadelige effecten te voorkomen.
130	<b>Gemeente Oss</b>	De norm voor ritten binnen de gemeente Oss (in de spits alle zitplaatsen plus 70 procent van de staanplaatsen) vinden wij veel te coulant. Beperking tot hyperspits op drukke dagen, max 20 staanplaatsen op ritniveau doet meer recht aan goed OV. Buiten de spits moet ook binnen de gemeente Oss een zitplaats voor alle reizigers de norm zijn.	Wij beschouwen de bebouwde kom van de gemeente Oss, net als die van de gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch als sterk stedelijk gebied waar een dergelijke normering bij past.
131	<b>Gemeente Oss</b>	Bij start van de concessie inzet van niet-ZE-bussen overwegen om rituitval te vermijden, gelet op recente ervaringen elders in Nederland.	We geven de concessiehouder de tijd tot en met de zomervakantie van 2027 om ZE-bussen in te zetten. Zie NvB paragraaf 1.2.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
132	<b>Gemeente Best</b>	Zie reactiebrief college. Lijn niet optioneel als spitslijn, maar een directlijn met bediening ook buiten de spitsen, zeker gezien de verwachte groei van reizigers (woningbouw en ontwikkeling Brainport/BIC). Het aanbieden van ten minste één directlijn aan op de verbinding Best Station–Hilvarenbeek past in de gewenste doelstellingen van de mobiliteitstransitie. Een aandachtspunt is wat ons betreft de aansluiting van de aankomende en vertrekkende dienstregelingen op de dienstregeling van de treinen.	De bediening van de verbinding Hilvarenbeek-Tilburg is geborgd met minimaal twee Directlijnen of één BravoDirectlijn. Door op dit traject ook twee Directlijnen toe te staan, creëren wij de mogelijkheid om vanaf Hilvarenbeek (een van) de Directlijnen via Diessen door te trekken naar Best. We laten echter bewust ruimte voor de vervoerder om in plaats daarvan een Directlijn in te leggen tussen Tilburg en Best, via Moergestel of eventueel via de A58, juist ook met het oog op de ontwikkelingen die u schetst (Brainport/BIC). Ook in dat geval moet er op de verbinding Hilvarenbeek - Diessen - Best minimaal een Ontsluitende lijn worden geboden gezien de Verplichte halte in Diessen die rechtstreeks met minimaal twee Knooppunten moet worden verbonden. Ook Moergestel moet minimaal worden ontsloten met een Spitslijn. Deze minimumeisen passen bij de huidige vervoersvraag en laten tevens ruimte voor de inschrijvende vervoerders om een eigen invulling te geven aan het vervoersaanbod in dit gebied, passend bij de doelstellingen van de concessie.
133	<b>Gemeente Best</b>	Zie reactiebrief college. Lijn niet optioneel als spitslijn, maar een directlijn met bediening ook buiten de spitsen, zeker gezien de verwachte groei van reizigers (woningbouw en ontwikkeling Brainport/BIC). Het aanbieden van ten minste één directlijn aan op de verbinding Best Station–Tilburg CS past in de gewenste doelstellingen van de mobiliteitstransitie. Een aandachtspunt is wat ons betreft de aansluiting van de aankomende en vertrekkende dienstregelingen op de dienstregeling van de treinen.	Zie ons antwoord op vraag 132.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
134	<b>Gemeente Best</b>	Zie reactiebrief college. Wij zijn verheugd dat de Provincie station Best als een Knooppunt en als Flex-overstappunt aanduidt. We gaan ervanuit dat dit voor Best extra (en niet vervangend) is ten opzichte van het bestaande aanbod voor doelgroepen in Zuidoost. We willen extra aandacht voor de combinatie van de twee concessies voor WMO en Flex-OV voor onze gemeente. Tevens willen we aandacht voor de tegengestelde belangen die meespelen tussen consessiehouder(s) en houders van flexcontracten en we vragen ons af bij wie de bemiddelende rol (consessieverlener of Regieteam Gedeelde Mobiliteit) ligt. Graag bepalen wij ook -samen met u- de voor Flex benodigde halte-locaties in onze gemeente.	De provincie is voornemens om al vanaf begin 2026 over heel Brabant Bravoflex uit te rollen, dus ook in Zuidoost-Brabant en zowel in Oost- als in Zuidoost-Brabant daarmee vooruitlopend op de nieuwe OV-concessies. Dit geeft ons de tijd om voor de start van de nieuwe OV-concessie in Oost-Brabant in te spelen op eventuele complicaties op plekken waar meerdere concessies en Regiotaxicontracten aan de orde zijn. Wij zijn ons bewust van de door u geschetste tegengestelde belangen. Daarom worden zowel binnen de OV-concessie als binnen de Regiotaxicontracten hierover afspraken gemaakt. Dit is ook een van de redenen om naast het TOT een Regieteam gedeelde mobiliteit in het leven te roepen, waar onder voorzitterschap van de provincie de afstemming tussen de verschillende contracten plaatsvindt.
135	<b>Gemeente Best</b>	We willen ook structureel aandacht voor de promotie van openbaar vervoer en een minder projectmatige aanpak. Onze gemeenteraad heeft hier bij behandeling van de MRE mobiliteitsvisie nadrukkelijk om gevraagd. Hierbij hoort een aanpak om verschillende initiatieven (o.a. Voor Elkaar Pas, Brainport bereikbaar, OV-ambassadeurs, Vervoer voor mij) voor OV-stimulering in combinatie uit te werken in een structureel marketingplan. Deze graag ook breder trekken naar een aanpak 'vergroten mentale toegankelijkheid van mobiliteit' met aandacht voor vragen voor de groep die niet makkelijk zelfstandig kan reizen. In het verlengde hiervan willen we afspraken maken over de beschikbaarheid van de Voor Elkaar Pas. Dit is een mooie interventie om onder meer gebruikers van Taxibus kennis te laten maken met het OV (Arriva biedt die pas aan, Hermes niet).	De provincie staat positief tegenover een actieve rol van de gemeente, in afstemming met de vervoerder(s) in de gemeente. In het PvE (8.2.15) eisen wij van de concessiehouder dat hij de in de huidige concessie bestaande en door de Gemeenten gefinancierde speciale tarieven voor de doelgroep 'minima' continueert of in overleg met de betreffende Gemeente(n) een vergelijkbaar tarief aanbiedt.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
136	<b>Gemeente Best</b>	<p>We willen u verzoeken voorafgaand aan de concessie een onderzoek te starten naar het gewenste aanbod van de ontwikkelingen in de schaa sprong en de rol die het knooppunt hierin Best hierin speelt. Dit betreft een groeimodel gedurende de duur van de concessie Brabant Oost met behoud van bestaande lijnen op de relaties Oirschot-Best, Hilvarenbeek-Best en Veghel-St. Oedenrode-Best en pas in de eindsituatie een aanbod van hoogwaardig direct vervoer. Daarbij verzoeken wij u direct te zorgen voor een goede ontsluiting van de noordelijke woonwijken van Best met buslijnen en nieuwe haltes nabij de nieuw te ontwikkelen noordelijke wijken van Best (Steegsche Velden, Boomgaard en Aarlesche Erven inclusief rafelranden). Ook kan daarmee de aansluiting van de aankomende en vertrekkende dienstregelingen op de dienstregeling van de treinen geoptimaliseerd worden.</p>	<p>Best behoort tot de concessie Zuidoost-Brabant. In dit PvE is daarom alleen het voorzieningenniveau aan de orde van het gebied ten westen van Best en de aansluiting hiervan op het knooppunt Best via de daarvoor beschikbare Routes en Routevarianten.</p> <p>Wij realiseren ons dat er de komende jaren veel ontwikkelingen zijn in en rond de gemeente Best die gevolgen (kunnen) hebben voor het vervoersaanbod in de gemeente en de functie van het station. Bij de voorbereiding van de concessie Zuidoost-Brabant zal dan ook een uitgebreid vervoerkundig onderzoek plaatsvinden waarin de door u geschetste ontwikkelingen worden betrokken in relatie tot alle andere ontwikkelingen in de regio. Indien daar aanleiding toe is, kan de vervoerder van de concessie Oost-Brabant ook voorstellen doen om daar vanuit deze concessie op in te spelen. Tijdens de herijkingsmomenten bestaat ruimte om hiertoe eventueel het onderhavige PvE aan te passen.</p>
137	<b>Gemeente Dongen</b>	<p>Kan de concessieverlener eenzijdig (dus zonder overleg met gemeenten) de afspraken wijzigen of aanvullen? Of dient hierover ten alle tijden overleg plaats te vinden met TOT, ROB en gemeente?</p>	<p>Zie ons antwoord op vraag 1.</p>
138	<b>Gemeente Dongen</b>	<p>Ontsluiting van nieuwbouwwijken en betere ontsluiting van bestaande wijken en industrieterreinen kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit. Welke eisen worden gesteld aan eventuele uitbreiding met een lijn en een halte door de concessieverlener? En in hoeverre vallen deze binnen de concessie Oost-Brabant?</p>	<p>De eisen die hieraan gesteld worden bestaan uit de Verplichte verbindingen en Verplicht te bedienen haltes, in combinatie met de eisen die in het PvE per lijntype worden gesteld en de in overleg met de gemeenten beschikbaar gestelde Routes en Routevarianten. Binnen deze eisen kunnen inschrijvende partijen een bieding doen, waarbij de concessiedoelen leidend zijn bij de beoordeling daarvan. Zo zullen wij beoordelen in hoeverre</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			voorstellen voor de voorbeelden die u noemt, bijdragen aan deze doelen.
139	<b>Gemeente Dongen</b>	Wij zien graag dat de mogelijkheden voor een verbinding met buurgemeente Gilze en Rijen worden onderzocht.	Deze verbinding maakt deel uit van de concessie West-Brabant en wordt ook in de nieuwe concessie West-Brabant vanaf half 2025 ingevuld met buurtbus 206 Rijen station - Dongen - Kaatsheuvel - Waalwijk. Onderzoek naar de mogelijkheden om deze verbinding door te ontwikkelen, dient dan ook vanuit de concessie West-Brabant te worden opgepakt. Binnen de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant zullen wij dan ook geen parallelle verbinding uitvragen. Verder verwijzen wij u naar de beantwoording van vraag 3.
140	<b>Gemeente Dongen</b>	Als gemeente Dongen willen we na 2025 verder gaan met de regeling gratis OV binnen onze gemeente en naar buurgemeenten voor minima, nu bekend als "Arriva Meedoen Pas". Met de nieuwe concessiehouder willen we hierover in 2025 afspraken maken.	Waarvan akte.
141	<b>Gemeente Meijerijstad</b>	In plannen is Veghel Busstation als (overig) groot busstation opgenomen. Wij willen in Veghel een betere verknoping met de buslijnen naar Helmond-Gemert (-Den Bosch). Verzoek om Veghel Busstation ook op te nemen als groot (bus)station.	Veghel Busstation is in tabel 1 van bijlage B2 benoemd als Knooppunt. Dit betekent dat hier nadere punctualiteitseisen worden gesteld (eis 5.3.1 en 5.3.2) en de Concessiehouder wordt verzocht met name op deze plekken Aansluitingen te realiseren (eis 3.1.7). Indien uw vraag betrekking heeft op de grotere

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			(bus)stations uit een van de beloften aan de reiziger, dan verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 62.
142	<b>Gemeente Meijerijstad</b>	Belangrijk aandachtspunt voor ons is een goede ontsluiting van Havenkwartier (Noordkade en Zuidkade) per openbaar vervoer. Bij een directe buslijn tussen Veghel en Den Bosch via de N279 dient een nieuwe HOV-halte gemaakt te worden aan de N279 nabij het Havenkwartier in Veghel (Zuidkade/Noordkade). In dat geval (de nieuwe) halte N279 Havenkwartier opnemen bij verplichte haltes Bravodirectlijnen.	Als de route via de N279 wordt aangeboden als Bravodirectlijn, dan ligt de aanleg van een HOV-halte aan de N279 ter ontsluiting van het Havenkwartier voor de hand. Vanuit uw vraag nemen wij aan dat u bereid bent om hieraan mee te werken en ook wij als wegbeheerder hebben hierbij een positieve grondhouding. Wel moet nog worden bepaald of aanleg van een halte langs de N279 zowel fysiek als financieel haalbaar is. Als de halte wordt aangelegd, zullen we uiteraard van de nieuwe vervoerder eisen dat deze wordt bediend, waarbij bij een BravoDirectlijn deze bediening geldt voor de gehele duur van de concessie. Wordt de verbinding aangeboden als BravoDirect Maatwerk, dan zullen wij met u en de vervoerder in overleg treden over nut en noodzaak van deze halte.
143	<b>Gemeente Meijerijstad</b>	halte Nijnsel Kruispunt in Nijnsel opnemen bij verplichte haltes Bravodirectlijnen of verplichte haltes ontsluitende lijnen	Omdat het hier om een concessiegrensoverschrijdende lijn gaat, is de Route vastgelegd in Bijlage 1 Concessiegrensoverschrijdende verbindingen (de lijnvoering van de dienstregeling 2024) en dient deze verbinding te worden uitgevoerd met een BravoDirectlijn. De halte Nijnsel Kruispunt is hierbij opgenomen.
144	<b>Gemeente Meijerijstad</b>	halte Haarenstraat in Mariaheide opnemen bij verplichte haltes ontsluitende lijnen	Gezien de lage aantallen instappers in Mariaheide, gaan wij niet in op uw verzoek. Inschrijvende partijen mogen hier overigens wel een lijn aanbieden, want de huidige lijnvoering is opgenomen in Bijlage B1 Routes en Routevarianten. Of dit ook gebeurt wordt

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			mogelijk beïnvloed door de plannen van de gemeente om de route binnen Mariaheide autoluw in te richten.
145	<b>Gemeente Meierijstad</b>	Kern Erp wordt nu alleen ontsloten per buurtbus Veghel-Erp-Boekel-Venhorst. Het is wenselijk om Erp beter te ontsluiten met Veghel en Gemert. Verzoek om Erp als verplichte halte ontsluitende lijnen op te nemen	Gezien de aanwezigheid van de buurtbus gaan wij niet in op uw verzoek. Omdat de buurtbus verplicht moet worden gefaciliteerd, geldt hier een vervoerplicht zodat de vervoerder binnen de bedieningstijden van de buurtbus alle zich bij de halte aandienende reizigers dient te vervoeren (eis 5.1.1 t/m 5.1.4). Dit kan door de buurtbus te versterken, maar inschrijvende partijen mogen natuurlijk ook een Ontsluitende lijn, Spitslijn of Scholierenlijn aanbieden.
146	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan Hart van Brabant en Infraonderzoek Eindhoven-Nijmegen streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit voor BRT te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	Zie antwoord op vraag 87.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
147	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan Hart van Brabant en Infraonderzoek Eindhoven-Nijmegen streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit voor BRT te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	Zie antwoord op vraag 87.
148	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Het verschil tussen Bravodirect en directlijnen vinden wij niet zo duidelijk: de naamgeving lijkt nogal op elkaar. Wellicht dat beter gesproken kan worden over Bravodirect en Bravoregio. Ons advies is ook na te denken over een Bravodirect formule die naar boven toe nog een extra kwaliteitsniveau heeft en beter past bij een groei naar BRT-kwaliteit: elke 10 minuten in de spits, tenminste elke 15 - 20- minuten in de daluren en weekenden overdag, elk half uur s avonds. Daarbij zou bijvoorbeeld de naam BravoPlus of Metrobus gehanteerd kunnen worden of kan inschrijvers om een suggestie gevraagd worden.	Zie antwoord op vraag 47.
149	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Er zijn geen eisen opgenomen aan de snelheid van in- en uitstappen, het aantal kaartlezers of andere maatregelen die snel in- en uitstappen kunnen bevorderen. Zeker op Bravo Direct/toekomstige BRT lijnen en haltes is het gewenst dat het in- en uitstappen niet tot vertraging leidt. We adviseren u te vragen hoe vervoerders/ inschrijvers denken een snelle in-en uitstap op drukke haltes te	Zie antwoord op vraag 48.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		realiseren en hier een streeftijd/minimumeis aan te verbinden.	
150	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Wij merken op dat scholierenlijnen vaak ook door forenzen worden gebruikt. Wij stellen voor om deze lijnen als spitslijnen te categoriseren en te voorkomen dat deze tijdens vakanties worden stopgezet, zodat ze toegankelijk blijven voor alle reizigers.	Zie antwoord op vraag 15.
151	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	In hoofdstuk 4.4 Toegankelijkheid wordt verwezen naar CROW en het bestuursakkoord, maar niet naar de Europese Toegankelijkheidsakte. Wij vragen om duidelijkheid of deze Akte integraal onderdeel is van het Bestuursakkoord of dat hier nog extra naar verwezen moet worden of dat hier nog extra aanvulling op nodig is. Wij vinden de minimale eisen niet passen bij de gewenste inclusiviteit. U vindt deze Akte hier <a href="https://iederin.nl/europese-toegankelijkheidsakte-moet-toegankelijkheid-producten-en-diensten-bevorderen/">https://iederin.nl/europese-toegankelijkheidsakte-moet-toegankelijkheid-producten-en-diensten-bevorderen/</a>	Zie antwoord op vraag 50.
152	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	In hoofdstuk 6.3 worden haltes genoemd, maar wij stellen voor om ook hubs op te nemen vanuit de werkstromen gedeelde mobiliteit/deelmobiliteit. Dit zorgt voor een beter geïntegreerd netwerk. Voor BRT/HOV/Direct Nijmegen-	Zie antwoord op vraag 91.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		Eindhoven zijn de hoofdhalttes ook bestemd als mobiliteitshubs. Graag hier een check op.	
153	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Wij vragen om basis reisinformatie ook in het Engels beschikbaar te stellen, vooral gezien de vele nieuwkomers in Brabant zoals voor ASML. Dit verbetert de toegankelijkheid en gebruiksgemak voor internationale reizigers.	Zie antwoord op vraag 79
154	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	De huidige verplichting voor informatiepunten in Tilburg en 's-Hertogenbosch bedient de oostflank van de regio niet goed. Wij bevelen een extra informatiepunt aan in Uden, Oss of Cuijk voor betere dekking en toegankelijkheid.	Zie antwoord op vraag 53
155	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	Wij verzoeken dit te actualiseren naar de vastgestelde delen 2024-2027. Geplande vaststelling is in juni 2024.	Zie het antwoord op vraag 54.
156	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	De bijlagen B5, B7 en B8 over het distributienetwerk, KPI's en dataspecificatie zijn momenteel nog leeg. Wij verzoeken om inzage in deze bijlagen voor de publicatie van het PvE.	Zie antwoord op vraag 55.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
157	<b>Gemeente Meierijstad, RNOB (gelijkluidende reactie)</b>	In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze stations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.	Zie antwoord op vraag 62.
307	<b>Gemeente Oisterwijk</b>	BravoFlex kan complexiteit voor reizigers met zich meebrengen, en is voor studenten niet bruikbaar. Dat is onwenselijk	Met de mogelijkheid om Bravoflex te kunnen boeken in zelfde app als OV-reisadvies en de eenvoudige tarieven voor vervoer van en naar knooppunten, beogen wij juist een eenvoudige manier van vervoer. Ook voor studenten is Bravoflex bruikbaar, wel betalen zij, als alle reizigers het rittarief; € 2,- als er geen alternatief is, €5,- als dit er wel is. Wij delen uw standpunt dat de ontwikkeling van Bravoflex ongewenst is dan ook niet.
308	<b>Gemeente Oisterwijk</b>	Het is niet zeker dat lijnen 140 en 141 behouden blijven voor Oisterwijk, Moergestel en Haaren. Dat is voor ons niet aanvaardbaar	Volgens het PvE is de vervoerder verplicht om Moergestel Raadhuisstraat en Oisterwijk station in ieder geval met een spitslijn te bedienen en Haaren Bekkersplein in ieder geval met een ontsluitende lijn. Daarnaast moet de vervoerder een directlijn aanbieden tussen Tilburg en Best of tussen Hilvarenbeek en Best. Wij realiseren ons dat de eisen in de gemeente Oisterwijk behoorlijk lager liggen dan het huidige aanbod.  Dit zijn echter nadrukkelijk minimeisen. De vervoerder heeft de mogelijkheid om ook meer aan te bieden en onze ervaring is dat dit over het algemeen ook gebeurt. Als de vervoerder ervoor kiest om een de directverbinding vanuit Tilburg te laten rijden, zouden Oisterwijk en Moergestel zelfs een ruimer aanbod kunnen krijgen dan nu. Wij kiezen er nadrukkelijk voor om de vervoerder hier deze ontwikkelvrijheid te geven, omdat wij er van overtuigd zijn dat hierdoor het meest optimale vervoersaanbod kan ontstaan.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
309	Gemeente Oisterwijk	Voor de kern MoerGESTEL is lijn 141 belangrijk, en deze lijn wordt alleen maar belangrijker met het oog op nieuwe woningbouw en de vergrijzing in het dorp. Er moet dus een reguliere buslijn behouden blijven voor MoerGESTEL.	Zie ons antwoord op vraag 308.
310	Gemeente Oisterwijk	Ook regionaal is er aandacht voor openbaar vervoer als alternatief voor autogebruik via het regionale mobiliteitsprogramma in de Stedelijke Regio Breda Tilburg. Verschraling van het aanbod werkt, gezien alle ontwikkelingen die gaan plaatsvinden, contra productief richting de toekomst.	Wij zijn het met u eens dat een goed openbaar vervoer een essentieel onderdeel vormt van het mobiliteitsaanbod in de provincie. In de doelen voor de aanbesteding, die in paragraaf 1.4 zijn beschreven is dit uitgangspunt uitgewerkt en is ook de relatie gelegd met het Multimodale Maatregelenpakket van de Stedelijke Regio Breda Tilburg.
311	Gemeente Oisterwijk	Voor de ontsluiting van het AZC en het recreatiegebied ten zuiden van Oisterwijk is het wenselijk om de flexibiliteit te hebben om de buurtbus bediening in dat gebied in de toekomst te kunnen uitbreiden.	In het PvE vragen wij nu de buurtbusverbindingen uit zoals ze nu bestaan. De vervoerder heeft gedurende de loop van de concessie echter de mogelijkheid, in overleg met de verenigingen en gemeenten, het vervoer op de buurtbuslijnen te optimaliseren, in het PvE worden geen wijzigingen in de buurtbusroutes voorgesteld. Ook gedurende de lopende concessieperiode is wijziging van de buurtbuslijnen mogelijk. Uit eerdere analyses in samenwerking met het COA in 2022 bleek toen echter dat ontsluiting van het AZC met de buurtbus niet mogelijk was.
312	Gemeente Oisterwijk	In het PvE is wel geregeld dat data uitwisseling moet plaatsvinden tussen concessiehouder en concessieverlener, maar ook gemeenten hebben soms behoefte aan inzicht in reizigersstromen. Hoe kan het worden geborgd dat ook naar gemeenten data uitwisseling plaatsvindt?	In het PvE zijn afspraken vastgelegd voor de aanlevering van data, onder andere ten behoeve van het openbare OV-dashboard. Dit dashboard, dat ook in de huidige concessie al beschikbaar is, vindt u op: <a href="https://dataportaal.brabant.nl/Thema/Mobiliteit/Intern">https://dataportaal.brabant.nl/Thema/Mobiliteit/Intern</a>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
313	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	De gemeenten stellen voor om de uitgevoerde Quick Scan naar ontwikkeling van BRT op de corridor te delen met inschrijvers ter inspiratie.	Zie antwoord op vraag 87.
314	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	De verplichte haltes zoals opgenomen in het kaartbeeld uit het PvE suggereren dat alleen buslijn 301 wordt uitgevraagd. Bij de regio leeft de wens naar een snellere verbinding tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch, van de Efteling met 's-Hertogenbosch en vanaf Waalwijk naar Tilburg. De streefwaarden voor de reistijd zijn respectievelijk maximaal 25 minuten, maximaal 35 minuten en maximaal 30 minuten. De gemeenten stellen voor om deze streefwaarden mee te geven in het PvE.	Vanuit de doelstelling "Wat sterk is sterker maken" hebben wij het PvE zo ingericht dat we de vervoerder veel mogelijkheden bieden om de Bravodirectlijnen door te ontwikkelen met extra Maatwerklijnen en zo in te spelen op de kansen die in het concessiegebied aanwezig zijn en zich o.a. positief kan onderscheiden bv op snelheid. De huidige lijn 300 is zo'n Maatwerklijn. Daarnaast zullen wij de inschrijvende partijen met het gunningsmodel prikkelen om deze kansen zoveel mogelijk te benutten. Specifiek voor uw voorbeeld leggen wij daarom voor de lijn via de kernen Kaatsheuvel, Waalwijk en Drunen de route vast, maar geven de vervoerder de vrijheid om daar bovenop meerwaarde te bieden met aanvullend Bravodirect Maatwerk bijvoorbeeld gericht op specifieke doorgroepen (sneller, hogere frequentie en/of uitstraling en comfort materieel). Hierbij is het aan de vervoerder om een balans te vinden tussen het zo snel mogelijk bedienen van de kernen en het aanbieden van haltes in de nabijheid. We hebben daarom geen maximale streefwaardes geëist. Wel voegen wij de rapportage van BRT Hart van Brabant toe, zodat de vervoerder de ambities bij zijn plannen wel kan betrekken.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
315	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Een nieuwe dienstregeling heeft de kans bij te dragen aan de verduurzaming van het recreatief reisgedrag. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Efteling met de bus (en daarmee het afvangen van het autovervoer richting de Efteling) zou een belangrijke doelstelling in de concessie moeten zijn, en dus ook als concreet doel moeten worden geformuleerd.	In de aanbestedingsstrategie, die aan het programma van eisen vooraf ging, is het belang van de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen en in het bijzonder de Efteling wel nadrukkelijk benoemd. Daarnaast zijn de eisen voor zowel ontsluitende lijnen, Bravodirect en Bravodirect maatwerk erop gericht om de Efteling optimaal te ontsluiten. Wij zijn het met u eens dat het goed is om de Efteling ook in de tekst van het PvE nadrukkelijker te benoemen.
316	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Er staan lage aantallen in de eisen voor vervoer vanuit Den Bosch naar de Efteling, terwijl hier wel een grote bezoekersstroom vandaan komt. We zouden graag zien dat er hogere eisen worden gesteld in de concessie, zodat de bereikbaarheid van de Efteling en het afvangen van autovervoer vanuit Den Bosch richting de Efteling beter geborgd is	Zie ook het antwoord op vraag 314. De eisen in het PvE zijn nadrukkelijk minimeisen. We bieden de vervoerder de vrijheid om de extra frequentie daar in te zetten waar dit de meeste reizigers bedient. Juist voor de Efteling, waar maatwerk van belang is, is dit van belang.
317	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Medewerkers en verblijfs gasten van de Efteling kiezen momenteel niet snel voor het OV, doordat de laatste kilometers (Europalaan naar de betreffende verblijfsaccommodaties) niet met het OV kunnen worden afgelegd. Het ontsluiten van onze hotels en resorts kan het OV-gebruik onder deze doelgroepen vergroten.	Het vervoer tussen de verblijfsaccommodaties en het park van de Efteling zien wij primair als een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Indien de vervoerder mogelijkheden ziet om door middel van Bravodirect Maatwerk of een ontsluitende lijn ook reizigers vanuit de verblijfsaccommodaties te vervoeren, dan heeft de vervoerder hiervoor de vrijheid. Wij eisen deze echter niet, juist ook omdat naar onze overtuiging hiervoor maatwerk hier het beste kan aansluiten.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
318	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Het voorstel is Tilburg, Busstation Noord toe te voegen aan de verplichte haltes voor ontsluitende lijnen.	Een route via busstation Noord betekent voor reizigers naar het station Tilburg een behoorlijke extra reistijd. We eisen het aandoen van deze halte met een ontsluitende lijn dan ook niet. Wel heeft de vervoerder de mogelijkheid om een route, bijvoorbeeld uit Loon op Zand langs het busstation Noord te laten lopen. Om deze routing mogelijk te maken hebben wij het noordelijk deel van de Stokhasseltlaan en de Bechtweg toegevoegd aan bijlage B1 Routes en Routevarianten.
319	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Op blz. 139 in tabel 2 staat Indien vervangende halte Noorder Parallelweg wordt aangelegd dan neemt deze plaats in van Waalwijk, Busstation Vredesplein. Indien vervangende halte Taxandriaweg wordt aangelegd dan is sprake van een Majeure ontwikkeling. Wij stellen voor dit te wijzigen in: De gemeente Waalwijk is voornemens een nieuw OV-knooppunt te realiseren nabij de huidige halte Noorderallee. Dit neemt na realisatie de plaats in van busstation Vredesplein. Indien een halte Waalwijk Centrum langs de A59 wordt gerealiseerd is sprake van een Majeure ontwikkeling. (Deze is niet voor 2035 te verwachten).	De knooppunten Noorderallee ligt aan de noordwestgrens van Waalwijk en heeft een belangrijke rol als ovestappunt en bestemming, deze rol kan door de voorziene verbetering door de gemeente Waalwijk verder verbeteren. Dit knooppunt vormt echter geen alternatief voor de halte Vredesplein in de kom van Waalwijk. Dit geldt wel voor de locatie Noorder Parallelweg, als deze gerealiseerd wordt, neemt deze de rol van Vredesplein als knooppunt geheel over. Daarom handhaven wij de omschrijving in het PvE .
320	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit zijn er in de Quick Scan streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect te waarderen zodat inschrijver gestimuleerd worden stappen te zetten.	Zie antwoord op vraag 87.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
321	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	De gemeenten stellen voor de in tabel 3.2.1 opgenomen tekst te wijzigen: Concessiehouder biedt op onderstaande Verbindingen ten minste één Bravodirectlijn aan: (rood is voorgestelde wijziging) a. Tilburg CS – Kaatsheuvel/Efteling - Waalwijk Noorderallee – Waalwijk Vredesplein - 'sHertogenbosch CS;	In 3.2.1 is aangegeven, dat de vervoerder ten minste één Bravodirectverbinding moet bieden die Tilburg, Waalwijk en 's-Hertogenbosch verbindt. Daarnaast wordt ook geëist dat Waalwijk Vredesplein en Efteling/ Kaatsheuvel met een Bravodirectverbinding worden ontsloten. De vervoerder heeft de vrijheid om ook Kaatsheuvel/Efteling en Waalwijk Vredesplein met deze Bravodirectverbinding te ontsluiten, maar kan ook een extra Bravodirectverbinding aanbieden die bijvoorbeeld de Efteling snel met 's-Hertogenbosch verbindt via de N261 en A59. Hiermee bieden we de vervoerder de mogelijkheid om een zo optimaal mogelijk aanbod te creëren.
322	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Er wordt in het PvE geen aandacht besteed aan ontsluiting van de Efteling, anders dan een verplichte halte Kaatsheuvel, Efteling: in navolging van de Quick Scan stellen we voor een streefwaarde voor de reistijd tussen Efteling en Tilburg (20 min) en tussen Efteling en 'sHertogenbosch (35 min) te benoemen en aan te geven dat Concessieverlener een mogelijkheid ziet om het vervoer van en naar de Efteling zoveel mogelijk op te nemen in de reguliere lijnen van de concessie.	Zie ons antwoord op vraag 314 en 315.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
323	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Er zijn geen eisen opgenomen aan de snelheid van in- en uitstappen, het aantal kaartlezers of andere maatregelen die snel in- en uitstappen kunnen bevorderen. Zeker op drukke lijnen en haltes is het gewenst dat het in- en uitstappen niet tot vertraging leidt. We adviseren u te vragen hoe vervoerders / inschrijvers denken een snelle in- en uitstap op drukke haltes te realiseren zodat de in- en uitstaptijd nooit langer duurt dan 120 seconden (of 60 seconden?) of hierover een eis te formuleren. Bij de Efteling komen regelmatig in- en uitstaptijden van 3 – 4 minuten voor die niet passend zijn voor een snelle Bravodirectlijn.	Zie antwoord op vraag 48.
324	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Het verschil tussen Bravodirect en Directlijnen vinden wij niet zo duidelijk: de naamgeving lijkt nogal op elkaar. Wellicht dat beter gesproken kan worden over Bravodirect en Bravo Regio. Ons advies is ook na te denken over een Bravodirect formule die naar boven toe nog een extra kwaliteitsniveau heeft en beter past bij een groei naar BRT-kwaliteit: elke 10 minuten in de spits, tenminste elke 15 - 20-minuten in de daluren en weekenden overdag, elk half uur 's avonds. Daarbij zou bijvoorbeeld de naam BravoPlus of Metrobus gehanteerd kunnen worden of kan inschrijvers om een suggestie gevraagd worden.	Zie antwoord op vraag 47.
325	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	In bijlage B4 ontbreekt buurtbus 231. Deze buurtbus wordt door 2 buurtbusverenigingen gereden, namelijk buurtbusvereniging Waalwijk en buurtbusvereniging 's Gravenmoer en omgeving.	Lijn 231 behoort tot de concessie West Brabant. In september 2023 zijn een aantal buslijnen herverdeeld tussen de concessies Oost en West Brabant. Buurtbuslijn 231 was hierbij ook betrokken en wordt in kader van de concessie Oost Brabant dan ook niet

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			genoemd. De concessiehouder Oost-Brabant dient deze lijn wel te gedogen.
326	<b>Gemeente Loon op Zand</b>	Het lijkt ons goed om de voor de Bravodirectlijn verplichte haltes, ook voor de ontsluitende lijn 136 als verplichte halte aan te wijzen. Hiermee wordt de mogelijkheid om over te kunnen stappen gegarandeerd	We delen uw standpunt dat het mogelijk maken van een overstap tussen een Directlijn en ontsluitende lijn zinvol is. Indien mogelijk zal de vervoerder deze dan ook zelf willen realiseren. Het kan echter voor de ontsluitende lijn zinvoller zijn om in plaats van een Bravodirectknooppunt aan te doen, een stadsdeel te ontsluiten dat anders geen vevoer heeft. We willen dit daarom niet eisen. De vervoerder is het daarnaast al verplicht om haltes aan te doen indien ze op de route liggen, hierdoor zullen veel haltes voor directlijnen sowieso
327	<b>Gemeente Bladel</b>	Wij vinden het van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van de gemeente Bladel, van en naar Tilburg, dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- er een dienstregeling van kracht is in de avonduren en in het weekend tussen Reusel-De Mierden en Tilburg;</li> <li>- buslijn 143 tussen Reusel en Tilburg ook in de nieuwe concessie blijft rijden zoals volgens de huidige route;</li> <li>- flexvervoer geen vervanging mag zijn van de bestaande buslijn 143 zoals deze in de huidige route rijdt;</li> <li>- het busstation in de kern Reusel daarbij definitief opgenomen wordt als flex-overstappunt in de nieuwe concessie;</li> <li>- daarbij voldoende overstaptijd aanwezig is tussen lijn 143 (Reusel- Tilburg) en lijn 319 (Reusel-Bladel- Eersel- Eindhoven station).</li> </ul>	In het PvE wordt een spitslijn geëist naar busstation Reusel. De eisen betreffen nadrukkelijk minimumeisen, de vervoerder heeft de mogelijkheid om meer vervoer aan te bieden. Reusel is in bijlage B2, tabel 8 als spitslijn opgenomen. Bravoflex is wat ons betreft wel een goed alternatief als er geen ander openbaar vervoer aanwezig is, dit is een belangrijk uitgangspunt, o.a. in het Amtitiedocument Gedeelde Mobiliteit dat we samen met de regio Oost Brabant hebben vastgesteld. Het realiseren van een goede overstap tussen verschillende lijnen en ook met de trein is een belangrijk kwaliteitsaspect. Van de vervoerder wordt in 2.2.18 ook geëist dat hij aansluitingen biedt, ook naar andere concessies. Het is echter aan de vervoerder om, gebaseerd op het door hem aangeboden netwerk de wijze en de plek waar hij deze biedt in te vullen

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
328	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	Zoals u in het concept PvE aangeeft is de wereld van mobiliteit flink in verandering. We zien dat dagelijks terug in de leefbaarheids-, veiligheids- en bereikbaarheidsdiscussies in de gemeente. Daarnaast wordt hard gewerkt aan het bouwen van nieuwe woon- en werklocaties. De komende concessieperiode komen er veel nieuwe woningen bij en zullen bestaande wijken verdicht en getransformeerd worden. Aangezien deze plannen bij de start van de concessie nog niet zijn gerealiseerd, vraagt dat om flexibiliteit en aanpassingsvermogen in lijnvoering en materieel. De standaard stad/streekbus is wellicht niet meer het juiste materieel voor alle gebieden (bv. historische binnensteden). En ook binnen de nieuwe autoluwere hoogstedelijke woonbuurten in de Spoorzone zien we mogelijkheden voor een aangepast OV-materieel. We willen u deze uitdaging meegeven om de concessie voldoende flexibiliteit en aanpassingsvermogen op te nemen, om te borgen dat we gedurende de looptijd van de concessie voldoende mogelijkheden hebben om in te spelen op veranderende omstandigheden.	Bij het opstellen van het PvE zijn de ontwikkelingen in de provincie, o.a. de verstedelijkingsopgave en de afspraken die hiervoor in de M3P's worden gemaakt meegenomen. Er is gedurende de concessieperiode voldoende gelegenheid om de dienstverlening aan te passen aan actuele ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken. De concessiehouder maakt, in samenwerking met het TOT waarin onder andere de gemeente 's-Hertogenbosch deelneemt, jaarlijks een exploitatieplan, waarin hij voorstellen doet om de dienstregeling aan te passen. We stellen geen minumeisen aan de lengte van het materieel. De vervoerder heeft dus de vrijheid om, bijvoorbeeld voor de stadsdienst 's-Hertogenbosch, kleiner materieel in te zetten. Aangezien dit de vervoerder aanzienlijk beperkt in de mogelijkheden om materieel breed in te zetten (met name in spitsperioden biedt kleiner materieel vaak te weinig capaciteit), eisen wij dit echter niet. Wel heeft de vervoerder de verplichting om materieel af te stemmen op de eigenschappen van de weg en infrastructuur (6.2.2).

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
329	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	De uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie NOVEX Stedelijk Brabant en daarmee die van de stedelijke regio 's-Hertogenbosch-Oss zijn voor onze regio de basis geweest voor ons Multimodaal MobiliteitsPakket. Deze hebben we als één overheid uitgewerkt en opgesteld. Ons betekent in die zin gemeenten, waterschappen, RNOB, provincie en partners. U kunt ons MMMP opnemen in de bijlagen bij de aanbestedingsstukken. Vanuit de verstedelijkingsstrategie en ons MMMP koersen we op de mobiliteitstransitie met daarbij een schaa sprong in openbaar vervoer en fiets. Mobiliteitstransitie vraagt om maatwerk voor alle kernen, zowel stad als dorp. Bereikbaarheid voor iedereen is in uw Koers Mobiliteit, de regionale prioriteitennota en ons MMMP vanuit de Brede Welvaart een belangrijk aandachtspunt.	Dank u wel voor deze suggestie, wij zullen het MMMP 's-Hertogenbosch Oss ter informatie aan de inschrijvers verstrekken.
330	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	De provincie stimuleert in dat kader gemeenten woningen te bouwen in de nabijheid van Directlijnen” Wij onderstrepen die gedachte vanuit de verstedelijkingsopgave waar wij allen mee bezig zijn, maar hebben ook oog voor het omgekeerde. Zo dienen ook de reeds aangewezen en in voorbereiding zijnde woningbouwlocaties en bestaande wijken en dorpen goed te worden voorzien van openbaar vervoer. Juist het OV moet adaptief zijn op de woningbouwopgave, waarin het van belang is dat dat OV-lijnen vroegtijdig worden gerealiseerd. Dus niet inzetten op een rendabele lijn als de wijk klaar is en iedereen aan de auto is gewend, maar investeren in OV-lijnen als de wijk in aanbouw is zodat de wijk vanaf de 1e bewoners voor iedereen aantrekkelijk is.	Wij zijn met u eens dat bij de bouw van woonwijken in een zo vroeg mogelijk stadium na te denken over mogelijkheden om deze te ontsluiten met OV. Door de vervoerder zo goed mogelijk vooraf te informeren over plannen, door bijvoorbeeld de M3P's bij het PvE te voegen en gemeenten te vragen hun plannen en ontwikkelingen voor het PvE bij te voegen, informeren wij de vervoerder zo goed mogelijk bij start van de concessie. Gedurende de concessie zal, o.a. via de TOT's en regieteams gedeelde mobiliteit, samengewerkt worden met de vervoerder, waardoor OV-ontsluiting in een tijdig stadium kan worden gerealiseerd, maar ook in de ontwikkelplannen gezorgd kan worden voor het goed faciliteren van OV.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
331	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	Daarnaast geeft terecht aan dat openbaar vervoer ten dienste staat van bereikbaarheid en van een sterke economie. De vele bedrijventerreinen in onze gemeente en binnen onze regio hebben een belangrijke rol in deze economie. Opvallend is echter dat de OV-bereikbaarheid van deze locaties in uw concept PvE vooralsnog een blinde vlek lijkt. Dit terwijl grotere bedrijvenlocaties, zoals Heesch West, potentieel nieuwe reizigers kennen. Dit geldt ook voor de mogelijke hub-functie van station Rosmalen. Wij vragen uw aandacht hiervoor en zien graag dat de aanbestedende partijen, naast lijnvoering en haltes, de kans niet onbenut laten om vorm te geven aan de mobiliteitstransitie op bedrijvenlocaties middels marketing, proefabonnementen, etc.	In de Aanbestedingsleidraad dagen wij inschrijvende partijen uit om in te spelen op nieuwe kansen en (nieuwe) doelgroepen. Binnen dit PvE, dat de minimumeisen beschrijft, willen we echter geen verbindingen verplicht stellen die er ook nu niet zijn, bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Op deze manier creëren wij ruimte voor de inschrijvende partijen om extra aanbod te realiseren, daar waar zij kansen zien. In de nieuwe concessie krijgt de vervoerder de rol van Mobiliteitsmakelaar (zie 2.2.18), waarin hij verantwoordelijk wordt voor de aanboren van nieuwe reizigersgroepen door samenwerking met partners, o.a. door het aanbieden van een platform waarop reizigers hun reis, ook met flexvervoer, kunnen plannen en boeken.
332	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	Het is fijn als het PvE rekening mee houdt met de uitkomsten van het onderzoek naar de bereikbaarheid van Kleine Kernen, zoals Engelen, Nuland en Vinkel. De concessie dient flexibel te blijven om de uitkomsten in een later stadium te kunnen integreren. Dit om te garanderen dat alle inwoners toegang hebben tot het openbaar vervoer, ongeacht hun locatie. Vanuit de OVAanbestedingsstrategie en het Programma van Eisen (PvE) moet er in het gedeelde mobiliteitsnetwerk een goede basis liggen voor bereikbaarheid van iedereen. De waarde van bereikbaarheid is groot voor regio's: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om de regio bereikbaar te houden en zorgen dat mensen kunnen/blijven meedoen aan de samenleving.</li> <li>• Als passende mobiliteitstransitiestrategie voor kernen en wijken om te kunnen voldoen aan de brede welvaartdoelen.</li> </ul>	We zullen het rapport Kleine Kernen ter informatie aan de inschrijvers verstrekken. De haltes in de dorpskern van Nuland en Vinkel worden ontsloten met buurtbuslijn 251, Engelen met buurtbus 250. De concessiehouder is verplicht deze buurtbusverbindingen ook in de nieuwe concessieperiode te blijven aanbieden. Daarnaast wordt een ontsluitende verbinding ge-eist voor halte Nuland Rijksweg, op werkdagen overdag. De vervoerder heeft de mogelijkheid om deze verbinding ook later op de avond of in het weekend aan te bieden. Daarnaast worden Nuland, Engelen en Vinkel vanaf 2026 aangesloten op Bravoflex, waarmee ook in de avonduren en weekenden naar een knooppunt gereisd kan worden.

