

Reactienota Ontwerp Programma van Eisen

Concessie openbaar vervoer Fryslân 2024-2034

Gedeputeerde Staten van Fryslân 7 maart 2023



Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Introductie	4
1.2 Leeswijzer	4
1.3 Referentienummers	4
1.4 Vervolgproces	4
2 Samenvatting	5
2.1 Verminderde dienstregeling 2023	6
2.2 Indeling A-, B-, C- en D-kernen en buslijnen	6
2.3 Voorzieningenniveau platteland	6
2.4 Frequenties HOV-lijnen	7
2.5 Toegankelijkheid OV	7
2.6 Vervoersarmoede Fryslân en relatie nieuwe busconcessie	7
2.7 Initiatieven vanuit de mienskip	8
2.8 Minimale eisen	8
2.9 Begrippenlijst	8
3 Overzicht reacties en antwoorden provincie	9
3.1 Reacties online via provinciale website	10
3.2 Reacties ontvangen van gemeenten en provincies	43
3.3 Overige reacties	107



1 | Inleiding

1.1 Introductie

Vanaf december 2024 gaat een nieuwe concessie in voor het openbaar busvervoer op het vaste land van Fryslân en de Friese Waddeneilanden. De provincie Fryslân verstrekt de concessie aan een vervoerder voor de periode van 2024 tot 2034. Van 7 december 2022 tot en met 20 januari 2023 was er de gelegenheid om te reageren op het Ontwerp Programma van Eisen aanbesteding busvervoer Fryslân (hierna: ontwerp PvE). Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt.

In deze reactienota reageren wij inhoudelijk op deze reacties. Uit het aantal reacties op het PvE blijkt dat het openbaar busvervoer in Fryslân leeft. Langs deze weg willen wij alle indieners bedanken voor de reacties op het ontwerp PvE.

1.2 Leeswijzer

Allereerst vatten we kort samen op welke belangrijke punten we als provincie het Programma van Eisen (hierna: definitieve PvE) hebben aangepast naar aanleiding van de binnengekomen reacties.

De reactienota bevat verder een overzicht van alle ingediende reacties. Reacties leiden soms tot wijzigingen en aanvullingen van het definitieve PvE. In ons antwoord kunt u lezen waarom een reactie wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van het definitieve PvE. In andere gevallen betreft het antwoord een nadere toelichting van een keuze van de provincie. Dit overzicht is als volgt opgebouwd:

Nummer	Indiener	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
Vraag-nummer	Referentienummer of organisatienaam	Ingediende reactie	Antwoord provincie	Ja of nee

1.3 Referentienummers

Als u gebruik heeft gemaakt van het formulier op onze website dan heeft u van ons een bevestigingsmail ontvangen op het mailadres dat u heeft opgegeven. In deze e-mail is melding gemaakt van het referentienummer behorende bij uw reactie (voorbeeld: 00000003f98). Aan de hand van dit referentienummer kunt u uw reactie terugvinden met het antwoord van de provincie. Reacties die zijn ingediend door particulieren via de website, e-mail of briefpost zijn geanonimiseerd in verband met privacywetgeving.

1.4 Vervolgproces

Na de publicatie van het definitieve PvE start de provincie met het aanbesteden van de busconcessie. De reactienota is één van de bijlagen bij de aanbesteding zodat ook geïnteresseerde partijen kennis kunnen nemen van de achtergronden van sommige eisen. Op hoofdlijnen ziet de planning er als volgt uit:

Processtap	Datum
Publiceren Bestek	8 maart 2023
Indienen schriftelijke vragen marktpartijen over het Bestek (laatste NvI)	29 mei 2023
Sluitingsdatum indienen offerte Inschrijvers	19 juli 2023
Opening ingediende Inschrijvingen door de provincie	19 juli 2023
Beoordelen ontvangen Inschrijvingen en concessieverlening	Tot medio oktober 2023
Vaststellen Concessiebesluit, gunningsbrief en afwijzingsbrieven, verzenden gunningsbrief en afwijzingsbrieven	Eind oktober 2023
Einde bezwaartermijn deelnemende partijen	Begin december 2023
Ingangsdatum Concessie	15 december 2024



2 | Samenvatting

De provincie heeft veel reacties ontvangen op het ontwerp PvE. Hieronder een overzicht van het totaal aantal reacties en de wijze waarop de reacties zijn binnengekomen bij de provincie.

Vorm van reactie aan de provincie	Aantal
Reacties via het formulier van de provinciewebsite	116
Reacties per brief Reacties van gemeenten per brief (ook gemeenten buiten Fryslân) Reacties van provincies per brief	153
Reacties per e-mail	97
Totaal aantal reacties	366

2.1 Verminderde dienstregeling 2023

Uit veel reacties blijkt dat er zorgen zijn over het openbaar vervoer in Fryslân. Veel van deze zorgen hebben betrekking op de dienstregeling van dit moment. Graag wijzen wij u er hierbij op dat de huidige concessie (noodconcessie) een noodmaatregel is om uitval van het openbaar busvervoer in Fryslân te voorkomen. Het feit dat deze maatregel noodzakelijk is gebleken om het aanbod van openbaar busvervoer in Fryslân te garanderen, geeft aan hoezeer de coronapandemie de openbaarvervoersector heeft ontwricht. Een reguliere aanbestedingsprocedure, zoals eerder gepland in 2020, was daardoor onmogelijk. Hoewel de coronamaatregelen zijn afgeschaft, bevindt het openbaar vervoer zich nog steeds in een fase van herstel. De overbruggingsconcessie is een direct gevolg van de effecten van de coronapandemie, waarbij de bereikbaarheid verder onder druk is komen te staan.

In deze reactienota hebben wij, daar waar het gaat om een zorg of klacht met betrekking tot de huidige (nood)concessie, dit expliciet aangegeven bij onze reactie. Deze reacties moeten daarbij worden gezien vanuit de hiervoor beschreven context.

2.2 Indeling A-, B-, C- en D-kernen en buslijnen

Bij veel reacties wordt ingegaan op de indeling van kernen in een A-, B-, C- of D-kern. Per kerntype zijn minimale eisen opgenomen in het PvE met betrekking tot de bediening. De lijst waarbij kernen worden ingedeeld in één van deze kernen is gebaseerd op een combinatie van factoren en is veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoernetwerk een rol om te bepalen wat voor type kern een kern is. Verzoeken om kernen op te waarderen naar een kerntype met een hoger voorzieningenniveau hebben wij daarom in bijna alle gevallen afgewezen.

2.3 Voorzieningenniveau platteland

Wij begrijpen de geuite zorgen over de toekomst van buslijnen op het platteland in relatie tot de aanbesteding van de nieuwe busconcessie. Een aantal buslijnen zoals lijn 14, 71 en 116 zijn hierbij specifiek benoemd. Ook zijn er zorgen over de bediening van bijvoorbeeld kernen als Oosterwolde en Surhuisterveen. Wij snappen deze zorgen. Het openbaar vervoer in Fryslân is de afgelopen jaren onder druk komen te staan (zie ook hiervoor bij paragraaf 2.1). Daarom heeft de provincie, naast de geformuleerde minimumeisen in het PvE, een aantal gerichte acties in gang gezet om ervoor te zorgen dat dit tijdskeer wordt:

1. In het gunningsmodel wordt aan de inschrijvers gevraagd om plannen in te dienen om landelijke gebieden in de provincie Fryslân beter te ontsluiten. Met beter wordt verstaan een plan waarmee het huidige aanbod wordt overtroffen. Hoe beter het plan wordt beoordeeld door de provincie, hoe meer punten er verdient kunnen worden.
2. Wij zijn in gesprek met Friese gemeenten om te verkennen of zij bereid zijn om specifieke initiatieven die op dit moment spelen, te financieren binnen de concessie.
3. De provincie geeft vervoerders bij de aanbesteding de mogelijkheid om met de provincie een overeenkomst af te sluiten voor de aanschaf van nieuwe bussen. Omdat dit dan gezamenlijk gebeurt, kan dit goedkoper dan dat dit nu het geval is. De besparing die dit oplevert kan worden ingezet om het voorzieningenniveau binnen de concessie te vergroten.
4. Tot slot heeft de provincie ervoor gekozen om de remises (stallingen) voor bussen in beheer en eigendom te nemen. Op dit moment zijn deze remises veelal in eigendom van vervoerders of andere particuliere partijen. Het in eigen beheer en eigendom hebben van remises is goedkoper dan de situatie waarin dit niet het geval is. De besparing die deze stap met zich meebrengt in de kosten kan wederom ingezet worden om het voorzieningenniveau binnen de concessie te vergroten.

De provincie eist in het PvE geen buslijnen (behalve de A-lijnen en enkele hoofdverbindingen binnen de hoofdstructuur). De provincie stelt wel minimale eisen aan de bediening van kernen. Alle plaatsen die nu bediend worden door een vorm van openbaar vervoer behouden in de nieuwe concessie ook een vorm van openbaar vervoer. De kernen die nu aangedaan worden door een buslijn zijn in het PvE als A-, B-, C, of D-kern benoemd. Hierbij bepaalt de vervoerder de uiteindelijke route van de buslijnen binnen de gestelde kaders van de provincie.

De provincie doet dit om vervoerders de ruimte te geven om creatief te zijn en een passend vervoersaanbod te doen bij de aanbesteding. De provincie heeft hierbij onder andere gekeken naar reizigersaantallen. Als er kernen zijn met structureel weinig reizigers (minder dan vijf per rit), dan heeft de vervoerder de mogelijkheid om deze kernen anders te bedienen dan nu. Deze kernen zijn als D-kern benoemd in het PvE. In plaats van dat een kern de hele dag door een bus wordt bediend, kan er in deze D-kernen straks maatwerk worden aangeboden. Dit maatwerk kan bestaan uit een buurtbus of Flex-OV.

De eisen voor de halteafstanden zijn gelijk gebleven. Kernen moeten binnen 400 meter vanaf het centrum bediend worden door een buslijn. Als een halte verder dan 400 meter vanaf het centrum ligt, dan moet de vervoerder aanvullend maatwerk aanbieden binnen 400 meter vanaf het centrum.

Op deze manier ontstaat ruimte om de kwaliteit van buslijnen te verbeteren en de buslijnen/ de busritten te versnellen. Waar reizigersaantallen laag zijn, stopt de lijnbus niet overal meer, waardoor de lijnbus minder lang onderweg is. Daarnaast stelt het de vervoerder in staat om frequenter te gaan rijden op de doorgaande route. Bij de gunningscriteria is daarom extra aandacht gegeven aan een beter voorzieningenniveau dan is voorgeschreven. Met andere woorden: vervoerders kunnen meer punten scoren als zij op dit terrein extra service en kwaliteit bieden.

Mocht na de aanbesteding of gedurende de looptijd van de concessie blijken dat het aangeboden vervoer niet aansluit bij de behoefte, dan heeft de provincie de mogelijkheid om het vervoer alsnog aan te passen. Dit met als uiteindelijke doel: het borgen van een kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer.

2.4 Frequenties HOV-lijnen

Omdat de provincie hoge frequenties op de hoofdstructuur belangrijk vindt om daarmee een aantrekkelijkere reis aan te bieden en meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, heeft de provincie dit onderdeel laten uitmaken van de gunningssystematiek bij de aanbesteding.

2.5 Toegankelijkheid OV

De provincie heeft veel reacties ontvangen over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Punten van zorg zijn vooral het openbaar vervoer in het centrum van kernen. Er zou een toename zijn van afstanden van woonhuis naar haltes. Ook wordt hierbij de relatie gemaakt met het VN-verdrag Handicap. Dit verdrag heeft als doel: het verbeteren van de positie van mensen met een beperking. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer.

In het PvE hebben wij daarom eisen opgenomen om de toegankelijkheid te waarborgen en daar waar mogelijk te verbeteren. Voor loopafstanden naar haltes is een maximum bepaald. Die mogen, net als momenteel het geval is, niet verder dan 400 meter van het centrum (zwaartepunt) van een kern af liggen. Daarbij kan het zijn dat in een kern maatwerk (Flex-OV) de reiziger naar het dichtstbijzijnde knooppunt brengt, waar deze vervolgens over kan stappen op een reguliere buslijn.

Verder zijn eisen in het PvE opgenomen die iets zeggen over de toegankelijkheid van bussen en overig in te zetten materieel binnen de concessie. Hierbij moet ook gedacht worden aan de mogelijkheden om een rollator of rolstoel mee te nemen.

Tot slot hebben wij het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 getekend en streven we naar volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2040.

2.6 Vervoersarmoede Fryslân en relatie nieuwe busconcessie

Vervoersarmoede is een veel gehoorde term bij de ontvangen reacties. Wij hebben onderzoek laten uitvoeren naar vervoersarmoede in Fryslân. Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol bij het beperken van vervoersarmoede. De resultaten van dit onderzoeken hebben wij betrokken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Voor de resultaten van dit onderzoek verwijzen wij u naar DataFryslân via: <https://www.datafriesland.nl/2022/11/28/datafryslan-brengt-ferfiersarmoede-in-fryslan-in-beeld/>. Het onderzoek nemen wij op als informatieve bijlage bij de aanbestedingsstukken.

2.7 Initiatieven vanuit de mienskip

De provincie wenst graag ruimte te geven binnen de nieuwe busconcessie voor initiatieven vanuit de mienskip. Bij de behandeling van de Nota van Uitgangspunten busconcessie 2024 – 2034 is een motie aangenomen om de Friese mienskip uit te dagen om met alternatieve ideeën van vervoer te komen en daarvoor een plan van aanpak in te dienen. Binnen het PvE hebben wij een eis opgenomen om de concessiehouder, de provincie en de gemeente hierbij in een vroeg stadium te betrekken. Uit een aantal reacties blijkt dat er ideeën leven. Wij gaan hierover graag in gesprek met gemeenten en/of initiatiefnemers.

2.8 Minimale eisen

Tot slot merken wij nog graag op dat het definitieve PvE minimale eisen betreft. We dagen de vervoerders bij de aanbesteding uit en stimuleren hen om meer aan te bieden dan we omschrijven in het PvE. Omdat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zal hij zijn best doen om zo veel mogelijk reizigers te trekken. De vervoerder krijgt ruimte van de provincie om binnen de kaders van het eisenpakket een eigen vervoersmodel te ontwikkelen dat zo veel mogelijk reizigers trekt en zo veel mogelijk inkomsten genereert. Het verleden heeft aangetoond dat het verkrijgen van meer vervoer goed werkt als er bij de aanbesteding ruimte wordt gegeven aan de inschrijvende partijen. Het aangeboden voorzieningenniveau van vorige aanbestedingen is hoger geweest dan geëist door de provincie.

Omdat de nieuwe concessie pas start in december 2024 is het mogelijk om met een regeling voor meer- en minderwerk binnen de concessie nieuwe of aanvullende afspraken met de vervoerder te maken.

2.9 Begrippenlijst

Veelvoorkomende afkortingen in deze nota:

Ontwerp PvE	Ontwerp Programma van Eisen
Definitief PvE	Definitief Programma van Eisen
DRU's	Dienstregelingsuren
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer



3 | Overzicht reacties en antwoorden provincie

3.1 | Reacties online via provinciale website

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
1.	0000000757a	In dienstregeling 2022 stopt lijn 320 (Leeuwarden - Drachten - Heerenveen) in Leeuwarden bij elke halte. Gezien er veel scholieren/studenten reizen tussen Leeuwarden, Station en Leeuwarden, Huizemerlaan is de totale capaciteit vaak te laag en blijven reizigers naar Drachten staan. Ik had er voor gekozen om bij minder haltes te stoppen. Dit was in de tijd van Qbuzz ook het geval. De bediende haltes zijn dan: Leeuwarden, Klanderij, Leeuwarden, Borniastraat en Leeuwarden, Hendri Dunantweg. Tevens wordt hierdoor de dienstregeling minder kwetsbaar, omdat er bij minder haltes wordt gestopt en is het Qliner effect meer en beter zichtbaar. Deze constructie wordt bijvoorbeeld ook gebruikt op lijn 355 (Leeuwarden - Dokkum).	Wij herkennen het door u geschetste probleem niet. Er zijn bij ons geen problemen bekend van reizigers die naar Drachten willen, maar niet mee kunnen doordat deze ritten ook binnen Leeuwarden stoppen. Wij zullen nader onderzoeken of dit een (structureel) probleem is op deze verbinding. Mocht dit nu of in de toekomst het geval blijken, dan passen wij dit aan.	Nee
2.	0000000757a	Burgum moet worden bediend conform een B lijn. Burgum is een groot dorp met veel instappers. Burgum zou daarom ook als A lijn bediend kunnen worden met als route Leeuwarden, Station via MCL (halte Hendri Dunantweg) en Waldwei naar Burgum VV. De reistijd tussen Burgum en Leeuwarden wordt daarmee korter en Burgum krijgt een snelle reismogelijkheid met het MCL. De eis van B lijn kan worden teruggezet naar C lijn en op deze manier kan de vrijgekomen DRU's in een nieuwe A lijn worden ingezet.	Burgum is geen stedelijk centrum (Stedelijke centra, Omgevingsvisie Provincie Fryslân, vastgesteld 23 september 2020). Fryslân heeft zes stedelijke centra: Leeuwarden, Heerenveen, Sneek, Drachten, Dokkum en Harlingen. Burgum is daarom niet opgenomen in een verplicht aan te bieden netwerk van A-lijnen in het ontwerp PvE. Voor Burgum vinden wij een B-lijn als minimumeis passend. De vervoerder heeft wel de mogelijkheid de door u voorgestelde verbinding te realiseren. In het ontwerp PvE zijn namelijk minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden ten opzichte van deze (minimum) eisen kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt ook voor extra aanbod van vervoerders op het netwerk van A-lijnen of een uitbreiding daarvan.	Nee
3.	0000000757c	In die artikel staat dat de Friese ziekenhuizen bediend moeten worden conform C lijn. Ziekenhuizen zijn belangrijke bestemmingen voor de Friese reizigers. Er werken veel mensen en mensen gaan erop bezoek. Een C lijn staat niet in verhouding met het mogelijk aantal reizigers. Ziekenhuizen kunnen beter bediend worden conform B lijn. Op deze manier maak je het een stuk aantrekkelijker om met het OV van/naar een ziekenhuis te reizen. Daarnaast is het ziekenhuis in Drachten erg slecht bereikbaar. In de huidige (nood)concessie wordt dit ziekenhuis bediend met een Opstapper. Niemand gaat hier gebruik van maken. Echter liggen er wel haltes voor het ziekenhuis, klaar om gebruikt te worden. Dit ziekenhuis moet z.s.m. bediend worden conform B lijn.	Wij zijn het met u eens dat belangrijke voorzieningen - zoals de Friese ziekenhuizen - goed bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer. Wij gaan hier in een aparte paragraaf in het PvE aandacht aan schenken. Wij zijn van mening dat bediening conform de specificaties van een C-lijn hierin volstaat als minimumeis. Daarmee zorgt de provincie voor een verbetering van de huidige situatie, waarin het ziekenhuis in Drachten wordt bediend met een Opstapper. Er is daarnaast ruimte voor de vervoerder om de frequenties verder te verhogen als hij daartoe aanleiding en/of potentie ziet. Tot slot wijzen wij u op de bushalte Splitting in Drachten. Deze ligt op ongeveer 750 meter van het ziekenhuis. Veel bussen stoppen bij deze bushalte.	Ja

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
4.	0000000757c	De frequentie eisen van de HOV lijnen. Wat mij opvalt is dat er bij lijn 350 als eis 1x per uur staat. Dit is al jaren het geval, terwijl het een erg drukke lijn is. Hier is een enorme winst te behalen als de frequentie naar 2x per uur gaat.	Als minimumeis vinden wij de huidige frequentie passend als wij kijken naar de bezetting van de bussen. Wij snappen wel uw suggestie om frequentieverhoging op HOV- lijnen te bewerkstelligen. Door extra aan te bieden ten opzichte van de (minimum) eisen, kan een vervoerder daarom zich op dit vlak onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt specifiek voor extra aanbod (frequentieverhogingen) door de vervoerders op het netwerk van A-lijnen of een uitbreiding daarvan.	Nee
5.	0000000757c	Lijn 320 op het (deel)traject Drachten Heerenveen moet minimaal 2x per uur worden bediend. Dit is een erg druk traject, voornamelijk in de spits. Daarnaast is dit een belangrijke verkeersader waar, net zoals lijn 350, een enorme winst te behalen valt in het trekken van reizigers. Op dit traject moet de eis naar 4x per uur (tussen 7 en 9 en tussen 15 en 18 uur) om zo die extra reizigers te trekken. Daarnaast kan de frequentie eis na 20 uur worden verlaagd naar 1x per uur gezien het aantal reizigers dan juist lager is.	Zie ons antwoord bij nummer 4 over frequentieverhoging op de verbinding Alkmaar - Leeuwarden. Ook hier geldt dat wij voor buslijn 320 de minimumeis van een keer per uur zullen handhaven. In de avonden wil de provincie een twee keer per uur bediening houden tussen Drachten en Heerenveen (lijn 320 en 324), aangezien deze HOV-bussen aansluiten op de IC-verbindingen van station Heerenveen. Deze frequentie brengt de provincie niet terug naar een keer per uur.	Nee
6.	0000000757c	De B lijnen. In 2018 is er begonnen met het strekken van lijnen om de snelheid en aantrekkelijkheid te verhogen. Door de provincie is toen gezegd dat de vrijgekomen DRU's zouden worden gebruikt voor het versterken van B lijnen. Dit is tot op heden niet gebeurd. Frequenties op B lijnen zijn overal hetzelfde gebleven. Bijvoorbeeld Burgum verdiend een betere frequentie. Zolang de provincie dit niet eist, gaat het niet gebeuren.	Helaas heeft de vervoerder de vrijgespeelde DRU's de afgelopen jaren niet kunnen gebruiken voor frequentieverhogingen op B-lijnen. De oorzaak hiervan is dat het openbaar vervoer veel (over)last heeft gehad van corona. Hierdoor moesten er noodgedwongen optimalisaties en besparingen worden doorgevoerd in het openbaar vervoer. Het is de vraag of en op welke wijze het openbaar vervoer zich de komende jaren kan gaan herstellen. Voor de nieuwe concessie gelden de frequenties als minimumeisen. Zoals in de antwoorden op de voorgaande vragen vermeld, dagen wij vervoerders uit om met hogere frequenties te rijden en zich daarmee te onderscheiden bij de aanbesteding.	Nee
7.	0000000757c	Er zijn kansen om voor bepaalde kernen een spitslijn te eisen. Bijvoorbeeld de huidige lijn 13 (Leeuwarden - Drachten via Surhuisterveen) is een erg lange lijn, maar wel druk. Voor reizigers uit Kootstertille/Drogeham naar Drachten is het een enorme rit naar Drachten. Dit kan echter verkort worden door een verplichte spitslijn te introduceren. Deze lijn start dan bij Kootstertille en rijdt rechtstreeks naar Drachten (via de provinciale weg en met nieuwe haltes bij Drogeham en Harkema). In de tijd van Qbuzz was dit ook zo en dat waren ritten die goed gevuld waren.	De provincie heeft ervoor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (uitgezonderd de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en voor de reiziger meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen. Uw suggestie nemen wij daarom niet mee. Drogeham, Harkema en Kootstertille worden in deze systematiek alle drie bediend met een C-regulier lijn. Dit betekent op werkdagen een dagdekkende bediening, behalve in de avonden (6.30 – 18.30 uur).	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
8.	0000000757c	Algemeen! Drachten heeft geen 'dorpsbus'. De diverse lijnen die Drachten aandoen, hebben allemaal andere routes waardoor er wel redelijke verbindingen ontstaan. Echter zou ik kiezen voor een 'dorpsbus'. Deze bus rijdt tussen Drachten, Transferium Oost, Ziekenhuis, Woonboulevard, Knobeldorsfflein, Industrieterrein (met nieuwe haltes (Westkant, waar nu helemaal geen busverbinding is), naar Carpool Noord (met aansluiting op de lijnen naar Leeuwarden en Surhuisterveen). Van alle lijnen, behalve de Qliners, wijzigen de routes door rechtstreeks Drachten in en uit te rijden. Dit zal veelal de route tussen Transferium en Knobeldorsfflein en Eikesingel zijn.	Ervaringen uit het verleden laten zien dat uw suggestie tot het voorschrijven van 'dorpsvervoer' in Drachten weinig reizigers trekt. Daarom schrijft de provincie dit niet voor in het PvE. Het is aan de vervoerder om te kijken hoe hij plaatsen als Drachten wil bedienen, ook binnen de kern zelf.	Nee
9.	0000000757c	Algemeen! In de afgelopen concessie Zuid Oost Fryslan is er een eis dat (huidige lijn (1)14 een noord zuid route door Drachten moet hebben. Dit zou ik weer als eis terug laten komen. Deze verbinding is erg populair.	De provincie schrijft geen routes voor, maar stelt eisen aan de bediening van kernen. Het is aan de vervoerder om Drachten op een evenwichtige manier te ontsluiten. Gelet op het aantal instappers bij de haltes op het door u geschetste traject verwachten wij dat de vervoerder een (vergelijkbare) verbinding aanbiedt. De noord-zuidroute zoals door u geschetst, nemen wij dan ook niet op als eis. De provincie biedt ruimte aan vervoerders om hierin de juiste afweging te maken - qua routes en frequenties - binnen de gestelde minimeisen en zich hiermee te onderscheiden bij de aanbesteding.	Nee
10.	0000000757c	Tarieven. Het Friese busvervoer is een relatief dure reisoctie, in vergelijking met soortgelijke concessies. Echter wordt er 1,5 miljoen minder aan het OV gegeven per de nieuwe concessie. Wat als dit geld terug wordt gestopt in het OV om zo de kilometerprijs te verlagen? Dit zou zo'n 9% schelen. Dit levert extra reizigers op. Fryslan wil meer mensen in de bus, hoe gaan we dat doen? Nou op deze manier. Daarnaast is het belangrijk om bijvoorbeeld in vakanties speciale kaartjes aan te bieden, de eurokaartjes. Deze kaartjes, voor bijvoorbeeld €5,- voor 2 personen per dag, zal fors extra pass opleveren. Dit wil Fryslan. Investeer hierin, zodat de Friese bevolking vaker de bus instapt. Dit maakt het een stuk leuker!	Het Friese busvervoer is niet duurder in vergelijking met andere concessies in Nederland. Wij hebben een vergelijking gemaakt van het gemiddelde kilometertarief dat gehanteerd wordt in Nederland. De prijs binnen de Friese concessie is volgens deze analyse gemiddeld. Specifieke kortingsacties laten wij over aan de inschrijver. Voor wat betreft het promoten van openbaar vervoer stellen wij een aanvullend marketingbudget beschikbaar (eis 3.2.1.) waarmee juist op dit soort zaken extra ingezet kan worden. Dit aanvullende budget wordt alleen uitgekeerd na instemming van de provincie.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
11.	00000000757c	<p>Algemeen! Leeuwarden heeft een eigen stadsnetwerk. Echter zijn er geen eisen gesteld aan de nieuwbouw wijken in Leeuwarden Zuid, De Zuidlanden. Middelsee is een wijk in ontwikkeling en daarnaast wordt er nog gewerkt aan de wijken De Klamp, De Hem en Wiarda. Hier zijn echter geen goede busverbindingen. De Klamp heeft bijvoorbeeld in de huidige dienstregeling, lijn 22, 7 busritten per werkdag. Dit is natuurlijk niks. Voor deze nieuwe wijken bewoond zijn en voordat iedere wijkbewoner 2/3 auto's voor de deur heeft, moet er een goede busverbinding zijn, conform B lijn. Als een nieuwe wijk wordt gebouwd, moet vanaf dag 1, dat het eerste huis staat, een B lijn zijn (door de wijk). Zodat mensen weten dat er alternatieven zijn. Hier speelt de provincie/gemeente Leeuwarden slecht op in. Hier valt dus een sterke groei te behalen. Halte Techum ligt op een kwartier lopen vanaf wijk De Klamp, niet echt ideaal.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat nieuwe (nog te realiseren) wijken bij Leeuwarden een goede busverbinding moeten hebben. Het is lastig om dit nu al in detail voor te schrijven in het PvE, omdat (een aantal van) deze wijken nog gerealiseerd moeten worden. Binnen de (reguliere) dienstregelingsprocedure is voor de concessiehouder de verplichting opgenomen om de jaarlijkse bijstelling van de dienstregeling af te stemmen met onder andere de gemeenten. Hierbij kan ook de bediening van nieuwe wijken in de toekomst ter sprake komen. In artikel 3.1.36 is hiertoe al wel een voorschot gedaan.</p>	Nee
12.	00000000757c	<p>De dorpen Boelenslaan en Houtgehage moeten conform C lijnen bediend worden. In de huidige dienstregeling rijdt lijn 12 hier langs. Echter zijn er zeer weinig instapper in deze dorpen. Mijn keuze zou zijn om deze dorpen als Opstapper te bedienen en om de DRU's, die hierdoor vrijkomen, te gebruiken voor het versterken van het drukke traject Drachten - Surhuisterveen. Dit kan in de spits naar 2x per uur, rechtstreeks. Voor de dorpen Houtgehage en Boelenslaan zijn er ook haltes aan de Provincialeweg.</p>	<p>Gelet op het aantal inwoners en instappers zijn de kernen Boelenslaan en Houtgehage gespecificeerd als C-kern. Zie verder ons antwoord bij nummer 7.</p>	Nee
13.	00000000757c	<p>Hierin staat beschreven dat de huidige stadslijnen (dienstregeling 2022) zo blijft zoals die is. Echter wordt er verder zeer weinig geëist. Zo zijn er een tal van gebieden in en rondom de stad die een busverbinding missen. Neem bijvoorbeeld De Hemrik. Hier is nu (2022) alleen een Opstapper. Dit is totaal niet ideaal. Werknemers werken op verschillende tijden en er moet soms overgewerkt worden. Dan is het erg lastig om in te schatten hoe laat je moet bellen (o.i.d.) om te reserveren. De Hemrik verdient een eigen stadslijn conform B lijn. Deze hoeft niet de hele stad door te rijden, maar bijvoorbeeld een rondje De Hemrik en naar Station Camminghaburen, met aansluiting op de trein.</p>	<p>Gelet op het geringe aantal instappers nu en in het verleden schrijft de provincie de bediening van het bedrijventerrein De Hemrik met een stadslijn niet voor. Het grootste gedeelte van De Hemrik ligt op loop- of fietsafstand van station Camminghaburen.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
14.	00000000757c	In Leeuwarden zijn diverse stadslijnen, maar als een reizigers van bijvoorbeeld Cammingahburen naar Dokkum wil reizen, moet hij via Leeuwarden, Station wat zorgt voor een behoorlijk extra reistijd ten opzichte van de auto. Leeuwarden moet, net zoals bijvoorbeeld Groningen, voorzien worden van P+R terreinen. Vanaf deze P+R's moet er gereden worden naar diverse belangrijke locaties zoals Industrierreinen, MCL, Centrum en Station. Tevens kunnen er streekbussen stoppen. Als ook de stadslijn vanuit de nabije wijk hier stopt, is een goede en snelle reismogelijkheid in diverse richtingen mogelijk.	Wij snappen uw suggestie. De realisatie van P+R terreinen is echter geen onderdeel van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie. Deze P+R terreinen, indien ook gewenst door de gemeente Leeuwarden, moeten onder regie van de gemeente Leeuwarden tot stand komen. Hierbij dient de gemeente ook aandacht te besteden aan het parkeerbeleid in de stad. Mochten er in de toekomst P+R terreinen komen aan de randen van de stad, dan gaan wij met de gemeente Leeuwarden in gesprek over de bediening van deze locaties. Wij attenderen de gemeente Leeuwarden op uw suggestie.	Nee
15.	00000000757c	Algemeen! Wat wordt er geëist qua reservepersoneel? Naar mijn mening is het van belang dat in elk geval tussen 5:00 en 21:00 een reservechauffeur op de stalling/remise zit om eventueel een rit op te vangen die anders zou vervallen wegens bijvoorbeeld defect materieel.	De vervoerder dient de dienstregeling conform het eisenpakket uit te voeren. Eventuele problemen die bij de uitvoering van de dienstregeling kunnen ontstaan, bijvoorbeeld door defect materieel of ziekte onder chauffeurs, zijn een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Indien de dienstregeling hierdoor (structureel) niet conform het eisenpakket wordt uitgevoerd, kan de provincie de vervoerder hiervoor beboeten. De provincie zal bovenop deze werkwijze geen eisen stellen aan reservepersoneel.	Nee
16.	00000000757c	BOA inzet. 4 fte per jaar voor controle in de voertuigen is echt veel te weinig. Uit ervaring weet ik dat het voor de chauffeur heel prettig wordt ervaren als er regelmatig controle is, vooral op lijnen met veel overlast. Dit is veel het geval met lijnen langs het AZC. Geweld of overlast moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Als mensen weten dat er regelmatig controle is, wordt de kans kleiner dat er overlast/geweld is.	Wij gaan niet mee in uw voorstel om meer BOA's in te zetten. Sociale veiligheid is een belangrijk thema in het openbaar vervoer, zowel voor de reizigers als voor het personeel. Het is een basisvoorwaarde voor attractief openbaar vervoer. De provincie wil het sociale veiligheidsprobleem graag zo klein mogelijk houden. In vergelijking met de huidige situatie eisen wij in deze concessie een verdubbeling van het aantal fte BOA's. Wij verwachten dat dit voldoende is. Daarnaast eist de provincie van de vervoerder elk jaar een plan 'sociale veiligheid' waarin onder andere beschreven wordt hoe de vervoerder de sociale veiligheid gaat verbeteren. Op buslijnen met veel overlast verwacht de provincie van de vervoerder gerichte inzet van de BOA's. Dit monitort en bespreekt de provincie periodiek met de vervoerder.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
17.	00000007591	Ik zie nergens terug wat de eis is voor de bediening van winkelpark De Centrale. Dat is wel erg belangrijk gezien het een drukke en belangrijke locatie is. Een voorbeeld route is bijvoorbeeld: Station Camminghaburen - Winkelpark De Centrale (via Kanaalweg) - Emmakade - Station. Op station Camminghaburen aansluiting op de trein van/naar Groningen. Op die manier een snelle reismogelijkheid vanuit de regio naar De Centrale. Wegens grote verkeersdrukke aldaar, is het wel van belang om busbanen aan te leggen, anders krijg je de mensen de bus niet in.	<p>Winkelpark De Centrale wordt op dit moment bediend door lijn 3, 603, 611 en 651 via de bushalte aan de Franklinstraat. Het huidige netwerk blijft behouden (artikel 3.1.35), tenzij de provincie en de vervoerder anders overeenkomen. De provincie heeft nu nog geen redenen om dit aan te passen.</p> <p>Wij zijn het met u eens dat er grote verkeersdrukke is op dit traject en dat busbanen hiervoor een oplossing kunnen zijn. Met de gemeente Leeuwarden zijn wij doorlopend in gesprek om de doorstroming van de bussen in Leeuwarden te verbeteren.</p>	Nee
18.	000000075a5	De lijn Dokkum – Feanwâlden – Drachten wordt genoemd als A-lijn. Maar ik vraag mij af in hoeverre dit een A-lijn is op basis van de reizigersaantallen en het nut van deze lijn. Ik zie deze lijn in de huidige concessie vaak (Ook in de spits) leeg rondrijden. Voor deze lijn moet eerst bepaald worden of de reizigersbehoefte groot genoeg is voor een a-lijn. Wat moet iemand uit Drachten in Feanwalden? Overstappen op de trein heeft in mijn ogen weinig nut, omdat je vanuit Drachten ook met de bus naar Leeuwarden en Groningen kunt.	Deze lijn biedt via Knooppunt Feanwâlden een snelle verbinding van Dokkum richting Drachten, Leeuwarden en Groningen. De lijn is recent geïntroduceerd. Het heeft tijd nodig om extra reizigers te trekken op een nieuwe buslijn. Daarom wil de provincie deze lijn voortzetten in de nieuwe busconcessie.	Nee
19.	000000075a5	De lijn Drachten – Leeuwarden v.v. moet in de nieuwe concessie 4 keer per uur gereden worden. In de huidige concessie is dit ook zo en wordt het ondersteund door lijn 14/114 die vanaf Drachten ook Leeuwarden Sneldienst genoemd worden. Hierdoor worden Leeuwarden - Drachten v.v. 6 keer per uur bediend. In de spits is dit zeker nodig. Maar buiten de spits is het aanbod groter dan de behoefte. Mijn voorstel is, bedien de lijn Drachten – Leeuwarden v.v. in de spits 4 keer per uur en buiten de spits 2 keer per uur, zolang dit ondersteund wordt door lijn 14/114. Het principe geen lege bussen laten rondrijden moet in mijn ogen gelden voor A-lijnen als de behoefte niet groot genoeg is. Buiten de spits is de behoefte op het traject Drachten – Leeuwarden v.v. er niet.	Tussen de stedelijke centra Leeuwarden en Drachten willen wij overdag de hele dag door een hoge frequentie. De verbinding wordt zowel door forenzen als studenten veel gebruikt. We zien dat in de huidige situatie de spitsritten, ondanks de bediening van zes keer per uur, vol zitten. Door overdag de hele dag een hoge frequentie aan te bieden, geeft de provincie reizigers de mogelijkheid om hun reis anders te plannen.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
20.	000000075a5	De lijn Heerenveen – Drachten en Drachten – Leeuwarden samenvoegen heeft zeker een meerwaarde voor de reizigers en voor de gehele bereikbaarheid van Drachten. Is het mogelijk deze lijn samenvoegen als eis op te nemen? Het voorkomt namelijk vaker over te moeten stappen en het inzetten van meer bussen.	Het niet hoeven maken van een (extra) overstap is een gunstige ontwikkeling voor de reiziger. Wij hebben gekeken naar de herkomst en bestemming van reizigers op deze verbinding(en). De provincie ziet dat het merendeel van de reizigers niet het hele traject via Drachten aflegt, (Heerenveen, Drachten, Leeuwarden), of een deel daarvan. Er zijn dus weinig reizigers die moeten overstappen in Drachten. De provincie schrijft daarom geen gekoppelde lijn op dit traject voor.	Nee
21.	000000075a7	Wat is het criterium om dorpen als c-kern te definiëren? Anjum heeft ca 1200 inwoners, daarnaast een vakantiepark Esonstad in Oostmahorn en ligt op de route tussen Lauwersoog en Dokkum. De vraag is dan ook, waarom geen B-kern?	De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoernetwerk een rol bij de vaststelling van het type kern. Anjum is op basis van deze analyse ingedeeld als C-kern.	Nee
22.	000000075a7	Traject Lauwersoog -Dokkum: Verplichte minimale frequentie, is de eis van minimaal 2 x per uur volgens tabel in paragraaf 3.1.13 dan nog leidend?	De kernenlijst is leidend. Lauwersoog is een B-kern, waarbij het volgende staat vermeld: "verplichte frequentie minimaal aansluitend op alle veerboten van en naar Schiermonnikoog". Wij zullen dit verduidelijken in de tekst van het PvE.	Ja
23.	000000075b7	In hoofdstuk 3 wordt gesteld dat de concessieontvanger rekening dient te houden met "Fries beleid". Wat is Fries beleid? Algemeen beleid van de provinsje? Beleid t.a.v. het ov in de provinsje? Provinciaal beleid m.b.t. de Friese taal? De term verdient m.i. een nadere omschrijving. Ook worden er eisen gesteld aan het personeel dat met bijv. reizigers contact heeft. Wie controleert of die eis wordt nageleefd? In het Programma van Eisen voor de nu lopende concessie kwam deze eis ook voor, maar ik heb het diverse keren meegemaakt dat chauffeurs het Fries niet verstonden omdat ze bijvoorbeeld in Drenthe of Noord-Holland woonden en op doorgaande lijnen reden.	Met Fries beleid wordt bedoeld: alle door Provinciale Staten van Fryslân vastgestelde beleidsstukken die betrekking hebben op deze nieuwe busconcessie. Het belangrijkste beleidsstuk hierbij is de Nota van Uitgangspunten busconcessie 2024 - 2034, zoals vastgesteld in Provinciale Staten op 26 oktober 2022. Wij lichten dit nader toe in de tekst bij hoofdstuk 3.	Nee
24.	000000075b7	Hier staat dat bij auditieve informatie ook de Friese taal gebruikt moet worden. M.i. moet de provinsje verder gaan en aansluiten bij het provinciale beleid dat de Friese taal ook steeds meer zichtbaar moet zijn. Dat kan ook zeer goed in het ov. De nieuwe vervoerder zou ertoe aangezet moeten worden om zich in te spannen voor de zichtbaarheid van de Friese taal. Ook zou de nieuwe vervoerder uitgedaagd kunnen worden om met uitvoerbare ideeën te komen voor het gebruik van de Friese taal.	Bij de aanbesteding schrijven wij onze eigen Friese huisstijl voor. Hierbij houden we ook rekening met de zichtbaarheid van de Friese taal. Onder de artikelen 3.5.6 en 3.5.8 schrijven wij eisen voor over het spreken en verstaan van de Friese taal. De Friese taal komt dan namelijk auditief en visueel tot uiting. Wij zijn van mening dat wij daarmee volledig zijn en zullen de vervoerder hier niet verder toe uitdagen.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
25.	000000075b7	<p>In deze bijlage kom ik plaatsnamen tegen. Helaas is deze lijst (bijna) achterhaald. Per 1 januari 2023 krijgen 22 plaatsen in de gemeente Noardeast-Fryslân officieel een Friestalige plaatsnaam. Die naam is dus in de nieuwe concessieperiode geldig! U vindt deze lijst bijv. op de site van de gemeente onder 'nieuws'. De nieuwe vervoerder dient over een lijst te beschikken van door een gemeente officieel vastgestelde plaatsnamen. Van de nieuwe vervoerder mag geëist worden dat hij deze gebruikt en ook als tijdens de concessieperiode plaatsnamen eventueel anders worden vastgesteld dat hij deze dan gebruikt.</p>	<p>Dit klopt. Deze 22 plaatsen zullen de Friestalige naam dragen binnen de concessie. Dit geldt ook voor eventuele toekomstige naamswijzigingen gedurende de looptijd van de nieuwe busconcessie.</p>	Ja
26.	000000075bc	<p>Goedemorgen, Doorverwezen n.a.v. een telefonisch gesprek om hier een reactie achter te laten. Aangezien in Veenhuizen wel veel vervoersbehoefte is voor de leerlingen die uit Veenhuizen naar het Stellingwerfcollege in Oosterwolde moeten reizen, doe ik deze reactie op artikel 3.1 eisenpakket. Vanuit onderstaande lijn, konden leerlingen/inwoners van Veenhuizen in 20 minuten reizen naar Oosterwolde. Nu moeten ze met lijn 84 reizen, en doen ze er een uur en 20 minuten over. Dit is onaanvaardbaar. Vooral in de winterperiode, wordt er veel gebruik van gemaakt. Ook de gedetineerden die vrijkomen, of bezoek daar, kunnen nu niet komen of weggkomen. Ook de bierbrouwerij en het gevangenis museum zijn slecht te bereiken. In het verleden hebben ze de lijn in de weekenden er al uit gehaald. Dit hebben we uiteindelijk geaccepteerd. Het door de week weghalen van de lijn is niet te accepteren. Kinderen kunnen nu niet naar school in Oosterwolde. We zouden de lijn graag terugzien. Zelfs acceptabel zou nog zijn, als de lijn 1x per 2 uren zou gaan i.p.v. 1 x per uur. Ik (wij uit Veenhuizen), zien graag dat dit z.s.m. gaat veranderen. Ook zie ik graag een reactie tegemoet. Het Stellingwerfcollege zal ik ook op de hoogte brengen, aangezien dit een stop van leerlingen vanuit Veenhuizen en omstreken kan opleveren in de toekomst (er is namelijk geen vervoer meer). Met Vriendelijke groet, Lutske Germs Veenhuizen Het betreft de volgende lijn en jullie notitie: Lijn 14 Leeuwarden via Drachten, Oosterwolde en Veenhuizen naar Assen (rijdt alleen op werkdagen) Het deel Oosterwolde - Veenhuizen - Assen vervalt. Reizigers tussen Veenhuizen en Assen kunnen reizen met lijn 84.</p>	<p>De provincie Fryslân heeft samen met OV-bureau Groningen Drenthe afspraken gemaakt over de concessiegrensoverschrijdende buslijnen. Bijna alle huidige reizigers uit Veenhuizen hebben Drachten of Assen als bestemming. Wij schrijven daarom geen verplichte verbinding tussen Oosterwolde en Veenhuizen voor.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
27.	000000075bf	Ik wil bezwaar maken tegen het weghalen van het busvervoer tussen Oosterwolde en Veenhuizen, lijn 14. Veel mensen uit Veenhuizen zijn gericht op Oosterwolde o.a. school, boodschappen, sport. Nu de busverbinding weg valt is de reistijd een uur geworden (via Drachten) ipv 10 minuten. Dit is een groot probleem voor vele kinderen, ouderen en anderen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer!!!	Zie onze reactie bij nummer 26.	Nee
28.	000000075c2	Verplicht EHBO is mijn inzien geen optie een reanimatiecursus wel. Toegangsbewijzen acties/vakantie aanbiedingen/toerisme. Er is weinig oog voor aantrekkelijk reizen tijdens vakanties en voorzieningen voor toeristen qua verkoop van plaatsbewijzen en dat het ook aantrekkelijk wordt voor toerisme.	<p>In 3.5.11 hebben wij hiervoor al een eis omschreven. De tekst hiervan luidt: "uiterlijk binnen een jaar na start van de concessie dient al het rijdend personeel over een EHBO-diploma te beschikken en een hartreanimatie te kunnen uitvoeren (inclusief vrijwilligers buurtbus)".</p> <p>Wij delen uw mening dat aantrekkelijk reizen tijdens vakanties beter kan. Daarom bieden wij een aanvullend marketingbudget (eis 3.2.1.), te gebruiken voor dit soort zaken. Dit aanvullend budget wordt alleen uitgekeerd na goedkeuring door de provincie.</p>	Nee
29.	000000075d7	Bezwaar nieuwe dienstregeling betreft lijn 14. Onze dochters gaan beide in Assen naar school. Door het weg bezuinigen van lijn 14 in Oosterwolde, wordt het nu een stuk lastiger om op tijd op school te komen. Dit is precies wat er continu speelt: platteland is de pineut... En dan ook nog geen makkelijkere manier om bezwaar te maken, echt arrogantie ten top! Opnieuw laat de provincie hier zien: het draait niet om de burgers, maar om geld.	Wij vinden het vervelend dat u de wijzigingen met betrekking tot lijn 14 als storend ervaart. Uw bezwaar is gericht op een wijziging van de dienstregeling voor het jaar 2023. Deze inspraakprocedure ziet toe op de aanbesteding van de nieuwe busconcessie die start vanaf december 2024. In ons antwoord op reactie 26 verduidelijken wij hoe de provincie voor de nieuwe concessie aankijkt tegen de verbinding die u noemt.	Nee
30.	000000075dd	De bus (lijn 14 Veenhuizen) wordt veel gebruikt door leerlingen van het Stellingwerfcollege helemaal nu het vroeg donker wordt is dit niet handig.	Zie hiervoor onze reactie bij nummer 26 en 29.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
31.	000000075de	<p>Oneens dat buslijn Oosterwolde-Assen wordt opgeheven. In ieder geval 1 kind, waarschijnlijk 2 kinderen volgend schooljaar (en volgende jaren) naar MBO in Assen. Van de zotte dat ze straks niet naar de MBO van hun keuze kunnen!</p>	<p>Wij vinden het vervelend dat u de wijzigingen met betrekking tot lijn 14 als storend ervaart. Door de routewijzigingen hebben een aantal dorpen geen directe busverbinding meer, omdat de bus nu een doorgaande route gebruikt. Dit betreft echter een wijziging van de dienstregeling voor het jaar 2023. Deze inspraakprocedure ziet toe op de aanbesteding van de nieuwe busconcessie die start vanaf december 2024. Ook in de nieuwe concessie handhaaft de provincie deze wijziging. Voor onze inzet met betrekking tot de verbinding binnen deze concessie verwijzen wij u naar ons antwoord bij nummer 26.</p> <p>Oosterwolde blijft wel door middel van lijn 114 en 115 een rechtstreekse verbinding met Assen behouden. Oosterwolde is ingedeeld als B-kern (bijlage C-6) en daarmee onderdeel van de hoofdstructuur. A- en B-lijnen vormen namelijk de hoofdstructuur.</p> <p>Oosterwolde wordt als B-kern bediend met verplichte bediening van Assen en Drachten. Oosterwolde heeft dus overdag twee keer per uur en in de avond een keer per uur een verbinding met Drachten en Assen.</p>	Nee
32.	0000000761d	<p>In Leeuwarden zijn veel nieuwe wijken gebouwd en het wordt de komende jaren alleen maar uitgebreid. Echter zijn er onvoldoende busverbindingen om een alternatief te kunnen zijn voor de auto. Zodra het eerst huis in een nieuwe wijk wordt opgeleverd, moet er ook een busverbinding zijn. Anders gaan mensen gelijk 2 of meer auto's voor de deur parkeren, want er is geen alternatief. De haltes Techum en Goutum Zuid liggen te ver weg voor bijvoorbeeld de wijken De Klamp, De Hem en Unia. Ook Goutum Noord heeft niet erg een bepaalde goede busverbinding. De zuidkant van Leeuwarden moet goed conform een B lijn bediend worden om zo mensen in de bus te krijgen. De Klampt heeft overigens in de huidige dienstregeling wel een bushalte, maar er rijden maar 7 ritten per dag. Dat is natuurlijk helemaal niks. Geen goed alternatief voor de auto.</p> <p>Daarnaast wordt ook de wijk Blitseard niet bediend. De huidige lijn 8 welke stopt in Vrijheidswijk, kan doorgetrokken worden naar Blitseard om ook daar de mensen van een goede busverbinding te voorzien.</p>	<p>Zie ook ons antwoord bij nummer 11. Wij zijn het met u eens dat nieuwe (nog te realiseren) wijken bij Leeuwarden een goede busverbinding moeten hebben. Het is lastig om dit nu al in detail voor te schrijven in het PvE, omdat (een aantal van) deze wijken nog gerealiseerd moet worden. Binnen de (reguliere) dienstregelingsprocedure is de verplichting opgenomen voor de concessiehouder om de jaarlijkse bijstelling van de dienstregeling af te stemmen met onder andere gemeenten. Hierbij kan de bediening van nieuwe wijken in de toekomst ook aan de orde worden gesteld.</p> <p>Het aantal woningen en de samenstelling van de wijk Blitseard leidt naar verwachting tot een laag OV-gebruik. Een specifieke lijn schrijft de provincie daarom niet voor. Blitseard krijgt in 2023 wel twee nieuwe bushaltes ter hoogte van de kruising bij/met de Groningerstraatweg en de Anne Vondelingweg. Deze frequent passerende streeklijnen dragen bij aan de ontsluiting van de wijk.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
33.	0000000761d	Naast de routewijzigingen van de stadslijnen, zijn ook de frequenties aangepast. Na 18 uur rijden de stadslijnen nog maar 1x per uur. Voor een stad is dat natuurlijk niets. Ik zou speciaal voor de stad een extra eis noteren dat er in de vroege avond (tussen 18 en 21 uur) minimaal als B lijn gereden moet worden. Tussen 18 en 21 uur zijn nog drukke momenten.	Wij snappen uw suggestie en zien ook graag deze ontwikkeling plaatsvinden (hogere frequenties). Door extra aan te bieden ten opzichte van de (minimum) eisen, kan een vervoerder zich op dit vlak onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt ook voor extra aanbod (frequentieverhogingen) door vervoerders op B- en C-lijnen.	Nee
34.	000000076a4	Hierin wordt aangegeven dat het personeel onder CAO Stad- en streekvervoer moet vallen of vergelijkbaar. Vervoer voor maximaal 8 personen, welke door onderaannemers worden gereden, is hierop uitgezonderd. Dit zijn veelal taxichauffeur die onder een goedkopere CAO vallen. Het zou voor de buschauffeur in Fryslan mooi zijn dat zij ook deze ritten rijden en dat er dus geen vervoer wordt uitbesteed (excl. versterkingsritten). Er wordt al veel busvervoer wegbezuinigd en veel chauffeur maken zich zorgen over hun baan. Kortom: Alles onder de CAO stad- en streekvervoer of vergelijkbaar en al het vervoer door de buschauffeurs laten rijden, ook zogenaamde Lijntaxi's.	Het klopt dat het personeel van onderaannemers meestal niet vallen onder een CAO die gelijkwaardig is aan die van de buschauffeurs binnen de concessie. Toch willen wij vervoerders de mogelijkheid blijven geven om te werken met onderaannemers die onder een andere CAO werken. Op plekken waar de vraag naar openbaar busvervoer gering is, wordt namelijk veelal gewerkt met onderaannemers die vraagafhankelijk vervoers- (Opstapper) of Lijntaxi-diensten uitvoeren met een busje voor maximaal acht personen. Op het moment dat onderaannemers openbaar vervoersdiensten uitvoeren, zoals de Opstapper en Lijntaxi, treedt er een zogenoemde 'spiegelbepaling' in werking. Deze spiegelbepaling is geregeld in de Taxi en Besloten Vervoer CAO en zorgt ervoor dat de CAO-voorwaarden (zoals o.a. uurloon) in lijn worden gebracht met de CAO Stad- en Streekvervoer of vergelijkbaar. Dit is ook de werkwijze van dit moment binnen de noodconcessie en deze zetten wij door.	Nee
35.	000000076cf	Graag dat de bussen weer door dorpen en wijken rijden. Ook s'avonds. Nu moeten we 1200 tot 1500m in pikke donker naar halte lopen of nabijgelegen dorp fietsen, dit houdt in dat de auto gepakt wordt. Dat het openbaar vervoer vaker rijdt zodat het goede optie is om te gebruiken, zie het vervoer in stad Groningen echt fantastisch. Dat het prijstechnisch ook interessant wordt om openbaar vervoer te nemen. De kosten om van Ingelum naar Akkrum te rijden, bus en trein wegen niet op tegen de auto en dan heb ik nog niet eens over de reistijden.	De provincie heeft ervoor gekozen om vervoerders de mogelijkheid te bieden om lijnen te versnellen. Dit doet de provincie omdat vervoerders merken dat de grootste groep reizigers (de doorgaande reizigers) hier belang bij heeft. Ook trekt het meer reizigers aan. Voor reizigers in de dorpen geldt dat als de afstanden tot de doorgaande bushalte te groot worden (meer dan 1500 meter) er aanvullend maatwerk moet worden geleverd (Flex-OV, de huidige Opstapper) om bij de dichtstbijzijnde halte of knooppunt te komen.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
36.	000000076d1	De ziekenhuizen in het weekend zijn niet bereiken vanuit Ingelum. De belbus kan gebeld worden voor naar de volgende halte maar heeft een haltenummer nodig maar dit nummer is niet aanwezig in Ingelum. De belbus komt dan gewoonweg niet.	<p>Het haltenummer van Engelum betreft 9761a. Daarmee kunt u de Opstapper een keer per uur reserveren op de tijden dat de reguliere bus niet rijdt. Wij zullen de huidige vervoerder verzoeken om dit juiste haltenummer op de halte te plaatsen.</p> <p>Dit betreft verder een vraag over de huidige concessie. In de nieuwe concessie bestaat de mogelijkheid dat de huidige ontsluiting van Engelum gehandhaafd wordt, maar dit is afhankelijk van de uitkomsten van een pilot. Bij de pilot is met de dorpsbelangen Bitgum, Bitgummole en Engelum afgesproken dat de bezetting van de ritten door deze dorpen omhoog moet. Indien dit in voldoende mate het geval is, zal de huidige situatie gehandhaafd blijven tijdens de nieuwe concessie. Deze afspraak is nog niet opgenomen in het bestek voor de aanbesteding en voegen wij toe.</p>	Nee
37.	000000076d1	Laat een stadsbus rijden op de onregelmatige tijden als buslijn 74 niet over Ingelum rijdt na 17:30 zodat altijd een ziekenhuis bezocht kan worden. Hier kan de wijk Westeinde ook in meegenomen worden en eventueel Beetgumermolen.	Na 17:30 uur kan gebruik worden gemaakt van de Opstapper om bij het knooppunt Marssum te komen en van daaruit de bus te pakken naar het ziekenhuis. Wij nemen uw suggestie over het doortrekken van een stadsbus daarom niet mee.	Nee
38.	000000076d1	Bussen rijden niet vanuit Ingelum en Beetgumermolen naar genoemde activiteiten in deze paragraaf misschien uitgezonderd de PC bus.	Wij schrijven niet voor welke kernen rechtstreeks moeten worden bediend rondom de genoemde evenementen. Het is aan de vervoerder om hier een afweging te maken.	Nee
39.	000000076d1	Bus is überhaupt niet toegankelijk voor boodschappen doen in de stad in het weekend of het uitgaansleven oa. cultuur evenementen of de harmonie te bezoeken.	Wij vinden het vervelend om te horen dat u het openbaar busvervoer als niet toegankelijk ervaart. De afgelopen twee jaar heeft de vervoerder vanwege de coronapandemie een afgeslankte dienstregeling moeten rijden. De provincie hoopt met deze nieuwe concessie de bereikbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren.	Nee
40.	000000076d1	Bus tijden uitbreiden en structureel aanhouden met name het weekend doel op strekking lijn 71 over Ingelum en Beetgumermolen/Beetgum. Uitbreiden lijn 74 of inzetten van stadsbus over de wijk Westeinde en de omliggende dorpen.	Zie onze reactie bij nummer 36.	Nee
41.	000000076d1	Ingelum of Engelum wordt niet genoemd in deze bijlage.	Engelum is genoemd onder C-kern (C-spits).	Nee
42.	000000076d1	Ik ben het in het geheel niet eens met de gedeeltelijke strekking van de buslijn over Ingelum en Beetgumermolen. De leefbaarheid is achteruitgegaan en de aantrekkelijkheid om in deze dorpen te wonen is door het geringe busvervoer afgenomen. Het heeft meerdere gevolgen oa. huiswaarde neemt af door minder aantrekkelijkheid.	Zie onze reactie bij nummer 36.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
43.	00000007747	<p>Ik mis oandacht foar it Frysk</p> <p>Yn de nije konsesje foar it busferfier moatte it Frysk en it Nederlânsk in lykwaardige posysje ha. It is 2023, blikstiender. It Frysk moat sichtber wêze as primêre taal, dus boppe-oan/foar it Nederlânsk: alle stickers yn en op de bus twatalich (bgl. "Ferjit net om út te checken / vergeet niet uit te checken"), digitale ynformaasje op de skermen moat ek konsistint Frysk-Nederlânsk oanbean wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> De offisjele plaknammen moatte brûkt wurde yn de digitale ynformaasje foarsjenning (bart no foar it grutste part al, mar noch net altyd konsistint), sawol online as op it skerm yn de bus. Ynklusyf lêstekens, want dy ûntbrekke no noch (dus op it skerm yn de bus moat gjin "Damwald" mar "Damwâld" stean). Foar plakken mei in offisjeel Nederlânske namme moat de Fryske fariant derachter stean. Dus: Leeuwarden (Ljouwert) - Busstation. Haltenammen oersetse soarget mooglik foar betizing, dus dat soe ik net dwaan. De provinsjenamme Fryslân moat konsistint brûkt wurde, ek yn it Nederlânsk. Arriva brûkt no noch te faak de sûnt 1997 net mear besteande namme "Friesland" Reizgers moatte yn it Frysk by de ferfierder telâne kinne. Personiel moat it Frysk minimaal ferstean kinne, dit jildt ek foar de klantenservice dy't it Frysk sawol mûnling as skriftlik passyf behearskje moat. Personiel dat it Frysk noch net aktyf behearsket moat aktyf oanmoedige wurde om in kursus by de Afûk te folgjen. Dy kursus moat betelle wurde troch de konsesjeferliener of de konsesjenimmer. Nij te realisearjen bushaltes krije yn prinsipe in Fryske namme. 	<p>Yn kâsten 3.5.6 en 3.5.8 is oanjûn dat personiel de Nederlânske taal praat en de Fryske taal minimaal ferstean moat. Dêrmei is de ferfierder dus ferplichte om personiel dy't net oer dizze taalfeardigens beskikt op te lieden.</p> <p>Yn kâst 3.7.5 stiet omskreaun dat alle kommunikaasje (sawol skriftlik as digitaal) nei de reizgers meartalich, dus Nederlânsk, Frysk en yn it Ingelsk oanbean wurde moat.</p> <p>De offisjele plaknammen sille brûkt wurde by ynformaasje foarsjenning. Dus ek by de sûnt 1 jannewaris II. trochfierde plaknamme wijzigingen nei it Frysk yn de gemeente Noardeast-Fryslân.</p> <p>Wij sille de ferfierder wize op de offisjele provinsjenamme 'Fryslân'.</p> <p>Wêr't it mooglik is, soargje wy foar bushaltes mei Fryske nammen.</p>	Ja
44.	00000007771	<p>Het aanbieden van vernieuwende of verbeterde vormen van OV ter ontsluiting van D-kernen. 'of' vervangen door 'en'. Het is van belang dat vernieuwende vormen leiden tot verbeterde vormen van OV-vervoer.</p>	<p>Wij nemen uw suggestie mee.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
45.	00000007771	Aansluitingen en punctualiteit. Graag aandacht voor aansluitingen naar ander concessiehouders. Bijvoorbeeld in Emmeloord: het komt geregeld voor dat de bus naar Lelystad niet gehaald kan worden v.v., omdat dit te lang duurt via verschillende centrales (verkeersleiding) concessiehouders. Of de chauffeur van Connexion ondanks een oproep en dat er voldoende wachttijd binnen 180 seconden is, gewoon wegrijdt. Met een uur extra wachttijd voor de reiziger tot gevolg.	Wij schrijven voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op haltes die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Dit geldt ook voor knooppunten met lijnen uit verschillende concessies (artikel 3.1.65). Tijdens de uitvoering van de dienstregeling dient bij onvolkomenheden contact te worden gezocht met de verkeersleiding van andere vervoerders (artikel 3.1.66). Mocht blijken dat de vervoerder deze eisen niet goed naleeft dan horen wij dat uiteraard graag, zodat wij de vervoerder hier op aan kunnen spreken.	Nee
46.	00000007771	Ik woon in Rijs en reis regelmatig met OV naar Voorhout (bij Leiden) naar mijn werk. Zowel de heenreis als terugreis bedraagt de reis circa 4 uur. Ik heb dus vaak wel een overnachting nodig. In 2014 was een enkele reis van Rijs naar Hillegom of Voorhout 3 uur, maar de laatste jaren is dit vooral op het traject Emmeloord-Rijs sterk verslechterd (extra wachttijd). Met de nieuwe dienstregeling 2023 moet ik 's avonds vanuit Lemmer 20 minuten op Harich Ronde wachten voordat de Opstapper komt. Vaak is het een taxi uit Sneek of Wolvega, wat natuurlijk niet bijdraagt aan duurzaamheid. Bovendien geven de taxichauffeurs aan dat zij deze ritten vaak moeilijk kunnen invullen vanwege de drukte, hun maximale rijtijden en personeelstekort. Ik vind dit een duidelijke verslechtering en als vrouw onprettig om in donker en weer- en wind te wachten lang te moeten wachten. Voor de vele scholieren-werkenden-ouderen-asielzoekers e.d. (zonder auto) in het gebied tussen Balk-Sondel-Nijemirdum-Oudemirdum-Rijs-Bakhuizen--Koudum-Workum-Parrega-Tjerkwerd-Bolsward, die afhankelijk zijn van het OV zijn de OV-mogelijkheden sterk verslechterd en is dit onacceptabel. Het rijden van een (kleine) lijnbus heeft dan 's avonds door de week duidelijk de voorkeur. Graag aandacht voor betere aansluitingen en beter openbaar vervoer. Dat er gewerkt wordt aan de Lelylijn is helemaal prima, maar biedt ook bewoners in de dorpen de mogelijkheid om met het OV naar familie, vrienden, school, werk, cultuur en muziek te gaan. De Mienskip Foarop yn Fryslan! Op wei nei in duorsum en ynklusyf iepenbier ferfier!	Zie ook ons antwoord hiervoor bij nummer 45. Wij schrijven voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op haltes die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Door allerlei randvoorwaarden en beperkingen (bijvoorbeeld aansluitingen op andere knooppunten van een bustraject) is het helaas niet altijd mogelijk om overal een goede aansluiting te bieden. Het is aan de vervoerder om hieraan een evenwichtige invulling te geven. Voor Flex-OV (de huidige Opstapper) zijn specifieke overstaptijden voor aansluitingen voorgeschreven (artikel 3.10.13). De overstaptijd van Flex-OV op bus ligt tussen (minimaal) twee en (maximaal) acht minuten. Gezien het lage aantal instappers in de avonduren is voor Rijs en omgeving geen vaste bediening door een (kleine) lijndienst in de avonduren voorgeschreven. De vervoerder moet in ieder geval een keer per uur een verbinding naar Rijs bieden met Flex-OV. De vervoerder heeft tot slot wel de mogelijkheid om de door u voorgestelde verbinding met een lijnbus te realiseren. In het ontwerp PvE zijn namelijk minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden dan deze (minimum) eisen kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
47.	00000007771	Biedt meer toiletmogelijkheden aan op busstations voor reizigers. Vooral voor langere reizen is dit een must. Niet altijd is er horeca in de buurt. En goede OV-fietsen. Ik heb in Bolsward een nieuwe deelfiets geleend, maar deze fiets fietst nogal zwaar om naar Exmorra te fietsen en de ketting liep er steeds af en het zadel stond helemaal scheef. De fiets is niet 'hufferproof'. Een stevige OV-fiets van de NS is een veel beter alternatief.	Voorzieningen op de busstations (zoals toiletten) maken geen deel uit van deze aanbesteding. Dat geldt ook voor het huidige aanbod van deelfietsen op de busstations en regionale treinstations. Wij nemen uw opmerkingen mee in het nog nader te ontwikkelen beleid rondom OV-knooppunten en hubs.	Nee
48.	00000007771	Biedt het personeel meer rust, faciliteiten en werkplezier om gezond en duurzaam op reis te gaan.	In artikel 3.5.20 hebben wij verwoord hoe wij deze zaken goed willen borgen in de nieuwe busconcessie.	Nee
49.	00000007779	Hier zien wij dat de c-lijnen op zondag niet meer bediend worden. Toch wordt er op zondag wel degelijke gebruik gemaakt van openbaar vervoer. Neem nou mbo'ers die door de weeks op kamers zitten en in het weekend thuis zijn. Zij vertrekken doorgaans op zondag weer naar hun kamer. Zoals in de huidige concessie rijdt er op zondag een opstapper. Dat lijkt ons voldoende voor de zondag. Maar geen vervoer op zondag dat kan niet!	Wij schrijven voor dat op momenten dat er geen reguliere bus rijdt er tenminste een keer per uur een verbinding met Flex-OV naar een knooppunt moet zijn (de huidige Opstapper). Elke Friese kern wordt bediend op zondag (9.00-23.00 uur).	Nee
50.	00000007779	Het openbaar beter promoten zodat meer mensen het openbaar vervoer zullen nemen. Neem als voorbeeld een aantal momenten in het jaar dat mensen een dag gratis met het openbaar vervoer kunnen. Dit om te ervaren wat het openbaar vervoer is.	Promotie van het openbaar vervoer is belangrijk. Acties zoals een dag gratis openbaar vervoer laten wij echter over aan de vervoerder. De vervoerder is namelijk verantwoordelijk voor de opbrengsten binnen de concessie en wordt daarmee gestimuleerd om dergelijke acties te ondernemen. Voor wat betreft het promoten van openbaar vervoer stellen wij een aanvullend marketingbudget beschikbaar (artikel 3.2.1.) waarin onder andere hierop extra ingezet kan worden. Dit aanvullende budget wordt alleen uitgekeerd na goedkeuring door de provincie.	Nee
51.	00000007779	Het onderscheid in prijs voor abonnementen. Een mbo'er kan gebruik maken van gratis ov via duo. Alleen een vmbo'er 12/18jaar. Moet jaarlijks duizend euro betalen	Wij begrijpen uw opmerking over het onderscheid in prijs voor abonnementen voor scholieren. Daarom zijn er in het producten- en tarievenhuis (van toepassing op deze busconcessie) speciale producten voor scholieren (12 – 18 jaar) opgenomen, namelijk: Altijd Vrij Fryslân scholier; Altijd vrij Fryslân scholier HOV en Altijd Korting Scholier.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
52.	00000007779	Bijlage c-17 is niet toegevoegd aan het ontwerp.	In het ontwerp PvE ontbreken meerdere bijlagen, waaronder bijlage C-16 (overzicht producten en tarieven 2023 Fryslân). Deze bijlage is van belang voor vervoerders om inzicht te krijgen in de huidige (2023) OV- tarieven en producten en in mindere mate voor overige belanghebbenden. Deze bijlage voegt de provincie toe aan het definitieve PvE.	Nee
53.	00000007779	c -17 niet toegevoegd Friese producten en tarievenhuis	Zie onze reactie bij nummer 52.	Nee
54.	00000007779	Graag zien wij een efficiënt maar bereikbaar openbaar vervoer. Het is natuurlijk voordeliger om minder bussen te laten rijden maar dan ben je totaal niet bereikbaar. Laat het openbaar vervoer betaalbaar maken zodat er ook meer gebruik van wordt gemaakt. Door de wisselende energieprijzen wordt rijden in een auto ook steeds minder betaalbaar en laat openbaar vervoer dan de voordelige keuze zijn.	Wij zijn het met u eens dat het openbaar busvervoer efficiënt en bereikbaar moet zijn. Het is daarbij geen doel op zich om minder bussen te laten rijden. Efficiënt en bereikbaar betekent voor ons: maatwerk vervoer daar waar een (reguliere) bus niet passend is, bijvoorbeeld op plekken waar de vraag naar openbaar vervoer erg laag is. Het betekent verder juist méér bussen daar waar veel vraag is naar openbaar busvervoer. Dit zien wij bijvoorbeeld terug op de hoofdstructuur (A-lijnen). Om de concurrentie met de auto aan te gaan, is de prijs erg belangrijk. Dit is ook in het belang van de vervoerder die verantwoordelijk is voor de opbrengsten binnen de nieuwe concessie en daarom een concurrerend tarief wil hanteren.	Nee
55.	00000007708	Wij zijn ongerust over de bereikbaarheid van de kleine dorpen met name Makkinga-Wolvega lijn 116. De tijden in de ochtend zijn sterk gereduceerd. Er wordt geen rekening gehouden met schoolgaande kinderen naar Wolvega. Hierdoor ontstaan onveilige situaties. Kinderen moeten zeer vroeg op de bus stappen en hangen vervolgens bijna een uur rond in Wolvega voordat de school begint.	Wij begrijpen uw zorg. Begin- en eindtijden van schoolgaande jeugd verschillen door de jaren heen weleens. Daarom schrijven wij voor dat de vervoerder structureel overleg moet voeren met de koepels van het voortgezet en hoger onderwijs, om de dienstregeling af te stemmen met school- en colleegetijden (artikel 3.1.59). In artikel 3.1.62 hebben wij tijdsmarges geformuleerd voor aansluitingen op bus en trein. Dit betreft minimaal vijf en maximaal tien minuten. Het genoemde artikel zorgt er in de huidige dienstregeling voor dat de aansluiting op de schooltijden niet optimaal is. Wij geven, gelet op de reizigersaantallen naar het station, prioriteit aan een goede aansluiting op de trein.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
56.	000000007786	De Qliner hoort een aantrekkelijk product te zijn, dat ook forenzen uitnodigt om de auto te laten staan. Het deels afwaarderen van Qliner 355 naar een uursdienst tussen de mei- en zomervakantie past daar absoluut niet bij. Buiten de vakanties hoort een Qliner als lijn 355 minimaal twee keer per uur te rijden. Met een uursdienst wordt de Qliner onaantrekkelijk en zullen forenzen vaker voor de auto kiezen. Om t.o.v. het huidige PvE kostenneutraal de hele dag een halfuursdienst te rijden op lijn 355, zou ik voorstellen om in plaats daarvan in de vakanties (of alleen in de kerst- en zomervakantie) de hele dag (dus ook in de spits) een uursdienst te rijden. In de vakanties zijn er aanzienlijk minder reizigers. In de periode tussen de mei- en kerstvakantie is daar echter geen sprake van en zullen vele reizigers worden gedupeerd door een halvering van de frequentie.	Wij zijn het deels eens met uw suggestie. Ten tijde van de zogenaamde 'fietsdienstregeling' (1 mei tot zomervakantie) reizen er (veel) minder scholieren en studenten met de bus. Daarom hebben wij de frequentie omlaag gebracht naar een uurdienst in het ontwerp PvE. Om forenzen tegemoet te komen in deze periode zullen wij het PvE aanpassen door in de spitsperiode wel twee keer per uur te eisen op dit traject tijdens deze periode. Uw suggestie om tot een kostenneutrale aanpassing te komen door de frequenties te verlagen in de vakantieperiodes hebben wij overgenomen in het PvE (artikel 3.1.6).	Ja
57.	000000007786	Indien op C-lijnen blijkt dat er structureel sprake is van minder dan 5 reizigers per rit, kan er voor een andere dienstverlening worden gekozen. Geldt deze bepaling voor lijnen waarop dit blijkt in het eerste dienstregelingsjaar van de concessie, of geldt deze bepaling ook al voor lijnen waarvoor dat in de dienstregeling 2023 geldt? Met andere woorden, moeten alle kernen die zijn opgenomen in bijlage C-6 in het eerste dienstregelingsjaar van de concessie ook daadwerkelijk als C-lijn met vaste ritten worden bediend, of kan er op voorhand, voor het eerste jaar al gekozen worden voor een alternatieve dienstverlening voor (een deel van) deze kernen?	Nee, dit geldt niet voor het eerste dienstregelingsjaar (2024). De vervoerder dient nu al een aanbod te doen voor het eerste dienstregelingsjaar. Op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel reizigers zich in 2023 in het Friese openbare busvervoer bevinden en of dit aanleiding geeft om voor een andere vorm van dienstverlening te kiezen. Aanpassingen vinden dus pas het jaar erop plaats (vanaf 2025).	Nee
58.	000000007786	Lijn 19 bestaat niet meer. In de dienstregeling 2023 is deze vervangen door lijn 17 tussen Heerenveen en Steenwijk via Noordwolde.	Bedankt voor uw reactie. Hier is per abuis een foutief lijnnummer genoemd. De provincie corrigeert dit in het definitieve PvE.	Ja
59.	000000007786	De afgelopen jaren zijn de Admiraliteitsdagen in Dokkum in omvang en bezoekersaantallen sterk gegroeid. Daarom zou het wenselijk zijn om ook tijdens de Admiraliteitsdagen met extra bussen te rijden. In de late avond, wanneer mensen terug naar huis willen reizen, rijden er normaliter bijna geen bussen meer vanuit Dokkum. De concessieverlener en -houder zouden het gebruik van het openbaar vervoer tijdens de Admiraliteitsdagen juist moeten stimuleren door extra bussen aan te bieden. Het is een kip-ei verhaal: aanbod creëert vraag, maar er is nu vrijwel geen aanbod.	Wij voegen dit evenement toe aan artikel 3.1.73. In het PvE is daarnaast geëist dat bij evenementen de vervoerscapaciteit voldoende moet zijn (artikel 3.1.68). De vervoerder moet - bij extra drukte - extra vervoer aanbieden op bestaande lijnen.	Ja

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
60.	00000007786	<p>Het inzetten van zero-emissie materieel mag nooit ten koste gaan van de dienstregeling of de uitvoeringskwaliteit. Zo is in Emmen bijvoorbeeld sinds de inzet van elektrisch materieel op de stadsdienst de vaste koppeling tussen enkele stadslijnen vervallen, omdat de bussen tussentijds moeten bijladen. Reizigers moeten hierdoor vaker overstappen. Daarnaast zie ik in Groningen dat de betrouwbaarheid van elektrisch materieel vaak te wensen overlaat. Ritten lopen forse vertragingen op doordat de bussen extra moeten laden, passagiers moeten halverwege de rit overstappen omdat de bus leeg is, en er wordt met grote regelmaat ander materieel ingezet omdat veel elektrische bussen aan de kant staan. Ook op het moment van schrijven zijn er weer problemen met elektrische bussen, waardoor een groot deel van het wagenpark aan de kant staat: https://www.ovnieuwsuitgroningen.nl/2023/01/14/groot-deel-q-link-wagenpark-staat-al-weken-langs-de-kant-door-technische-problemen/</p> <p>Verder zien we dat de inzet van Chinese bussen in de concessie IJssel-Vecht tot grote ontevredenheid heeft geleid. De kwaliteit van de bussen is ver onder de maat, waardoor reizigers te maken hebben met uitval en vertraging, en chauffeurs zelfs fysieke klachten krijgen. Na ruim twee jaar zijn de problemen nog steeds niet opgelost. Dergelijke situaties mogen nooit voorkomen in de concessie Fryslân en het is daarom wenselijk om Chinese bussen te weren.</p> <p>Tot slot zijn er op dit moment weinig of geen zero-emissie bussen die geschikt zijn voor T100. In combinatie met de lange afstanden van A-lijnen, stel ik voor om op de A-lijnen geen zero-emissie te eisen en dieselbussen toe te staan (die voldoen aan de normen voor Euro 6).</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg met betrekking tot het inzetten van zero-emissie bus materieel. Bij deze transitie zijn wij gehouden aan het Klimaatakkoord en het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bus, waarbij de Friese busconcessie uiterlijk in 2030 volledig zero-emissie moet zijn.</p> <p>Vanuit kosten oogpunt lijkt er geen verschil meer te zijn tussen batterij-elektrische aandrijving van bussen en bussen die aangedreven worden door diesel. Het zo genoemde Total Cost of Ownership (TCO) model waarbij alle kostenelementen van een nieuwe bus (zoals investeringen, afschrijvingen, operationele kosten en laadinfrastructuur) in kaart worden gebracht laat dit zien. De verwachting daarbij is dat de kosten van aanschaf van een elektrische bus in de toekomst nog lager zullen worden.</p> <p>Het klopt dat deze transitie niet overal vlekkeloos verloopt. Tegelijkertijd zien wij ook dat de ontwikkeling van nieuw, robuuster en betrouwbaarder materieel snel gaat. In het PvE zijn volgens ons voldoende eisen opgenomen waaraan de vervoerder zich moet houden om een goede/degelijke dienstregeling aan te bieden. Wij zullen de naleving van deze eisen bewaken gedurende de transitie naar zero-emissie.</p> <p>Een situatie waarbij bussen het niet goed doen is zeer ongewenst. Echter, wij kunnen bussen niet weren op basis van ervaringen elders in het verleden.</p> <p>Tot slot stelt u voor om op A-lijnen geen zero-emissie bussen voor te schrijven. Zoals eerder vermeld, zien wij dat de markt volop in ontwikkeling is. Wij liften graag mee op deze ontwikkeling. Ook voor bussen die worden ingezet op A-lijnen.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
61.	00000007786	<p>Ik zou graag willen zien dat het volgende wordt opgenomen in het definitieve Programma van Eisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inzet van zero emissie materieel mag er nooit toe leiden dat lijnen moeten worden opgeknipt, of koppelingen tussen lijnen die voor de reizigers nuttig zijn, vervallen, bijvoorbeeld doordat bussen tussentijds moeten bijladen; • De inzet van zero emissie materieel mag er nooit toe leiden dat er wordt gesneden in de dienstregeling, om hogere kosten van zero emissie materieel te compenseren - hierbij in overweging nemend dat er bij de inzet van elektrische bussen méér bussen nodig zijn t.o.v. dieselbussen, omdat de actieradius beperkt is; • De vervoerder dient de betrouwbaarheid van de dienstregeling te kunnen garanderen, bijvoorbeeld door omlopen ruim genoeg te plannen om ruimte te hebben voor extra laadtijd, en rekening te houden met het feit dat de actieradius van een elektrische bus sterk afneemt bij winterse omstandigheden; • De vervoerder dient voor deugdelijk materieel te zorgen en alles op alles te zetten om de chaos zoals in de concessie IJssel-Vecht te voorkomen; • De A-lijnen zijn vrijgesteld van alle eisen omtrent de inzet van zero-emissie materieel. <p>Hoe gaan de concessieverlener en -houder garanderen dat de betrouwbaarheid van de dienstregeling niet in het geding komt? Hoe wordt de gezondheid en veiligheid van de chauffeurs gewaarborgd, en voorkomen dat zij, net als de chauffeurs van IJssel-Vecht, fysieke klachten krijgen door slechte bussen? Wordt er gezorgd voor voldoende (diesel) reservebussen om problemen op te vangen?</p>	Zie onze reactie bij nummer 60.	Nee
62.	00000007786	In de Dienstregeling 2023 valt ook lijn 637 Zoutkamp - Zuidhorn binnen het concessiegebied. Deze lijn bedient de Friese kern Munnekezijl.	Wij voegen deze lijn toe aan de bijlage.	Ja