333	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	<p>Logisch is dat deze lijnen op relaties tussen grotere steden/dorpen liggen waar in veel gevallen geen treinverbinding is. Via deze lijnen kunnen reizigers vanuit de dorpen op snelle en efficiënte manier richting de stedelijke gebieden worden vervoerd, waarbij we inspelen op de mobiliteitstransitie het OV een goed alternatief laten zijn voor de auto. Dat is ook voor 's-Hertogenbosch de reden om BRT-lijnen richting Waalwijk en Tilburg te stimuleren evenals een opwaardering van de lijn 306 tot BRT, die daarmee ook weer een verbinding vormt met de BRT van Eindhoven richting Oss.</p> <p>Ten aanzien van de BRT Waalwijk-Tilburg zien we een bundeling van bussen over de Randweg 'sHertogenbosch. We zijn van mening dat het een meerwaarde zal bieden als een regionale lijn ook het bedrijventerrein De Rietvelden aan doet. Hiermee ontstaat een directe link tussen inwoners uit de regio en de banen op het bedrijventerrein. Dit kan zonder noemenswaardige extra reistijd.</p> <p>U geeft zelf aan dat door het instellen van meerdere directlijnen het aantal reizigers op deze lijnen is gestegen. Een succes dus voor de reiziger. Opvallend is echter het ontbreken van de relaties Tilburg- 's-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch-Oss. Hier loopt wel een spoorweg maar de tussenliggende kernen hebben geen station en daarmee dus ook geen alternatief. De kernen op deze verbindingen vallen daarmee terug tot op het niveau van de ontsluitende lijnen. Kernen als Nuland, Vinkel en Geffen zouden ook opgenomen moeten worden in een Bravo-directlijn. Zeker met de komst van het grootschalige bedrijventerrein Heesch-west zou nu het signaal aan de nieuwe bedrijven moeten worden afgegeven dat aan de voorkant kwalitatief OV goed is geregeld. Door enerzijds de ontsluiting van de kernen te verbeteren en anderzijds een nieuw te</p>	<p>Zie ook ons antwoord op vraag 332. Tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch wordt via Waalwijk een Bravodirectverbinding uitgevraagd. De omvang van de overige kernen tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg en tussen 's-Hertogenbosch en Oss is veel kleiner. De geëiste bediening is passend voor deze kernen, een Bravodirectverbinding hier niet haalbaar, daarnaast zijn grotere kernen als Rosmalen en Vught door de geëiste verbinding met de stadsdienst 's-Hertogenbosch al verzekerd van een brede- en frequente bediening. Datzelfde geldt voor Berkel- Enschot en Udenhout.</p>
-----	----------------------------------	---	---

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

		<p>ontwikkelen bedrijvenlocatie aan te doen, laat je zien dat je mobiliteitstransitie in combinatie met brede welvaart goed weet te combineren</p>	
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
334	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	<p>We zijn verheugd te constateren dat in het PvE de HOV stadslijn als aparte onderscheidende type is opgenomen. Het expliciet aanduiden van een aantal van deze lijnen met een duidelijk hogere frequenties ,directere lijnvoering en kortere reistijd komt tegemoet aan onze wensen om een goed vervoersalternatief te bieden. We sturen hierbij met name aan op de stadswijken die buiten de (snelweg)ring liggen. Wat wel van belang is om het stedelijke HOV-net ook te blijven zien in relatie tot de BRT-lijnen, waardoor een synergie kan ontstaan en de stad letterlijk naar alle windrichtingen kan worden ontsloten via een vorm van hoogwaardig vervoer. De minimale frequenties in de spitsuren van het stedelijke HOV mag van ons zeker hoger, waarbij we ook hebben aangegeven dat een HOVstadslijn beperkt mag worden in het aantal haltes dat onderweg aangedaan wordt</p>	<p>De geëiste verplichte verbindingen, in combinatie met een mate van vrijheid voor de vervoerder om zelf invulling te geven, hebben als doel om de gewenste symbiose te realiseren. Ten behoeve van die ontwikkelvrijheid stellen wij nadrukkelijk minimeisen, waarbij de vervoerder de mogelijkheid heeft gebaseerd op de te verwachten vraag extra toe te voegen.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
335	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	<p>De Transferiumlijnen van de gemeente 's-Hertogenbosch zijn een maatwerk optie binnen de aanbesteding. De afgelopen periode hebben we een gesprek gevoerd over de lijnvoering en mogelijke haltering. Daarbij moeten we nog een gesprek hebben over de financiering. Het is onze wens om dit goed functionerende systeem ook binnen de komende concessie door te zetten, waarbij we wel zoeken naar meerdere optimalisaties. Hierbij kan worden gedacht aan het deels ook toestaan van reguliere reizigers in deze bussen (betere bezetting), waarbij aan de andere kant de snelheid om te komen van een transferium naar de binnenstad hier niet onder mag leiden.</p> <p>Voor uw beeld willen we de bestemmingslocaties van de transferiumbussen ook concentreren op de binnenstadsring en onderzoeken we ook mogelijkheden om de transferiumbus ook haltes te laten krijgen in de brede binnenstad. Daarnaast investeren we de komende periode in een mobiliteitshub binnen de gebiedsontwikkeling De Vliert. Het bestaande transferium wordt een gebouwde parkeervoorziening, in combinatie met andere (mobiliteits)functies. De komende periode zullen we samen met u het voorstel voor de transferiumbussen nader uitwerken om te zorgen dat dit op een juiste manier in het definitieve PvE komt.</p>	<p>Samen met de gemeente 's-Hertogenbosch zijn de Transferiumlijnen, inclusief Verplichte Haltes nader uitgewerkt. Hierbij zijn ook afspraken gemaakt over de financiering en de tarieven. Deze afspraken zijn verwerkt in de eisen in paragraaf 3.5 en paragraaf 8.2.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
336	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	<p>We zien Bravoflex als een middel om de bereikbaarheid te vergroten voor iedereen. We helpen u graag dit concept op de kaart te zetten en de halte-infrastructuur in te gaan richten. Dit is en blijft voor de reiziger een nog onbekend en spannend product. Door de tendens van het verstrakken van het lijnennet in Brabant zijn in sommige gebieden de mogelijkheden om gebruik te maken van frequent OV sterk veranderd. Sommige dorpen, kernen en gemeenschappen hebben mogelijk geen directe aansluiting meer op het OV. De directe aansluiting op OV in deze gebieden, is in de transitie vervangen door een (nog in te voeren) indirecte aansluiting op OV via Bravoflex. Bravoflex valt buiten de OV-scope, maar is onlosmakelijk verbonden met het openbaar vervoer en daardoor één van de essentiële factoren voor het succesvol ontwikkelen van de OV-concessie. Als het Bravo-flex-concept niet van de grond komt of de verwachtingen niet kan waarmaken, dan zal dat directe consequenties hebben gezien de doelstellingen van deze concessie.</p>	<p>Wij delen uw observatie dat Bravoflex een belangrijk onderdeel is van het systeem van gedeelde mobiliteit. Wij eisen daarom van de vervoerder goede samenwerking met de flexvervoerder (onder andere in het Regieteam Gedeelde Mobiliteit) en mogelijkheid om Bravoflex te boeken in het door de vervoerder aan te bieden platform. In samenwerking met o.a. de gemeente 's-Hertogenbosch zijn in het nieuwe regiotaxicontract daarnaast al afspraken vastgelegd over de start van Bravoflex in dat contract. Wij hebben er daarom vertrouwen in dat Bravoflex de beoogde rol zal gaan vervullen.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
337	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	De routes van de buslijnen die in de dienstregeling 2023 zijn opgenomen blijven in principe beschikbaar voor het openbaar busvervoer. De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch heeft een duidelijk uitspraak gedaan over de busverdeling over de Koningsweg versus Onderwijsboulevard. Het gaat dus niet alleen over de route maar ook over de druk van het OV op een route. Ons verbaast het dan ook dat de route via de Onderwijsboulevard niet als beschikbaar wegennet in uw PvE is opgenomen. Ook in de nieuwe concessie zullen we als gemeente kritisch kijken naar de verdeling van de bussen over deze twee routes. We willen daarnaast ook de wegen Laaghemaal en T.M. Kortenhorstlaan ook nog toevoegen aan het beschikbaar wegennet.	De Route Onderwijsboulevard was abusievelijk niet opgenomen in Bijlage B1 Routes en Routevarianten. Dit is aangepast. Daarnaast wordt de vervoerder verplicht om het nu met Arriva afgesproken aantal bussen over de Onderwijsboulevard tenminste te handhaven. We hebben aan eis 3.1.3 een nieuw sub c toegevoegd waarmee deze afspraken ook in de nieuwe concessie gelden. We hebben het deel van de Laaghemaal dat nog niet in het beschikbaar wegennet zat toegevoegd aan de kaarten.
338	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	In het kader van de Mobiliteitsaanpak Brede Binnenstad zullen ook routes in- en rondom de brede binnenstad voor gemotoriseerd verkeer worden veranderd, waarbij dit ook impact kan hebben voor het openbaar vervoer. Op dit moment loopt hier een discussie met de stad over. De ontwikkelrichting gaat uit van een inprikkermodel in plaats van een ringmodel rond de binnenstad. Dat zal resulteren dat veel doorgaand verkeersstromen via onze doorstroomassen worden geleid en de verkeersdruk op de huidige binnenstadsring afneemt. Dat is positief voor het OV, aangezien we deze categorie, naast hulpdiensten wel de mogelijkheid blijven bieden om via de binnenstadsring te rijden.	Wij juichen het maken van duidelijke keuzes om autoverkeer in het centrum te weren, maar OV wel te faciliteren toe, wij zijn met u eens dat dit positief is voor OV. Aandachtspunt hierbij is overigens wel, dat bij maatregelen om autoverkeer te verminderen, de kwaliteit van de infrastructuur voor het OV wel in stand blijft.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
339	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	Vanuit de maatschappij en de gemeenteraad bestaat er een duidelijk wens om de huidige stadsbussen te weren uit de historische binnenstad. De wegen zijn hier smal en de drukte in de binnenstad in combinatie met bussen leidt hier tot gevoelens van onveiligheid. In de nieuwe concessie worden de bussen via de binnenstadsring geleid. Wel zouden we richting de aanbestedende partij de vraag willen uitzetten op welke manier zij ideeën heeft voor aanvullend OV in de binnenstad vorm te geven. Het is goed om te kijken in welke mate de concessiehouder ondersteunend kan werken aan de het huidige goed functionerende systeem van de bus van de Blauwe Engelen.	Zie ook ons antwoord op vraag 328. De Binnenstadsbus van de Blauwe Engelen is een waardevolle aanvulling op het openbaar vervoer, maar maakt hier geen onderdeel van uit. In overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch zijn de Routes en Routevarianten vastgelegd waarvan het openbaar vervoer gebruik mag maken dat valt onder deze concessie (zie bijlage B1). Uitgangspunt hierbij is dat de vervoerder geen vervoer aanbiedt binnen de binnenstadsring van 's-Hertogenbosch. Een eventueel voorstel daarvoor (al dan niet met de inzet van kleiner materieel) is dan ook geen onderdeel van deze aanbesteding.
340	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	De provincie Noord-Brabant is als partner betrokken bij de plannen voor het nieuwe station en busstation van 's-Hertogenbosch. Om de toekomstige verwachte groei van reizigers te kunnen faciliteren is een nieuw station noodzakelijk. Gekoppeld aan het nieuwe station zal ook de stationsomgeving wijzigen en zullen ook de aan/afrijroutes wijzigen. Dus we weten nu al dat we routes willen wijzigen. Hoe en in welke fasering dit gaat plaatsvinden is op dit moment nog niet bekend, echter het zal in de komende concessie periode gaan leiden tot een verbetering van de routes en het busstation zelf. We blijven graag de komende maanden/jaren in gesprek hierover om te kijken welke mogelijkheden daarin al wel kunnen worden afgesproken.	Dank voor deze update. We blijven graag nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling van OV-knoop Bosch Centraal, in het bijzonder waar het de bereikbaarheid per bus betreft. We vertrouwen erop dat u ook de nieuwe vervoerder waar relevant zult blijven betrekken.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
341	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	Voor aansluiting op Maas-apps vinden we de verplichte aansluiting op één Maas-app te weinig. Een aanbieder hoeft daarbij alleen aan te sluiten op zijn/haar eigen app in plaats van op breder gebruikte landelijke apps. Zeker gezien de ontwikkelingen zullen de komende jaren hier een of meerdere apps prominenter worden, waar we als gezamenlijke wegbeheerders graag zouden willen dat ook Bravo bij aansluit, en dit niet beperkt is tot de eigen app van de aanbieder.	We eisen van de vervoerder dat hij zorgdraagt voor een app (van hemzelf danwel van een partner), omdat op dit moment nog niet zeker is dat deze zich zonder dat wij deze eisen door vervoerder of derde partijen zal worden ontwikkeld. Daarnaast eisen we van de vervoerder dat hij voldoet aan de eisen zoals opgenomen in het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen, waardoor ook andere apps de gegevens van de vervoerders kan gebruiken via een API, gebaseerd op een open standaard (TOMP-API voldoet aan dit criterium).
342	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	We zijn enthousiast dat het begrip vroege avond is opgenomen in het PvE. We zien een groot aantal forensen vanuit de regio, die voor hun werk richting de Randstad moeten, pas tegen 19:00u terugkomen op het station om dan nog met een bus naar een dorp te moeten rijden. Ook medewerkers van detailhandel kennen langere werktijden. Door juist in de vroege avond (met name op de werkdagen) de frequentie hoger te houden, bieden we deze groepen een goed busalternatief. We pleiten hier ook om bij alle lijntypen de frequentie in de vroege avond dan ook van voldoende kwaliteit te laten zijn.	De minimaal geëiste bedieningsperiode is afgestemd op het daadwerkelijke gebruik, waarbij we zien dat dit na 18 uur snel terugvalt. Op Bravodirectlijnen en stadslijnen rechtvaardigt de vraag naar vervoer ook in de vroege avond nog een hogere frequentie. Dit geldt niet voor alle ontsluitende lijnen en spitslijnen. Daar is het aan de vervoerder om hier het best passende voorzieningenniveau te bieden.
343	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	U kiest in uw aanbestedingsstrategie voor een minimum frequentie, waarbij u veel vrijheid geeft aan de inschrijvende partijen om hier invulling aan te geven. De geformuleerde minimum eisen laten op dit moment alleen nog een verdere verschraling zien van het huidige aanbod. We hopen dat deze aanbestedingsstrategie inderdaad leidt tot een daadwerkelijke positieve schaaalsprong in het	De minimeisen zijn over de hele linie inderdaad lager gesteld (dus ook in de grote steden) dan onze verwachting over de uiteindelijke omvang van de winnende bieding. Hiermee bieden wij inschrijvende partijen de ruimte om in hun bieding, bovenop deze minimeisen, in te spelen op de kansen die de concessie biedt en de concessiedoelen die wij hebben gesteld. De bijdrage aan deze concessiedoelen worden nadrukkelijk betrokken bij de aanbestedingen. De ervaringen met deze wijze van aanbesteden

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		busvervoer die de mobiliteitstransitie en verstedelijkingsopgave ook kan ondersteunen.	heeft in West-Brabant tot een goed resultaat geleid, zeker ook in de kleine kernen die er vaak op vooruit gaan in de nieuwe concessie.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
344	Gemeente Vught	<p>Met het Programma van Eisen dat door u is opgesteld, wordt voorzien in een basisnetwerk dat grotendeels uitgaat van de bestaande situatie. De bereikbaarheid met het OV blijft daarmee op niveau en dat is een mooie basis. U verwacht, op basis van ervaringen bij de aanbesteding in West-Brabant, dat er een plus wordt aangeboden door inschrijvende OV-bedrijven. Het zou voor de inwoners, werknemers en bezoekers van de Gemeente Vught mooi zijn als deze verwachting uitkomt en het niveau van OV-bereikbaarheid daarmee stijgt.</p> <p>Uit het Programma van Eisen kunnen we echter niet herleiden op welke wijze een dergelijke plus op de lijnen of relaties die economisch minder sterk zijn, gevonden gaat worden. Dit betreft in ons geval bijvoorbeeld relaties met Helvoirt en Cromvoirt. Vanuit deze kernen ontvangen wij verzoeken om de OV-bereikbaarheid richting de steden Tilburg en 's-Hertogenbosch te vergroten. De verzoeken richten zich met name op een korte(re) reistijd.</p> <p>Naast de zekere basis gaat het in het Programma van Eisen over sterker maken van wat sterk is en daar de OV-groei te stimuleren. In de eisen ten aanzien van het marketingplan (eis 9.3.1) wordt niet duidelijk ingezet op het stimuleren van OV-gebruik op economische minder interessante relaties. Het is begrijpelijk dat de focus op sterke relaties ligt maar dat zou niet mogen betekenen dat er geen (expliciete) aandacht is voor de minder sterke relaties.</p> <p>Wij zien graag (extra) eisen om de aandacht voor minder sterke relaties te garanderen en deze aandacht ook in het marketingplan te eisen.</p>	<p>De minimeisen zijn over de hele linie lager gesteld (dus ook op de sterkere verbindingen) dan onze verwachting over de uiteindelijke omvang van de winnende bieding. Hiermee bieden wij inschrijvende partijen de ruimte om in hun bieding, bovenop deze minimeisen, in te spelen op de kansen die de concessie biedt en de concessiedoelen die wij hebben gesteld. De bijdrage aan deze concessiedoelen wordt nadrukkelijk betrokken bij de aanbiedingen. Het eerste concessiedoel luidt "een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit", waarmee wij mede uitdrukken dat ook de ontsluiting van kleinere kernen, in combinatie met Bravoflex, een belangrijk aandachtspunt is, naast de uitbouw van de nu al sterke vervoersbundels vanuit het concessiedoel "Wat sterk is nog sterker maken". Ten slotte is onze verwachting dat er een plus wordt geboden ook gebaseerd op het extra budget dat wij beschikbaar stellen.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
345	<b>Gemeente Vught</b>	We missen in het Programma van Eisen de OV-bereikbaarheid van natuurgebieden zoals de Loonse en Drunense duinen. Vanuit de GGA processen, bekend bij uw collega's van natuur, wordt onder andere gesproken over het verminderen van de stikstofuitstoot op de natuur. Een betere OV-bereikbaarheid kan aan dit doel bijdragen doordat het autogebruik verminderd kan worden. We denken aan het opnemen van toegangspunten naar de natuur (zoals (toekomstige) Natuurpoorten) als haltes in het buslijnnennet.	In de Aanbestedingsleidraad dagen wij inschrijvende partijen uit om in te spelen op nieuwe kansen en (nieuwe) doelgroepen, bijvoorbeeld ook recreatieve doelen. Binnen dit PvE, dat de minimeisen beschrijft, willen we echter geen verbindingen verplicht stellen die er ook nu niet zijn. Op deze manier creëren wij ruimte voor de inschrijvende partijen om extra aanbod te realiseren, daar waar zij kansen zien. We zullen daarom geen extra eisen stellen voor de Natuurpoorten. Overigens dragen onze eisen voor zero emissie busvervoer ook bij aan vermindering van de stikstofuitstoot.
346	<b>Gemeente Vught</b>	We vragen aandacht voor de minder sterke relaties. Hiervoor zouden volgens ons eisen kunnen worden opgenomen voor de invulling van het Marketingplan. In datzelfde Marketingplan zouden eisen opgenomen kunnen worden ten aanzien van de buurtbus. Dit wordt soms gezien als een minder alternatief dan de reguliere bus terwijl er wel degelijk een goede service wordt verleend gelijk aan de reguliere bus. We stellen voor om eisen op te nemen waarmee de buurtbus beter wordt gepositioneerd in het geheel OV-aanbod en daarmee hopelijk ook meer reizigers opbrengt.	Wij delen uw mening dat de buurtbussen een belangrijk onderdeel uitmaken van het OV-aanbod. Wij vragen de buurtbussen zoals ze nu rijden dan ook ongewijzigd uit. We laten het echter aan de vervoerder hoe hij de markt wil bedienen en benaderen. We stellen daarom geen eisen aan de wijze waarop hij dit doet.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
347	<b>Gemeente Reusel-De Mierden</b>	<p>Het is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van de gemeente Reusel-De Mierden dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle kernen gedurende de gehele concessie bereikbaar blijven en <u>direct verbonden</u> blijven door middel van lijnvoering met twee knooppunten.</li> <li>- dat er ook een dienstregeling van kracht is in de avonduren en weekend.</li> <li>- Reusel, busstation en Lage Mierde, dorpsplein definitief opgenomen worden als flex-overstappunt in de nieuwe concessie.</li> <li>- in bijlage 2, tabel 5, Halte Hooge Mierde, dorpsplein toevoegen als verplichte halte Spitslijnen.</li> <li>- buslijn 143 tussen Reusel en Tilburg wordt getypeerd als ontsluitingslijn.</li> <li>- Flexvervoer geen vervanging mag zijn van de bestaande buslijn 143 zoals deze in de huidige route rijdt.</li> <li>- Buslijn 143 tussen Reusel en Tilburg ook in de nieuwe concessie blijft rijden zoals volgens de huidige route.</li> </ul>	<p>De minimum eis uit het PvE luidt dat de halte Reusel, Busstation met een Spitslijn moet worden bediend. Dit betekent dat minimaal een Spitslijn moet worden ingelegd tussen Hilvarenbeek, via Esbeek naar Reusel (zie ook antwoord op vraag 104). Daarmee is niet gezegd dat inschrijvende partijen niet meer aanbod bieden op deze lijn. Om hiervoor meer ruimte te bieden eisen wij op de verbinding Tilburg-Hilvarenbeek een Bravodirectlijn óf twee Directlijnen (eis 3.2.8), waarbij een Directlijn onder hetzelfde lijnnummer mag worden doorgekoppeld (eventueel in de vorm van een Ontsluitende Lijn). De kansen op een verbeterd aanbod nemen toe naarmate een lijn meer gestrekt wordt.</p> <p>Op dit moment heeft het Tactisch Ontwikkelteam, op verzoek van de gemeente Reusel de Mierden, opdracht gegeven voor een studie naar de mogelijkheden om de route tussen Reusel en Hilvarenbeek aan te passen, waarbij meer via de provinciale weg zal worden gereden de dorpen Hooge Mierde en Lage Mierde kunnen worden afgesloten van busverkeer. Het verbaast ons dan ook dat u hier pleit voor het behouden van de halte Hooge Mierde. Wij zullen de huidige route opnemen in bijlage B1, maar ook de route over de provinciale weg blijven bestaan.</p>
348	<b>Gemeente Reusel-De Mierden</b>	<p>Het is van belang dat er voldoende overstaptijd aanwezig is tussen de Lijn 143 (Reusel - Tilburg) en lijn 319 (Reusel - Eersel - Eindhoven station) en deze op elkaar aansluiten.</p>	<p>Op dit moment loopt er, op verzoek van de gemeente Reusel de Mierden, een studie naar de mogelijkheden om de route tussen Reusel en Hilvarenbeek aan te passen, waarbij meer via de provinciale weg zal worden gereden de dorpen Hooge Mierde en Lage Mierde kunnen worden afgesloten van busverkeer. Het verbaast ons dan ook dat u hier pleit voor het behouden van de halte Hooge Mierde.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
353	Gemeente Bernheze	Wij merken op dat scholierenlijnen vaak ook door forenzen worden gebruikt. Wij stellen voor om deze lijnen als spitslijnen te categoriseren en te voorkomen dat deze tijdens vakanties worden stopgezet, zodat ze toegankelijk blijven voor alle reizigers.	Zie antwoord op vraag 15.
354	Gemeente Bernheze	In hoofdstuk 4.4 Toegankelijkheid wordt verwezen naar CROW en het bestuursakkoord, maar niet naar de Europese Toegankelijkheidsakte. Wij vragen om duidelijkheid of deze Akte integraal onderdeel is van het Bestuursakkoord of dat hier nog extra naar verwezen moet worden.	De Europese toegankelijkheidsakte dateert van 2021, het bestuursakkoord is gesloten in 2022. De akte is verwerkt in het bestuursakkoord Toegankelijkheid. Een aanvullende verwijzing naar de Toegankelijkheidsakte is dan ook niet nodig.
355	Gemeente Bernheze	In hoofdstuk 6.3 worden haltes genoemd, maar wij stellen voor om ook hubs op te nemen vanuit de werkstromen gedeelde mobiliteit. Dit zorgt voor een beter geïntegreerd netwerk.	Zie antwoord op vraag 91.
356	Gemeente Bernheze	Wij vragen om basis reisinformatie ook in het Engels beschikbaar te stellen, vooral gezien de vele nieuwkomers in Brabant zoals voor ASML. Dit verbetert de toegankelijkheid en gebruiksgemak voor internationale reizigers.	Zie antwoord op vraag 52
357	Gemeente Bernheze	De huidige verplichting voor informatiepunten in Tilburg en 's-Hertogenbosch bedient de oostflank van de regio niet goed. Wij bevelen een extra informatiepunt aan in Uden, Oss of Cuijk voor betere dekking en toegankelijkheid.	Zie antwoord op vraag 53

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
358	<b>Gemeente Bernheze</b>	Hoofdstuk 11.5 verwijst naar het Brabants VerkeersveiligheidsPlan 2020-2024. Wij verzoeken dit te actualiseren naar de vastgestelde delen 2024-2027. Geplande vaststelling is in juni 2024.	Zie het antwoord op vraag 54.
359	<b>Gemeente Bernheze</b>	De bijlagen B5, B7 en B8 over het distributienetwerk, KPI's en dataspecificatie zijn momenteel nog leeg. Wij verzoeken om inzage in deze bijlagen voor de publicatie van het PvE.	Zie antwoord op vraag 55.
360	<b>Gemeente Son en Breugel</b>	Son en Breugel heeft te maken met teleurgestelde reizigers die door overvolle bussen geen gebruik kunnen maken van het ov. De gemeente vindt het naleven van de vervoersplicht een vereiste en vraagt expliciet aandacht voor het borgen hiervan, alsook controle hierop.	Het nakomen van de vervoerplicht is ook voor ons van belang. In het PvE besteden we hier dan ook uitgebreid aandacht aan. In hoofdstuk 5, uitvoeringskwaliteit zijn de eisen beschreven waarbinnen de vervoerder aan zijn vervoerplicht moet voldoen. Hierbij zijn eisen gesteld aan de in te zetten vervoercapaciteit en zitplaatskans en de in te zetten compensatieregeling indien de vervoerder niet aan de eisen mbt uitvoeringskwaliteit voldoet. Dit is ook in het beheer van de concessie een speerpunt, waarbij wij indien nodig ook sancties zullen inzetten.
361	<b>Gemeente Son en Breugel</b>	Wellicht is in bovenstaand kader, het opnemen van het opschalen van de lijn(en) vanuit Son en Breugel naar Eindhoven, naar een frequentie van 6x per uur in de spits, een op voorhand op te nemen optie in het PvE.	Zoals in ons antwoord op vraag 360 toegelicht heeft de vervoerder zich te houden aan de vervoerplicht en de uitvoeringskwaliteit die wij daarvoor eisen en zal hij daarop voldoende capaciteit in moeten zetten. Dit kan waar nodig ook vaker dan 6 maal per uur zijn. In zijn aanbieding zal de vervoerder moeten onderbouwen dat hij voldoende capaciteit inzet om aan de vervoervraag te voldoen. Toevoegen van een hogere frequentie is dan ook niet nodig om inzet van voldoende capaciteit te garanderen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
362	<b>Gemeente Son en Breugel</b>	Bij de verplichte haltelijst in de bijlage van het PvE zijn de bushaltes in Son en Breugel niet opgenomen. De gemeente gaat ervan uit dat alle halten in de gemeente bediend blijven worden in de nieuwe concessie.	De vervoerder is verplicht om halte Sint Oedenrode Hertog Hendrikstraat te verbinden met het Eindhoven centraal met een Bravodirectverbinding. Deze route loopt via Son en Breugel. Omdat deze route een grensoverschrijdende lijn is, ligt de route voor de vervoerder vast en wordt daarom ook Son en Breugel bediend. Hiermee is de ontsluiting van Son en Breugel voldoende geborgd.
363	<b>Gemeente Goirle</b>	De huidige route van buslijn 137 rijdt verplicht door de kern Riel en heeft een vrije keuze om vanaf de Rillaersebaan richting het centrum van Tilburg te gaan. De bushaltes aan de Dorpsstraat in Riel en nabij de Venneweg in Goirle zijn daarbij verplichte haltes. Deze route gaat verder richting Tilburg via de Tilburgseweg of via de Abcovensweg. Onze voorkeur hierbij is de route over de Tilburgseweg vanwege de oppervlakte-ontsluiting en de directere verbinding met het centrum van Tilburg.	Door de vervoerder hier vrijheid te bieden, heeft hij de gelegenheid om hier, in afstemming met de verbinding met de verbinding met een stadslijn die ook voor Goirle wordt geëist, een aanbod te creëren dat zo goed mogelijk op de vervoervraag is afgestemd. Omdat u aangeeft vanuit de belangen van de inwoners van Goirle een sterke voorkeur te hebben om de Directverbinding via de Tilburgseweg te laten lopen, zullen we de eisen aanpassen en deze via de Tilburgseweg laten lopen.
364	<b>Gemeente Goirle</b>	In het ontwerp-PVE is opgenomen dat de concessiehouder ten behoeve van de Stadslijnen Tilburg alternatieve routes mag voorstellen, maar als de wegbeheerder (de gemeente Tilburg of de gemeente Goirle) hierover negatief adviseert moet hij terugvallen op een optie via de in Bijlage B1 aangegeven wegen. Wij staan in principe positief tegen een eventuele routewijziging van lijn 2 maar willen wel vasthouden aan de verplichte halte van de Dorpsstraat te Goirle voor de stadslijn Tilburg. Deze halte vervult een belangrijke rol als centraal openbaar vervoervoorziening. Hier halteert ook De Lijn 450 en mogelijk dat in de toekomst	Wij zijn het hiermee eens. De halte Dorpsstraat Goirle is in Tabel 6 van bijlage B2 als verplichte halte voor de stadslijnen Tilburg opgenomen.



Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		deze halte in het kader van het flexvervoer een belangrijke rol krijgt.	
365	<b>Gemeente Goirle</b>	Een mogelijke routewijziging van lijn 2 via de Kempenlaan - Rillaersebaan -Abcovenseweg zien wij als een te onderzoeken optie voor de concessiehouder. Hierbij is uitgangspunt dat de route door de westkant van Goirle (De Hellen), behouden blijft. Met name de woningbouw aan de noordoostkant van Goirle (Bakertand) profiteert van een route via de Rillaersebaan. Voorwaarde voor een dergelijke routewijziging is dat er ook bushaltes kunnen worden gerealiseerd. We denken daarbij aan de locatie bij de rotonde Rillaersebaan- Schimmelpenninck van der Oijenstraat -Sporenring. De bijdrage van de Provincie via het Regionaal Maatregelpakket (RMP) voor de aanleg van nieuwe bushaltes is in toenemende mate onzeker. Dit betekent dat de aanleg van nieuwe bushaltes (geheel toegankelijk met alle bijbehorende voorzieningen) voor rekening komt van de gemeente. We zien daarom graag dat de nieuwe concessiehouder hierover met ons in gesprek gaat en dat we samen met de Provincie en Regio	De routevariant via de Rillaersebaan is in overleg met u opgenomen in bijlage B1. Dit betekent dat de vervoerder, zonder voorgaand overleg met u, deze route in zijn aanbieding mag gebruiken. We gaan er daarbij ook vanuit, dat u aan realisatie en financiering van een of meer haltes zult meewerken. Voor de realisatie van haltes die nodig zijn voor de nieuwe dienstregeling in de concessie West Brabant, die start in juli 2025 maken wij overigens nu afspraken met betrokken gemeenten over gezamenlijke financiering. Het is onze intentie om bij de concessie Oost Brabant soortgelijke afspraken te maken.

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		Hart van Brabant en SRBT-regio daarover financiële afspraken kunnen maken.	

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
366	<b>Gemeente Goirle</b>	<p>Het ontwerp-PVE stelt dat de buurtbuslijnen dezelfde routes volgen als in het dienstregelingsjaar 2024. U verwacht daarom dat de concessiehouder de bestaande buurtbuslijnen in het dienstregelingsjaar 2027 ongewijzigd voortzet. In overleg met de buurtbusverenigingen kan de concessiehouder tijdens de looptijd van de concessie voorstellen voor aanpassingen doen in het Tactisch Ontwikkelteam teneinde beter dan wel meer flexibel aan te sluiten bij de vervoervraag. Hierbij is het uitgangspunt dat het aantal reismogelijkheden niet vermindert. Aanpassingen vinden plaats via de reguliere dienstregelingsprocedure en alleen na toestemming van de concessieverlener. Wij zien hierin voorde buurtbus 295 een mogelijke routewijziging. Momenteel rijdt deze buurtbus tussen Hilvarenbeek en Goirle. Wij zien mogelijkheden om deze route door te zetten vanuit Goirle richting Tilburg (Stappegoor) naar het Elisabeth Ziekenhuis. De buurtbus kan dan via Safaripark Beekse Bergen richting Hilvarenbeek. Wij vragen dan ook aan u om deze optie samen met de nieuwe concessiehouder en de gemeenten Hilvarenbeek en Tilburg te onderzoeken, uiteraard in goed overleg met de buurtbusvereniging.</p>	<p>Binnen het PvE wordt de vervoerder verplicht om de buurtbussen zoals ze nu functioneren voort te zetten, dit geldt ook voor buurtbuslijn 295. Voor wijziging van een buurtbusroute is overleg met o.a. de vereniging noodzakelijk, een aanbesteding is daarom geen geschikt moment om een wijziging door te voeren. In de loop van de concessieperiode is dit wel mogelijk, mogelijk zelfs al in de implementatieperiode.</p>
367	<b>Gemeente Heusden</b>	<p>In onze gemeente leeft de wens naar een snellere regionale verbinding waarbij voor onze gemeente essentieel is dat de kernen van Heusden, Drunen, Nieuwkuijk/Vlijmen worden aangedaan.</p>	<p>Wij zien ook mogelijkheden tot het verder ontwikkelen van het lijnennet in de regio, we hebben hiervoor ook met u en de regio samengewerkt in de ontwikkeling van BRT Hart van Brabant. Door een Bravodirect-verbinding te eisen met verplichte haltes in Drunen en Vlijmen in combinatie met een ontsluitende lijn en de mogelijkheid om met Bravodirect ook maatwerk te bieden beogen wij een lijnennet dat zowel snelle verbindingen biedt, als ook de kernen goed ontsluit. De kernen Heusden en Oudheusden moeten</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			verplicht met een ontsluitende lijn ontsloten worden. Het eisen van een Bravodirect verbinding is hier gezien het te verwachten aantal reizigers niet haalbaar.
368	<b>Gemeente Heusden</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	Zie antwoord op vraag 87.
369	<b>Gemeente Heusden</b>	Er zijn geen eisen opgenomen aan de snelheid van in- en uitstappen, het aantal kaartlezers of andere maatregelen die snel in- en uitstappen kunnen bevorderen. Zeker op drukke lijnen en haltes is het gewenst dat het in- en uitstappen niet tot vertraging leidt. We adviseren u te vragen hoe vervoerders/ inschrijvers denken een snelle in- en uitstap op drukke haltes te realiseren zodat de in- en uitstaptijd nooit langer duurt dan 120 seconden (of 60 seconden?) of hierover een eis te formuleren. Bij de Efteling komen regelmatig in- en uitstaptijden van 3 - 4 minuten voor die niet passend zijn voor een snelle Bravodirectlijn.	Zie antwoord op vraag 48.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
370	<b>Gemeente Heusden</b>	Het verschil tussen Bravodirect en directlijnen vinden wij niet zo duidelijk: de naamgeving lijkt nogal op elkaar. Wellicht dat beter gesproken kan worden over Bravodirect en Bravoregio. Ons advies is ook na te denken over een Bravodirect formule die naar boven toe nog een extra kwaliteitsniveau heeft en beter past bij een groei naar BRT-kwaliteit: elke 10 minuten in de spits, tenminste elke 15 - 20- minuten in de daluren en weekenden overdag, elk half uur s avonds. Daarbij zou bijvoorbeeld de naam BravoPlus of Metrobus gehanteerd kunnen worden of kan inschrijvers om een suggestie gevraagd worden.	Zie antwoord op vraag 47.
371	<b>Gemeente Heusden</b>	In regionaal verband wijzen wij nog op de volgende ontwikkelingen, in TilburgNoord is busstation-Noord relevant voor ontsluitende lijnen, de gemeente Waalwijk is voornemens een OV-knooppunt te realiseren nabij de huidige halte Noorderallee. Voor ons als regio wijzen wij nog op het belang van de Efteling, hierbij aan te geven dat concessieverlener een voorstel ziet om het vervoer van en naar de Efteling zoveel mogelijk op te nemen in de reguliere lijnen van de concessie	Een route via busstation Noord betekent voor reizigers naar het station Tilburg een behoorlijke extra reistijd. We eisen het aandoen van deze halte met een ontsluitende lijn dan ook niet. Wel heeft de vervoerder de mogelijkheid om een route, bijvoorbeeld uit Loon op Zand, langs het busstation Noord te laten lopen (Zie ook antwoord op vraag 318). Door het eisen van een Bravodirectverbinding via de Efteling en tegelijkertijd de mogelijkheid aan de vervoerder te bieden om aanvullend Bravodirect Maatwerk te bieden, beogen wij om de vervoervraag, met name ook de specieke vervoervraag tbv de Efteling, zo goed mogelijk in te vullen. Met de ontwikkeling van de halte Noorderallee hebben we in het PvE rekening gehouden.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
372	<b>Gemeente Baarle-Nassau</b>	<p>Wij zijn positief over het ontwerp-PvE en de daarin opgenomen maatregelen en doelstellingen om het openbaar vervoer in de regio, en specifiek in onze gemeente te verbeteren. Wij zien het als een positieve ontwikkeling dat er in het ontwerp veel aandacht is voor lokale lijnen die de regio met de stad verbinden.</p> <p>Dit geldt met name voor de aandacht voor de lijnen 137 en 637, die onze gemeente met Tilburg verbindt. Deze lijnen zijn van essentieel belang voor de mobiliteit van onze inwoners, en wij ondersteunen dan ook de voorgestelde verbeteringen en continuïteit hiervan in de vorm van een (Bravo)Direct-lijn. De nadruk op betrouwbaarheid, frequentie, comfort en toegankelijkheid sluit goed aan bij de wensen van onze inwoners.</p>	Waarvan akte.
373	<b>Gemeente Tilburg</b>	<p>Met betrekking tot het materieel op de HOV-Stadslijnen verzoeken wij u:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Om de omschrijving van het materieel in het ontwerp-PvE te verduidelijken naar het tramachtige concept zoals opgenomen in bijlage 1, met als belangrijkste functionele kenmerken een gelijkvloerse, ruime instap, brede deuren, geschikt voor rollators, kinderwagens, rolstoelen, scootmobiel, etc;</li> <li>2. Te vragen naar hoe vervoerders/inschrijvers denken op de BRT/HOV-lijnen een snelle in- en uitstap op drukke haltes te realiseren, zodat de in- en uitstaptijd beperkt wordt en hier een eis aan te koppelen.</li> </ol>	<p>In het PvE stellen wij vooral functionele eisen, waarbij voor de HOV-stadslijnen Tilburg vanaf 2030 gelede bussen en voor Bravodirect een extra wervende uitstraling eisen. Voor alle materieel eisen we daarnaast dat deze toegankelijk zijn voor rolstoelen en daarmee ook voor kinderwagens, rollators etc. Bussen zijn niet toegankelijk voor scootmobiel. Om de reden die u noemt schrijven wij op de Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch drie deurpartijen voor op bussen, langer dan 9,5 meter. Op alle andere lijnen bieden wij de vervoerder, binnen de eisen van het PvE, de vrijheid om een eigen afweging te maken over het in te zetten materieel, waarbij de totale geboden capaciteit, het aantal zitplaatsen, het aantal en type deurpartijen en het totale comfort uiteraard allemaal een rol spelen. Snel in- en uitstappen op drukke haltes is ook in het voordeel van de vervoerder. Daarom gaan wij ervan uit dat de vervoerder hiermee</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			<p>rekening houdt bij de keuze van het materieel (aantal deurpartijen, indeling voertuig), de ontwaardingsapparatuur en het instapregime en zijn wij terughoudend met het stellen van eisen. Op de Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch schrijven wij overigens wel drie deurpartijen voor op bussen, langer dan 9,5 meter.</p>
374	<b>Gemeente Tilburg</b>	<p>Met betrekking tot Bus Rapid Transit in op de lijn Tilburg-Waalwijk-Den Bosch verzoeken wij u onder andere:</p> <p>3. De uitgevoerde Quick Scan naar ontwikkeling van BRT op de corridor Tilburg - Waalwijk - Den Bosch te delen met inschrijvers;</p> <p>4. In het ontwerp-PvE een streefwaarde voor reistijd tussen Tilburg en Waalwijk van maximaal 30 minuten op te nemen;</p> <p>5. Halte Tilburg, Busstation Noord toe te voegen aan de verplichte haltes voor ontsluitende lijnen, om lijn 136 de verbinding te laten maken tussen Loon op Zand, via Tilburg-Noord naar Tilburg CS.</p>	<p>3. Wij zullen dit rapport toevoegen.</p> <p>4. Zie ons antwoord op vraag 314.</p> <p>5. Zie ons antwoord op vraag 318</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
375	<b>Gemeente Tilburg</b>	Wij verzoeken u om de gebiedsontwikkeling ETZ Ziekenhuis/Kempenbaan op te nemen als majeure ontwikkeling in het PvE pagina 26;	Wij zullen deze ontwikkeling wanneer deze zich voordoet meenemen in de Plancyclus in het Exploitatieplan.  Majeure ontwikkelingen beschouwen we als grootschalige wijzigingen die zorgen voor grootschalige (financiële) gevolgen.
376	<b>Gemeente Tilburg</b>	Wij verzoeken u om het concept van een Shuttle, als aparte categorie te benoemen met vermelding van Stappegoor;	Zie de beantwoording van vraag 65.
377	<b>Gemeente Tilburg</b>	Wij verzoeken u om de vervoerder / inschrijver te stimuleren gebruik te maken van een rijhulpsysteem om de manoeuvre in haltekomen te vergemakkelijken waarmee het in- en uitstappen wordt verbeterd;	Het is een verantwoordelijkheid van de vervoerder om zorg te dragen voor het goed halteren bij een halte, zodat reizigers op een snelle en comfortabele manier kunnen in- en uitstappen. Wij stellen geen eisen aan de wijze waarop de vervoerder dit bereikt en eisen dus ook geen specifieke hulpmiddelen.
378	<b>Gemeente Tilburg</b>	Wij verzoeken u om station Udenhout als majeure ontwikkeling op te nemen;	Opening van een station in Udenhout heeft direct gevolgen voor de lijnvoering in de omgeving (Udenhout, Berkel Enschoot, Oisterwijk). De impact op de totale concessie is echter relatief beperkt en de benodigde wijzigingen kunnen binnen de grenzen van dit PvE (via