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
63.	000000077ba	<p>Franeker, zou wat ons betreft beter door de bus bediend moeten worden. Sinds de fusie van de gemeenten, tot de gemeente Waadhoeke, is het gemeentehuis voor inwoners uit Vrouwenparochie met het OV slecht bereikbaar. Bovendien is de rit met bus en of trein zeker omslachtig, maar via Leeuwarden ook duur. Omslachtig, omdat er over een afstand van 18 km 1 of 2x overgestapt moet worden en de rit duurt 60 tot 75 minuten. Stel een kind van 14 jaar wil een identiteitsbewijs aanvragen, dan moet er minimaal 1 ouder mee, voor zowel het aanvragen als ook voor het ophalen. In dit geval kost het OV hen tussen de 41 tot 60 euro. Dorpsbelangen Vrouwenparochie pleit voor een goede rechtstreekse busverbinding tussen Vrouwenparochie en Franeker.</p>	<p>Gezien de reizigersaantallen op dit traject vinden wij een verbinding tussen Franeker en Vrouwenparochie niet passend. De huidige minimaal voorgeschreven verbindingen passen bij de huidige vraag naar vervoer. Wel brengen wij deze wens bij de vervoerder onder de aandacht. Dit doen wij door middel van het opnemen van een lijst met gebieden waar deze wensen (en zorgen over het openbaar vervoer) spelen.</p>	Nee
64.	000000077ba	<p>Vrouwenparochie is in dit plan gedefinieerd als C-kern. De noordelijk gelegen dorpen Alde Leije, Oude Bildtzijl en Nieuwe Bildtzijl zijn echter ook afhankelijk van goed busvervoer door Vrouwenparochie. In die zin zou Vrouwenparochie in onze ogen als B-kern gezien moeten worden.</p> <p>In de nieuwe dienstregeling is rechtstreeks busvervoer met Leeuwarden na 20.00 uur niet meer mogelijk, terwijl dit voorheen tot 23.30 uur gegarandeerd was. Er moet nu voor een deel van het traject een opstapper gereserveerd worden en na 22.21 uur is dit niet meer mogelijk. Het regelen van de opstapper is een omslachtige drempel, die voor veel mensen een reden zal zijn om 's avonds niet meer met de bus te gaan. Kortom wij pleiten voor een rechtstreeks verbinding tussen Leeuwarden en Vrouwenparochie, bij voorkeur tot 24.00 uur. Of op zijn minst nog de mogelijkheid om de opstapper een uur later te kunnen nemen, zodat vertrek om 23.21 uit Leeuwarden nog mogelijk is.</p>	<p>Gelet op de huidige reizigersaantallen is Vrouwenparochie gedefinieerd als C-kern. Dit betreft een minimumeis. Het aanbieden van langere bedieningstijden, mits goed onderbouwd, kan positief worden beoordeeld door de provincie bij de aanbesteding (een hogere score). Dit is te zien in het gunningsmodel dat gepubliceerd wordt bij de start van de aanbesteding.</p>	Nee
65.	000000077ba	<p>In het tijdpad is onduidelijk wanneer er advies wordt ingewonnen bij consumentenorganisaties. Afgelopen jaar gebeurde dit in de zomervakantie. Gelieve hiervoor een geschikt moment te kiezen en een vooraankondiging te doen, zodat er ook gelegenheid is om een reactie te formuleren.</p>	<p>Het advies van consumentenorganisatie ROCOV dient vóór 1 juni ter advisering te worden voorgelegd aan ROCOV. ROCOV heeft vervolgens vier weken de tijd om advies te geven aan de provincie. Dit is omschreven in de dienstregelingsprocedure en niet in het PvE.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
66.	000000077c8	U laat de concessiehouder vrij in de keuze van brandstof. Waarom kiezen jullie er niet voor om bij inzet van dieselmotoren het gebruik van HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) te verplichten, in plaats van nog 'gewone' dieselolie te gebruiken? Dit levert tot 10x extra besparing op CO2 uitstoot op. Alle kleine beetjes helpen!	De verplichte inzet van HVO diesel werkt sterk kostenverhogend. Dit zal ten koste gaan van de hoeveelheid aangeboden vervoer binnen de concessie. Wij nemen uw suggestie daarom niet mee.	Nee
67.	000000077d8	<p>Ritsumasyl is een kern die officieel is onderverdeeld in adressen behorend bij Deinum en Marsum. Tegelijk heeft het een bebouwde kom met blauwe borden. Binnen die blauwe borden staan 18 woningen en liggen 10 woonboten.</p> <p>Er is sprake van een verouderende bevolking.</p> <p>De dichtstbijzijnde bushaltes liggen in Marsum en Deinum op meer dan 400m afstand van Ritumasyl. Het treinstation Deinum ligt op meer dan 1000m afstand.</p> <p>Op grond van deze gegevens zijn wij van mening dat Ritsumasyl toegevoegd kan worden aan de lijst van D-kernen in bijlage C6- Kernenlijst.</p> <p>De Vereniging Buurtbelangen Ritsumazijl verzoekt het college van GS Fryslân om Ritsumasyl toe te voegen aan de lijst van D-kernen in bijlage C-6 Kernenlijst van het Programma van Eisen en daarmee in aanmerking komt voor maatwerk in de vorm van Flex-OV zoals omschreven in 3.10</p>	Op dit moment wordt bediening van buurtschappen in Fryslân door een bus of door maatwerkvervoer (Flex-OV) niet verplicht voorgeschreven. Gelet op uw motivatie vinden wij dat hier sprake is van een uitzonderlijke situatie. Daarom voegen wij Ritsumasyl toe als D-kern.	Ja
68.	000000077e4	Concessiehouder zou aangemoedigd moeten worden om samenwerking te zoeken met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel zodat er een betere ontsluiting ontstaat van Noord-Nederland. Via Zwolle wordt Noord-Nederland ontsloten met de rest van Nederland.	Wij schrijven voor (artikel 3.2.26) dat de concessiehouder bij wijzigingen aan grensoverschrijdende verbindingen in overleg moet treden met de concessieverlener en het consumentenplatform van het betreffende concessiegebied.	Nee
69.	000000077e4	Hierop aanvullen dat landelijke afspraken voor doelgroepen als studenten gehandhaafd blijven. Dit houdt in gratis OV voor studenten.	Deze landelijke afspraken maken geen deel uit van deze concessie. Het zijn afspraken tussen het Rijk en vervoerders die landelijk via het Rijk geregeld worden. Wij hebben hier dan ook geen zeggenschap over. Op dit moment zijn bij ons geen geplande wijzigingen van de gratis OV-mogelijkheden voor studenten bekend.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
70.	000000077e4	Niet alleen de besturen van hoger onderwijs in Fryslan consulteren maar ook die van het middelbaar onderwijs en die van de instellingen voor middelbaar en hoger beroepsonderwijs in Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland. Om die reden dat studenten uit Friesland niet alleen in Friesland een vervolgopleiding volgen.	Wij schrijven voor (artikel 3.1.59) dat de vervoerder structureel overleg voert met de koepels van het voortgezet- en hoger onderwijs over de dienstregeling en de afstemming van de dienstregeling op de school- en collegetijden. Wij vullen deze aan met onderwijsinstellingen buiten Fryslân.	Ja
71.	000000077e4	De opbrengstverantwoordelijkheid zal bij de concessiehouder komen te liggen maar wat is de rol van de provincie hierin? M.a.w. hoe controleert de provincie en hoe staat de provincie de concessiehouder bij?	De provincie heeft hierin geen rol. Deze rol ligt in z'n geheel bij de vervoerder.	Nee
72.	000000077e4	Aan de lijn Oosterwolde - Assen-Drachten moet Wolvega worden toegevoegd of Oosterwolde-Wolvega opnemen als een hoofdlijn met een tussenstop in Makkinga, Nijeberkoop, Oldeberkoop, Nijeholtpade en Oldeholtpade.	<p>De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het huidige openbaar vervoer netwerk een rol bij de vaststelling van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een voor de reiziger optimale netwerkstructuur te ontwikkelen.</p> <p>Oosterwolde is ingedeeld als B-kern (bijlage C-6) en daarmee onderdeel van de hoofdstructuur. A- en B-lijnen zijn namelijk de hoofdstructuur.</p> <p>Oosterwolde wordt als B-kern bedient met verplichte bediening van Assen en Drachten. Oosterwolde heeft dus overdag twee per uur en in de avond een keer per uur een verbinding met Drachten en Assen.</p> <p>De door u voorgestelde eis (Oosterwolde - Wolvega) hebben wij niet geëist, maar de ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Oldeberkoop) tussen twee grote (Oosterwolde en Wolvega) zorgt er in de praktijk voor dat er een bediening is. Wij schrijven dit echter niet verplicht voor en laten deze afweging graag over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee
73.	000000077e4	Reizigers moeten in de toekomst gebruik kunnen gaan maken van een app voor het maken van een Ketenreis. Dit zou aangevuld moeten worden met een centraal loket dat mensen bij kan staan indien er vragen of klachten zijn. Bovendien is een app nog niet voor elke doelgroep even toegankelijk.	Zie hiervoor artikel 3.6.31 tot en met artikel 3.6.34.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
74.	000000077e4	Het overnemen van dezelfde eisen is niet afdoende omdat de opstappers nu niet voldoen aan de tarief aansluiting en het VN-verdrag.	Voor Flex-OV is de eis opgenomen dat dit ook toegankelijk moet zijn voor reizigers met een beperking. Dit is verwoord onder de artikelen 3.4.41 tot en met 3.4.50 en in artikel 3.10.40. Voor vraagafhankelijk vervoer geldt een aanmeldprotocol.	Nee
75.	000000077e4	Aanvullen met de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland.	Met betrekking tot de nieuwe busconcessie vindt er afstemming plaats met de door u genoemde overheden.	Nee
76.	000000077e4	Hier aanvullen dat niet alleen de Mienskip geraadpleegd moet worden maar ook de desbetreffende gemeenten en dorpen.	Wij nemen uw suggestie niet mee.	Ja
77.	000000077e4	<p>Hier is voor ons als lezer niet helemaal duidelijk wat bedoeld wordt met de Kernen waarin samen tenminste 75% van de Friese bevolking woont. Welke Kernen zijn dit dan en wat is de ondergrens voor een stad of dorp?</p> <p>Hoe dan ook zit in deze paragraaf onze grootste zorg! Oosterwolde is uitgesloten van de hoofdstructuur en ingedeeld als C-lijn. Oosterwolde wordt in het PvE alleen gezien als tussenstop tussen Drachten en Assen. Oosterwolde heeft via Wolvega echter ook een ontsluiting van zowel Oost- als West-Stellingwerf met de provincies in midden Nederland en het Westen. Een groot deel van onze studenten, forenzen en ouderen reist via Wolvega naar de andere delen van Nederland. Het is niet reëel om te verwachten dat bewoners buiten de spits via Drachten of Assen naar elders in het land kunnen reizen. Te meer ook omdat middelbare en hogere scholen lestijden aanhouden buiten de spitsuren en dat ouderen vaak ook juist buiten de spitstijden reizen. Studenten zullen nu, en in de komende 10 jaar, afhankelijk zijn van ouders die rijden of worden gedwongen om op kamers te gaan wonen omdat ze anders niet op tijd op school kunnen komen. Op kamers wonen is echter lang niet haalbaar voor iedereen en zo werkt openbaar vervoer, dat niet toereikend is, als discriminerend. Ouderen moeten zo lang mogelijk zelfstandig blijven maar dat kan alleen met goed openbaar vervoer. De lijn Oosterwolde-Wolvega (huidige buslijn 116) moet hiervoor opgenomen worden in de hoofdstructuur. Dit is essentieel voor het leefbaar houden van het platteland voor iedereen! Maak van Friesland een provincie waar iedereen wil (en kan) blijven en maak er juist geen eiland van!</p>	<p>De vervoerder is verplicht om ten minste 75% van de inwoners van Fryslân met de hoofdstructuur te ontsluiten, dus met een A- of B-lijn die de kernen bedient waarin zij wonen.</p> <p>Uw reactie is onjuist. Oosterwolde is ingedeeld als B-kern (bijlage C-6) en is daarmee onderdeel van de hoofdstructuur. A- en B-lijnen zijn namelijk de hoofdstructuur.</p> <p>Oosterwolde wordt als B-kern bediend met verplichte bediening van Assen en Drachten. Oosterwolde heeft dus overdag twee per uur en in de avond een keer per uur een verbinding met Drachten en Assen.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
78.	000000077e4	Hier de lijnen Drachten- Oosterwolde-Wolvega en de lijn Drachten - Oosterwolde - Assen aan toevoegen.	Oosterwolde is geen stedelijk centrum (Omgevingsvisie Provincie Fryslân, 23 september 2020). Fryslân heeft zes stedelijke centra te weten: Leeuwarden, Heerenveen, Sneek, Drachten, Dokkum en Harlingen. Oosterwolde is daarom niet opgenomen in een verplicht aan te bieden netwerk van A-lijnen in het ontwerp PvE. Dit netwerk van A-lijnen ontsluit namelijk alleen deze Friese stedelijke centra. Voor Oosterwolde vinden wij daarom een B-lijn met als minimumeis een verbinding met Assen en Drachten passend. Maar de vervoerder heeft wel de mogelijkheid de door u voorgestelde verbinding te realiseren. In het ontwerp PvE zijn minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden dan vereist kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt met name voor extra aanbod op het netwerk van A- of B-lijnen of een uitbreiding daarvan.	Nee
79.	000000077e4	Hierop aanvullen dat dit in afstemming met de ketenpartners moet zodat de ketenreis gewaarborgd blijft.	Uw reactie doelt – denken wij - op eis 3.1.50. Wij nemen uw suggestie mee.	Ja
80.	000000077e4	Hier niet beperken tot de Friese Hogescholen maar ook tot de middelbare scholen in Friesland en die van de andere Noordelijke Provincies.	Zie ons antwoord bij nummer 70.	Ja
81.	000000077e4	Graag aangeven wanneer deze reizigersaantallen gemeten worden denk aan bijvoorbeeld de winterperiode waarin meer gebruik wordt gemaakt van het O.V. dan in de zomer of bij evenementen. Tel ook alle reizigers mee, dus ook mensen die niet betalen zoals kinderen onder de 12 jaar, Oekraïense vluchtelingen die reizen met paspoort, mensen met een meedoen pas of voor elkaar pas, of voetbalfans met seizoenkaart en dergelijke.	Reizigersaantallen worden dagelijks gemeten. De metingen zijn dus niet afhankelijk van het seizoen. Het meten van reizigersaantallen gebeurt op basis van in- en uitchecken met vervoerbewijzen. Losse kaartjes of andere reisproducten, die niet voor de kaartlezer gehouden worden, doen bij de huidige manier van tellen helaas niet mee.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
82.	000000077fc	<p>Onze grootste zorg is dat Oosterwolde is uitgesloten van de hoofdstructuur door de 75% regeling en is ingedeeld als C-lijn. Oosterwolde wordt in het PvE alleen gezien als tussenstop tussen Drachten en Assen. Oosterwolde heeft via Wolvega echter ook een ontsluitende functie van zowel Oost- als WestStellingwerf met de provincies in midden Nederland en de rest van Nederland. Een groot deel van onze studenten, forenzen en ouderen reist via Wolvega naar de andere delen van Nederland.</p> <p>Het is niet reëel om te verwachten dat bewoners buiten de spits via Drachten of Assen naar elders in het land kunnen reizen. Te meer ook omdat middelbare en hogere scholen lestijden aanhouden buiten de spitsuren en dat ouderen vaak ook juist buiten de spits tijden reizen. Studenten zullen nu, en in de komende 10 jaar, afhankelijk zijn van ouders die rijden of worden gedwongen om op kamers te gaan wonen omdat ze anders niet op tijd op school kunnen komen. Op kamers wonen is echter lang niet haalbaar voor iedereen en zo werkt openbaar vervoer, dat niet toereikend is, als discriminerend. Ouderen moeten zo lang mogelijk zelfstandig blijven maar dat kan alleen met goed openbaar vervoer. De lijn Oosterwolde-Wolvega (huidige buslijn 116) moet hiervoor opgenomen worden in de hoofdstructuur. Dit is essentieel voor het leefbaar houden van het platteland voor iedereen! Maak van Friesland een provincie waar iedereen wil (en kan) blijven en maak er juist geen eiland van!</p>	Zie ons antwoord bij nummer 77.	Nee
83.	000000077fc	Hier de lijn Drachten-Oosterwolde-Wolvega aan toevoegen en Drachten-Oosterwolde-Assen aan toevoegen.	Zie ons antwoord bij nummer 78.	Nee
84.	000000077fc	Hierop aanvullen dat dit in afstemming met de ketenpartners moet zodat de ketenreis gewaarborgd blijft.	Zie onze reactie op nummer 79.	
85.	000000077fc	Hier niet beperken tot de Friese Hogescholen, Middelbaarberoepsonderwijs maar ook de middelbare scholen in Friesland meenemen. Dit geldt ook voor alle typen van onderwijs in de rest van de andere Noordelijke Provincies.	Zie onze reactie op nummer 70.	Ja
86.	000000077fc	Oosterwolde Assen en Drachten moet Wolvega aan worden toegevoegd voor de ontsluiting van de Stellingwerven met het dichtstbijzijnde treinstation. Naar de rest van Nederland.	Zie onze reactie bij nummer 78.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
87.	000000077fe	Concessieverlener zou samenwerking moeten zoeken met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel zodat er een betere ontsluiting ontstaat van Noord-Nederland. Via Zwolle wordt Noord-Nederland ontsloten met de rest van Nederland.	Zie onze reactie bij nummer 75.	Nee
88.	000000077fe	<p>Onze grootste zorg is dat Oosterwolde is uitgesloten van de hoofdstructuur door de 75% regeling en is ingedeeld als C-lijn. Oosterwolde wordt in het PvE alleen gezien als tussenstop tussen Drachten en Assen. Oosterwolde heeft via Wolvega echter ook een ontsluitende functie van zowel Oost- als WestStellingwerf met de provincies in midden Nederland en de rest van Nederland. Een groot deel van onze studenten, forenzen en ouderen reist via Wolvega naar de andere delen van Nederland.</p> <p>Het is niet reëel om te verwachten dat bewoners buiten de spits via Drachten of Assen naar elders in het land kunnen reizen. Te meer ook omdat middelbare en hogere scholen lestijden aanhouden buiten de spitsuren en dat ouderen vaak ook juist buiten de spits tijden reizen. Studenten zullen nu, en in de komende 10 jaar, afhankelijk zijn van ouders die rijden of worden gedwongen om op kamers te gaan wonen omdat ze anders niet op tijd op school kunnen komen. Op kamers wonen is echter lang niet haalbaar voor iedereen en zo werkt openbaar vervoer, dat niet toereikend is, als discriminerend. Ouderen moeten zo lang mogelijk zelfstandig blijven maar dat kan alleen met goed openbaar vervoer. De lijn Oosterwolde-Wolvega (huidige buslijn 116) moet hiervoor opgenomen worden in de hoofdstructuur. Dit is essentieel voor het leefbaar houden van het platteland voor iedereen! Maak van Friesland een provincie waar iedereen wil (en kan) blijven en maak er juist geen eiland van!</p>	Zie onze reactie bij nummer 77.	Nee
89.	000000077fe	Hier de lijn Drachten-Oosterwolde-Wolvega aan toevoegen en Drachten-Oosterwolde-Assen aan toevoegen.	Zie antwoord bij nummer 78.	Nee
90.	000000077fe	Oosterwolde Assen en Drachten moet Wolvega aan worden toegevoegd voor de ontsluiting van de Stellingwerven met het dichtstbijzijnde treinstation. Naar de rest van Nederland.	Zie antwoord bij nummer 78.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
91.	000000077fe	Voor de Stellingwerven ligt het probleem in het Ontwerp PvE in het feit dat Oosterwolde geen A of B-lijn is maar een reguliere C-lijn. Oosterwolde wordt daarbij alleen als knooppunt gezien voor Drachten en Assen. Hierbij wordt het belang van Wolvega voor de ontsluiting van de Stellingwerven naar de rest van Nederland niet meegenomen. Bovendien is Wolvega het dichtstbijzijnde en het meest gebruikte treinstation vanuit de Stellingwerven. Ik ben van mening dat de Provincie Fryslân dit dus aan moet passen in het Ontwerp Programma van Eisen. Dit kan door Oosterwolde als knooppunt te zien van Drachten, Assen en Wolvega. Daarnaast zou het goed zijn om Oosterwolde als een A of B-lijn op te nemen zodat we de komende 10 jaar geborgd blijven van een goede ontsluiting richting Wolvega en de rest van Nederland. Zo blijven onze dorpen in de Stellingwerven leefbaar.	Zie onze reactie op nummer 78. Oosterwolde is opgenomen in de lijst met B-kernen.	Nee
92.	0000000780a	Oudebildtzijl wordt voor de aankomende jaren een C-spits kern. Dat betekent een lijntaxi met vervoer naar Stiens om daar over te stappen op een lijnbus naar Leeuwarden. Dat maakt zelfstandig reizen naar Oudebildtzijl met openbaar vervoer vrijwel onmogelijk. Wat we zien is dat jeugd gehaald en gebracht wordt. Niet duurzaam! Ik begrijp niet dat rechtstreeks openbaar vervoer naar Leeuwarden er zomaar uit is gehaald en verzoek jullie om dit terug te draaien en Oudebildtzijl te voorzien van openbaar vervoer: lijnbus (kleine versie wellicht maar geen taxi) en een rechtstreekse verbinding.	Gezien de reizigersaantallen is Oudebildtzijl gedefinieerd als C-spits kern. Dit is een minimumeis. Er is niet bepaald met welk knooppunt Oudebildtzijl rechtstreeks verbonden moet zijn. Het aanbieden van een rechtstreekse verbinding met Leeuwarden, mits goed onderbouwd, kan bij de aanbesteding positief worden beoordeeld door een hogere score. Dat is te zien in het gunningsmodel dat gepubliceerd wordt bij de start van de aanbesteding.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
93.	00000007817	<p>Onze grootste zorg is dat Oosterwolde is uitgesloten van de hoofdstructuur door de 75% regeling is ingedeeld als C-lijn. Oosterwolde wordt in het PvE alleen gezien als tussenstop tussen Drachten en Assen. Oosterwolde heeft via Wolvega echter ook een ontsluitende functie van zowel Oost- als West Stellingwerf met de provincies in midden Nederland en de rest van Nederland. Een groot deel van onze studenten, forenzen en ouderen reist via Wolvega naar de andere delen van Nederland.</p> <p>Het is niet reëel om te verwachten dat bewoners buiten de spits via Drachten of Assen naar elders in het land kunnen reizen. Te meer ook omdat middelbare en hogere scholen lestijden aanhouden buiten de spitsuren en dat ouderen vaak ook juist buiten de spits tijden reizen. Studenten zullen nu, en in de komende 10 jaar, afhankelijk zijn van ouders die rijden of worden gedwongen om op kamers te gaan wonen omdat ze anders niet op tijd op school kunnen komen. Op kamers wonen is echter lang niet haalbaar voor iedereen en zo werkt openbaar vervoer, dat niet toereikend is, als discriminerend. Ouderen moeten zo lang mogelijk zelfstandig blijven maar dat kan alleen met goed openbaar vervoer. De lijn Oosterwolde-Wolvega (huidige buslijn (116) moet hiervoor opgenomen worden in de hoofdstructuur. Dit is essentieel voor het leefbaar houden van het platteland voor iedereen!</p>	Zie onze reactie op nummer 77.	Nee
94.	00000007817	Hier de lijn Drachten-Oosterwolde-Wolvega aan toevoegen en Drachten-Oosterwolde-Assen aan toevoegen.	Zie onze reactie op nummer 78.	Nee
95.	00000007817	Hier niet beperken tot de Friese Hogescholen, Middelbaarberoepsonderwijs maar ook de middelbare scholen in Friesland meenemen. Dit geldt ook voor alle typen van onderwijs in de rest van de andere Noordelijke Provincies.	Zie onze reactie op nummer 70.	Ja
96.	00000007817	Oosterwolde Assen en Drachten moet Wolvega aan worden toegevoegd voor de ontsluiting van de Stellingwerven met het dichtstbijzijnde treinstation. Naar de rest van Nederland.	Zie onze reactie op nummer 78.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
97.	00000007817	<p>In het kort denk ik dat het op het onderstaande neerkomt. Het probleem voor onze regio in het Ontwerp PvE ligt namelijk in het feit dat Oosterwolde geen A of B-lijn is maar een reguliere C-lijn. Oosterwolde wordt daarbij alleen als knooppunt gezien voor Drachten en Assen. Daarbij wordt volledig voorbijgegaan aan het belang van Wolvega voor de ontsluiting van de Stellingwerven naar de rest van Nederland. Bovendien is Wolvega het dichtstbijzijnde en het meest gebruikte treinstation vanuit de Stellingwerven. De Provincie Fryslân zou dit dus op moeten nemen/aanpassen in het Ontwerp Programma van Eisen door Oosterwolde als knooppunt te zien van Drachten, Assen en Wolvega.</p> <p>Daarnaast zou het goed zijn om Oosterwolde als een A of B-lijn op te nemen. Het is van het grootste belang dat de provincie dat in het Ontwerp programma van Eisen meeneemt. Zodat we de komende 10 jaar geborgd blijven van een goede ontsluiting richting Wolvega en de rest van Nederland voor onze jeugd, forenzen en overige doelgroepen zodat we leefbare dorpen behouden.</p>	Zie onze reactie op nummer 78.	Nee
98.	00000007818	<p>Ik het huidige PVE zien wij een grote achteruitgang voor de bereikbaarheid van Oldeholtpade. Met name de lijn tussen Wolvega en Oosterwolde gaat in frequentie fors achteruit. Afgelopen jaar hebben wij een dorpsenquête gehouden over diverse onderwerpen. Ook de bereikbaarheid van het OV is daar benoemd. 188 van de totaal 400 huishoudens hebben hier een gemiddeld cijfer van 5,5 gegeven. De bereikbaarheid op andere manieren scoorde een ruime 8 punten. Met de komst van het nieuwe P.V.E. lijkt het erop dat het OV voor Oldeholtpade nog verder achteruitgaat.</p> <p>Graag zouden wij met jullie willen kijken wat de mogelijkheden zijn om dit te verbeteren.</p>	De eisen rond de ontsluiting van Oldeholtpade zijn genoemd onder eis 3.1.22. Oldeholtpade is namelijk benoemd als C-spits kern. Dit betekent een bediening met een bus in de ochtend op de drukste momenten, ten minste drie ritten in de drukste richting (normaliter naar een nabijgelegen grote kern), en in de middag op de drukste momenten ten minste drie ritten in omgekeerde richting. Een spitslijn rijdt in ieder geval op werkdagen buiten de vakantieperioden. C-spitslijnen die in de dienstregeling 2023 niet aan deze frequenties voldoen, hoeven dat in de dienstregeling voor het eerste jaar in nieuwe concessie ook niet.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
99.	0000000781d	Oudebildtzijl wordt gedefinieerd als een C spitskern. Een lijntaxi met overstappen in Stiens om in Leeuwarden te komen. Zeer demotiverend en omslachtig, niet bevorderlijk. In het belang van het dorp willen wij graag dat zowel schoolgaande jeugd, als ook mensen zonder auto/rijbewijs en ouderen op een eenvoudige manier rechtstreeks van en naar onze hoofdstad kunnen. Om naar school te gaan, te werken, te winkelen of door te reizen naar andere steden. Slechts 20 autominuten van Leeuwarden af, en dan overstappen in Stiens, wordt als zeer belastend een onhandig ervaren momenteel.	Zie ons antwoord bij nummer 92.	Nee
100.	0000000781d	Alle begrip voor verduurzaming en kostenbesparing, maar aangezien het openbaar vervoer heet, zou het wel voor eenieder toegankelijk en bruikbaar moeten zijn.	Wij zijn het met u eens. Daarom hebben wij in artikel 3.1.41 tot en met artikel 3.4.50 eisen opgenomen over de toegankelijkheid van het openbaar busvervoer.	Nee
101.	0000000782c	Concessiehouder zou aangemoedigd moeten worden om samenwerking te zoeken met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel zodat er een betere ontsluiting ontstaat van Noord-Nederland. Via Zwolle wordt Noord-Nederland ontsloten met de rest van Nederland.	Zie ons antwoord op nummer 68.	Nee
102.	0000000782c	Hierop aanvullen dat landelijke afspraken voor doelgroepen als studenten gehandhaafd blijven. Dit houdt in gratis OV voor studenten.	Zie ons antwoord op nummer 69.	Nee
103.	0000000782c	Niet alleen de besturen van hoger onderwijs in Fryslan consulteren maar ook die van het MBO en middelbaar onderwijs én die van de instellingen voor MBO en hoger beroepsonderwijs in Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland. Om de reden dat thuiswonende leerlingen en studenten uit Friesland niet alleen in Friesland een vervolgopleiding volgen.	Zie ons antwoord op nummer 70.	Ja
104.	0000000782c	De opbrengstverantwoordelijkheid zal bij de concessiehouder komen te liggen maar wat is de rol van de provincie hierin? M.a.w. hoe controleert de provincie en hoe staat de provincie de concessiehouder bij?	Zie ons antwoord bij nummer 71.	Nee
105.	0000000782c	Opstappers en taxi's voldoen nu niet aan de eisen voor mensen met een handicap (VN-verdrag 2016). Dit zou wel zo moeten zijn. Bushaltes zijn immers al wel rolstoelvriendelijk.	Zie ons antwoord op nummer 74.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
106.	00000000782c	Reizigers moeten in de toekomst gebruik kunnen gaan maken van een app voor het maken van een Ketenreis. Dit zou aangevuld moeten worden met een centraal loket dat mensen bij kan staan indien er vragen of klachten zijn. Bovendien is een app nog niet voor elke doelgroep even toegankelijk.	Zie ons antwoord op nummer 73.	Nee
107.	00000000782c	Flex OV: Het overnemen van dezelfde eisen is niet afdoende omdat de opstappers nu niet voldoen aan de tarief aansluiting en het VN-verdrag.	Zie ons antwoord bij nummer 74.	Nee
108.	00000000782c	Dit proces vindt daarom... Aanvullen met de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland.	Zie ons antwoord bij nummer 75.	Nee
109.	00000000782c	Hier aanvullen dat niet alleen de Mienskip geraadpleegd moet worden maar ook de desbetreffende gemeenten en dorpen.	Zie ons antwoord bij nummer 76.	Ja
110.	00000000782c	<p>Het is voor ons als lezer niet helemaal duidelijk wat bedoeld wordt met de kernen waarin samen tenminste 75% van de Friese bevolking woont. Welke kernen zijn dit dan en wat is de ondergrens voor een stad of dorp?</p> <p>Hoe dan ook zit in deze paragraaf onze grootste zorg! Oosterwolde is uitgesloten van de hoofdstructuur en ingedeeld als C-lijn. Oosterwolde wordt in het PvE alleen gezien als tussenstop tussen Drachten en Assen. Oosterwolde heeft via Wolvega echter ook een ontsluiting van zowel Oost- als Weststellingwerf met de provincies in midden Nederland en het Westen. Een groot deel van onze scholieren, studenten, forenzen en ouderen reist via Wolvega of Steenwijk naar de andere delen van Nederland.</p> <p>Het is niet reëel om te verwachten dat bewoners buiten de spits via Drachten of Assen naar elders in het land kunnen reizen. Te meer ook omdat MBO- en hogere scholen lestijden aanhouden buiten de spitsuren en dat ouderen vaak ook juist buiten de spitstijden reizen. Scholieren en studenten zullen nu, en in de komende 10 jaar, afhankelijk zijn van ouders die rijden of worden gedwongen om op kamers te gaan wonen omdat ze anders niet op tijd op school kunnen komen. Op kamers wonen of een auto aanschaffen is echter lang niet haalbaar/wenselijk voor iedereen en zo werkt ontoereikend openbaar vervoer kansenongelijkheid in de hand. Want wie kiest er een opleiding in Groningen als je er vanaf je woonplaats niet op tijd kunt komen met het OV of er twee en een half uur over doet?!? >></p>	Zie ons antwoord op nummer 77.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
.		Ouderen moeten zo lang mogelijk zelfstandig blijven maar dat kan alleen met goed openbaar vervoer. De lijn Oosterwolde-Wolvega (huidige buslijn 116) en de lijn Oosterwolde-Noordwolde-Wolvega (17) moeten hiervoor opgenomen worden in de hoofdstructuur. Dit is essentieel voor het leefbaar houden van het platteland voor iedereen! Maak van Friesland een provincie waar iedereen wil (en kan) blijven en maak er geen eiland van. Bovendien jaag je iedereen de auto in op deze manier.		
111.	0000000782c	Hier de lijn Oosterwolde-Wolvega aan toevoegen en de lijn Oosterwolde-Noordwolde-Wolvega (17).	Zie ons antwoord bij nummer 78.	Nee
112.	0000000782c	Hierop aanvullen dat dit in afstemming met de ketenpartners moet zodat de ketenreis gewaarborgd blijft.	Zie ons antwoord bij nummer 79.	Ja
113.	0000000782c	Hier niet beperken tot de Friese Hogescholen maar ook tot de mbo-scholen in Friesland en die van de andere Noordelijke Provincies.	Zie ons antwoord bij nummer 70.	Ja
114.	0000000782c	Graag aangeven wanneer deze reizigersaantallen gemeten worden denk aan bijvoorbeeld de winterperiode waarin meer gebruik wordt gemaakt van het O.V. dan in de zomer of bij evenementen. Tel ook alle reizigers mee, dus ook mensen die niet betalen zoals kinderen onder de 12 jaar, Oekraïense vluchtelingen die reizen met paspoort, mensen met een meedoen pas of voor elkaar pas, of voetbalfans met seizoenkaart en dergelijke.	Zie ons antwoord bij nummer 89.	Nee
115.	00000007838	Ik verzoek u hier dringend om de lijn Oosterwolde-Wolvega weer te herstellen. Een goede verbinding vanuit Oosterwolde via treinstation Wolvega is van het grootste belang voor de inwoners van Oost- en Weststellingwerf. Buiten de spits is deze ontsluiting er nu niet en worden reizigers gedwongen om via Assen of Drachten naar het zuiden en het westen te reizen. Dit is niet haalbaar en ook niet wenselijk. Het leidt tot minder kansen voor studenten en forenzen en tot minder leefplezier van ouderen in onze dorpen. Het is het juist de bedoeling dat mensen meer met het OV reizen maar zonder busvervoer naar de trein wordt dat onmogelijk. Mijn zorg is dat onvoldoende beseft wordt door de provincie wat de consequenties zijn het verschromelen van deze verbinding!!	De kernenlijst berust op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het huidige openbaar vervoer netwerk een rol bij de vaststelling van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en voor de reiziger meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen. Het door u gevraagde behoud van de lijn Oosterwolde - Wolvega nemen wij dus niet mee.	Nee

Nr.	Referentienummer	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
116.	00000007854	Ik kan lastig vergelijken of het huidige aanbod van het openbaar vervoer tenminste overeenkomt met de minimale eisen die aan de nieuwe concessie worden geëist. Ik ga ervan uit dat het aanbod van openbaar vervoer voor Spannum tenminste op het niveau blijft als zoals het nu is. Dus een halte aan de provinciale weg en bus/taxi op afroep in het dorp.	Spannum is opgenomen als D-kern. Dit betekent dat in de nieuwe concessie de minimale eis is dat Spannum wordt bediend met maatwerk. Dat kan met Flex-OV zijn of met een buurtbus. Op dit moment wordt Spannum ook op die manier bediend.	Nee

3.2 | Reacties ontvangen van gemeenten en provincies

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
1.	02064158	Provincie Flevoland	Graag zouden wij zien dat u in het PvE een paragraaf opneemt die ruimte biedt om te komen tot een kwaliteitsverbetering op de verbinding Lelystad-Emmeloord-Groningen. In het PvE van de concessie IJssel-Vecht 2023-2035 is hierover in overleg met u onderstaande paragraaf opgenomen (zie brief). Wij verzoeken u een paragraaf van gelijke strekking op te nemen om te borgen dat de concessiehouders van zowel de concessie IJssel-Vecht als de concessie Fryslân meewerken aan de verbetering van de verbinding Lelystad-Emmeloord-Groningen mochten de concessieverleners dit willen.	Wij zullen een paragraaf van gelijke strekking toevoegen aan het PvE.	Ja
2.			In paragraaf 3.1.58 geeft u aan dat lijnen van en naar de provincies Groningen en Drenthe in beginsel in het eerste jaar van de concessieperiode de route en dienstregeling rijden zoals die geldt in het jaar voorafgaand aan de concessieperiode. Aangezien u aangeeft dat het in ieder geval om de lijnen 315 en 324 gaat, gaan wij er vanuit dat deze opmerking ook geldt voor de lijnen van en naar Flevoland. En dat net als bij de provincies Groningen en Drenthe ook voor de lijnen 315 en 324 in Flevoland geldt dat eventuele wijzigingen in de route en dienstregeling door de provincie Flevoland als concessieverlener in het desbetreffende gebied goedgekeurd moeten worden.	Afstemming met Flevoland is al geborgd met artikel 3.2.26 van het PvE. Wij schrijven hierin voor dat de concessiehouder bij wijzigingen aan grensoverschrijdende verbindingen in overleg moet treden met de concessieverlener en het consumentenplatform van het betreffende concessiegebied. Artikel 3.1.58. is een aanvullende bepaling, alleen voor Groningen en Drenthe. Tussen deze concessiegebieden rijden veel lijnen wat vraagt om extra afspraken.	Nee
3.			In paragraaf 3.2.8. geeft u aan dat concessiehouders en concessieverleners in Noord-Nederland samenwerken aan een gezamenlijke communicatie over de marketing. Niet duidelijk is om welke concessieverleners in Noord-Nederland het gaat. Voor de volledigheid willen wij melden dat de provincie Flevoland en onze concessiehouder geen deelnemer zijn in deze samenwerking.	Wij zullen de deelnemers aan deze noordelijke samenwerking toelichten in het PvE.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
4.			<p>Vanaf 10 december 2023 zal het openbaar vervoer in de provincie Flevoland onderdeel zijn van de concessie IJssel-Vecht 2023-2035. Het door de nieuwe concessiehouder aangeboden vervoerplan omvat een gewijzigde lijnvoering in de Noordoostpolder. In de bijlage is de lijnennetkaart van het nieuwe concept-vervoerplan 2024 opgenomen. Deze omvat de onderstaande wijzigingen per 10 december 2023 voor de lijnen van/naar Emmeloord:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lijn 71 Emmeloord-Zwolle; ongewijzigd. - Lijn 77 Emmeloord-Lemmer; ongewijzigd. - Lijn 141/641 Urk-Emmeloord-Kampen (-Zwolle); ongewijzigd. - Lijn 140 Emmeloord-Lelystad; lijnnummer gewijzigd lijnnummer 214. - Lijn 146 Dronten-Swifterbant-Emmeloord; lijn 146 rijdt vanaf Emmeloord in de spitsuren door naar Kuinre. - Lijn 75 Emmeloord-Marknesse-Steenwijk; lijnnummer gewijzigd in lijnnummer 213. - Lijn 76 Emmeloord-Marknesse-Oldemarkt-Steenwijk; lijn 76 wordt reserveerRRReis Marknesse-Oldemarkt. 	<p>In de concessie IJssel-Vecht verandert in 2024 de lijnvoering. Bijlage C-4 wordt hierop aangepast.</p>	<p>Ja</p>
5.			<p>In het ambtelijk overleg [met de provincie Fryslân] d.d. 19 oktober 2022 is overeengekomen dat de provincie Friesland het initiatief neemt om te komen tot een nieuw convenant waarin onder andere ook de financiële afspraken over de bijdrage van de provincie Flevoland aan de HOV-verbinding Emmeloord - Lemmer zullen worden vastgelegd. Het huidige convenant betreffende afspraken tussen Flevoland</p> <p>OV-Bureau Groningen-Drenthe en Fryslan over de concessiegrensoverschrijdende HOV-verbinding Groningen-Heerenveen-Emmeloord v.v. had betrekking op de concessie Noord en Zuidwest Fryslan. Door het aflopen van deze concessie per 10 december 2022 is ook het convenant geëxpireerd.</p>	<p>Inmiddels hebben wij contact met u opgenomen voor de afsluiting van een nieuw convenant.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
6.	02082064	Gemeente Hollands Kroon	<p>Een belangrijke vorm van aantrekkelijk busvervoer in Nederland zijn de HOV-lijnen: hoogwaardige buslijnen op plekken waar de treinverbinding niet aanwezig is. De frequentie is vaak hoog, en de lijnen hebben een sterk imago. Eén van de HOV-lijnen in deze concessie, buslijn 350, rijdt door Hollands Kroon en is een belangrijke verbinding voor onze inwoners. Met het toekomstige duurzame mobiliteitssysteem voor ogen, verbaasde het ons dat buslijn 350 maar minimaal één keer per uur uitgevoerd blijft worden. Om echt hoogwaardig openbaar vervoer aan te kunnen bieden aan de reizigers tussen Leeuwarden en Alkmaar pleiten wij ervoor om het HOV vervoer minimaal twee keer per uur te laten rijden en in de spitsperiode op bepaalde drukke routes vier keer per uur. In de vakantieperiode kan hiervan afgeweken worden.</p>	<p>Gezien de huidige vervoersvraag is een keer per uur op de verbinding Alkmaar - Leeuwarden voldoende. Het traject Den Oever - Alkmaar wordt in de ochtendspits versterkt door lijn 250 van Den Oever naar Alkmaar.</p>	Nee
7.	02082067	Nederlandse Spoorwegen (NS)	<p>Het zou vanuit een samenhangende netwerkgedachte logisch kunnen zijn dat – naast deze tabel – ook een eis wordt opgenomen dat de A-Lijnen in Leeuwarden, Heereveen en Alkmaar aansluiting bieden op de 1e dan wel laatste Intercity van/naar de Randstad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het gaat dan om de A-Lijnen Heerenveen-Drachten, Dokkum-Leeuwarden en Leeuwarden-Alkmaar - Op werkdagen na 20u en in het weekend ook om Emmeloord-Groningen. - Ter informatie: de laatste Intercity uit de Randstad arriveert (op dit moment) in Heerenveen rond 00:30u op maandag t/m vrijdag en op zondag. Op zaterdag arriveert de laatste Intercity uit de Randstad rond 01.30u. De eerste Intercity naar de Randstad vertrekt rond 05.30. <p>Voorgenoemde geldt, uiteraard in mindere/andere mate, ook voor de B-, C-, D-, en F-lijnen en de overige treinstations.</p>	<p>Wij zijn het eens met de door u genoemde netwerkgedachte, maar gelet op de huidige vervoersvraag in de avonduren vindt de provincie dit niet overal passend.</p> <p>De vervoerder heeft de mogelijkheid de door u voorgestelde langere bedieningsperiode te realiseren. In het ontwerp PvE zijn minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden dan dit minimum kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt ook voor de langere bedieningsperiode van A-lijnen.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
8.			De overstap van bus en auto op trein en v.v. is 5-10 minuten. De 5 minuten voor overstap trein - bus is voor de grotere stations met langere loopafstanden (bijvoorbeeld Leeuwarden) aan de korte kant, bijvoorbeeld in het geval dat reizigers gedurende het overstapproces een ticket moeten kopen.	Voor het grootste deel van de reizigers is een zo kort mogelijke overstaptijd fijn. Het is aan de vervoerder om te beslissen hoelang de overstap op de verschillende stations gaat zijn (minimaal vijf minuten, maximaal tien minuten).	Nee
9.			Vraag: klopt de conclusie dat niet alle genoemde kernen op pagina 87 en 88 per se met een B-lijn bediend moeten worden? Bij Grou, Akkrum en Wolvega staat bijvoorbeeld "bediend door trein" waarmee de noodzaak voor bediening met een B-lijn vervalt en deze kernen dus eigenlijk niet in deze tabel thuishoren? Vraag: pagina 89 en 90: met welke andere kernen moeten de genoemde "C-kernen" verbonden worden?	Akkrum, Grou en Wolvega zijn B-kernen die bediend worden door een trein. Voor deze kernen stelt de provincie geen minimeisen aan de busbediening. In artikel 3.1.62 stellen wij wél eisen aan de aansluitingen van bussen op belangrijke en logische overstappunten. Hieronder vallen ook treinstations. Omdat omliggende kernen wel een busverbinding moeten hebben, ligt het voor de hand dat de vervoerder verschillende kernen op treinstations gaat aansluiten. Voor C-kernen eist de provincie geen specifieke verbindingen tenzij anders vermeld. De vervoerder heeft de vrijheid om deze kernen te ontsluiten met knooppunt(en).	Nee
10.	02069532	Gemeente Heerenveen	In 2019 is de nota 'Mobiliteitsanalyse OV gemeente Heerenveen' opgesteld. Deze nota is in augustus 2019 u aangeboden als input voor het PvE. Onze reactie op het voorliggende ontwerp PvE heeft als doel om het huidige voorzieningenniveau van het OV in de gemeente Heerenveen minimaal te behouden, maar liever de bereikbaarheid met het OVin de gemeente Heerenveen binnen de nieuwe concessie te verbeteren en een kwaliteitsimpuls te geven. Onze inspraakreactie op het PvE moet in het licht van deze stellingname gezien worden.	Wij danken u voor het toesturen van deze mobiliteitsanalyse en wij waarderen uw inzet voor de kwaliteit van het vervoer binnen de concessie.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
11.			<p>U streeft naar een flexibele Concessie, wat ons aanspreekt. Wij zien die flexibiliteit met name graag in het landelijk gebied (D-kernen), waar soms regulier OV noch voor de reiziger, noch voor het exploitatiebudget de beste keus is. Andere vervoervormen, waar mogelijk aansluitend bij en/of gebruikmakend van lokale initiatieven kunnen hier een betere oplossing zijn. Inschrijvers op de OVConcessie zouden hier wel wat meer, ook middels een PvE, uitgedaagd mogen worden. Wij verzoeken u –als u die weg op gaat- de gemeente en de Mienskip bij de uitwerking daarvan te betrekken.</p>	<p>Uiteraard zullen wij u bij eventuele verdere planvorming betrekken.</p>	Nee
12.			<p>Het PvE is in lijn gebracht met het Concept-RMP. Wij verwijzen ook naar de door ons ingebrachte zienswijze daarop.</p>	<p>Met de nu voorliggende reactienota voldoen wij aan uw verzoek.</p>	Nee
13.			<p>Wij kunnen ons vinden in de indeling van bedieningsniveau A t/m F -waarbij E en F voor ons niet relevant zijn-, maar niet in de uitwerking, met name de veelvuldige voorstellen voor C-spitsbediening. Hier komen we later in deze reactie uitgebreid op terug. Verder hebben wij drie opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ketenknopen (Hubs): wij ondersteunen uw inzet hierop, maar merken op dat dit niet alleen een kwestie is van plekken op de kaart aanwijzen. Even belangrijk is aandacht voor taak-en rolverdeling tussen partijen inzake investeren, beheer en onderhoud, aanleveren en bijhouden van –ook actuele- reisinformatie, waar mogelijk inpassing in/nabijheid van andere voorzieningen en kloppende logistiek rond eventuele deelmobiliteit. Onze gemeente denkt en doet hier graag mee. In eerste instantie denken wij aan het busstation, Sportstad en wellicht Thialf, maar voor nader overleg hierover staan wij open. - Uw opvatting van de Concessiehouder als mobiliteitsregisseur die de (keten)reiziger ontzorgt, spreekt ons aan. We tekenen wel aan dat mobiliteitsregie meer is dan het (laten) bouwen en in de lucht houden van een app. Het gaat om daadwerkelijke beschikbaarheid van reismogelijkheden en organisatie van bijsturing als er zaken misgaan. Hier mogen geen lacunes ontstaan of verantwoordelijkheden “weglekken”. <p style="text-align: right;">»»</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij zijn blij met uw aanbod om mee te denken in het beleid rond hubs. Wij nemen hierover binnenkort contact met u op. 2. Wij zijn het met u eens. Naar onze mening zijn deze verantwoordelijkheden in voldoende mate omschreven in het PvE. 3. Met interesse hebben ook wij kennisgenomen van de uitkomsten van het onderzoek naar vervoersarmoede. We betrekken het rapport bij deze aanbesteding en voegen het als bijlage toe aan de aanbestedingsstukken. 	Nee

			<ul style="list-style-type: none">- Of het nu gaat om ketenknooppunten, mobiliteitsregie of het niveau van de bediening, wij vinden dat dit alles in samenhang moet bijdragen aan vermindering van vervoersarmoede. Uit een in november jl. uitgebrachte analyse (https://www.datafriesland.nl/2022/11/22/ferfiesearmoed-perbuurt/) blijkt dat onze regio Zuidoost-Fryslân een relatief hoge score heeft op vervoersarmoede. Wij beseffen dat OV hier niet de enige oplossing is, maar we vragen u een bijdrage aan het verminderen van vervoersarmoede uitdrukkelijk als streven in het PvE op te nemen.		
--	--	--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
14.			<p>U hanteert voor de lijnvoering van het toekomstig openbaar vervoer een indeling in Hoofdstructuur, Overige Lijnen en Maatwerk Platteland. De Hoofdstructuur bestaat uit Lijnen met verschillende bedieningsniveaus (A en B). Er is er aanvullend vervoer (Clijnen, waaronder spitslijnen en Lijntaxi) of een vorm van Maatwerk (D-lijnen), een buurtbus of Flex-OV. De overige lijnen zijn op de Waddeneilanden (E-lijnen) en in de stad Leeuwarden (F-lijnen). Uitgangspunt hierbij is, dat het vervoeraanbod vraaggericht wordt ingericht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij begrijpen dat reizigers gebaat zijn bij snel en comfortabel OV en hierbij het strekken van lijnen wenselijk is. Hierdoor kunnen mogelijk lijnen verdwijnen door de kernen op het platteland. Uit onze Mobiliteitsanalyse blijkt dat de lijnvoering van de OV-lijnen naar de verschillende dorpen (met name Jubbega, Akkrum en Aldeboarn) goed is. Wij vinden dat deze dorpen ontsloten dienen te blijven met een buslijn door de kernen en verzoeken u de huidige lijnvoering te handhaven. - In het PvE is (ondanks eis 3.1. Oppervlakte-ontsluiting) niet duidelijk, hoe de lijnvoering / routing van de genoemde lijnen in de nieuwe Concessie er precies uit gaat zien. Hiermee hebben wij geen goed beeld van de consequenties van genoemde indeling van lijnen. Graag zien wij beschreven hoe reizigers (met name in en door kleinere kernen) hun zekerheid behouden, wanneer lijnen verdwijnen en niet duidelijk is of en welk alternatief zij kunnen verwachten. Wij vinden dat wijken, dorpen en het platteland goed ontsloten dienen te blijven met het openbaar vervoer. <p>Wij zien in het PvE veel kernen in onze gemeente een bedieningsniveau C-spits hebben. Dit heeft het risico dat deze kernen slechter bediend gaan worden dan nu. Vanuit leefbaarheid en bereikbaarheid van het landelijk gebied is dit ongewenst. Hieronder gaan wij hier nader op in.</p>	<p>Wij hebben bewust gekozen voor het vaststellen van minimale bedieningseisen, zodat de vervoerder vrijheid heeft om routes aan te passen en daarmee - zoals u aangeeft - reizigers een snelle en comfortabele reis aan te bieden. De huidige lijnvoering mag dus aangepast worden.</p> <p>Jubbega is in het PvE opgenomen als C-kern. Dat betekent dat dit dorp een busverbinding krijgt volgens de eisen van een C-lijn.</p> <p>Akkrum is in het ontwerp PvE opgenomen als een B-kern. Dit houdt in dat Akkrum wordt bediend door de trein conform de bedieningsperiode van een B-lijn. Er zijn geen minimeisen gesteld aan de busverbindingen, maar omdat omliggende kernen wel een busverbinding moeten hebben, ligt het voor de hand dat de vervoerder verschillende kernen op dit treinstation aansluit.</p> <p>Aldeboarn is opgenomen als C-spits kern. Dat betekent dat bediening met minimaal drie ritten per spitsrichting op werkdagen volstaat. Wij vinden deze minimeisen passend bij de huidige reizigersaantallen van en naar deze plaatsen. Mocht de vervoerder potentie zien voor een hogere frequentie, langere bedieningsperiode of extra verbinding dan mag hij die aanbieden. Mits goed onderbouwd leidt dit tot een hogere waardering bij de aanbesteding van de concessie.</p> <p>Wij hebben bewust gekozen voor het vaststellen van minimeisen, zodat de vervoerder vrijheid heeft om routes aan te passen. Als de vervoerder kansen ziet om de huidige route voort te zetten dan mag hij deze aanbieden. Hij mag deze dus ook wijzigen. Elke kern die nu over een vorm van openbaar vervoer beschikt, krijgt ook een vorm van openbaar vervoer in de nieuwe busconcessie. Dit kan ook maatwerkvervoer zijn.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
15.			<p>Wij zien dat volgens Bijlage C-6 Beetsterzwaag, Gorredijk en Joure via een B-lijn met Heerenveen verbonden moeten zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij zijn van mening dat dit ook moet gelden voor Oosterwolde en Sneek. Een overstap in Drachten resp. Joure is voor ons aanvaardbaar mits er goede en comfortabele aansluiting is tussen A- of B- lijnen onderling. - Wat betreft Sneek hebben wij overigens voorkeur voor een rechtstreekse verbinding. Voor een groot deel van het land is Heerenveen immers de poort tot het merengebied van de provincie. - De B-lijn 20/21 die zorgt voor de verbinding met Beetsterzwaag en Gorredijk bedient ook de kern De Knipe, waarbij deze kern niet formeel B hoeft te zijn maar gezien de ligging wel zo wordt bediend. Dit spreekt ons aan en het strijdt niet met het PvE, immers een betere bediening dan voorzien in Bijlage C-6 is toegestaan. Wij zien dit bedieningsniveau graag terugkomen in de nieuwe Concessie. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij schrijven in het PvE voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op halten die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Drachten en Joure zijn logische overstappunten waar verschillende lijnen samen komen. 2. Voor Beetsterzwaag, Gorredijk en Joure schrijven wij als minimumeis voor dat ze door een B-lijn met Heerenveen verbonden moeten zijn. De vervoerder heeft echter wel de mogelijkheid de door u voorgestelde rechtstreekse verbindingen met Heerenveen te realiseren. In het ontwerp PvE zijn namelijk minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden dan dit minimum kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt specifiek voor meer aanbod op het netwerk van A- of B-lijnen of een uitbreiding daarvan. 3. De kernenlijst is opgesteld op basis van inwonerstal, reizigersaantallen en het OV-netwerk van voor corona (2019). De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld De Knipe) tussen twee grote (Heerenveen en Gorredijk) zal in de praktijk waarschijnlijk leiden tot een bediening van een hoger niveau. Maar we schrijven deze niet verplicht voor en laten deze afweging graag aan de (nieuwe) vervoerder. 	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
16.			<p>De lijnen 115/515, 23, 28 hebben nu de karakteristiek van C-lijnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dit betekent voor ons behoud van lijn 115/515 of een gelijkwaardig alternatief voor deze lijn inclusief behoud van bedieningsniveau van de aan deze lijn gelegen kernen. Hieruit volgt dat wij pleiten voor bediening op C-niveau van alle kernen aan deze lijn: Oudeschoot, Mildam, Oude- en Nieuwehorne, Hoornsterzwaag, Jubbega, -3e Sluis, waarbij deze kernen niet formeel alle C hoeven te zijn maar gezien hun ligging wel zo worden bediend. Dit strijdt niet met het PvE, immers een betere bediening dan voorzien in Bijlage C-6 is toegestaan. Wij zien dit bedieningsniveau graag terugkomen in de nieuwe Concessie. - Dit betekent voor ons behoud van de lijnen 23 en 28 of een gelijkwaardig alternatief voor deze lijnen inclusief behoud van bedieningsniveau van de aan deze lijnen gelegen kernen. - Hieruit volgt dat wij pleiten voor bediening op C-niveau van alle kernen aan deze lijnen: Luinjeberd, Tjalleberd, Gersloot, Haskerdijken/Nieuwebrug, Nes waarbij deze kernen niet formeel alle C hoeven te zijn maar gezien hun ligging wel zo worden bediend. Dit strijdt niet met het PvE, immers een betere bediening dan voorzien in Bijlage C-6 is toegestaan. Wij zien dit bedieningsniveau graag terugkomen in de nieuwe Concessie. - Wij zien op deze lijnen graag een volwaardige C-bediening, wat betekent dat wij hier op zaterdagen ook graag bediening zien. 	<p>De kernenlijst is opgesteld op basis van inwonertal, reizigersaantallen en het OV-netwerk van voor corona (2019). De ligging van een kern tussen twee andere kan leiden tot een hoger bedieningsniveau.</p> <p>Jubbega en Nieuwehorne zijn voorgeschreven als C-kern. De vervoerder heeft de vrijheid om C-kernen te verbinden met een knooppunt. Afhankelijk van de routevoering krijgen Oudeschoot, Mildam, Oudehorne en Hoornsterzwaag een hoger bedieningsniveau dan voorgeschreven (C-spits).</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
17.			<p>In het verlengde van onze mening over de gewenste B- en C-lijnen en bijbehorend bedieningsniveau van aanliggende kernen zou er in onze gemeente slechts één kern met daadwerkelijke C-spitsbediening overblijven: Aldeboarn.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u Aldeboarn in de nieuwe concessie een C-bediening te geven, op zijn minst in de richting station Akkrum. Dit om de hele dag een –op zich al minimale- verbinding met de trein en dus met andere kernen te geven. 	<p>Het huidige PvE voldoet (deels) al aan uw wens. Aldeboarn is al opgenomen als C-spits kern. Dat betekent dat een bediening met minimaal drie ritten per spitsrichting op werkdagen volstaat. Wij vinden deze minimumeisen passend bij de huidige reizigersaantallen van en naar deze plaatsen. Mocht de vervoerder ruimte zien voor een langere bedieningsperiode dan mag hij die aanbieden. Mits goed onderbouwd zal dit ook tot een hogere waardering leiden bij de aanbesteding van de concessie.</p> <p>De verbinding met Akkrum ligt voor de hand, met name waar het gaat om het aanbieden van ritten in de spitsrichting en een goede aansluiting met logische overstappunten. Maar wij schrijven dit niet expliciet voor.</p> <p>Daarnaast hebben wij voor Flex-OV voorgeschreven dat dit goede aansluiting (artikel 3.10.13) moet bieden op knooppunten (treinstation Akkrum is zo'n knooppunt).</p>	Nee
18.			<p>Kernen die door C-lijnen worden bediend, hebben volgens voorliggend PvE in de nieuwe Concessie een bedieningsperiode tot 18.30 uur. In de huidige Concessie is deze periode langer, waardoor deze kernen goed worden bediend. Dit wijzigt binnen de nieuwe Concessie, wanneer de Concessiehouder alleen uitgaat van deze minimale eis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u C-kernen in de avonden langer te bedienen met minimaal éénrit per uur. Hierdoor hebben de bewoners van deze kernen de gehele dag een goede aansluiting met NS station Heerenveen en andere belangrijke kernen in de regio. 	<p>Wij hebben bewust gekozen voor het vaststellen van minimumeisen, zodat de vervoerder de vrijheid heeft om routes en de bedieningsperiode aan te passen. Ook in de huidige- en de voorgaande concessie was bediening tot 18.30 uur voor C-lijnen voorgeschreven. Wij zijn van mening dat de huidige eisen qua bediening en bedieningsperiode passend zijn bij de huidige reizigersaantallen. Als de vervoerder mogelijkheden ziet voor een route of een ruimere bedieningsperiode dan mag hij deze aanbieden. Mits goed onderbouwd leidt dit ook tot een hogere waardering bij de aanbesteding van de concessie.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
19.			<p>Onze voorkeur heeft het, zie boven, dat er in onze gemeente geen kern met Cspits bediening overblijft, maar mocht dit –voor ons onverhoopt- wel het geval zijn: voor C-spitskernen hebben wij de volgende wens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mochten er -wat ons betreft onverhoopt- toch in onze gemeente kernen met Cspits bediening worden opgenomen, dan verzoeken wij u pragmatisch om de gaan met het onderscheid tussen C- en C-spitslijnen. Lopende de Concessie moet het met name mogelijk zijn daar waar het aanbod dat rechtvaardigt een C-spitslijn – wellicht op bepaalde dagen in de week te promoveren tot C-lijn. 	<p>Wij zijn het met u eens dat het niet verstandig is om de bediening voor tien jaar vast te leggen. Door middel van bepaling 3.1.7 en 3.1.18 kan het bedieningsniveau tijdens de concessie worden aangepast.</p> <p>Daarnaast geeft bepaling 3.1.21 aan dat de concessiehouder direct vanaf de start van de concessie een ruimere bedieningsperiode en/of hogere frequentie mag aanbieden.</p>	Nee
20.			<p>M.b.t. Skoatterwâld: de ontsluiting van de woonwijk Skoatterwâld in de kern Heerenveen ontbreekt. Dit blijkt ook uit de Mobiliteitsanalyse, die wij in 2019 hebben uitgevoerd. Uit de witte vlekkenanalyse (ligging haltes en dekkingsgebied) blijkt, dat Skoatterwâld geen busvervoer heeft. Het is logisch dat een woonwijk van deze omvang en met dit inwoneraantal, bediend wordt met het OV.</p> <p>Voor de ontsluiting van Skoatterwâld is in de Mobiliteitsanalyse een aantal varianten onderzocht, waarbij de optie van een lokale buurtbus de meest kansrijke is. De verwachte vervoervraag vanuit de wijk is ca. 3200 – 4200 instappers per jaar. Samen met de te verwachten vraag vanuit andere plaatsen langs de route is dit een goede basis voor een buurtbus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u de woonwijk Skoatterwâld als D-kern in het PvE op te nemen, waardoor er een garantie is dat deze woonwijk vanaf de start nieuwe Concessie december 2024 door Maatwerkvervoer wordt bediend. - Dit Maatwerkvervoer kan bestaan uit de huidige vormen (Spitslijn, Buurtbus of Opstapper) of een nieuw te ontwikkelen vervoersdienst (een Buurtbus en FlexOV), op basis van de te verwachten vervoersvraag. Wij betrekken daarbij graag de bereikbaarheid van museum Belvédère. - In de huidige concessie is er geen OV-verbinding met de woonwijk Skoatterwâld. Wij willen met u in overleg treden over de vervoersmogelijkheden op dit moment tot de start van de nieuwe concessie december 2024. Wij betrekken daarbij graag de bereikbaarheid van museum Belvédère. 	<p>Uit de door u uitgevoerde mobiliteitsanalyse is gebleken dat maatwerkvervoer met een buurtbus passend is voor de bediening van de woonwijk Skoatterwâld. Wij gaan graag met de gemeente Heerenveen in overleg over het verplicht aanbieden van een buurtbus. Hierbij willen wij graag de haalbaarheid van dit initiatief onderzoeken, voordat wij ontsluiting van dit gebied als eis (D-kern) in het PvE opnemen. Om vervoerders bij de aanbesteding alvast te informeren over dit (mogelijke) initiatief geven wij dit een plek in het bestek.</p> <p>De vervoerder heeft de mogelijkheid de door u voorgestelde buurtbus op te nemen in zijn vervoersaanbod. In het ontwerp PvE zijn minimumeisen geformuleerd. Door meer aan te bieden dan dit minimum kan een vervoerder zich onderscheiden en zijn kansen op het winnen van de nieuwe busconcessie vergroten.</p> <p>Wij zullen in ieder geval de huidige Opstapper voor Oranjewoud handhaven in het PvE als D-kern.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
21.			<p>M.b.t. Haskerveen: op het bedrijventerrein Haskerveen zijn een aantal grote bedrijven gevestigd zoals Omrin/ Ecopark De Wierde en Morssinkhof. Vanuit de ondernemers wordt aangedrongen op een goede openbaar vervoervoorziening naar Haskerveen. Haskerveen wordt binnen de huidige concessie reeds bediend met Maatwerkvervoer door de Opstapper lijn 8411 (Heerenveen busstation – Vegelinsoord vv).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u het Maatwerkvervoer naar het bedrijventerrein Haskerveen in de nieuwe concessie te continueren en Haskerveen als kern die bediend moet worden door een D-lijn in het PvE op te nemen. Hierdoor is er garantie dat dit bedrijventerrein ook in de nieuwe concessie door Maatwerkvervoer wordt bediend. Dit Maatwerkvervoer kan bestaan uit het huidige aanbod (Spitslijn, Buurtbus of Opstapper) of een nieuw te ontwikkelen vervoersdienst (een Buurtbus en FlexOV). 	<p>Vegelingsoord is als D-kern opgenomen in de kernenlijst. Het is aan de vervoerder om te bepalen hoe dit maatwerk eruit komt te zien.</p> <p>Uit de door uw gevoerde gesprekken met bedrijven blijkt dat zij aandringen op goed openbaar vervoer naar bedrijventerrein Haskerveen. Wij gaan graag met de gemeente Heerenveen in overleg over het verplicht aanbieden van maatwerk naar bedrijventerrein Haskerveen en de financiering daarvan. Wij willen de haalbaarheid van dit initiatief onderzoeken, voordat wij ontsluiting van dit bedrijventerrein als eis (D-kern) voorschrijven in het ontwerp PvE. Om vervoerders alvast te informeren nemen wij Haskerveen op in de bijlage omtrent actuele vervoersinitiatieven.</p>	Ja
22.			<p>U geeft in deze eis aan, dat de verantwoordelijkheid voor inrichting en onderhoud van haltes (exclusief haltepalen en halteborden) enabri's bij de wegbeheerder ligt. Wij hebben het voornemen om meer belangrijke locaties/voorzieningen in Heerenveen en buitengebied te voorzien van kwalitatief goede, toegankelijke en bereikbare haltes. De prioriteit ligt bij het busstation. Door belanghebbenden en met name de HIT (Heerenveense Initiatiefgroep Toegankelijkheid) wordt hierop aangedrongen, hetgeen ook weer bijdraagt aan meer mogelijkheden om het OV te gebruiken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken de u om de eenzijdige verantwoordelijkheid voor inrichting en onderhoud van haltes te wijzigen in een gezamenlijk verantwoordelijkheid. Sinds juli 2016 geldt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. Wij zien dit, waar het gaat om de inrichting en financiering van toegankelijke haltes voor deze doelgroep, als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Wij stellen voor daarover met u in gesprek te gaan. <p style="text-align: right;">»»</p>	<p>Uiteraard zoeken wij hier zoals gebruikelijk de afstemming met de gemeente. Wel merken wij op dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de bekostiging van de maatregelen die u noemt. Zie artikel 3.1.45 van het PvE.</p> <p>De realisatie van infrastructuur is geen onderdeel van het nu voorliggende PvE voor de busconcessie.</p>	Nee