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			de exploitatieplanprocedure) worden doorgevoerd. Toevoeging op de lijst van majeure projecten is daarom niet nodig.
379	Gemeente Tilburg	Wij verzoeken u om een verplichte halte op te nemen in Biezenmortel;	Biezenmortel wordt ontsloten via buurtbuslijn 239, gelet op de vervoervraag in Biezenmortel is dit een adequate bediening. De vervoerder is verplicht de buurtbussen te blijven inzetten in de nieuwe concessie, toevoeging van een extra ontsluiting in Biezenmortel is dan ook niet nodig.
380	Gemeente Tilburg	Wij verzoeken u om de drie daarna voorgestelde wijzigingen aan te brengen in het overzicht van verplichte haltes. Dit betreffen de volgende haltes: - Halte Kasteeldreef opnemen als verplichte halte; - Halte Generaal Eisenhowerweg wijzigen in halte Eikenboschweg; - Halte Korvelseweg wijzigen in halte Winkelmanstraat.	Wij nemen uw suggesties over. Wij zullen deze haltes wijzigen in bijlage B2, tabel 6. Door in Oud-Noord de verplichte halte expliciet op de Kasteeldreef te leggen wordt de mogelijkheid voor de vervoerder zo goed mogelijk op vraag naar vevoer in te spelen wel ingeperkt. De wijzigingen van de haltes Eisenhowerweg en Generaal Winkelmanstraat hebben geen consequenties voor de ontwikkelmogelijkheden.
381	Gemeente Tilburg	Wij verzoeken u om de biedende partijen expliciet uit te nodigen om verbeteringen door te voeren aangaande de busbereikbaarheid van Tilburgse bedrijventerreinen;	Zie ons antwoord op vraag 3.
382	Gemeente Tilburg	In het PvE op pagina 89 de eis toe te voegen dat het product voor sociale minima redelijk, betaalbaar en passend dient te zijn.	In 8.2.15 eisen wij de lopende regeling te continueren of een vergelijkbaar tarief in te stellen. Aangezien van de lopende regeling nu door veel gemeenten gebruikgemaakt wordt, is dit wat

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			ons betreft een voldoende garantie dat dit aanbod redelijk en passend is.
386	<b>Gemeente Boxtel</b>	We ondersteunen de verwachting dat het buurtbusvervoer minimaal volgens het Dienstregelingsjaar 2027 doorgezet wordt. De kleine kerndorpen hebben sterke behoefte aan de keuze voor deze bereikbaarheid. Indien we concrete voorstellen voor verbetering hebben vermelden we dat met een reactie via de bijlage 3	Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Hierbij wel aangetekend, dat wij voor de aanbesteding inderdaad uitgaan van het bestaande netwerk van buurtbussen. Wijziging van buurtbussen vereist een goede afstemming met de buurtbusvereniging, de aanbesteding is hiervoor geen goed moment. Wijzigingen van buurtbuslijnen kunnen in de loop van de concessie via het jaarlijks exploitatieplan worden doorgevoerd.
387	<b>Gemeente Boxtel</b>	Een betere inzet van het treinstation Boxtel als hub-locatie binnen het gedeeld vervoer is een ambitie waarover we met de nieuwe concessiehouder graag in gesprek willen treden. Mogelijk zijn de MIRT-Verkenning Station s'-Hertogenbosch en toekomstige ontwikkelingen rondom ASML in Eindhoven hiervoor aanknopingspunten	Bij deze ontwikkelingen worden uiteraard de gevolgen en kansen op andere locaties nadrukkelijk betrokken.
388	<b>Gemeente Boxtel</b>	We verwachten dat de Bijzondere Reisproducten voor de Gemeente Boxtel gecontinueerd worden (MeedoenPas, Voor Elkaar Pas en Leerlingenvervoer). Mogelijk zien we uitbreiding van deze producten als gevolg van structurele/tijdelijke huisvestingslocaties migranten. We reageren hierop in de gevraagde inhoudelijke reactie via bijlage 3	Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
389	<b>Gemeente Sint-Michielsgestel</b>	We ondersteunen de verwachting dat het buurtbusvervoer minimaal volgens het Dienstregelingsjaar 2027 doorgezet wordt. De kleine kerndorpen hebben sterke behoefte aan de keuze voor deze bereikbaarheid. Indien we concrete voorstellen voor verbetering hebben vermelden we dat met een reactie via de bijlage 3	Wij zien uw reactie met belanstelling tegemoet. Hierbij wel aangetekend, dat wij voor de aanbesteding inderdaad uitgaan van het bestaande netwerk van buurtbussen. Wijziging van buurtbussen vereist een goede afstemming met de buurtbusvereniging, de aanbesteding is hiervoor geen goed moment. Wijzigingen van buurtbuslijnen kunnen in de loop van de concessie via het jaarlijks exploitatieplan worden doorgevoerd.
390	<b>Gemeente Sint-Michielsgestel</b>	We verwachten dat de Bijzondere Reisproducten voor de Gemeente Sint-Michielsgestel gecontinueerd worden (MeedoenPas, Voor Elkaar Pas en Leerlingenvervoer). Mogelijk zien we uitbreiding van deze producten als gevolg van structurele/tijdelijke huisvestingslocaties migranten. We reageren hierop in de gevraagde inhoudelijke reactie via bijlage 3	Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
421	<b>Gemeente 's-Hertogenbosch</b>	De gemeenteraad ziet risico's met Bravoflex, aangezien dit nog een nieuw en nog onbekend product is en niet rechtstreeks is gekoppeld aan de komende OV-concessie voor het lijngebonden OV. Het risico zit met name daarin dat mocht Bravoflex niet goed functioneren er geen sprake meer is van een volledig aanbod van OV en dus een verslechtering waarbinnen juist de kleine kernen direct worden getroffen in hun bereikbaarheid. De gemeenteraad zou graag zien dat er in de komende concessie voorwaarden worden opgenomen dat mocht Bravoflex niet naar behoren functioneren, de provincie de mogelijkheid heeft om alsnog in te kunnen grijpen in de lijngebonden busconcessie om de bereikbaarheid van de kleine kernen te borgen. We zullen als gemeente binnen de regio het functioneren van de verschillende OV-netwerken goed volgen maar verwachten ook van de provincie dat zij, als concessieverlener, proactief hierin opereren en sturen op de brede welvaarts doelstellingen die de provincie voor haar inwoners heeft geformuleerd.	Wij zien Bravoflex als mogelijkheid om de bereikbaarheid van kleine kernen te verbeteren ten opzichte van nu en zijn het in die zin met de gemeenteraad eens dat het niet goed functioneren van Bravoflex met name voor kleine kernen slecht nieuws kan betekenen. Er is ons dus ook alles aan gelegen om Bravoflex snel operationeel te krijgen (dit doen we per 1 januari 2026) en goed te integreren in de nieuwe concessie (die ingaat in december 2026), enerzijds door logische overstappunten op lijngebonden OV te kiezen en anderzijds door het kunnen boeken van ritten met Bravoflex te integreren in een OV-reisplanner. De provincie heeft er vertrouwen in dat deze samenwerking goed zal verlopen binnen de huidige opzet (Bravoflex onderdeel van het Wmo-contract) maar de provincie houdt in de concessiedocumenten de mogelijkheid open dat de concessiehouder oproepafhankelijk openbaar vervoer kan aanbieden. Dit alleen als het meerwaarde heeft ten opzichte van Bravoflex, na afstemming in het regieteam gedeelde mobiliteit en met toestemming van de provincie. De medewerking van de concessiehouder is hierbij wel van belang: de provincie zal deze medewerking niet afdwingen. Het is dus eerst en vooral van belang om Bravoflex gezamenlijk tot een succes te maken.
45	<b>RNOB</b>	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan Hart van Brabant en Infraonderzoek Eindhoven-Nijmegen streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit voor BRT te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede	Zie antwoord op vraag 87.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	
46	RNOB	Om te komen tot BRT-kwaliteit hebben zijn er in de quick scan Hart van Brabant en Infraonderzoek Eindhoven-Nijmegen streefwaarden voor de frequenties opgenomen. Om een stap naar de gewenste kwaliteit voor BRT te zetten vragen wij u deze streefwaarden te delen met inschrijvers en in het gunningsmodel hogere frequenties dan de minimum frequenties voor Bravodirect, de zogenoemde snelle, frequente en directe buslijnen met goede aansluitingen op andere bussen en de trein, te waarderen zodat inschrijvers gestimuleerd worden stappen te zetten.	Zie antwoord op vraag 87.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
47	RNOB	<p>Het verschil tussen Bravodirect en directlijnen vinden wij niet zo duidelijk: de naamgeving lijkt nogal op elkaar. Wellicht dat beter gesproken kan worden over Bravodirect en Bravoregio. Ons advies is ook na te denken over een Bravodirect formule die naar boven toe nog een extra kwaliteitsniveau heeft en beter past bij een groei naar BRT-kwaliteit: elke 10 minuten in de spits, tenminste elke 15 - 20- minuten in de daluren en weekenden overdag, elk half uur s avonds. Daarbij zou bijvoorbeeld de naam BravoPlus of Metrobus gehanteerd kunnen worden of kan inschrijvers om een suggestie gevraagd worden.</p>	<p>Wij begrijpen uw verwarring, maar gaan niet in op uw suggesties. We lichten wel graag toe hoe de begrippen naast elkaar bestaan, zonder dat dit ten koste gaat van de begrijpelijkheid voor de reiziger. Bravo is geen productformule, maar een merknaam en huisstijl. De reiziger kan Bravo bussen (ook als die volgens een productformule rijden zoals Bravodirect of Brabantliner) herkennen als een bus uit één van de drie Brabantse concessies. Direct is een werknaam uit beleidsdocumenten zoals de Visie Gedeelde mobiliteit is maatwerk en dit PvE. BravoDirect een productformule die tot uiting komt in de eisen die worden gesteld aan uitvoeringskwaliteit en materieel, en een onderscheidende kwalitatieve invulling die de concessiehouder er aan geeft (bijvoorbeeld extra comfort). Voor de reiziger verschilt Direct uitsluitend van de overige lijnen voor wat betreft het brede bedieningsvenster. Voor Bravodirect geldt (naast onderscheidende uitstraling en comfort) ook een hogere minimumfrequentie. Voor wat betreft het toegroeien naar BRT-kwaliteit kan de Concessiehouder in zijn Ontwikkelplan voorstellen doen voor nieuwe Productformules die in woord en beeldmerk gerelateerd zijn aan Bravo. (zie eis 9.2.4).</p>
48	RNOB	<p>Er zijn geen eisen opgenomen aan de snelheid van in- en uitstappen, het aantal kaartlezers of andere maatregelen die snel in- en uitstappen kunnen bevorderen. Zeker op BravoDirect/toekomstige BRT lijnen en haltes is het gewenst dat het in- en uitstappen niet tot vertraging leidt. We adviseren u te vragen hoe vervoerders/ inschrijvers denken een snelle in- en uitstap op drukke haltes te realiseren en hier een streeftijd/minimumeis aan te verbinden.</p>	<p>Snel in- en uitstappen op drukke haltes is ook in het voordeel van de vervoerder. Daarom gaan wij ervan uit dat de vervoerder hiermee rekening houdt bij de keuze van het materieel (aantal deurpartijen, indeling voertuig) en het instapregime en zijn wij terughoudend met het stellen van eisen. Op de Stadslijnen Tilburg en 's-Hertogenbosch schrijven wij overigens wel drie deurpartijen voor op bussen langer dan 9,5 meter.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
49	RNOB	Wij merken op dat scholierenlijnen vaak ook door forenzen worden gebruikt. Wij stellen voor om deze lijnen als spitslijnen te categoriseren en te voorkomen dat deze tijdens vakanties worden stopgezet, zodat ze toegankelijk blijven voor alle reizigers.	Zie antwoord op vraag 15.
50	RNOB	In hoofdstuk 4.4 Toegankelijkheid wordt verwezen naar CROW en het bestuursakkoord, maar niet naar de Europese Toegankelijkheidsakte. Wij vragen om duidelijkheid of deze Akte integraal onderdeel is van het Bestuursakkoord of dat hier nog extra naar verwezen moet worden of dat hier nog extra aanvulling op nodig is. Wij vinden de minimale eisen niet passen bij de gewenste inclusiviteit. U vindt deze Akte hier <a href="https://iederin.nl/europese-toegankelijkheidsakte-moet-toegankelijkheid-producten-en-diensten-bevorderen/">https://iederin.nl/europese-toegankelijkheidsakte-moet-toegankelijkheid-producten-en-diensten-bevorderen/</a>	Alle onderdelen van de Europese Toegankelijkheidsakte (2021) zijn onderdeel van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid (2022).
51	RNOB	In hoofdstuk 6.3 worden haltes genoemd, maar wij stellen voor om ook hubs op te nemen vanuit de werkstromen gedeelde mobiliteit/deelmobiliteit. Dit zorgt voor een beter geïntegreerd netwerk. Voor BRT/HOV/Direct Nijmegen-Eindhoven zijn de hoofdhalttes ook bestemd als mobiliteitshubs. Graag hier een check op.	Zie antwoord op vraag 91.
52	RNOB	Wij vragen om basis reisinformatie ook in het Engels beschikbaar te stellen, vooral gezien de vele nieuwkomers in Brabant zoals voor ASML. Dit verbetert de toegankelijkheid en gebruiksgemak voor internationale reizigers.	Het opnemen van deze eis vormt een administratieve last voor de concessiehouder daarom laten wij de keuze om al dan niet Engelstalige reisinformatie aan te bieden aan de concessiehouder.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
53	RNOB	De huidige verplichting voor informatiepunten in Tilburg en 's-Hertogenbosch bedient de oostflank van de regio niet goed. Wij bevelen een extra informatiepunt aan in Uden, Oss of Cuijk voor betere dekking en toegankelijkheid.	Het inrichten en instandhouden van informatiepunten vergt een aanzienlijke inzet van middelen en personeel, terwijl het gebruik van de informatiepunten door reizigers relatief beperkt is. Daarom eisen wij alleen informatiepunten op de plekken met een zeer hoog aantal reizigers, namelijk de busstations van Tilburg en 's-Hertogenbosch.
54	RNOB	Wij verzoeken dit te actualiseren naar de vastgestelde delen 2024-2027. Geplande vaststelling is in juni 2024.	Dank voor deze aanvulling, in het definitieve PvE zullen wij verwijzen naar het BVVP 2024-2027
55	RNOB	De bijlagen B5, B7 en B8 over het distributienetwerk, KPI's en dataspecificatie zijn momenteel nog leeg. Wij verzoeken om inzage in deze bijlagen voor de publicatie van het PvE.	Deze bijlagen zijn een uitwerking van de eisen en onzes inziens niet nodig om een goed oordeel te vormen over de inhoud en strekking van het (ontwerp) Programma van Eisen, omdat deze bijlagen geen aanvullende of verzwarende eisen bevatten, maar alleen een grotere mate van detail. Bijlagen B5 en B7 zijn achteraan het PvE bijgevoegd en bijlage B8 (een zelfstandig document) is opvraagbaar.
56	RNOB	In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze stations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.	Zie antwoord op vraag 62.
57	ROB	Uit bovenstaande informatie concluderen wij dat 49% van de DRU wordt ingezet voor de reguliere streeklijnen. Het aandeel van 15% van de DRU voor de lijnen 300, 301, 305 en 306 lijkt ons echter zeer laag, gezien het feit dat deze	De 15% DRU's van de lijnen 300, 301, 305 en 306 is correct (ongewogen dienstregelingsuren, 2019). Zoals in de tekst aangegeven komt dit onder andere door het grote aandeel van de stadslijnen. Daarnaast is het aandeel van de 20 Bravo-streeklijnen in 2019 ook hoger dan 30% en ook speelt de buurtbus met meer



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		lijnen zeven dagen per week rijden met hoge frequenties tijdens de spitsuren. Kunt u dit nader toelichten?	dan 10% van de DRU's in deze concessie een relatief belangrijke rol.
58	ROB	De doelen lijken momenteel nogal abstract, vooral vanuit het perspectief van de reiziger. Het zou nuttig zijn om concrete indicatoren of resultaten te hebben om deze doelen te meten en te begrijpen hoe deze zich vertalen naar een voordeel voor de reiziger.	Wij hebben de doelen uitgebreider en concreter omschreven. Ook hebben wij bijlage B7 met KPI's (indicatoren) opgesteld die van de doelen zijn afgeleid.
59	ROB	In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze busstations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.	Zie antwoord op vraag 62.
60	ROB	Brabant kent drie concessies. Om te voorkomen dat reizigers drie verschillende multimodale mobiliteitsplatforms moeten gebruiken, adviseren wij de laatste zin als volgt te wijzigen: "Hiertoe sluit de concessiehouder zich bij voorkeur aan bij een landelijk of Europees opererend platform, of beschikt over een eigen platform.	Wij begrijpen uw wens voor één platform voor alle (Brabantse) reizigers maar nemen uw suggestie niet over. Zie voor toelichting hoofdstuk 2 van de Nota van Beantwoording.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
61	ROB	Ons is onduidelijk of de in de laatste zin genoemde 5% betrekking heeft op de totale inkomsten van de Concessiehouder of alleen op de inkomsten uit de Studenten ov-kaart. Ons advies is dit in de tekst te verduidelijken.	Deze zin heeft alleen betrekking op inkomsten uit de Studenten ov-kaart. We hebben de tekst verduidelijkt.
62	ROB	In de opsomming van grotere (bus)stations ontbreken Waalwijk en Veghel. Deze busstations spelen een belangrijke rol als overstappunten voor reizigers. Wij adviseren daarom dat ze worden toegevoegd aan de lijst om de behoeften van de reizigers goed te kunnen bedienen.	Deze opsomming is afkomstig van een van de beloften aan de reiziger uit het Ambitiedocument Oost-Brabant. U hebt gelijk dat ook Waalwijk en Veghel belangrijke busstations zijn. Door deze busstations hier ook te benoemen zouden wij echter de belofte aan de reiziger afzwakken omdat hoe langer deze lijst wordt, hoe eenvoudiger voor de vervoerder om een netwerk te ontwerpen waarmee een van deze (bus)stations te bereiken is met maximaal 1 overstap. Dat zou kunnen leiden tot meer overstappen voor substantiële aantallen reizigers en dat vinden wij niet gewenst.
63	ROB	Wij waarderen het voornemen om Bravodirect Maatwerk vanuit de concessie Oost-Brabant richting Eindhoven en Veldhoven te ontwikkelen en, zien dit als een positieve stap voorwaarts voor de mobiliteitskeuze van de reiziger. Wij adviseren om in Bijlage B2, Tabel 3 'Verplichte Haltes Directlijnen', haltes op te nemen die als fundament dienen voor dit netwerk. Hiernaast vragen wij u duidelijker te specificeren wat u precies bedoelt met "Brainport lijnen" in de context van uw voorstel. In de begrippenlijst vanaf pagina 166 komt dit begrip niet voor.	Het benoemen van Verplichte Haltes beperkt de mogelijkheden van de vervoerder om maatwerk te bieden. We willen juist de vervoerder zoveel mogelijk ruimte bieden om in te spelen op specifieke doelgroepen, zoals bijvoorbeeld de grote groep medewerkers van ASML in Veldhoven. Daarbij vinden wij aansluiting op het netwerk van reguliere BravoDirectlijnen belangrijk, maar willen wij niet vastleggen op welke haltes deze aansluiting geboden moet worden. Voor het succes van Brainportlijnen is het namelijk van belang dat de concessiehouder deze lijnen optimaal kan afstemmen op de herkomstlocaties van werknemers voor wie het huidige OV-aanbod nog niet voldoende aantrekkelijk is (zie ook hoofdstuk 2 van deze NvB).

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
64	ROB	<p>Een adequaat niveau van dienstverlening, met voldoende frequentie tijdens drukke periodes, is cruciaal voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoerssysteem dat kan groeien. Buiten de piekuren is de betrouwbaarheid van vervoer ook essentieel, omdat een gebrek daaraan onvermijdelijk zal leiden tot een daling van het aantal reizigers.</p> <p>Het ontbreken van de verplichting om na 18:00 uur op ontsluitende lijnen nog vervoer te bieden, veroorzaakt beperkingen voor reizigers in zowel landelijke als stedelijke gebieden. Dit leidt tot beperkte toegankelijkheid voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, waardoor ze na 18:00 uur moeite hebben om hun bestemming te bereiken. Daarom adviseren wij de verplichting om ontsluitende lijnen aan te bieden, te verlengen van 18:00 uur naar 19:00 uur. Dit zal de bereikbaarheid verbeteren en bijdragen aan een betrouwbaar openbaar vervoerssysteem.</p>	<p>De minimaal geëiste bedieningsperiode is afgestemd op het daadwerkelijke gebruik, waarbij we zien dat dit na 18 uur snel terugvalt (zie par 3.1, figuur 5a en 5b). Daarmee bieden wij ruimte aan de vervoerder om per individuele lijn in te spelen op de actuele vervoersvraag en daarbij het best passende voorzieningenniveau te bieden. Vanuit de doelstelling "Een zekere en vanzelfsprekende basis voor gedeelde mobiliteit" sturen wij bij de aanbesteding hier ook op. Door de combinatie met Bravoflex hebben reizigers straks de mogelijkheid om, ook wanneer het betreffende lijngebonden vervoer niet (meer) rijdt, tot laat in de avond en ook in het weekend elke halte in Brabant te bereiken. Wij vertrouwen erop dat daarmee de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van met name landelijke gebieden toeneemt.</p>
65	ROB	<p>In Tilburg rijdt lijn 601 naar Stappegoor, ook wel bekend als de Stappegoorshuttle. Momenteel staat er in het concept Programma van Eisen een aantal lijntypes gedefinieerd, zoals BravoDirect lijnen, Direct lijnen, BravoDirect Maatwerk en ontsluitende lijnen met stad- en streeklijnen, en spits- en scholierenlijnen. Echter, de Stappegoorshuttle past niet binnen de definities van deze lijntypes.</p> <p>Daarom adviseren wij u om een aparte definitie op te nemen in het PvE, waarin de Stappegoorshuttle expliciet wordt uitgevraagd en opgenomen. Dit zal ervoor zorgen dat</p>	<p>Wij hebben uw advies opgevolgd en hebben bij in paragraaf 3.6 'Scholierenlijnen' een uitzondering gemaakt voor deze specifieke verbinding zodat de huidige Stappegoorshuttle in de nieuwe Concessie als Scholierenlijn kan worden aangeboden.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		deze essentiële verbinding voor de reizigers gegarandeerd behouden blijft.	
66	ROB	Wij adviseren deze vrijwaring ook te laten gelden voor mat-ritten. Sommige lijnen kennen mat-ritten aan het begin en/of einde van de dag. Buurtbuschauffeurs rijden ook ritten van de standplaats naar een onderhoudswerkplaats voor de uitwisseling van materieel. Ook dan moet de vrijwaring naar ons idee gelden.	Wij zijn het met u eens dat deze vrijwaring moet gelden voor alle ritten die de buurtbusvereniging in opdracht van de concessiehouder uitvoert en hebben de eis aangepast.
67	ROB	De integratie tussen Transferiumlijnen en Stadslijnen zal ongetwijfeld de toegankelijkheid en het gemak voor de reiziger vergroten. Ons advies is om strategisch tussenliggende haltes op de routes aan te doen, als mede alle reguliere (ov) betaalmethoden te accepteren. Op deze manier wordt de toegang tot dit hoogfrequent vervoer gemaximaliseerd en wordt het voor de reiziger nog eenvoudiger om van deze diensten gebruik te maken. Het accepteren van reguliere betaalmethoden draagt bij aan een inclusieve reiservaring en vergroot de flexibiliteit voor de reiziger. Door deze maatregelen zullen de mobiliteitsopties voor de reiziger aanzienlijk verbeteren, wat	In overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch is besloten om alle reguliere betaalmethoden op deze lijnen te accepteren, evenals het specifieke P+R-kaartje en de Concessiehouder uit te dagen om hier zodanig invulling aan te geven dat dit voor de reizigers duidelijk is en het aantal reizigers per kaartsoort wordt gerregistreerd. Ook bieden wij de mogelijkheid om haltes over te slaan op de Stadslijnen met P+R-functie.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		uiteindelijk zal leiden tot een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersysteem voor iedereen.	
68	ROB	<p>P+R Deuteren en P+R Pettelaarpark bieden samen een aanzienlijke capaciteit aan parkeermogelijkheden. Deze transferia zijn ontworpen om automobilisten te stimuleren hun auto aan de rand van de stad te parkeren en verder te reizen met het openbaar vervoer. Het succes van deze lijnen is mede afhankelijk van het bieden van een hoogfrequent vervoer naar belangrijke bestemmingen in het centrum.</p> <p>Wij adviseren om de voorgestelde verplichte route te heroverwegen en de halte Parade weer toe te voegen aan de route P+R Deuteren – 's-Hertogenbosch CS – P+R Pettelaarpark. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt voor reizigers die anders geneigd zouden zijn met de auto het centrum in te rijden. Wij zijn ervan overtuigd dat deze aanpassing zal leiden tot een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersnetwerk voor alle gebruikers.</p>	De gemeente 's-Hertogenbosch heeft ervoor gekozen om de halte Parade niet meer aan te doen met de Stadslijnen met P+R-functie. Wij kunnen ons vinden in de redenen voor deze keuze.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
69	ROB	Den Bosch is een stad waar zowel inwoners, bezoekers als toeristen genieten van cultuur en de sfeer die de stad te bieden heeft. Het niet meer aanbieden van stadslijnen met een P+R-functie na 18:00 op zon- en feestdagen draagt niet bij aan de keuze van de automobilist om op een Transferium te parkeren. Wij stellen daarom voor om de eindtijd op zon- en feestdagen te verlengen naar 21:00 uur, om zo beter in te spelen op de behoeften en het gebruik van de P+R-faciliteiten te stimuleren. Ter compensatie kan het aanvangstijdstip op zondag naar 11:00 verschoven worden.	De eindtijden waaraan minimaal dient te worden voldaan, zijn vastgesteld in overleg met de gemeente. Ook in de huidige dienstregeling rijden deze lijnen op zon- en feestdagen tot circa 18:30 uur.
70	ROB	Wij adviseren een tabel toe te voegen met de verplichte frequenties tijdens de vakantiedienstregeling, aangezien het voor deze [Transferium]lijnen wenselijk is om een hogere frequentie te bieden.	Wij eisen in eis 3.5.19 een minimum frequentie van 4 ritten per uur per richting. Deze eis geldt ook voor een eventuele vakantiedienstregeling. Daarnaast heeft de vervoerder een vervoerplicht, wat betekent dat voldoende capaciteit dient te worden aangeboden.
71	ROB	In dit geval gaat het om ruim 60 vrij nieuwe elektrische voertuigen. In hoeverre wordt in deze bijlage geborgd dat de huidige vervoerder deze voertuigen in goede conditie houdt, als de nieuwe concessie aan een andere vervoerder wordt gegund? Dit is ook in het belang van de reizigers, omdat het om zoveel bussen gaat dat het risico bestaat dat de dienstverlening de eerste weken of maanden van de nieuwe concessie ernstig onder druk komt te staan. Dit gebeurt als de nieuwe vervoerder bij ingang van de concessie met achterstallig onderhoud en uitval van voertuigen wordt geconfronteerd.	De overnameregeling stelt voorwaarden aan de staat van de voertuigen. Indien de voertuigen niet in de staat verkeren die gelet op de leeftijd, afgelegde kilometers, aantal laadcycli en het door de leverancier voorgeschreven onderhoud verwacht mag worden, dient de (huidige) concessiehouder de gebreken te herstellen en/of wordt een lagere overnamewaarde bepaald en/of hoeven de bussen niet te worden overgenomen. De provincie zal er met name op toezien dat de laatste situatie voorkomen wordt. Het is inderdaad voor de continuïteit en uitvoeringskwaliteit van het openbaar vervoer van belang dat de dienstverlening in geval van een overgang van de concessie op orde blijft.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
72	ROB	Wij adviseren om een bepaling over video-opnames toe te voegen, vergelijkbaar met artikel 4.1.12. Wat is anders het beoogde doel van deze camera's?	We hebben de eis aangepast: frontcamera's moeten opnamen maken van de verkeerssituatie voor de bus. Het doel van de frontcamera's is om bij ongevallen beelden te kunnen terugkijken.
73	ROB	Hier missen de woorden "te realiseren". De zin wordt dan: Ter vervanging van de huidige stalling in Waalwijk is de Concessieverlener voornemens een nieuwe stalling te realiseren op een in die omgeving gelegen locatie met voldoende ruimte en stroom om Zero-Emissiebussen te laden.	U heeft gelijk, maar inmiddels hebben we deze zin, samen met eisen 6.4.2 en 6.4.3 vervangen met verwijzing naar de locatie van de tijdelijke stalling.
74	ROB	Wij adviseren om in heel Brabant een uniforme lay-out te hanteren. De onderstaande haltevertrekstaat lijkt ons een geschikte optie om hiervoor te gebruiken. Het gebruik van een aparte vakantiekolom is voor de reiziger het meest duidelijk. De Tabel is toegevoegd aan het originele advies.	We stellen gebruik van de Bravohuisstijl verplicht voor de uniforme layout, maar laten ruimte wat betreft de detailinvulling van de haltevertrekstaat. Hier stellen wij enkel functionele eisen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
75	ROB	Aanvullend op punt a adviseren wij om in de steden Tilburg en Den Bosch een aparte lijnnetkaart van de stadsdienst toe te voegen, waarop ook alle haltenamen worden weergegeven.	Wij nemen uw suggestie over en wijzigen deze eis in het Programma van Eisen.
76	ROB	Wij adviseren hier toegankelijkheidseisen aan toe te voegen. De bepalingen in 7.2.5 moeten ook toegankelijk zijn voor reizigers die laaggeletterdheid zijn of een visuele beperking hebben.	In de artikelen 7.1.7 tot 7.1.10 wordt geëist dat alle reisinformatie begrijpelijk en toegankelijk is. Dit geldt ook voor de informatie op de halte.
77	ROB	De huidige verplichting voor informatiepunten in Tilburg en 's-Hertogenbosch voorziet onvoldoende in de behoefte van de oostelijke regio. Wij adviseren daarom de oprichting van een extra informatiepunt in Uden, om zo een betere dekking en toegankelijkheid te waarborgen.	Zie ons antwoord op vraag 53.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
78	ROB	<p>In onze optiek behoort de introductie van de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie in kilometertarief tussen concessies niet via een PvE te worden geïmplementeerd. Wanneer de concessiehouder tariefdifferentiatie wil invoeren, dient dit te geschieden via een wijziging in het Brabants Tarievenhuis. Dit waarborgt een duidelijke, transparante en correcte procedure, waarbij alle belanghebbenden tijdig worden geïnformeerd en inspraak kunnen hebben.</p> <p>Wij adviseren om de paragraaf 8.3.2 betreffende tariefdifferentiatie te heroverwegen en deze aan te passen. Dit om te waarborgen dat eventuele wijzigingen in de tarieven in overeenstemming met de uitgangspunten van het Brabants Tarievenhuis plaatsvinden. Gelet op het bepaalde in 8.2.3 en 8.2.4 is dat naar ons inzicht sowieso noodzakelijk.</p>	<p>Eis 8.3.2 heeft niet tot doel de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie te introduceren. De eis verplicht de concessiehouder om zijn Tarievenplan met concessiehouders van Brabantse concessies af te stemmen, met daarbij de uitzonderingen zoals beschreven in de eis, waaronder differentiatie van het kilometertarief. De concessiehouder heeft zich bij het invoeren of wijzigen van tarieven te houden aan de uitgangspunten en werkwijze van het Brabants Tarievenhuis zoals bepaalt in eisen 8.2.2 tot en met 8.2.5. Het aanpassen van eis 8.3.2 is daarom niet nodig en zelfs onwenselijk: met eis 8.3.2 waarborgen wij dat ook in die gevallen waar het Brabants Tarievenhuis ruimte zou laten voor differentiatie van tarieven tussen concessies, de concessiehouder alsnog afstemming zoekt met concessiehouders van andere Brabantse concessies.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
79	ROB	<p>Wij adviseren om aan punt f toe te voegen dat: indien een medewerker die in contact komt met de reiziger de Nederlandse taal (nog) niet adequaat beheerst, rust op de concessiehouder de verplichting om de medewerker te voorzien van ondersteuning of scholing op dit gebied. Er vanaf de datum van de eerste inzet van de medewerker, binnen 18 maanden, het niveau 2F ("onafhankelijke gebruiker", VMBO, MBO-1, MBO-2 en MBO-3) behaald moet worden.</p> <p>Het is belangrijk voor reizigers in het openbaar vervoer dat bijvoorbeeld een buschauffeur de Nederlandse taal machtig is, omdat dit direct bijdraagt aan hun veiligheid en comfort. Een buschauffeur die goed Nederlands spreekt, kan duidelijke en effectieve communicatie onderhouden met de passagiers. Dit is essentieel voor het geven van belangrijke reisinformatie, het beantwoorden van vragen en vooral het afhandelen van noodsituaties. Bovendien zorgt dit voor een soepele en efficiënte reiservaring, waarbij misverstanden en mogelijke vertragingen worden geminimaliseerd. Bovendien zou het permanent inzetten van buschauffeurs die het Nederlands niet voldoende beheersen, een negatieve ontwikkeling zijn in het streven naar een inclusief toegankelijk openbaar vervoer.</p>	<p>Wij maken voor de concessie Oost Brabant dezelfde afweging als eerder al bij de concessie West Brabant. 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.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
80	ROB	Het PvE van West-Brabant kent ook nog een categorie vi. overige plannen genoemd in Bijlage 3 (Plancyclus) en eventuele tussentijdse wijzigingen van deze plannen. Naar onze mening zou dat in dit PvE ook toegevoegd moeten worden met een verwijzing naar Bijlage B3.	In het definitief PvE van West-Brabant hebben wij de eis zoals nu opgenomen in het (ontwerp) PvE van Oost-Brabant al gehanteerd, omdat wij bij het ontwerp PvE van West-Brabant nog uitgingen van meer 'overige plannen' dan we uiteindelijk in de definitieve uitvraag hebben opgenomen. In bijlage B3 van het definitief PvE is (toen en nu) ook duidelijk omschreven hoe de concessiehouder het ROB dient te betrekken bij alle plannen die niet in eis 13.2.1 staan benoemd. De plannen opgenomen in eis 13.2.1 zijn onzes inziens de belangrijkste plannen, die bovendien periodiek (in de meeste gevallen jaarlijks) worden opgesteld. Daarom hebben wij ze met naam genoemd in de eis, maar de formulering "in ieder geval" sluit niet uit dat ook andere plannen adviesplichtig zijn. Zie ook bijlage B3.
81	ROB	Wij verwelkomen de toevoeging van dit artikel, waarin de concessiehouder ook andere adviezen van het Reizigersoverleg Brabant moet afhandelen volgens de richtlijnen in eis 13.2.3. Deze uitbreiding versterkt onze rol en draagt bij aan een constructieve samenwerking. We zien dit als een positieve ontwikkeling voor de belangen van de reizigers.	Waarvan akte.
82	ROB	De duidelijkheid van de figuren 1.1 tot en met 1.11 is onvoldoende. Wij adviseren het toevoegen van tekstvakken met plaatsnamen aan de afbeeldingen om dit te verbeteren.	Deze figuren zijn een print van de digitale bestanden die bij de aanbestedingsstukken worden verstrekt en door inschrijvende partijen kunnen worden ingelezen. Daarmee wordt voorkomen dat de figuren foutief worden gelezen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
83	ROB	In Tabel 2 van de Verplichte Haltes voor Bravodirectlijnen adviseren wij om de volgende haltes toe te voegen: Son en Breugel, Raadhuisplein en Eindhoven, Tempellaan.	Deze haltes liggen in het concessiegebied Zuidoost-Brabant. De te volgen Routes zijn hier geborgd in bijlage 1 "Concessiegrensoverschrijdende verbindingen" als onderdeel van de Scope van de concessie.
84	ROB	In deze tabel staat Reusel, Busstation benoemd. In tabel 1 is de halte al als knooppunt benoemd, waardoor de vermelding in tabel 5 overbodig is.	Uitsluitend de Verplichte haltes moeten worden bediend, dit geldt niet voor de Knooppunten die niet ook als Verplichte halte zijn benoemd. Wel werkt het benoemen van deze Knooppunten structurerend voor het uiteindelijke netwerk omdat hiervan gebruik moet worden gemaakt bij het vormgeven van de Ontsluitende- en de Spitslijnen (eis 3.3.2 en 3.3.8).
85	ROB	In bijlage 2 pag. 165 ontbreken de volgende verbindingen: Lijn 451 Turnhout > Goirle Natuurpoort Lijn 456 Goirle Natuurpoort > Arendonk Lijn 458 Goirle Natuurpoort > Hoogstraten In bijlage 2 pag. 165 lopen de voetnoten niet juist. Van lijn 84 van Boxmeer naar Gennep worden een aantal ritten in de winterperiode onder lijnnummer 684 gereden. Dat lijnnummer moet dus nog toegevoegd worden. De ritten van lijn 84 en lijn 684 zijn ritten die tot nu toe tot de concessie Oost-Brabant behoorden. Zijn er nu met de Provincie Limburg sluitende afspraken gemaakt dat deze lijnen vanaf 2026 tot de concessie Limburg behoren?	Dank voor deze correctie. De lijnen 456, 458 en 684 zijn als te gedogen lijnen toegevoegd aan bijlage 2 "Te gedogen Vervoer". Lijn 451 zal vanaf 2025 niet meer in Brabant rijden en hebben wij hier dus niet opgenomen. Lijn 84 is nu al onderdeel van de concessie Limburg en blijft dat ook in de volgende concessieperiode.