			<ul style="list-style-type: none">- Wij gaan er vanuit dat voor de aanpak van het busstation Heerenveen uit de investeringsagenda Drachten-Heerenveen een budget van € 970.000,- beschikbaar is. Dit conform uw 'Plan van Aanpak Busstation Heerenveen'. Verder gaan we er ook vanuit dat aanvullend op dit budget er in uw Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2021 een extra budget van € 250.000,- beschikbaar is gesteld voor het busstation Heerenveen.- Wij hebben verder twee onderwerpen waarbij we ons tot u richten in uw rol van infrabeheerder:<ol style="list-style-type: none">1. Wij vragen u om in het PvE onder Infrastructuur de eis op te nemen dat in elk geval het busstation en waar mogelijk de haltes rookvrij zijn. Daar waar wij als wegbeheerder hierbij een rol kunnen spelen, pakken wij die op.2. Wij vragen de provincie om in het PvE onder Infrastructuur de eis op te nemen dat in elk geval het busstation en waar dat van toepassing is haltes circulair gebouwd worden en ook verder duurzaam zijn. Denk aan "groene" daken. Ook hier denken en doen wij graag mee.		
--	--	--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
23.			<p>Voor het verplaatsen, opheffen of toevoegen van een halte door concessiehouder is toestemming vereist van de concessieverlener en instemming van de wegbeheerder door het nemen van een verkeersbesluit.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij hebben in het verleden veel haltes toegankelijk gemaakt waarbij door u en ons investeringen zijn gedaan. Wat gebeurt er bij de wijziging van de lijnvoering waarbij haltes mogelijk vervallen en nieuwe toegankelijke haltes worden gerealiseerd. Hierbij gaat het met name over de financiering van nieuwe haltes en draagvlak bij belanghebbenden/bewoners wanneer haltes worden opgeheven. 	<p>Wij stellen uw ambities op prijs. Waar het gaat om de kwaliteitsverbetering van OV-infrastructuur sluiten ze aan bij de onze. De verandering van een eenzijdige in een gezamenlijke verantwoordelijkheid als het gaat om inrichting en onderhoud van haltes voeren wij niet door. Over dergelijke thema's gaan wij graag verder met u in gesprek. De nu voorliggende reactienota gaat alleen over het vervoer binnen de concessie. Over de zaken die u naar voren brengt nemen wij apart contact met u op.</p>	Nee
24.			<p>U eist overleg tussen Concessieverlener en –houder en wegbeheerder als de laatste wijzigingen wil aanbrengen in beschikbare wegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij ondersteunen deze eis en zullen hier in goed overleg gaan met u en de Concessiehouder en dit met name als er sprake is van een wijziging in inrichting en/of snelheidsregiem (denk aan wegategorisering, aanpassing 50 km- naar 30 km-regiem) 	<p>Fijn dat u deze eis onderschrijft.</p>	Nee
25.			<p>U acht kleine dienstregelingswijzigingen mogelijk, naast de jaarlijkse wijziging. Deze eis past in de door u nagestreefde flexibiliteit en spreekt ons aan. Wel zijn wij hier graag tijdig bij betrokken.</p>	<p>Wij en de (nieuwe) vervoerder betrekken uw gemeente op tijd.</p>	Nee
26.			<p>U eist dat Jaarlijks de Concessiehouder een Vervoerplan opstelt. Zie vorige punt.</p>	<p>Wij schrijven voor dat de concessiehouder het jaarlijkse vervoerplan met daarin de wijzigingen in de dienstregeling voor advies moet voorleggen aan gemeenten (C-8 Dienstregelingsprocedure stap 4).</p>	Nee
27.			<p>Deze eis spreekt ons aan. Soms zal echter overleg met koepels van scholen onvoldoende zijn. Overleg met individuele scholen kan dan nuttiger zijn. Overleg met de KvK en/of grote werkgevers kan ook relevant zijn (spits mijden, probeerkaartjes, werkgeversaanpak, gezamenlijke promotie).</p>	<p>Op dit moment overlegt de provincie al regelmatig met individuele scholen (via koepels). Dat is wat de provincie betreft voldoende.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
28.			<p>Deze eis geeft een lijst van omvangrijke evenementen, waar de nieuwe concessiehouder rekening mee dient te houden. Bij dergelijke omvangrijke evenementen wordt extra vraag naar vervoer verwacht. Hierbij is de concessiehouder verantwoordelijk voor het tijdig in overleg treden met de organisatoren van evenementen over de inzet van het Openbaar vervoer. Wij missen in deze lijst wedstrijden of andere evenementen in Sportstad / Turnhal. Wij kunnen ons voorstellen, dat in Sportstad / Turnhal in de toekomst omvangrijke evenementen worden georganiseerd zoals een NK of EK.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u in deze lijst ook op te nemen wedstrijden of andere evenementen in Sportstad / Turnhal. 	<p>Wij voegen deze toe aan artikel 3.1.72.</p>	<p>Ja</p>
29.			<p>Deze eis betreft het inzetten van extra vervoer bij evenementen in Thialf, maar alleen wanneer de vervoercapaciteit op de reguliere lijnen onvoldoende is. Hiermee worden volgens ons te laat en dus 'reactief' eventueel extra bussen ingezet. Dit is een achteruitgang ten opzichte van het huidige vervoer bij dit evenement. Om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te garanderen en te stimuleren wordt momenteel de zogenaamde Thialf Express ingezet, om bezoekers van Thialf van en naar het NS Hoofdstation Heerenveen te vervoeren. De Thialf Express is een buslijn die, tijdens deze evenementen, elk half uur rechtstreeks rijdt tussen het busstation Heerenveen en de reguliere bushalte bij Thialf. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een combiticket.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u te eisen dat de Thialf Express of een vergelijkbare vorm van extra vervoer structureel wordt ingezet bij evenementen in Thialf, zolang de trein niet stopt op het NS-station Heerenveen IJstadion. 	<p>Wij hebben in bepaling 3.1.71 voorgeschreven dat de concessiehouder rekening dient te houden met wedstrijden of evenementen in het Thialfstadion. Het is aan de vervoerder om hier dit uit te werken.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
30.			<p>U wilt de milieuprestatie van het OV verbeteren en naar een volledige ZE-vloot in uiterlijk 2030. U vraagt de Concessiehouder een plan op te stellen hoe deze transitie vorm te geven. Wij juichen dit streven toe maar hebben hierbij drie opmerkingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verduurzaming is niet gratis. Denk aan de meerkosten van ZE-bussen in zowel aanschaf als exploitatie en laadvoorzieningen. Graag zien we deze kosten bij de aanbesteding expliciet gemaakt. Dit geldt te meer als verduurzaming leidt tot een lager voorzieningenniveau dan anders mogelijk geweest zou zijn. Deze "trade off" moet expliciet zijn, hoe de keus ook uitvalt. Wij verzoeken u het PvE zo in te richten dat een inschrijvende vervoerder verplicht is deze informatie te geven, - Invoering van ZE zal een fasering kennen. Wij verzoeken u van inschrijvende vervoerders te eisen deze fasering zo vorm te geven dat ZE het eerst wordt ingezet op drukke en hindergevoelige routes. Wij denken daarbij aan routes over de K.R. Poststraat en Atalantastaat, maar denken over de precieze invulling graag mee. - In Concessies elders, denk aan Keolis in een deel van Gelderland en Overijssel, heeft het streven naar een "grote sprong voorwaarts" in ZE geleid tot een veelheid van kinderziektes bij het ZE-materieel. Wij verzoeken u, uiteraard binnen het juridisch haalbare, in het PvE en waar nodig in latere aanbestedingsdocumenten, bepalingen op te nemen die dergelijke situaties in onze provincie voorkomen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij zijn het eens met uw suggestie over het inzichtelijk maken van de kosten. Dit doen wij niet in het PvE maar via een ander document, namelijk de zogenoemde 'Financiële onderbouwing'. Hierin wordt de provincie, uiteraard betrouwbaar, geïnformeerd over de (te verwachten) kosten- en baten binnen de concessie waaronder de kosten voor duurzaamheid. 2. Hoewel wij deze suggestie begrijpen en ook voorstander zijn van een dergelijke fasering, achten wij dit niet haalbaar. Kaderstellend lijkt op dit moment de beperkte beschikbaarheid van elektriciteit op het energienetwerk, nu en in de toekomst. Uit overleg tussen de provincie en de netwerkbeheerder is gebleken dat het netwerk overbelast is. De beheerder werkt aan een oplossing. De realisatie van nieuwe laadinfrastructuur, en daarmee de inzet van elektrische bussen, is dus afhankelijk van de netbeheerder. 3. Wij herkennen de door u geschetste problematiek en houden hier in het PvE en overige aanbestedingsdocumenten rekening mee. 	Nee
31.			<p>In deze eis wordt ingegaan op de verantwoordelijkheid voor de aanschaf, aansluiting, aanleg en onderhoud van de laadinfrastructuur mits de Concessiehouder voor elektrische vervoersmiddelen gaat. Deze eis gaat niet in op de benodigde infrastructuur bij ZE voertuigen op waterstof of andere energiedragers.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u om een soortgelijke eis op te nemen voor overige ZE-energiedragers 	Wij nemen deze suggestie mee.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
32.			<p>In deze eis dient de Concessiehouder ervoor te zorgen, dat er bij de haltes een informatiepaneel aanwezig is met onder meer een haltevertrekstaat met de statische vertrektijden van de betreffende buslijnen. Steeds meer haltes worden voorzien van de actuele vertrektijden. Hiervoor is het DRIS beschikbaar, een afkorting voor 'Dynamisch Reizigers Informatie Systeem', een systeem dat dynamische reisinformatie op haltes en belangrijke stations biedt. Verschillende steden in Nederland zijn uitgerust met een dergelijk systeem.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u de drukke haltes en overstappunten binnen onze gemeente te voorzien van DRIS met de actuele vertrektijden. Heldere en actuele reisinformatie is van groot belang voor het aantrekken van nieuwe en het behouden van bestaande reizigers. 	Zie onze reactie bij nummer 22.	Nee
33.			<p>De marketing en ontwikkeling van Flex-OV zijn geïntegreerd met de marketing en ontwikkeling van het openbaar vervoer. Binnen de huidige Concessie zijn er 6 Opstapperlijnen in de gemeente Heerenveen. De dorpen Nes, Bontebok, Katlijk, Nieuweschoot, Oranjewoud en Terband worden op deze manier verbonden met Akkrum, Heerenveen of Gorredijk. Uit onze Mobiliteitsanalyse blijkt dat de bekendheid van deze vervoerdienst gering is.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij verzoeken u meer bekendheid te geven aan de huidige Opstapper en de andere nieuw te ontwikkelen vervoersdiensten in de nieuwe Concessie. Meer aandacht voor Maatwerkvervoer verhoogt het gebruik van dergelijke vervoersdiensten. Dit laat onverlet onze eerder geformuleerde voorkeur voor een volwaardige OV-bediening waar mogelijk. 	In het PvE hebben we eisen gesteld aan het MaaS. Dit verplicht de nieuwe vervoerder om al het vervoer (dus ook een Opstapper of zijn vervanger) via app's inzichtelijk boekbaar te maken.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
34.	0000000776b	Gemeente Schiermonnikoog	Wij kunnen ons vinden in het ontwerp Programma van Eisen. Echter paragraaf 3.11.6 heeft ons inziens verduidelijking. Kunt in het Programma van Eisen aangeven wat onder "Maatwerk" wordt verstaan? Gelden daarbij de eisen voor materieel en milieu (3.11.28 – 3.11.31) en tarieven en vervoersbewijzen (3.11.37 – 3.11.39)?	<p>Er zijn binnen de concessie twee verschillende vormen van maatwerkvervoer: een buurtbus en Flex-OV (in de huidige concessie: de Opstapper).</p> <p>Voor Flex-OV gelden andere eisen rond materieel en milieu en tarieven en vervoersbewijzen. Deze zijn omschreven onder paragraaf 3.10 (artikel 3.10.1 tot en met 3.10.55).</p> <p>De materieel en milieueisen voor buurtbussen zijn omschreven onder de artikelen 3.4.55 tot en met 3.4.65. De eisen rond tarieven en vervoersbewijzen voor buurtbussen zijn benoemd onder artikel artikel 3.6.25.</p>	Nee
35.	02082069	Gemeente Ameland	Wij zien het openbaar vervoer als een van de middelen om een verdere toename van het aantal autobewegingen op het eiland tegen te gaan. We pleiten dan ook voor een optimaal openbaar vervoer systeem dat flexibel kan opereren, betaalbaar is en aansluit bij de huidige wensen op het gebied van duurzaamheid en technologie.	Wij zijn dit van harte met u eens.	Nee
36.			Sinds 2018 beschikt Rederij Wagenborg over een sneldienst waarbij 48 personen binnen 20 minuten kunnen worden overgezet. Er is aansluitend busvervoer in Holwerd, maar op Ameland niet. Onze wens is dat er ook op Ameland een aansluiting is op de dienstregeling van de sneldienst. Dit sluit aan bij uw hoofdkeuze om reizigers middels goede ketenknoppunten prettig en comfortabel over te laten stappen.	In artikel 3.11.3 is omschreven dat er verbindingen moeten worden verzorgd met alle aankomende en vertrekkende veerboten. Artikel 3.11.6 omschrijft dat voor veerboten met een capaciteit van minder dan honderd passagiers het openbaar vervoer ook geregeld mag zijn met vraagafhankelijk openbaar vervoer of ander maatwerk.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
37.			<p>We hebben met de reconstructie van het dorp Nes in de jaren 2018-2020 getracht met enkele buslussen de ontsluiting van met name de noordkant te verbeteren. De bus uit Ballum en Hollum kan nu de schoolgaande kinderen bij de Burgemeester Waldaschool uitzetten, draaien aan de Strandweg en eventueel reizigers aan de noordkant van Nes meenemen naar de boot. Ook de buslus aan het Verdekspad is verbeterd. Er lag al een buslus, maar door foutparkeerders, mede als gevolg van te weinig parkeerplekken op drukke dagen, besloot Arriva deze halte niet meer te gebruiken. Het aantal parkeerplekken is nu verdubbeld en de buslus ligt los van het parkeerterrein. Beide buslussen zijn wat ons betreft goed ingerichte haltes dichtbij het centrum van Nes. Bovendien houden we graag ruimte binnen de concessie voor het toevoegen, verwijderen of verplaatsen van haltes. Op dit moment speelt deze vraag rondom het verwijderen van een halte op een druk kruispunt in het centrum van het dorp Buren en verzoek tot het toevoegen van een halte strand Ballum.</p>	<p>Wij schrijven voor Ameland in het PvE de te bedienen kernen en een aantal specifieke verblijfslocaties voor (artikel 3.11.3).</p> <p>Tijdens de concessie kunnen in overleg met concessiehouder, concessieverlener en wegbeheerder bushaltes worden toegevoegd, verwijderd of verplaatst (artikelen 3.1.42 tot en met 3.1.49).</p>	Nee
38.			<p>Jaarrond ervaren we een capaciteitstekort voor het fietsparkeren op de veerdam. We zijn voornemens om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren op de locatie van één van de huidige bus opstelstroken (meest Noordelijke). Voor de gemeente is dit een verantwoorde en zeer goed verdedigbare belangenafweging.</p>	<p>Wij gaan graag met u in gesprek over het opheffen van één van de opstelstroken. Uitgangspunt daarbij is dat er voldoende opstelcapaciteit overblijft voor de vervoerder. Ook gedurende de concessie is dit mogelijk. Wij schrijven namelijk voor dat de wegbeheerder tijdens de concessie wijzigingen moet kunnen uitvoeren (artikel 3.1.49). Met daarbij het nadrukkelijke verzoek om tijdig met elkaar in overleg te treden (concessiehouder, concessieverlener en wegbeheerder).</p>	Nee
39.			<p>Onder 1.1 staat de regel 'Het bieden van zo duurzaam mogelijk Materieel met een zo hoog mogelijk comfort voor de Reiziger'. Op Ameland hebben we reeds elektrische bussen en we gaan ervan uit op de Waddeneilanden zero emissie wordt doorgezet, zoals ook aangegeven wordt bij punt 3.11.29 op pagina 73.</p>	Dit klopt.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
40.			<p>Onder 1.3 Hoofdkeuzes staat de volgende tekst 'Voor de Waddeneilanden ziet de provincie een ontsluitende functie met Aansluiting op de veerdiensten en verbindingen tussen de diverse Kernen op de eilanden.' Hoe wordt dit bedoeld? Zoals wij het lezen houdt 'verbindingen tussen de diverse kernen' in dat er een extra dienstregeling komt tussen de kernen. Een dergelijke 'uurdienst' zou erg wenselijk zijn om niet altijd via de veerdam in Nes van de ene naar de andere kant van het eiland te hoeven, maar we willen graag opheldering over hoe het hier wordt bedoeld.</p> <p>De komst van een aparte verbinding zou een aantal problemen oplossen en biedt ook kansen. Momenteel bevinden zich op verschillende uithoeken bushaltes die relatief veel tijd kosten en er voor zorgen dat de dienstregeling binnen het uur (aansluiting op de veerdienst) bemoeilijkt wordt. Een aparte busverbinding zou deze haltes kunnen aandoen en reizigers naar de dorpskernen kunnen vervoeren. De andere buslijn die naar de boot gaat hoeft hier niet meer langs en heeft dus meer tijd. Ook neemt de druk af in piekmomenten in de buslijn naar de boot, omdat reizigers tussen de dorpen in een andere bus zitten. Het komt nu voor dat er extra bussen worden ingezet om alle reizigers te kunnen vervoeren en mogelijk is die extra inzet dan minder vaak nodig.</p>	<p>Met de onder paragraaf 1.3 genoemde tekst in het PvE hebben wij bedoeld dat de huidige dienstregeling minimaal in stand moet blijven. Er is dus geen sprake van extra verbindingen op het eiland opgenomen in onze eisen. De door u genoemde wens tot een extra verbinding waren bij ons niet bekend. Wij gaan graag met u in gesprek om te verkennen of dit een haalbaar.</p>	Nee
41.			<p>Onder 3.1 'Uitgangpunten' staat de volgende tekst: Het vervoeraanbod wordt vraaggericht ingericht. Met andere woorden: rijden op trajecten en tijden waarop voldoende vervoerbehoefte is, op afroep of niet rijden als er onvoldoende behoefte is. Wie bepaalt of er voldoende vervoerbehoefte is en welke voorwaarden zijn hiervoor?</p>	<p>Dit uitgangspunt is verwerkt in het voorliggende PvE. Dit is gedaan door een indeling te maken van kernen in A-, B-, C- en D-kernen. Deze kernenlijsten berusten op een combinatie van factoren en zijn veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het huidige openbaar vervoersnetwerk een rol bij de vaststelling van het type kern.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
42.			<p>Onder 3.1.2 staat de volgende passage: Vraagafhankelijk vervoer (i.e. vervoer dat slechts wordt uitgevoerd na vooraanmelding door de Reiziger) is uitsluitend toegestaan in de volgende gevallen: Flex-OV (of een door de Concessieverlener goedgekeurd vervangend vervoerproduct); Ritten die volledig binnen de stad Leeuwarden worden uitgevoerd, bijvoorbeeld in de late avond; Ritten die aansluiten op Veerboten met een capaciteit van minder dan 100 passagiers.</p> <p>Betekent dit dat een eventuele aansluiting van de sneldienst op Ameland, uitgevoerd kan worden in een soort Opstapper? Dit is wat ons betreft niet wenselijk, omdat er ook veel mensen pas kort van tevoren besluiten de sneldienst te nemen (bijvoorbeeld bij vertraging van de veerboot), of toeristen het nummer niet kennen. Een reguliere busdienst, die past bij de vraag, geniet bij ons de voorkeur. Zoals eerder vermeld past dit bij een goede mobiliteitsketen. Enige flexibiliteit binnen de concessie voor de inzet van bussen is sowieso wenselijk. Dit geldt overigens niet alleen voor mogelijke toekomstige wijzigingen in de routing, maar ook voor de stijgende vervoerstaantallen en de piekbelasting in het seizoen. De afgelopen jaren was er een aansluiting van Holwerd naar Dokkum en dit willen we graag in stand houden. Wel is het belangrijk dat er goede afspraken met de rederij worden gemaakt, zodat de vertrektijden van de Opstapper goed aansluiten op de verschillende veerdiensten en dat er voldoende tijd is ingebed voor eventuele vertragingen. Ook hebben we in het verleden meerdere malen opmerkingen ontvangen over de haltelocaties in Dokkum. Haltes werden niet uniform aangedaan en hierover dient duidelijk gecommuniceerd te worden. Extra haltes zoals een school of (dichtbij) het centrum zou een welkome aanvulling zijn.</p>	<p>Dit is een fout in het PvE. Het is de bedoeling dat Flex-OV alleen kan worden aangeboden op de vaste wal, en dan alleen voor aansluiting op veerboten met een capaciteit van minder dan honderd passagiers (bijvoorbeeld de huidige veer sneldienst). De zichtbaarheid van deze reisoptie dient in de nieuwe concessie vergroot te worden. Deze moet ook per (MaaS)app te boeken zijn.</p> <p>De verbinding tussen Holwerd en Dokkum blijft in stand. Holwerd wordt bediend conform de eisen aan een B-kern, met een minimale verbinding naar Dokkum en Leeuwarden.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
43.			Waarom wordt er enkel de keuze gemaakt om ziekenhuizen verplicht op te nemen in de dienstregeling. Ook (middelbare) scholen en bepaalde publieke instanties zouden wat ons betreft aangedaan moeten worden.	In artikel 3.1.3 zijn de eisen opgenomen voor de ontsluiting van ziekenhuizen. In artikel 3.1.59 zijn eisen opgenomen voor de afstemming van de dienstregeling op school- en collegetijden.	Nee
44.			De artikelen rondom de E-lijnen ontbreken.	De artikelen rondom E-lijnen zijn in een apart hoofdstuk benoemd (3.11). Wij voegen ter verduidelijking een verwijzing toe.	Ja
45.			U geeft onder 3.1.44 aan dat bij het maken van de busroute, de Concessiehouder rekening houdt met de geschiktheid van wegen voor busverkeer. In beginsel is een nieuwe busroute in 30-kilometer zones waar in de Dienstregeling 2023 geen Bus rijdt niet wenselijk, tenzij de betreffende Buslijn uitsluitend wordt uitgevoerd met Auto's of Concessiehouder dit overeenkomt met de wegbeheerder. De twee nieuwe buslussen bij Nes rijden over 30-kilometer wegen en wij gaan hierbij dan ook akkoord met het gebruik van de aansluitende 30 km/h wegen voor een busroute.	Wij danken u voor deze informatie en uw akkoord voor het gebruik van de aansluitende 30 kilometer per uur wegen. Deze reactienota maakt onderdeel uit van het bestek voor de aanbesteding. De nieuwe vervoerder wordt dus vanzelf op de hoogte gebracht van deze informatie.	Nee
46.			Onder 3.1.63 verwijst u naar de informatie in bijlage E-2b voor de toekomstige ontwikkelingen voor de aansluiting van Bus/Auto op Veerboot v.v.. De inhoud van bijlage E-2b ontbreekt en we kunnen dus op dit moment niet inhoudelijk reageren. Wij zouden graag vooraf inzicht krijgen in bijlage E2-b om daar onze zienswijze op te geven.	Wij nemen contact met u op over deze ontbrekende bijlage en uw zienswijze hierop.	Nee
47.			Vanaf 3.2.22 worden er wel goede afspraken gemaakt over Vervoerplan met ROCOV, maar niet met gemeenten. Graag soortgelijke artikelen hierover opnemen.	Wij schrijven voor dat de concessiehouder het jaarlijkse vervoerplan met daarin de wijzigingen in de dienstregeling voor advies moet voorleggen aan gemeenten (bijlage C-8 Dienstregelingsprocedure van het PvE, stap 4).	Nee
48.			U hanteert een streefwaarde voor het algemene klantoordeel gebaseerd op de klantenbarometer. Voor de (Friese) Waddeneilanden is de streefwaarde 8,4. Wij ontvangen vrijwel geen klachten over de busdienst op het eiland en we zijn dan ook erg tevreden over het klantoordeel en de gestelde streefwaarde.	Wij zijn blij dat u zich herkent in de gestelde streefwaarde.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
49.			<p>Op momenten dat de boot vertraging heeft is de bus ook later. Bij reizigers komt het dan voor dat ze nerveus worden omdat ze niet weten dat de boot verlaat is. Ze bellen vervolgens een taxi om de boot te halen die vertraagd is. Een dynamisch bord waarop de verwachte aankomsttijd van de bus (en mogelijk de boot) op staat vermeld zou dit probleem oplossen. Er staat in artikel 3.11.39 wel vermeld dat de vervoerder naar de reiziger dient te communiceren dat de bus later dan er op de dienstregeling vermeld staat, maar in de praktijk werkt dit nog niet altijd voldoende.</p> <p>Zoals eerder in deze reactie staat vermeld zijn er binnen de huidige dienstregeling uithoeken, waar relatief gezien minder vaak reizigers zijn dan elders op de route. Een klantdetectiesysteem, waarbij de reiziger enkele minuten van tevoren moet aangeven dat hij er staat, zou extra tijdwinst kunnen opleveren wanneer bepaalde haltes op bepaalde momenten overgeslagen kunnen worden.</p>	<p>Wij schrijven niet voor dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor het Dynamische Reisinformatie Systeem (DRIS) of een klantdetectiesysteem. In bepaling 3.1.45 is opgenomen dat de verantwoordelijkheid voor inrichting en onderhoud van halten enabri's bij de wegbeheerder ligt. De concessiehouder is enkel verantwoordelijk voor de haltepalen en halteborden.</p> <p>Wel moet de concessiehouder realtime reisinformatie leveren voor nieuwe of reeds gerealiseerde dynamische reisinformatie systemen (artikel 3.7.1 en 3.9.9). Als wegbeheerder staat het u vrij om een dergelijk systeem bij de halten te plaatsen.</p>	Nee
50.			<p>Onder 3.7.27 staat: 'Voertuigen (m.u.v. versterkingsmaterieel en Buurtbussen) wordt auditief actuele reisinformatie gegeven. Deze auditieve informatie in de Voertuigen vindt plaats in de Nederlandse en Friese taal en bestaat minimaal uit het (automatisch) omroepen van de eerstvolgende halte. Aanduiding gebied vanuit de bus, zoals vermeld in 3.7.31.' Een goede zaak wat ons betreft, maar wisselende toeristen hebben meer behoefte aan een plaatsaanduiding dan de naam van de halte, die ze vaak weinig zegt. Ook de locatie noemen / in beeld brengen (bijv. Hollum Noord of Nes west) helpt de reiziger wat ons betreft.</p>	<p>Wij nemen uw suggestie mee.</p>	Ja
51.			<p>Bij 3.10.3 staat: Op de Waddeneilanden wordt geen Flex-OV aangeboden. Die mogelijkheid moet er wel zijn, mits de basisdienstregeling op orde is. Dit blijkt wat ons nog onvoldoende uit de genoemde locaties en wij weten ook niet of er aansluiting op de sneldienst komt.</p>	<p>Op de Waddeneilanden bieden wij geen Flex-OV aan, omdat wij vinden dat de basisdienstregeling op orde is. Een aansluiting van het openbaar vervoer op de sneldienst is geregeld in artikel 3.11.6 van het PvE.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
52.			Hier staat onder 3.11.3 een soortgelijke tekst als op pagina 7: Het Openbaar vervoer op Ameland dient de verbindingen te verzorgen tussen alle aankomende en vertrekkende Veerboten en de volgende locaties: de Kernen Nes, Buren, Ballum en Hollum; de vakantiewoningen ten noorden van Buren (rond de Strandweg, Klein Vaarwater en Zwarteweg), Restaurant Paal 13, camping Roosduinen, Stayokay Ameland, de vakantiewoningen ten noorden van Hollum (Jan Roepespad) en recreatiepark Koudenburg. Zoals het hier staat vermeld lijkt het erop dat de huidige situatie wordt voortgezet en er geen extra busverbinding komt tussen de verschillende dorpen. Zoals eerder vermeld heeft dit wel onze voorkeur en ontvangen graag duidelijkheid over uw intentie.	Ja, wij willen de bestaande situatie handhaven. Wij zullen dit verduidelijken in het PvE. Wij zijn van mening dat de huidige minimale bediening passend is.	Nee
53.			U geeft aan bij 3.11.39 dat op de Waddeneilanden, net als in de rest van Nederland in het voertuig niet met contant geld worden betaald. Buiten Nederlandse toeristen komen er met name ook veel Duitse toeristen. Buitenlandse toeristen zijn niet gewend aan de Nederlandse OV kaart en zijn minder gewend om te pinnen. Er dient wat ons betreft wel een gangbaar alternatief te zijn voor buitenlandse toeristen.	Het enige gangbare alternatief is contante betalingen toestaan. Wij zijn niet van plan dit alternatief te faciliteren. Wij kiezen ervoor om betalen met cash geld niet opnieuw mogelijk te maken, omdat dat indruist tegen landelijke afspraken. Ook past het niet (meer) bij de ontwikkelingen op het gebied van nieuwe betaalwijzen in het openbaar vervoer (OVpay). Met OVpay is het mogelijk om in te checken en te betalen met de bankpas, waarbij ook buitenlandse passen worden geaccepteerd. Overigens is het nog wel mogelijk om met cash geld een kaartje te kopen bij één van de voorverkooppunten, zoals het OV-loket bij het treinstation in Leeuwarden. Ook is het mogelijk om online een e-ticket te kopen in de webshop van de vervoerder, via de MaaSapp van de vervoerder (Glimble) of via andere MaaS-apps.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
54.	02069535	Gemeente Waadhoeke	<p>Allereerst spreken we onze waardering uit voor de uitbreiding van de bediengsperiodes voor de verschillende lijnsorten ten opzichte van het vorige PvE (2020) en het nastreven van een verbeterde milieuprestatie. Voor een redelijk grote groep inwoners van onze gemeente is het openbare personenvervoer de enige manier om van A naar B te komen. Hoewel wij begrijpen dat er een balans moet zijn tussen bereikbaarheid en betaalbaarheid is juist voor een plattelandsgemeente als Waadhoeke, waar voorzieningen verdwijnen en er daardoor soms grotere afstanden moeten worden afgelegd, een goed netwerk aan busverbindingen essentieel.</p>	<p>Wij herkennen de door u geschetste problematiek.</p>	Nee
55.			<p>In hoofdstuk 3 van het ontwerp-PvE wordt vermeld dat de kleinere kernen in Fryslân worden bediend door D-lijnen/Maatwerk. Maatwerk kan hierbij mogelijk een oplossing zijn. Maatwerk kan op verschillende manieren worden uitgelegd (evenals de term bedienen en ontsluiten).</p> <p>Het maatwerk waarop in het ontwerp-PvE wordt ingegaan, baart ons zorgen. Zo is er ten eerste extra reistijd en een extra overstap nodig. Daarin zit een kwetsbaarheid, nl. de extra aansluiting (missen aansluiting of lange wachttijd). Ook vrezen wij dat het kleinschaliger vervoer/maatwerk voor de noodzakelijke gebruikers van het OV, vaak mensen met een kleinere portemonnee, extra vervoerskosten met zich meebrengt. Met het verhogen van de reistijd en de kosten wordt de reisweerstand van reizigers verhoogd, waardoor het vervoer op het platteland in een neerwaartse spiraal terecht kan komen, omdat voor een mindere kwaliteit (extra reistijd/ wachttijd en overstap) meer moet worden betaald.</p> <p>Daarnaast menen wij dat de inzet van extra personeel en materieel bij toepassing van bijvoorbeeld de Opstapper in sommige gevallen kostenverhogend kan werken ten opzichte van een vaste buslijn iets om te laten rijden. Wij zouden het op prijs stellen dat u hier nog eens kritisch naar kijkt.</p>	<p>Wij schrijven voor Flex-OV een aansluitgarantie op de hoofdstructuur of knooppunten voor (artikel 3.10.13). Als concessieverlener monitoren wij scherp op het naleven van deze verplichtingen door de (nieuwe) vervoerder.</p> <p>Vervoerders dagen we uit om met voorstellen te komen voor een goede tariefaansluiting tussen Flex-OV en het regulier openbaar vervoer (1.1).</p> <p>De vervoerder heeft de vrijheid om (binnen de gestelde randvoorwaarden) kernen door middel van een bepaalde route te ontsluiten. Wij snappen uw suggestie en wij zien deze ontwikkeling ook graag plaatsvinden (vervoer zonder reservering). Een vervoerder kan zich op dat vlak, door extra aan te bieden ten opzichte van de (minimum)-eisen, onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt specifiek voor extra aanbod door vervoerders op B- en/of C-lijnen.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
56.			<p>Met de invoering van lijn 74 is onder andere de bereikbaarheid tussen Franeker en St.-Annaparochie verbeterd. Deze verbetering wordt door ons erg gewaardeerd, mede omdat dorpen aan de noordoostzijde van onze gemeente met deze lijn beter worden ontsloten.</p> <p>De informatie over de aansluitingen, vertrek- en aankomsttijden uit het busboekje geeft aan dat de reis tussen Franeker en St.-Annaparochie 33-45 minuten duurt. Worden de reisplanners (Arriva en 9292) geraadpleegd, dan wordt men nog steeds via Leeuwarden geleid met een reistijd van 44-75 minuten.</p> <p>Graag zouden wij zien dat de reisplanners voor elk tijdstip de kortste reis aanbieden. Wij vrezen namelijk dat de reisplanners (die veelvuldiger worden gebruikte dan het busboekje) de passagiers uit lijn 74 houden, waardoor deze zeer gewaardeerde lijn, straks wordt aangemerkt als lijn met 'onvoldoende vervoerbehoefte'.</p>	<p>Uw opmerking heeft betrekking op de huidige dienstregeling. Wij zullen navraag doen bij de huidige vervoerder hoe het kan dat hier de verkeerde informatie wordt verstrekt. Uw opmerking is terecht en past onder een goede informatievoorziening naar de reiziger. Dit vinden wij voldoende geborgd in het nu voorliggende PvE.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
57.			<p>Onlangs zijn een aantal buslijnen in onze gemeente gestrekt. Ook in onze vorige zienswijze van 17 maart 2020 hebben wij onze zorgen hierover aan u gemeld.</p> <p>Voor jongeren zal dat in zijn algemeenheid weinig problemen opleveren, maar voor veel ouderen - vooral zij die wat minder goed ter been zijn - kan dit problemen opleveren. Het zou zelfs kunnen betekenen dat zij van het gebruik van het busvervoer moeten afzien en daardoor in een isolement komen.</p> <p>Wij vragen ons af hoe u dat ziet in relatie tot de Nota van Uitgangspunten, waarin staat dat het openbaar vervoer ook aantrekkelijk moet blijven voor het landelijke gebied.</p>	<p>Het vormgeven van het openbaar vervoer is altijd een belangenafweging waarbij de belangen van verschillende typen reizigers - waaronder toeristen, scholieren, forenzen en reizigers die slecht ter been zijn - moeten worden afgewogen. Het komt regelmatig voor dat deze belangen conflicteren. Zo wil de gemiddelde scholier veel reisopties en hoge frequenties en is bereid om een afstand per voet of fiets af te leggen naar de dichtstbijzijnde bushalte. Tegelijkertijd zien wij ook de behoefte van inwoners op leeftijd om in kernen bedient te worden om andere, nabijgelegen grotere kernen te kunnen bereiken.</p> <p>In de nieuwe concessie hebben wij de verschillende belangen afgewogen, waarbij in eerste instantie geldt dat elke kern bediend moet worden door een vorm van openbaar vervoer binnen de concessie. Dit kan betekenen dat, zoals u aangeeft, lijnen blijven of worden gestrekt, maar ook dat de reiziger die de afstand van de kern naar de bushalte niet zelf wil of kan overbruggen over een vorm van Flex-OV kan beschikken binnen de concessie.</p> <p>De kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer heeft betrekking op de doorgaande lijnen, zodat men sneller van A naar B kan reizen en dat daarnaast bussen vaker rijden op deze doorgaande lijnen. De ervaring leert dat dit aantrekkelijker is voor de reizigers en dat dit tot reizigersgroei kan leiden.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
58.			<p>Ook heeft het strekken van lijnen gevolgen voor de reis naar en van de halte. Er zullen grotere afstanden, meestal buiten de bebouwde kom, moeten worden overbrugd. En daar schuilt naar onze mening een gevaar in, omdat de kwetsbare fietsers/ voetgangers op hun weg naar of van een halte daar worden gemengd met sneller rijdend (landbouw/ vracht) verkeer dan binnen de bebouwde kom, waar zich eerst de haltes bevonden. Bovendien ontbreekt in het buitengebied vaak de verlichting. Deze situatie kan op de veelal smalle wegen bij harde wind tot gevaarlijke situaties leiden. Mocht dit vanwege de verkeersveiligheid leiden tot aanpassingen dan zal er in een aantal gevallen een uitbreiding van de infrastructuur moeten komen, zoals voetpaden en verlichting of zal een bestaande voorziening moeten worden verwijderd en de oude of verdwenen locatie opgeruimd moeten worden.</p> <p>Als dit soort initiatieven realiteit worden en omdat het daarbij veelal om gemeentelijke wegen gaat, verwachten wij als gemeente dat u afstemming met ons zoekt gezien de aard van de aanpassingen en de bekostiging daarvan.</p>	<p>Uiteraard zoeken wij hier, zoals gebruikelijk, de afstemming met de gemeente. Wel merken wij op dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de bekostiging van de door u genoemde maatregelen.</p>	Nee
59.			<p>In het ontwerp PVE staat dat de overstap van bus naar bus ca. 2-8 minuten mag duren. In de huidige dienstregeling is het westelijkste deel van lijn 72 (rijdt nu niet meer door naar Minnertsma, maar stop in St.-Annaparochie) komen te vervallen. Om vanaf St. Jacobiparochie naar Stiens te reizen moet een overstap in St.-Annaparochie van lijn 70 naar lijn 72 worden gemaakt. De wachttijd bedraagt meer dan een half uur, terwijl de hele rit met een auto nog geen twintig minuten duurt.</p> <p>Dit sluit niet aan bij de ambitie (meer en betere mobiliteit/vervoer) om aan de behoefte van de reiziger te voldoen. Wij verzoeken u de aansluitingen in de huidige en nieuwe concessie op dit soort omissies te controleren en aan te passen.</p>	<p>Wij schrijven in het PvE voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op halten die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Het merendeel van de reizigers uit de gemeente Waadhoeke heeft baat bij een goede overstap op het station in Leeuwarden. Op het moment dat de rijtijden van lijn 70 en 72 in Sint Annaparochie op elkaar aansluiten, vervalt dus een belangrijkere aansluiting en wordt een groot deel van de inwoners in de gemeente Waadhoeke gedupeerd. Wij nemen uw suggestie daarom niet mee.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
60.			<p>Ook als gemeente zien wij dat de wereld van mobiliteit in beweging is. Elektrificatie, technologische ontwikkelingen (zelfrijdende auto's) en deelmobiliteit. Deze ontwikkelingen hebben ook hun invloed op het openbaar vervoer zoals wij dat nu kennen. Die ontwikkeling zal in de periode van de concessie doorgaan. U schrijft dan ook terecht dat gedurende de concessie moet worden ingespeeld op ontwikkelingen en innovaties die zorgdragen voor meer en/of betere mobiliteit en vervoer, die aansluiten op de behoefte van de reiziger. In dat kader wijzen wij u graag op de (ook aan u gepresenteerde) plannen van een lokale ondernemer voor regionale hubs in Noordwest-Fryslân en een transferium in de omgeving van Marsum. Graag verkennen wij samen met u, de toekomstig concessiehouder en andere stakeholder de bijdrage die dergelijke initiatieven kunnen leveren aan de toekomstige bereikbaarheid van het platteland.</p>	<p>De door u aangehaalde plannen zijn ons inderdaad bekend. De realisatie en/of aanpassing van OV-gerelateerde infrastructuur maakt echter geen onderdeel uit van deze concessie. Mochten de door u genoemde initiatieven verwezenlijkt worden, is er de mogelijkheid om met de provincie (en de nieuwe vervoerder) in gesprek te gaan over eventuele bediening.</p> <p>In een bijlage bij de aanbestedingsstukken beschrijft de provincie belangrijke bestemmingslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie gedurende de looptijd van de nieuwe concessie. De door u genoemde initiatieven nemen wij hierin op.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
61.	02082071	Provincie Noord-Holland	<p>Allereerst hartelijk dank voor het toesturen van het ontwerp PvE. Als provincie Noord-Holland hebben we met name gekeken naar de opzet voor lijn Leeuwarden – Alkmaar, nu bekend staande als lijn 350. We zijn blij om te constateren dat het ontwerp PvE de huidige frequentie in stand houdt.</p> <p>We zien echter ook dat er geen tariefdifferentiatie wordt voorgesteld voor de verbinding op het grondgebied van Noord-Holland (artikel 3.6.19). Het kilometertarief dat in het ontwerp PvE wordt genoemd ligt hoger dan het tarief dat in Noord-Holland geldt. We zijn daarom van mening dat dit een benadeling is van de reiziger binnen Noord-Holland. We denken dat het uitgangspunt om op het grondgebied van Noord-Holland het Noord-Hollandse tarief te hanteren kan worden toegevoegd aan het PvE. We zullen afspraken over de exploitatie van de lijn Leeuwarden – Alkmaar nog vast moeten leggen in een apart convenant.</p> <p>We zijn verder benieuwd naar uw zienswijze wat betreft het bijladen of -tanken voor de lijn 350 nabij Alkmaar. Het ontwerp PvE stelt dat het busvervoer van Fryslan voor 2030 Zero Emissie dient te zijn (paragraaf 3.4). Noord-Holland Noord gaat vanaf de start nieuwe concessie 2028 volledig ZE. Er kan hierdoor een situatie ontstaan dat er nog dieselbussen op lijn 350 ingezet gaan worden, maar er binnen NHN enkel nog laadpalen beschikbaar zijn voor bijtanken/-laden. Graag uw zienswijze hierop.</p>	<p>In het PvE vermelden wij één kilometertarief. Op het grondgebied van Noord-Holland kan een lager kilometertarief gehanteerd worden. Afspraken over verrekening hiervan worden opgenomen in het op te stellen convenant. Wij nemen te zijner tijd contact met u op over de wijze van bijladen of tanken van de lijn 350 nabij Alkmaar.</p>	Nee
62.	02070002	Mobiliteits-bureau Jobinder	<p>In het Programma van Eisen wordt de term Opstapper vervangen door de term Flex-OV. Kenmerkend hierbij is dat het vervoer nog steeds dient als lokale aansluiting op het OV netwerk, maar niet meer is gekoppeld aan een dienstregeling. De vervoerder dient slechts te garanderen dat de reiziger op hte gewenste tijdstip op het gewenste OV-knooppunt wordt afgezet.</p> <p>Een Flex-OV dienst mag gecombineerd worden met andere Flex-OV diensten. Deze versoepeling past perfect in de wensen van Jobinder met betrekking tot deze schakel in het OV-netwerk.</p>	<p>Fijn dat u zich herkent in deze nieuwe opzet.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
63.			<p>Om de leefbaarheid en de mobiliteit van het platteland te kunnen garanderen tegen zo laag mogelijke kosten is het aanbieden van de Opstapper of Flex-OV een onmisbare schakel. Om het systeem Jobinder voor alle partijen zo efficiënt mogelijk, en dus zo goedkoop mogelijk, te houden is het van groot belang dat de Flex-OV diensten in de nieuwe concessie binnen het systeem Jobinder blijven. Om te kunnen voldoen aan de opgaven die ook de lagere overheden hebben op het gebied van klimaateisen dienen er duidelijke termijnen te komen voor de inzet van zero-emissie voertuigen voor Flex-OV diensten. Daarvoor dienen er in onze optiek drie aanvullingen te komen op het Programma van Eisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flex-OV diensten in de regio Noordoost-Fryslân worden uitgevoerd door vervoerders die onder contract staan van Jobinder. 2. Flex-OV diensten mogen gecombineerd worden met andere diensten, zowel Flex-Ov als WMO of leerling vervoer. 3. Vanaf 1 januari 2027 moet vervoer onder de vlag van Jobinder met zero-emissie voertuigen worden uitgevoerd. Voor Flex-OV wordt als norm Euro-6 gesteld, zonder datum van overgang naar zero-emissie. Ook in de bus concessie moet een datum voor verplichting van gebruik van zero-emissie voertuigen worden opgenomen. Wij stellen voor in het PvE hiervoor een tijdschema vast te leggen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hoewel wij begrijpen waar deze aanvulling vandaan komt, vinden wij de door u voorgestelde oplossing niet handig. De vervoerder is namelijk contractueel verantwoordelijk voor het Flex-OV in de regio Noordoost-Fryslân. Wij verwachten dat vervoerders niet akkoord gaan met deze toevoeging, omdat hun sturing op dit deel van het Flex-OV dan erg beperkt is (contractueel is die er in ieder geval niet, deze ligt bij Jobinder). 2. Wij voegen dit toe aan het PvE 3. Wij lichten dit nader toe in het PvE. 	Ja
64.	02084875	Gemeente Leeuwarden	<p>Allereerst danken wij u voor de mogelijkheid die u ons geeft om te reageren op het Ontwerp-PvE. In het Ontwerp-PvE schrijft u te streven naar een flexibele concessie om ruimte te bieden om in te spelen op ontwikkelingen en innovaties tijdens de concessieperiode. Wij zijn blij dit te lezen en wij denken hierin graag actief mee.</p>	<p>Fijn dat u zich herkent in de opzet om flexibiliteit in te bouwen bij de nieuwe concessie.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
65.			<p>Leeuwarden heeft de ambitie om de binnenstad aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Door een gedeeltelijke omleiding van buslijn 6 wordt de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroot. Concreet betekent dit dat de lijnvoering van buslijn 6 niet meer via het Ruiterskwartier gaat maar via de Westersingel. De gedeeltelijke lijnaanpassing brengt de vraag met zich mee hoe de binnenstad bereikbaar kan blijven voor reizigers die minder mobiel zijn. We denken graag mee in mogelijke oplossingen voor het bereikbaar houden van de binnenstad.</p>	<p>Eerder spraken provincie en gemeente af om in het voorjaar van 2023 met elkaar in gesprek te gaan over de bediening van de binnenstad. Dit gesprek wachten wij af. In het PvE zijn daarom geen verplichtingen omschreven met betrekking tot de ontsluiting van de binnenstad van Leeuwarden. Wel hebben wij de ambitie benoemd in een (informatieve) bijlage bij het bestek met vervoersinitiatieven.</p>	Nee
66.			<p>De randen van de binnenstad zijn toekomstige GOW30 wegen. De snelheid op deze wegen gaat van 50 km/uur naar 30 km/uur. Wij vragen u hier rekening mee te houden in het PvE.</p>	<p>Wij nemen deze ontwikkeling mee bij de aanbesteding, zodat de toekomstige vervoerder hiervan op de hoogte is. Ruimte in het PvE om aanpassingen van snelheden of infrastructuur door wegbeheerders door te voeren is al mogelijk via artikel 3.1.49 van het PvE.</p>	Ja
67.			<p>Naast de stad vragen wij ook uw nadrukkelijke aandacht voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze (kleinere) dorpen en kernen. Onze inwoners in de dorpen en kernen hebben net zoveel recht op een goed aanbod van openbaar vervoer als inwoners van de stad. Wij vragen uw aandacht voor nieuwe gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen die beter aansluiten op de behoeften van reizigers. Ook dient Leeuwarden als onderwijsstad bereikbaar te blijven vanuit alle hoeken van de provincie, daarom vragen wij u de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen (vooral mbo) te waarborgen. Wij blijven graag met u in gesprek hierover.</p>	<p>De bereikbaarheid van (kleinere) dorpen en kernen heeft specifiek onze aandacht. Elk uur van de dag zal er in elke kern van Fryslân een vorm van openbaar vervoer beschikbaar zijn (op maandag tussen 7.00 uur en 22.00 uur, op zaterdag tussen 8.30 uur en 22.00 uur en op zondag tussen 10.00 en 22.00 uur). Omdat de vraag naar vervoer in kleine kernen (veel) lager is dan in de stad en op de hoofdstructuur, biedt de provincie vervoerders de gelegenheid om bij structureel minder dan vijf reizigers per rit maatwerk aan te bieden. Bijvoorbeeld in de vorm van Flex-OV of een buurtbus.</p> <p>Het is ons onduidelijk op welke gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen u doelt. Wij zullen contact met u opnemen.</p> <p>In het PvE schrijven wij voor (artikel 3.1.59) dat de vervoerder structureel overleg voert met de koepels van het voortgezet- en hoger onderwijs om de dienstregeling zo goed als mogelijk af te stemmen op de school- en colleegetijden. Wij zijn uiteraard altijd bereid om hierover verder met u in gesprek te gaan.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
68.			Verder vragen wij u ook de ontwikkeling van station Werpsterhoeke op te nemen in het PvE. De komst van deze mobiliteitshub valt binnen de concessieperiode en zal van invloed zijn op de lijnvoering binnen de concessie.	Wij hebben gemeenten separaat van deze inspraakprocedure gevraagd dergelijke ontwikkelingen aan ons kenbaar te maken. Wij betrekken deze ontwikkeling bij de uitvraag en nemen het op in de aanbestedingsdocumenten.	Ja
69.			Het is van belang dat het OV-netwerk in A- tot en met F-Lijnen/ kernen (zie ook Bijlage C-6 te bedienen Kernen) wordt ondersteund door kwalitatief goede ketenknooppunten, zodat Reizigers prettig en comfortabel kunnen overstappen van en naar de Hoofdstructuur. Daarom zal hierin worden geïnvesteerd door de provincie. Tevens heeft de Concessiehouder een belangrijke rol binnen de mobiliteitsketen. Opmerking: Wij vragen u te beschrijven op welke wijze de concessiehouder een belangrijke rol binnen de mobiliteitsketen heeft.	Wij hebben dit omschreven in de artikelen 3.7.11 en 3.7.48 van het PvE. Ook ligt hier een relatie met de mobiliteitsketen en MaaS. De vervoerder heeft hierin ook verantwoordelijkheden. Deze zijn omschreven in artikel 3.3.48 en 3.3.49 van het PvE.	Nee
70.			Het vervoeraanbod wordt vraaggericht ingericht. Met andere woorden: rijden op trajecten en tijden waarop voldoende vervoerbehoefte is, op afroep of niet rijden als er onvoldoende behoefte is. Tegelijkertijd bestaat de wens om Fryslân op een adequate manier te ontsluiten voor hen die op het Openbaar Vervoer zijn aangewezen, ook op rustigere momenten (zie Regionaal Mobiliteitsprogramma en de Omgevingsvisie, bijlage C-2 en C-3). De Concessieverlener realiseert zich dat deze zaken op gespannen voet met elkaar staan. De Concessiehouder zal de Concessie gaan ontwikkelen, waarbij een zo goed mogelijk evenwicht bestaat tussen beide uitgangspunten. Opmerking: Wij vragen u te beschrijven op welke manier de uitgangspunten worden beoordeeld	Het evenwicht tussen deze uitgangspunten komt tot uitdrukking in de minimale eis dat elke kern in Fryslân over een vorm van openbaar vervoer moet beschikken. Op deze manier zorgt de provincie ervoor dat iedereen die aangewezen is op het openbaar vervoer hierover kan beschikken. Tegelijkertijd kan dit, daar waar het passend is gaan om Flex-OV. Dit is een vraagafhankelijk systeem, zoals op dit moment de Opstapper.	Nee
71.			Opmerking: Wij vragen u het volgende punt toe te voegen aan de lijst: Evenementen in het WTC.	Wij voegen deze toe.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
72.			<p>Het Openbaar Vervoer kan gedurende de looptijd van de Concessie worden aangepast aan de behoeften en ontwikkelingen die zullen ontstaan dan wel gewenst zullen zijn.</p> <p>Opmerking: De ontwikkeling Mobiliteitshub Werpsterhoeke valt binnen de concessieperiode. Wij stellen voor dat u deze ontwikkeling hier benoemt. Ook valt de ontwikkeling van het WTC gebied binnen de concessieperiode, wij vragen u ook deze ontwikkeling hier te benoemen.</p>	<p>In een bijlage bij de aanbestedingsstukken beschrijft de provincie belangrijke bestemmingslocaties en ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie gedurende de looptijd van de nieuwe concessie. De door u genoemde ontwikkelingen nemen wij hierin op.</p>	Nee
73.			<p>De Concessie Fryslân start op 15 december 2024 en kent een looptijd van tien jaar. De Concessie loopt derhalve van 15 december 2024 tot en met het einde van het Dienstregelingsjaar vaste land 2034 (uiterlijk 31 december 2034). Mocht de wet of Jurisprudentie een langere looptijd toestaan, dan kan de Concessieverlener besluiten om de Concessie te verlengen tot de dan geldende wettelijke termijn.</p> <p>Opmerking: De ontwikkeling van station Werpsterhoeke valt binnen de concessie en brengt de nodige wijzigingen in de lijnvoering en dienstregeling met zich mee. Wij vragen u daarom een mid-term review in het PvE op te nemen.</p>	<p>Zie onze reactie op nummer 68. Met de mid-term review in het PvE bekijkt de provincie hoe het vervoer de eerste vijf jaar van de concessie is verlopen. Toekomstige ontwikkelingen komen op een andere wijze aan bod. Te zijner tijd gaan wij met u in gesprek over hoe om te gaan met een gewijzigde lijnvoering en dienstregeling. Deze gesprekken, tussen provincie, gemeente en vervoerder, staan jaarlijks op de agenda via de dienstregelingsprocedure.</p>	Nee
74.			<p>De Concessiehouder ontwikkelt gedurende de Implementatiefase van de Concessie een dag en nacht herkenbare huisstijl voor het Openbaar Vervoer in Fryslân. De voorwaarden voor deze huisstijl zijn opgenomen in bijlage C-12. Al het ingezette Materieel voldoet aan de huisstijl. Voor de A-lijnen zorgt de Concessiehouder voor aansluiting bij de huisstijl die door omliggende concessiehouders wordt gebruikt.</p> <p>Opmerking: Wij vragen u in het PvE op te nemen dat de stadsbussen in Leeuwarden voorzien moeten zijn van de bekende huisstijl met de leeuw. Dit artikel (3.4.34) verwijst naar bijlage C-12. Deze bijlage is niet opgenomen in het Ontwerp-PvE. Wij vragen u deze bijlage toe te voegen aan het PvE.</p>	<p>De provincie heeft gekozen voor één uniforme huisstijl voor de nieuwe busconcessie. De provincie voorziet hiermee in de wens van vervoerders om materieel flexibel en efficiënt in te zetten binnen de concessie. Een aparte huisstijl voor de stad Leeuwarden past niet in deze ambitie. Uw verzoek nemen wij daarom niet mee.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
75.			<p>Alle Voertuigen dienen uitgerust te zijn met KAR-apparatuur. Concessiehouder dient er rekening mee te houden dat VETAG nog werkzaam op de rondweg Sneek. De Concessiehouder neemt daarbij het bepaalde in de documenten 'Concessiebijlage datasets OV' 2 en 'Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio'3 of diens opvolger(s) in acht. De Concessiehouder werkt actief, ook in de vorm van pilotprojecten, mee aan nieuwe technologische ontwikkelingen (Talking Traffic diensten) voor prioritering bij verkeerslichten. De Concessiehouder en het Materieel voldoen aan de eisen en afspraken zoals deze zijn en worden vastgelegd in het document "Prioriteitsverlening voor openbaar vervoer via intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)" Bijlage bij Bestek. 4 Uiterlijk twee maanden voor aanvang van de Concessie toont de Concessiehouder aan dat hij aan deze eisen voldoet.</p> <p>Opmerking: De komende twee jaar wordt een forse sprong gemaakt in de uitrol van iVRI's. Het is van belang dat ook de busmaatschappij meebeweegt in deze ontwikkeling. Wij vragen u deze informatie op te nemen in het PvE zodat de concessiehouder het materieel kan voorbereiden dan wel geschikt kan maken voor de nieuwe prioritering systematiek bij VRI's (CAM en SRM berichten). Concreet houdt dit in dat bussen nieuwe type communicatie moeten krijgen die uniform geschikt is om met iVRI's te communiceren</p>	<p>Zie onze reactie op nummer 68. Naar onze mening is uw wens voldoende ondervangen in het reeds omschreven artikel 3.4.53 van het PvE.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
76.			Bijlage C-6 Kernenlijst Opmerking: Wij adviseren u om lijn 22 vanuit/naar Warten/Wergea op te waarderen met ook ritten buiten de pits en in het weekend (Frequentie B-lijn conform uitgangspunt F-lijn, stadse buslijn).	De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners bijvoorbeeld ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoersnetwerk een rol bij het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger. De door u voorgestelde opwaardering nemen wij daarom niet mee.	Nee
77.			Wij stellen voor dat u de mobiliteitshubs en de rol of relatie met diverse lijnen en uitrusting/voorzieningenniveau van haltes opneemt in het PvE.	Over informatie ten behoeve van uitrusting op haltes en hubs zoals DRIS zijn bepalingen opgenomen in het PvE. Zie artikel 3.7.38 en 3.9.4.	Nee
78.			Wij stellen voor, wanneer Middelsee conform stadsdienst (F-lijn) bediend gaat worden, de Redbadwei op te nemen in de lijnvoering. Als de lijnen 20 en/of 95 opgewaardeerd worden naar een B-lijn en ook over de Redbadwei gaan, dan hoeft er geen separate stadslijn geïntroduceerd te worden. Een andere mogelijkheid is om de lijnen 28 en 95 uitsluitend voor het deel in Leeuwarden als B-lijn vast te stellen en niet voor het verdere verloop binnendoor richting Heerenveen/Joure. Als de Redbadwei meegenomen wordt passen ook de haltes Techum en Goutum-Súd in de lijnvoering, er dient dan nog gekeken te worden naar halte Goutum stadin omdat deze halte aan de zuidzijde van de kruising Goutum/Middelsee noord gelegen is.	Zie onze reactie bij nummer 11 in paragraaf 3.1.	Nee
79.			Wij vragen u de Klankbordgroep een plek te geven binnen het PvE.	Wij voegen dit toe aan het PvE.	Ja
80.			Wij vragen u het actief promoten van het OV op te nemen in het PvE door o.a. de inzet van OV-ambassadeurs	Per 1 januari 2023 kunnen gemeenten bij het Rijk subsidie aanvragen voor het aanstellen van OV-ambassadeurs. Wij brengen dit bij Friese gemeenten onder de aandacht.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
81.	02082075	Gemeente Weststellingwerf	Met grote verbazing hebben we in het Ontwerp PvE kennisgenomen van de forse verschraling van het openbaar vervoer. Het mag duidelijk zijn dat de gemeente Weststellingwerf dit onacceptabel vindt en het standpunt heeft dat het huidige aanbod ongewijzigd, en bij voorkeur verbeterd, moet worden opgenomen.	<p>Wij begrijpen uw zorg over de toekomst van het openbaar vervoer in uw gemeente. De afgelopen twee jaar heeft de vervoerder noodgedwongen vanwege de coronapandemie afgeslankte dienstregelingen moeten rijden. De provincie hoopt juist met deze nieuwe concessie de bereikbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren.</p> <p>Wij merken graag op dat het PvE minimale eisen betreft. De vervoerders worden bij de aanbesteding uitgedaagd en gestimuleerd om meer aan te bieden dan geëist. Omdat de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, zal hij zijn best doen om zoveel mogelijk reizigers te trekken. De vervoerder krijgt de ruimte van de provincie om binnen de kaders van het eisenpakket een eigen vervoersmodel te ontwikkelen dat zo veel mogelijk reizigers trekt en zo veel mogelijk inkomsten genereert. Het verleden heeft aangetoond dat het verkrijgen van meer vervoer goed werkt als er bij de aanbesteding ruimte wordt gegeven aan de inschrijvende partijen. Het aangeboden voorzieningenniveau van vorige aanbestedingen was hoger dan de provincie eiste.</p>	Nee
82.			Het ontwerp PvE geeft ruimte aan de concessiehouder voor een nadere invulling, uitgaande van een minimaal niveau. De vraag is in hoeverre deze zogenaamde flexibele ruimte benut kan worden om in te spelen op kansrijke ontwikkelingen. We vinden het van belang dat er ruimte blijft voor het toepassen van technische- en maatwerkinnovaties. We gaan graag met u in gesprek over de lokale behoefte aan kleinschalige vormen van personenvervoer en flex ov. Hierbij kan ook de samenhang met andere vormen van vervoer aan de orde zijn.	Wij gaan hierover graag met u in gesprek.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
83.			In opdracht van de provincie Fryslân is een onderzoek uitgevoerd naar vervoersarmoede in de provincie. Het gaat hier om 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke, economische of sociale activiteiten belemmerd wordt'. Het percentage huishoudens met een hoog risico op vervoersarmoede bedraagt binnen de gemeente Weststellingwerf 8,9 %. Wij vinden dat alle inwoners mee moeten kunnen doen aan sociale en dagelijkse activiteiten welke de positieve gezondheid bevordert. Denk hierbij aan (vrijwilligers)werk, inburgering, school en sociale contacten. Het OV moet hiervoor geen belemmering vormen.	Wij zijn dit met u eens. Tegelijkertijd zijn wij ook van mening dat we het rijden met lege bussen moeten voorkomen. Op verbindingen met weinig vervoersvraag, waar soms lege bussen rijden, eisen we daarom aanvullend vervoer (C-lijnen) of een vorm van maatwerk (D-lijnen).	Nee
84.			De gemeente Weststellingwerf verzoekt het PvE op de volgende punten aan te passen: <ul style="list-style-type: none"> - Het behouden van de huidige C-regulier lijnen (17 en 116): - Lijn 18 terugbrengen van spitslijn naar C- regulier lijn waardoor er weer een één uurs verbinding tussen Steenwijk, Noordwolde, Boijl en Oosterwolde bestaat: - Goede aansluiting (maximaal 15 minuten) van de bus op de treindienst vanaf station Wolvega: - Het laten aansluiten van buslijn 116 op het hele uur op station Wolvega zodat scholieren van de middelbare scholen in Wolvega tijdig op school kunnen komen: - Het behouden van een weekenddienstregeling op de reguliere lijnen (Wolvega, Noordwolde). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners bijvoorbeeld ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoer netwerk een rol bij het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger. De provincie wenst dus het nieuwe contract niet volledig en in alle details voor te schrijven. Het door u gevraagde behoud van lijn 17 en 116 nemen wij dus niet mee. 2. Zie ons antwoord bij punt 1. 3. In artikel 3.1.62 hebben wij een striktere eis opgenomen (vijf - tien minuten). 4. Zie ons antwoord bij punt 1. Aanvullend: In het PvE schrijven wij voor (artikel 3.1.59) dat de vervoerder structureel overlegt met de koepels van het voortgezet en hoger onderwijs om de dienstregeling af te stemmen met de school- en collegetijden. Wij zijn uiteraard altijd bereid om hierover verder met u in gesprek te gaan. 5. Zie ons antwoord bij punt 1. 	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
85.	02084832	ROCOV Fryslân	<p>Het optreden als mobiliteitsregisseur en het ontzorgen van de reiziger bij het maken van een Ketenreis zijn voor het Rocov belangrijke punten. De ervaringen met de Opstapper of met andere vormen van Flex-vervoer in de huidige concessieperiode zijn wisselend. Voorkomen moet worden dat de reiziger onzeker is over de daadwerkelijke komst van de gereserveerde rit of dat reiziger en taxi elkaar gewoon niet treffen. Het Rocov zou graag in het PvE beter geborgd willen zien wat het ontzorgen van de reiziger concreet betekent. Dit kan bijvoorbeeld door van de chauffeur te eisen dat hij proactief (rechtstreeks onderling of met behulp van de verkeersleiding) contact maakt met de reiziger (soms treffen ze elkaar niet door pure knulligheid, gebrek aan communicatie en initiatief).</p> <p>Artikel 3.10.19 speelt daar eigenlijk al op in: De Reiziger dient uiterlijk 30 minuten voor het afgesproken vertrektijdstip via telefoon kosteloos een bericht te ontvangen met de definitieve vertrektijd, de vertrek- en bestemmingshalte. De Reiziger dient bij het opgeven van zijn reis aan te kunnen geven op welke wijze hij dit gratis bericht wil ontvangen.</p> <p>Verder kan als eis in het PvE worden opgenomen dat een bestelde rit voor de reiziger volgbaar moet zijn in een App. Het Flex-vervoer wordt vaak door de concessiehouder uitbesteed aan onderaannemers. Dat maakt juist deze schakel in de reisketen extra kwetsbaar en maakt het optreden van de concessiehouder als mobiliteitsregisseur extra belangrijk.</p> <p>Ontzorgen is vertrouwen en zekerheid bieden aan de reiziger, ook bij Flex-vervoer</p>	<p>Wij vinden het ontzorgen van de reiziger en hoe dit te borgen in voldoende mate omschreven in artikel 3.10.19 van het PvE.</p> <p>Wij willen ook dat reizigers bestelde ritten kunnen terugvinden in de app. Daarom nemen wij uw suggestie over in het PvE.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
86.			Het Rocov stelt voor om in het PvE op te nemen dat er ook pilots gehouden moeten worden voor het upgraden van D-lijnen naar C-lijnen. Het Rocov vindt dat je niet te snel een lijn moet opgeven en vervangen door een Opstapper. Volgens Arriva haakt 90% van de reizigers af wanneer een lijndienst wordt vervangen door een Opstapper.	Wij deze suggestie niet mee. Wij vragen vervoerders na te denken over alternatieve oplossingen voor gebieden waar wij nu minimaal een D-lijn voorschrijven. Hierbij herkennen wij het door uw geschetste beeld van Arriva niet. De vervoerder beperken tot alleen het upgraden van een D- naar een C-lijn vinden wij te beperkt. De provincie is opzoek naar andere, meer creatieve en innovatieve andersoortige oplossingen. Hiervoor is ook een motie in Provinciale Staten aangenomen, om de Friese mienskip uit te dagen om met alternatieve ideeën van vervoer te komen en daarvoor een plan van aanpak in te dienen bij de provincie (right tot challenge). Deze werkwijze is verwerkt in artikel 3.2.20.	Nee
87.			In het PvE wordt uitgegaan van een bediening tussen 6.30-17.30. Voor sommige forensen is het niet mogelijk om binnen deze tijden van of naar het werk te reizen. Het Rocov zou daarom graag verruiming van dit tijdvenster zien.	In het PvE staat bij artikel 3.1.6 omschreven dat A-lijnen (waar de meeste reizigers in zitten) vanaf 06.00 uur opstarten en doorlopen tot 18.30 uur. In artikel 3.1.13 staan de bedientijden omschreven zoals vermeld in uw zienwijze. Wij passen deze tijden niet aan, omdat dit dezelfde tijden zijn die wij nu hanteren. Bij de provincie zijn geen klachten binnengekomen dat deze tijden onvoldoende zijn.	Nee
88.			Het Rocov zou graag aan deze eis toegevoegd willen hebben dat de getroffen reizigers proactief moeten worden geïnformeerd dat er vervangend vervoer onderweg is en wat de resterend wachttijd is. Ook zou bij de haltes een contactnummer vermeld moeten staan dat men kan bellen voor informatie over vervangend vervoer als de bus niet komt of al vol zit. Het is bij veel reizigers niet bekend wat hierover de afspraken zijn.	Wij vinden de suggestie ten aanzien van het proactief informeren over vervangend vervoer een goede suggestie en nemen dit over in het PvE.	Ja
89.			Deze Wijkauto's zijn niet toegankelijk. Door de inzet van Wijkauto's neemt de afhankelijkheid van het Wmo-vervoer in die wijken toe. Het Rocov zou in het PvE opgenomen willen hebben dat Wijkauto's toegankelijk dienen te zijn. Op zijn minst zou er de mogelijkheid moeten zijn om een rollator mee te nemen.	Wij nemen uw verzoek mee en eisen dat de auto voldoende ruimte moet hebben om een rollator / inklapbare rolstoel mee te nemen.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
90.			Het Rocov zou graag als eis willen toevoegen dat zoveel mogelijk voorkomen moet worden dat bussen rijden op wegen waarvan ook fietsers gebruikmaken. Omwille van de veiligheid voor fietsers dienen busroutes en fietsroutes zoveel mogelijk te worden ontvlochten.	Wij nemen dit verzoek niet over. Wegbeheerders, waaronder de provincie zijn verantwoordelijk voor een veilige verkeerssituatie. Door het toevoegen van deze eis is niet te overzien welk effect dit gaat hebben op de netwerkstructuur, met mogelijk langere reistijden tot gevolg. Dit vinden wij onwenselijk.	Nee
91.			In het PvE staan geen eisen rond het vervoeren van fietsen in de bus. Het Rocov zou graag toegevoegd zien dat de concessiehouder de mogelijkheid moet bieden om de fiets mee te nemen in de bus. Dit zou bijvoorbeeld kunnen op specifieke lijnen en tijden. In sommige regio's, zoals Zuid-Holland en Limburg, wordt deze mogelijkheid al geboden. Zo kan in Limburg na 9.00 uur een gewone fiets mee in de bus, met uitzondering van de Limburgliners (HOV-bussen) en de kleinere (buurt)bussen. Als geldig vervoerbewijs heb je daar (naast je eigen vervoerbewijs) een Dal Dagkaart Fiets Bus nodig. Vouwfietsen moeten als handbagage opgevouwen worden. Het vervoer is dan gratis.	Wij gaan graag met de vervoerder in gesprek over hoe we de mogelijkheid om een fiets mee te nemen, kunnen faciliteren. Het gaat ons te ver om dit als eis in het PvE op te nemen.	Nee
92.			Bij de eisen aan de chauffeurs zou ook expliciet aandacht moeten zijn voor de omgang met fietsers in het verkeer. Bijvoorbeeld niet inhalen op wegen waar de ruimte gedeeld wordt met fietsers. Fietsers zijn zich vaak onvoldoende bewust van hun kwetsbaarheid in het verkeer en nemen soms grote risico's. Ook geldt voor met name de oudere fietsers dat ze vaak meer beperkt zijn in hun fietsvaardigheid of in hun verkeersdeelname in het algemeen.	Aandacht en oog voor overige verkeersdeelnemers, waaronder fietsers, is onderdeel van de opleiding tot buschauffeur. Wij nemen uw suggestie niet mee in het PvE.	Nee
93.			Het Rocov zou graag zien dat dit artikel wordt aangescherpt met de eis dat de chauffeur zich inspant om ervoor te zorgen dat de reiziger zijn overstap haalt en, indien nodig, contact op neemt met de chauffeur van de aansluitende rit om dit te borgen.	Naar onze mening is het artikel al scherp genoeg geformuleerd. We nemen uw suggestie dus niet over. De praktijk leert dat de chauffeur deze inspanning al pleegt. Het gaat te ver om dit als eis op te nemen.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
94.			Het Rocov zou graag zien dat in het PvE wordt opgenomen dat als er iemand op de halte staat waarvoor zo'n priority seat feitelijk bedoeld is, maar deze reiziger kan niet mee omdat de bus vol is, er alsnog ruimte voor deze reiziger moet worden gemaakt	Wij zijn het met u eens dat de mindervalide reizigers gebruik moeten kunnen maken voor de voor hen gereserveerde zitplaatsen, ook wanneer de bus vol is en de zitplaatsen worden gebruikt door reizigers zonder een (functionele) beperking. Daarom spreekt de provincie in dit artikel ook over 'gereserveerde' zitplaatsen. Het is aan de chauffeur om hierop toe te zien. Wij vinden het niet wenselijk om in een procedure te beschrijven hoe de chauffeur hierin moet handelen.	Nee
95.			Dit dient ook van toepassing te zijn op taxiritten van onderaannemers.	Wij nemen uw suggestie mee.	Ja
96.			Graag hieraan toevoegen "met ervaringsdeskundigen/gebruikers van het ov."	Wij nemen uw suggestie mee.	Ja
97.			Het Rocov zou graag als eis in het PvE opgenomen willen zien dat de busdiensten op de eilanden (met name vanuit Vlieland is hierom gevraagd) ook aansluiting bieden op extra afvaarten. Deze extra afvaarten zijn vaak al lang van tevoren bekend en ingepland door de rederijen (bijvoorbeeld vanwege verwachte extra drukte tijdens voorjaarsvakanties, pinksterweekenden, evenementen etc.). In de huidige situatie is het zo dat als er een extra afvaart wordt ingezet er geen aansluitend busvervoer wordt aangeboden. De huidige busdienstregeling op Vlieland is te krap om ook te kunnen aansluiten op deze tussenliggende afvaarten. Op Ameland is de wens om bussen ook te laten aansluiten op de sneldienst (de huidige omloop en de actieradius van de elektrische bussen op Ameland maken het niet mogelijk om ook aansluiting te kunnen bieden op de sneldienst).	Zie artikel 3.11.5 en 3.11.6.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
98.	00000007846	Gemeente Opsterland	<p>De gemeente Opsterland ziet in de nieuwe concessieperiode graag dat het aantal hoogwaardige verbindingen met A-Lijnen zoals deze bestonden vóór 2022 terugkeren in het Friese OV. Verder afschalen is zeer onwenselijk en heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van onze dorpen.</p> <p>Dienstregeling en aansluitingen: Lijnen 189/89</p> <ul style="list-style-type: none"> - Met ingang van de overbruggingsconcessie is de buslijn 89 gestrekt waardoor deze de halte in dorpskern Frieschepalen niet meer ontsluit. Inwoners van Frieschepalen missen hierdoor een belangrijke aansluiting op de A lijnen van en naar Drachten/Groningen. Met als gevolg langere reistijden voor met name de scholieren en studenten oplopend tot zestig minuten. Voor 2022 was het mogelijk om 2 maal per uur met het openbaar vervoer vanaf Frieschepalen te reizen. Opsterland ziet de verbinding van buslijn 89 hierom graag terugkomen in Frieschepalen tijdens de nieuwe concessieperiode. - Met het vervallen van buslijn 189 Drachten-Groningen de verbinding tussen Groningen en kleinere kernen verloren gegaan. De vervangende lijn 89 stopt niet meer op de Klauwertswai. Hierdoor is de reistijd aanzienlijk gestegen. Gemeente Opsterland ziet buslijn 189 terugkeren in de dienstregeling. Of om anderzijds 89 langs de al bestaande halte op de Klauwertswai die enkele meters van de huidige route aflight halteren. Als andere mogelijkheid ziet de gemeente Opsterland het aanleggen van een nieuwe halte op de huidige route zodat de verbinding hersteld wordt. <p>Lijn 14</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buslijn 14 die voor de overbruggingsperiode in de avonduren en schoolvakanties zorgde voor een avondverbindingen met Drachten voor met name inwoners van Wijnjewoude is vervangen door lijn 584. Door deze verandering is hierdoor in de vakantie/avonduren geen rechtstreekse verbinding met Drachten. Opsterland ziet graag deze rechtstreekse verbinding terugkeren in de nieuwe concessieperiode. 	<p>De provincie heeft ervoor gekozen om niet alle lijnen in detail voor te schrijven. Vervoerders hebben aangegeven dat zij graag flexibiliteit willen houden om een passend aanbod te maken bij de aanbesteding.</p> <p>Wij schrijven in het PvE voor dat de vervoerder goede aansluitingen tussen ritten moet aanbieden op haltes die voor de reizigers logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Een overstap in Drachten is zo'n logisch overstappunt. Lijn 89 is onderdeel van de concessie Groningen-Drenthe. Voor de grensoverschrijdende lijnen hebben wij met OV-bureau Groningen Drenthe afgesproken dat de verbindingen in 2023 ook in 2025 worden gereden (artikel 3.1.58).</p> <p>In bepaling 3.1.45 is opgenomen dat de verantwoordelijkheid voor de inrichting en het onderhoud van halten enabri's bij de wegbeheerder ligt. Wij nemen contact met u op voor het realiseren van een halte ter hoogte van de kruising Klauwerswei en Binnenwei.</p> <p>Wijnjewoude is gedefinieerd als C-kern. Dit betekent dat Wijnjewoude in ieder geval op werkdagen overdag en op zaterdag een verbinding heeft. Wij snappen uw suggestie en wij zien deze ontwikkeling ook graag plaatsvinden (langere bedieningsperiode). Daarom kan een vervoerder, door extra aan te bieden ten opzichte van de (minimum)-eisen, zich op dit vlak onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. Dit geldt specifiek voor extra aanbod (langere bedieningsperiode) door vervoerders op B- of C-lijnen.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
99.	02082075	Provincie Overijssel	Vanuit Overijssel vragen we aandacht voor de bediening van in ieder geval het lijndeel Steenwijk-Eesveen en verder. Eesveen moet worden bediend met een C-lijn (tenzij er nu een B-lijn rijdt en dat is met lijn 17 het geval), terwijl Steenwijk niet genoemd wordt. Uit bijlage C-4 lijkt het dat de lijnen 17, 517 en 519 gehandhaafd zouden moeten worden. Wij zien graag expliciet duidelijk worden dat de lijnen 17, 517 en 519 gehandhaafd moeten worden.	Bepaling 3.1.58 schrijft voor dat grensoverschrijdende lijnen van en naar de provincies Groningen en Drenthe in beginsel in het eerste jaar van de concessieperiode de route en dienstregeling rijden zoals die geldt in het jaar voorafgaand aan de concessieperiode. Het betreft in ieder geval de lijnen (lijnummers conform dienstregeling 2023) 315, 324, 84, 114/115, 17, 517 en 519. Dit geldt dus ook voor de door uw genoemde lijnummers, ook al is dat in Overijssel. Eesveen is ingedeeld als C-kern en heeft dus minimaal overdag op werkdagen en zaterdag een verbinding.	Nee
100.			Lijn 76 van de concessie IJssel-Vecht is in uw Ontwerp PVE opgenomen als te gedogen lijn van buiten de concessie. Wij willen u er op wijzen dat EBS in haar aanbieding voor de concessie IJssel-Vecht (en Vervoerplan 2024) enkele wijzigingen wil doorvoeren op deze lijn. Wij zouden graag zien dat u daar rekening mee houdt in uw definitieve PvE. De voorgestelde wijzigingen zijn het opknippen van de huidige lijn in lijn 70 (Oldemarkt-Steenwijk-Zwartsluis) en reserveerRRReis lijn 76 (Oldemarkt-Ossenzijl-KuinreMarknesse), waarbij deze ook via Spanga zou moeten gaan rijden.	Wij passen bijlage C-4 aan.	Ja
101.	02070410	Gemeente Ooststellingwerf	De gemeente Ooststellingwerf is met u van mening dat mobiliteit en bereikbaarheid van cruciaal belang zijn voor de leefbaarheid in Fryslân, zeker ook in onze gemeente, centraal in het noorden van het land. Om de vitale dorpen en sterke regionale kernen in Zuidoost Fryslân een impuls te geven trekken we veelvuldig samen op. Naast het versterken van de kenniseconomie (o.a. Biosintrum), de aanleg van glasvezel en de verbetering van de infrastructuur door de verdubbeling van de N381, hebben we hiertoe samen een Regiodeal gesloten. Wij gaan er vanuit dat uw college deze intenties en belangen ook gaat vertalen in de eisen van het openbaar vervoer in, door en naar deze regio.	Deze intenties en belangen hebben wij naar onze mening voldoende verwerkt in het nu voorliggende PvE.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
102.			<p>Openbaar vervoer is van belang voor de mobiliteit van inwoners, leerlingen/studenten, werkenden en bezoekers en daarmee dus voor de bereikbaarheid van onze dorpen, kernen, voorzieningen en aantrekkelijke omgeving. Het is een conventionele gedachte dat het openbaar vervoer hierin als enige vervoersmodaliteit een rol speelt. In onze ogen ontbreekt in het Ontwerp PvE een doorkijk op de langere termijn hoe de concessiehouder dient in te spelen op de mobiliteit van de toekomst. Sterker nog: voor de gemeente Ooststellingwerf is het Ontwerp PvE enkel een vertaling van bestaande lijnen die in niveau of frequentie worden verschaald.</p>	<p>Wij snappen uw punt. De door u genoemde toekomstige innovatieve en vernieuwende ontwikkelingen krijgen vorm bij de gunningssystematiek van de aanbesteding. Hierin belonen we vernieuwende ideeën als vervoerders met haalbare en realistische plannen komen die passen bij de ambitie van de provincie.</p>	<p>Nee</p>
103.			<p>Wij hechten daarnaast grote waarde aan een goed openbaar vervoernetwerk waarbij de provinciegrens geen barrière moet zijn. Vanuit Fryslân en onze gemeente gaan er openbaar vervoerlijnen richting Groningen/Leek en Assen. Aansluiting en samenwerking met het OV bureau Groningen-Drenthe is belangrijk om dit grensoverschrijdend netwerk te behouden en te verbeteren.</p>	<p>De provincie Fryslân heeft samen met OV-bureau Groningen Drenthe afspraken gemaakt over de concessiegrensoverschrijdende buslijnen.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
104.			<p>Oosterwolde vormt met haar busstation een centrale spil in de OV-lijnen in deze regio van Fryslân. Van hieruit bestaan goede verbindingen naar onder meer Heerenveen/Wolvega, Drachten en Assen. Helaas is een goede verbinding met Assen vanuit Oosterwolde reeds geschrapt door het combineren van de buslijnen 14 en 84. Met grote verbazing hebben we in het Ontwerp PvE kennisgenomen van de forse verschraling van het openbaar vervoer. Het mag duidelijk zijn dat de gemeente Ooststellingwerf dit onacceptabel vindt en het standpunt heeft dat het aanbod van voor het ingaan van de dienstregeling december 2022 ongewijzigd, en bij voorkeur verbeterd, moet worden opgenomen.</p>	<p>De kernelijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners bijvoorbeeld ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoer netwerk een rol bij het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger.</p> <p>Uw reactie is onjuist. Oosterwolde is ingedeeld als B-kern (bijlage C-6) en daarmee onderdeel van de hoofdstructuur. A- en B-lijnen zijn namelijk de hoofdstructuur.</p> <p>Oosterwolde wordt als B-kern bediend met verplichte bediening van Assen en Drachten. Oosterwolde heeft dus overdag twee keer per uur en in de avond een keer per uur een verbinding met Drachten en Assen.</p> <p>De door u voorgestelde eis (Oosterwolde - Wolvega) hebben wij niet specifiek geëist. De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Oolderberkoop) tussen twee grote kernen (Oosterwolde en Wolvega) zal er in de praktijk voor zorgen dat er een bediening komt. We schrijven die echter niet verplicht voor en laten deze afweging graag over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
105.			<p>Er kan uiteraard wel rekening worden gehouden met de bezetting (reizigersvraag) van de bussen. Flexibiliteit biedt dan ruimte om met ander (kleiner) materieel toch de huidige frequentie (per uur, dag en richting) te handhaven. De gemeente Ooststellingwerf heeft, mede door de eigen ingezette ambities, de verwachting dat er (grote) veranderingen gaan plaatsvinden in het openbaar vervoer. Wij denken hierbij aan de impact van de doelstelling van het emissievrij vervoer, de gedachte achter mobility as a service (MaaS) en de ketenreis. Wij realiseren ons dat het Ontwerp PvE ruimte laat aan de concessiehouder, uitgaande van een minimaal niveau. Wel hebben we een grote zorg dat de flexibele ruimte ontoereikend is voor kansrijke ontwikkelingen. Graag willen we duidelijkheid over het benutten van de flexibele ruimte binnen de concessie.</p>	<p>De mate van flexibiliteit is gebaseerd op ervaringen in het verleden en trends en ontwikkelingen die de provincie op zich af ziet komen (vergrijzing, vergroening en ook krimp). Daarnaast hebben ook vervoerders aangegeven flexibiliteit te willen hebben binnen de concessie. Dit is een landelijke trend. Over het benutten van de geboden ruimte door de provincie binnen de concessie kunnen wij nu helaas nog niks zeggen. Dit hangt af van de winnende inschrijver en zijn aanbod.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
106.			<p>In opdracht van de provincie Fryslân is een onderzoek uitgevoerd naar vervoersarmoede in de provincie. Qua percentage huishoudens met een hoog risico op vervoersarmoede scoort de gemeente Ooststellingwerf erg hoog, 11,3%. Dit kan resulteren in bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jongeren kiezen niet voor een HBO-opleiding of MBO-opleiding verder weg omdat er geen vervoer is, of omdat ze drie uur onderweg bent zijn. - Het niet kunnen accepteren van werk dat iets verder weg is omdat het met het openbaar vervoer niet makkelijk te bereiken is en men geen geld heeft voor een auto. - Inburgering wordt belemmerd als er geen, slecht en/of duur OV is en de taalcursus is niet in de buurt. - Niet accepteren van vrijwilligerswerk of het meedoen aan activiteiten omdat het te duur is of omslachtig om er te komen. - Ouderen kunnen niet meer zelf de boodschappen doen of sociale contacten onderhouden omdat er geen bus gaat en ze geen auto hebben. <p>In Ooststellingwerf zijn Drive, automaatje en taxipassen aanwezig. Voor de 'gemiddelde inwoner' zijn dit geen oplossingen voor het dagelijks leven. Deelauto's, Drive-achtige oplossingen of lokale automaatjes (georganiseerde carpooloplossingen) kunnen evt. alternatieven zijn die de provincie kan stimuleren en bekostigen.</p>	<p>Het meewerken en integreren van carpooloplossingen voegen wij toe aan het PvE.</p>	<p>Ja</p>
107.			<p>Op verbindingen waar weinig vraag naar vervoer is, wat tot gevolg zou hebben dat er soms lege bussen zouden rondrijden, wordt aanvullend vervoer (C-lijnen) of een vorm van Maatwerk (D-lijnen) aangeboden. Er zijn op dit moment twee verschillende vormen van Maatwerkvervoer binnen de concessie: een Buurtbus en Flex-OV (in de huidige concessie is dat de Opstapper).</p> <p>Welke criteria worden gehanteerd voor "weinig vraag naar vervoer"?</p>	<p>Gemiddeld minder dan vijf reizigers per rit.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
108.			<p>Het is van belang dat het OV-netwerk in A- tot en met F-Lijnen/ kernen wordt ondersteund door kwalitatief goede ketenknoppunten, zodat reizigers prettig en comfortabel kunnen overstappen van en naar de Hoofdstructuur.</p> <p>Wat bedoelt u met ketenknoppunten en waar bevinden deze zich?</p>	<p>Ketenknoppunten zijn bushaltes en/of treinstations waar ook andere vormen van vervoer samenkomen. In de provinciale beleidskaders 'OV ketenknoppunten en busstallingen' zijn deze vastgelegd en op een kaart aangegeven. Een link naar dit document vindt u op de website van de provincie: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknoppunten_en_busstallingen.</p>	Nee
109.			<p>Op het vlak van duurzaamheid wordt gestreefd naar een volledige zero-emissie Busvloot gedurende de concessie, uiterlijk in 2030.</p> <p>De duurzaamheidsdoelstellingen komen overeen met de ambities van de gemeente Ooststellingwerf. Wij ondersteunen deze dan ook en zien als regio kansen om hier in het kader van waterstof een bijdrage aan te leveren</p>	<p>Het is goed te horen dat onze ambities op het gebied van duurzaamheid met elkaar overeenkomen.</p>	Nee
110.			<p>B-lijnen</p> <p>Volgens ons valt Haulenwijk onder de kernen die verbonden moet worden middels een Blijn.</p>	<p>De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners bijvoorbeeld ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoernetwerk een rol bij het bepalen wat het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger. De door u voorgestelde opwaardering nemen wij daarom niet over.</p> <p>Haulerwijk wordt op dit moment niet bediend conform B-lijn. Lijn 84 rijdt namelijk overdag maar een keer per uur.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
111.			<p>C-lijnen - Nijeberkoop, Elsloo en Makkinga moeten worden bediend door de C-spitslijn waarbij kan worden volstaan met een bediening met minimaal drie ritten per richting op werkdagen.</p> <p>Dit is voor ons onvoldoende. Nijeberkoop, Elsloo en Makkinga moeten worden bediend met een volwaardige C-lijn zodat de dorpen ook buiten de spitsperiode bediend worden. De invulling hiervan kan ook met klein materieel.</p>	<p>Zie het antwoord bij nummer 113.</p> <p>De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Nijeberkoop, Elsloo en Makkinga) tussen twee grote kernen (Oosterwolde en Olderberkoop) zal er in de praktijk mogelijk voor zorgen dat er een bediening komt van een hoger niveau. We schrijven die echter niet verplicht voor en laten de afweging over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee
112.			<p>Toegankelijkheidskenmerken Het materieel is toegankelijk voor Reizigers met een handicap en voldoet aan alle vigerende wet- en regelgeving alsmede de van toepassing zijnde CROW-richtlijnen en het Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer.</p> <p>Toegankelijkheid van het openbaar vervoer is voor ons erg belangrijk. In een inclusieve samenleving moet iedereen op een toegankelijke, goede en veilige wijze kunnen reizen met het openbaar vervoer</p>	<p>Wij zijn dit met u eens. Daarom hebben wij het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 getekend en streven we naar een volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2040.</p>	Nee
113.	02070679	Gemeente De Fryske Marren	<p>Wij zijn van mening dat er moet worden ingezet op een stevig, betaalbaar en aantrekkelijk OV-busnetwerk met behoud en/of uitbreiding van de reguliere (A-, B-, en C-)lijnen op het platteland, waardoor het aantrekkelijk blijft om met de bus te reizen en de automobiliteit wordt teruggedrongen. Naar aanleiding van het Ontwerp PvE van de provincie Fryslân hebben wij grote zorgen omtrent de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze dorpen en in het bijzonder voor inwoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Omzetten van buslijnen naar Maatwerkoplossingen zet een verdere verschraling in die leidt tot minder reizigers en onomkeerbare gevolgen: eenmaal weg komen de lijnen en de reizigers niet weer terug.</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg met betrekking tot de toekomst van het openbaar vervoer in uw gemeente. Tegelijkertijd zien wij ook dat de bezetting van het openbaar vervoer, met name op het platteland, soms erg laag is. In de nieuwe concessie hebben wij de verschillende belangen afgewogen. Daarbij geldt in eerste instantie dat elke kern bediend moet worden door een vorm van openbaar vervoer binnen de concessie. Dit kan betekenen dat kernen de beschikking krijgen over een vorm van Flex-OV in plaats van een vaste buslijn. In de concessie is voorgeschreven dat Flex-OV goed op de hoofdstructuur moet aansluiten.</p> <p>De kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer heeft betrekking op het sneller van A naar B reizen op doorgaande lijnen en dat er met hogere frequenties gereden kan worden op deze lijnen. De ervaring leert dat reizigers dit als aantrekkelijker ervaren en dat dit tot reizigersgroei kan leiden.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
114.			<p>Het voorliggende PvE biedt de mogelijkheid dat de eerste bus een half uur later vertrekt. Dat brengt forensen en studenten in de problemen, die over grotere afstand naar school en werk moeten en ontnemt hun de kans om tijdig - eventueel via een groter station - op school of werk aanwezig te zijn, dat is voor ons onacceptabel. Dit verslechtert de aantrekkelijkheid om te wonen aanzienlijk in een plattelandsgemeente zoals wij dat zijn. Daarnaast komt het nu regelmatig voor dat in de spits de bus van Lemmer naar Sneek voorbij de bushalte rijdt zonder te halteren, dit omdat de bus vol zit. Daarom een dringende oproep om in het PvE op te nemen dat er voldoende bussen in de spits moeten rijden.</p>	<p>Wij schrijven voor dat de vervoerder voldoende vervoerscapaciteit moet bieden en geen reizigers op de halte mag laten staan omdat de bus vol zit (artikel 3.3.22 tot en met 3.3.26).</p>	<p>Nee</p>
115.			<p>Een van de gevolgen van het omzetten naar Maatwerk is dat reguliere buslijnen kunnen worden omgezet in een reis met Flex-OV. Flex-OV is niet gunstig voor de betreffende reizigers. De drempel tot het gebruik ervan wordt groter wat leidt tot minder reizigers. Een ander gevolg van het omzetten van reguliere buslijnen in Maatwerk is dat hierdoor een verschuiving zal ontstaan naar doelgroepenvervoer, waarvoor de kosten veelal bij gemeenten liggen. Wanneer bussen en buslijnen zullen worden geschrapt op het platteland, zal dit tot slot ook een negatief gevolg hebben voor de duurzaamheid. Het gebruik van andere soorten vervoersmiddelen zoals auto of scooter zal toenemen, waardoor de CO2 uitstoot groeit.</p>	<p>Wij zijn van mening dat snelle en frequente busdiensten op de hoofdstructuur juist tot reizigersgroei kan leiden en daarmee mogelijk ook tot een lagere CO2 uitstoot, omdat mensen de auto laten staan. Zie ook ons antwoord bij nummer 116. Het Flex-OV én het vervoer op de hoofdstructuur dient toegankelijk te zijn.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
116.			<p>Wij zijn van mening dat er meer focus moet worden gelegd op meer en goede OV-ketenknooppunten. Deze knooppunten maken deel uit van de hoofdstructuur en vullen een belangrijke (toekomstige) rol in de ketenmobiliteit. Ons advies is om daar meer focus op te leggen door gebruik te maken van een goede herkenbaarheid van deze knooppunten, bijvoorbeeld door middel van het gebruik van een eigen huisstijl, logo en voldoende voorzieningen (fietsenstalling, parkeerplaatsen, reisinformatie, etc.). Onze mening is om niet alleen knooppunten in de grote(re) kernen te realiseren, maar dat ook in kleinere kernen (kleinere) OVknooppunten moeten worden gerealiseerd om het platteland in een grote mate te kunnen voorzien van goed openbaar vervoer. Een goed voorbeeld voor een OV-ketenknooppunt is de kern Spannenburg, waar meerdere buslijnen bij elkaar komen. De inrichting laat op dit moment echter nog wei te wensen over.</p>	<p>Wij zijn dit met u eens. De aanleg van ketenknooppunten maakt geen onderdeel uit van de nu voorliggende aanbesteding. De provincie heeft los van de aanbesteding een beleidskader opgesteld met betrekking tot ketenknooppunten en bushaltes. Dit document vindt u onder de volgende link op de provinciale website: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknooppunten_en_busstallingen.</p>	Nee
117.			<p>De extra focus op OV-ketenknooppunten in combinatie met het hebben van een stevig busnetwerk, zal het openbaar busvervoer in Fryslân een aantrekkelijke manier van reizen maken en zal dit de stimulatie om met het OV te reizen in grote mate verhogen, wat zal resulteren in extra reizigers in de bus. Wij verwachten dan ook dat er meer wordt ingezet op het positieve imago van de bus in het openbaar vervoer.</p>	<p>Wij ondersteunen deze oproep van harte.</p>	Nee
118.			<p>De recreatieve en toeristische sector is belangrijk in onze regio. Wij willen een gastvrije gemeente zijn en willen dat bezoekers onze voorzieningen goed kunnen bereiken. Een goed dekkend en betrouwbaar OVnetwerk draagt daaraan bij. Acties gericht op toeristen, zoals in het verleden de dagkaarten, stimuleren het gebruik van het OV, versterken de gastvrijheid en maken onze regio aantrekkelijk.</p>	<p>Specifieke (kortings-) acties laten wij over aan de inschrijver. Voor het promoten van het openbaar vervoer stellen wij een aanvullend marketingbudget beschikbaar (artikel 3.2.1) waarin op dit soort zaken extra ingezet kan worden. Dit aanvullend budget wordt alleen uitgekeerd na instemming van of goedkeuring door de provincie.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
119.			Wij stellen voor dat vervoerders nadrukkelijk (gunningscriteria) worden uitgedaagd om meer te bieden dan gevraagd en/of dat de provincie Fryslân strengere eisen gaat stellen. Gezien onze eerdergenoemde zorgen omtrent de forse gevolgen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van onze dorpen.	In de gunningssystematiek van de aanbesteding komt dit onderdeel op meerdere plekken tot uiting.	Nee
120.	02072009	Gemeente Vlieland	De vereiste capaciteit van het in te zetten materieel wijkt in het hoogseizoen sterk af van de benodigde vervoerscapaciteit in het laagseizoen. Gebruik van grote bussen met de maximale lengte is op Vlieland in het rustige seizoen dan ook volstrekt overbodig. In aanvulling op artikel 3.4.1 (inzet materieel) en artikel 3.11.24 (vervoerscapaciteit) zien wij in het definitieve Programma van Eisen dan ook graag opgenomen worden dat de dienstregeling op Vlieland in het laagseizoen uitgevoerd dient te worden met voi elektrische bussen met een lengte van (maximaal) 8 meter.	Wij nemen uw suggestie niet mee. Er bestaat een kans dat de vervoerder dan dubbel materieel moet gaan aanschaffen. Wel zullen wij, indien dit verder binnen de concessie geen beperkingen met zich meebrengt, het uitwisselen van materieel binnen de concessie tussen het eiland en de vaste wal toestaan zodat alsnog aan dit verzoek invulling kan worden gegeven.	Nee
121.			Tot en met de huidige concessie is de jachthaven van Vlieland (capaciteit 300 boten en ongeveer 1000 passagiers) niet opgenomen in een reguliere dienstregeling. In aanvulling op de artikelen 3.11.1 en 3:11.7 zien wij graag in het Programma van Eisen opgenomen dat de mogelijkheid wordt bestudeerd om in het hoogseizoen (periode medio mei tot en met medio september) de jachthaven een aantal keren per dag op te nemen in de dienstregeling. Hierbij gaat het in principe niet om een aansluiting op de veerboten.	Wij gaan graag met u in gesprek over de bediening van de jachthaven.	Nee
122.			Hoewel er op grond van de huidige concessie overleg moet plaatsvinden als bedoeld in artikel 3.11.17 van het Ontwerp-Programma van Eisen blijkt dit in de praktijk nooit te hebben plaatsgevonden en dus te vrijblijvend is. Gelet op het belang dat wij zien in een regulier en structureel overleg met de concessiehouder willen wij voorstellen de onderstaande aanvulling op te nemen bij artikel 3.11.17: "Het initiatief voor dit overleg ligt bij de concessiehouder en de concessieverlener ziet er op toe dat het overleg ook daadwerkelijk plaats vindt"	Wij betreuren dat dit overleg niet heeft plaatsgevonden. Wij nemen uw suggestie daarom mee.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
123.			Volgens artikel 3.11.29 dient materieel dat ingezet wordt voor versterkingsritten te voldoen aan de eisen van ZE en mag incidenteel en pas na overleg en goedkeuring van de concessieverlener hiervan afgeweken worden. De ervaring is dat de afgelopen jaren op Vlieland meerdere keren dieselbussen zijn ingezet zonder dat hier over overleg is gepleegd met de concessieverlener en/of toestemming voor is verleend. Daarnaast was veelal de nut en noodzaak van het inzetten van andere (diesel) bussen niet duidelijk. De gemeente zou graag zien dat hier beter en strenger op wordt toegezien. Wij stellen daarom voor de volgende passage toe te voegen aan artikel 3.11.29: "de concessieverlener informeert de gemeente tijdig indien er sprake is van een afwijking, waarbij wordt aangegeven wat de reden en duur van de afwijking is".	Wij nemen uw suggestie mee in die zin dat wij de concessiehouder deze verplichting opleggen.	Ja
124.	02070680	Gemeente Harlingen	Buurten de Spiker, Hermes en Oosterparkwijk en dorp Wijnaldum bedienen met een vorm van aanvullend openbaar vervoer. Toevoegen.	Wij schrijven de bediening van specifieke wijken in Harlingen niet voor. Wijnaldum wordt minimaal bediend door middel van een C-spitslijn.	Nee
125.			Evenement Tallships-races 2026 toevoegen.	Wij voegen deze toe.	Ja
126.			Uit het rapport Bûtengewoan Berikber van Partoer welke onlangs is opgeleverd in opdracht van de provincie Fryslân is gebleken dat er twee buurten in Harlingen zijn met het hoogste percentage van risico op vervoersarmoede in Fryslân, namelijk de buurten de Spiker en Hermes. In dat verband pleit de gemeente Harlingen er voor om aanvullend vervoer in te zetten om vervoersarmoede tegen te gaan bijvoorbeeld in de genoemde buurten, Wijnaldum en de Oosterparkwijk. De precieze vorm van openbaar vervoer is nader punt van onderzoek bijv. een buurtbus of flex-ov. Daarbij ook de digitale mogelijkheden benutten zoals apps. Vermeldenswaardig daarbij is dat in Harlingen vanaf 1 maart bij wijze van proef een vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) ingestoken vervoerinitiatief gaat rijden.	Wij gaan graag in gesprek over de bediening van de door u genoemde wijken.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
127	02072345	Gemeente Smallingerland	<p>In de brief aan Gedeputeerde Staten van 22 november 2022 en het daarbij gevoegde rapport betreffende vervoersarmoede in Friesland, wordt maar weer eens duidelijk dat vervoersarmoede een actueel en urgent probleem is. Niet alleen in de kleine dorpen maar ook in de steden worden mensen steeds vaker beperkt in de eigen ontwikkeling en het deelnemen aan activiteiten, door het ontbreken van voldoende mogelijkheden om zich te verplaatsen. Het ontbreken van de directe nabijheid en een lage frequentie van het openbaar vervoer is een van de genoemde oorzaken. Wij vinden het positief dat de provincie de situatie betreffende vervoersarmoede gaat monitoren en dat nader onderzoek wordt ingesteld naar de oorzaken van vervoersarmoede. Wij gaan ervan uit dat dit onderwerp ook bij de provincie op de agenda blijft staan en horen graag hoe binnen de concessie hiervoor ruimte wordt gecreëerd, of hoe wordt gezorgd voor het terugdringen van de vervoersarmoede.</p>	<p>Dit onderwerp staat bij ons op de agenda.</p> <p>Wij hebben onderzoek laten uitvoeren naar vervoersarmoede in Fryslân. Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol bij het beperken van vervoersarmoede. De resultaten van dit onderzoek hebben wij betrokken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Voor de resultaten van dit onderzoek verwijzen wij u naar DataFryslân via https://www.datafriesland.nl/2022/11/28/datafryslan-brengt-ferfiersarmoed-in-fryslan-in-beeld/.</p> <p>Het onderzoek nemen wij op als informatieve bijlage bij de aanbestedingsstukken.</p>	Nee
128.			<p>In heel Nederland en dus ook in Smallingerland ligt een stevige woningbouwopgave. Omdat ruimte beperkt is, vraagt deze opgave om slimme vormen van mobiliteit. Het faciliteren van autoverkeer en parkeren bij alle woningen zal niet mogelijk zijn en is ook niet wenselijk vanuit verschillende perspectieven zoals duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid. Het bouwen van meer woningen, bijvoorbeeld tiny houses, met een lagere parkeernorm en weinig parkeermogelijkheden is een realistisch scenario. Hiervoor is de aanwezigheid van alternatieven zoals goede fietsvoorzieningen en een adequaat, betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer essentieel. Wij pleiten ervoor dat bij het aanbieden van OV niet alleen wordt gekeken naar de al aanwezige vraag, maar dat juist ook vraag wordt gecreëerd door het aanbieden van in alle opzichten goed OV. Het aanbieden van adequaat en toegankelijk OV zal de vraag juist stimuleren en maakt alternatieve woonvormen mogelijk, zowel in Drachten als in de kleinere kernen. Alleen op deze manier kunnen we de uitdagingen op het gebied van duurzaamheid, woningbouw en mobiliteit gezamenlijk oplossen. Niet alleen de vraag faciliteren maar de vraag creëren! Wij horen graag hoe hier binnen de concessie op ingespeeld gaat worden.</p>	<p>Wij gaan graag met u in gesprek over (nieuwe) te realiseren verbindingen vooruitlopend op de vraag.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
129.			In het Ontwerp-PVE lezen wij dat de concessieverlener de milieuprestatie van het Openbaar Vervoer wil verbeteren en streeft naar een volledige Zero Emissie (ZE) vloot in Fryslân in 2030 en zo mogelijk al eerder. Deze ambitie ondersteunen wij van harte.	Wij zijn blij dat u deze ambitie wilt ondersteunen.	Nee
130.			De concessiehouder gaat meer optreden als ketenregisseur, zo staat beschreven in het Ontwerp-PVE. Ook dit vinden wij een goed streven, mits niet alleen wordt gekeken naar aansluitingen en beschikbaarheid. Ook informatie over de beschikbare, alternatieve vervoersmogelijkheden en toepasbare combinaties daarvan is nog te beperkt beschikbaar en het centraal betalen voor een reis met meerdere aanbieders, staat in Fryslân nog in de kinderschoenen	De door u genoemde zorgen herkennen wij. Daar waar het gaat om de rol van ketenregisseur en Mobility as a Service (MaaS) hebben wij aanvullende eisen gesteld in het PvE. Waar het gaat over onze inzet op de ketenreis verwijzen wij u door naar onze reactie op nummer 111.	Nee
131.			Wij gaan ervan uit dat de concessie niet in beton gegoten is, maar dat er ruimte is voor wijzigingen en initiatieven vanuit de regio's, de gemeente of haar inwoners. Wij wijzen hierbij op bijgevoegd, onlangs gelanceerd voorstel betreffende de buslijn Kollum-Drachten, dat volgens ons zeker het onderzoeken en overwegen waard is. Zo zullen er meer voorstellen en ideeën komen en wij gaan ervan uit dat er ruimte voor is, om vanuit de praktijk de gewenste verbeteringen door te voeren en ideeën uit te proberen en een kans te geven.	Wij zijn het met u eens dat de concessie niet in beton gegoten moet zijn. In hoofdstuk 1.1 benoemen we dit specifiek: 'De provincie Fryslân streeft naar een flexibele concessie. Flexibel in de zin dat de concessie ruimte biedt om in te spelen op ontwikkelingen en innovaties tijdens de concessieperiode'. Dit gebeurt enerzijds door een goede regeling van meer- en minderwerk en anderzijds door goed concessiebeheer en een tussentijdse midterm review. Met de meer- en minderwerkregeling kan de concessie qua omvang meebewegen met de ontwikkeling. Dit is noodzakelijk om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld nieuwe ruimtelijke of technologische ontwikkelingen, of aan veranderende financiële omstandigheden. Bij goed concessiebeheer gaat het bijvoorbeeld om het initiëren van ideeën voor nieuwe pilots en projecten en het aanpassen van concessiebepalingen die de exploitatie in de weg staan. Daarnaast wordt door middel van de jaarlijkse dienstregelingsprocedure (bijlage C-8) het vervoerplan ter advies aan gemeenten voorgelegd.	Nee
132.			Ten slotte gaan wij ervan uit dat de communicatie tussen de verschillende actoren goed blijft en dat wij elkaar tijdig blijven informeren over eventuele plannen, wijzigingen en wensen. Wij hebben er alle vertrouwen in dat we samen blijven werken aan een optimaal en duurzaam OV voor iedereen in Fryslân.	Wij zetten hier ook op in en ondersteunen uw oproep daarom van harte.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
133.	02082078	OV-bureau Groningen Drenthe	<p>Eén van de belangrijkste uitdagingen tijdens de duur van uw concessieperiode is voldoende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarbij gaat het om het voorkomen van witte vlekken in de gewenste bereikbaarheid in plaats en tijd.</p> <p>Provinciegrensoverschrijdende buslijnen geven onder andere invulling in voldoende bereikbaarheid in plaats en tijd. Gezien de financiële uitdagingen staat deze bereikbaarheid onder druk. U geeft aan dat het aan de Inschrijvers is om, binnen de kaders van dit PvE, een optimale mix van vervoersvormen te kiezen om aan de vervoerbehoefden in het Concessiegebied tegemoet te komen. In artikel 3.1.52 schrijft u voor dat er bij wijzigen van Lijnen van en naar andere provincies afstemming moet zijn met betrokken concessieverleners. Wij verzoeken u om expliciet ook op te nemen dat concessiehouder de gemaakte afspraken tussen concessieverlener Fryslân met andere concessieverleners (of in ieder geval OVbureau Groningen – Drenthe) respecteert.</p>	Wij zijn het eens met uw suggestie en nemen deze mee in het PvE.	Ja
134.			<p>Voor een goede bescherming en doorontwikkeling van de hoogwaardige A-lijn verbinding Drachten – Groningen / Emmeloord -Heerenveen - Groningen adviseren wij het volgende aan te vullen in de artikelbepaling. Artikel 3.1.7 De bediening van Drachten met de A-lijn Heerenveen – Drachten en of Emmeloord – Heerenveen - Groningen kan alleen na afstemming met én instemming van OV-bureau Groningen Drenthe worden gewijzigd. Dit in verband met de samenhang met hun Qliner lijnen 304/314, of eventuele opvolgers daarvan. Zodoende willen wij de reiziger optimale verbindingen bieden.</p>	Wij zijn het eens met uw suggestie en nemen deze mee in het PvE.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
135.			Er wordt gewerkt aan uniformering van het product- en tarievenhuis. Niet alleen voor de Friese concessie maar breder bekeken voor de Noordelijke reiziger. Een bestaand voorbeeld product is Dalvoordeel Noord Nederland voor trein en bus in Friesland, Groningen en Drenthe. De ambtelijke ambitie is om deze samenwerking te behouden en verder te ontwikkelen. Dit zou scherper mogen worden beschreven om ervoor te zorgen dat een volgende concessiehouder ook daadkrachtig meewerkt, van productontwikkeling tot invoering voor de reiziger. Wil de provincie vasthouden aan een afwijkend Qliner kilometertarief? Dit kan de vereenvoudiging en ontwikkeling van een gezamenlijk Qliner tariefproduct (in de geest van art. 3.6.22) in de weg staan.	Wij kiezen er niet voor om dit scherper te formuleren of meer dwingend op te leggen. Dit komt onder andere door het feit dat de concessiehouder in Fryslân opbrengstverantwoordelijk is. In Groningen en Drenthe is dit niet het geval. Een afgedwongen afstemming kan ongunstig uitpakken voor de reizigers in Fryslân. Verder willen wij de vervoerder de mogelijkheid blijven bieden om voor HOV-lijnen in Fryslân een hoger tarief te rekenen (HOV of Qliner kilometer tarief). Wat ons inziens niet inhoudt dat daarover geen afstemming met de buurprovincie kan plaatsvinden.	Nee
136.			Pag. 5 'Uitgangspunt is een uniform Producten- en Tarievenhuis voor de Concessie. Dit zal worden voortgezet en waar nodig verder worden ontwikkeld, mede in het licht van de ontwikkeling van nieuwe betaalwijzen (OVpay).' In de Provincies Fryslân, Groningen en Drenthe wordt gewerkt aan een gezamenlijk tarievenhuis voor de Noordelijke reiziger. De concessiehouder wordt verplicht om bestaande proposities door te zetten en nieuw te ontwikkelen proposities in te voeren.	Wij vragen de concessiehouder in artikel 3.6.22 om te streven naar meer samenhang in de tarieven binnen het openbaar vervoer in Noord-Nederland. Wij kiezen er bewust voor een gezamenlijk tarievenhuis niet dwingend op te leggen. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat de concessiehouder in Fryslân opbrengstverantwoordelijk is, terwijl dat in Groningen en Drenthe niet het geval is. Ook is er sprake van een andere historie en zijn er wellicht verschillende (politieke) wensen die niet overbrugd kunnen worden. Een gezamenlijk tarievenhuis zou nadelig kunnen uitpakken voor de reizigers in Fryslân.	Nee
137.			Artikel 3.6.15 'De Concessiehouder conformeert zich aan het vigerende Landelijk Tarievenkader (LTK) of haar opvolgers in combinatie met het Friese producten- en tarievenhuis (zie bijlage C-17).' De concessiehouder voert de propositie Dalvoordeel Noord Nederland of opvolgers daarvan. (Deze propositie zou ook via bijlage C17 kunnen worden geborgd maar die was bij de inspraakperiode nog niet beschikbaar). Een andere optie is om deze toe te voegen aan art. 3.6.16	Het product Dalkorting Noord-Nederland staat vermeld in bijlage C-16.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
138.			Artikel 3.6.22 'De Concessieverlener streeft naar meer samenhang in tarieven in het Openbaar Vervoer in Noord-Nederland. Gedurende de looptijd van de Concessie ontwikkelen de Concessieverlener en de Concessiehouder, samen met de concessieverlener en concessiehouder van de concessie "Groningen- Drenthe" proposities voor een integraal producten- en tarievenhuis.'	Vanwege de grote verschillen tussen de provincies (historisch, politiek, wel of niet opbrengstverantwoordelijk) moet de provincie eerst onderzoeken of een (deels) gezamenlijk producten- en tarievenhuis haalbaar is en ook gunstiger is voor de reizigers in Fryslân.	Nee
139.			Er zijn diverse evenementen die een grote reizigersstroom veroorzaken naar de GD concessie. Het OV-bureau Groningen Drenthe ziet graag dat de nieuwe concessiehouder ook zijn bijdrage levert om de reiziger tijdens deze evenementen een passende dienstregeling aan te bieden. Art. 3.1.71 'De concessiehouder dient rekening te houden met omvangrijke evenementen en een passende dienstregeling aan te bieden bij de verwachte vervoersvraag. Voor zover nu kan worden voorzien zijn dat in ieder geval: De lijst van evenementen uitbreiden met onderstaande evenementen: <ul style="list-style-type: none"> - TT in Assen; - Stadspark Groningen evenementen; - Koningsdag in Groningen; - Bevrijdingsdag in Groningen. 	Wij voegen deze toe.	Ja
140.	02070842	ANNO Gemeenten	De gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân, Tytsjerksteradiel en de Provincie Fryslân hebben in 2020 de Mobiliteitsvisie ANNO vastgesteld (zie bijlage). In de mobiliteitsvisie wordt ingegaan op verschillende onderwerpen waaronder het versterken van ketenmobiliteit. Openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van de keten die ontzettend belangrijk is voor de leefbaarheid in onze dorpen en de aantrekkelijkheid van onze regio.	Wij ondersteunen deze gedachte en visie. Voor de provinciale visie op ketenmobiliteit verwijzen wij u graag naar het beleidskader 'OV ketenknooppunten en busstallingen'. Een link naar dit document vindt u op de website van de provincie: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknooppunten_en_busstallingen .	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
141.			De sneltreinstations in Buitenpost en Feanwâlden zijn de ruggengraat van onze regio. Het uitlijnen van de bus op deze sneltreinstations is daarom erg belangrijk. Een zo goed mogelijke overstap met weinig tijdsverlies richting Leeuwarden en Groningen is essentieel voor het gemak en gebruik van het openbaar vervoer. Vanuit de vastgestelde mobiliteitsvisie vragen wij u daarom om de volgende dorpen met de bus te ontsluiten op minimaal deze sneltreinstations: Sneltreinstation Buitenpost Surhuisterveen en Kollum Sneltreinstation Feanwâlden Burgum, Damwâld en Dokkum	Wij schrijven voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op halten die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Buitenpost en Feanwâlden zijn van deze logische overstappunten. Wij bieden de vervoerder de ruimte om te kiezen welke kernen op deze knooppunten ontsloten moeten worden en schrijven daarom niet specifiek verbindingen voor (met uitzondering van A-lijnen).	Nee
142.			Heeft de Provincie onderzoek gedaan naar de behoeftes van haar inwoners? Hoe willen de inwoners vervoerd worden en wat zijn belangrijke aspecten waarop de Provincie kan inspelen. Hoe is dit meegenomen in het PvE? Pagina 1 van 7 Op 14 december 2022 is bijgevoegde brief namens H&I Surhuisterveen, Plaatselijk Belangen Augustinusga, Buitenpost, Gerkesklooster-Stroobos, Kollum, Opende, Surhuizum en Surhuisterveen, Achtkarspelen Bedrijven Contact en Handelsvereniging Kollum aan ons gericht. Deze dorpen en bedrijven maken zich zorgen over de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de dorpen. Ze komen met een voorstel ten behoeve van de scholen, ziekenhuizen en bedrijven/instanties. Dit is hét voorbeeld van een burgerinitiatief. Als ANNO-gemeenten steunen wij dit burgerinitiatief en daarom verzoeken wij de Provincie om deze mogelijkheid voor een pilot te onderzoeken. De gemeenten Westerkwartier en Smalingerland steunen dit initiatief ook. Waarom geen ambitie tonen en na twee jaar evalueren? Onder punt 3.2.20 (P24) wordt aangegeven dat er op verzoek meegewerkt wordt aan het realiseren van nieuwe initiatieven als gevolg van gesprekken met de mienskip. Dit initiatief sluit hier perfect op aan. Daarnaast sluit dit aan op de ANNO Mobiliteitsvisie door het realiseren van een snelle buslijn waar inwoners door middel van hubs aan de rand van de dorpen kunnen opstappen.	De provincie kijkt graag samen met de gemeente en bewoners naar dergelijke initiatieven. De concessiecontracten bieden, zoals u zelf ook aanhaalt, daartoe al de mogelijkheid. Dit leidt dus niet tot een aanpassing in het PvE. Wij gaan hierover graag verder met u in gesprek.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
143.			<p>Jobinder wordt niet genoemd in het PvE. Er wordt geen koppeling gemaakt tussen openbaar vervoer en WMOen leerlingenvervoer wat naar ons idee een gemiste kans is. De regio verzoekt u om te kijken naar een verdere integratie van Jobinder aan de onderkant van het reguliere openbaar vervoer, als dit leidt tot een betere en efficiëntere bereikbaarheid voor de inwoners en bezoekers van onze provincie. Het bestuur van Jobinder heeft dit ook in haar zienswijze opgenomen en hier liggen volgens de ANNO-gemeenten mogelijkheden om dit efficiënt in te richten. Het uitgangspunt van de integratie is dat het geen extra kosten mag opleveren.</p>	<p>Wij willen de vervoerder vrijheid geven om met goede oplossingen te komen voor de ontsluiting van het landelijk gebied. Ook in het ANNO-gebied waar Jobinder actief is. Dit betekent dat wij op voorhand een verplichte samenwerking met Jobinder niet voorschrijven in het PvE. Uit het aanbod van de vervoerder moet blijken of deze een samenwerking wenst. Wij gaan vervoerders wel wijzen op dit initiatief en de mogelijkheden tot samenwerking met Jobinder.</p>	Ja
144.			<p>In ANNO verband is de mobiliteitsvisie vastgesteld met daarbij zes opgaven. In deze visie hebben wij uitspraken gedaan over een robuust openbaar vervoernetwerk, met onder andere goede overstappunten die ketenmobiliteit mogelijk maken. In het programma van eisen komen wij deze onderwerpen niet tegen. De ambities van de Mobiliteitsvisie omtrent overstappunten en ketenmobiliteit zien wij graag sterker verwoord in het PvE. Ter illustratie hebben wij vanuit ANNO al een voorstel voor HUB locaties in relatie tot het Fietsnetwerk in de regio. Mogelijk kan de koppeling met Flex-OV knooppunten deze Hub's versterken. Gezien het brede PvE is het voor gemeenten nog niet mogelijk te investeren in hubs. Kunnen wij een exacter plan verwachten of is dit aan de vervoerder?</p>	<p>Voor de provinciale visie op ketenmobiliteit verwijzen wij u graag naar het beleidskader 'OV ketenknoppunten en busstallingen'. Een link naar dit document vindt u op de website van de provincie: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknoppunten_en_busstallingen.</p> <p>De provincie heeft dus een rol als het gaat om het aanwijzen en realiseren van (nieuwe) ketenknoppunten. Het realiseren van OV-gerelateerde infrastructuur maakt geen onderdeel uit van de nu aan te besteden nieuwe busconcessie.</p> <p>Wij schrijven verder in het PvE voor dat de vervoerder goede aansluitingen moet aanbieden tussen ritten op halten die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Dit geldt ook voor knooppunten met lijnen uit verschillende concessies (artikel 3.1.65).</p>	Nee
145.			<p>In 2018 is een pilot gestart voor het strekken van lijnen. Er is een evaluatie van deze pilot beloofd. Wij verwachten dat deze evaluatie verwerkt is in het PvE van deze concessie. Daarbij nog wel de vraag hoe dit is gedaan.</p>	<p>Deze evaluatie heeft destijds plaatsgevonden (een 0-, 1- en 2-meting). Hierbij is gekeken naar kwantitatieve doelen als het aantal in- en uitstappers, het aantal dienstregelingsuren en de kostendekkingsgraad. Daarnaast zijn er kwalitatieve doelen bekeken (geen toename van het aantal klachten en het beeld dat bewoners en chauffeurs hebben van de wijziging). Deze evaluatierapporten zijn destijds (ambtelijk) met de gemeente gedeeld.</p> <p>Voor de volledigheid merken wij op dat wij besloten hebben deze lijnen definitief te versnellen. De evaluatierapporten verstrekken wij op verzoek aan u.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
146.			Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de 'woon-school'-bereikbaarheid. Veel scholieren zijn door langere reisafstanden of weersomstandigheden afhankelijk van het openbaar vervoer. Een mondiale trend is schaalvergroting in het middelbaar onderwijs wat consequenties heeft gehad voor Damwâld en Ferwert. Hierdoor zullen langere reisafstanden ontstaan voor scholieren uit onze regio. Wij zien te weinig terug dat hier met het aanbod van OV op ingespeeld wordt.	Wij schrijven voor dat de vervoerder structureel overleg voert met de koepels van het voorgezet en hoger onderwijs (artikel 3.1.59). Sluiting van onderwijslocaties komen vroegtijdig ter sprake en het vervoeraanbod kan worden aangepast aan veranderingen.	Nee
147.			Inwoners van dorpen die dicht tegen de provinciegrens liggen, zijn vaak op beide provincies georiënteerd. Voor Noardeast-Fryslân geldt dit bijvoorbeeld voor de dorpen Kollumerpomp, Warfstermolen, Munnekezijl en Burum en in Achtkarspelen voor Gerkesklooster-Stroobos. Bij voorkeur wordt de 'Opstapper/Flex-OV' ingezet om reizigers naar zowel station Grijskerk als station Buitenpost te brengen. De afstanden tot de stations zijn vergelijkbaar of zelfs dichterbij. Een dergelijke regeling ontbreekt in het ontwerp.	Wij schrijven voor dat de vervoerder minimaal op een knooppunt met Flex-OV moet aansluiten (artikel 3.10.6). Het is aan de vervoerder om deze kernen beter te ontsluiten.	Nee
148.			Beschreven staat de doelstelling om alle stedelijke en regionale centra met de hoofdstructuur te ontsluiten. Echter zijn er uitzonderingen gemaakt voor Kollum, Surhuisterveen en Makkum. Een doelstelling met een uitzondering is voor ons geen doelstelling en daarom zien wij deze drie kernen graag toegevoegd worden aan de hoofdstructuur zodat er voor de ANNO-gemeenten, en specifiek voor onze oostflank, een goede OVverbinding komt wat kan leiden tot meer instappers.	De kernenlijst en daarmee ook de omschreven hoofdstructuur is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoer netwerk een rol bij het bepalen van het type kern. Op basis van deze analyse zullen wij Kollum, Surhuisterveen en Makkum niet opnemen in de hoofdstructuur.	Nee
149.			Er wordt omschreven dat de vervoerder kan en wil meewerken aan MaaS-ontwikkelingen. Wij dringen erop aan om "kan en wil" te vervangen door "moeten".	In artikel 3.3.48 en 3.3.49 en artikel 3.6.31 t/m 3.6.34 van het PvE hebben wij dit geborgd.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
150.			<p>In de afgelopen jaren is geëxperimenteerd met het strekken van lijnen. Over het algemeen lijkt dit wel een succes te zijn. Een discussie betrof destijds ook het 'strekken van lijnen' in de stad Leeuwarden. Uiteraard heeft elke buspassagier niet het centrum van Leeuwarden als bestemming, maar zijn de scholen buiten het centrum belangrijke in-/uitstaplocaties, ook voor de streeklijnen. Als regio vinden we het uiteraard van belang dat dergelijke locaties bediend blijven, maar de directheid van de lijnen zal geborgd moeten blijven. Anders gezegd: wij achten het niet wenselijk dat de streeklijnen van buiten Leeuwarden in grote mate de stadsdienstfunctie overnemen. Wij zouden dat geborgd willen zien in het programma van eisen.</p>	<p>Op pagina 15 hebben wij beschreven: 'Het openbaar vervoer per bus in Leeuwarden wordt verzorgd door een combinatie van lijnen van en naar Leeuwarden ('streeklijnen') en stadslijnen. Stadslijnen bedienen die delen van de stad waar voldoende vervoervraag is buiten het invloedgebied van streeklijnen. Of waar meer ritten wenselijk zijn dan alleen die van de streeklijnen'. Hiermee denken wij een de stad Leeuwarden evenwichtig te bedienen. Daarbij wordt zorgvuldig gekeken naar de functie, bestemmingen en routes van de streeklijnen.</p>	Nee
151.			<p>Bij het onderdeel Materieel en Milieu is aangegeven dat de concessieverlener de milieuprestaties van het openbaar vervoer wil verbeteren en naar een volledige Zero Emissie (ZE) vloot in Fryslân in 2030 wil en zo mogelijk al eerder. Vaak betekenen ambities op het gebied van duurzaamheid dat de bedrijfsvoering duurder zal uitvallen. Wij vinden dat de provincie daarom extra geld beschikbaar moet stellen voor het openbaar vervoer in Fryslân, want dit mag niet ten koste gaan van de dienstregeling in onze provincie. Het uitgangspunt moet volgens ons zijn dat de transitie op het terrein van duurzaamheid geen gevolgen heeft voor de dienstregeling.</p>	<p>Wij nemen uw suggestie niet mee. Vanuit kosten oogpunt lijkt er geen verschil meer te zijn tussen batterij-elektrische aandrijving van bussen en bussen die aangedreven worden door diesel. Het zogenoemde Total Cost of Ownership (TCO) model waarbij alle kostenelementen van een nieuwe bus (zoals investeringen, afschrijvingen, operationele kosten en laadinfrastructuur in kaart worden gebracht laat dit zien. De verwachting daarbij is dat de aanschafkosten van een elektrische bus in de toekomst verminderen. Daarnaast zien we momenteel een forse stijging van brandstofkosten. Er lijkt daarmee een situatie te ontstaan waarbij de inzet van zero-emissiematerieel, en het gebruik van duurzame energie, goedkoper is dan de inzet van materieel met een dieselmotor. Dat kan (relatieve) besparingen opleveren die benut kunnen worden voor blijvende noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer.</p>	Nee
152.			<p>Onder 3.4.29 wordt de minimale uitrusting aangegeven en bij punt 3.4.32 wordt daar ook nog op ingegaan. Naar ons idee is een oplaadmogelijkheid (USB-poort) een vereiste in elke bus. Dus ook buurtbussen en niet alleen voor de hoofdstructuur (A- en B-lijnen).</p>	<p>Wij nemen uw suggestie mee.</p>	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
153.			De ANNO-gemeenten zijn erg benieuwd naar de Flex-OV knooppunten en hoe dit zich verhoudt tot het HUB netwerk. Wij gaan ervan uit dat de Provincie, in relatie tot het RMP, hier een integraal netwerk voor opzet wat aansluit op netwerkkaart.	Dit klopt. De realisatie van (keten)knooppunten maakt echter geen onderdeel uit van deze aanbesteding.	Nee