349	<b>Regiovervoer Midden-Brabant</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- In PvE ruimte eisen voor niet één, maar minimaal twee standaard (elektrische) rolstoelen.</li><li>- Opvouwbare scootmobielen kunnen wel mee, mits ingeklapt. Deze mogelijkheid dient nog expliciet opgenomen te worden.</li><li>- (Buurt) bussen dienen voorzien te zijn van een (gedeeltelijk) lage vloer aan de rechterzijde van het Voertuig en bij voorkeur een elektrische oprijplaat zodat Reizigers met een rolstoel vanaf een halteperron zonder assistentie de Voertuigen in en uit kunnen gaan.</li><li>- In afwijking hiervan mag de Concessiehouder ervoor kiezen om Bussen en Buurtbussen te voorzien van een eenvoudig te hanteren en licht bedienbare handbediende rolstoelplank, waarbij de chauffeur desgevraagd assistentie verleent aan Reizigers in een rolstoel bij het betreden en verlaten van het Voertuig.</li><li>- Naast het reguliere busvervoer vallen de buurtbussen ook onder de concessie. Nieuwe (buurt) Bussen zijn voorzien van een knielfunctie.</li><li>- Iedere rolstoelplaats is voorzien van een aanduiding op de vloer en een vastzetsysteem waarmee de rolstoel door de gebruiker op een dusdanige wijze kan worden vastgezet dat deze bij een noodremming van het Materieel niet verplaatst. Tevens is de rolstoelplek voorzien van een greep en een stopknop die te bedienen is vanuit de rolstoel en een rugleuning die het hoofd bij een achterwaartse beweging ondersteunt.</li><li>- Het Rijdend Personeel is verplicht hulp te bieden aan een reiziger voor het gebruik van de rolstoelplank wanneer dat nodig is of de reizigers dit wenst. Met een sticker van een rolstoel wordt op de Bus aangegeven welke deur voorzien is van een rolstoelplank. Voor elektrisch bedienbare rolstoelplanken garandeert de Concessiehouder de werking.</li><li>- Indien de oprijplaat wordt bediend door iemand anders</li></ul>	In afwachting van de resultaten van deze studie gaan we nog uit van de huidige route, die door Hooge Mierde loopt. Mocht in de komende maanden conclusies uit de studie getrokken kunnen worden, dan zullen we hierover, in overleg met u, partijen via de Nvl informeren.
-----	--	--	--

		<p>dan de chauffeur, blijft de Concessiehouder verantwoordelijk voor de veiligheid van zowel de rolstoelgebruiker als degene die de oprijplaat bedient.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tot slot kent de huidige vervoerder Arriva de service dat als een rolstoelplaats in een reguliere bus reeds bezet is, reizigers de klantenservice kunnen bellen en gratis vervangend taxivervoer komt. Voorstel is om deze extra service te behouden en als eis laten opnemen, gelet op de wettelijke vervoerplicht (5.1) en zodat niemand onverhoopt achterblijft bij een halte. Zie: <a href="https://www.arriva.nl/over-je-reis/met-een-beperking/reizen-met-een-beperking-in-de-bus/">https://www.arriva.nl/over-je-reis/met-een-beperking/reizen-met-een-beperking-in-de-bus/</a></li></ul>	
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
350	Regiovervoer Midden-Brabant	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ook deze eis dient verruimd te worden naar ten minste vier zitplaatsen als stoelen die voor Reizigers met een Functiebeperking zijn aangemerkt en zich allen bevinden in de voorste helft van de Bus en vanaf de voorste instapdeur(en) zonder opstapje bereikbaar zijn;</li> <li>- De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Personeel erop toeziet dat deze zitplaats(en) wordt(en) vrijgemaakt op het moment dat een Reiziger met een mobiliteitsbeperking het Voertuig betreedt, voor zover deze plaats niet reeds in gebruik is door een andere mindervalide Reiziger. In dat geval ziet het Personeel erop toe dat een (andere) zitplaats wordt vrijgemaakt.</li> <li>- Een reiziger met een mobiliteitsbeperking, zoals een reiziger in een handbewogen of elektrische (standaard) rolstoel of met een rollator, of een kinderwagen, moet zelfstandig de transfer van een Halte (mits die voldoet aan de bepalingen omtrent toegankelijkheid) naar de aangewezen plek in de Bus en omgekeerd kunnen maken. Deze eis ontslaat de concessiehouder en het Rijdend Personeel niet van de verplichting om hulp te bieden te verlenen indien de reiziger hierom vraagt.</li> <li>- Alle hulpmiddelen ten behoeve van de mobiliteit van passagiers (rollators, rolstoelen, et cetera) dienen vervoerd te worden, mits passend binnen de rolstoelplaats(en), dan wel multifunctionele ruimte of (wanneer ongebruikt tijdens de Rit) in de bagageruimte. Hulphonden worden toegelaten.</li> <li>- De plek in de Bus waar hulphonden kunnen liggen in de nabijheid van de betreffende passagier is bij voorkeur niet bij de uitstroomopening van de verwarming of airco.</li> <li>- Een dusdanige inrichting, kleurstelling en contraststelling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Wij zien geen aanleiding deze eis te verruimen. Het betreft een minimumeis. Het verplicht stellen van meerdere zitplaatsen kan ten koste gaan van het aantal zitplaatsen en/of het zitcomfort. Het bieden van aanvullende voorzieningen op het gebied van toegankelijk materieel is iets waarop inschrijvers zich kunnen onderscheiden. Het is derhalve aan inschrijvers om de afweging te maken tussen voorzieningen op het gebied van toegankelijkheid en (bijvoorbeeld) zitplaatscapaciteit en -comfort.</li> <li>b. Dit staat opgenomen in eis 10.1.3.</li> <li>c. Idem.</li> <li>d. De normen van het CROW zoals bedoeld in eis 4.4.1 zien hier op toe.</li> <li>e. Dit is aan de concessiehouder om te bepalen.</li> <li>f. Zie d.</li> </ul>

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		voor onder andere in- en uitstapdeuren, handgrepen stopknoppen en eventuele traptreden/verhogingen, opdat Reizigers met een visuele handicap hun weg in de Bus weten te vinden.	



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
351	<b>Regiovervoer Midden-Brabant</b>	Extra bepaling opnemen, dat in de buurt van ziekenhuizen en clusters van zorg- en ouderenhuisvesting de loopafstand naar haltes zo kort mogelijk wordt gehouden. De loopafstand van een ziekenhuis en/of zorginstelling tot een halte mag maximaal 200 meter zijn t.b.v. reizigers met een mobiliteitsbeperking.	Wij nemen uw suggestie niet over. Wij stellen in het PvE geen eisen aan afstanden tussen haltes en voorzieningen, maar wij schrijven (bepaalde) haltes voor om te komen tot een lijnennet met voldoende dekking. Ook wat betreft het ontsluiten van voorzieningen zoals ziekenhuizen. Het is uiteindelijk aan de wegbeheerder om te bepalen waar haltes kunnen worden gerealiseerd.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
352	<b>Regiovervoer Midden-Brabant</b>	<p>Wij vragen uw extra aandacht voor het aspect begrijpelijkheid. Veel mensen vinden het OV gewoonweg te ingewikkeld, zo blijkt uit diverse gedragswetenschappelijke onderzoeken van o.a. het KiM.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoewel het Flexvervoer geen onderdeel uitmaakt van het PvE, 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.</li> <li>- In het PvE opnemen dat de Concessiehouder toegankelijke reisinformatie en service biedt passend bij de voorkeuren c.q. beperkingen van diverse groepen reizigers en bij de keuze voor informatiekanalen rekening houdt met een zeer diverse groep klanten (waaronder in ieder geval mensen met motorische, visuele, auditieve of verstandelijke beperking).</li> <li>- Vanuit zijn rol van Mobiliteitsmakelaar dient de concessiehouder te zorgen voor (Gegarandeerde) Aansluitingen tussen Lijnen en het Flex-vervoer en het Doelgroepenvervoer, zodat wachttijden tot een minimum beperkt blijven.</li> <li>- Verder zorgt de Concessiehouder ervoor dat in nieuwe Bussen vanaf de rolstoelplek de (actuele) reisinformatie op ten minste één display goed zichtbaar is en de automatische halteomroep goed hoorbaar is.</li> <li>- 7.4 Digitale informatie: De Concessiehouder voorziet de rolstoelplaatsen van een knop waarmee de rolstoelgebruiker in direct contact kan komen met de chauffeur, en plaatst ten minste één Display in het zicht van de rolstoelgebruiker;</li> </ul>	<p>In dit PvE regelen wij de zaken met betrekking tot de OV-concessie, zoals u terecht stelt. Eisen aan Flex worden vastgelegd in de contracten voor het Flexvervoer. We zijn het volledig met u eens dat begrijpelijkheid van het totale aanbod aan gedeelde mobiliteit een belangrijke voorwaarde is. Daarom stellen wij ook eisen aan de rol als Mobiliteitsmakelaar die de concessiehouder vervult en aan de toegankelijkheid van reisinformatie. De concessiehouder moet bijvoorbeeld reizigers óók over het Flexvervoer informeren, en het boeken van een rit met het Flexvervoer integreren in een platform/app/ov-reisplanner. De zichtbaarheid van displays voor de rolstoelgebruiker is opgenomen in eis 7.3.4. Het doel van een knop voor rolstoelgebruikers is ons niet duidelijk, wel eisen wij dat personeel rolstoelgebruikers zo nodig assisteert bij het verlaten van het voertuig. Het verplicht opnemen van informatie over liften en roltrappen eisen wij niet: infrastructuur valt buiten de scope van de concessie. Er zijn echter ook geen eisen die de concessiehouder beperken om zulke informatie (indien beschikbaar) aan te bieden.</p>

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		- Verder Opnemen eis van actuele (digitale) Informatie over kapotte liften en roltrappen.	

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
158	<b>Fracties Goirle-Riel</b>	Er is geen openbaar vervoer verbinding na het centrum van Goirle waardoor de winkels en o.a. het cultureel centrum per openbaar vervoer niet bereikbaar zijn.	In het centrum van Goirle rijden wel buurtbus 295 en daarnaast lijn 450 van de Lijn. Hiermee is het centrum van Goirle zowel vanuit Tilburg als vanuit een groot deel van Goirle, bereikbaar. Het PvE beschrijft de minimumeisen waaraan het OV-aanbod moet voldoen. Deze zijn lager dan onze verwachting over de uiteindelijke omvang van de winnende bieding. Hiermee bieden wij inschrijvende partijen bewust ruimte om in hun bieding, bovenop deze minimumeisen, in te spelen op de kansen die de concessie biedt en maximaal bij te dragen aan de concessiedoelen die wij hebben gesteld (zie paragraaf 1.4). Over het algemeen levert een dergelijke aanpak betere en meer onderscheidende biedingen op dan wanneer we op voorhand het minimum niveau fors zouden optrekken, zodat er nauwelijks nog ruimte is voor een eigen invulling van de inschrijvende partijen. Uw wens voor meer openbaar vervoer binnen Goirle is vanuit uw optiek begrijpelijk, maar de mate waarin inschrijvende partijen daaraan willen/kunnen voldoen, bovenop de minimumeisen uit het PvE, is primair een afweging van de inschrijvende partijen zelf om zo optimaal aan te sluiten bij de doelen die wij aan de concessie stellen. Ook worden de mogelijkheden mede bepaald door de Routes en Routevarianten (zie bijlage B1) die in overleg met de gemeente zijn vastgesteld.
159	<b>Fracties Goirle-Riel</b>	Aan de zuidkant van Goirle bevindt zich het woonzorgcentrum "Elisabeth", welke met het openbaar vervoer niet bereikbaar is. Tevens zijn daar ook 2 nieuwe woonwijken in ontwikkeling waardoor de afstand tot de dichtst bijzijnde bushalte meer dan 800 meter bedraagt.	Zie het antwoord op vraag 158. Elisabeth en de wijk hieromheen is bereikbaar met buurtbuslijn 295. Dit is naar verwachting ook na realisatie van de nieuwbouw in Goirle Zuid een adequate verbinding.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
160	<b>Fracties Goirle-Riel</b>	Aan de noordzijde waar wijk “de Hellen” zich bevindt komt helemaal geen openbaar vervoer ondanks het feit dat er in het nabije verleden bushaltes en andere voorzieningen daarvoor zijn aangelegd!	Zie het antwoord op vraag 158. Om inschrijvende partijen in staat te stellen om de noordzijde van Goirle beter te ontsluiten, is in overleg met de gemeente Goirle de Routevariant via de Rillaersebaan toegevoegd.
161	<b>Fracties Goirle-Riel</b>	Aan de noordzijde is de nieuwe wijk “de Boschkens” in een eindfase en is het openbaar vervoer daar helemaal nog niet geregeld.	Zie het antwoord op vraag 158. Om inschrijvende partijen in staat te stellen om de noordzijde van Goirle beter te ontsluiten, is in overleg met de gemeente Goirle de Routevariant via de Rillaersebaan toegevoegd.
162	<b>Fractie Gilze en Rijen Kern'76</b>	De verbinding tussen Gilze en Tilburg. Deze verbinding is van cruciale rol in het dagelijks leven van vele inwoners voor onderwijs, werk en andere essentiële voorzieningen hiervan. Een concreet voorbeeld hiervan is dat studenten niet van en naar school kunnen buiten de spits tijden. Het lijkt er op dat deze vervoersverbinding tussen Gilze en Tilburg weg te vallen. Er lijkt geen verbinding tussen Gilze-Tilburg in weekenden en dal- en avonduren, slechts 1x/u in de spits. Wij doen een uitdrukkelijk verzoek om zorg te dragen om de verbinding Gilze-Tilburg als verplichte (Bravo) Direct-verbinding op te nemen in het definitieve programma van Eisen. Hiervoor dient er openbaar van Gilze naar Tilburg en vice versa gerealiseerd te worden over de gehele dag (en niet alleen in de spits) zowel door de week als in het weekend.	Op basis van het aantal instappers is de halte Gilze, Lange Wagenstraat benoemd als Verplichte Halte voor een Spitslijn (zie ook het antwoord op vraag 5). Dit betekent dat het PvE een minimum bediening garandeert tijdens de spits op werkdagen (zie eis 3.3.9, 3.3.10 en 3.3.11). Ook betekent dit dat de halte rechtstreeks moet worden verbonden met twee Knooppunten (eis 3.3.8). Het ligt derhalve in de lijn der verwachting dat dit betekent dat een verbinding met Tilburg wordt aangeboden. Inschrijvende partijen zijn echter vrij om de Knooppunten naar eigen inzicht te kiezen.  Vanuit uw optiek begrijpen wij uw wens voor hogere minimumeisen, maar ook hier verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 137.
163	<b>Fractie Gilze en Rijen Kern'77</b>	Wij vragen u om de halte Gilze-Lange Wagenstraat op te nemen als (Flex)knooppunt als verplichte halte. Dit zou betekenen dat inschrijvers zich hieraan moeten	Zie beantwoording vraag 6.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		committeren, wat de continuïteit en kwaliteit van deze cruciale verbinding waarborgt.	
164	<b>Fractie Gilze en Rijen Kern'78</b>	Gilze kent sinds enkele jaren een nieuw bedrijventerrein Midden-Brabant Poort (55Ha). Hier is echter geen busvoorziening gerealiseerd. Het bedrijventerrein is dus niet eenvoudig met het openbaar vervoer te bereiken. Wij doen een verzoek om de Tilburgsebaan in Gilze op te nemen in de route. (in het verleden was hier halte "Spoelstraat" gevestigd, deze halte is enige jaren geleden komen te vervallen, echter door ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein zou deze weer beschikbaar moeten worden gesteld).	De Tilburgsebaan vanaf de Langenbergseweg is in overleg met de gemeente Gilze-Rijen toegevoegd als Routevariant in bijlage B1. Dat geldt ook voor de Gilzerbaan richting Tilburg zodat de mogelijkheid is gecreëerd om een rechtstreekse lijn tussen Gilze en Tilburg te realiseren.
165	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	In het PVE staat dat buslijn 143 van Hilvarenbeek naar Reusel (via Esbeek) voortaan alleen tijdens de spitsuren zal rijden. Dit betekent dat Esbeek in de daluren niet meer bereikbaar is met buslijn 143. In plaats daarvan zullen reizigers in Esbeek gebruik moeten maken van flexvervoer. Wij beschouwen dit als een verslechtering van het huidige OV-aanbod en vinden dit onacceptabel. Het is essentieel dat de kern Esbeek bereikbaar blijft met een directe buslijn. Daarnaast is het belangrijk voor de regio Hart van Brabant dat er een OV-verbinding behouden blijft met Zuidoost-Brabant, in dit geval met Reusel-De Mierden, zodat overstapmogelijkheden naar Eindhoven en België behouden blijven. Daarnaast kan uit ervaringen gesproken	De minimum eis uit het PVE luidt dat de halte Reusel, Busstation met een Spitslijn moet worden bediend. Dit betekent dat minimaal een Spitslijn moet worden ingelegd tussen Hilvarenbeek, via Esbeek naar Reusel (zie ook antwoord op vraag 104). Daarmee is niet gezegd dat inschrijvende partijen niet meer aanbieden op deze lijn. Om hiervoor meer ruimte te bieden eisen wij op de verbinding Tilburg-Hilvarenbeek een Bravodirectlijn óf twee Directlijnen (eis 3.2.8), waarbij een Directlijn onder hetzelfde lijnnummer mag worden doorgekoppeld.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		worden dat ook buiten de spitsuren die nu omschreven zijn, de bussen vol zitten richting Tilburg.	
166	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	In het PvE staat dat de concessiehouder voor buslijn 142 van Hilvarenbeek naar Oirschot (via Diessen) mag kiezen om deze als "spitslijn" of "directlijn" in te zetten. Wij vinden deze eis te vrijblijvend voor de concessiehouder en te onzeker voor de bereikbaarheid van Diessen, evenals voor de inwoners van Haghorst die gebruikmaken van de bushalte in Diessen. In het ergste geval kan de concessiehouder besluiten buslijn 142 alleen tijdens de spitsuren te laten rijden. Dit zou betekenen dat Diessen in de daluren enkel bereikbaar is via flexvervoer, wat een aanzienlijke achteruitgang is ten opzichte van het huidige OV-aanbod. Ook deze eis vinden wij onacceptabel en wij verzoeken daarom het PvE aan te passen zodat deze keuzevrijheid niet bij de marktpartij ligt, maar dat er regie vanuit de opdrachtgever wordt behouden.	Zie antwoord op vraag 116 en 132.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
167	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	<p>Het flexvervoer is niet bruikbaar met OV-studentenkaarten, wat betekent dat het alternatieve OV-aanbod extra kosten met zich meebrengt voor studenten. De provincie ziet flexvervoer als een alternatief voor openbaar vervoer in gebieden met minder reizigers. In onze gemeente maken echter veel studenten gebruik van het openbaar vervoer. Hierdoor kunnen zij buiten de spitsuren niet langer gratis naar en van hun woonplaats reizen. Studenten hebben vaak onregelmatige roosters en beginnen dus niet altijd om 9 uur, wat betekent dat ze ook niet altijd in de spitsuren reizen zoals nu beschreven. Bovendien moeten studenten door het tekort aan studentenwoningen vaak noodgedwongen thuis blijven wonen. We willen de provincie verzoeken om de spitsuren voor landelijke gemeenten opnieuw te evalueren en het studenten-ov ook te laten gelden bij Bravoflex-bussen. Een rit met een flexbus kost 2 euro (pagina 29 'Ontwerp Programma van Eisen Concessie Oost-Brabant 2027-2039'), wat bij een zeer onregelmatig rooster kan oplopen tot 80 euro per maand alleen voor het reizen van en naar school. Dit is wat ons betreft zeer onwenselijk.</p>	Zie antwoord op vraag 118
168	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	<p>Verbind de regio Hart van Brabant met Brainport Eindhoven. De enorme "schaalsprong" van regio Eindhoven heeft ook invloed op de gemeente Hilvarenbeek. Dit vraagt om frequent en fijnmazig openbaar vervoer richting Oirschot/Best en Reusel. Voor een robuuste verbinding vragen wij de provincie om, naast onze oproep voor frequent en fijnmazig OV in deze concessie, ook de uitbreiding van sneldiensten te onderzoeken. Een goed voorbeeld hiervan is het verbinden van de bestaande</p>	<p>Zie antwoord op vraag 136. Ook de verbinding vanuit Reusel richting Eindhoven behoort tot de concessie Zuidoost-Brabant, en maakt deel uit van het vervoerkundig onderzoek dat wij in het kader van de voorbereiding van de nieuwe concessie gaan uitvoeren. Momenteel loopt ook een onderzoek naar HOV in de Kempen. De resultaten van dit onderzoek zijn ook input en bieden mogelijk meer zicht op de kansen van uw suggestie. Tegelijkertijd constateren wij dat het aantal in- en uitstappers in Reusel van lijn 143 buiten de spits bescheiden is en daarvan</p>



Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		sneldienst Reusel-Eindhoven Centraal Station met Hilvarenbeek en Tilburg.	afgeleid dat er momenteel weinig reizigers over Reusel heen reizen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
169	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	<p>Laagdrempelig openbaar vervoer zorgt voor een duurzame toekomst In het Programma van Eisen (PvE) wordt aangegeven dat het dorp Hilvarenbeek nog steeds met twee directe lijnen of een Bravodirectlijn bediend moet worden, minimaal bij de bushalte Doelenstraat. Dit bevestigt onze zorgen dat het openbaar vervoer geconcentreerd wordt op slechts één hoofdhalte. Daarnaast kan het oproepen van bussen via Bravoflex met de toenemende vergrijzing in onze gemeente een uitdaging zijn. Bovendien verhoogt het niet laten werken van het studenten-ov bij oproepbare bussen de drempel voor studenten om gebruik te maken van het openbaar vervoer, zoals eerder benoemd. Er bestaat ook nog steeds de kans dat het openbaar vervoer, in specifiek buslijn 143, slechts stopt langs de provinciale weg. Het openbaar vervoer moet niet langs de provinciale wegen halteren, maar juist in onze kernen. Een recente enquête, uitgevoerd door de VVD Hilvarenbeek, bevestigt deze uitspraak. De resultaten hiervan zijn bijgevoegd. De voorgestelde drempelverhogende maatregelen zullen leiden tot een toename van autogebruik. Dit is juist wat we willen voorkomen; onnodig autogebruik moet ontmoedigd worden door goede alternatieven te bieden. Een goed openbaar vervoernetwerk draagt bij aan duurzame mobiliteit en is een waardevol alternatief voor inwoners, met name voor forenzen die bij slecht weer de fiets willen vermijden. We benoemen ook in de kernvisie van de Omgevingsvisie dat we willen inzetten op goede OV-verbindingen en het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor alle inwoners. Het is cruciaal dat de spitsdiensten de kernen goed blijven bedienen. Hoe meer we hiervan afwijken, hoe</p>	<p>De uitgevraagde Directlijnen of Bravodirectlijn tussen Hilvarenbeek en Tilburg, samen met de Verplichte haltes in Diessen (Ontsluitende lijn) en Reusel (Spitslijn), in combinatie met de met de gemeente afgestemde Routes en Routevarianten (Bijlage B1), borgen dat binnen Hilvarenbeek (het grootste deel van) de bestaande routes gebruikt blijven worden en daarmee ook de haltes die aan deze routes liggen, conform eis 3.1.6.</p> <p>Daar waar het gaat om de beschikbare Routes binnen de kernen, wijzen wij u erop dat de gemeente daar als wegbeheerder een belangrijke rol speelt.</p> <p>Wij zijn het met u eens dat in het kader van de mobiliteitstransitie onnodig autogebruik moet worden ontmoedigd en in het kader van brede welvaart het OV toegankelijk dient te zijn voor alle inwoners die zelfstandig kunnen reizen. Dit komt ook tot uiting in de concessiedoelen, wat ertoe leidt dat wij hierop bij de gunning sterk sturen. Zoals ook bij vraag 128 uitgelegd, vervult hierbij de combinatie tussen lijngebonden vervoer en Bravoflex een belangrijke rol en vergroot het aantal reismogelijkheden voor veel reizigers, met name in de avonduren en de weekenden, tegen een aantrekkelijk laag tarief op momenten dat er geen lijngebonden vervoer rijdt. Ook scholieren en studenten profiteren van dit lage tarief. Ervaringen elders in het land leren dat gratis Flexvervoer voor scholieren en studenten in de praktijk leidt tot een groot aantal "no shows", wat de kosten van deze vervoersdienst onnodig verhoogt.</p> <p>Verder verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 116, waarin wij benadrukken wat we beogen met het uitvragen van het minimum niveau in dit PvE.</p>

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		minder gebruik er gemaakt zal worden van het openbaar vervoer.	Ten slotte stellen wij de resultaten van de enquête, zoals door u aangeleverd, ter informatie beschikbaar aan de inschrijvers.

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
170	<b>Fracties Hilvarenbeek</b>	Voor ons staat als uitgangspunt vast dat de huidige dienstregeling niet mag worden verslechterd, zoals nu het PvE voorschrijft. Een betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoernetwerk is essentieel voor de leefbaarheid van onze gemeente.	Het PvE "schrijft geen verslechtering voor", maar beschrijft het minimum niveau waaraan elke bieding dient te voldoen. Bij de beantwoording van de vragen 116 en 158 hebben wij uitgelegd waarom wij verwachten dat dit eerder tot een verbetering dan tot een verslechtering van het aanbod leidt, passend bij de doelen die wij aan de nieuwe concessie stellen.

171	<b>Fractie Meierijstad CDA</b>	<p>Wij maken ons namelijk grote zorgen betreffende het busvervoer ten zuiden van Meierijstad richting Gemert, Beek en Donk en in het verlengde hiervan Helmond. Op dit moment is de situatie zo dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erp, Boerdonk en Keldonk slecht te bereiken zijn via een buurtbus met als eindstation Boerdonk of Venhorst. De haltes van deze buurtbusverbindingen niet allemaal zijn voorzien van de juiste faciliteiten en de reisfrequentie laag is.</li> <li>- Gemert enkel per OV bereikbaar is vanuit Uden of Helmond.</li> <li>- Erp voor een deel is georiënteerd op Gemert (oa schooljeugd),</li> <li>- Er bij VeghelsBuiten NO een complete woonwijk wordt gebouwd met 1150 woningen. Men vanuit de woonwijk via OV naar het centrum van Veghel moet kunnen reizen en/of daar aansluiting moet hebben met andere ov verbindingen.</li> <li>- Met name in het centrum van Veghel een woningbouw opgave ligt van heel veel woningen. Deze extra concentratie van bewoners zal extra vraag naar mobiliteit met zich meebrengen.</li> <li>- Men vanuit Beek en Donk met OV een reistijd heeft van 1 uur en 15 minuten (minimaal) terwijl het over de N279 een ritje is van 15 minuten. De regio Helmond vanuit Veghel (vise versa) op geen enkele wijze via OV te benaderen is anders als via Eindhoven of Uden waarbij meerdere keren moet worden overstapt.</li> <li>- Uit mobiliteitsstudie blijkt dat de gemeente Helmond tot 2040 nog gigantisch gaat groeien naar 111000 inwoners, deze inwoners de N279 als verbindingsweg zien naar 's Hertogenbosch en verder.</li> <li>- De N279 onvoldoende capaciteit heeft naar de toekomst en er gebruik moet worden gemaakt van ander vervoerswijze zoals OV. Dit alternatief is nu zeker niet aanwezig.</li> </ul>	<p>Wij begrijpen dat voor Meierijstad de verbindingen in alle richtingen van belang zijn. De vraag naar vervoer is richting het zuidoosten echter geringer dan in de richtingen Den Bosch, Eindhoven en Uden. In het recente verleden bleek de vraag naar vervoer op de verbinding Veghel-Erp-Boekel- Gemert (lijn 155) te beperkt om hier een streeklijn te behouden. De verbinding Veghel- Boekel wordt op dit moment verzorgd door buurtbus 256, de verbinding Veghel-Erp-Boerdonk door buurtbus 253. De concessiehouder is verplicht om deze buurtbuslijnen ook in de nieuwe concessie te rijden. Gezien de vervoervraag voldoet deze bediening. De vervoerder is verplicht om de buurtbus indien nodig in de spits te versterken met een grote bus. In het recente verleden bleek er onvoldoende potentie te zijn voor een directe verbinding Veghel-Helmond (al dan niet via de N279). We verwachten dat deze er ook bij start van de concessie Oost Brabant niet zal zijn. We eisen daarom buiten de genoemde buurtbussen geen extra verbindingen in dit gebied. Indien in de loop van de concessie deze potentie wel zou ontstaan kan hier, al dan niet in relatie met de concessie Zuidoost Brabant, opnieuw naar gekeken worden in een ontwikkel- of exploitatieplan.</p>
-----	------------------------------------	---	---

		<p>Onze CDA fractie realiseert zich dat deze verbindingen de concessiegrens overschrijden en zo mogelijk minder aantrekkelijk zijn of moeilijker zijn in te richten.</p> <p>Samenwerking met de vervoerder die de concessie in Zuid Oost Brabant exploiteert (Hermes) is hierin onontbeerlijk. Deze complicerende factor mag echter geen enkele reden zijn om het OV tussen Helmond, Gemert en Veghel niet goed te regelen.</p> <p>Wij stellen voor om in de komende concessie de volgende busverbindingen op te nemen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Veghel, Veghel Zuid, VeghelsBuiten NO - ZO via Erpse weg, Erp, Gemert, Bakel, Deurne, Helmond.</li><li>2. HOV lijn van Helmond centraal station, Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Boerdonk (N279), Keldonk (N279), Veghel Rembrandtlaan, Veghel NCB-laan (Noordkade), Veghel industrieterrein Amert, Heeswijk (N279), Middelrode (N279), Berlicum (N279), 's Hertogenbosch Station.</li></ol> <p>Met name de tweede sneldienst moet als alternatief kunnen dienen voor het autoverkeer waarbij de bus voorrang heeft met de afwikkeling van het verkeer bij verkeerslichtinstallaties. De haltes bij alle dorpen langs de N279 moeten uiteraard aan de zijde van de dorpen worden gesitueerd, zodat de gebruikers van de bus de N279 niet hoeven over te steken. Met deze busdienst is tevens een diepe wens in vervulling gegaan om de Noordkade in Veghel te verbinden met het OV via de NCB laan.</p>	
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
172	<b>Fractie Meijerijstad CDA</b>	<p>Het busstation Rembrandtlaan nu wordt opgesplitst door een 8 baans stadsontsluitingsweg. De meerderheid van de ov gebruikers hebben herkomst en bestemming in het centrum van Veghel. Op deze wijze heeft de bus een verhoogde drempel voor gebruik en kunnen we niet spreken van een centraal busstation waar meerdere buslijnen bijeenkomen en waar overstappen aantrekkelijk wordt gemaakt.</p> <p>We willen opmerken dat het naar onze mening het busstation Rembrandtlaan in Veghel aan de zijde van het Stadhuisplein moet worden gesitueerd. Dit is noodzakelijk om het overstappen naar een HOV lijn of BRT lijn te vergemakkelijken en te stimuleren, betere alternatieven zoals deelfiets en deelauto te kunnen aanbieden en de reiziger een verblijfsruimte te kunnen bieden waarin 'n kop thee of koffie kan worden verkregen.</p>	<p>De Bravodirectlijnen gebruiken bij busstation Veghel de haltes langs de Rembrandtlaan, omdat gebruik van het busstation op het Stadhuisplein voor doorgaande reizigers een te groot verlies aan reistijd en -comfort zou betekenen. Dit voordeel weegt wat ons betreft ruimschoots op tegen het feit dat reizigers in Veghel op het Stadhuisplein dichterbij het stadscentrum van Veghel kunnen in- en uitstappen.</p>
173	<b>Fractie Oss PvdA</b>	<p>PvdA Oss vindt dat één rolstoelplaats per bus erg weinig is. We zouden graag zien dat dit aantal wordt verhoogd om betere toegankelijkheid te garanderen. Bovendien is de afhankelijkheid van de chauffeur voor het bedienen van de handmatige oprijplaat ongewenst. Dit zou geautomatiseerd moeten worden. Daarnaast moet er meer aandacht komen voor mensen met auditieve en visuele beperkingen, zodat ook zij zelfstandig kunnen reizen.</p>	<p>Minimaal één rolstoelplaats per bus vinden wij voldoende. Hiermee voldoen we aan het Bestuursakkoord Toegankelijkheid maar bieden we ook voldoende ruimte aan reguliere zitplaatsen met bijbehorend zitcomfort. We schrijven geen elektrische rolstoelplank voor omdat deze duurder is in aanschaf en onderhoud. We staan echter wel toe dat er meerdere rolstoelplekken en elektrische rolstoelplanken worden aangeboden. Voor verdere toelichting over toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke en/of visuele beperking verwijzen wij u naar het Memo gedeputeerde over dit onderwerp.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
174	Fractie Oss PvdA	PvdA Oss vraagt om extra aandacht voor de toegankelijkheid van de haltes. Dit houdt in dat haltes bijvoorbeeld voorzien worden van schuine stoepanden en ruim genoeg zijn opgezet zodat er voldoende manoeuvreerruimte is voor rolstoelgebruikers.	Wij zijn het met u eens dat toegankelijkheid van haltes belangrijk is. De concessie gaat echter niet over de weg- en halteinfrastructuur. In het Uitvoeringsprogramma 2024-2028 Toegankelijkheid openbaar vervoer streeft de provincie ernaar dat 50% van alle haltes in de provincie toegankelijk zijn. De provincie moet dit samen met (andere) wegbeheerders realiseren en maakt hier ook middelen voor vrij.
175	Fractie Oss PvdA	De informatie op haltes moet voor iedere passagier beschikbaar zijn. Informatiepanelen moeten zo worden opgehangen dat ze ook vanuit een rolstoel te lezen zijn. Dit draagt bij aan een inclusieve reiservaring voor iedereen.	Het PvE bevat hier eisen voor in paragrafen 6.3 en 7.1. De beheerder van de halte (doorgaans de wegbeheerder) is ervoor verantwoordelijk dat de informatie op haltes op een toegankelijke plaats/wijze kan worden aangebracht. Hiervoor heeft het CROW normen opgesteld. De aanleg van en voorzieningen op de halte valt buiten scope van de concessie. De concessiehouder is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de informatie, voor het plaatsen van de haltepalen (in afstemming met de wegbeheerder) en dient de wegbeheerder aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid ten aanzien van toegankelijke en (verkeers- en sociaal-) veilige haltes.
176	Fractie Oss PvdA	Veiligheid dient ook van toepassing te zijn bij haltes. Wij verzoeken dan ook om in het PvE expliciet veiligheid bij haltes op te nemen en duidelijke richtlijnen te formuleren.	Zie antwoord op vraag 175.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
177	Fractie Oss PvdA	PvdA Oss vindt het PvE te vrijblijvend op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Er dienen strakkere en meer meetbare eisen gesteld te worden. Wij willen graag weten welke voorbereidingen de concessiehouder treft voor toegang tot zero-emissie zones in de toekomst. Circulariteit moet niet vrijblijvend zijn; dwingende maatregelen en duidelijke meetpunten in de tijd zijn noodzakelijk.	<p>Het meetbaar maken van duurzaamheid en in het bijzonder circulariteit is lastig omdat er nog geen algemeen geaccepteerde standaarden zijn. Het eisen van certificering volgens de CO2-Prestatieladder en vergelijkbare normen komt in recente OV-aanbestedingen veel voor en daar sluiten wij bij aan. Ten aanzien van circulariteit ontbrekende bij een OV-concessie passende normen nog maar wordt op landelijk niveau nagedacht over een convenant circulair OV dat onder andere beschrijft hoe circulariteit in het ov gemeten kan worden. Deze aanbesteding komt echter te vroeg om te kunnen verwijzen naar dat convenant. Zonder duidelijke meetmethode nemen wij geen eisen op ten aanzien van de prestaties.</p> <p>Indien een concessiehouder ov moet of wil verrichten in een zero emissie zone zal hij dat met een zero emissie bus moeten doen of een ontheffing aan moeten vragen. De provincie eist dat het ov, met uitzondering van buurtbussen en versterkingsritten, vanaf start zero emissie wordt uitgevoerd.</p>
178	Fractie Oss PvdA	PvdA Oss betreurt het dat er nog geen concept KPI's zijn toegevoegd. Wij vinden het essentieel dat er heldere KPI's worden geformuleerd om de voortgang en effectiviteit van het openbaar vervoer te monitoren.	Zie antwoord op vraag 55.
179	Fractie Oss PvdA	De overgang van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie is cruciaal voor de toekomst van het openbaar vervoer. Het is teleurstellend dat de "laadinfrastructuur op stallingen" in dit ontwerp van het PvE nog niet verder is uitgewerkt. Dit moet met prioriteit worden aangepakt.	Het ontbreken van een bijlage met (detail)informatie doet onzes inziens niets af aan de ambitieuze doelstellingen op het gebied van emissieloos ov. Deze doelstellingen staan in eisen 4.2.1 tot en met 4.2.6.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
180	<b>Fractie Meijerijstad PvdA</b>	<p>Bij punt 12.1.5 staat het volgende: "De Concessiehouder spant zich blijvend in om de CO2-uitstoot bij zijn activiteiten in het kader van de uitvoering van de Concessie te reduceren waarbij de Concessiehouder:</p> <p>a. vanaf de start van de Concessie ten minste trede 3 op de CO2-Prestatieladder heeft behaald, en</p> <p>b. vanaf het kalenderjaar 2031 ten minste trede 5 op de CO2-Prestatieladder heeft behaald."</p> <p>Wij bevelen aan om vanaf de start CO2-Prestatieladder niveau 4 te eisen. Dit omdat Niveau 3 geen ketenemissies meeneemt wat zeer relevant is voor deze sector. Het zou mogelijk moeten zijn om dit niveau te behalen binnen de tijd van aanbesteden en gunning. Daarnaast is er al een ov-aanbieder dat niveau 4 heeft behaald.</p>	<p>Wij nemen uw suggestie over. Nu we op vier remiselocaties de aanwezigheid van voldoende stroom kunnen garanderen en daarmee de emissiereductie van het busvervoer met zekerheid kunnen eisen, achten wij het haalbaar dat de concessiehouder een grotere inspanning levert aan het reduceren van emissies in de keten.</p>
181	<b>Fractie Meijerijstad PvdA</b>	<p>Er komt in Veghel een nieuwe woonwijk (Veghels Buiten Noordoost) met minimaal 1150 woningen. Men moet vanuit de woonwijk met openbaar vervoer naar het centrum van Veghel kunnen reizen en daar aansluiting hebben met andere ov-verbindingen.</p>	<p>Ten zuidoosten van Veghel eisen wij de huidige buurtbusverbindingen. Dit biedt ook na de realisatie van Veghels Buiten bij start concessie naar verwachting voldoende capaciteit. Deze verbinding kan indien hier aanleiding toe is in de loop van de concessieperiode verder worden uitgebouwd.</p>
182	<b>Fractie Meijerijstad PvdA</b>	<p>De N279 heeft nu en zal in de toekomst waarschijnlijk onvoldoende capaciteit hebben voor alle forensen. Het aanbieden van openbaar vervoer op dit traject is wenselijk en dit alternatief is nu niet aanwezig. Dit alternatief kan worden uitgevraagd in het programma van eisen.</p>	<p>Tussen Veghel en 's-Hertogenbosch eisen wij een hoogfrequente Bravodirectverbinding, daarnaast heeft de vervoerder de vrijheid om ook via de N279 een Bravodirectmaatwerkverbinding aan te bieden. Hiermee kan op dit traject ruim voldoende alternatief geboden worden. In het recente verleden bleek er onvoldoende potentie te zijn voor een directe verbinding Veghel-Helmond (al dan niet via de N279). We verwachten dat deze er ook bij start van de concessie Oost Brabant niet zal zijn. We eisen daarom buiten de genoemde buurtbussen geen extra verbindingen in dit gebied.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			Indien in de loop van de concessie deze potentie wel zou ontstaan kan hier, al dan niet in relatie met de concessie Zuidoost Brabant, opnieuw naar gekeken worden in een ontwikkel- of exploitatieplan.
183	Fractie Oss GroenLinks	GroenLinks Oss vindt, minstens één rolstoelplaats per bus erg weinig. Ook de afhankelijkheid van de chauffeur om de in de bus aanwezige handmatige oprijdplaat te bedienen vindt GroenLinks ongewenst. Ook dient er meer aandacht te komen voor mensen met audio- dan wel visuele beperkingen.	Zie antwoord op vraag 173.
184	Fractie Oss GroenLinks	GroenLinks Oss vraagt om extra aandacht voor de toegankelijkheid van de haltes. Haltes bijvoorbeeld voorzien van schuine stoepranden. Halte ruim genoeg opzetten waardoor er ruimte voor manoeuvreren in een rolstoel is.	Zie antwoord op vraag 174.
185	Fractie Oss GroenLinks	De informatie moet voor iedere passagier beschikbaar zijn. Informatie borden zo ophangen dat ze ook vanuit rolstoel te lezen zijn.	Zie antwoord op vraag 175.
186	Fractie Oss GroenLinks	Dient ook van toepassing te zijn als het gaat om haltes. In het PvE graag veiligheid bij haltes meenemen	Zie antwoord op vraag 175.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
187	<b>Fractie Oss GroenLinks</b>	GroenLinks Oss vindt het PvE te vrijblijvend. Er dienen strakkere en meer meetbare eisen te worden gesteld. Welke voorbereiding treft de concessie houder als het bijvoorbeeld gaat om toegang tot zero emissie zones in de toekomst? Circulariteit is in PvE te vrijblijvend, meer dwingende maatregelen benoemen inclusief meet punten in de tijd.	Zie antwoord op vraag 177.
188	<b>Fractie Oss GroenLinks</b>	GroenLinks Oss betreurt dat er nog geen concept KPI's zijn toegevoegd.	Zie antwoord op vraag 55.
189	<b>Fractie Oss GroenLinks</b>	Daar waar de overgang van fossiele brandstof naar hernieuwbare energie de komende jaren ook voor het OV een belangrijke rol speelt betreurt GroenLinks Oss het dat "laadinfrastructuur op stallingen" in dit ontwerp van het PVE nog niet verder is uitgewerkt.	Zie antwoord op vraag 179.
190	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	de OV-concessie voor het busvervoer valt of staat bij de aanbesteding van Bravo flex. Dit is de ruggengraat van het busvervoer en verbindt dorpen en wijken met elkaar op de momenten dat er geen reguliere lijnbus meer rijdt. Bravo flex wordt bekostigd, naar verluid, uit de wmo-middelen en valt dus buiten deze aanbesteding om. De fracties zien daarentegen de twee aanbestedingen verbonden met elkaar en verwachten dat het college indien de aanbesteding van Bravo flex niet rond komt het Programma van Eisen herziert om de bereikbaarheid in de gemeente en de regio te garanderen. Kan het college hierop reflecteren?	Bravoflex wordt aanbesteed als onderdeel van de Regiotaxicontracten, waarbij de kosten van Bravoflex door de provincie worden gedragen. De gemeenten zijn binnen deze contracten verantwoordelijk voor (de bekostiging van) het WMO-vervoer. De provincie ziet Bravoflex als toevoeging op het openbaar vervoer, niet als vervanging ervan. Omgekeerd is openbaar vervoer ook geen vervanging van Bravoflex. Daarbij heeft de provincie geen reden om aan te nemen dat Bravoflex niet door de Wmo-vervoerder kan worden uitgevoerd. In West-Brabant is Bravoflex inmiddels naast het WMO-vervoer binnen het nieuwe Regiotaxicontract aanbesteed en ditzelfde gebeurt op dit moment

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			in de drie Regiotaxi-regio's in Oost-Brabant, uiteraard in samenwerking met de aangesloten gemeenten.
191	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	de fracties zijn positief gestemd over de eisen die worden gesteld ten aanzien van emissie uitstoot. De voorwaarden voldoen aan de ambitie die de gemeente heeft met de invoering van de zero emissiezone. De fracties gaan er vanuit dat deze voorwaarden gecontinueerd zullen worden bij volgende aanbestedingen. Schoon busvervoer is en blijft namelijk van groot belang voor de gemeente 's-Hertogenbosch om te voldoen aan het Schone Luchtakkoord. Met de concessieduur van 12,5 jaar en de voorgeschreven afschrijftermijnen dient een aanbieder bij de eerstvolgende concessieverlening nieuw materiaal aan te schaffen. De fracties gaan ervan uit dat de duurzaamheidseisen die voorgeschreven staan in het concept Programma van Eisen ook gecontinueerd worden dan wel in positieve duurzame zin worden aangescherpt bij een volgende concessieverlening en zien hierop graag een reflectie van het college tegemoet.	Wij zijn het met u eens dat in opvolgende concessies zero emissie openbaar vervoer, of een nog duurzamer variant, moet worden uitgevraagd. Dit zal te zijner tijd vorm moeten krijgen in de aanbesteding. Ten aanzien van de levensduur van zero emissie materieel staan wij een maximale afschrijftermijn van 15 jaar toe (mits de leverancier hiervoor garanties verstrekt) en in dat geval zijn wij bereid nieuw instromende zero emissiebusen in een overnameregeling op te nemen zodat de bussen hun resterende levensduur in de opvolgende concessie kan worden ingezet.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
192	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	de fracties zijn blij dat in het Programma van Eisen van de nieuwe aanbesteding is opgenomen dat in de historische binnenstad van Den Bosch geen grote bussen zullen rijden. Die hebben in het verleden tot veel onrust en gevaarlijke situaties geleid. Met de ontwikkeling van de binnenstadsring zijn wij blij dat deze als uitgangspunt wordt genomen voor het bereiken van de Bossche brede binnenstad. De fracties zien in het Programma van Eisen graag meer ruimte om onderscheid te maken in de grootte van de bussen. De binnenstadsring zal naar alle waarschijnlijkheid gebruikt worden door meerdere lijnen. Voor de bewoners van de binnenstad kan het als overlast ervaren worden als dit allemaal grote en zware bussen zijn waar dit voor het aantal passagiers niet altijd noodzakelijk is. De fracties zouden dan ook graag zien dat er meer onderscheid in grootte van de bussen wordt opgenomen in het Programma van Eisen in relatie tot de drukte en bezetting van de verschillende lijnen. De fracties zien hierop graag een reactie van het college tegemoet.	De eisen bieden de mogelijkheid om bussen vanaf 9,5 meter in te zetten. Dit is een kleinere lengte dan de huidige bussen die in de binnenstad van Den Bosch rijden (12 meter). Voor de volledigheid merken wij op dat alleen het plaatselijk bevoegd gezag kan bepalen welke andere factoren dan de eigenschappen van de weginfrastructuur bepalen of grote/zware voertuigen geweerd worden (door middel van een verbod). Wij begrijpen dat omwonenden hinder kunnen ervaren van het verkeer maar menen dat dit ook inherent is aan andere gebruiksfuncties in die omgeving (een stadscentrum of station).

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
193	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	de ontwikkeling van de binnenstadsring is een van punten waar de fracties hun zorgen over wil uiten ten aanzien van het Programma van Eisen. In het programma wordt rekening gehouden met enkele onzekerheden, maar in onze gemeente spelen ook veel onzekerheden mee die binnen de termijn van de concessie, 12,5 jaar, duidelijker zullen worden. De gemeente is druk bezig met het ontwikkelen van een leefbare binnenstad waarin we de mobiliteit gaan herzien. We gaan de historische binnenstad uitbreiden naar de brede binnenstad. Daarmee verplaatsen we op termijn parkeergarages naar de randen van de brede binnenstad om daar OV-hubs te creëren. Denk bijvoorbeeld aan de geplande parkeergarage bij de toekomstige locatie van het Designmuseum. Voor de bereikbaarheid van onze brede binnenstad heeft de gemeenteraad onlangs de discussie gevoerd om ook een extra ring met parkeermogelijkheden verder van de stad te plaatsen (bv. richting Zaltbommel en Vlijmen) waarbij daarna met een directe OV-verbinding de brede binnenstad te bereiken is. De fracties hebben zorgen over de wendbaarheid binnen de termijn van de aanstaande OV-concessie. Kan het college hier meer duidelijkheid over schaffen?	Enerzijds is de aanbesteding van de concessie hét moment om op basis van bekende plannen een passend aanbod te ontwikkelen, zeker gelet op de aanschaf van andere dan 'standaard' bussen (zie ook het antwoord op vraag 192). Anderzijds biedt de concessie duidelijke momenten waarop het aanbod gewijzigd kan worden (zie paragraaf 2.2 van het PvE) en kan het aanbod ook jaarlijks worden bijgesteld (zie paragraaf 3.8). De ontwikkeling van de brede binnenstad zal bij het opstellen van het tweede ontwikkelplan waarschijnlijk concreter zijn. De concessiehouder kan daar bij het opstellen van zijn inschrijving al rekening mee houden en hier bijvoorbeeld het moment waarop hij de 19 over te nemen te zero emissie bussen van de huidige stadsdienst Den Bosch vervangt van laten afhangen. Ten slotte blijft gemeente Den Bosch zelf bijdragen aan het vervoer van en naar de transferia. De gemeente zit zelf dus ook aan tafel bij het vormgeven van het toekomstige ov-aanbod. In het PvE is in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch rekening gehouden met een halte in de Citadellaan, bij het Designmuseum.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
194	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	<p>parkeren is een belangrijk onderdeel voor de gemeente om de leefbare binnenstad te bereiken. In het Programma van Eisen missen de fracties daarom een verdere uitbreiding van het transferia arrangement. Momenteel kan men door te parkeren op een van de transferia met de bus naar de binnenstad en weer terug. De fracties zouden graag hierop een uitbreiding zien in het Programma van Eisen, om de transferia te gebruiken voor een hele dag in Den Bosch. Door met het kaartje van de transferia de binnenstad te bezoeken en vervolgens ook nog de mogelijkheid te hebben om een familielid in een andere wijk op te zoeken door gebruik te maken van een en hetzelfde kaartje stimuleren we nog meer het gebruik van de transferia en voorkomen we onnodig autoverkeer. Kan het college hierop reageren?</p>	<p>Wij hebben met de gemeente 's-Hertogenbosch afspraken gemaakt over het integreren van de Transferiumlijnen in het stadsvervoer. Deze afspraken hebben we verwerkt in de eisen in paragrafen 3.5 (vervoerkundige eisen) en tarieven (paragraaf 8.2). Zo dient de concessiehouder het parkeerkaartje als geldig vervoerbewijs te accepteren en eisen wij dat de concessiehouder met een voorstel voor doorontwikkeling van het huidige papieren kaartje komt waarmee ten minste de reizigers die gebruik maken van het parkeerkaartje geregistreerd worden. De vervoerder heeft bovendien de mogelijkheid om het transferiumkaartje ook op andere lijnen te accepteren. Hiermee bieden we de randvoorwaarden voor de door u beschreven ontwikkeling. Het is echter aan de concessiehouder om te bepalen of het parkeerkaartje op meer lijnen geldig is. De opbrengsten van de parkeerkaartjes vallen namelijk toe aan de gemeente 's-Hertogenbosch. Als de concessiehouder het kaartje op meer lijnen accepteert, kan dit leiden tot minder inkomsten voor hem en/of meer drukte op die lijnen.</p>
195	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	<p>de bereikbaarheid dient niet alleen te gelden voor onze brede binnenstad maar ook zeker voor onze dorpen en wijken. In het concept Programma van Eisen zien we dat dit verbetert ten opzichte van de huidige concessie. De fracties blijven daarentegen zorgen hebben over de OV verbindingen tussen de wijken onderling. Het systeem is nu veelal zo ingericht dat bussen via het station rijden voordat ze de wijk in gaan. De fracties zien graag dat er in het definitieve programma van eisen meer aandacht is voor de verbinding tussen wijken onderling. Denk hierbij</p>	<p>Wij laten hiervoor ruimte maar willen op voorhand geen verwachtingen wekken: wij verwachten dat de vervoervraag tussen wijken/kernen in een stad met de omvang van Den Bosch te klein is om een voor de reiziger aantrekkelijk ov-aanbod te bieden. Openbaar vervoer moet het hebben van gebundelde vervoervraag: grote aantallen reizigers die op hetzelfde moment in dezelfde richting willen reizen. Zulke vervoervraag zien wij in Den Bosch alleen tussen afzonderlijke wijken en grote bestemmingslocaties zoals centrum, station en onderwijsinstellingen.</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		bijvoorbeeld aan een busverbinding tussen Engelen en Maaspoort. Kan het College hierop reageren?	
196	<b>Fractie Den Bosch GroenLinks-PvdA</b>	de bereikbaarheid van de wijken en dorpen is binnen de gemeente 's-Hertogenbosch niet gelijk verdeeld. Een aantal dorpen en wijken is afhankelijk van slechts een of enkele lijnen en die zijn dus noodzakelijk om verbonden te blijven met voorzieningen in de stad Den Bosch. In het weekend en doordeweeks in de avonden is de frequentie van deze noodzakelijke lijnen zeer schaars of zelfs helemaal 0. Ook hebben zij over het algemeen een lange reistijd om van A naar B te komen. De bus kan een volwaardig alternatief zijn van de auto. Door de beperkte frequentie van deze buslijnen en de langere reistijd is het logischerwijs geen volwaardig alternatief. Kan het college reflecteren op hoe ook voor deze wijken snelle bereikbaarheid met de bus gegarandeerd kan worden?	Wij eisen voor de stadslijnen in 's-Hertogenbosch een minimale frequentie van 2 maal per uur overdag en voor de corridors naar de Maaspoort en Groote Wielen 4 maal per uur overdag. Hiermee wordt voorzien in snelle en hoogfrequente verbindingen naar de relatief ver weg gelegen wijken. De vervoerder heeft de vrijheid om meer vervoer aan te bieden en dient zich in ieder geval te houden aan de vervoerplicht, wat betekent dat er voldoende capaciteit dient te worden aangeboden om alle reizigers te vervoeren, ook als daar meer ritten voor nodig zijn dan minimaal geëist in het PvE.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
383	D66 Gilze en Rijen	<p>De verbinding tussen Gilze en Tilburg is van cruciale rol in het dagelijks leven van vele inwoners voor onderwijs, werk en andere essentiële voorzieningen hiervan. Een concreet voorbeeld hiervan is dat studenten niet van en naar school kunnen buiten de spijtijden. Het lijkt er op dat deze vervoersverbinding tussen Gilze en Tilburg weg te vallen. Er lijkt geen verbinding tussen Gilze-Tilburg in weekenden en dal- en avonduren, slechts 1x/u in de spits.</p> <p>a. Wij verzoeken u dringend om ervoor zorg te dragen dat de verbinding Gilze-Tilburg als verplichte (Bravo) Direct-verbinding op te nemen in het definitieve programma van Eisen. Hiervoor dient er openbaar van Gilze naar Tilburg en vice versa gerealiseerd te worden over de gehele dag (en niet alleen in de spits) zowel door de weeks als in het weekend.</p> <p>b. Wij vragen u daarnaast om de halte Gilze-Lange Wagenstraat op te nemen als (Flex)knooppunt als verplichte halte. Dit zou betekenen dat inschrijvers zich hieraan moeten committeren, wat de continuïteit en kwaliteit van deze cruciale verbinding waarborgt.</p> <p>c. Bij het bedrijventerrein Midden-Brabant Poort is geen busvoorziening. Het bedrijventerrein is dus niet eenvoudig met het openbaar vervoer te bereiken. Wij doen een verzoek om de Tilburgsebaan in Gilze op te nemen in de route. (in het verleden was hier halte "Spoelstraat" gevestigd, deze halte is enige jaren geleden komen te vervallen, echter door ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein zou deze weer beschikbaar moeten worden gesteld).</p>	Zie ons antwoord op vragen 3 en 4.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
384	D66 Gilze en Rijen	<p>Er bestaat al jarenlang de wens bij velen om de lijn 130 (huidige nummering van de buslijn) door te trekken van Gilze/AZC naar Chaam. In Chaam buslijn 132 rijdt die Breda verbindt met Baarle-Nassau via Chaam. Deze valt onder de concessie West, die inmiddels is afgerond. Daarbij is deze wens (ook ingebracht door de gemeente Gilze en Rijen) niet gehonoreerd. De gemeenteraad van Gilze en Rijen heeft gisteren bij motie deze wens nogmaals onderschreven- deze motie is inmiddels bij u ter kennis gebracht. Het belang om lijn 130 door te trekken van Gilze/AZV naar Chaam groot is en nog groter wordt, want:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. het is belangrijk voor de inwoners van Gilze en Chaam dat buslijnen 132 en 130 (plus 131 die ook Gilze aandoet en naar Tilburg gaat) met elkaar te verbinden.</li> <li>b. het AZC krijgt de komende periode veel personeel erbij. Een deel van het IND (nu in Den Bosch) krijgt – zoals al is aangegeven - een kantoor op het AZC in Gilze. Daardoor meer behoefte aan openbaar vervoer</li> <li>c. de inwoners van het AZV kunnen nu (bv voor winkels) alleen naar Gilze (en Rijen) met het o.v. , niet naar Chaam</li> <li>d. er is een ambtenarenkantoor in Rijen gepland voor alle drie de ABG-gemeenten (Alphen-Chaam, Baarle-Nassau en Gilze-Rijen). Waardoor het belangrijk wordt dat medewerkers uit Chaam en BN ook naar Rijen kunnen (via de 130-lijn via Gilze)</li> </ul>	<p>De verbindingen Baarle- Nassau-Breda en Gilze-Breda (de huidige lijnen 130 en 132) zijn onderdeel van de concessie West Brabant, die vanaf juli volgend jaar door Arriva zal worden gereden. Indien de ontwikkelingen op AZC Prinsenbos of de huisvesting van de gemeenten hier aanleiding toe geven, kunnen binnen die concessie (via het Tactisch Ontwikkelteam West Brabant) wijzigingen in de dienstregeling worden voorgesteld. We hebben voorgeschreven dat de concessiehouder Oost-Brabant de lijn naar Breda gedooft. Voor de aanbesteding Oost-Brabant spelen deze ontwikkelingen geen rol.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
220	Inwoner	Het uitbreiden van het busvervoer vanuit Gemeente Reusel-De Mierden richting Gemeente Tilburg (Lijn 143).	We bieden de vervoerder in het PvE veel vrijheid om bovenop de minimumeisen extra vervoer aan te bieden waar hij daarvoor mogelijkheden en vraag ziet. De minimumeisen liggen daarom relatief laag. Busstation Reusel is een verplicht te ontsluiten halte, die tenminste in de spits moet worden ontsloten. Onze ervaring is dat door de vervoerder relatief veel vrijheid te bieden (onder andere in West Brabant), uiteindelijk een zo optimaal mogelijk aanbod ontstaat, ook voor een gebied als tussen Reusel en Tilburg.

221	Inwoner	<p>De Concessiehouder zorgt dat, ter vervanging van zijspiegels en dodehoekspiegel(s), de Zero-Emissiebussen zijn uitgerust met goed werkende camera's die op een door de RDW goedgekeurde wijze zijn geïnstalleerd.</p> <p>De argumentatie voor het aanbrengen van een camerasysteem zal waarschijnlijk tot doel hebben het verbeteren van het gezichtsveld van de chauffeur. Hierbij wil ik graag enkele kanttekeningen plaatsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dode hoek [...]</li> <li>• Accommodatie van de ogen [...]</li> <li>• Leesbrildragers [...]</li> <li>• Fel zonlicht afgewisseld met buien [...]</li> <li>• Het dragen van een zonnebril [...]</li> <li>• 's Avonds in het donker [...]</li> <li>• Kleurweergave [...]</li> <li>• Beeldresolutie [...]</li> <li>• Lichtintensiteit [...]</li> <li>• Spiegels beschadigen of er helemaal vanaf rijden [...]</li> <li>• Montage van de beeldschermen in de cabine [...]</li> <li>• Luchtweerstand [...]</li> <li>• Regen [...]</li> <li>• Zwaailichten [...]</li> <li>• Twee versus drie dimensies [...]</li> </ul> <p>Zonder de voordelen van een moderne camera teniet te doen, blijft volgens mij de klassieke buitenspiegel gewoon de beste optie. Het beeld is ongeëvenaard scherp en het geeft een driedimensionaal beeld waardoor je veel beter afstanden kunt inschatten, wat juist in het steeds drukker wordende verkeer heel belangrijk is.</p>	<p>Allereerst hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie. Gelet op de lengte van de tekst hebben wij uw reactie ingekort weergegeven, maar hieronder beantwoorden wij uw gehele reactie.</p> <p>De belangrijkste reden voor het voorschrijven van camera's is het verbeteren van de verkeersveiligheid. We beogen hiermee de dode hoek te verkleinen en met name in het donker de zichtbaarheid van andere weggebruikers te verbeteren. Een andere reden is het verminderen van het ruimtebeslag van de bus, wat mogelijk kan leiden tot betere benutting van (beperkte) stallingsruimte in het concessiegebied en het verminderen van schade. Hier staat, zoals u terecht aangeeft, een hogere onderhouds-/reparatielast tegenover dan bij reguliere spiegels. De eis komt niet voort uit Europese regelgeving, maar cameraspiegels zijn gehomologeerd op Europees niveau en goedgekeurd door de RDW.</p> <p>Het algemene beeld is dat cameraspiegels juist in extreme condities (qua weer en beperkt licht) een beter zicht geven dan reguliere spiegels, ook bij overbelichting (bij laagstaande zon is het beeld minder beperkt dan bij reguliere spiegels). Het schakelen tussen dichtbij en in de verte kijken is inderdaad een verschil met reguliere spiegels. Hier plaatsen wij tegenover dat door het betere zicht in met name het donker dat cameraspiegels bieden, minder inspanning nodig is om overzicht te verkrijgen.</p> <p>Wij kunnen ons voorstellen dat specifieke voorkeuren van chauffeurs voor spiegels of spiegelcamera's kunnen blijven bestaan, hoewel wij van geraadpleegde materieelkundigen hebben begrepen dat hun ervaring is dat ook gebruikers die in eerste instantie kritisch waren, na een periode van gewenning het nieuwe systeem toch weten te waarderen. Cameraspiegels zijn na een aanloopperiode met pilots en verbeterde techniek de ongeschreven standaard in nieuwe OV-bussen geworden. Omdat spiegelcamera's voordelen bieden bij het verkleinen of zelfs</p>
-----	---------	---	---

			wegnemen van de dode hoek die met reguliere spiegels niet bereikt kunnen worden, draagt het voorschrijven van cameraspiegels bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
222	Inwoner	<p>In dit bestuursakkoord spreken de twaalf provincies, twee vervoerregio's en het ministerie van Infrastructuur &amp; Waterstaat de ambitie uit dat het regionale openbaar vervoer per Bus in 2030, of zoveel eerder als mogelijk, volledig emissievrij bij de uitlaat moet zijn.</p> <p>Mijns inziens ontbreekt hier een kleine aanvulling. De huidige emissievrije bussen hebben een verwarmingssysteem dat draait op dieselbrandstof. Menig reiziger verbaast zich er in de koude winterperiode over dat er rook uit de uitlaat van een elektrische bus komt. Elektrisch verwarmen reduceert weliswaar de actieradius, maar in het kader van een volledige zero emissie zou dat van secundair belang moeten zijn.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat een zero emissiebus met een dieselmotor verbazing wekt en hebben geconstateerd dat elektrische bussen van de nieuwste generatie zoveel beter geïsoleerd zijn dat dieselmotoren niet meer standaard geleverd worden. Daarmee is het onzes inziens ook niet nodig deze installaties expliciet te verbieden. Het stellen van algemene eisen aan de CO2-reductie, bijvoorbeeld via certificering via de CO2-Prestatieladder, werkt voldoende stimulerend. Dit hebben we bijvoorbeeld bij aanbesteding West-Brabant gezien. Een andere overweging om deze installaties niet te verbieden, is dat we vanuit oogpunt van circulariteit de inzet van eerste generatie elektrische bussen niet onmogelijk willen maken (zie eis 4.2.3): als er langer met oudere bussen doorgereden kan worden, wordt bespaard op grondstoffen en wordt het milieu op die manier minder belast.</p>
223	Inwoner	<p>Op dit moment ligt het concept PvE (programma van eisen) van de concessie West-Brabant ter ontwerp bij de provincie Noord-Brabant. Daarin wordt een Directlijn tussen Uden - Cuijk/Boxmeer uitgevraagd. Is het mogelijk om samen met de Kreis Kleve in de concessie te onderzoeken of een verbinding Uden - Boxmeer - Goch ontwikkeld kan worden? Dit is namelijk een ontbrekende schakel binnen het regionale busnet in het oosten van Brabant en zorgt ervoor dat twee spoorlijnen met elkaar verbonden worden (Nijmegen - Venlo / Kleve - Krefeld) en ook aansluiting op het Xbus netwerk in Goch (X28 naar Wesel). Op dit moment zijn verkeers- en stadplanningsbureau Rödel &amp; Pachan de ÖPNV Offensive van de Kreis Kleve aan het uitrollen en ook daarin zou deze nieuwe</p>	<p>Dank u voor deze suggestie. Op dit moment hebben wij geen beeld over de eventuele mogelijkheden en vervoervraag van deze grensoverschrijdende verbinding. Daarnaast zal de lijn zoals u die voorstelt door vervoersgebied van provincie Limburg lopen. Bovendien hebben wij op verzoek van gemeente Land van Cuijk de mogelijke Directlijn Uden-Boxmeer laten vervallen ten gunste van de Directlijn Uden-Cuijk. In de aanbesteding kunnen we uw suggestie dan ook niet meenemen. Mocht deze verbinding kansrijk blijken dan is in de loop van de concessieperiode nog voldoende mogelijkheid om hier mee aan de slag te gaan. Dat zal dan, van Nederlandse zijde, in elk geval in samenwerking met provincie Limburg plaats moeten vinden.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		grensoverschrijdende verbinding ook kunnen worden geïntegreerd.	
224	Inwoner	Ik wil me graag hard maken voor een uitbreiding van, met name, lijn 142 en 143. Wij ervaren, als onderwijsinstelling (ROC Tilburg), dat studenten lange wachttijden hebben buiten de spitsuren. Frequenter laten rijden van deze lijndiensten zou op meerdere fronten een positieve uitwerking kunnen hebben op het gebied van Milieu meer forensen en studenten met het OV. En wordt Tilburg dan vanuit de Kempen een veel beter bereikbare stad voor iedereen.	We bieden de vervoerder in het PvE veel vrijheid om bovenop de minimeisen extra vervoer aan te bieden waar hij daarvoor mogelijkheden en vraag ziet. Onze ervaring is dat door de vervoerder relatief veel vrijheid te bieden (onder andere in West Brabant), uiteindelijk een zo optimaal mogelijk aanbod ontstaat. Voor de Kempen eisen wij een hoogfrequente (4 maal per uur in de spits met één BravoDirectlijn of een combinatie van twee Directlijnen) tussen Hilvarenbeek en een verbinding gedurende 7 dagen in de week tot in de avond tussen Best en Hilvarenbeek of tussen Tilburg en Best. Daarnaast moet busstation Reusel tenminste in de spits een verbinding hebben met 2 knooppunten.
225	Inwoner	In het ambitiedocument Oost-Brabant staat een aanvraag voor een busverbinding naar de Noordkade in Veghel (pagina 24). Wordt er bij het al dan niet opnemen van een nieuwe verbinding rekening gehouden met wegdek en woningen en	In de voorbereiding op het PvE is door de gemeente Meijerijstad de bereikbaarheid van Noordkade benoemd als aandachtspunt en deze wens is ook in het ambitiedocument opgenomen. In het programma van eisen zijn de wegen benoemd welke de vervoerder als route dient te gebruiken, in het centrum van Veghel



Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		het nu al ernstige triloverlast? Hoe wordt hier mee omgegaan bij bepalen van een eventuele nieuwe route?	zijn dit alleen de wegen waar ook nu de bus al rijdt. Op basis van dit PVE worden dus geen nieuwe busroutes in het centrum van Veghel toegevoegd.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
226	Inwoner	<p>Er moet een buslijn komen zoals vroeger van Oss naar Den Bosch en dan door Geffen en door Nuland en Rosmalen, zoals bijvoorbeeld de oude lijn 16/61/161.</p> <p>Om in een ziekenhuis te komen wil je dat het liefst met zo weinig mogelijk overstappen. Een route die langs zowel het JBZ Rosmalen als het JBZ 's-Hertogenbosch gaat. Dit houdt in dat in Geffen ook de dokters door moeten verwijzen naar het JBZ. Als je afhankelijk bent van het openbaar vervoer en je naar het ziekenhuis moet is het onwenselijk dat je meerdere keren moet overstappen en misschien wel een uur moet wachten. Mensen moeten een directe verbinding naar het ziekenhuis hebben.</p> <p>Waar we niet naar toe moeten dat die bus van Oss naar Nuland rijdt en dan daar mss wel 15 tot 30 minuten moet wachten op de bus die naar 's-Hertogenbosch rijdt. Er staat in Nuland een overdekte bushalte daar kunnen twee mensen zitten meestal staan er vele, je zult maar gepereert zijn aan knie of heup en je moet naar het ziekenhuis ter controle.</p> <p>Al met al lijn 16 moet weer in een oude staat hersteld worden.</p> <p>Het hoeft geen grote bus te zijn en hij hoeft niet iedere half uur te rijden Maar om het 1 1/2 à twee uur een bus naar Den Bosch vanuit Oss over de kernen Dat is gewoon de oplossing en dan zijn er wel voldoende mensen die mee willen</p>	<p>We bieden de vervoerder in het PvE veel vrijheid om bovenop de minimumeisen extra vervoer aan te bieden waar hij daarvoor mogelijkheden en vraag ziet. Onze ervaring is dat door de vervoerder relatief veel vrijheid te bieden (onder andere in West Brabant), uiteindelijk een zo optimaal mogelijk aanbod ontstaat. Voor Nuland en Geffen blijft de huidige buurtbus 251 in stand en wordt een bediening met een ontsluitende lijn geëist voor de haltes Nuland Rijksweg en Geffen Papendijk. Dit betekent dat we geen verbinding via de dorpen Geffen en Nuland eisen die ook direct de ziekenhuizen ontsluit, maar de vervoerder heeft wel de mogelijkheid die te realiseren.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
227	Inwoner	<p>In het programma van eisen voor de aanbesteding van het Brabantse streekvervoer zou ik graag opgenomen zien:</p> <p>Een buslijn Geffen - Berghem via Oss, een soort 'stadsbus'. Het kan niet zo zijn dat deze grote kernen 's avonds en in het weekend verstoken blijven van ov.</p> <p>Het beter benutten van station Ravenstein als ov-hub door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het verlengen van buurtbus 296 naar station Ravenstein via de Dorpenweg door Deursen-Dennenburg.</li> <li>- Het verlengen van buurtbus 254 van Schaijk naar station Ravenstein.</li> <li>- Het inkorten van de bestaande buurtbuslijn 294 door niet meer door Schaijk te rijden waardoor een snellere verbinding naar Oss ontstaat.</li> <li>- Een nieuwe buurtbusverbinding van Ravenstein naar Grave, eventueel gekoppeld aan de bestaande Gelderse buurtbus Grave-Wijchen.</li> </ul> <p>Een betere aansluiting op de treinen van bussen 157 en 305 in Oss en ook vertrekkend vanuit Oss. Daarnaast een betere spreiding van deze vertrekkende lijnen naar de dorpen. Nu rijden ze achter elkaar aan.</p>	<p>De haltes in de dorpskern van Nuland worden ontsloten met buurtbuslijn 251. De concessiehouder is verplicht deze buurtbusverbinding ook in de nieuwe concessieperiode te blijven aanbieden. Daarnaast wordt een ontsluitende verbinding geëist voor halte Nuland Rijksweg, op werkdagen overdag. De vervoerder heeft de mogelijkheid om deze verbinding ook later op de avond of in het weekend aan te bieden. Daarnaast wordt Nuland vanaf 2026 aangesloten op Bravoflex, waarmee ook in de avonduren en weekenden naar een Flexoverstappunt gereisd kan worden. In het PvE eisen wij nu de buurtbusverbindingen uit zoals ze nu bestaan. De vervoerder heeft gedurende de loop van de concessie de mogelijkheid, in overleg met de verenigingen en gemeenten, het vervoer op de buurtbuslijnen te optimaliseren, in het PvE worden geen wijzigingen in de buurtbusroutes voorgesteld. De kwaliteit van de dienstverlening, het bieden van aansluitingen en het realiseren van een zo goed mogelijke samenhang in het netwerk, zowel tussen bussen onderling als tussen trein en bus, zijn belangrijke kwaliteitsaspecten waar we naar kijken bij de aanbiedingen van de vervoerders. Het is echter aan de vervoerder om deze samenhang zo goed mogelijk te realiseren en daar keuzes in te maken, daarom stellen we daar per knooppunt geen eisen aan.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
228	Inwoner	<p>Wat zou het fijn zijn als de bus weer terugkomt dit wordt echt gemist!</p> <p>Het mooiste zou zijn als de bus het centrum van Oss aan doet en het ziekenhuis in Uden. En het zou fijn zijn als er ook een aansluiting richting Den Bosch is.</p> <p>Hopelijk lukt het om de bus weer te laten rijden! succes!</p>	<p>Dank voor uw reactie. We bieden de vervoerder in het PVE veel vrijheid om bovenop de minimumeisen extra vervoer aan te bieden waar hij daarvoor mogelijkheden en vraag ziet. Onze ervaring is dat door de vervoerder relatief veel vrijheid te bieden (onder andere in West Brabant), uiteindelijk een zo optimaal mogelijk aanbod ontstaat. Helaas is voor ons niet duidelijk op welke verbindingen u precies doelt. Er worden verschillende verbindingen met Den Bosch, Oss en Uden in het programma van eisen geëist. Ook handhaven we alle buurtbusverbindingen die nu ook rijden.</p>
229	Inwoner	<p>zou de buurtbus 251 en de lijnbus 90 niet via Geffen kunnen rijden en dat daarvoor een halte aangelegd zou kunnen worden bij de Brandweerkazerne bij de rotonde van de Heesterseweg en de Groenstraat? Dan is de halte dichterbij de dorpskern van Geffen.</p> <p>Met het oprichten van een nieuwe buurtbus van Geffen naar Oss zijn wij bang dat de halte voor de buurtbus 251 aan de Papendijk in Geffen opgeheven wordt en dan is er geen rechtstreekse verbinding meer richting Uden en station Rosmalen.</p>	<p>We zijn op de hoogte van de behoefte aan een buurtbus die Geffen met Oss verbindt, maar hiervoor zijn nog geen concrete plannen, bij de aanbesteding gaan we dan ook uit van de buurtbussen zoals die nu bestaan. De vervoerder heeft de mogelijkheid om, gedurende de loop van de concessie, in overleg met de verenigingen en gemeenten, het vervoer op de buurtbuslijnen te verbeteren, bij de aanbesteding wordt geen wijziging van de buurtbuslijnen voorgesteld. Op dit moment blijkt de huidige route voldoende te functioneren en is door Geffen rijden met deze buurtbus niet mogelijk gebleken. Indien er een nieuwe buurtbus gestart wordt zullen deze plannen en eventueel effect op bestaande verbindingen met gemeente en het Reizigersoverleg besproken worden. Dit staat dan los van de aanbesteding.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
230	Inwoner	<p>ten noorden van Goirle (gemeentegrens met Tilburg) hadden eind 2018 (Dienstregeling 2019) langs de drukke Rillaersebaan - ter hoogte van de rotonde met de Kempenlaan - twee nieuwe 137-bushaltes (voorheen lijn 132 = tegenwoordig 137) aangelegd moeten worden. Provinciale subsidie was ervoor overgemaakt naar gemeente Goirle. Gemeente Tilburg zou ook bijdragen. Nog steeds niet gebeurd.</p> <p>Ik noem nu deze niet-aangelegde 137 haltes : 'Busstation Goirle Noord' (BGN), zie bijlage.</p> <p>BGN - nieuwe 137 bushaltes (ook dan voor lijn 295 eenrichtings) 'Busstation Goirle Noord' (langs Rillaersebaan) : daar kan de Belgische lijn 450 - heenweg en terugweg - omdraaien op die rotonde Rillaersebaan-Kempenlaan of lijn 450 zou kunnen gaan : via haar normale route via de Nieuwkerksedijk, maar dan : via (WD) Wittendijk-Hoogeindseweg-Kempenlaan en dan : Rillaersebaan-Turnhoutsebaan-Blaakweg-Ringbaan West naar Tilburg CS, vice versa. Immers, de Vlaamse De Lijn 450 heeft een te krappe diensregeling (telkens te laat op Tilburg CS) en de 450 zou sneller kunnen via rotonde Rillaersebaan-Kempenlaan (Busstation Goirle Noord).</p>	<p>Dank u wel voor uw suggestie. In het PvE vragen wij de buurtbusverbindingen uit zoals ze nu bestaan. Bij de aanbesteding wordt geen wijziging van de buurtbuslijnen voorgesteld. Daarnaast moet de halte Venneweg worden ontsloten met een directlijn tussen , de halte Dorpsstraat met een Tilburgse stadslijn. De vervoerder heeft voor de stadslijn de vrijheid om binnen het beschikbaar wegennet (bijlage B1) zelf een routevoorstel te doen. In ovedrleg met de gemeente Goirle is ervoor gekozen om de Directlijn Baarle-Nassau - Tilburg CS via een Verplichte Route binnen Goirle te laten rijden, namenlijk via de Rillartsebaan en dan via de Tilburgseweg richting Tilburg en vv.</p>

231	Inwoner	<p>In de omgeving van Station Den Bosch is er veel monumentaal cultureel erfgoed (dat gevoelig is voor trillingen door zwaar modern verkeer) en heeft de gemeente twee jaar geleden, met financiering door de provincie, een belangrijke en grote stap gezet voor leefbaarheid en welzijn:</p> <p>de Oranjaboulevard is heringericht als 30 km/u-zone met als doel meer verblijfskwaliteit. De Oranjaboulevard is tegelijk voor de bussen de meest gebruikte route van en naar Station Den Bosch – ongeveer 2/3 van alle busritten in de stad gaat via deze straat (ruim 800 per dag volgens de dienstregeling; in werkelijkheid naar verwachting een paar honderd meer, plus nog NSbussen, hulpdiensten, leveranciers en veel doorgaand verkeer). Dit is onevenredig en onevenwichtig. En daar komt nog iets bij. De praktijk van de afgelopen twee jaar laat zien dat de meeste bussen en andere voertuigen veel te hard rijden. Vaak 45-55 km/u of nog veel harder. Dit blijkt uit de waarneming van bewoners, metingen door bewoners en de politie, en cijfers van de gemeente (op basis van navigatie-systemen). Arriva heeft de overtredingen ook niet betwist, maar het contact met Arriva heeft niet geleid tot oplossingen.</p> <p>Deze twee aspecten – het aantal bussen en het te hard rijden – leveren onaanvaardbare overlast voor bewoners op: geluid, trillingen, luchtvervuiling, onveilige situaties. Deze belasting is niet te rijmen met de richtlijnen voor 30 km/u-zones. De verkeersovertredingen zijn ernstig: het Openbaar Ministerie hanteert voor deze delicten strenge normen, zoals boetes tot € 300,00 - € 400,00 en (bij recidive) (onvoorwaardelijke) ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Vanzelfsprekend zou zo'n ontzegging een grote impact hebben op de beschikbaarheid en inzet van chauffeurs. En dergelijke boetes zouden bij getrouwe handhaving de afgelopen twee jaar zijn opgelopen tot in de</p>	<p>Wij realiseren ons dat bewoners aan een drukke openbaar vervoersverbinding overlast kunnen ervaren. Het feit dat de Koningsweg de toegangsweg vanuit het zuiden is naar het busstation, heeft echter als consequentie dat de meeste bussen de Koningsweg gebruiken. Tussen Arriva en gemeente 's-Hertogenbosch is de afspraak gemaakt, dat een deel van de bussen via de Onderwijsboulevard zal gaan rijden. Invoering van deze herroutering is afhankelijk van bouwwerkzaamheden aan de Onderwijsboulevard. In het PvE wordt de ambitie om tot een herverdeling van de bussen te komen benoemd en wordt de vervoerder verplicht tenminste het afgesproken aantal bussen ook in de nieuwe concessie via de Onderwijsboulevard te laten rijden. Daarnaast zal de overlast als gevolg van luchtvervuiling en geluid aanzienlijk verminderen, omdat in de nieuwe concessie vrijwel alleen maar Zero emissie bussen zullen mogen worden ingezet. Wij zijn met u eens dat ook het openbaar vervoer zich aan de verkeersregels moet houden en en verantwoordelijkheid heeft met betrekking tot de verkeersveiligheid. In het programma van eisen wordt hieraan in paragraaf 11.5 van het PvE wordt hieraan daarom ook specifiek aandacht besteed. Verkeershandhaving is een taak van politie, uw voorstel met betrekking tot "private handhaving" nemen wij dan ook niet over.</p>
-----	---------	---	---