3.3 | Overige reacties

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
1.	02082080		<p>Sinds 9 Januari 2022 rijdt de lijntaxi 552 door de dorpen boven Dokkum.</p> <p>Door drukte op de lijn zijn de eerste twee ritten van deze lijn recent vervangen door een volwaardige bus. Dit heeft de situatie alleen niet opgelost.</p> <p>In de ochtend zijn de eerste ritten vaak druk. Dit is voor de rit van 7 uur nu opgelost met de bus, maar om 8 uur komt het nog steeds voor dat er meer mensen mee willen dan in de lijntaxi zitplaatsen zijn. In de middaguren is dit nog veel erger. Bij de ritten van 3 en 4 uur moeten er bijna dagelijks mensen wachten.</p> <p>Als deze mensen niet mee kunnen moeten ze een uur wachten op de volgende bus. Ik heb het programma van eisen van de huidige concessie niet kunnen vinden, maar in andere concessies voor het openbaar vervoer in Friesland staat dat de materieelcapaciteit voldoende moet zijn voor de vervoervraag. Dit is dus niet het geval, als de bus vol zit moet er een uur worden gewacht op de volgende.</p> <p>Dit vind ik raar, graag zou ik spoedig terug horen waarom dit het geval is.</p>	<p>Wij hebben uw e-mail doorgestuurd naar het team concessiebeheer van de provincie. Zij nemen zo snel mogelijk contact met u op over uw klacht.</p>	Nee
2.	02063867	Werkgroep Toegankelijkheid Ooststellingwerf	<p>Ons is ter ore gekomen dat u binnenkort beslist over de aanbesteding van het openbaar vervoer in Fryslân over de periode van 2024 tot 2034.</p> <p>Wij als "Werkgroep Toegankelijkheid Ooststellingwerf" willen u graag het volgende meegeven.</p> <p>Eerst even kort wie wij zijn. De "Werkgroep Toegankelijkheid Ooststellingwerf" (W.T.O.), streeft ernaar dat mensen met een lichamelijke beperking, maar ook ouderen zolang mogelijk zelfstandig kunnen leven, werken, winkelen en recreëren in de gemeente Ooststellingwerf. »</p>	<p>Hartelijk dank voor uw inspraakreactie. Wij begrijpen uw zorg over de komende aanbesteding van de nieuwe busconcessie voor de periode 2024 -2034. Het openbaar vervoer kwam de afgelopen jaren onder druk te staan, met name door corona. Hierdoor vonden veranderingen plaats op het vlak van specifieke busverbindingen. Bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie zien wij een kans om het vervoer binnen deze concessie te verbeteren. »</p>	Nee

		<p>Ook in onze gemeente is er sprake van een verschraving van het openbaar vervoer. In de toekomst wordt er op meerdere buslijnen in het weekeind zelfs niet meer gereden.</p> <p>Daarnaast is er al een verschraving op het platteland van allerlei voorzieningen. Een goede openbaarvervoer verbinding met plaatsen waar die voorzieningen nog wel zijn is van essentieel belang.</p> <p>Mensen met een beperking ,zowel een lichamelijke als ook een verstandelijke beperking als ouderen zijn afhankelijk van openbaar vervoer. Zij kunnen geen auto besturen. Zie ook de protesten landelijk door slechtzienden en blinden verenigingen.</p> <p>Dat betekent dat zij moeilijk of niet op een normale manier kunnen deelnemen aan onze maatschappij. Denk aan ziekenhuisbezoek, naar winkels, restaurants, bioscoop gaan. Ook het bezoeken van familie en vrienden wordt erg beperkt. Deze groepen worden meer afhankelijk van anderen</p> <p>In 2016 heeft Nederland het VN- verdrag van de rechten van mensen met een beperking geratificeerd om deze groep juist minder afhankelijk te maken.</p> <p>Wij hopen van harte dat u het platteland niet gaat vergeten en zeker de mensen met een beperking niet, juist na het ondertekenen van het VN- verdrag zou de inzet moeten zijn om deze volwaardig mee te laten doen in onze maatschappij.</p>	<p>Toegankelijkheid van het openbaar vervoer vinden wij daarnaast, net als u, een belangrijk uitgangspunt binnen de nieuwe busconcessie. Daarom hebben wij daartoe eisen in het PvE opgenomen (artikel 3.4.41 tot en met 3.4.50). Denk hierbij aan de geschiktheid van materieel voor rolstoelgebruikers en een goede vindbaarheid van bijvoorbeeld stopknoppen, ook voor mensen met een visuele of auditieve beperkingen.</p>	
--	--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
3.	02066768	Dorpsbelang Makkinga	<p>Het probleem voor onze regio in het Ontwerp Programma van Eisen ligt in het feit dat Oosterwolde geen A of B-lijn is, maar een reguliere C-lijn en dat Oosterwolde alleen als knooppunt gezien wordt voor Drachten en Assen. Daarbij wordt volkomen aan Wolvega voorbij gegaan. Terwijl Wolvega daarin juist meegenomen moet worden voor een volledige ontsluiting van de Stellingwerven richting de rest van Nederland via de NS (trein). Wolvega is het dichtstbijzijnde en waarschijnlijk het meest gebruikte treinstation vanuit de Stellingwerven. Als dit zo doorgezet wordt krijgen we echt een probleem de komende 10 jaar vanaf 2024, want de (sneldienst) lijn Oosterwolde-Wolvega is dus een heel belangrijke lijn voor de ontsluiting van de Stellingwerven.</p> <p>Het is van het grootste belang dat er in het Ontwerp Programma van Eisen een aanpassing komt, zodat we de komende 10 jaar geborgd blijven van goede openbaar vervoer voorzieningen, ook naar Oosterwolde en Wolvega. Dit voor onze jeugd en de overige doelgroepen, zodat we het dorp leefbaar en aantrekkelijk houden.</p>	<p>Bedankt voor uw inspraakreactie. De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het gehele huidige openbaar vervoersnetwerk een rol in het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger. De door u voorgestelde opwaardering nemen wij daarom niet over.</p> <p>De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Nijeberkoop, Elsloo en Makkinga) tussen twee grote kernen (Oosterwolde en Olderberkoop) zal er in de praktijk voor zorgen dat er vermoedelijk een bediening komt van een hoger niveau. Deze schrijven we echter niet verplicht voor. Deze afweging laten we graag over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
4.	02067199	Plaatselijk Belang Elsloo	<p>Aan Plaatselijk Belang Elsloo en Tronde is gevraagd naar een reactie op het concept programma van eisen van de busconcessie 2024-2034.</p> <p>Het lezen en ontrafelen van een ontwerp programma van eisen voor een busconcessie is voor een gemiddelde plaatselijk belangbestuurder geen eenvoudige opdracht en als het ook nog eens over 96 pagina's tekst gaan, durf ik ook de stelling wel aan dat het eigenlijk ondoenlijk is.</p> <p>Anderzijds vinden we wel iets van het openbaar vervoer, daar willen we dus wel iets van zeggen. Inwoners van kleine dorpen zijn voor veel voorzieningen afhankelijk van (openbaar)vervoer. Voorzieningen als scholen, winkels, theater, bibliotheek, etc. bevinden zich allemaal in de grote plaatsen. Voor Elsloo zijn dat Oosterwolde en Noordwolde voor de basisvoorzieningen en het middelbaar onderwijs, maar voor veel zaken zijn we ook aangewezen op Assen, Drachten, Heerenveen, zoals MBO en HBO opleidingen, ziekenhuizen, specialistische zorg, etc.</p> <p>Openbaar vervoer heeft voor ons dorp de functie dat mensen die niet met een eigen auto kunnen of willen reizen, toch van die voorzieningen gebruik kunnen maken. Met het afbouwen van het openbaar vervoer door de frequentie te verlagen, ontstaat een situatie, dat voor een grote groep OV geen alternatief meer is, bijvoorbeeld voor een afspraak in het ziekenhuis (vaak overdag) maar zeker ook voor scholieren die misschien wel om 8:00 beginnen, maar ook vaak om 11:00 of 14:00 uit school komen. Uitwonende studerende kinderen reizen vaak met een bus in het weekend, vaak ook met een bus die aansluit op de NS (Steenwijk, Assen of Wolvega) Ook deze lijnen komen in de aangepaste dienstregeling van 2023 al onder druk of vallen uit.</p> <p>Het verminderen van frequenties maakt de inwoners van kleine kernen ook veel kwetsbaarder voor vertraging of uitvallende bussen. In de stad komt de volgende bus over een kwartier of misschien een half uur. Als de volgende bus over 2 of 3 uur komt, betekent dit een dagdeel missen. Het uitvallen van een bus blijkt op dit moment al regelmatig voor te komen, bijvoorbeeld bij ziekte bij Arriva. >></p>	<p>Bedankt voor uw inspraakreactie. Wij begrijpen uw punt met betrekking tot de leesbaarheid van het PvE. Tegelijkertijd levert de inspraakprocedure de provincie waardevolle informatie op die wij kunnen betrekken bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie. Wij waarderen daarom de door uw genomen moeite om het PvE door te nemen. Hartelijk dank daarvoor.</p> <p>Wij begrijpen uw zorg met betrekking tot het verlagen van de frequenties. Allereerst merken wij hierbij op dat de vervoerder de mogelijkheid heeft om hogere frequenties te realiseren. In het ontwerp PvE zijn namelijk minimumeisen geformuleerd. Door extra aan te bieden ten opzichte van minimumeisen kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. De vervoerder krijgt hierbij dus de ruimte om binnen deze minimumeisen het meest passende aanbod aan te bieden.</p> <p>Wij hebben bij het formuleren van deze minimumeisen niet alleen naar de kostenkant gekeken, maar ook naar de reizigersaantallen op de huidige buslijnen.</p> <p>Zo is de kernelijst gebaseerd op een combinatie van factoren en betreft daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners per kern namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019). Ook speelt de plaats van de kern in het openbaar vervoer netwerk een rol bij het bepalen van het type kern.</p> <p>Tot slot gaat u in op de marketing. Marketing moet er wat ons betreft op gericht zijn dat meer reizigers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Ter verduidelijking: het marketingbudget is niet bedoeld om reizigerstevredenheidsonderzoeken uit te voeren.</p>	Nee

		<p>We realiseren ons, dat rondrijden met lege bussen ook een kostenkant heeft, we begrijpen het belang van voldoende passagiers, door de genoemde uitholling verwachten we dat de bus alleen maar leger wordt. Als steeds naar de oplossing kosten verlagen wordt gekeken is dus uit te tekenen waar dit eindigt.</p> <p>We nemen aan, dat om die reden juist een paragraaf over marketing is opgenomen. We lezen daarin echter, dat het marketingbudget zal worden besteed aan marketing en klantentevredenheidsmetingen. Dat baart ons wel wat zorgen, pas als de marketing er op zal gericht om zoveel mogelijk mensen in de bus te krijgen, kunnen we daar als kleine dorpen van profiteren. Bijvoorbeeld: inwoners die niet gewend zijn om met de bus te reizen, weten soms niet eens hoe het werkt. Als de aanbieder daar in zou investeren, investeert de aanbieder in het interessant maken van de kleine dorpen.</p>		
--	--	---	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
5.	02067401	Dorpsbelang Bakhuizen, Mirns en Rijs	<p>De uitgangspunten zijn in het algemeen prima, de ambitie is bereikbaarheid en aansluiting op buslijnen onderling en op treinverbindingen. Vervoer is essentieel voor de leefbaarheid van kleine kernen. In de praktijk komt het platteland er echter bekaaid vanaf.</p> <p>Voorop staat dat openbaar vervoer een integraal onderdeel is van een groter provinciaal plan ter bevordering van de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid. Dát moet het doel zijn. Dan komt het antwoord op de vraag welk openbaar vervoer is noodzakelijk om reizigers veilig, betaalbaar en comfortabel van A naar B te vervoeren?</p> <p>De verschraving van het openbaar vervoer in onze regio doet voelbaar afbreuk aan de mogelijkheden van de mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Vraag een willekeurige reiziger of een ouder wiens kind afhankelijk is van het openbaar vervoer en je staat versteld van al het kleine en grote leed en ongemak dat veroorzaakt wordt door het jaarlijkse wegvallen van steeds meer lijndiensten. Ook recent (ingående 11-12-22) is er weer geknipt in de dienstregeling.</p> <p>Er ontstaat een "de kip en het ei" verhaal. Men kan niet meer op gewenste tijden ergens arriveren of men mist vaak aansluiting, soms rijdt de bus die aansluiting moet bieden voor je neus weg. Daardoor gaat men noodgedwongen andere vervoersoplossingen zoeken, met als gevolg nog slechtere bezetting van het openbaar vervoer. Als de dienstregeling dan op de busbezetting afgestemd wordt, gaat er weer uitgedund worden. Zo werkt het beleid in de hand dat de passagier uit het openbaar vervoer wordt gewerkt. Dat is toch niet wat we willen? Met een goed vervoersaanbod zal het gebruik van openbaar vervoer weer toenemen.</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat het openbaar vervoer onderdeel is van een groter provinciaal plan ter bevordering van de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de verduurzaming van Fryslân.</p> <p>Het nu voorliggende PvE is een vertaling van beleid, zoals vastgelegd in het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) van de provincie Fryslân en de Nota van Uitgangspunten betreffende de nu voorliggende nieuwe busconcessie.</p> <p>Wij begrijpen uw zorg met betrekking tot de lopende busconcessie en de naderende aanbesteding van de nieuwe busconcessie voor de periode 2024 -2034. Het openbaar vervoer is de afgelopen jaren onder druk komen te staan, met name tijdens en door corona, waardoor bij specifieke busverbindingen veranderingen plaatsvonden.</p> <p>Bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie zien wij een kans om het vervoersaanbod binnen deze concessie te verbeteren door een beter vervoersaanbod. Hiermee kunnen we vervolgens ook weer nieuwe reizigers aantrekken.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
6.			<p>De Reistijden vanuit Bakhuizen e.o. zijn te lang. Een dagje Amsterdam vanuit Bakhuizen is vrijwel onmogelijk door een reistijd van 4 uur enkele reis. Naar Leeuwarden is het 1,5 uur. Het Busvervoer dient ook aan te sluiten op treinverbindingen en vervoer naar buiten de provincie.</p> <p>De verbinding met de lijn Stavoren Leeuwarden is van veel belang, dus daarop moet goed aangesloten worden. Er zijn ook scholieren die gebruik maken van deze mogelijkheid (scholen in Sneek, maar ook buitenschoolse activiteiten, bioscoop etc.), dus de tijden van en naar school moeten goed bediend worden. Voor buitenschoolse en andere activiteiten is het van belang om s'avonds en in het weekend terug te kunnen. Dit is niet alleen voor scholieren en studenten van belang maar voor iedereen. Denk bijvoorbeeld aan eenzame ouderen en mensen met een laag inkomen. Het is dus ook een kwestie van functioneren van de Mienskip. Wat dat betreft steken we schril af bij de faciliteiten in de randstad. Nu gebeurt het regelmatig dat men "strandt" halverwege.</p> <p>Het oplossen van knelpunten in frequentie en bestemmingen van de reguliere buslijnen, met behulp van Taxibusjes/opstappers/ buurtbus kan prima, mits voldoende wordt aangeboden. Wij zien dat graag dat verantwoordelijkheid hiervoor (categorie D) in de afspraken met de concessiehouder wordt opgenomen. Wat de buurtbus betreft wordt gesteund op vrijwilligers. Mooi dat het er is, maar de betrouwbaarheid en beschikbaarheid daarvan staat onder druk. Het netwerk van kleine busjes, moet aansluiten op centrale punten.</p>	<p>De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en betreft daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoersnetwerk een rol bij het bepalen van het type kern. Bakhuizen is op basis van deze analyse ingedeeld als C-kern.</p> <p>De aansluiting op de treinverbinding op de lijn Stavoren - Leeuwarden vinden wij ook belangrijk. Daarom zijn in het PvE (artikel 3.1.62) eisen gesteld aan de aansluitingen van bussen op belangrijke en logische overstappunten. Hieronder vallen ook treinstations.</p> <p>Uw zorg met betrekking tot het bieden van aansluitingen van Flex-OV (nu de Opstapper) op het reguliere OV bus en trein is een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Dit is omschreven in artikel 3.10.13 van het PvE.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
7.			<p>De dichtstbijzijnde B-lijn is Balk. De dichtstbijzijnde halte van een hoofdlijn is Lemmer. Dat betekent , dat de aansluiting via C- en D-lijnen (kwetsbaar maatwerk) gerealiseerd moet worden. Zonder goede aansluiting is er geen sprake van adequaat openbaar vervoer in onze regio. Bij de huidige dienstregeling is dat een probleem en intensivering van het vervoersaanbod is nodig. De dienstregeling is niet frequent genoeg om op gewenste tijden een bestemming of een aansluiting te bereiken. We lezen dat ook de PvE vermeldt dat beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de buurtbus (zie punt 3.4.56) een punt van zorg is. Oplossing hiervan is voor onze omgeving van groot belang om aansluitingen te realiseren o.a. op de sprinter van Stavoren naar Sneek/ Leeuwarden.</p> <p>Ons is gemeld dat de mogelijkheid om online kaartjes te kopen onvoldoende bekend is.</p> <p>Onze belangrijkste vragen zijn samengevat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Als maatregel op korte termijn vragen wij de wijzigingen van 11 december terug te draaien. 2. Zorg voor een adequaat openbaar vervoer ook voor de kleinere woonkernen en ook avonds en in het weekend. 3. Daar waar de bezetting van reguliere bussen te laag is: richt een netwerk van kleine busjes in, die op alle relevante tijden (bijvoorbeeld ook op enkele tijdstippen avonds en in het weekend) verbinding maken met een aantal centrale knooppunten. 4. Breng het kleine-bussen-netwerk volledig onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Die moet dus ook zorgen voor invalkrachten als er op de buurtbus geen vrijwilliger beschikbaar is. <p style="text-align: right;">»</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wij draaien de maatregelen die per dienstregeling 2023 zijn doorgevoerd niet terug. Enerzijds omdat wij in het PvE geen lijnen voorschrijven, behalve de A-lijnen. Anderzijds willen wij vervoerders bij de aanbesteding ruimte geven extra aan te bieden ten opzichte van de (minimum) eisen. Daarmee kunnen ze zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. 2. Onder adequaat openbaar vervoer verstaan wij in sommige gevallen ook passend vervoer, waaronder maatwerk vervoer zoals Flex-OV. 3. Dit geven wij vorm rond het maatwerk vervoer, waaronder Flex-OV en buurtbussen. Zie ook antwoord op regel 8. 4. Buurtbussen zijn een verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Wanneer een buurtbuslijn wordt opgeheven moet de concessiehouder deze wel vervangen voor Flex-OV. Het zorgen voor een invalskracht bij bijvoorbeeld (veel) ziekte onder vrijwilligers is een verantwoordelijkheid van de buurtbusvereniging. 5. Wij schrijven voor dat de vervoerder goede aansluitingen aanbiedt tussen ritten op halten die voor de reizigers logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Dit geldt ook voor knooppunten met lijnen uit verschillende concessies (artikel 3.1.65). In artikel 3.1.62 schrijven wij minimale en maximale tijden voor waarbinnen deze aansluitingen moeten plaatsvinden. 6. De prijs van de Friese concessie is gemiddeld vergeleken met andere concessies in Nederland. <p style="text-align: right;">»</p>	<p>Nee</p>

			<p>5. De aansluitingen zijn bij een minder frequent rooster van groot belang: zorg dat dat werkt.</p> <p>6. Betaalbaar openbaar vervoer op het platteland: reizen op het platteland tegen hetzelfde tarief als in de stad.</p> <p>7. We spreken graag de verwachting uit dat de overheden vooral controleren op de effectiviteit van de dienstverlening aan de passagier.</p> <p>8. Wij roepen de provincie Fryslân op om een ontwerpplan te schrijven Wij roepen de provincie Fryslân op om een ontwerpplan te schrijven gebaseerd op een werkelijk ambitieuze visie, uitgaande van het belang van de kansengelijkheid en de Mienskip, zodat het gebruik van openbaar vervoer de voorkeur krijgt boven het gebruik van de auto. Dit is een grote maar noodzakelijke opdracht voor de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid op het platteland.</p>	<p>7. De effectiviteit van de dienstregeling is één van de belangrijkste punten van de nieuwe busconcessie. Ze maakt ook onderdeel uit van de beoordeling van het aanbod van de vervoerder(s) bij de aanbesteding.</p> <p>8. De provincie heeft haar brede visie op mobiliteit in december 2022 vastgesteld in een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Wij verwijzen u naar dit beleidsdocument. Het nu voorliggende PvE is in lijn met dit document opgesteld.</p>	
--	--	--	---	---	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
8.	02069469	Dorpsbelang Hemelum	<p>Onlangs heeft u het Ontwerp Concessie Programma van Eisen openbaar vervoer Fryslân 2024-2034 publiekelijk ter inzage aangeboden. Als belanghebbenden hebben wij het plan met aandacht gelezen. De inhoud van het document bevestigt onze zorgen over het openbaar vervoer in Friesland. Daarom geven wij u onze zienswijze op het ontwerpprogramma en tegelijkertijd enkele suggesties om het ontwerpplan te verbeteren.</p>	<p>Wij danken u voor het toesturen van deze zienswijze.</p>	Nee
9.			<p>De kern van onze zorg is het alsmaar verslechteren van de bereikbaarheid en mobiliteit in de provincie Fryslân. Die was (voordat de tijdelijke concessie van kracht werd) al matig, maar met deze plannen verslechtert de bereikbaarheid en mobiliteit nog verder. Reizen in de provincie kost nu al relatief veel tijd en vereist van reizigers kunst-en-vliegwerk om de eindbestemming te halen.</p> <p>Kunnen reizen met het openbaar vervoer in Fryslân is vooral belangrijk voor werkenden, scholieren, studenten en ouderen. In het bijzonder willen wij de mensen met een laag inkomen noemen. Uit onderzoek (CPB) blijkt dat huishoudens met een netto jaarinkomen op of rond het sociaal minimum, ongeveer tweemaal zoveel van hun kilometers afleggen met het openbaar vervoer vergeleken met huishoudens met een (veel) hoger inkomen.</p>	<p>De bereikbaarheid van het platteland is een punt van zorg. De door u genoemde relatie met (vervoers-)armoede hebben wij daarbij op het netvlies. We lieten daar onlangs ook een onderzoek naar uitvoeren. Onderdeel van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie is een oproep aan (deelnemende) vervoerders om met een plan voor de mobiliteit op het platteland te komen. In deze context wijzen wij vervoerders ook op ons recente onderzoek met betrekking tot vervoersarmoede in de provincie.</p>	Nee
10.			<p>In dit stuk richten wij ons in eerste instantie op de omgeving van Hemelum. Jaarlijks maken ruim 166.490 reizigers gebruik van de lijnen 44, 45 en de buurtbus 103 waarbij de 44 het meest wordt gebruikt (gepresenteerd op website Provincie Fryslân o.b.v. aantallen 2019).</p> <p>Het laat zien dat er een grote groep reizigers is die geen enkel ander alternatief heeft om op werk, school of studie te komen. Laat het tot u doordringen: deze mensen hebben geen andere vervoersmogelijkheden. Een verdere verslechtering van het openbaar vervoer brengt deze mensen in sociale en/of financiële problemen.</p>	<p>In het PvE zijn de minimeisen geformuleerd. Met extra aanbod kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie.</p> <p>Om dezelfde reden doen we geen uitvraag voor specifieke lijnen (behalve de A-lijnen), maar verplichten wij de vervoerder om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Daarmee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passend en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
11.			<p>Wanneer wij het Ontwerp PvE lezen, wordt ook duidelijk dat de provincie dit onderwerp aanvielt als een cijfermatige exercitie waarbij het kostenaspect de boventoon voert. Daarmee gaat vrijwel volledig voorbij aan wat het openbaar vervoer voor deze ruim 166.490 reizigers betekent.</p> <p>Openbaar vervoer is een voorziening ten behoeve van het algemeen nut. Te vaak lezen wij overheidsdocumenten over het openbaar vervoer waar kwaliteit en omvang van het openbaar vervoer worden gedicteerd door de kosten. Dan gaat het over openbaar vervoer tegen een acceptabele prijs, verbetering van de efficiency, een gunstige kostendekkingsgraad en "aan het einde van de rit" zo min mogelijk extra publiekelijk geld te gebruiken voor de exploitatie.</p>	<p>Graag wijzen wij u erop dat het PvE een contractdocument is tussen de provincie en de (nieuwe) vervoerder. Daarin staan afspraken over verschillende (financiële) aspecten en verantwoordelijkheden binnen de nieuwe concessie.</p>	Nee
12.			<p>Wij begrijpen het belang van inzicht in de verschillende soorten kosten van het openbaar vervoer. Niet alleen als het gaat om de exploitatieaspecten, maar ook de kosten van infrastructuur. Want de provincie moet verantwoording afleggen over de bestedingen. Vanuit onze visie op het openbaar vervoer zijn kosten ondergeschikt aan het openbaar vervoer zelf.</p> <p>Voorop staat dat openbaar vervoer een integraal onderdeel is van een groter provinciaal plan ter bevordering van de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid. Dát moet het doel zijn. Dan komt het antwoord op de vraag welk openbaar vervoer is noodzakelijk om reizigers veilig, betaalbaar en comfortabel van A naar B te vervoeren?</p> <p>Dit concept ontwerpplan jaagt Friezen verder in sociaal isolement, tot armoede aan toe. En wat is de toegevoegde waarde van het doel zero-emissie in 2030 als meer mensen in isolement en armoede leven? Wist u dat de inwoners van Hemelum gemiddeld tot de laagste inkomensgroep (bruto EUR 23.800,=) per inwoner behoren? Een verdere verslechtering van het openbaar vervoer in deze regio raakt de inwoners van Hemelum extra hard. In hun kansen tot duurzame ontwikkeling en daarmee in hun welzijn en financieel. Wij vinden dat onrechtvaardig.</p>	<p>De afgelopen twee jaar heeft de vervoerder vanwege de coronapandemie, noodgedwongen afgeslankte dienstregelingen moeten rijden. De bekostiging van het openbaar vervoer kwam tijdens deze periode onder druk te staan. Tegelijkertijd bestond er hiervoor al de wens om iets te doen aan de lege bussen die op sommige trajecten en tijdstippen rondrijden. Wij signaleren dat deze mindere vervoersvraag (met name) op het platteland voorkomt. In deze context zijn minimeisen geformuleerd voor de ontsluiting van kernen. Onderdeel van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie is daarnaast een oproep aan (deelnemende) vervoerders om met een plan voor de mobiliteit op het platteland te komen. De provincie hoopt daarmee met deze aanbesteding de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer weer te verbeteren.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
13.			<p>Wij zien mobiliteit als een grondrecht voor iedere Nederlander. Ongeacht afkomst, religie, gaardheid, politieke voorkeuren of de plek waar mensen leven. Wij maken ons al langere tijd zorgen over de grote verschillen tussen mensen als het gaat om de mobiliteitsmogelijkheden en in het bijzonder op het platteland. Minder mogelijkheden beperkt mensen in hun ontwikkeling. Vooral lage inkomensgroepen, jongeren en ouderen zijn hier de dupe van. Dit leidt tot vervoersarmoede en/of sociale uitsluiting. Uit een onderzoek blijkt dat deze groepen gemiddeld tweemaal zo lang onderweg zijn vergeleken met de mensen die wel de luxe van eigen vervoer kunnen betalen. Stel je voor dat deze eerste groep tweemaal zolang zou moeten wachten op een medische behandeling! Dat zou een landelijke ophef veroorzaken die niet snel overwaait. Maar bij verkeer en vervoer hoor je daar niemand over.</p>	<p>Zie voorgaande reactie bij nummer 12.</p>	<p>Nee</p>
14.			<p>Er is recht op wonen (Woningwet), recht op onderwijs (Onderwijswet), recht op gezondheidszorg (toegang tot preventieve gezondheidszorg en medische verzorging). Allemaal vastgelegd in de grondwet. Er wordt op gehandhaafd en er zijn goed ontwikkelde principes en wetgeving. Voor verkeer en vervoer is dat er helaas niet. Ja, er is de Wet personenvervoer 2000. Maar die wet regelt alleen hoe het openbaar vervoer wordt georganiseerd. Particulieren kunnen er weinig tot geen rechten aan ontleen. Reizigers kunnen met klachten alleen de Arriva bellen of naar de Ombudsman gaan. Er is dus geen principe van rechtvaardigheid en afdwingbaarheid. Eigenlijk is openbaar vervoer dus een vorm van liefdadigheid vanuit de overheid. We moeten dankbaar zijn dat er überhaupt een bus rijdt. De verstrekker van openbaar vervoer staat sterk en de reiziger moet alles gelaten accepteren.</p> <p>Dus als er op het Friese platteland ten gevolge van dit concept ontwerpplan nog minder bussen gaan rijden, meer haltes worden opgeheven en de aansluitingen op treinvervoer verder verslechteren, kan de bewoner van het Friese platteland zich niet beroepen op principes of normen.</p>	<p>De provincie neemt klachten en suggesties van reizigers en bewoners altijd serieus. Zo ook bij de aanbesteding van een nieuwe busconcessie. De inspraakprocedure voor het ontwerp PvE is daarvan een goed voorbeeld.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
15.			De slechte kwaliteit van het openbaar vervoer is ook van invloed op keuzes voor vervolgoopleidingen. Wij zien dit in ons dorp ieder jaar weer gebeuren als jongeren van primair naar het voortgezet gaan en van voortgezet naar het beroepsonderwijs. Tegelijkertijd staan regionale onderwijsinstellingen enorm onder druk en moeten we vrezen voor het voortbestaan (denk aan CSG Bogerman Koudum). Wij vinden dit een pijnlijke, wrange constatering in een welvarend land als Nederland, waarin zonder discussie onvoorstelbaar veel geld wordt uitgegeven aan het bestrijden van files, verbreden van snelwegen, internationale treinverbindingen, Schiphol, Lelystad Airport, klimaatfondsen, 900.000 extra woningen en de Lelylijn.	In het PvE schrijven wij voor (artikel 3.1.59) dat de vervoerder structureel overleg moet voeren met de koepels van het voortgezet en hoger onderwijs, om de dienstregeling af te stemmen op de school- en collegetijden.	Nee
16.			Verschillen zijn onvermijdelijk. Zolang verschillen rechtvaardig zijn, kunnen mensen het begrijpen. Feit is dat de mobiliteitsmogelijkheden van mensen in verstedelijkt gebied en steden vele malen beter zijn dan die van mensen op het platteland. Daarvoor is geen enkele rechtvaardiging. Met dit ontwerp voor het openbaar vervoer Fryslân 2024-2034 zien wij een verder toenemende onrechtvaardigheid en daarmee ook de afstand tot de politiek.	Elke kern in Fryslân behoudt ook in de nieuwe busconcessie een vorm van openbaar vervoer. Dat de vorm hiervan verschilt met openbaar vervoer in stedelijk gebied is onvermijdelijk. Een lage bezetting van bussen en een lage vervoersvraag in (met name) plattelandsgebieden rechtvaardigt naar onze mening de ruimte die wij nu bieden in het PvE voor vervoerders om maatwerkvervoer (Flex-OV) aan te bieden.	Nee
17.			Waar is een visie waaruit blijkt dat de provincie Fryslân het vitale belang inziet van openbaar vervoer voor de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid? En waar zijn de ambities voor Fryslân? Wij doen een drietal suggesties voor dit ontwerpplan: 1. Visie: De provincie Fryslân wil toekomstbestendig openbaar vervoer dat aansluit op de primaire levensbehoeften van de Friezen. De kwaliteit van het openbaar vervoer maakt dat de inwoners van Fryslân het openbaar vervoer prefereren boven de auto. 2. Introduceer vervoercirkels in de regio. Dit zijn cirkelroutes waar een mix van verschillende bussen die frequent rijden (groot, middel, klein, belbus, lijntaxi etc.) passend bij de primaire levensbehoeften. Reizigers kunnen tussen de vervoerscircels overstappen.	Voor onze brede visie op mobiliteit en de rol van openbaar vervoer daarin - ook in relatie tot bijvoorbeeld leefbaarheid en duurzaamheid - verwijzen wij u naar ons Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) dat Provinciale Staten in december 2022 vast hebben gesteld. Met betrekking tot uw suggesties het volgende: 1. Deze visie sluit aan op onze visie zoals omschreven in de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe busconcessie. De ontsluiting van kernen en verbinding met de Friese steden en (regionale) centra staat hierbij centraal. Tegelijkertijd zetten we, in overleg met gemeenten en andere wegebeheerders, in op het vaker prioriteren van openbaar vervoer ten opzichte van de auto om daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. »	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
			3. Maak van station Koudum-Molkwerum en station Workum openbaar vervoerhubs met faciliteiten gericht op veiligheid en gemak. Reizigers uit de regio moeten frequent en eenvoudig met het openbaar vervoer naar een vervoershubs kunnen reizen.	2. Wij introduceren geen vervoerscircels. In de huidige systematiek werken wij met een minimale bediening van kernen (A-, B-, C en D-kernen). 3. Het realiseren van OV-hubs maakt geen deel uit van deze aanbesteding. In de provinciale beleidskaders 'OV ketenknooppunten en busstallingen' zijn deze vastgelegd en op een kaart aangegeven. Een link naar dit document vindt u op de website van de provincie: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknooppunten_en_busstallingen .	Nee
18.			In het ontwerp wordt gesproken over een aantal doelen. 1. Reizigers terug in Fries openbaar vervoer. 2. Nieuwe reizigers winnen. Fryslân is een provincie waar relatief veel mensen werken in de industrie, zorg, horeca, toerisme en agrarische sector. Deze sectoren worden gekenmerkt door onregelmatige werktijden en seizoenswerk. Noodzakelijk voor de werkenden dat het openbaar vervoer aansluit op hun behoefte. Dit betekent dat de eerste bus vertrekt om 05:30 uur en de laatste bus om 00:00 uur tijdens alle dagen van de week en dat tweemaal per uur. Langer dan een halfuur wachten is niet van deze tijd en verleidt mensen die een auto als alternatief hebben niet om die te laten staan. Tegelijkertijd biedt dit ook scholieren en studenten voor school en de bijbaan in de namiddag en avond een noodzakelijk reisvenster.	Uw suggestie om de eerste bus vroeger te laten vertrekken en langer door te laten rijden inclusief een frequentieverhoging naar twee keer per uur nemen wij niet over. Op dit moment zien wij, juist op dit soort tijdstippen, een zeer lage bezetting van bussen. Hier meer bussen aan toevoegen is niet proportioneel gelet op de kosten. Maatwerkvervoer kan hier een goede oplossing bieden.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
19.			<p>Een andere belangrijke reden voor een venster tussen 05:30 uur en 00:00 uur is vanwege het verenigingsleven en het sporten. Hemelum heeft zelf geen sportverenigingen. We zijn aangewezen op sporten in de omgeving. Sporten in Koudum, Workum, Bolsward, Lemmer en Sneek is geen uitzondering. Dan is het een vereiste dat men na het sporten of na de bijeenkomst op de vereniging nog naar huis kan.</p> <p>Tevens zijn er mensen die graag uitgaan. Dat doet men in Balk, Workum, Bolsward en Sneek. Er is in de weekenden ('s nachts) geen openbaar vervoer. Daarvoor zijn passende alternatieven te verzinnen. Men is best bereid een nachttoeslag te betalen voor veilig en comfortabel vervoer na het stappen. Ook dit draagt bij aan de leefbaarheid, het vestigingsklimaat (horecaondernemers) en de duurzaamheid.</p>	Zie voorgaande reactie bij nummer 18.	Nee
20.			De provincie daagt vervoerders uit tot bijvoorbeeld een hoger vervoersaanbod dan noodzakelijk, verbeterde vormen van openbaar vervoer ter ondersteuning van kleine kernen. Omdat dit geen harde eis is, gaan vervoerders ons inziens geen toezeggingen doen op deze uitdagingen. Ons bezwaar is dat het geformuleerd is als uitdaging en daardoor tot niets leidt. Zet deze zaken als eis in het programma van eisen of laat het er in het geheel eruit.	Wij zijn dit niet met u eens en nemen uw suggestie daarom niet over. Na een periode waarin de provincie de huidige concessies moest verlengen (noodconcessie) en er geen aanbestedingen plaatsvonden, kan dit nu weer wel. Uit het verleden is gebleken dat de provincie, onder marktwerking, in staat was onder vergelijkbare condities meer te verkrijgen dan wat zij minimaal eiste. Dit geldt ons inziens ook voor het meedenken met het realiseren van passende oplossingen in het landelijk gebied en de ontsluiting van kleine kernen.	Nee
21.			De provincie zegt toe in ketenknooppunten te investeren. Wij vinden dit een weinig specifieke toezegging. Wat zijn ketenknooppunten? Wat gaat er waar en wanneer veranderen? Direct bij aanvang concessie? Wanneer bemerken reizigers deze investeringen? Graag zouden wij deze toezegging specifiek (onderbouwd met plannen) uitgeschreven zien, zodat reizigers, de reizigersorganisaties, de gemeenschap en de politiek kan beoordelen of de plannen passend zijn en kan worden toegezien op het nakomen van de afspraken.	De aanleg van ketenknooppunten maakt geen deel uit van de nu voorliggende aanbesteding. De provincie heeft los van de aanbesteding een beleidskader opgesteld voor ketenknooppunten en bushaltes. Dit document vindt u onder de volgende link op de provinciale website: https://fryslan.notubiz.nl/document/8222931/1/06e-Beleidskaders_OV_ketenknooppunten_en_busstallingen .	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
22.			<p>De Mienskip heeft ook een rol in het overleg met de betrokken partijen als het gaat om openbaar vervoer in de regio. Wie vertegenwoordigt de Mienskip? Gaat het om inspraak of wordt de Mienskip geïnformeerd? Wat gebeurt er als de Mienskip het oneens is met de plannen? Wij zien geen duidelijke regels als het gaat om de medezeggenschap van de Mienskip. Om reden van duidelijkheid en om teleurstellingen achteraf te voorkomen, is het belangrijk dat de rol van de Mienskip gespecificeerd wordt. Wat betekent een "nee" vanuit de Mienskip? Onze zienswijze is dat de Mienskip een doorslaggevende stem moet krijgen over het openbaar vervoer in de vorm van een absoluut veto.</p>	<p>De mienskip heeft, als daar behoefte en draagvlak voor is, een belangrijke stem in het openbaar vervoer. Als de mienskip met voorstellen komt, kan hierover altijd het gesprek worden aangegaan met de concessiehouder en de concessieverlener (de provincie). Artikel 3.1.53 biedt hiertoe de mogelijkheid. Het betekent niet dat de mienskip te allen tijde zeggenschap (of een veto) heeft over de aangeboden vorm van openbaar vervoer, maar dat er ruimte is voor ideeën en initiatieven vanuit de mienskip.</p>	<p>Nee</p>
23.			<p>Het vergt moed om een aansprekende visie uit te spreken en de wil te tonen om samen met de andere belanghebbenden passend openbaar vervoer te organiseren. Het kan wel. De regering van Luxemburg -met 639.000 inwoners iets minder dan provincie Fryslân- heeft goed begrepen dat openbaar vervoer belangrijk is voor de sociale samenhang: het pakt zeer positief uit voor inwoners met een laag inkomen en tegelijkertijd werkt het goed als milieumaatregel.</p> <p>Wist u dat dat gratis landelijk openbaar vervoer een jaarlijkse investering vergt van 4 miljard euro? Wij pleiten (nog) niet voor gratis openbaar vervoer in Fryslân, maar verlangen van de provincie wel eenzelfde visie als Luxemburg op het openbaar vervoer. Dit geeft de Friezen dezelfde mogelijkheden als elders in Nederland. Daar hebben we recht op.</p>	<p>Zie ons antwoord op nummer 19. Wij zijn bekend met initiatieven om het openbaar vervoer (landelijk) gratis of tegen een sterk gereduceerd tarief aan te bieden.</p>	
24.			<p>Wij roepen de provincie Fryslân op om een ontwerpplan te schrijven waarmee Fryslân zich tussen 2024 en 2034 katapulteert naar de eredivisie van openbaar vervoer. Primair in het belang van de kansengelijkheid en secundair zodat het gebruik van openbaar vervoer de voorkeur krijgt boven het gebruik van de auto. Dit is een grote maar noodzakelijke opdracht voor de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid op het platteland.</p>	<p>Zie voorgaande reactie bij nummer 23.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
25.	02069479	-	<p>Voor de aanbesteding van het OV in 2020 had ik al eens gereageerd. Aangezien ik deze reactie kwijt ben (uw ref.nr. 000000041fc) en om te voorkomen dat deze tussen wal en schip raakt, reageer ik bij deze opnieuw, aangezien ik uit mijn hoofd nog wel weet wat ik ongeveer heb opgeschreven. Het is aangevuld met andere zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zou u eens willen onderzoeken of het niet mogelijk is om het Friese deel van lijn 320 en de Groningse lijn 304 aan elkaar te koppelen? Persoonlijk vind ik deze doorgaande lijn logischer dan een doorgaande lijn van Heerenveen via Drachten naar Leeuwarden. Ik weet dat het moeilijk gaat v.w.b. concessies, opdrachtgevers, kosten e.d. maar ik ben reiziger en zou daar niets van moeten merken. Dit ook met het oog op de komende Lelylijn. - In de ontwerp-PvE wordt ook een opmerking gemaakt over "goede verlichting" in de bussen. Wat me nu opvalt is dat met name de T100-bussen (de Qliners dus) tijdens de ochtend- en avondritten (als het donker is) stelselmatig slecht zijn verlicht. De TL-verlichting brandt niet en in plaats daarvan is er een zwakke donkergroene verlichting aanwezig. Mijn vermoeden is dat dit komt omdat de TL-verlichting hinderlijk is voor de buschauffeurs, omdat deze reflecteert in de binnenspiegel en/of voorruit. Dit probleem is er m.i. al vanaf het begin dat er T100-bussen op de weg zijn. In 2008 had ik heel wat klachten gestuurd naar Connexxion over hun toenmalige MAN Lion's Regio-bussen die op lijn 315 werden ingezet. Ik denk dat dit euvel nu ook aan de hand is met de huidige Mercedes-bussen. Voor de Qliners dient dus een bus te worden gekozen met een goede anti-reflex-voorruit, zodat de passagiers 's ochtends en 's avonds tijdens de rit niet in een halfdonkere bus hoeven te zitten. In de trein tenslotte brandt immers ook licht. - Radio in de bus: er zijn buschauffeurs die de radio veel te luid hebben aanstaan, waardoor de bus soms net een rijdende discotheek is. Dat kan wel een tandje minder. In de ontwerp-PvE kon ik hier zo niets over vinden. 	<p>Wij schrijven voor dat de vervoerder goede aansluitingen tussen ritten aanbiedt op halten die voor de reiziger logische overstappunten zijn (artikel 3.1.62). Een overstap in Drachten is zo'n logisch overstappunt. Hier biedt lijn 320 (Heerenveen - Drachten) een goede aansluiting op 304/314 (Drachten - Groningen). De doorgaande reiziger tussen Heerenveen en Groningen kan overdag vier keer per uur gebruik maken van lijn 315. Dit hebben wij als eis opgenomen voor de nieuwe concessie.</p> <p>Uw opmerking over goede verlichting in de bussen hebben wij opgevat als een klacht over de verlichting van de huidige bussen. Wij hebben uw opmerking intern doorgestuurd. Zij nemen zo snel als mogelijk contact met u op over uw klacht.</p> <p>Onze eisen voor de serviceverlening en de wijze waarop personeel dat in direct contact komt met (potentiële) klanten en reizigers zich gedraagt, hebben wij verwoord in het PvE onder 'Serviceverlening' onder paragraaf 3.5. Specifiek artikel 3.5.5 en 3.5.16. Hieronder vallen ook chauffeurs.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
26.	02069483	Dorpsbelang Koudum	<p>Onlangs heeft u het Ontwerp Concessie Programma van Eisen openbaar vervoer Fryslân 2024-2034 publiekelijk ter inzage aangeboden. Als belanghebbenden hebben wij het plan met aandacht gelezen. De inhoud van het document bevestigt onze zorgen over het openbaar vervoer in Friesland. Daarom geven wij u onze zienswijze op het ontwerpprogramma en tegelijkertijd enkele suggesties om het ontwerpplan te verbeteren.</p>	Zie antwoord bij nummer 8.	Nee
27.			<p>De kern van onze zorg is het alsmaar verslechteren van de bereikbaarheid en mobiliteit in de provincie Fryslân. Die was (voordat de tijdelijke concessie van kracht werd) al matig, maar met deze plannen verslechtert de bereikbaarheid en mobiliteit nog verder. Reizen in de provincie kost nu al relatief veel tijd en vereist van reizigers kunst-en-vliegwerk om de eindbestemming te halen. Kunnen reizen met het openbaar vervoer in Fryslân is vooral belangrijk voor werkenden, scholieren, studenten en ouderen. In het bijzonder willen wij de mensen met een laag inkomen noemen. Uit onderzoek (CPB) blijkt dat huishoudens met een netto jaarinkomen op of rond het sociaal minimum, ongeveer tweemaal zoveel van hun kilometers afleggen met het openbaar vervoer vergeleken met huishoudens met een (veel) hoger inkomen.</p>	Zie antwoord bij nummer 9.	Nee
28.			<p>In dit stuk richten wij ons in eerste instantie op de omgeving van Koudum. Jaarlijks maken ruim 166.490 reizigers gebruik van de lijnen 44, 45 en de buurtbus 103 waarbij de 44 het meest wordt gebruikt (gepresenteerd op website Provincie Fryslân o.b.v. aantallen 2019).</p> <p>Het laat zien dat er een grote groep reizigers is die geen enkel ander alternatief heeft om op werk, school of studie te komen. Laat het tot u doordringen: deze mensen hebben geen andere vervoersmogelijkheden. Een verdere verslechtering van het openbaar vervoer brengt deze mensen in sociale en/of financiële problemen.</p>	Zie antwoord bij nummer 10.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
29.			<p>Wanneer wij het Ontwerp PvE lezen, wordt ook duidelijk dat de provincie dit onderwerp aanvielt als een cijfermatige exercitie waarbij het kostenaspect de boventoon voert. Daarmee gaat vrijwel volledig voorbij aan wat het openbaar vervoer voor deze ruim 166.490 reizigers betekent. Openbaar vervoer is een voorziening ten behoeve van het algemeen nut. Te vaak lezen wij overheidsdocumenten over het openbaar vervoer waar kwaliteit en omvang van het openbaar vervoer worden gedictieerd door de kosten. Dan gaat het over openbaar vervoer tegen een acceptabele prijs, verbetering van de efficiency, een gunstige kostendekkingsgraad en "aan het einde van de rit" zo min mogelijk extra publiekelijk geld te gebruiken voor de exploitatie.</p>	Zie antwoord bij nummer 11.	Nee
30.			<p>Wij begrijpen het belang van inzicht in de verschillende soorten kosten van het openbaar vervoer. Niet alleen als het gaat om de exploitatieaspecten, maar ook de kosten van infrastructuur. Want de provincie moet verantwoording afleggen over de bestedingen. Vanuit onze visie op het openbaar vervoer zijn kosten ondergeschikt aan het openbaar vervoer zelf. Voorop staat dat openbaar vervoer een integraal onderdeel is van een groter provinciaal plan ter bevordering van de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid. Dát moet het doel zijn. Dan komt het antwoord op de vraag welk openbaar vervoer is noodzakelijk om reizigers veilig, betaalbaar en comfortabel van A naar B te vervoeren?</p> <p>Dit concept ontwerpplan jaagt Friezen verder in sociaal isolement, tot armoede aan toe. En wat is de toegevoegde waarde van het doel zero-emissie in 2030 als meer mensen in isolement en armoede leven? Wist u dat de inwoners van Koudum gemiddeld tot de laagste inkomensgroep (bruto EUR 23.800,=) per inwoner behoren? Een verdere verslechtering van het openbaar vervoer in deze regio raakt de inwoners van Koudum extra hard. In hun kansen tot duurzame ontwikkeling en daarmee in hun welzijn en financieel. Wij vinden dat onrechtvaardig.</p>	Zie antwoord bij nummer 12.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
31.			<p>Wij zien mobiliteit als een grondrecht voor iedere Nederlander. Ongeacht afkomst, religie, geaardheid, politieke voorkeuren of de plek waar mensen leven. Wij maken ons al langere tijd zorgen over de grote verschillen tussen mensen als het gaat om de mobiliteitsmogelijkheden en in het bijzonder op het platteland. Minder mogelijkheden beperkt mensen in hun ontwikkeling. Vooral lage inkomensgroepen, jongeren en ouderen zijn hier de dupe van. Dit leidt tot vervoersarmoede en/of sociale uitsluiting. Uit een onderzoek blijkt dat deze groepen gemiddeld tweemaal zo lang onderweg zijn vergeleken met de mensen die wel de luxe van eigen vervoer kunnen betalen. Stel je voor dat deze eerste groep tweemaal zolang zou moeten wachten op een medische behandeling! Dat zou een landelijke ophef veroorzaken die niet snel overwaait. Maar bij verkeer en vervoer hoor je daar niemand over.</p>	Zie antwoord bij nummer 13.	Nee
32.			<p>Er is recht op wonen (Woningwet), recht op onderwijs (Onderwijswet), recht op gezondheidszorg (toegang tot preventieve gezondheidszorg en medische verzorging). Allemaal vastgelegd in de grondwet. Er wordt op gehandhaafd en er zijn goed ontwikkelde principes en wetgeving. Voor verkeer en vervoer is dat er helaas niet. Ja, er is de Wet personenvervoer 2000. Maar die wet regelt alleen hoe het openbaar vervoer wordt georganiseerd. Particulieren kunnen er weinig tot geen rechten aan ontleen. Reizigers kunnen met klachten alleen de Arriva bellen of naar de Ombudsman gaan. Er is dus geen principe van rechtvaardigheid en afdwingbaarheid. Eigenlijk is openbaar vervoer dus een vorm van liefdadigheid vanuit de overheid. We moeten dankbaar zijn dat er überhaupt een bus rijdt. De verstrekker van openbaar vervoer staat sterk en de reiziger moet alles gelaten accepteren. Dus als er op het Friese platteland ten gevolge van dit concept ontwerpplan nog minder bussen gaan rijden, meer haltes worden opgeheven en de aansluitingen op treinvervoer verder verslechteren, kan de bewoner van het Friese platteland zich niet beroepen op principes of normen.</p>	Zie antwoord bij nummer 14.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
33.			<p>De slechte kwaliteit van het openbaar vervoer is ook van invloed op keuzes voor vervolgoopleidingen. Wij zien dit in ons dorp ieder jaar weer gebeuren als jongeren van primair naar het voortgezet gaan en van voortgezet naar het beroepsonderwijs. Tegelijkertijd staan regionale onderwijsinstellingen enorm onder druk en moeten we vrezen voor het voortbestaan (denk aan CSG Bogerman Koudum). Wij vinden dit een pijnlijke, wrange constatering in een welvarend land als Nederland, waarin zonder discussie onvoorstelbaar veel geld wordt uitgegeven aan het bestrijden van files, verbreden van snelwegen, internationale treinverbindingen, Schiphol, Lelystad Airport, klimaatfondsen, 900.000 extra woningen en de Lelylijn.</p>	Zie antwoord bij nummer 15.	Nee
34.			<p>Verschillen zijn onvermijdelijk. Zolang verschillen rechtvaardig zijn, kunnen mensen het begrijpen. Feit is dat de mobiliteitsmogelijkheden van mensen in verstedelijkt gebied en steden vele malen beter zijn dan die van mensen op het platteland. Daarvoor is geen enkele rechtvaardiging. Met dit ontwerp voor het openbaar vervoer Fryslân 2024-2034 zie ik een verder toenemende onrechtvaardigheid en daarmee ook de afstand tot de politiek.</p>	Zie antwoord bij nummer 16.	Nee
35.			<p>Waar is een visie waaruit blijkt dat de provincie Fryslân het vitale belang inziet van openbaar vervoer voor de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid? En waar zijn de ambities voor Fryslân? Wij doen een drietal suggesties voor dit ontwerpplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Visie: De provincie Fryslân wil toekomstbestendig openbaar vervoer dat aansluit op de primaire levensbehoeften van de Friezen. De kwaliteit van het openbaar vervoer maakt dat de inwoners van Fryslân het openbaar vervoer prefereren boven de auto. 2. Introduceer vervoercirkels in de regio. Dit zijn cirkelroutes waar een mix van verschillende bussen die frequent rijden (groot, middel, klein, belbus, lijntaxi etc.) passend bij de primaire levensbehoeften. Reizigers kunnen tussen de vervoerscircels overstappen. 3. Maak van station Koudum-Molkwerum en station Workum openbaar vervoerhubs met faciliteiten gericht op veiligheid en gemak. Reizigers uit de regio moeten frequent en eenvoudig met het openbaar vervoer naar een vervoershubs kunnen reizen. 	Zie antwoord bij nummer 17.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
36.			<p>In het ontwerp wordt gesproken over een aantal doelen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reizigers terug in Fries openbaar vervoer. 2. Nieuwe reizigers winnen. <p>Fryslân is een provincie waar relatief veel mensen werken in de industrie, zorg, horeca, toerisme en agrarische sector. Deze sectoren worden gekenmerkt door onregelmatige werktijden en seizoenswerk. Noodzakelijk voor de werkenden dat het openbaar vervoer aansluit op hun behoefte. Dit betekent dat de eerste bus vertrekt om 05:30 uur en de laatste bus om 00:00 uur tijdens alle dagen van de week en dat tweemaal per uur. Langer dan een halfuur wachten is niet van deze tijd en verleidt mensen die een auto als alternatief hebben niet om die te laten staan. Tegelijkertijd biedt dit ook scholieren en studenten voor school en de bijbaan in de namiddag en avond een noodzakelijk reisvenster.</p>	Zie antwoord bij nummer 18.	Nee
37.			<p>Er zijn mensen die graag uitgaan. Dat doet men tevens in Balk, Workum, Bolsward en Sneek. Er is in de weekenden ('s nachts) geen openbaar vervoer. Daarvoor zijn passende alternatieven te verzinnen. Men is best bereid een nachttoeslag te betalen voor veilig en comfortabel vervoer na het stappen. Ook dit draagt bij aan de leefbaarheid, het vestigingsklimaat (horecaondernemers) en de duurzaamheid</p>	Zie antwoord bij nummer 19.	Nee
38.			<p>De provincie daagt vervoerders uit tot bijvoorbeeld een hoger vervoersaanbod dan noodzakelijk, verbeterde vormen van openbaar vervoer ter ondersteuning van kleine kernen. Omdat dit geen harde eis is, gaan vervoerders ons inziens geen toezeggingen doen op deze uitdagingen. Ons bezwaar is dat het geformuleerd is als uitdaging en daardoor tot niets leidt. Zet deze zaken als eis in het programma van eisen of laat het er in het geheel eruit.</p>	Zie antwoord bij nummer 20.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
39.			De provincie zegt toe in ketenknooppunten te investeren. Wij vinden dit een weinig specifieke toezegging. Wat zijn ketenknooppunten? Wat gaat er waar en wanneer veranderen? Direct bij aanvang concessie? Wanneer bemerken reizigers deze investeringen? Graag zouden wij deze toezegging specifiek (onderbouwd met plannen) uitgeschreven zien, zodat reizigers, de reizigersorganisaties, de gemeenschap en de politiek kan beoordelen of de plannen passend zijn en kan worden toegezien op het nakomen van de afspraken.	Zie antwoord bij nummer 21.	Nee
40.			De Mienskip heeft ook een rol in het overleg met de betrokken partijen als het gaat om openbaar vervoer in de regio. Wie vertegenwoordigt de Mienskip? Gaat het om inspraak of wordt de Mienskip geïnformeerd? Wat gebeurt er als de Mienskip het oneens is met de plannen? Wij zien geen duidelijke regels als het gaat om de medezeggenschap van de Mienskip. Om reden van duidelijkheid en om teleurstellingen achteraf te voorkomen, is het belangrijk dat de rol van de Mienskip gespecificeerd wordt. Wat betekent een "nee" vanuit de Mienskip? Onze zienswijze is dat de Mienskip een doorslaggevende stem moet krijgen over het openbaar vervoer in de vorm van een absoluut veto	Zie antwoord bij nummer 22.	Nee
41.			Het vergt moed om een aansprekende visie uit te spreken en de wil te tonen om samen met de andere belanghebbenden passend openbaar vervoer te organiseren. Het kan wel. De regering van Luxemburg -met 639.000 inwoners iets minder dan provincie Fryslân- heeft goed begrepen dat openbaar vervoer belangrijk is voor de sociale samenhang: het pakt zeer positief uit voor inwoners met een laag inkomen en tegelijkertijd werkt het goed als milieumaatregel. Wist u dat dat gratis landelijk openbaar vervoer een jaarlijkse investering vergt van 4 miljard euro? Wij pleiten (nog) niet voor gratis openbaar vervoer in Fryslân, maar verlangen van de provincie wel eenzelfde visie als Luxemburg op het openbaar vervoer. Dit geeft de Friezen dezelfde mogelijkheden als elders in Nederland. Daar hebben we recht op.	Zie antwoord bij nummer 23.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
42.			<p>Wij roepen de provincie Fryslân op om een ontwerpplan te schrijven waarmee Fryslân zich tussen 2024 en 2034 katapulteert naar de eredivisie van openbaar vervoer. Primair in het belang van de kansengelijkheid en secundair zodat het gebruik van openbaar vervoer de voorkeur krijgt boven het gebruik van de auto. Dit is een grote maar noodzakelijke opdracht voor de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en de duurzaamheid op het platteland.</p>	Zie antwoord bij nummer 24.	Nee
43.	02069539	-	<p>Naar aanleiding van het Ontwerp-Programma van Eisen Concessie Openbaar Vervoer provincie Fryslân 2024-2034 en de hieruit voortvloeiende busconcessie binnen provincie Fryslân, neem ik u graag mee in de visie vanuit TanQyou Nederland.</p> <p>Waarom juist wij van mening zijn hier een oordeel in te kunnen vellen, is dat TanQyou met ruim zeven jaar ervaring in het Noord Nederlandse domein van mobiliteit beschikt over een enorme hoeveelheid reis- en mobiliteitsdata. Zo doen wij onder andere samen met de Rijksuniversiteit Groningen, mede door de Provincie Fryslân gesteund, driejarig wetenschappelijk onderzoek naar reizigers- en mobiliteitsgedrag in de Noordelijke drie provincies.</p> <p>Als mobiliteitsspeler is TanQyou actief op het domein van mobiliteit, MaaS en het verduurzamen van reizen. Een innige samenwerking met de OV concessiehouder maakt hier onlosmakelijk onderdeel van uit.</p> <p>Vanuit deze samenwerking met de bestaande concessiehouder, en de veelvuldige contacten met uw organisatie heeft TanQyou gemeend een "stap vooruit" te maken in het realiseren van haar ambities. Mede gesterkt door uw oproep tot private initiatieven in het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 "Underweis nei moarn".</p> <p style="text-align: right;">»»</p>	Zie antwoord bij nummer 44.	Nee