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

		tientallen of honderden miljoenen euro's. Ook dat heeft een grote impact op het openbaar vervoer.	
--	--	---	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
232	Inwoner	Laat de huidige buslijn gewoon tot de rotonde bij de brandweer rijden. Hiermee los je volgens mij al veel op of laat de huidige bus gewoon door Geffen en Nuland rijden. Paar minuten extra, maar meer gemak. Geen speciale buurtbus, als er al een bus rijdt.	Zie het antwoord op vraag 229
233	Inwoner	De concessie start toch 2026 niet 2027?	De concessie start 13 december 2026. Dat is het begin van het 'Dienstregelingjaar' 2027
234	Inwoner	Hoe loopt lijn 143 exact?	Lijn 143 is de huidige verbinding tussen Reusel busstation en station Tilburg. Op het grondgebied van concessie Oost-Brabant (waar gemeenten Tilburg en Hilvarenbeek onder vallen) vragen we de exacte route van deze lijn echter niet zo uit (wel benoemen we haltes op de huidige route die verplicht bediend moeten worden, zoals Tilburg, ETZ Elisabeth Busstation en Hilvarenbeek, Beekse Bergen. Gemeente Reusel-De Mierden hoort echter bij het concessiegebied Zuidoost-Brabant. Daarom schrijven we vanaf de gemeentegrens lijn 143 volgens de huidige route voor.
235	Inwoner	Stoelen van de buslijnen 141, 142 en 143 zijn tussen 1500 en 1700 erg hard. Gaat dit nu veranderen?	Eis 4.6.2 sub a stelt dat stoelen comfortabel moeten zijn. Inschrijvers op de aanbesteding worden uitgedaagd om deze eis nader in te vullen en bijvoorbeeld comfortabeler stoelen dan de huidige aan te bieden.
236	Inwoner	Bussen zijn erg luidruchtig aan de binnenzijde ( qua decibel) in de huidige concessie. Gaat dit nu veranderen?	Eis 4.6.2 sub i stelt een maximum aan het geluidsniveau in de bus. Inschrijvers op de aanbesteding worden uitgedaagd om deze eis nader in te vullen en bijvoorbeeld bussen met een lager geluidsniveau aan te bieden.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
237	Inwoner	Verwarming van lijn 143 staat in de zomer aan. Dit is verspilling. Gaat dit nu veranderen?	De ervaring leert dat vervoerders met de inzet van elektrische bussen, zoals wij in de nieuwe concessie eisen, kritischer omgaan met klimaatbeheerssystemen om het energiegebruik te verminderen.
238	Inwoner	In 2022 en 2023 werd er 3 keer vakantiedienstregeling gereden zonder de beloofde aankondigingstijd. Wordt deze eis nu wel nageleefd de komende tijd?	Arriva heeft op dit moment te maken met een tekort aan personeel, waardoor de afgelopen jaren ook buiten vakantieperiodes noodgedwongen een vakantiedienstregeling gereden. Dit is een zeer ongewenste situatie. Zowel in de huidige concessie als de nieuwe concessie zullen we er, zo nodig door middel van sancties, op sturen dat de vervoerder zorgt voor het op peil brengen van het personeelsbestand zodat het inzetten van vakantiedienstregeling als noodmaatregel niet nodig is.
239	Inwoner	Boordcomputer lijn 142 en lijn 143 staan nu nooit aan. Dit is nu al een eis. Wordt dit in de volgende concessie wel nageleefd?	Ook de huidige concessiehouder dient de concessie-eisen na te leven. Als u meent dat dit nu niet gebeurt kunt u hierover een klacht indienen, allereerst bij de vervoerder zelf.
240	Inwoner	Naam van eindpunt bus in regio Hilvarenbeek, Tilburg en Reusel staat oas 30 sec voor vertrek op de voorkant van de bus. Dit wordt nu weer geeist in de volgende concessie. Wordt dit wel nageleefd?	Zie antwoord op vraag 239.
242	Inwoner	In de afgelopen 4 jaar is 3 keer minder dan 20 dagen van tevoren een melding gedaan van een wijziging. Wordt deze eis nu nageleefd?	Zie antwoord op vraag 239.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
243	Inwoner	<p>Hierbij willen wij u laten weten dat wij de reactie van de heer L. Frakes voor 100% onderschrijven.</p> <p>De drie voorstellen die de heer Frakes in zijn reactie aan u doet, ondersteunen wij van harte.</p> <p>Wij hopen dat u openstaat voor overleg met bewoners over deze voorstellen.</p>	Zie het antwoord op vraag 231
244	Inwoner	<p>Om te beginnen en om niet in herhaling te vervallen wil ik refereren aan de reactie van mijn buurtgenoot Lincoln Frakes. Hij beschrijft heel duidelijk wat hier aan de hand is en met welke voorstellen we willen komen. Ik onderschrijf bij deze van harte zijn gehele betoog.</p>	Zie het antwoord op vraag 231

245	Inwoner	<p>We hebben al vaker contact opgenomen met Arriva om kenbaar te maken wat onze problemen zijn aan met name de Koningsweg. Het veel te hard rijden van een groot deel van de chauffeurs door een wijk die opnieuw ingericht is als een 30 km zone. Deze woonwijk betreft oude kwetsbare monumentale panden welke lastig nieuw te funderen en te isoleren zijn. Die hierdoor extra gevoelig zijn voor trillingen met als gevolg daarvan scheuren in onze huizen. Daarnaast is bekend dat geluidsnormen overschreden werden en worden. Van de doelstelling van de herinrichting -een leefbare, gezonde en veilige wijk- is helaas niets terecht gekomen.</p> <p>Veelal bleef een reactie op onze brieven aan de Arriva directie uit. Op nieuw verzoek kreeg ik begin dit jaar een reactie met de mededeling of we de busnummers en tijdstip konden noteren en doorgeven aan een whatsapp nummer. Men zou de teammanager op de hoogte brengen van deze klacht en hem verzoeken het met de chauffeurs te bespreken. Ik heb dit schrijven ook hier op het stations kantoor afgegeven.</p> <p>Na enkele weken heb ik een aantal buslijnen en tijdstippen doorgegeven. De reactie bij Arriva was; zoveel?! Ja helaas zoveel. Arriva zou hier een melding van maken en ik zou op de hoogte gebracht worden. Tot op heden nog geen officiële mail ontvangen. Arriva gaf als advies om dan toch maar drempels te leggen of andere maatregelen te nemen zoals camera's en flitsers. Ja ook ons idee; handhaven!! Echter de wethouder verkeer R.Geers ziet geen mogelijkheden. De politie geeft aan hier dan de hele dag te moeten gaan staan en dat de weg onjuist is aangelegd. Het is erg frustrerend steeds met voorstellen te komen en dat er dan niets gebeurt. Het kan toch niet zo zijn dat zelfs professionele chauffeurs de wetgeving aan hun laars</p>	Zie het antwoord op vraag 231
-----	---------	---	-------------------------------

		<p>lappen. Wat kan Arriva zelf doen behalve vrijblijvend bespreken? Denk aan tracking, snelheid begrenzers metingen ea.. Gezien de manier hoe de huidige vervoerder Arriva omgaat met de geldende regels zou ons inziens naleving van de regels en handhaving daarop, onderdeel moeten zijn van de nieuwe aanbesteding.</p>	
--	--	---	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
246	Inwoner	<p>Er is een aantal jaren geleden veel geld uitgegeven door de gemeente maar ook door de Provincie om hier een leefbare, verkeersveilige en milieuvriendelijke Oranjaboulevard van te maken. Het aantal verkeersbewegingen zou drastisch moeten afnemen volgens afspraak en daarnaast moeten voldoen aan de richtlijnen van een 30 km zone. Echter in de praktijk is dit niet gebeurd. De weg blijkt onjuist ingericht waardoor iedereen met gemak 60-70-80 km per uur kan rijden en dat ook doet. Ook de chauffeurs van Arriva en andere bussen die in opdracht van NS rijden.</p> <p>Heeft de Provincie ooit onderzoek gedaan naar de uiteindelijke resultaten van dit herinrichtings project. Het gaat toch om veel geld dat in dit project gestoken is? En wat is de uitkomst van dat onderzoek en is er al over vervolgstappen nagedacht en zijn er al acties bepaald?</p> <p>Al jaren proberen we met de gemeente en politie iets aan de situatie te verbeteren. We vragen om handhaving, verbetering van de weginrichting, het verminderen van het doorgaand verkeer en vrachtverkeer. Helaas zonder enig concreet resultaat.</p> <p>Wat zou u in de nieuwe aanbesteding omtrend dit onderwerp kunnen opnemen? Hoe zou u een bedrijf dat de concessie verkrijgt vanuit de aanbesteding kunnen verplichten om een positieve bijdrage te leveren aan afname van de hoeveelheid verkeer, het produceren van minder geluid en trillingen en een bijdrage aan een snelheidsbeperkende inrichting.</p>	Zie het antwoord op vraag 231

247	Inwoner	<p>Naast de vele Arriva/Brava bussen (365 per dag) en de toegevoegde Arriva bussen (556 per dag) welke we er in 2018 bijkregen omdat die van de route onderwijsvoulvard naar de route Koningsweg verhuisden, rijden hier ook de vele NS bussen.</p> <p>Ik heb weer eens goed uitgerekend om hoeveel bussen het gaat. Het gaat om; stadslijnen, streekbussen, bravo direct lijnen en Buurtbussen vanuit Arriva/Brava Op de Koningsweg rijden er maar liefst ± 920 per dag!! En op de Ovonde meer dan ± 1170 per dag! En dan heb ik de Efteling bussen niet mee gerekend. Dat zijn er in de zomer ook erg veel.</p> <p>Daarbij komen dan ook nog de vele NS bussen. Deze worden echt zeer regelmatig ingezet omdat de treinen uitvallen, zoals recentelijk door de verbouwing van station Tilburg, 15 dagen lang honderden bussen extra! Komende week weer, dit keer zelfs 2 lijnen naar Eindhoven én Tilburg. Uitgerekend gaat het dan om zo'n ± 430 bussen extra bovenop de 1170, dat zijn maar liefst 1600 bussen per dag door onze wijk ofwel ± 90 bussen per uur!! Deze bussen ingezet door touringcars zijn ook nog eens allemaal rijdend op fossiele brandstoffen. Dit geeft extra vervuiling voor ons bewoners.</p> <p>Door de wegverbetering en 30 km route zou het aantal mvt's per uur drastisch naar beneden moeten. Er wordt nu onderkend, ook door de gemeente, dat dit niet is gebeurd. Intussen zitten wij opgescheept met al dat verkeer en overlast voor onze deuren. Van verbeterde leefbaarheid is geen sprake.</p> <p>Hier is duidelijk geen sprake van een eerlijke verdeling tussen de Koningsweg en bv de onderwijsboulevard, zoals</p>	Zie het antwoord op vraag 231.
-----	---------	---	--------------------------------

		<p>wel beloofd is. Vandaar het verzoek hier eens echt naar te kijken en deze eerlijke verdeling actief te ondersteunen en dat onderdeel te laten zijn van het verkrijgen van de concessie.</p>	
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
248	Inwoner	<p>Electrificering en milieu</p> <p>De gemeente heeft in 2020 aangegeven dat de Arriva bussen in 2024 allemaal elektrisch zouden zijn. In dat jaar, daar zijn we nu. Wij zien het helaas niet, nog steeds rijden er grotendeels bussen op fossiele brandstof met navenante uitstoot en geluid. Hoe zit dit precies? Welk percentage is er dan wel gehaald? Kan en wil de provincie met hun aanbesteding hier nog het verschil maken?</p> <p>De Zero Emissie Zone milieu eisen gaan in vanaf komend jaar Januari 2025, maar de bussen hebben hierop een uitzondering. Dan zou juist, haast maken met de electrificering, hier op zijn plaats zijn.. Hoe kijkt u als provincie hier naar? En welke specifieke eisen worden er gesteld aan de busondernemingen in de nieuwe aanbesteding?</p> <p>Welke specifieke eisen worden er gesteld aan de NS bussen die allemaal op fossiele brandstoffen blijven rijden? Moeten deze vervuilende bussen dan niet juist allemaal uit woongebieden geweerd worden? Omgeleid worden naar de afvang voor doorgaand verkeer zoals de F2 route aan de westzijde van het station? Welke invloed wil de Provincie hier aanwenden om dit voor elkaar te krijgen omwille van de gezondheid van zijn bewoners.</p>	<p>De aanbesteding van de OV-concessie is twee jaar uitgesteld ten gevolge van onzekerheid over ontwikkeling van reizigersaantallen, veroorzaakt door de coronapandemie. Daarom start de nieuwe concessie in december 2026 in plaats van december 2024. In de nieuwe concessie eisen wij dat nagenoeg al het busvervoer zero emissie wordt uitgevoerd (zie paragraaf 4.2 PvE).</p> <p>De NS-bussen maken geen onderdeel uit van de concessie Oost-Brabant. Het Rijk kan als concessieverlener van NS eisen stellen aan de wijze waarop treinvervangend vervoer wordt ingezet en de voertuigen die daarop worden ingezet. De gemeente kan eisen stellen aan de uitstoot van bussen die in het centrum worden toegelaten (milieuzone).</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
249	Inwoner	Bij snelle lijnen op een traject met veel bussen kan het nuttig zijn sommige busstations niet aan te doen. Denk bijvoorbeeld aan Lijn 601 van Stappegoor naar Tilburg: een heel aantal lijnen komt langs de halte Hart van Brabantlaan en dus stopt 601 voor zover ik weet in principe niet op deze halte ondanks dat hij er wel langskomt. Wordt dit volgens punt 3.1.6 verboden in de nieuwe concessie?	Eis 3.1.6 geeft aan welke lijnen alle haltes die de lijn passeert moeten bedienen. Overige lijnen mogen haltes overslaan, maar het is aan de concessiehouder om deze keuze te maken.
250	Inwoner	Een "nacht" dagdeel voor 00:00 tot 06:30 is misschien nuttig. Alhoewel het PvE hier misschien geen eisen voor heeft kunnen aanbieders die term dan allemaal gebruiken in hun aanbestedingen en er dezelfde term en betekenis voor gebruiken. Daarnaast in in de figuren 4a en 4b te zien dat er in het weekend juist meer reizigers 's avonds zijn dan daarbuiten. Waarom dan een eerder eind aan de avond? Is het niet logischer om tot later transport te eisen in het weekend?	Door op werkdagen een lange bedieningstijd te eisen op met name de (Bravo)directverbindingen en stadslijnen, kan op werkdagen een herkenbaar en ruim OV-aanbod geboden worden. Op weekenddagen is op sommige lijnen juist in de late avond meer vraag naar vervoer. We willen de vervoerder de vrijheid bieden om in de late avond op weekenddagen juist zo goed mogelijk in te spelen op de vraag op specifieke plekken en momenten en eisen daarom geen langere bedieningstijden.
251	Inwoner	Persoonlijk, als gebruiker van de trein en bus tussen Eindhoven en Tilburg, vind ik de laatste bus na 23:00 erg vroeg. Ik begrijp dat dit minimeisen zijn maar ik zou sterke voorkeur bieden aan een laatste bus vanaf het station die pas na middernacht vertrekt, rond de tijd dat de een na laatste of laatste trein aankomt. Ik hoop dat de provincie dit meeneemt in de uiteindelijke beoordeling van aanbestedingen.	Zie het antwoord op vraag 250.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
252	Inwoner	Het woord 'om' zou hier volgens mij niet moeten staan	De term 'om niet' is een juridische term. Het betekent dat de Haltepalen en Halteborden voor niets (gratis) worden overgenomen.
253	Inwoner	Ik zou graag zien dat bij grote haltes/knooppunten, er eisen zijn voor minimaal een topografische kaart die de loop van alle buslijnen die de halte aandoen tot hun einde laat zien. Nu is bijvoorbeeld niet op Tilburg CS te zien hoe verschillende lijnen die via Waalwijk naar Den Bosch gaan lopen ten noorden van ongeveer Loon op Zand. Met een eis als deze zou een van de 4 kaarten op het station vervangen moeten worden met een meer uitgezoomde kaart die tot aan Den Bosch loopt. (voor voorbeelden, de busstations bij Eindhoven Centraal en treinstation Breda hebben allebei wel een meer uitgezoomde kaart, heel handig als je bijvoorbeeld naar Schijndel wilt)	Dit eisen wij in eis 7.2.2 sub a. In elk geval bij aanvang van de nieuwe concessie zal ook op Tilburg CS een kaart van het hele concessiegebied aanwezig moeten zijn.
254	Inwoner	Mij is volstrekt onduidelijk, waarom de bus niet vlak langs het winkelcentrum in Berkel Enschoot kan rijden. De bushalte is "wel 100 meter" verplaatst in de richting van het winkelcentrum. Of dat helpt! Daarnaast, de nieuwe buurt ten noorden van de Bollekes en bij het Klooster. Het is "achter gebleven gebied". Die pakken de auto en nooit het OV.	De vervoerder is verplicht om de bushalte Berkel Enschoot Generaal Eisenhowerweg met een stadslijn te verbinden. Hij mag hiervoor gebruik maken van de wegen waarop ook nu al openbaar vervoer rijdt. Hierdoor kan ook de huidige halte in de nabijheid van winkelcentrum Eikenbosch goed ontsloten worden. Een route verder naar het noorden van Berkel Enschoot is niet goed geschikt als openbaar vervoer route waarmee ook Udenhout en het oosten van Berkel Enschoot goed ontsloten kunnen worden, daarom hebben wij hiervoor, in overleg met de gemeente, niet gekozen. Wel heeft de gemeente de halte dichter richting het winkelcentrum verplaatst.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
255	Inwoner	<p>Ooit reed er een rechtstreekse bus via Udenhout naar Den Bosch. Waarom is die lijn ooit opgeheven?</p> <p>Dat verklaart natuurlijk wel de verkeers chaos rond Den Bosch tijdens de spits.</p> <p>Naar Turnhout rijden tijdens spitsuren meerdere bussen naar Turnhout. Daardoor is Turnhout volgens mij tijdens de spits goed bereikbaar volgens mij.</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 207.</p> <p>Lijn 450 biedt inderdaad een verbinding tussen Tilburg, Goirle en Turnhout. Deze lijn wordt gereden door de Belgische maatschappij De Lijn en maakt geen onderdeel uit van de concessie Oost Brabant.</p>
256	Inwoner	<p>Een groot OV probleem is de frequentie van het busvervoer in Tilburg en omstreken. M.n. In de avonduren is het slecht geregeld. De buslijn waar wij veel gebruik van maken is lijn 9. Na 20.39 uur gaat de bus nog maar één maal per uur richting Udenhout.</p> <p>Heel vervelend als je na een avondje uit maar 1x per uur terug kunt. Bovendien is de dienstregeling overdag onlangs met een paar minuten gewijzigd waardoor de aansluiting op de trein vanuit Roosendaal/Breda, vanuit Den Bosch en vanuit Eindhoven zodanig is, dat de bus wegrijdt op het moment dat de trein zo ongeveer aankomt. Heel vervelend.</p> <p>Met de avonddienstregeling van en naar de Blaak (bus 7) is het nog erger gesteld. Na 21.13 's avonds kun je daar helemaal niet meer komen met het OV. Een avondje theater wordt erg duur als je met de taxi terug naar huis moet. Het gebruik maken van het OV wordt in de stad zo erg ontmoedigd. De auto krijg je zo de stad niet uit.</p> <p>Ik hoop van harte dat er serieus gekeken wordt naar betere</p>	<p>In de avonduren is de vraag naar openbaar vervoer, ook in de grote steden, een stuk lager dan overdag. Wij vinden het dan belangrijker dat er tot laat in de avond bussen rijden dan het minimale aantal ritten per uur. Daarom zijn de minimale eisen voor het aantal ritten per uur in de avond teruggebracht.</p> <p>Zowel Udenhout als Blaak worden verplicht bediend met een Stadslijn Tilburg. de haltes Udenhout Groenstraat en Blaak Winkelcentrum zijn Verplichte haltes (zie bijlage B2, tabl 6). Hierdoor zijn Udenhout en Blaak ook in de late avonduren en op weekenddagen met de bus bereikbaar, waarbij de vervoerder wel de mogelijkheid heeft om later in de avond de frequentie terug te brengen naar eens per uur, zoals ook nu al in Udenhout het geval is. De vervoerder heeft hierbij uiteraard de vrijheid om ook meer vervoer aan te bieden en ook later in de avond 2 maal per uur te blijven rijden.</p>

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		busverbindingen waardoor meer mensen gebruik gaan maken van deze voorzieningen.	

257	Inwoner	<p>Momenteel rijdt lijn 131 alleen op de spitsmomenten en alleen doordeweeks tussen station Rijen en station Tilburg, dat is erg weinig. Daarnaast rijden zowel lijn 2 als lijn 3 tussen station Tilburg en de Heyhoef. Twee buslijnen met op dat traject volledig dezelfde route en haltes en een rit die bovendien lang duurt.</p> <p>Wat ik wilde voorstellen, is om lijn 131 Rijen - Tilburg te schrappen, om van lijn 3 Reeshof - Station Tilburg een HOV-lijn te maken (zoals ook vereist op grond van het ontwerp-Programma van eisen) en om aan het traject van deze nieuwe lijn 3 dan ook de hele route naar station Gilze-Rijen, via Gilze toe te voegen, zoals lijn 131 nu rijdt tussen Nerhoven en station Gilze-Rijen.</p> <p>Samengevat ziet deze nieuwe lijn 3 Station Rijen - Station Tilburg er dan als volgt uit:</p> <p>Vanaf Station Tilburg tot aan halte Winkelcentrum Heyhoef is deze lijn een HOV-lijn. De bus doet alleen de belangrijkste haltes aan: Hart van Brabantlaan, Prof. Cobbenhagenlaan, Conservatoriumlaan, station Universiteit, Westermarkt, Paletplein, Winkelcentrum Heyhoef -&gt; tijdswinst, zeker als ook busbanen worden aangelegd.</p> <p>Vanaf halte Winkelcentrum Heyhoef tot aan halte Koolhovenlaan rijdt de bus de normale route van lijn 3. Vanaf halte Koolhovenlaan gaat de bus verder naar een nieuwe halte op de Burgemeester Letschertweg. Vanaf daar rijdt de bus de gehele route van lijn 131, te beginnen bij Nerhoven, tot aan station Gilze-Rijen.</p> <p>Tussen Station Tilburg en Koolhovenlaan (of Winkelcentrum Heyhoef) rijdt de bus (conform ontwerp-Programma van eisen) 6 keer per uur.</p> <p>Tussen Koolhovenlaan (of Winkelcentrum Heyhoef) en</p>	<p>Dank u wel voor uw suggestie. Zoals u in uw reactie aangeeft, eisen wij een HOV-stadslijn naar Reeshof. In een verbetering van het vervoer naar Reeshof wordt dus reeds voorzien. Daarnaast eisen we een spitsverbinding voor de halte Gilze Lange Wagenstraat. De vervoerder heeft de vrijheid om combinaties te maken, waarbij Reeshof wordt verbonden met Gilze, maar wij eisen deze niet.</p>
-----	---------	---	--

		<p>station Gilze-Rijen rijdt de bus slechts 2 keer per uur (te bezien valt of de bus ook buiten de spits en in het weekend dan gaat rijden).</p> <p>Voordelen:</p> <p>Minder personeel nodig, omdat lijn 131 verdwijnt en qua route in lijn 3 wordt geïntegreerd.</p> <p>Tijdsbesparing voor mensen die vanuit de Reeshof naar de Westermarkt of het centrum willen, niet meer alle haltes hoeven te worden aangedaan, dus je bent sneller op je plaats van bestemming. Bovendien is het onzinnig dat zowel lijn 2 als lijn 3 allemaal dezelfde haltes aandoen. Gilzenaren die met de trein richting Den Bosch / Eindhoven gaan of uit die richting komen en ermee worden geconfronteerd dat de treinen niet verder rijden dan station Tilburg, kunnen wél deze bus nemen om thuis te komen (kunnen zelfs op station Reeshof of Universiteit uitstappen om daar lijn 3 te nemen).</p> <p>Mensen uit de Reeshof of uit Wandelbos/West die in Gilze (industrieterrein of dorp) werken, kunnen de bus naar hun werk nemen. Recreanten uit de Reeshof en uit Wandelbos/West kunnen makkelijker met de bus naar Gilze, bv. naar de Huiskamer of Samen.</p> <p>Mensen uit Gilze (of Rijen) kunnen veel sneller naar de Heyhoef of Westermarkt om daar te gaan winkelen waar je een veel gevarieerder aanbod (zowel food als non-food) hebt, dan in Gilze (en Rijen), denk bv. Aan de Toko, Paloele, kledingreparatie, lowbudgetwinkels, etc.</p> <p>Als deze lijn 3 ook de hele dag (ipv louter spits) doorrijdt naar station Gilze-Rijen, dan is Tilburg University voor deze studenten uit Gilze ook beter bereikbaar.</p> <p>Aandachtspunten:</p>	
--	--	--	--

		<p>Voor de bushaltes Amarant en Bleukbosweg moet een andere oplossing worden gevonden. Lijn 4 zou Amarant weer kunnen aandoen, de halte Bleukbosweg zou naar de burgemeester Letschertweg kunnen worden verplaatst.</p> <p>Graag hoor ik of mijn suggestie de moeite is om op te nemen in de aanbesteding of wellicht om te verwerken in de nieuwe dienstregeling vanaf december dit jaar.</p>	
--	--	--	--

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
258	Inwoner	Graag een snelbus naar 's Hertogenbosch vanaf Drunen Zuid	De vervoerder heeft de verplichting om Drunen zowel met een (snelle, hoogfrequente) Bravodirectverbinding te verbinden met Den Bosch en Tilburg (via halte Stationsstraat), als (via halte Beethovenlaan) Drunen Zuid met (ten minste) een ontsluitende lijn te bedienen. Deze keuze hebben wij gebaseerd op de huidige lijnvoering en het huidige gebruik. De precieze lijnvoering laten wij geheel aan de concessiehouder, waarbij we wel opmerkingen dat ontsluitende lijnen geen haltes mogen overslaan. Een snelbus vanuit Drunen Zuid ligt daarom niet het meest voor de hand.
259	Inwoner	<p>In de gemeente Hilvarenbeek rijden de buslijnen 143 en 142 door het dorp. Zo ook langs de eenrichtingshalte Vrijthof. Hier komen alleen de bussen als ze van Tilburg afkomen en doorrijden naar Best of Reusel. Een tijdje geleden heb ik de gegevens opgevraagd van deze bushalte. Hoeveel mensen stappen in en hoeveel mensen stappen uit. Dit was om bij de provincie de relevantie van de lokale haltes aan te kaarten vanwege een visie die er lag over buslijn 143. Ik kreeg verbazingwekkend het antwoord dat alleen de instappers worden geregistreerd en de uitstappers niet.</p> <p>Graag wil ik meegeven voor het PvE dat de nieuwe vervoerder, buiten instappers, óók uitstappers registreert. Dit is belangrijk omdat bushalte Vrijthof een typische uitstaphalte is vanwege de mooie locatie en dus geen instaphalte (want de bus rijdt naar Best of Reusel). Door ook de uitstappers te registreren kan de relevantie van een bushalte beter worden aangetoond.</p>	<p>Op basis van de gegevens vanuit OV-chipkaartdata worden zowel de instappers als de uitstappers op bushaltes geregistreerd. Over het algemeen worden met name de instapgegevens getoond, omdat dit een voldoende beeld geeft van het gebruik en de vraag naar openbaar vervoer in een gebied. Voor diepere analyses o.a. op halteniveau worden ook de uitstapgegevens betrokken. Omdat op de halte Vrijthof reizigers vanuit Tilburg uitstappen en in de richting Reusel en Diessen instappen, is het aantal reizigers dat hier uitstapt 2-3 zo hoog als het aantal instappers, gemiddeld tussen de 60-70 reizigers per dag. U vindt op: <a href="https://dataportaal.brabant.nl/Thema/Mobiliteit/Intern">https://dataportaal.brabant.nl/Thema/Mobiliteit/Intern</a> overigens uitgebreide informatie over de reizigersontwikkeling, zowel per lijn als per halte en de punctualiteit.</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
261	Inwoner	De in- en uitgang deur van de bussen moet automatisch sluiten enkele momenten nadat de laatste reiziger is in- of uitgestapt. Zie het voorbeeld van de trams in Amsterdam.	Wij nemen hier geen nadere eisen over op. Ons inziens kan de concessiehouder het beste zelf bepalen of deuren automatisch moeten sluiten of door de chauffeur bediend moeten worden. De concessiehouder bepaalt immers welk materieel hij aanschafft en wij zien op voorhand geen duidelijke meerwaarde van de ene of andere procedure.
262	Inwoner	De reiziger moet de uitgang deur zelf kunnen openen nadat de chauffeur de deur heeft vrij gegeven.	Wij nemen hier geen nadere eisen over op. Ons inziens kan de concessiehouder het beste zelf bepalen of de chauffeur de deuren enkel moet vrijgeven of zelf moet bedienen. De concessiehouder bepaalt immers welk materieel hij aanschafft en wij zien op voorhand geen duidelijke meerwaarde van de ene of andere procedure.
263	Inwoner	De luchtweerstand, rolweerstand en het gewicht van de bussen moeten zo laag mogelijk zijn.	Dit is aan de concessiehouder om te bepalen. Wij menen dat deze onderwerpen te operationeel zijn om specifieke eisen over op te nemen. Met besparen van energie of (schadelijke) grondstoffen kunnen inschrijvers overigens wel bijdragen aan het doel "een maatschappelijk verantwoorde concessie" zoals beschreven in hoofdstuk 1 van het PvE.
264	Inwoner	Het oliegebruik van motoren en versnellingsbakken en dergelijke van de bussen moet worden verminderd door een omloopleiding aan te brengen tussen de oliedrukvoeler en de stop in de oliepan. In deze omloopleiding moet een microfilter zijn opgenomen. De gebruiksduur van de olie wordt dan flink verlengd. Zie <a href="http://www.ntz-filter.com">www.ntz-filter.com</a> .	Zie antwoord op vraag 263.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
265	Inwoner	Voor de carrosserie van de bussen mag geen schadelijke kunststof polyvinylchloride worden gebruikt.  Ook moet worden voldaan aan de aanwijzingen in de publicatie "de groene concessie" .	Zie antwoord op vraag 263.
266	Inwoner	De bussen moeten ruimte bieden om buiten de spits minimaal gedurende de avonden en zondagen ten minste twee fietsen mee te nemen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de vergrote wielbasis/radstand van sommige elektrische fietsen.	Wij nemen uw suggestie niet over omdat wij het op voorhand niet wenselijk vinden dat reizigers eigen vervoermiddelen (die niet inklapbaar/opvouwbaar zijn) meenemen in de bus. Wij vinden juist zitcomfort van belang voor een aantrekkelijk openbaar vervoer. Indien de concessiehouder dit wel van meerwaarde vindt kan hij dat regelen in zijn algemene voorwaarden.
267	Inwoner	De klep voor het inrijden en uitrijden van een rolstoel moet op afstand bedienbaar zijn. In de uitgeklapte stand mag de klep ten hoogste 30 graden omhoog staan zodat de rolstoel niet achterover kan klappen.	Wij nemen uw suggestie niet over. Ook met een handbediende oprijplaat is een bus toegankelijk voor een rolstoel. De concessiehouder moet hierbij wel voldoen aan de normen die het CROW stelt. Zie verder het antwoord op vraag 173.
268	Inwoner	De chauffeurs moeten probleemloos contact kunnen hebben met chauffeurs van de buurtbussen.	Nee, dat vinden wij niet de bedoeling. Elke chauffeur moet probleemloos contact kunnen hebben met de verkeersleiding. De verkeersleiding stuurt zo nodig bij. Chauffeurs dienen hun aandacht zoveel mogelijk bij de weg te houden.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
269	Inwoner	<p>Voor mensen die in ploegendienst werken is 6.30 vertrek met de bus veel te laat om 6 uur in de ochtend op het werk te zijn. Hetzelfde geldt in principe ook voor mensen die om 7 uur moeten beginnen met werken. Niet iedereen is scholier of werkt van 9.00 - 17.00 uur. Een bus die aansluit op de tijden wanneer mensen werken, maakt het mogelijk dat mensen bepaald werk wel kunnen aannemen. Zeker voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Verder is een vroege dienst rond 5.00 handig voor mensen die in de vroege ochtend in Den Haag, Amsterdam of Brussel moeten zijn voor een bijeenkomst. Hetzelfde geldt ook voor de late rit. Soms is de eindtijd van een ploegendienst om 24.00 uur. Als er dan geen bus meer rijdt. Hoe komen mensen dan thuis? Rekening houdend met de eindtijd van 24.00 uur van een ploegendienst, zou 01.15 uur logischer zijn om als eindtijd van de bus van de laatste busrit.</p> <p>Graag maandag tot en vrijdag aanpassen naar 05:00 - 01.15 uur Zaterdag aanpassen naar 08.00 - 01.15 uur en zondag naar 08.00 - 01.15 uur</p>	<p>Met de verplichte bedieningstijden wordt voor het grootste deel van de reizigers een voldoende ruim bedieningsvenster geboden. Op verschillende plekken en momenten zijn vroegere of latere ritten echter gewenst. De vervoerder heeft de vrijheid om deze vroegere of latere ritten in te zetten. Om de vervoerder de mogelijkheid te geven zo goed mogelijk op de daadwerkelijke vraag in te spelen, worden deze niet op alle momenten en plekken geëist. Dat zou te vaak leiden tot (bijna) lege bussen en daarmee een niet effectieve inzet van middelen.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
270	Inwoner	<p>Indien de Concessiehouder ervoor kiest om Verbinding e. van eis 3.2.1 via de N279 aan te bieden dan is het hem toegestaan om in de Avond, op Zaterdag en op Zon- en feestdagen een route via Veghel en/of Schijndel en/of Sint-Michielsgestel te rijden.</p> <p>Ik ben tegen om de bus van Uden naar Den Bosch via de N279 te laten rijden. Zeker omdat dit een zeer drukke route is. Graag de haltering van de huidige lijn 306 naar Den Bosch op enkele punten aanpassen, namelijk: halteren op Uden, Koopmanstraat</p> <p>Maar nog veel liever herstel van de route via de Koopmanstraat, Wilhelminastraat en Burenstraat in plaats van via de Velmolenweg in Uden.</p>	<p>Zoals bij onder andere vraag 116 en 120 uitgelegd, willen wij inschrijvende partijen voldoende ruimte bieden om in te spelen op de kansen die de concessie biedt om daarmee (maximaal) bij te dragen aan de concessiedoelen. Een snelle directe verbinding via de N279 is mogelijk zo'n kans voor met name forenzen tussen Uden en 's-Hertogenbosch. Vandaar dat we voor deze verbinding de mogelijkheid bieden om tijdens de Avond en in het Weekend een andere keuze te maken, zodat inschrijvende partijen meer opties hebben om zo goed mogelijk in te spelen op de wensen van kansrijke reizigersgroepen. Hierbij past naar onze overtuiging niet dat we routes en haltes te rigide voorschrijven. De recente aanbesteding van de concessie West-Brabant heeft laten zien dat deze werkwijze daar tot een goed aanbestedingsresultaat heeft geleid met slimme vondsten van de winnende vervoerder.</p>
271	Inwoner	<p>Tevens herstel van de vertrouwde sneldienst-lijn 71 van bijna 30 jaar geleden. Die reed van Uden via Heesch naar Den Bosch. En die was destijds sneller dan lijn 160 van de BBA</p>	<p>Het PvE maakt dit niet onmogelijk, maar wij zien geen aanleiding om zonder verdere aanleiding historische lijnen te herintroduceren.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
272	Inwoner	<p>Ad a) Uden Busstation - Cuijk Station. Bij de route van Uden Busstation naar Cuijk Station de te laten stoppen naast het Koning Willem 1 College vestiging Cuijk aan de Jan van Cuijkstraat 52. Bushalte-paar te verplaatsen naar de ingang van het Koning Willem 1 College.</p> <p>Indien gekozen wordt voor een buslijn van Uden, Busstation naar Boxmeer dan de bus te laten stoppen in de buurt van ROC Nijmegen vestiging Boxmeer aan de Begijnenstraat 2 Boxmeer. En deze buslijn eventueel te laten doortrekken via Boxmeer - Sambeek - Vortum-Mullem - station Vierlingsbeek - Maashees - naar Venray Station via de Maasheseweg - Halfweg - ROC Gilde-opleidingen locatie Venray aan de Henri Dunantstraat. De locatie ligt vlak bij station Venray.</p>	<p>Het Koning Willem 1 College wordt bediend met buurtbus 238, de oostkant van Boxmeer en de locatie van ROC Nijmegen door verschillende buslijnen vanuit de concessie Limburg. Toevoegen van extra bediening vanuit de concessie Oost Brabant is dan ook niet nodig.</p>
273	Inwoner	<p>Graag aanpassen. Vroege rit rond 5.00 te laten beginnen. Dit in verband met ploegentijden voor mensen die in ploegendienst werken. Of in de ochtend in Den Haag, Amsterdam of Brussel willen zijn voor een voor hen belangrijke bijeenkomst. Rekening houdend met wandelen/of fietstijd naar de halte. Ook tijdens de barre winter en/of herst met van die (natte koude) sneeuw, hevige regen, storm en/of van die flinke rukwinden. En eindtijd van de laatste rit op 01.15 uur zetten in plaats van om 24.00. Of men moet (aankomende) (nog thuiswonende) studenten ertoe willen aanzetten dat men bij medestudenten blijft slapen of een dure taxi terug neemt of zelf (dronken) naar huis rijdt. Zeker naar een introductie-week, waar de nodige hoeveelheid alcohol wordt genuttigd. Dan wel ze laten ophalen door paps of mams. Hierdoor wordt het OV veel sneller een alternatief dan wel maakt het onderdeel uit van</p>	<p>Graag verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 281. Wij begrijpen uw argumentatie maar ook hier geldt dat we in het PvE de minimumeisen voor de bedieningstijden hebben opgesteld op basis van de feitelijke vervoersvraag. Daarbij bieden wij ruimte én dagen wij de vervoerders uit om naar eigen inzicht daar waar kansen liggen extra aanbod aan te bieden en zo bij te dragen aan onze concessiedoelen. Uw voorstel om overal te kiezen voor zeer ruime bedieningstijden van 's morgensvroeg tot na enen in de nacht, zou op veel plaatsen leiden tot (bijna) lege bussen. Overigens borgen wij met de uitgevraagde (Bravo)Directverbindingen dat overal in het concessiegebied openbaar vervoer wordt geboden tot 's avonds laat en ook in het weekend. Haltes die 's avonds (laat) of in het weekend niet worden bediend met een lijnbus, zijn nog altijd bereikbaar via de combinatie lijngebonden vervoer - Bravoflex.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		de reis die mensen (dagelijks) (gaan) maken naar hun werk, stage, school of waar men naar toe gaat.	
274	Inwoner	<p>Het is de Concessiehouder niet toegestaan om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Spitslijnen te koppelen aan Directlijnen, en</li><li>• Lijnen die hij uitvoert onder een bepaalde Productformule te koppelen aan Lijnen die hij niet uitvoert onder deze Productformule.</li></ul> <p>Het gaat om een goed aanbod en niet om strikt vast te houden aan allerlei productformules. Het aanbod voor de reiziger moet helder zijn en zo goed mogelijk aansluiten op de (potentiële) vervoersvraag. Zeker voor mensen die geregeld ergens naar toe gaan. Het aanbod scheidt de vraag.</p>	<p>De productformules zijn uiteraard geen doel op zich. De eisen die worden gesteld ten behoeve van de productformules hebben echter juist als doel om de reiziger een goed en helder aanbod te bieden. We handhaven deze eisen daarom wel. De eisen aan productformules formuleren we zodanig dat een voor veel reizigers logische koppeling alléén onmogelijk wordt gemaakt als wij menen dat het onderscheidende belang van de productformules voor veel andere reizigers veel meerwaarde heeft. Bovendien zijn wij terughoudend met het voorschrijven van productformules.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
275	Inwoner	<p>Herstel van de busroute via de Onderwijsboulevard. Herstel van de halte bij Avans Hogeschool. Hoe eerder mensen de bus pakken, hoe minder auto's op de weg. Hoe minder hinder voor de bus. Hoe vlotter de bus door kan rijden. IK zie veel meer in een vlotte verbinding van Uden via Veghel en Schijndel naar Koning Willem 1 College en Onderwijsboulevard in Den Bosch. Inclusief wandeltijd en wandelmoeite. Eventueel met één overstap. Waarom geen aandacht voor vervoer van en naar scholen. Met name de grote onderwijsinstellingen met hun vele locaties. Deze zijn erg ruim opgezet. Met heel veel parkeerplekken. Erg veel parkeerplekken...</p>	<p>Ook hier geldt dat we binnen de Routes en Routevarianten die beschikbaar zijn voor het openbaar vervoer, vervoerders veel ruimte bieden om het OV-netwerk vorm te geven. Binnen 's-Hertogenbosch vormt het station daarbij een belangrijke knoop, zowel voor forenzen als scholieren/studenten, op loopafstand van de Onderwijsboulevard. Vandaar dat we voor de Bravodirectlijnen de meest directe routes naar de knoop hebben vastgelegd. Andere lijnen kunnen ook via de Onderwijsboulevard rijden. Abusievelijk was deze route in Bijlage B1 niet ingetekend als Route, dat is hersteld.</p>
276	Inwoner	<p>Ik zou scholieren en studenten en werkenden als uitgangspunt willen nemen voor buslijnen en bushaltes. Zij zijn het die in de praktijk het meest in de bus zitten.</p>	<p>Scholieren en studenten vormen inderdaad de grootste doelgroep, in het programma van eisen zijn daarom ook eisen gesteld om deze doelgroep goed te faciliteren. Daarnaast willen we juist ook andere doelgroepen goed faciliteren die nu nog minder gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals woonwerkverkeer en recreatief verkeer. De eisen zijn erop ingericht om de concessiehouder in staat te stellen om alle relevante doelgroepen zo goed mogelijk te faciliteren.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
277	Inwoner	<p>Liefst geen halte-overslaand-vervoer alstublieft. Gewoon weer de oude tijden terug. Toen de sneldienst-lijnen nog de volgende haltes aan deden in Uden:            Uden Burenstraat, Uden Wilhelminastraat, Uden Koopmanstraat, Uden Busstation, Uden Kornetstraat en Uden Hobostraat.</p> <p>Er is in het verleden al genoeg gesneden in het aantal haltes dat bussen aandoen. In kader van snelle doorstroming moeten mensen steeds verder lopen dan wel fietsen naar de dichtstbijzijnde bushalte. Of men moet genoeg nemen of heel wat langer te moeten wachten.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat het overslaan van haltes tot langere loopafstanden leidt. Daarom staan wij dit alleen toe voor de BravoDirect lijnen, HOV-stadslijnen, Transferiumlijnen en Scholierenlijnen, waarvan de bezetting vaak zo hoog is dat het gemak van een halte op korte loopafstand voor een enkele reiziger tot oponthoud voor veel reizigers leidt. Tegelijkertijd is gebleken dat reizigers een korte reistijd in de bus in combinatie met een langere afstand tot de halte aantrekkelijker vinden dan de historische situatie. Zie ook antwoord op vraag 285.</p>
278	Inwoner	<p>Waarom het onderste uit de kan willen halen? Terwijl inzetten op 95% schoon een veel grote milieuwinst oplevert tegen (veel) geringere kosten. Ik zou graag aandacht willen voor het primair energiegebruik en de mogelijke gevaren en andere nadelen van elektrische bussen. Denk hierbij aan brandgevaar. En het feit dat elektrische bussen minder makkelijk te blussen zijn dan conventionele bussen. Wellicht zijn met kleine slimme ingrepen de wat oudere bussen met een verbrandingsmotor ook zeer milieuvriendelijk te maken.</p>	<p>We hebben de afweging gemaakt waar volledig zero emissie vanaf start concessie goed realiseerbaar is en waar uitzonderingen passend zijn. Die uitzonderingen staan opgenomen in eis 4.2.3.</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
279	Inwoner	<p>"De informatie moet niet alleen beschikbaar zijn, maar ook begrijpelijk en toegankelijk voor alle groepen Reizigers, dus ook voor Reizigers die slecht(er) kunnen zien of horen. De Concessieverlener ziet dit als noodzakelijke voorwaarde om het doel ten aanzien van een zekere en vanzelfsprekende basis voor reizen met het openbaar vervoer te realiseren." Maar zeker ook voor mensen die niet zo goed overweg kunnen met de computer, telefoon of tablet. En die liever een busboekje dan wel busfolder(s) met bijbehorende lijnennetkaart in handen hebben. Spijtig genoeg is het gezamenlijk papieren busboekje met bijbehorende lijnennetkaart uit 1994 van Hermes en BBA in de stadsregio Eindhoven van de hand gedaan.</p>	<p>In artikel 7.6.3.b stellen we de eis dat bij de servicepunten alle reisinformatie zoals bedoeld in 7.4.1 ook in gedrukte vorm op papier beschikbaar moet zijn.</p>
280	Inwoner	<p>Ter aanvulling: een volledige haltelijst opnemen. Zodat duidelijk is welke haltes een buslijn aandoet. Alsmede een combinatietabel, waarin alle bussen van Uden naar Veghel in staan en eventuele verwijzingen naar aansluitende lijnen Ook in de papieren versie. zie punt 7.6.3.</p>	<p>We stellen gebruik van de Bravohuisstijl verplicht voor de uniforme layout van reisinformatie, maar laten ruimte wat betreft de detailinvulling van de reisinformatie aan de Concessiehouder. Hier stellen wij enkel functionele eisen. De keuze voor het tonen van combinatietabellen, haltelijsten en eventuele verwijzingen laten we aan de Concessiehouder.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
281	Inwoner	<p>Graag de volgende haltes aan doen met de bus in Uden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uden, Ziekenhuis</li> <li>Uden, Hobostraat</li> <li>Uden, Kornetstraat</li> <li>Uden, Busstation</li> <li>Uden, Koopmanstraat</li> </ul> <p>en verder naar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uden, Losplaats</li> <li>Uden, Volkelseweg</li> <li>Uden, Liessentstraat</li> <li>Uden, Wilhelminastraat</li> <li>Uden, Burenstraat</li> <li>Uden, Duifhuizerweg</li> <li>Uden, Sonhofweg</li> <li>Uden, Camping</li> <li>Uden, Vrije Teugel</li> <li>Uden, Wijsthoek</li> <li>Uden, Hoevenseweg</li> </ul> <p>Een betere route van Uden busstation naar Nijmegen zou gaan via de haltes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uden, Raam/Jonkerveld</li> <li>Uden, Melle</li> <li>Uden, Hobostraat</li> </ul> <p>Liefst gewoon de huidige haltes behouden. En frequenter de haltes Koopmanstraat, Wilhelminastraat en Burenstraat aan te doen. Alsmede de haltes Wijsthoek, Losplaats en Volkelseweg. Of nog beter de bus (weer) vaker te laten rijden.</p>	<p>Wij begrijpen uw wens om op voorhand zekerheid te willen hebben over welke bushaltes bediend worden en met welke lijn(en), maar het is onze ervaring dat het bieden van ruimte aan inschrijvende vervoerders juist tot betere biedingen leidt. Dit komt omdat dan door inschrijvende vervoerders goed wordt nagedacht op welke manier deze ruimte het best kan worden benut om goed in te spelen op bestaande en toekomstige reisbehoeften en daarmee maximaal bij te dragen aan onze concessiedoelen. Bovendien leert de ervaring dat we met deze aanpak ook echt iets te kiezen hebben. Als we in detail zouden voorschrijven hoe het lijnennet eruit moet komen te zien, zouden de verschillende biedingen veel op elkaar lijken en is de kans groter dat vervoerders niet inschrijven omdat ze zich niet of nauwelijks kunnen onderscheiden. Wij houden daarom vast aan de huidige verplichte haltes in het Programma van Eisen, in combinatie met de benoemde Knooppunten, Routes en Routevarianten. Overigens zijn die gebaseerd op de bestaande buslijnen en moeten Directlijnen, Stadslijnen, Ontsluitende lijnen en Spitslijnen elke halte aandoen die ze passeren. Daarmee zullen veruit de meeste huidige bushaltes ook in de nieuwe concessie worden bediend.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
282	Inwoner	Lijn 306: huidige route van lijn 306 behouden. Eventueel de lijn doortrekken naar de haltes Uden Kornetstraat, Uden Hobostraat en Uden Ziekenhuis. Bij de halte Uden Ziekenhuis een keerlus dan wel rotonde aanleggen. Mensen wonen niet aan de N279. Ook de halte Uden, Koopmanstraat aandoen, wat betreft de 306. Dan kan lijn 157 weer zoals vertrouwd de huidige route blijven rijden van Uden via Veghel, Sint Oedenrode, Nijnsel en Son en Breugel naar Eindhoven. Alsmede de huidige van lijn 157 en 305.	Zie antwoord op vraag 281.
283	Inwoner	Verbinding Den Bosch - Veghel - Eindhoven Liever de huidige route van lijn 305 van Uden naar Oss te laten behouden. In de avonduren en de wat rustigere uren (in het weekend) de bus weer door Nistelrode te laten en de bus te laten stoppen op de tussenliggende haltes, waar de bus wel langs rijdt, maar niet stopt. Wat bij lijn 152 van de BBA destijds wel het geval was. Wat een ingrijpende veranderingen. Graag een verbinding Eindhoven - Veghel - Uden - Zeeland - Grave - Overasselt - Nederasselt - Wijchen - Nijmegen.	Zie antwoord op vraag 281.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
284	Inwoner	<p>Ontsluiting Land van Cuijk</p> <p>Ben benieuwd hoe dit alles uitpakt. Lijn 91 eventueel doortrekken of te laten rijden via ROC Nijmegen vestiging Cuijk en van daar naar Cuijk Station. Hier wordt aan iets heel essentieels voorbij gegaan. En dat is namelijk het volgende: busreizigers leggen in de regel niet zoveel kilometers in de bus af. Het is juist in een plaats als Grave dat er relatief veel mensen instappen. Dit komt dat OV de enige mogelijkheid is om ergens te geraken;</p>	Zie antwoord op vraag 272 en 281.
285	Inwoner	<p>Verbinding Uden-Oss</p> <p>De route via de Vorstengrafdonk gaat op een fiasco uitdraaien. Dit gaat net zo iets worden als de Interliner die halverwege jaren 90 van Uden via carpoolplaats A50 Ravenstein naar Nijmegen reed. Zeker niet als men de bustijden niet aanpast aan tijden dat mensen in ploegendienst werken. En bij 5 en 4-ploegen ook in het weekend. Zulke routes hebben alleen nut als de bus heel frequent rijdt. En weinig tot geen last heeft van overig verkeer. Beter is om de huidige route verkeerskundig op te waarderen. De afstelling van de verkeerslichten in Oss beter te regelen. Slimme verkeerslichten. Prioritering te geven aan de lijnbus bij het kruispunt Gasstraat, Wethouder van Eschstraat en Molenstraat. Scheppen van een groene golf. Als men toch nog via de Vorstengrafdonk wil blijven rijden, dan ook de bus laten stoppen bij Nieuwe Hescheweg en Titus Brandsmalaan. Alsmede bij de halte Monseigneur van den Boerpark.</p>	Zie antwoord op vraag 281. De route via de Vorstengrafdonk wordt overigens niet verplicht voorgeschreven maar zou bijvoorbeeld onderdeel kunnen zijn van een snelle BravoDirect maatwerklijn die op specifieke tijden een bepaalde doelgroep bedient.

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
286	Inwoner	Bussen gewoon weer door de dorpen en steden laten rijden. Niemand gaat voor zijn plezier wachten op een drukke weg in het gure donker in de stromende regen bij een slecht verlichte bushalte zonderabri. Laat staan dat men er met alle plezier naar toe wandelt. Ga eens in de regen bij halte Hoevenseweg in Uden staan.	Het verleden heeft aangetoond dat bussen die met een 'kronkelroute' veel haltes in de bebouwde kom bedienen, slechts aantrekkelijk waren voor reizigers die een in verhouding met andere vervoerwijzen zeer lange reistijd accepteerden. Reizigersaantallen namen daardoor af. Het meer recente verleden heeft aangetoond dat het versnellen van buslijnen, in combinatie met iets langere loop-/fietsafstanden naar bushaltes, aantrekkelijker is voor veel meer reizigers en heeft geleid tot reizigersgroei. Deze ontwikkeling willen wij blijven stimuleren.
287	Inwoner	Op zaterdag lijn 305 van Oss naar Eindhoven via Uden ook te laten stoppen bij halte Koopmanstraat en Kornetstraat. Herstel van lijn 71 of beter gezegd een verbeterde versie daarvan. Van Uden via Vorstengrafdonk en Heesch naar Den Bosch. Tevens de Vorstengrafdonk opwaarderen naar OV-knooppunt. Een verbinding van Nijmegen naar Eindhoven via Overasselt, Nederasselt, Wijchen, Grave, Velp, Reek, Zeeland, Uden, Veghel naar Eindhoven.	Zie antwoord op vraag 281.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
288	Inwoner	<p>Een voorstel voor de de huidige route van lijn 99 Nijmegen - Uden is dat deze wordt doorgetrokken naar de haltes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uden, Koopmanstraat</li> <li>Uden, Wilhelminastraat</li> <li>Uden, Burenstraat</li> <li>Veghel, Hintelstraat</li> <li>Veghel, Muntelaar</li> <li>Veghel, Bolkenplein</li> <li>Veghel, Busstation</li> <li>Veghel, oprit N265</li> <li>Veghel, Biezendijk</li> <li>Veghel, Corridor</li> <li>Eindhoven, Tue</li> <li>Eindhoven, Station</li> </ul> <p>Eventueel zou men kunnen overwegen om Veghel op bepaalde momenten in de ochtenden middagspits in zijn geheel over te slaan.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 281. Als de Verbinding de lijn Uden - Nijmegen als Directverbinding wordt uitgevoerd, moeten bovendien alle haltes langs de lijn verplicht worden bediend. In het belang van duidelijkheid voor de reiziger staan we dan niet toe dat er op bepaalde momenten haltes worden overgeslagen.</p>
289	Inwoner	<p>(buurt)buslijn Uden - Ravenstein</p> <p>Een mogelijke buurtbuslijn zou kunnen zijn. Van Uden via Zeeland, Schaijk en Reek naar Ravenstein station. Waarbij halte Voederheil in Zeeland wordt opgewaardeerd naar knooppunt-halte, waarbij men makkelijk van de ene op de andere bus kan stappen. Zonder ver te hoeven lopen of een straat met verkeerslichten te moeten oversteken, zoals bij Veghel busstation het geval is.</p>	<p>Ravenstein wordt op dit moment ontsloten met buurtbuslijn 294 naar Oss, We vragen de buurtbuslijnen uit, zoals ze op dit moment rijden. Een aanbesteding is geen goed moment voor het wijzigen van een buurtbusroute, omdat hiervoor ook goed overleg noodzakelijk is met de buurtbusvereniging en betrokken gemeenten, dat is in een aanbestedingsperiode niet mogelijk. Wijziging van de buurtbuslijnen is mogelijk gedurende de loop van de concessie.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
290	Inwoner	<p>Ik ben groot voorstander dat de volgende haltes frequenter worden aangedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uden, Kornetstraat</li> <li>Uden, Koopmanstraat</li> <li>Uden, Wilhelminastraat</li> <li>Uden, Burenstraat</li> <li>Uden, Losplaats</li> <li>Uden, Volkelseweg</li> <li>Uden, Duifhuizerweg</li> </ul> <p>Zeker in de buurt van de haltes Koopmanstraat, Wilhelminastraat wonen heel veel mensen vlakbij. Dit geldt in zekere zin ook voor de halte Kornetstraat en de halte Losplaats. Aan de ene kant praat men over feit, dat men de bus zoveel mogelijk in de buurt van bestaande bebouwing wil laten stoppen. Terwijl men in andere kant ervoor zorgt door gemaakte (beleids)keuzes dat mensen die notabene een bushalte bij hun deur hebben, minder frequent van die halte gebruik kunnen maken. Dit omdat men vaker uit zogenaamde snelheidsoverwegingen de halte over slaat. Of de halte zelfs niet meer aan doet. Dit terwijl er bij die halte veel meer mensen zijn die veel afhankelijk zijn van de bus. Simpelweg omdat ze geen auto hebben, omdat ze deze niet kunnen veroorloven dan er niet in kunnen of mogen rijden.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 286. In aanvulling daarop zal BravoFlex beschikbaar zijn vanaf alle haltes (ijkjaar 2019). Reizigers die ook die loopafstanden niet kunnen overbruggen, kunnen bij hun gemeente WMO-indicatie aanvragen zodat zij thuis opgehaald worden.</p>
291	Inwoner	<p>Dit alles klinkt redelijk fantastisch om 4 mogelijke ritten in de ochtend- en middagspits te hebben. Alleen moet de bus wel onderweg bij de desbetreffende halte stoppen. En de</p>	<p>Zie antwoord op vraag 286.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		halte niet voorbij rijden, zoals bij een aantal buslijnen in Uden het geval is.	
292	Inwoner	<p>Ik ben er meer voorstander van om in de ochtend- en middagspits 4 bussen per uur te laten rijden op het traject Uden - Zeeland - Reek - Velp - Grave - Overasselt - Nederasselt - Wijchen - Nijmegen te laten rijden.</p> <p>De lijn kan eventueel gekoppeld worden aan de verbinding Uden - Veghel - Eindhoven. In het dal en de vroege avond maar 1 buslijn is ook wel wat karig. Liever 2 per uur In de vroege avond 1 bus per uur is prima Zaterdag en zondag maar 1 bus per uur. Maak er op drukke momenten van de dag 2 bussen per uur van. Of zorg ervoor dat in combinatie met andere bussen mensen bij bepaalde haltes vaker de bus kunnen pakken naar belangrijke knooppunt-haltes. Dan maakt het minder uit of een bus maar één keer per uur rijdt. Voorbeelden van een knooppunt-halte is de Van Peltlaan in Nijmegen.</p>	In overleg met de provincie Gelderland wordt lijn 99 in de nieuwe concessie gereden vanuit de concessie Oost-Brabant. Dit biedt verdere ontwikkelkansen voor deze lijn, waaronder koppeling met andere lijnen in de concessie.
293	Inwoner	Verzoek is om minimaal 4 ritten per uur in de ochtend- en middagspits te eisen. Kan er onderzocht worden in hoeverre mensen bereid zijn om een toeslag te betalen, als dat betekent dat mensen vaker met de bus kunnen en minder ver hoeven te lopen? Waarbij mensen met een lager inkomen, die afhankelijk zijn van de bus, eventueel financieel gecompenseerd zouden kunnen worden.	Nee, dit gaan wij niet onderzoeken. Zie antwoord op vraag 286.



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
294	Inwoner	<p>Graag ervoor zorgen dat de bus bij zoveel mogelijk haltes onderweg stopt. Zonder daarbij het oog te verliezen een vlotte rit van begin- naar eindbestemming van de bus. Waarbij geldt dat wachttijd buiten de bus als langer wordt ervaren dan reistijd in de bus. Of anders gezegd 10 minuten langer in de bus zitten weegt minder zwaar dan 10 minuten langer op de bus te moeten wachten of 500 of meer meters te moeten lopen. Uiteraard is dit afhankelijk waar men moet wachten en hoe de looproute is. Vooral wat betreft aankleding van de looproute. Ook de mate van vertrouwdheid met de omgeving maakt een groot verschil. Hierbij is aangetekend dat verschillende passagiers een andere beleving hebben van hun omgeving. Zo zijn bepaalde mensen eerder geneigd om binnen doorwegen te nemen. Terwijl anderen meer volgens de gangbare route willen wandelen. En vooral niet willen afwijken. Kijk maar eens naar het verschil tussen de afgelegde wandelroutes naar een bushalte van mannen en vrouwen. Aangezien vrouwen over het algemeen minder lang zijn dan mannen, moeten vrouwen in een hogere pasfrequentie lopen. Door hun spiermassa kunnen vrouwen een derde minder kracht leveren dan mannen. Dit betekent dat vrouwen veel eerder moe zijn als ze verder naar een bushalte moeten lopen.</p>	<p>Zie antwoorden op reacties 276 en 285. Wij zijn het met u eens dat looproutes naar haltes aantrekkelijk en veilig moeten zijn, ongeacht de afstand. Dit regelen wij echter niet via de concessie. Het is aan de wegbeheerder(s) om dit te realiseren, en daarbij eventueel ook oog te hebben voor de fysieke mogelijkheden van de mens.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
295	Inwoner	Het verzoek is om nog strenger te zijn bij met name informatie voor reizigers, bijvoorbeeld door boetes in het vooruitzicht te stellen. De afgelopen jaren is het immers herhaaldelijk voorgekomen dat na een wijziging van de dienstregeling de nieuwe gegevens zo slecht werden ingevoerd in systemen, dat reizigers bij het plannen van hun reis - via „bravo.info" en soms zelfs via het landelijke „9292" - het advies kregen: „Loop naar een andere bushalte". Na het indienen van een klacht komt het waarschijnlijk wel weer goed, maar hoeveel mensen zijn voor die „reparatie" al afgehaakt?	Wij stellen in het Programma van Eisen aan het actueel houden van de reisinformatie. Om goed te kunnen handhaven worden er ook boetes opgenomen voor het niet tijdig wijzigen van de reisinformatie.
296	Inwoner	Het verzoek is om strenger te (laten) controleren of voldaan wordt aan de normen voor klachtenafhandeling. Zo is de regeling voor geld terug bij lange vertraging alleen met heel goed zoeken op de website van Arriva terug te vinden. Maar ja, het staat er wel op, dus dan is het voldoende... Overigens werd bij een recente klacht van meer dan een half uur vertraging alleen gereageerd met een standaard tekstje (voor heel Nederland) en werd de mogelijkheid voor compensatie niet vermeld.	In de hoofdstukken 5 (uitvoeringskwaliteit) en 13 (consumentenbescherming en reizigersinspraak) worden eisen gesteld aan de klachtenafhandeling en de compensatieregeling, hierin wordt ook geëist dat de concessiehouder duidelijk communiceert over de compensatieregeling. Ook moet de concessiehouder reizigers die een klacht indienen wijzen op de mogelijkheid om een klacht over klachtafhandeling in te dienen bij het Klachtenloket Openbaar Vervoer. Wij betreuren het dat uw klacht niet naar wens is afgehandeld dus wijzen u graag via deze weg op het bestaan van klachtenloket-openbaarvervoer.nl.
297	Inwoner	Ten aanzien van Bijlage B2 (Haltes), tabel 6 (Verplichte haltes stadlijnen Tilburg):De halte Postelse Hoeflaan staat vermeld bij deelgebied (Oud-)Noord maar ligt in deelgebied West-Reeshof. Mogelijke oorzaak van de vergissing is dat momenteel deze halte wordt aangedaan door lijn 1 naar Noord. Maar dit is een enigszins geïmproviseerde	U heeft gelijk. Bijlage B2 is aangepast.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		lijnvoering, die naar mijn inzicht niet voldoet aan de kwaliteitseisen van de nieuwe concessie.	
385	Inwoner	<p>Wanneer wordt er opnieuw beoordeeld of Geffen weer een station kan krijgen en de mogelijkheden met OV zal toenemen? Zoals extra halte(s) meer aanbod. Burgers zoals studenten en werkende mensen willen graag gebruik maken van een opstapplaats voor een trein en extra bushalte.. inwoners neemt ook alleen maar toe..</p> <p>Wat zijn de mogelijkheden en wat kunnen we verwachten?</p>	Zie ook ons antwoord op vraag 229. De concessie Oost Brabant heeft geen betrekking op het treinvervoer. Met het ministerie van IenW en NS vindt wel overleg plaats over realisatie van nieuwe stations, maar er zijn op dit moment geen plannen voor een station in Geffen.
391	Inwoner	Ik ben een OV-gebruiker die een paar keer per week de trein naar Eindhoven neemt en daarna richting Reeshof moet reizen. Helaas zijn de vertrektijden van lijn 2 en 4 net een paar minuten later gepland dan de aankomsttijd van de IC-trein vanuit Eindhoven, waardoor voornamelijk 's avonds een half uur gewacht moet worden op de volgende bus. Mijn verzoek is daarom of er gekeken kan worden of de diensten van deze lijnen een aantal minuten later zouden kunnen vertrekken. Een tijdje geleden was dit wel het geval, waardoor je met een sprintje de bus net kon halen. Hopelijk kan hiernaar gekeken worden en is dit een haalbaar verzoek voor in de toekomst voor fijner aansluitende dienstregelingen.	Wij onderschrijven het belang van goede aansluitingen. Wij eisen dan ook van de vervoerder dat hij logische overstappunten aanbiedt met prioriteit voor de knooppunten (5.3.4) en hierop ook aansluitingen realiseert. In de aanbieding van de vervoerder zullen wij ook de kwaliteit van de aansluitingen ook beoordelen. Het is echter aan de vervoerder om een zo goed mogelijk netwerk en de daarbij horende aansluitingen te bieden. We hebben dan ook niet vastgelegd waar en op welke wijze aansluitingen moeten worden gerealiseerd.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
213	<b>Buurtbusvereniging Boxtel</b>	Er wordt ingegaan op de verdeling van verantwoordelijkheden rondom de exploitatie van Buurtbuslijnen, waarbij de concessiehouder "Buurtbuschauffeurs vrijwaart van aansprakelijkheid voor schade en ongevallen tijdens Ritten die opgenomen zijn in de Dienstregeling." Deze omschrijving komt te krap op mij over, omdat die vrijwaring mijn inziens ook zou moeten gelden voor zogenaamde "Buiten dienst" ritten van de bus, zoals ritten van en naar de stalling of van en naar een garage of wasstraat. Hier kan de buurtbusvereniging geen afzonderlijke verzekering voor afsluiten.	Zie het antwoord op vraag 66.
214	<b>Buurtbusvereniging Boxtel</b>	Er staat onder de huidige buurtbus lijn 299 als buurtbusvereniging Gemonde vermeld. Dit is onjuist. Lijn 299 wordt uitgevoerd door twee buurtbusverenigingen, te weten Lennisheuvel-Spoordonk en Boxtel, elk met 1 bus.	Dank u voor deze correctie, wij zullen deze in het overzicht van buurtbuslijnen verwerken.
215	<b>Buurtbusvereniging 203 Liempde</b>	In de bijlage B1 routes is de route Liempde – Den Bosch v.v. (lijn 203) niet of onduidelijk ingetekend. Graag verduidelijken.	Buurtbuslijnen zijn niet zondermeer ingetekend. In Bijlage B1 gaat het om de huidige Routes waar met grote bussen wordt gereden, aangevuld met Routevarianten waar de wegbeheerders akkoord zijn dat er ook grote bussen kunnen rijden.
219	<b>Buurtbusvereniging 203 Liempde</b>	In de bijlage B4 buurtbusverenigingen is bij lijn 203 alleen de buurtbus Esch e.o. vermeld. Echter deze lijn heeft een uursregeling en derhalve twee buurtbusverenigingen. De	Dank voor deze correctie, wij zullen deze in het overzicht van buurtbuslijnen verwerken

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		<p>Buurtbusvereniging 203 Liempde ontbreekt in dit overzicht. Graag opnemen.</p>	
197	<b>Dorpsraad Nuland</b>	<p>Zoals de provincie zelf al aangeeft in het stuk Ambitie: Nuland wordt slecht bediend!</p> <p>De Dorpsraad Nuland pleit namens de bewoners dat we weer teruggaan naar de situatie voor 2021 en dus in de weekenden en avonden lijn 90 Nuland aandoet.</p> <p>Daarnaast willen we ook ervoor pleiten dat de bus dóór Nuland gaat, voor mensen die slecht ter been zijn en voor de veiligheid van vrouwen. Vandaag is een onderzoek gepresenteerd waarin 80% van de vrouwen zich onveilig voelen in en om het gebruik van openbaar vervoer.</p> <p>Vanaf 2027 zal de provincie starten met de Hubtaxi, ook daarvoor vragen we de aandacht voor Nulanders</p>	<p>De haltes in de dorpskern van Nuland worden ontsloten met buurtbuslijn 251. De concessiehouder is verplicht deze buurtbusverbinding ook in de nieuwe concessieperiode te blijven aanbieden. Daarnaast wordt een ontsluitende verbinding geëist voor halte Nuland Rijksweg, op werkdagen overdag. De vervoerder heeft de mogelijkheid om deze verbinding ook later op de avond of in het weekend aan te bieden. Daarnaast wordt Nuland vanaf 2026 aangesloten op Bravoflex, waarmee ook in de avonduren en weekenden naar een flex-overstappunt gereisd kan worden.</p>
198	<b>Bestuursraad Engelen Bokhoven</b>	<p>Gelezen alle reacties van onze inwoners, ook vele mondelinge reacties, is het echt nodig dat onze wijk weer volledig wordt bediend met een goed en betrouwbaar busvervoer.</p>	<p>Buurtbus 250 blijft in Engelen en Bokhoven rijden. Daarnaast is er een verplichte halte voor een stads- of ontsluitende lijn in de Zandzuigerstraat, die nu door lijn 5 wordt bediend. Hierdoor heeft de vervoerder de verplichting om hier gedurende de hele dag een verbinding te bieden. Dit biedt de mogelijkheid dat gedurende een langere periode ook naar Engelen extra bussen kunnen worden ingezet.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
199	<b>Bestuursraad Engelen Bokhoven</b>	Gelezen de reacties kan, naast een 1-uursdienst in de dunnere uren, de buurtbus daar tussenin blijven rijden.	Zie antwoord op vraag 198
200	<b>Bestuursraad Engelen Bokhoven</b>	Door lijn 5 veel meer in te zetten worden tegelijkertijd de Schutskamp en de Kruiskamp veel beter bediend. Immers zitten deze bussen ook vaak tjokvol.  Doordat nu nog veel bewoners met de auto naar de Helftheuvel, het station en het centrum gaan, wordt bij een volledige busverbinding veel minder CO2 en stikstof uitgestoten dan heden het geval nog is. Ook dat is een belangrijk argument, naast die van tegengaan van vereenzaming omdat men de wijk niet meer uitkomt.	Zie antwoord op vraag 198
201	<b>Platform Ondernemend Meierijstad (POM)</b>	Een belangrijk punt voor Meierijstad / Veghel is vervoer van en naar bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen worden nauwelijks ontsloten met bus OV. Graag zouden wij de bereikbaarheid per bus van de bedrijventerreinen in met name Veghel willen verbeteren door verlenging van de diensten (zodat ook mensen die eerder of later dan de huidige dienstregeling starten / eindigen met werk per bus kunnen reizen) en uitbreiding van de routes op de bedrijventerreinen	De Bravodirectroutes die over de Corridor in Veghel lopen, moeten in ieder geval worden aangeboden tussen 6:30 en 24:00 uur op werkdagen, met hoge frequenties in de spits. Hiermee is voor het grootste deel van de werknemers een goede verbinding beschikbaar. De vervoerder heeft daarnaast de mogelijkheden om in te spelen op behoefte aan vervoer eerder in de ochtend, zoals er nu in Veghel al blijkt te bestaan. We eisen echter niet voor de gehele lijn vroege vertrektijden om vervoerders de mogelijkheid te bieden om vroege ritten alleen daar in te zetten waar er ook behoefte aan bestaat.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
202	<b>Platform Ondernemend Meierijstad (POM)</b>	<p>Relatie met de aanpak van de N279 Veghel-Asten. De N279 Veghel-Asten is het grootste infrastructuurproject van de provincie (in eigen bijdrage) voor de komende periode. Dit geeft ook het belang aan. Recent hebben o.a. VNO-NCW en ondergetekende nog ingesproken bij Provinciale Staten tijdens een zitting specifiek over de N279. 85% van de aanwezigen gaf daar aan dat de N279 Veghel-Asten op korte termijn echt aangepast moet worden, zodat die (veel) meer verkeer kan afhandelen. Vorige week was in het kader van de aanpak N279 Veghel-Asten een bijeenkomst over mobiliteitsmaatregelen met als doel om reizigers niet met de auto maar met OV of fiets of ... te laten reizen. Busvervoer werd door de provincie en het betreffende bureau meerdere malen als alternatief genoemd. In de concessie (die loopt vanaf 2027) is dit echter op geen enkele manier genoemd / terug te vinden als optie. En dat terwijl juist de verbinding tussen Veghel en Erp/Boerdonk/Keldonk/Gemert/Beek en Donk/Helmond/Asten per bus maar heel beperkt is. Wij zouden dan ook graag aandacht willen vragen voor een sterk bus OV op het tracé Asten-Veghel (of specifieker: van en naar de Veghelse bedrijventerreinen en het Veghelse centrum) om vanaf 2027 reizigers een goed en volwaardig alternatief te bieden voor vervoer per auto. Rekening houdende met de voorziene extra reizigers op dit tracé, de opgaven die er al liggen en de geplande nieuwbouw van woningen in het gebied biedt de OV-concessie een mogelijkheid die we niet voorbij mogen laten gaan.</p>	Zie antwoord op vraag 171.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
203	<b>Platform Ondernemend Meierijstad (POM)</b>	Daarnaast lezen wij dat in de concessie is bepaald dat reizigers met maximaal 1 overstap een groter (bus)station in de regio kunnen bereiken. De grotere (bus)stations zijn Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Oss, Uden, Cuijk en Boxmeer. Veghel heeft geen treinstation, maar wel een gigantische inkomende pendel van werknemers. Is het in dat kader niet logisch om van het busstation in Veghel ook een groter busstation te maken met bijbehorende voorzieningen en de bereikbaarheid / veiligheid van dit busstation te vergroten? Het huidige busstation Rembrandlaan wordt opgesplitst door een stadsontsluitingsweg met aan weerszijden van deze weg drukke haltes. De huidige invulling kan veiliger en beter, zodat de bus ook als een goed en veilig alternatief voor de auto wordt gezien en waar overstappen aantrekkelijk wordt gemaakt. Daarnaast biedt dit station dan ook mogelijkheden om deelfiets en -autoconcepten toe te voegen of uit te breiden.	Zie het antwoord op vraag 141.
204	<b>Dorpsraad Udenhout</b>	Buslijn 9 bereikt op dit moment maar een deel van Udenhout. Bedrijven op industrieterrein Kreitenmolen worden niet bereikt. Bedrijven die veel gebruik maken van stagiairs en mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer trekken weg uit Udenhout door de slechte bereikbaarheid. Daarnaast wordt nieuwbouwwijk 'de Mortel', waar de grootste bevolkingsgroei in Udenhout plaatsvindt, overgeslagen door buslijn 9. We verwachten dat één van de uitgangspunten van de concessie, elke inwoner een bushalte op loopafstand kan bereiken.	De vervoerder is verplicht om de halte Udenhout Groenstraat te verbinden met een Tilburgse stadslijn, hij mag hiervoor de wegen gebruiken waar ook nu al openbaar vervoer gebruik van maakt. Hiermee is voor grootste deel van Udenhout binnen acceptabele loopafstand een bushalte beschikbaar is, ook in de avonden en op weekenddagen. Buurtbuslijn 239 levert aanvullend ontsluiting voor het oostelijk en westelijk deel van Udenhout. Hiermee is Udenhout, aangevuld met de mogelijkheid van Bravoflex op momenten dat de bus niet rijdt, zeker ook in verhouding met kernen van vergelijkbare omvang ruim voldoende ontsloten. We



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
			stellen dan ook geen aanvullende eisen aan de bediening van de noordzijde van Udenhout.
205	<b>Dorpsraad Udenhout</b>	Sinds januari 2021 hoort het dorp Biezenmortel bij de gemeente Tilburg. Echter, stadsbus 9 rijdt niet tot Biezenmortel. Dit moet aangepast worden in de volgende concessie. De gemeenteraad van Tilburg stemde unaniem voor een motie, waarin wordt gevraagd om een betere aansluiting van Biezenmortel op het openbaar vervoer. De motie was afkomstig van bijna alle partijen in de gemeenteraad.	Biezenmortel behoudt ook in de nieuwe concessieperiode de buurtbusverbinding met lijn 239, deze sluit aan bij de vervoervraag. In de avonduren en weekenden komt daar de mogelijkheid om met Bravoflex naar een knooppunt in de omgeving te reizen bij. We stellen echter geen aanvullende eisen voor Biezenmortel. Wel kunnen we indien eventuele resultaten van onderzoek naar bereikbaarheid van Biezenmortel tijdig gereed zijn, als bijlage aan de aanbestedingsstukken toevoegen, zodat vervoerders deze bij hun aanbieding kunnen betrekken.
206	<b>Dorpsraad Udenhout</b>	De OV-concessie duurt van 2025 tot en met 2035. Als onderdeel van de woningbouwopgave, heeft gemeente Tilburg samen met gemeente Oisterwijk een Koersdocument Oostflank ontwikkeld. Hierin staan een groot aantal eisen t.a.v. het openbaar vervoer in Udenhout. Zo is er de verwachting dat er een nieuw treinstation komt in Udenhout in 2029, hetgeen grote impact heeft op bestaande dienstregelingen. Daarnaast wordt beschreven dat er een OV snel verbinding tussen Udenhout en Oisterwijk gerealiseerd wordt. Dorpsraad Udenhout wil graag borgen dat er wijzigingen gerealiseerd kunnen	Gedurende de concessieperiode is voldoende gelegenheid om de dienstverlening aan te passen aan actuele ontwikkelingen. De concessiehouder maakt, in samenwerking met het TOT waarin onder andere de gemeente Tilburg deelneemt, jaarlijks een exploitatieplan, waarin hij voorstellen doet om de dienstregeling aan te passen. Het openen van een station kan ook leiden tot verschuiving van reizigersstromen. Een dergelijke wijziging wordt zeker uitgebreid in het TOT besproken. Daarnaast zijn er gedurende de looptijd herijkingsmomenten, waarop bij ingrijpende wijzigingen in de vervoervraag aanpassingen van de concessie kunnen worden uitgevoerd.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		worden gedurende de concessieperiode van 10 jaar, conform de uitgangspunten in Koersdocument Oostflank.	
207	<b>Dorpsraad Udenhout</b>	De dienstregeling Udenhout - Den Bosch is op dit moment veel te beperkt. Udenhout is gelegen tussen Den Bosch en Tilburg. De huidige dienstregeling met buurtbus 239, rijdt slechts 1 keer per uur richting Den Bosch en duurt 45 minuten. Tussentijdse alternatieven laten mensen eerst naar Tilburg gaan en vanuit Tilburg met de trein naar Den Bosch. We verwachten dat tot de realisatie van het treinstation in Udenhout gereed is, een betere verbinding tussen Udenhout en Den Bosch gerealiseerd wordt als onderdeel van de concessie.	Op dit moment blijkt de huidige buurtbusverbinding voldoende voor de vervoervraag. Deze verbinding wordt ook in de nieuwe concessieperiode geëist. Zoals in ons antwoord op vraag 206 aangegeven kan in de loop van de concessie de dienstverlening op actuele ontwikkelingen worden aangepast.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
208	<b>Coöperatie Biezenmortel</b>	Namens de Coöperatie Biezenmortel willen wij uw aandacht vragen voor het volgende. In de nieuwe concessie die recent door de gemeente Tilburg bij de provincie Noord Brabant is ingediend is de vraag meegenomen om Lijn 9, die op dit moment vanuit Tilburg tot Udenhout rijdt, door te trekken naar Biezenmortel om zo het dorp en Prisma Landpark Assisië te ontsluiten met openbaar vervoer. In Biezenmortel rijdt van maandag t/m vrijdag een buurtbus. In het weekend is Biezenmortel in het geheel niet via het openbaar vervoer bereikbaar. Deze buurtbus voldoet momenteel niet aan de vervoersbehoefte van de inwoners van Biezenmortel en levert voor bedrijven (waaronder Landpark Assisië, maar ook andere ondernemingen) problemen op in het werven en behouden van personeel en stagiaires. Ook studerende jongeren ondervinden veel last en trekken weg omdat de studenten bus 639 onbetrouwbaar is en vaker niet rijdt dan wel.	Zie het antwoord op vraag 205.
209	<b>Wijkraad Goirke Hasselt en Bouwmeesterbuurt</b>	Een belangrijke beperking bij de inrichting van de straten in de Goirke Hasselt en Bouwmeesterbuurt is dat er buslijnen op zitten. Bij de beoogde nieuwe (smallere) inrichtingsprofielen kan zo'n grote stadsbus voor fietsers best intimiderend zijn. Aandachtspunten zijn dan: - Bij de wijkraad GHB een drukke halte is de locatie van het ROC-Kasteeldreef. Het ROC gaat in 2026 echter verhuizen. Bussen zouden -net als de reguliere stadsbussen- een lage instap moeten hebben, zodat ze beter toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. - een mogelijke verbetering zou kunnen zitten in het	Dank voor uw opmerking over het ROC Kasteeldreef, we zullen deze in overleg met de gemeente Tilburg betrekken bij de aanbesteding. Wij hebben de voor het openbaar vervoer beschikbare routes (bijlage B1 bij het PvE) afgestemd met de gemeente Tilburg, hierbij is het uitgangspunt dat ook voor de routes door Tilburg Oud Noord geschikt zijn voor materieel van 12-18,75 meter (formaat van de huidige stadsbussen). De vervoerder heeft de mogelijkheid om in de stad kleiner materieel (wel minstens 9,5 meter) in te zetten, maar omdat dit de vervoerder aanzienlijk beperkt in de efficiency van de inzet van materieel, eisen wij dit niet. Wel heeft de vervoerder de verplichting om de inzet van materieel af te stemmen op de weginfrastructuur. (6.2.2.)

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		<p>inzetten van kleiner materieel. - onveilige kruisingen, smalle wegen.</p>	
210	<b>Bestuursraad Empel en Meerwijk</b>	De Bestuursraad is tevreden dat de buslijn Empel-(station) s'-Hertogenbosch in dit programma van eisen is opgenomen. Deze buslijn van groot belang voor de bereikbaarheid van ons dorp.	Waarvan akte.
211	<b>Bestuursraad Empel en Meerwijk</b>	De Bestuursraad constateert dat in dit programma van eisen de ambitie is opgenomen, om de frequentie van het busvervoer tussen de (nieuwlocatie) de Groote Wielen en het centrum van 's-Hertogenbosch te intensiveren. Hiervoor wordt primair gekeken naar een route die verloopt via de Bruistensingel. De Bestuursraad geeft u in overweging, om in deze ambitie ook een alternatieve route langs Empel te betrekken. Daarbij denkt de Bestuursraad aan een route via de Diepteweg en de Maaspoorthal. Dit sluit ook aan op de ambitie om zowel de OV-bereikbaarheid van Empel als (het oostelijk deel van) de Maaspoort te verbeteren. De route	In afstemming met de gemeente 's-Hertogenbosch kiezen we voor een bundeling van het vervoer richting Groote Wielen, over de snelste route via de Bruistensingel. Deze route moet de concessiehouder dan ook verplicht gebruiken voor de HOV-stadslijn naar Groote Wielen. Wel kan de vervoerder de routevariant via Empel gebruiken voor een aanvullende verbinding tussen Empel en Rosmalen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		over de Diepteweg is ook als “mogelijk geschikt” in uw programma van eisen opgenomen.	
212	<b>Bestuursraad Empel en Meerwijk</b>	De Bestuursraad ziet kansen voor het verbeteren van de combinaties van vervoersmodaliteiten, zoals OV-verbindingen en deelmobiliteit. Het inrichten van een lokale vervoershub, zou dit kunnen ondersteunen. De Bestuursraad zou graag verder willen (laten) onderzoeken, of een lokale hub in het westelijk deel van Empel (kruising Diepteweg-burgemeester Godschalxstraat) hiervoor geschikt is. Dit mede in het licht van de hiervoor genoemde opmerking over een alternatieve busroute over de Diepteweg.	Realisatie van hubs en andere infrastructuur zijn geen onderdeel van dit PVE. Een voorstel hiertoe kunt u het beste bespreken met de wegbeheerder, gemeente 's-Hertogenbosch. Wij zijn altijd bereid om met wegbeheerders mee te denken over de realisatie van hubs.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
216	<b>VNO-NCW Brabant Zeeland</b>	Op dit moment schiet de bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Oost-Brabant met het openbaar vervoer tekort. In het plan om dit probleem op te lossen wordt gestreefd naar een samenhangend aanbod van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer. Om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te verbeteren dient er voldoende ruimte te zijn om toekomstige initiatieven te realiseren. Het bedrijfsleven werkt graag samen met betrokken overheden aan de realisatie van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer. Dit vraagt om maatwerk, aangezien elk bedrijventerrein te maken heeft met een uniek mobiliteitsvraagstuk	Wij zijn het met u eens dat het bieden van passende mobiliteit maatwerk is. Hierover gaat onze Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk', het beleidskader waar de nieuwe concessie een nadere uitwerking is van is. De provincie denkt graag mee met het bedrijfsleven en kan toekomstige initiatieven in de opstartfase ook faciliteren. De nieuwe concessiehouder kan dergelijke initiatieven vanuit zijn expertise als vervoerder en zijn (nieuwe) rol als mobiliteitsmakelaar tijdens uitvoering van de concessie ook ondersteunen.
217	<b>VNO-NCW Brabant Zeeland</b>	De toekomstige maatschappelijke en economische uitdagingen vragen om een modern en flexibel openbaar vervoersysteem in onze regio. Het is positief dat onder andere wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbindingen, het Bus Rapid Transit (BRT) en vormen van deel mobiliteit. De ontwikkeling van busverbindingen die concurrentie bieden aan treinverbindingen is noodzakelijk om ook de bereikbaarheid van gebieden zonder treinverbinding te kunnen faciliteren.	Waarvan akte.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
218	<b>VNO-NCW Brabant Zeeland</b>	<p>De concessie die voorligt heeft een looptijd van 2026 tot 2039. Gezien de uitdagingen waar onze regio voor staat vragen wij ons af of het openbaar vervoersysteem dat voorligt in de concessie voldoende is om in de maatschappelijk en economische behoefte te voorzien tot 2039.</p> <p>Zoals gesteld vragen de maatschappelijke en economische ontwikkelingen om een modern en toekomstbestendig openbaarvervoerssysteem. Hierbij dient voldoende aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. De verbeteringen die maatschappelijk en economisch noodzakelijk zijn, blijven in de huidige concessie uit beeld. Dat wijst op de noodzaak van een andere aanpak met een diepgaande discussie hoe het openbaar vervoer het 'slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa' kan worden.</p> <p>Wij kunnen tegen deze achtergrond leven met de huidige concessie in de voorgestelde vorm omdat we verder moeten met het openbaar vervoer in onze provincie. Echter kunnen het hier niet bij laten, omdat een fundamentele herbezinning in het algemeen en het busvervoer in het bijzonder nodig is. Daarom moet er ruimte zijn om ook vóór 2039 de concessie te kunnen wijzigen om het openbaar vervoer daadwerkelijk het 'slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa' te maken. Hiermee kunnen we niet, het zij nogmaals benadrukt, wachten tot 2039. Het dient mogelijk te zijn om tussentijds de inrichting van het openbaar vervoer in de regio aan te passen waar nodig.</p>	<p>De concessie wordt niet in beton gegoten. Er komen meerdere herijkingsmomenten en bovendien jaarlijks een nieuwe exploitatieplan met de mogelijkheid om meerdere keren per jaar een dienstregelingswijziging door te voeren. Tegelijkertijd menen wij dat het ov wel gebaat is bij zekerheid. Daarom schrijven wij (Bravo)directlijnen voor die gedurende de hele concessieduur aangeboden moeten worden. Ook wijzen wij haltes aan die gedurende de hele concessieduur bediend moeten worden, al kan het zijn dat de lijnen waarmee die haltes bediend worden vaker wijzigen. Wij menen dat deze zekerheid noodzakelijk is voor derden (waaronder bedrijven) om een passend aanbod aan gedeelde mobiliteit te ontwikkelen, bijvoorbeeld voor de 'last mile' tussen bushalte en bedrijf. Pas als er zekerheid is over de langjarige aanwezigheid van (hoogwaardig) busvervoer is het zinvol om te investeren in bijvoorbeeld halte-infrastructuur en fietsvoorzieningen. Die zekerheid komt er voor het eerst na verlening van de nieuwe concessie. Wij treden dan, samen met de nieuwe concessiehouder, graag met het bedrijfsleven in overleg over de bereikbaarheid van bedrijventerreinen.</p>

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		Hierover voeren wij graag het gesprek met de provincie en betrokken stakeholders.	



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
260	<b>G. Faes (buurtvereniging Zandbewoners)</b>	<p>Onze buurtgenoot Lincoln Frakes heeft onlangs input geleverd op het ontwerp Programma van Eisen voor de aanbesteding van het busvervoer.</p> <p>Buurtvereniging Zandbewoners (KVK 40215185) zet zich in voor de belangen van buurt 't Zand in 's-Hertogenbosch – onder meer leefbaarheid/welzijn, vergroening en verduurzaming. Wij hebben kennisgenomen van de input van de heer Frakes. Wij bevestigen graag met deze brief dat wij deze input onderschrijven en wij willen u verzoeken deze in uw beraadslagingen mee te nemen en in de concessie te verwerken.</p> <p>Vanzelfsprekend willen wij u uitnodigen met ons contact op te nemen als u wilt overleggen over deze materie.</p>	Zie het antwoord op vraag 231

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
303	Van der Valk Tilburg	<p>Met het oog op de uitbreiding van het ETZ ziekenhuis en het verplaatsen van de hoofdingang ETZ naar de Dr. Bloemenlaan, alsmede een toekomstige uitbreiding van het Van der Valk hotel, zal de druk op vraag naar OV infrastructuur alleen maar toenemen aan de Dr. Bloemenlaan.</p> <p>In onze ogen moet er in deze concessie al rekening mee worden gehouden over de verbinding Tilburg-Zuid-Veldhoven/Eindhoven-West. Dit vanwege de nieuwsartikelen die hieronder staan en het feit dat Tilburg tot 2030 31:000 nieuwe woningen realiseert zoals te lezen valt in de aanbestedingsstrategie. Op dit moment is deze verbinding erg slecht, aangezien de trein via boxtel moet, zowel intercity/sprinter. Tilburg CS is erg moeilijk bereikbaar voor de gebiedspartners Kempenbaan-West (o.a. Van der Valk) op dit moment en Eindhoven CS daardoor al helemaal.</p> <p>De vraag is of er gekeken kan worden naar een directe verbinding van Tilburg-Zuid naar Eindhoven (West), mogelijk via Airport (Tilburg is namelijk slecht verbonden met EHV Airport).</p> <p>Veel Tilburgers gebruiken Eindhoven Airport en onze zakelijke/toeristen gasten gebruiken de airport ook veel, maar hij is slecht verbonden.</p> <p>Het lijkt mij dat onze locatie een goede hub zou zijn om deze directe lijn mogelijk te maken, gezien snelle toegang A58 en genoeg bezoekersaantallen in ons gebied.</p> <p>Ons Van der Valk hotel heeft alleen al 750 bezoekers per</p>	<p>Dank voor uw suggestie. Wij zullen een verbinding tussen Tilburg-Zuid en Eindhoven-west in eerste instantie niet eisen maar houden rekening met een mogelijke 'Brainportlijn' van Tilburg Zuid naar Veldhoven. Of dergelijke lijnen voldoende reizigers bedienen om een vast onderdeel van het ov-netwerk te worden zal nog moeten blijken. Voor de (verre) toekomst is dit mogelijk een hoogwaardige ov-verbinding, onderdeel van het Toekomstbeeld OV 2040. Wij streven ook naar om Tilburg-Zuid beter bereikbaar te maken vanaf Tilburg CS, onder meer door het eisen van twee Directlijnen (of één Bravodirectlijn) naar Hilvarenbeek. De concessie biedt daarnaast de flexibiliteit om lijnvoering aan te passen als busstations of belangrijke bushaltes worden verplaatst, wat mogelijk het geval is bij ETZ Elisabeth. Samen met gemeente Tilburg en het ETZ hebben wij een opdracht verstrekt aan het adviesbureau Goudappel om de toekomstige ontsluiting per OV van het gebied te onderzoeken, vanwege de nieuwe entree van het ziekenhuis zoals gepland in 2035. Gemeente Tilburg heeft daarnaast in de OV-agenda een voornemen opgenomen om de doorstroming naar het zuidoosten van de stad te verbeteren, maar deze ontwikkeling zal op iets langere termijn spelen.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		<p>dag. De Beekse Bergen op 2 KM afstand ontvangt 1,3 Miljoen bezoekers per jaar (3500 per dag), zonder de 30 festivaldagen meegerekend. ETZ ziekenhuis heeft ook meerdere duizenden bezoekers per dag. De bevolkingsdichtheid is hoog rondom het gebied.</p>	

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
304	<b>Van der Valk Tilburg</b>	In hoeverre heeft u rekening gehouden met een bus halte/station aan de Dr. Bloemenlaan en komt er een hogesnelheidsbuslijn Tilburg-Zuid-Veldhoven/Eindhoven-West in aanbesteding 2027-2039 ? (gezien nieuw ASML terrein, Eindhoven Airport).	Eventuele realisatie van een halte aan de dr. Bloemenlaan is in december 2026 nog niet aan de orde en is daarom nog niet als uitgangspunt meegenomen. Indien het lopende onderzoek naar de bereikbaarheid van het ETZ tijdig relevant resultaat oplevert, zullen we dit delen met de inschrijvers, zodat zij hiermee in hun inschrijving rekening kunnen houden. Gedurende de looptijd van de concessie is er gelegenheid om via een dienstregelingwijziging op de ontwikkeling in te spelen. We eisen in het PvE geen verbinding Tilburg-Eindhoven/Veldhoven. Een dergelijke verbinding, waarop dan mogelijk ook Tilburg Zuidoost zou kunnen worden aangesloten zal naar verwachting pas op langere termijn haalbaar zijn. Op het moment dat dit actueel is kan een dergelijke lijn later in de concessie wel gerealiseerd worden.
305	<b>Heliox Energy</b>	In verband met het (te) vaak in gebruik nemen van nieuwe bussen door vervoerders, die vanwege verlate levering niet eerst worden getest bij een partij als ElaadNL op interoperabiliteit, zie je vaak laadproblemen tussen bus en lader. Het zou daarom heel goed zijn wanneer vervoersautoriteiten eisen dat nieuwe elektrische bussen standaard worden getest op interoperabiliteit, voordat deze 'het veld ingaan'. Daarmee voorkomen we niet goed opgeladen bussen die voor verstoring van de dienstregeling zorgen. Heel concreet heb ik daarvoor twee grote Nederlandse busvervoerders gepolst hoe zij hierover denken, en daar krijg ik terug dat als dit in een concessie wordt opgenomen (en dit dus voor alle busvervoerders gelijk is) het zeker een positief resultaat gaat hebben. Wanneer de bussen eerst goed getest zijn en voorzien van een eventuele software update voordat de concessie ingaat, worden problemen met het laden voorkomen, en	Bedankt voor uw reactie. Wij zien de meerwaarde in en nemen uw suggestie daarom over.

Datum 15 oktober 2024

Betreft Nota van Beantwoording concessie Oost-Brabant 2027-2039

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		staan er minder bussen stil / is er minder vertraging / hebben minder buspassagiers last van verstoorde dienstregelingen.	

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
306	Chainable BV	<p>Collega's en stagiaires komen met de trein en bus en bij de dichtstbijzijnde bushalte in de Lange Wagenstraat in Gilze is, moeten ze over het fietspad lopen en in de ochtend kan het daar erg druk zijn i.v.m. het fietsverkeer en geen voetpad.</p> <p>De kruising Tilburgsebaan / Langenbergseweg (N260) moet je dan oversteken wat als voetganger</p> <p>a) zeer onveilig is, en</p> <p>b) niet haalbaar is door de lengte dat de stoplichten op groen staan omdat deze eigenlijk alleen voor fietsers zijn ingesteld.</p> <p>Jaren terug waren er 2 bushaltes aan de Tilburgsebaan (Spoelstraat ), 1 bushokje staat er nog en aan de overkant het bankje, dat zou in de toekomst (vanwege de groei van het bedrijven terrein; dat inmiddels bijna volledig is volgebouwd) weer voor 2 mooie bushaltes kunnen dienen en ook voor een veiligere situatie kunnen leiden. Zeker gezien het feit dat er afgelopen jaar op dit kruispunt al een dodelijk ongeluk heeft plaatsgevonden. Daarnaast zou de bereikbaarheid naar het industrieterrein vanuit Tilburg/Breda ook kunnen verbeteren; omdat veel bedrijven nu graag ook medewerkers hebben die van het OV-gebruik maken, maar door de slechte bereikbaarheid juist op de auto zijn aangewezen.</p>	<p>In de voorbereiding op het PvE hebben wij in overleg met gemeente Gilze en Rijen mede vanwege de groei van het bedrijventerrein de route over de Tilburgsebaan aangewezen als routevariant. Dit betekent dat inschrijvers zonder daar een nadere onderbouwing voor te geven deze route mogen opnemen in hun lijnennet. Als de nieuwe concessiehouder gebruik maakt van deze route ligt het voor de hand dat aan de oostzijde van de N260 haltes worden gerealiseerd. Indien na gunning van de concessie blijkt dat de Tilburgsebaan geen busroute wordt dan kunnen wij in overleg met de gemeente en het bedrijfsleven bezien hoe het bedrijventerrein beter/veiliger bereikbaar kan worden gemaakt vanaf de dichtstbijzijnde bushalte. Zie ook het antwoord op reactie 216.</p>

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
419	Efteling	Een nieuwe dienstregeling heeft de kans bij te dragen aan de verduurzaming van het recreatief reisgedrag. Hierbij is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Efteling met de bus (en daarmee het afvangen van het autovervoer richting de Efteling) een belangrijke doelstelling. We zouden dan ook graag zien dat de inschrijver in de concessie wordt opgeroepen en gestimuleerd tot het nadenken over (creatieve) oplossingen voor het beter ontsluiten van de Efteling.	Het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van autoverkeer in het algemeen sluit aan bij de doelen van de concessie. In het PvE hebben wij de mogelijkheid om creatieve oplossingen voor bijvoorbeeld de bediening van specifieke bestemmingslocaties zoals de Efteling te bedenken verruimd: het gaat bijvoorbeeld om het aanbieden van Bravodirect Maatwerk of het ontwikkelen van Productformules.
420	Efteling	Niet alleen een verbeterde ontsluiting is belangrijk voor verduurzaming van het reisgedrag richting de Efteling; ook het aantrekkelijker maken van busvervoer kan bijdragen. Om onze gasten te stimuleren met het OV te komen, zouden we graag met de vervoerder nadenken over hij zij beleving kunnen toevoegen in de bussen, bijvoorbeeld door meer aandacht voor het interieur. We zien het dan ook als meerwaarde wanneer de concessie hiertoe inspireert.	Wij kunnen ons voorstellen dat het specifiek(er) inrichten van bussen voor de doelgroep bezoekers van de Efteling deze doelgroep uitnodigt het ov te gebruiken, maar kunnen ons eveneens voorstellen dat het voor de concessiehouder niet haalbaar is om voor één lijn afwijkende bussen in te zetten. Wij laten het daarom aan de concessiehouder om hier, in zijn inschrijving of gedurende uitvoering van de concessie, invulling aan te geven. De materieeleisen laten hier enige ruimte voor.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
298	Qbuzz	<p>Indien er gedeelde lijnen zijn (nu in elk geval lijn 99 Uden - Nijmegen en zoals wij uit het PVE opmaken mogelijk ook lijn 82 Boxmeer - Venray), willen we u adviseren om direct bij de start van de aanbesteding te zorgen voor duidelijkheid omtrent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De halte of locatie waar de 'vervoerkundige knip' ligt</li> <li>- De rittenverdeling (bij voorkeur een referentiedienstregeling met vastgelegde ritverdeling tussen de concessies)</li> <li>- De verantwoordelijkheid voor de uitvoeringskwaliteit van een rit (o.a. capaciteit, punctualiteit)</li> <li>- Ontwikkelruimte (wel/niet aanpassen route, aantal ritten aanpassen etc). Wij adviseren u overigens om bij het bestek een referentiedienstregeling met bijbehorende dienstregeling voor te schrijven. Dit zorgt voor duidelijkheid en bewaakt het level-playingfield.</li> <li>- Andere eventuele afspraken omtrent de gezamenlijke exploitatie op deze verbinding</li> </ul>	<p>Wij zijn met u eens dat wanneer een lijn verdeeld is tussen meerdere concessies goede afspraken nodig zijn. Bij voorkeur wordt een lijn gereden vanuit maar één concessie. Daarom wordt in overleg met de provincie Gelderland lijn 99 in de nieuwe concessie gereden vanuit de concessie Oost-Brabant. Lijn 82 is geheel onderdeel van de concessie Oost Brabant, maar wordt op dit moment om praktische redenen gereden door Arriva Limburg.</p>
299	Qbuzz	<p>We willen voorstellen om op Goede Vrijdag en op vrijdag na Hemelvaartsdag de vakantiedienstregeling toe te staan, zodat op deze bijzondere dagen met minder vervoer geen onnodige middelen worden ingezet.</p>	<p>Wij nemen uw voorstel over.</p>
300	Qbuzz	<p>We vragen om direct vanaf de start duidelijk te maken welke dienstregeling van de trein en andere vervoerders bij de Inschrijving als uitgangspunt genomen moet worden voor het bepalen van aansluitingen.</p>	<p>Wij zullen dit bij de publicatie van de aanbestedingsstukken duidelijk aangeven.</p>



Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
301	Qbuzz	Is het mogelijk de stalling Waalwijk die door de provincie beschikbaar wordt gesteld langer aan te houden?	Nee, maar wij hebben inmiddels voorzien in een tijdelijk alternatief, zie paragraaf 6.4 van het PvE.
302	Qbuzz	Kunt u de haltebenamingen in de lijst met Knooppunten en verplichte haltes in overeenstemming maken met de benaming volgens het CHB? Het is bijvoorbeeld onduidelijk welke halte in Stappegoo de verplichte halte is. Er zijn twee haltes met deze naam: Stappegoo/Lijnbaan en Stappegoo/Scholen. Zo zijn er meer haltes die een (iets) afwijkende naam hebben, zoals bijvoorbeeld Venray, Busstation (heet nu Prins Bernhardstraat).	Dit hebben we gedaan.
392	Arriva	U besluit tot het wel of niet honoreren van aangevraagd ontwikkelbudget binnen 6 weken, echter kan deze termijn verlengen met 6 weken. Het is voor alle partijen duidelijker en prettiger om één termijn te hanteren, wellicht 9 weken. Wij adviseren u een eenduidige termijn te hanteren.	We handhaven de omschrijving die we ook voor de concessie West- Brabant hanteren. In principe worden aanvragen binnen 6 weken behandeld, in sommige gevallen kan een langere termijn echter noodzakelijk zijn, een verlengingsoptie is dan ook zinvol.
393	Arriva	Wij adviseren u om een overlegfrequentie voor te schrijven van één keer per twee weken. Dit komt de implementatie ten goede en u blijft beter op de hoogte van de lopende zaken waarbij het eventuele bijsturen van activiteiten efficiënter plaatvindt.	Wij achten frequent overleg tussen concessieverlener en concessiehouder gedurende de implementatieperiode noodzakelijk met een minimum van eens per maand. Uiteraard kan in overleg besloten worden indien nodig vaker te vergaderen, wij achten het echter niet noodzakelijk een hogere frequentie te eisen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
394	Arriva	In deze alinea geeft u aan dat Bravoflex een hoger tarief hanteert als er lijngebonden OV beschikbaar is. Deze maatregel om concurrentie tussen Bravoflex en lijngebonden OV te voorkomen lijkt niet toereikend te zijn als we niet exact inzichtelijk hebben hoeveel procent Bravoflex op dat moment boven het tarief van lijngebonden OV dient te worden aangeboden. Om concurrentie op dit vlak te voorkomen verzoeken we u dringend Bravoflex niet mogelijk te maken als er lijngebonden OV beschikbaar is.	Bravoflex is beschikbaar vanaf elke halte. Met het vragen van een hoger tarief voor die ritten waar een ov-alternatief aanwezig is beogen we niet de concurrentie tussen ov en Bravoflex te verminderen. We vinden, gelet op de hoge kosten per rit voor Bravoflex, waarvan de reiziger altijd slechts een beperkt deel bekostigt, dat de reiziger een hogere bijdrage (halte-hub ca. 2,5 keer het ov-tarief en halte-halte ca. 5 keer het ov-tarief) gevraagd kan worden op die plekken waar een ov-alternatief beschikbaar is.
395	Arriva	De Provincie voorziet een grotere rol voor het openbaar vervoer in de totale mobiliteit. De toekomstige mobiliteitsgroei moet voor een belangrijk deel worden opgevangen door het openbaar vervoer. Onder andere grotere nieuwbouwlocaties moeten met HOV worden bediend. Aan de andere kant stelt de Concessieverlener een vaste jaarlijkse exploitatiesubsidie beschikbaar, met dus in principe ook een vaste omvang van het OV-aanbod. Dat kan gaan knellen, waardoor er bv geen reizigersgroei meer opgevangen kan worden. Hoe gaat de Concessieverlener daar mee om?	Ten opzichte van de huidige concessie stelt de provincie extra budget beschikbaar waarmee het aanbod sowieso kan worden uitgebreid. De provincie verplicht de nieuwe concessiehouder daarnaast om een deel van de toename van de reizigersopbrengsten om te zetten in extra vervoeraanbod. Daarmee kan gedurende de concessie het aanbod worden uitgebreid, als de reizigersopbrengsten toenemen. Dit staat uitgewerkt in de financiële bepalingen, onderdeel van de aanbestedingsdocumenten.
396	Arriva	Als een verplichte halte als bedoeld in Bijlage B2 tabel 3 met een Bravodirectlijn ipv met een Directlijn wordt bediend, gelden voor die halte dan de bedieningseisen van een Directlijn of een Bravodirectlijn? Kunt u dit verduidelijken?	De bedieningseisen hebben betrekking op het lijntype waarmee de halte feitelijk wordt bediend. In uw voorbeeld gelden dus de bedieningseisen van een Bravodirectlijn.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
397	Arriva	Als een verplichte halte als bedoeld in Bijlage B2 tabel 4 met een Bravodirectlijn of een Directlijn ipv met een Ontsluitende Lijn wordt bediend, welke bedieningseisen gelden dan voor die halte? Kunt u dit verduidelijken?	De bedieningseisen hebben betrekking op het lijntype waarmee de halte feitelijk wordt bediend. In uw voorbeeld gelden dus de bedieningseisen van een Bravodirectlijn respectievelijk een Directlijn.
398	Arriva	Als een verplichte halte als bedoeld in Bijlage B2 tabel 5 met een Bravodirectlijn, Directlijn of Ontsluitende Lijn ipv met een Spitslijn wordt bediend, welke bedieningseisen gelden dan voor die halte? Kunt u dit verduidelijken?	De bedieningseisen hebben betrekking op het lijntype waarmee de halte feitelijk wordt bediend. In uw voorbeeld gelden dus de bedieningseisen van een Bravodirectlijn respectievelijk een Directlijn of Ontsluitende lijn.
399	Arriva	Wordt in het definitieve PvE wel aangegeven hoe deze lijn moet worden geëxploiteerd? Als dat in gezamenlijkheid met de concessiehouder Arnhem-Nijmegen is, kunt u dan duidelijke eisen/voorwaarden stellen.	Inmiddels is met de Provincie Gelderland overeen gekomen dat deze verbinding in z'n geheel wordt toegevoegd aan de concessie Oost-Brabant.
400	Arriva	Waarom is een voorwaarde voor Bravodirect Maatwerk dat deze op tenminste 1 halte een overstapmogelijkheid op een Bravodirectlijn biedt? Wij zien niet in alle gevallen de meerwaarde daar van in.	Bedoeling van deze voorwaarde was te borgen dat het Bravodirect Maatwerk aanvullend en complementair aan de geëiste Bravodirectlijnen wordt ingezet. Tegelijkertijd onderkennen wij dat deze eis soms tot ongewenste beperkingen kan leiden en hebben deze eis dan ook geschrappt.
401	Arriva	Bedoeld u hiermee dat het een hogere frequentie op eenzelfde traject als de normale Bravodirectlijn betreft?	Ja, dat bedoelen wij.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
402	Arriva	Bedoeld u met "meer uitstraling en comfort van het Materieel" ten opzichte van een normale buslijn?	Nee, ten opzichte van overige Bravodirectlijnen op de betreffende Verbinding (waarop de Bravodirect Maatwerklijn een overstapmogelijkheid biedt zoals bedoeld in sub a van eis 3.2.10).
403	Arriva	Zoals in 3.1.4 benoemd, nemen wij aan dat de halten in tabel 4 van Bijlage B2 met minimaal een Ontsluitende Lijn bediend moeten worden (maar mag ook met een Bravodirect Lijn of een Directlijn. Als dat zo is, kunt u dit dan toevoegen aan 3.3.1?	Uw veronderstelling klopt. Wij hebben dit toegevoegd in eis 3.3.1
404	Arriva	Zoals in 3.1.4 benoemd, nemen wij aan dat de halten in tabel 5 van Bijlage B2 met minimaal een Spitslijn bediend moeten worden (maar mag ook met een Bravodirect Lijn of een Directlijn of een Ontsluitende Lijn). Als dat zo is, kunt u dit dan toevoegen aan 3.3.7?	Uw veronderstelling klopt. Wij hebben dit toegevoegd in eis 3.3.7
405	Arriva	De huidige lijn 601 biedt snel en direct vervoer tussen Tilburg CS en onderwijsgebied Stappegoor. Deze lijn rijdt logischerwijs niet tijdens schoolvakanties. In de eisen tbv stadslijnen past een dergelijke lijn niet: voor een Scholierenlijn worden er te veel ritten geboden en een stadslijn moet ook tijdens schoolvakanties rijden. Kunt u de eisen aanpassen zodat er wel ruimte ontstaat voor een hoogfrequente scholierenlijn als lijn 601 in een stad?	Wij hebben uw wens gehonoreerd en om deze specifieke verbinding mogelijk te maken eis 3.6.2 opgenomen.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
406	Arriva	Het traject van een HOV stadslijn is voorgeschreven en loopt vaak tot het begin of midden van een stadsdeel. De verdere bediening van het stadsdeel zelf ligt meer voor de hand met lagere frequenties gezien de reizigerspotentie. Om overstappen voor reizigers te voorkomen is het gewenst om een HOV stadslijn na het voorgeschreven traject te kunnen splitsen in afzonderlijke lijnen die elk een eigen gebied bedienen. Is dit toegestaan?	Voor HOV-Stadslijnen in Tilburg is dit onder voorwaarden toegestaan, zie eisen in paragraaf 3.5.
407	Arriva	Op 2 corridors moet een bediening geboden worden passend bij een HOV-stadslijn. Daarbij kan al dan niet gebruik worden gemaakt van meerdere stadslijnen. Gelden de bedieningseisen van 3.5.14 en 3.5.15 dan voor iedere stadslijn afzonderlijk of voor het totaal van de stadslijnen op de corridor?	Indien ervoor wordt gekozen om een of meerdere HOV-stadslijnen in te leggen, dan gelden de bedieningseisen voor elke HOV-stadslijn afzonderlijk. Wordt de bediening op de in eis 3.5.14 benoemde corridors vormgegeven met meerdere Stadslijnen, dan gelden per Stadslijn de minimeisen conform eis 3.5.3 en 3.5.4, waarbij geldt dat de de gezamenlijke bediening op de corridor voldoet aan de eisen 3.5.15 en 3.5.16.
408	Arriva	De huidige P+R lijnen mogen alleen gebruikt worden door P+R reizigers met een P+R vervoersbewijs. De opbrengsten van de vervoersbewijzen vallen ook toe ana de gemeente Den Bosch. In het concept PvE worden de P+R stadslijnen meer geïntegreerd in het normale stadsnet. Dat roept bij ons de volgende vragen op: 1. Moeten de stadslijnen met een P+R functie alle haltes bedienen op het voorgeschreven traject? 2. Is het de bedoeling dat reizigers straks ook met een OV chipkaart/OVPay gebruik kunnen maken van de stadslijnen met een P+R functie? 3. Waar komt de opbrengstverantwoordelijkheid van deze lijnen te liggen?	1. Het is toegestaan om haltes over te slaan. 2. Reizigers kunnen zowel gebruik maken van OV-vervoerbewijzen als het Parkeerkaartje. 3. De inkomsten van de parkeerkaartjes zijn voor de gemeente 's-Hertogenbosch. Wanneer reizigers met een OV-vervoerbewijs reizen, is de opbrengstverantwoordelijkheid voor de vervoerder.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
409	Arriva	Is het voor een verdere integratie van de stadslijnen met een P+R functie ook toegestaan om de lijn vanaf De Vliert via de halte Zuid-Willemsvaart te verbinden met het station Den Bosch Centraal?	De eisen voor de Transferiumlijnen (in het Ontwerp-PvE nog aangeduid als Stadslijnen met een P+R-functie) zijn in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch aangepast. De Routes zoals aangegeven in Bijlage B1, figuur 1.2 betreffen Referentieroutes waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken, waarbij in ieder geval dient te zijn voldaan aan eis 3.5.19.
410	Arriva	De huidige centrumroute van de halte Zuid-Willemsvaart naar het Centraal Station staat niet op de kaart als mogelijke Route/Routevariant. Een goede alternatieve Route staat ook niet op de kaart. De huidige centrumhalte Zuid-Willemsvaart is dan richting Centraal Station niet meer te bedienen. Is dit de bedoeling? Zo nee, kunt u dan een Route aangeven tussen halte Zuid-Willemsvaart en het Centraal Station?	De eisen voor de Transferiumlijnen (in het Ontwerp-PvE nog aangeduid als Stadslijnen met een P+R-functie) zijn in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch aangepast. De Routes zoals aangegeven in Bijlage B1, figuur 1.2 betreffen Referentieroutes waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken, waarbij in ieder geval dient te zijn voldaan aan eis 3.5.19. De Route via de Zuid-Willemsvaart mag daarbij ook in twee richtingen worden bereden zodat een Verbinding tussen de huidige centrumhalte Zuid-Willemsvaart en Centraal Station mogelijk is via de Citadellaan (en de nog te realiseren nieuwe Verplichte Halte Citadellaan).
411	Arriva	Op de kaart staat als verplichte route van de Bravodirectlijnen de route via N279-Maastrichtseweg-Lagelandstraat-Aaartshertogenlaan. In paragraaf 3.2 staat dit niet als verplichte route vermeld, er staat zelfs in 3.2.3 dat "Indien de concessiehouder er voor kiest om verbinding e. ('s-Hertogenbosch CS - Uden Busstation) vai de N279 te rijden..." Graag dit eenduidig maken.	Dit klopt inderdaad, de bedoeling van deze vermelding is als volgt: Indien de vervoerder ervoor kiest om een Bravodirectmaatwerk verbinding te bieden via de N279, dan is de op de kaart aangeven route de verplicht te volgen route binnen de gemeente 's-Hertogenbosch

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
412	Arriva	Het is niet duidelijk of alle knooppunten verplicht bediend moeten worden. Kunt u dit verduidelijken?.	Niet alle Knooppunten hoeven verplicht te worden bediend. Wel dienen alle Verplichte haltes van de Ontsluitende lijnen en Spitslijnen rechtstreeks te worden verbonden met minimaal twee Knooppunten uit tabel 1 van bijlage B2 (zie eis 3.3.2 en 3.3.8). De tabel met Knooppunten is zo samengesteld dat inschrijvende partijen hiermee ruimte wordt geboden om de Ontsluitende en Spitslijnen naar eigen inzicht vorm te geven.
413	Arriva	Samen met de Wegbeheerders heeft de Concessieverlener inmiddels een aantal van deze Knooppunten geïdentificeerd als kansrijke mobiliteitshub. Hiervoor wordt in voetnoot 17 verwezen naar het Hubhandboek Oost-Brabant. Dit document is echter nergens te vinden	Hiermee werd het einddocument van de hubstudie Oost-Brabant bedoeld, te vinden onder: <a href="https://assets.foleon.com/eu-central-1/de-uploads-7e3kk3/8424/einddocument_hubstudie_oost-brabant_oktober_2023.d2f29836fccf.pdf">https://assets.foleon.com/eu-central-1/de-uploads-7e3kk3/8424/einddocument_hubstudie_oost-brabant_oktober_2023.d2f29836fccf.pdf</a> . We hebben de verwijzing in het PvE aangepast.
414	Arriva	Gesteld wordt dat de Bravodirectlijnen en Directlijnen tijdens de gehele looptijd van de concessie aangeboden moeten worden. Hetzelfde geldt voor de in bijlage B2, Tabel 2 genoemde haltes, die voor de duur van de concessie met een Bravodirectlijn of Directlijn bediend moeten worden. In Meierij en Midden-Brabant speelt momenteel de ontwikkeling van BRT als doorontwikkeling van Bravodirect. BRT zal komende jaren verder vorm krijgen, inclusief de bijbehorende infrastructuur. Dit kan betekenen dat huidige Bravodirectlijnen worden omgezet naar BRT lijnen, met wellicht aangepaste route en aangepaste haltes. De pilot BRT Meierij wordt weliswaar vermeld als majeure ontwikkeling, maar het zou duidelijker zijn als ook de stelligheid waarmee op diverse plaatsen wordt gesteld dat Bravodirect lijnen en verplichte haltes gedurende de gehele concessie duur voorgeschreven zijn,	Wij zien de ontwikkeling van BRT als doorontwikkeling van het netwerk van Bravodirectlijnen, waarbij wij tevens de zekerheid willen bieden dat deze ontwikkeling niet ten koste gaat van de in het PvE voorgeschreven Bravodirectverbindingen. Wij stimuleren wegbeheerders immers om de doorstroming op deze voorgeschreven verbindingen te optimaliseren en daarbij willen wij zoveel mogelijk zekerheid bieden voor de toekomst. Dit is een belangrijke reden waarom we veel vrijheid bieden om naast deze verbindingen ook Bravodirect Maatwerk te realiseren als opstap naar BRT, dat zich onderscheidt van de voorgeschreven Bravodirectverbindingen op het gebied van snelheid, bedieningsniveau en/of de doelgroepen waarop dit Maatwerk zich richt (zie eis 3.2.14). Op deze manier kunnen deze Maatwerkverbindingen stapsgewijs worden uitgebouwd naar BRT, waarbij de aanleg van de daarvoor benodigde infrastructuur mede het tempo bepaalt. Zowel in de Meierij als op de corridor Tilburg-

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		wat wordt afgezwakt en de ontwikkeling naar BRT nadrukkelijker wordt genoemd.	Waalwijk-'s-Hertogenbosch zijn hiervoor inmiddels plannen gemaakt. Het benoemen van de uitvoering van zulke grootschalige infrastructuurmaatregelen als majeure ontwikkeling, geeft de flexibiliteit om, in overleg met alle stakeholders, op termijn aanpassingen te doen aan de in dit PvE opgenomen verplichte Bravodirectverbindingen, indien dit voor het totale OV-netwerk een wenselijke ontwikkeling is.
415	Arriva	Gesteld wordt dat Bravodirect lijnen en Directlijnen tijdens de gehele looptijd van de concessie geboden moeten worden. Hetzelfde geldt voor de in bijlage B2, Tabel 2 genoemde halten, die voor de duur van de concessie met een Bravodirectlijn of Directlijn bediend moeten worden. Wij zien graag meer flexibiliteit in deze eisen. Dat is nodig om in te kunnen spelen op ontwikkelingen gedurende de concessieperiode die aanpassingen in lijnennet of dienstregeling wenselijk maken, en geeft meer ruimte om de ontwikkelrol en de geschetste ontwikkelrichting goed in te kunnen vullen. Een voorbeeld is de pilot BRT Meierij, waarbij de bestaande Bravodirect verbindingen worden doorontwikkeld naar BRT, met deels ook andere opties voor route en halten. Bent u bereid om de eisen voor	Zie antwoord op vraag 414



Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
		Bravodirect lijnen en Directlijnen ander te omschrijven zodat er meer ontwikkelruimte ontstaat gedurende de looptijd van de concessie?	
416	Arriva	Binnen de gemeentegrenzen van Tilburg, Den Bosch, Oss en Eindhoven mogen reizigers onder bepaalde voorwaarden staan. Daarbuiten moeten reizigers altijd kunnen zitten. Wellicht handig om hier 2 trajecten aan toe te voegen: 1. Sint Michielsgestel - Den Bosch. Als hier reizigers staan is dat maar enkele minuten omdat bij de halte Provinciehuis in Den Bosch vaak al meerdere reizigers uitstappen. 2. Son - Eindhoven. Dit traject valt buiten de concessie, terwijl het door de oorspronkelijke eis wel noodzakelijk is dat de Concessiehouder van Oost-Brabant hier voor een kort trajectdeel extra capaciteit moet bieden.	Wij gaan niet in op uw suggestie. Bovendien moeten reizigers die buiten deze concessie reizen met buslijnen die onderdeel uitmaken van de concessie, ook kunnen vertrouwen op voldoende kwaliteit.

Nr..	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
417	Arriva	De Concessieverlener onderscheidt op dit moment in dat kader verschillende distributiekkanalen, te weten: verkoop bij informatiepunten, verkoop bij Haltes, verkoop bij wederverkopers, online-verkoop en wagenverkoop. Wat wordt bedoelt met verkoop bij haltes?	Van verkoop bij haltes is in concessie Oost-Brabant geen sprake. Wij hebben deze verwijzing dus verwijderd.
418	Arriva	In het kader van Brabant-brede marketing en communicatie stelt de Concessiehouder zich proactief op ten opzichte van andere concessiehouders en stemt hij zijn acties op dit gebied af met andere concessiehouders die in opdracht van de Concessieverlener openbaar vervoer verrichten en aanbieders van Andere Mobiliteitsdiensten, waaronder begrepen de houders van de Flex-contracten. De Concessiehouder neemt deel aan het marketing- en communicatieoverleg over Brabant-brede marketing dat de Concessieverlener organiseert. Nemen andere mobiliteitsdiensten en houders van het Flex-contract ook deel aan marketing- en communicatieoverleg met provincie?	De provincie moet dit nog bepalen, maar het is op dit moment niet voorzien dat houders van het Flex-contract marketingactiviteiten verrichten. Wel communiceren zij richting reiziger.

Gelet op de wijzigingen van het ontwerp-Programma van Eisen ná publicatiedatum, zoals toegelicht in hoofdstuk 2 van deze Nota van Beantwoording, is een conceptversie van het definitieve Programma van Eisen met het Reizigersoverleg Brabant besproken, waarop zij een aanvullend advies hebben uitgebracht dat hieronder wordt beantwoord.

Nr.	Indiener	Reactie indiener	Beantwoording
419	<b>Reizigersoverleg Brabant</b>	<p>De huidige lijn 135 wordt een Directlijn in de concessie Oost, wat betekent dat deze ook 's avonds en in het weekend eens per uur blijft rijden. Dit is conform de huidige situatie, waarbij deze lijn in de daluren overdag op werkdagen buiten de vakanties twee keer per uur rijdt. Dit kan als een verbetering ten opzichte van het huidige PvE worden gezien. Alleen het doorrijden naar Wijk en Aalburg 's avonds en in het weekend is niet langer voorgeschreven. Wij kunnen ons hierin vinden, mits de halte Oud-Heusden Laagstraat een verplichte halte blijft voor deze Directlijn en niet valt onder de uitzonderingen van 3.2.9. Anders zou (Oud-)Heusden in de avond geen bediening meer hebben.</p> <p>De huidige bijlage B2 zat niet bij de stukken, waardoor wij momenteel geen volledig inzicht hebben in de verplaatsing van verplichte haltes tussen tabel 3 en tabel 4. Wij gaan ervan uit dat door de wijziging van lijn 135 naar een Directlijn, enkele verplichte haltes naar tabel 3 zijn verplaatst.</p>	Wij hebben halte Oud-Heusden, Laagstraat als verplichte halte Directlijn opgenomen. Uw veronderstelling ten aanzien van het opnemen van de betreffende haltes in tabel 3 is juist.
420	<b>Reizigersoverleg Brabant</b>	Wij willen nogmaals benadrukken dat de knooppuntfaciliteiten van Kromme Nol dringend verbetering behoeven. Dit is een essentieel knooppunt en goede voorzieningen zijn noodzakelijk voor de reiziger.	Wij delen uw wens en hebben deze halte nadrukkelijk in beeld in het kader van het verbeteren van faciliteiten voor Flex-overstappunten in samenhang met de start van de nieuwe concessie West-Brabant in juli 2025.
421	<b>Reizigersoverleg Brabant</b>	Tot slot willen wij nog aangeven dat de grotere loopafstanden van de P&R-haltes naar het centrum ['s-Hertogenbosch] volgens ons geen verbetering voor de reiziger zijn.	Deze keuze is door gemeente 's-Hertogenbosch gemaakt. Zowel de gemeente als de provincie is zich ervan bewust dat langere loopafstanden gefaciliteerd moeten worden door goede haltevoorzieningen en looproutes. Het met Transferiumlijnen bedienen van de haltes aan de binnenstadsring heeft wel tot voordeel voor de (P+R)reiziger dat hij over kan stappen op andere buslijnen.