		<p>Zo ontwikkelen wij momenteel een drietal MobiliteitsHubs (zie bijlage 1 en 3) in Sint Annaparochie, Berlikum en Stiens (Leader) en zijn er vergevorderde plannen voor de realisatie van een Transferium nabij Marssum (zie bijlage 2).</p> <p>Plannen die vanuit data onderbouwd zijn en inspelen op de trends die we de komende jaren in de mobiliteit zullen gaan zien. In een wereld waarin in toenemende mate middels abonnementen gereisd wordt, is de beschikbaarheid van essentiële infrastructuur cruciaal.</p> <p>Een infrastructuur waar onzes inziens de Provincie een regierol zou moeten pakken en faciliterend kan optreden. Waar de commercieel onrendabele elementen middels een acceptabele bijdrage in stand gehouden worden, maar waar door de clustering in mobiliteitsHubs ook commerciële aanbieders van deelvervoer mogelijkheden krijgen om bij te dragen aan de bereikbaarheid van de regio.</p> <p>Waar onze inwoners met de digitale technologie optimaal inzage hebben in de reismogelijkheden en wellicht zelfs on-demand vervoer kunnen genieten. En waarbij het busvervoer niet als zelfstandig OV-systeem gezien wordt maar als onderdeel van een stelsel waarin publiek private samenwerkingen mogelijk zijn.</p> <p>Een stelsel waarmee door een andere benadering slimmer om kan worden gegaan met vervoer. Waar gemeenten door het faciliteren van het WMO- en Leerlingenvervoer een bijdrage kunnen leveren aan het ontsluiten van de hubs in het rurale gebied en waar de e-bike of de speed pedelec een belangrijke positie in kan nemen.</p>		
--	--	---	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
			<p>Initiatieven die een volledige aansluiting vinden in het, eerder genoemde, Regionale Mobiliteitsprogramma maar die grotendeels beïnvloed worden door keuzes die in de nieuwe busconcessie gemaakt worden. Immers de ambitie die is vastgesteld in het Regionale Mobiliteitsprogramma zal pas in de komende jaren nader worden uitgewerkt. De busconcessie kan en zal hier echter niet op wachten. Dit betekent dat nu bepaald dient te worden op welke wijze publieke en private initiatieven met elkaar samen kunnen worden gebracht.</p> <p>Mocht uw Kamer hiervoor niet voldoende mogelijkheden creëren dan zullen de ambities uit het Regionale Mobiliteitsprogramma een papieren werkelijkheid worden waarbij pas in de concessie van 2039 weer toepassingsruimte zal ontstaan voor creatieve en experimentele invullingen samen met private marktpartijen.</p> <p>In onze ogen is dit momentum echter een gouden kans, een mogelijkheid om in Fryslân de mobiliteit van de toekomst actief vorm te geven. Een sleutel te creëren voor de bereikbaarheid van onze rurale gebieden en geen Ego- maar een Ecosysteem in te richten.</p> <p>Wij verzoeken u dan ook om de genoemde mobiliteitsHubs en het Transferium in Marssum onderdeel uit te laten maken van het programma van eisen Concessie Openbaar-vervoer provincie Fryslân 2024-2034.</p> <p>Uiteraard ben ik bereid tot nadere toelichting en zie ik uw reactie graag tegemoet.</p>	<p>Wij gaan graag met u in gesprek over de door uw genoemde (mobiliteits)hubs. Wij maken deze hubs nog geen onderdeel van het PvE. Het PvE is geschreven met inachtneming van de huidige ruimtelijke structuur. In de aanbestedingsdocumenten nemen wij wel een document op met een overzicht van te verwachten ruimtelijke plannen. Hieronder verstaan wij nieuwe infrastructuur maar ook de ontwikkeling van nieuwe (woon)wijken. Een mobiliteitshub hoort hier ook bij. Wij nemen daarom de door u genoemde mobiliteitshubs op in deze bijlage.</p> <p>In artikel 3.2.20 van het PvE is aangegeven dat er op verzoek meegewerkt wordt aan het realiseren van nieuwe initiatieven als gevolg van gesprekken met de mienskip. Daaronder verstaan wij ook uw plannen.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
45.	02070048	Plaatselijk Belang Appelscha	<p>Er wordt uitgegaan van een concessie voor de provincie Fryslân.</p> <p>Ten eerste wil ik graag onder uw aandacht brengen dat wij van mening zijn dat in de basis samenwerking gezocht zou moeten worden met de andere drie Noordelijke Provincies gezien de meerwaarde betreffende één OV-concessie zodat er een betere ontsluiting ontstaat voor het Noordelijk deel van Nederland daarin meegenomen Overijssel ivm het feit dat Zwolle een centrale rol speelt voor de reizigers van het Noorden in de ontsluiting voor de rest van Nederland.</p> <p>Voorstellen doen voor een goede tariefaansluiting tussen Flex-OV en regulier OV.</p> <p>Aanvulling hierop zou moeten zijn dat de landelijke afspraken voor bepaalde doelgroepen (Gratis Studenten OV) hierbij gehandhaafd blijft anders is er sprake van discriminatie van plattelandsstudenten t.o.v. Randstedelijke studenten omdat daar de dekkingsgraad van het OV veel hoger ligt.</p>	<p>Van uw suggestie om uit te gaan van een basissamenwerking met de andere drie noordelijke provincies is op dit moment al sprake. Dit geldt zowel voor de nu lopende concessies als voor de aanbesteding van de nieuwe busconcessie. Zo zijn er verschillende buslijnen binnen de Friese concessie die doorlopen in concessiegebieden van Groningen, Drenthe, Overijssel en Noord-Holland. Ook andersom is dit het geval, namelijk dat buslijnen uit andere concessies doorlopen in de Friese concessie. Dit vergt goede afstemming tussen de provincies.</p>	Nee
46.			<p>De besturen van de koepels van het voortgezet en hoger onderwijs in Fryslân.</p> <p>Aanvulling Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland</p>	<p>Wij nemen uw suggestie mee.</p>	Ja
47.			<p>Aanvulling de waarborging van de opbrengstverantwoordelijkheid die bij de Concessiehouder wordt gelegd mist in het Ontwerp PvE. Hoe waarborgen jullie dit?</p>	<p>Dit hebben wij geborgd in artikel 2.2.1 van het PvE.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
48.			<p>Reizigers prettig en comfortabel kunnen overstappen van en naar de Hoofdstructuur.</p> <p>Aanvulling/aandachtspunt Sinds juli 2016 geldt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van dit verdrag is dat de positie van mensen met een beperking verbetert. De toegankelijkheid van het OV is hier een belangrijk onderdeel van. De Opstappers en Taxi's die ingezet worden voldoen niet aan deze eisen. Terwijl er wel geïnvesteerd is in de rolstoeltoegankelijke bushaltes.</p>	<p>Voor Flex-OV (de huidige Opstapper) is de eis opgenomen dat deze ook toegankelijk moet zijn voor reizigers met een beperking. Dit is verwoord onder de artikelen 3.4.41 tot en met 3.4.50 en artikel 3.10.40. Voor vraagafhankelijk vervoer geldt een aanmeldprotocol.</p>	Nee
49.			<p>De Concessiehouder zal Reizigers in staat stellen om een Ketenreis te maken door op te treden als mobiliteitsregisseur. Het doel hiervan is dat Reizigers worden ontzorgd bij het maken van een Ketenreis en daarbij gebruik kunnen maken van een app die zoveel mogelijk vormen van mobiliteit faciliteert. Deze app maakt ook zichtbaar waar het Voertuig zich realtime bevindt.</p> <p>Graag zien wij een aanpassing in het Ontwerp PvE wat betreft de verantwoordelijkheid voor de reisketen. Er wordt nu alleen gesproken van een mobiliteitsregisseur. Het niet verantwoordelijk zijn voor de ketenreis maar alleen mobiliteitsregisseur zijn leidt niet tot het ontzorgen van de reiziger.</p> <p>Wij begrijpen enerzijds de afwegingen die zijn gemaakt om te komen tot mobiliteitsregisseur. Er verandert veel in het openbaar vervoer, en het is nodig om op die veranderingen te kunnen anticiperen. Toch zijn wij van mening dat de effecten van het niet verantwoordelijk zijn voor het ketenreizen niet leidt tot ontzorgen van de reiziger, zelfs leidt tot het tegenovergestelde. Delen van het (openbaar) busvervoer op het platteland kunnen uit de concessie worden gehaald en omgezet worden in andere vormen van mobiliteit of maatwerk. De reisketen verandert, deels omdat het reisgedrag van mensen verandert. De uitgangspunten in het Ontwerp Programma van Eisen spelen daarop in met de verdere ontwikkeling van knooppunten waar verschillende vormen van</p> <p style="text-align: right;">»»</p>	<p>Voor het vervoer binnen de concessie is de vervoerder verantwoordelijk voor een goede ketenreis. Dit hebben wij verwoord onder artikel 3.7.11 (ketenmobiliteit) en artikel 3.3.48 en 3.3.49 (MaaS).</p>	Nee

		<p>vervoer samenkomen en met de ontwikkeling van MaaS, waarmee de overgang tussen openbaar vervoer en maatwerk gecoördineerd zou moeten gaan worden. Wij als Dorpsbelang zien deze ontwikkeling met grote zorgen tegemoet. Niet alle doelgroepen veranderen mee met de ontwikkelingen. Het kleinschalige vervoer wordt steeds minder transparant waardoor passagiers afhaken omdat zij het te ingewikkeld vinden en het niet meer herkennen als busvervoer. Daarnaast ontbreekt de tarief aansluiting in enkele gevallen. Om het Platteland leefbaar te houden voor iedereen, mindervalide, studenten, niet auto bezitters en alle andere doelgroepen is het van grootbelang dat ook het fijnmazige OV-netwerk sluitend en toegankelijk is en blijft voor een ieder.</p> <p>Wij pleiten als Dorpsbelang dan ook voor één centrale regie en verantwoordelijkheid voor de reisketen in Fryslân en omliggende provincies en één loket voor de reiziger voor klachten en vragen</p>	
--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
50.			<p>In dit Ontwerp-PvE is het Flex-OV opgenomen met dezelfde eisen als de huidige Opstapper.</p> <p>Wij zijn van mening dat het niet een op een kan worden overgenomen gezien de volgende twee punten: de huidige opstappers voldoen niet aan de tariefsaansluiting en het VN-verdrag.</p>	<p>Zie onze reactie op nummer 50. Bij de aanbesteding wordt de vervoerder gevraagd voorstellen te doen voor een goede tariefsaansluiting tussen Flex-OV en regulier OV.</p>	Nee
51.			<p>Dit proces vindt daarom tijdens de Concessie plaats in samenspraak met de Mienskip, de Concessiehouder, ROCOV Fryslân, de betreffende gemeente en de provincie Fryslân</p> <p>Aanvulling Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland.</p>	<p>Met de door u genoemde overheden hebben wij veel overleg en afstemming. Zo hebben wij ook van hen een reactie ontvangen op het ontwerp PvE. Dit vraagt geen aanpassing in het PvE.</p>	Nee
52.			<p>De Concessiehouder mag gedurende de looptijd van de Concessie, na raadpleging van de Mienskip en als de Concessieverlener hiervoor schriftelijk toestemming heeft verleend, in delen van het Concessiegebied het Flex-OV in frequentie omlaag brengen en daarvoor in de plaats ander Maatwerk aanbieden. Dit laat onverlet de plicht van de Concessiehouder om elders in de provincie Fryslân OV, desgewenst in de vorm van Flex-OV, in de geëiste minimumfrequentie te verzorgen.</p> <p>Aanvulling zou moeten zijn dat er niet alleen raadpleging plaatsvindt met de Mienskip maar ook met de desbetreffende Gemeente en dorpen. Op het moment dat het hen treft zodat ten alle tijden de bereikbaarheid gewaarborgd blijft.</p>	<p>Wij schrijven voor dat aanpassingen in de dienstregeling voor advies aan gemeenten moeten worden voorgelegd (bijlage C-8 Dienstregelingsprocedure). Hiermee wordt geborgd dat gemeenten worden betrokken. In de bepalingen die u aanhaalt (bepaling 2.2.3) wordt al voorgeschreven dat dorpen (mienskip) worden betrokken.</p>	
53.			<p>Nieuwe, kleinschalige vormen van personenvervoer (al dan niet Openbaar Vervoer) ter aanvulling of vervanging van laagfrequente Lijnen (minder dan een uurdienst overdag en/of 5 Reizigers per rit) of Flex-OV waarvan de Concessieverlener het wenselijk vindt dat deze niet door of in opdracht van de Concessiehouder worden uitgevoerd.</p> <p>Aanvulling indien er hiervan sprake is dient er al dan niet of het openbaarvervoer betreft sprake zijn van gewaarborgde tariefsaansluiting en ketenreis.</p>	<p>Wij snappen uw suggestie. Wij weten nu nog niet om wat voor soort nieuwe, kleinschalige vorm van personenvervoer het (mogelijk) in de toekomst gaat. Ook weten wij nog niet door wie het zal worden uitgevoerd. Daarom vinden wij het lastig om dit nu al verplicht voor te schrijven in het PvE. Dit laat onverlet dat een goede tariefsaansluiting een belangrijk aandachtspunt gaat zijn in de uitwerking en afstemming van dit nieuwe personenvervoer met de nieuwe concessiehouder.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
54.			<p>Uitgangspunt 10: Bij structureel minder dan vijf reizigers per rit kan een reguliere busdienst worden vervangen door maatwerk. Kan dit ook vervangen worden door een spitslijn als er in de spits wel voldoende aanbod is?</p> <p>Aanvulling indien er hiervan sprake is dient er al dan niet of het openbaarvervoer betreft sprake zijn van gewaarborgde tariefsaansluiting en ketenreis.</p>	<p>Dat kan zeker. Wij schrijven voor dat bij structureel minder dan vijf reizigers per rit (artikel 3.1.17) de bediening kan worden aangepast. Hierbij wordt op ritniveau (bijvoorbeeld de rit van 13.00 uur) gekeken naar het aantal reizigers. Waarbij de ritten boven de vijf reizigers (waarschijnlijk in de spits) gehandhaafd blijven.</p>	Nee
55.			<p>Initiatief deelfietsen en deelvervoer. Op de grotere NS-stations zijn nu al OV-fietsen. Komen hier nog andere deelfietsen bij, of gaat het hier om stations waar geen OV-fietsen zijn? Het lijkt ons overbodig om meerdere aanbieders van deelfietsen op de stations te hebben. De Wijkauto Westeinde is een concurrent voor de stadsbus omdat hij ook naar wijken rijdt waar de stadsbus komt. Blz. 29 Voor het toekomstige station Werpsterhoeke... Het Rocov vraagt zich af waarom er nog steeds geen visie is op station Werpsterhoeke als OV-hub.</p>	<p>Deelfiets- of autosystemen maken geen deel uit van de aanbesteding van deze busconcessie.</p> <p>De wijkauto in Westeinde is maar ten dele een concurrent van de stadsbus. De stadsbus rijdt namelijk niet meer in de wijk zelf. Daar is nu deze oplossing voor bedacht. De visie op station Werpsterhoeke als OV-hub maakt geen deel uit van deze aanbesteding. Wel biedt het PvE de mogelijkheid om afspraken te maken met de (nieuwe) vervoerder om bussen aan te sluiten op nieuwe (nog te realiseren) OV-hubs.</p>	Nee
56.			<p>Uitgangspunt 17: Op minder drukke momenten (avonduren en weekend) kunnen wijken worden ontsloten worden door een vraagafhankelijk vervoersysteem. Ook de verantwoordelijkheid voor de hele reisketen versnippert. De provincie is opdrachtgever voor de ov-concessie, de gemeenten zijn dat voor de mobiliteitscentrales. De reiziger is straks zelf verantwoordelijk voor de reisketen. Vervoerders doen gewoon hun ding binnen de kaders van de opdracht.</p> <p>Bovendien kent het plattelandsvervoer straks vele vormen, maatwerk heet dat in de NvU. Van initiatieven uit de Mienskip tot lijntaxi's, belbussen, Opstappers en mogelijk ook Vlinders. Het Rocov is bang dat deze ontwikkeling tot vraaguitval gaat leiden, en dan met name bij reizigers die de ontwikkelingen niet meer zo goed kunnen volgen en ook bij reizigers die over een auto beschikken en het allemaal maar gedoe vinden met al die apps en belsystemen op het platteland. Het Rocov pleit voor een centrale regie en verantwoordelijkheid voor de reisketen in Fryslân en één loket voor de reiziger voor klachten en vragen.</p>	<p>Voor het vervoer binnen de concessie is de vervoerder verantwoordelijk voor een goede ketenreis. Dit hebben wij verwoord onder artikel 3.7.11 (ketenmobiliteit) en artikel 3.3.48 en 3.3.49 (MaaS).</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
57.			<p>Daarnaast geldt voor de Hoofdstructuur als geheel de eis dat de Kernen waarin samen tenminste 75% van de Friese bevolking op het vasteland woont, worden bediend door de Hoofdstructuur. Een halte hiervoor dient daarbij binnen de bebouwde kom van de Kern of hooguit 100 meter daarbuiten te liggen. Als een Kern wordt bediend met een treinstation op maximaal 1.000 meter buiten de bebouwde kom, dan geldt deze ook als ontsloten door de Hoofdstructuur.</p> <p>Door de uitgangswaarde van kernen waarin tenminste 75% van de Friese bevolking woont op het vaste land te nemen wordt een dorp als Oosterwolde uitgesloten van de Hoofdstructuur en ingedeeld als C-lijn. Hierbij wordt voorbij gegaan aan de rol die Oosterwolde speelt in de ontsluiting van de gehele Stellingwerven en niet alleen zoals opgenomen is richting Drachten en Assen maar ook richting Wolvega. Vandaar dat wij van mening zijn dat de huidige lijn 116 Oosterwolde-Wolvega via de N351 opgenomen zou moeten worden in de hoofdstructuur.</p> <p>De ontsluiting richting Wolvega is essentieel voor diverse doelgroepen met name voor studenten die in andere provincies in Nederland hun onderwijs volgen. Om de ontsluiting van de Stellingwerven voldoende te waarborgen zou deze paragraaf gewijzigd moeten worden zodat een kern als Oosterwolde ook via de Hoofdlijn structuur ontsloten blijft of gaat worden.</p>	<p>De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoer netwerk een rol bij het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behalve de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger.</p> <p>Uw reactie is onjuist. Oosterwolde is ingedeeld als B-kern (bijlage C-6) en daarmee onderdeel van de hoofdstructuur. A- en B-lijnen zijn namelijk de hoofdstructuur.</p> <p>Oosterwolde wordt als B-kern bediend met verplichte bediening van Assen en Drachten. Oosterwolde heeft dus overdag twee keer per uur en in de avond een keer per uur een verbinding met Drachten en Assen. In de avond een keer per uur.</p> <p>De door u voorgestelde eis (Oosterwolde - Wolvega) hebben wij niet gesteld. De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Olderberkoop) tussen twee grote kernen (Oosterwolde en Wolvega) zal er in de praktijk waarschijnlijk voor zorgen dat deze wordt bediend. We schrijven deze echter niet verplicht voor en laten deze afweging graag over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
58.			<p>Daarnaast moet de bijlage C-6 Te bedienen Kernen en te bieden verbindingen B-lijnen aangepast worden bij de kern Oosterwolde.</p> <p>Bij de kern Oosterwolde dient deze te worden aangepast met minimaal te verbinden met knooppunt(en) in Wolvega, Assen en Drachten. In het ontwerp PvE ontbreekt Wolvega waardoor vele reizigers uit de Stellingwerven in de toekomst niet gewaarborgd zouden kunnen blijven van een aansluiting richting het dichtstbijzijnde treinstation en hun uitvalsbasis naar de rest van Nederland. Dit zal vele reizigers treffen maar met name de Noordelijke Studenten die op de lange termijn in een achtergestelde positie qua onderwijs en het vervoer ernaar toe komen ten op zichte van de Randstedelijke studenten die wel optimaal gebruik kunnen maken van de landelijke regelingen Studenten OV.</p>	Zie het antwoord bij nummer 57.	Nee
59.			<p>Hier zou een zevende aan toe gevoegd moeten worden namelijk Als A-lijn of hooguit een B-lijn Drachten-Oosterwolde-Wolvega dit vanwege de ontsluiting van de Stellingwerven richting het dichtstbijzijnde treinstation en zo de ontsluiting vandaar uit naar de rest van Nederland zowel door de week als in het weekend.</p>	Zie het antwoord bij nummer 57.	Nee
60.			<p>Het is de Concessiehouder toegestaan éénmaal per jaar de Dienstregeling (inclusief routes) te wijzigen. Aanvulling hierop is in afstemming op de ketenreis partners denk hierbij aan de landelijke dienstregeling van de NS zodat de ketenreis gewaarborgd blijft.</p>	De ketenreis is een belangrijk aandachtspunt bij de beoordeling van deze nieuwe jaarlijkse dienstregeling. Dit vraagt geen nieuwe of aanvullende eis in het PvE.	Nee
61.			<p>Koepels van het voortgezet onderwijs breder trekken als alleen de provincie Fryslân maar denken aan de aangrenzende provincies.</p>	Zie het antwoord bij nummer 46.	
62.			<p>De Concessiehouder biedt goede Aansluitingen tussen Ritten op halten die voor de Reiziger logische overstappunten zijn. Er is sprake van een Aansluiting bij de volgende overstaptijden volgens Dienstregeling:</p> <p>Graag de • van Bus/Auto op trein v.v.: 5 – 10 minuten aanpassen naar 10-15 minuten gezien de ervaring aansluiting bus Oosterwolde Wolvega op de treinen in Wolvega</p>	Wij passen artikel 3.1.62 niet aan. Een overstaptijd van vijf-tien minuten is passend. Jaarlijks worden de rijtijden van de bus aangepast. Mocht een busrit standaard langer duren, dan wordt de rijtijd van de bus aangepast, zodat er weer een goede aansluiting op de trein mogelijk is.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
63.			Wolvega bus treinaansluiting dient in het aansluitschema vervoersplan 2025 geclassificeerd te worden als goede aansluiting.	De vervoerder heeft de vrijheid om de aansluiting te bepalen binnen de hiervoor geldende normen: vijf-tien minuten.	Nee
64.			<p>Het OV-gebruik (onder andere het aantal instappers, reizigerskilometerflex- en kostendekking).</p> <p>Graag aangeven wanneer deze reizigersaantallen gemeten worden denk aan bv winterperiode waarin meer gebruik wordt gemaakt of bij evenementen t.o.v. zomer. En alle reizigers meetellen dus ook mensen die niet betalend zijn. Denk aan kinderen onder de 12 jaar, Oekraïense vluchtelingen die reizen met paspoort, meedoen pas, voor elkaar pas, of voetbalfans seizoenkaart en dergelijke die gratis vervoer hebben.</p>	Het betreft hier niet alleen een meting van reizigersaantallen op een specifiek moment, maar de ontwikkeling gedurende de eerste vijf jaar van de concessie. Bij het tellen van reizigers wordt ook rekening gehouden met niet betalende reizigers.	Nee
65.			Krimp van het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs. Dit leidt tot minder schoollocaties'. Minder schoollocaties leidt juist weer tot meer vervoerbewegingen. De leerlingen moeten dan verder reizen.	Als de afstand tussen een onderwijslocatie en verblijf toeneemt, zal de manier van vervoer mogelijk wijzigen. Wij verwachten dat het effect van de afname van het aantal leerlingen veel groter zal zijn dan het effect van de grotere reisafstand tussen school en huis. In elk gebied zullen namelijk wel onderwijslocaties blijven, maar minder verschillend aanbod dan voorheen doordat onderwijslocaties gaan fuseren tot brede scholen.	Nee
66.	02082084	Plaatselijk Belang Workum	<p>Lijn 44 wordt door Plaatselijk Belang Workum gezien als een cruciale busverbinding tussen Bolsward (tweede stad van de gemeente Súdwest Fryslan, en tevens vervoersknooppunt/busstation) en Workum, alsmede Koudum en omstreken. Het verder afschalen van deze dienstregeling (lees; vervallen van diensten na 18.30 uur op zaterdag, en volledig op zondag) heeft een groot nadelig effect op de mobiliteit en leefbaarheid van deze regio. Het geboden alternatief, de Opstapper, levert praktisch gezien geen goed alternatief. Immers de Opstapper brengt de gebruiker alleen naar het dichtstbijzijnde station. Voor Workum heeft dit in de bereikbaarheid naar omliggende steden en dorpen een grote beperking. Praktijkvoorbeeld: Reizigers vanuit Workum, welke een wens heeft om naar Bolsward te gaan, bijv. opstappen ter hoogte</p> <p style="text-align: right;">»»</p>	In 2023 en 2024 is er een noodconcessie met Arriva. Tijdens deze noodconcessie is door de lagere reizigersopbrengsten als gevolg van corona minder geld beschikbaar voor de uitvoering van de dienstregeling. Een aanpassing aan het vervoersaanbod was daarom onvermijdelijk. Deze aanpassingen kunnen een grote impact hebben voor de reizigers. Daarom zijn er zo veel mogelijk maatregelen genomen op plekken met weinig reizigers (op basis van aantallen van voor corona) en op plekken waar alternatieve vormen van openbaar vervoer beschikbaar zijn.	Nee

			<p>van verzorgingstehuis/centrum; zal met de Opstapper naar het station Workum worden gebracht, om daar de trein te kunnen nemen richting Sneek, en vervolgens een busverbinding van Sneek naar Bolsward te kunnen nemen. Een intensief, tijdrovend en vooral ook een onbegrijpelijk alternatief. Reizigers van en naar Koudum (en achterland), kunnen wederom met de Opstapper naar het station Workum/Koudum worden gebracht, om daar de trein te kunnen nemen, om vervolgens verder vervoer met de Opstapper te kunnen nemen. Let wel; de beide treinstations van zowel Workum als Koudum liggen ver van dorps- c.q. stadskern. Wederom intensief, tijdrovend en praktische uitvoerbaarheid voor een grote groep burgers moeilijk te organiseren.</p>	<p>Tegelijkertijd bestond er al voor deze periode de wens om iets te doen aan de lage bezetting op sommige trajecten en tijdstippen. Wij zien dat deze lagere vervoersvraag (met name) op het platteland voor komt. In deze context hebben wij minimumeisen geformuleerd voor de ontsluiting van kernen. Onderdeel van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie is daarnaast een oproep aan (deelnemende) vervoerders om met een plan voor de mobiliteit op het platteland te komen. De provincie hoopt zo met deze aanbesteding de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer weer te verbeteren.</p>	
--	--	--	--	---	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
67.			Plaatselijk Belang Workum merkt op dat de informatievoorziening aan de burgers niet of nauwelijks heeft plaatsgevonden, laat staan dat dit op een effectieve wijze heeft plaatsgevonden.	Wij vinden het vervelend om te horen dat de informatievoorziening over recente wijzigingen in de dienstregeling niet goed was. Wij vatten deze reactie dan ook op als een klacht. Wij hebben uw reactie doorgestuurd naar het team concessiebeheer van de provincie. Zij nemen zo snel mogelijk contact met u op over uw klacht.	Nee
68.			Plaatselijk Belang Workum maakt zich grote zorgen over het voorgestelde ontwerp pve. Plaatselijk Belang Workum ziet graag een herziening van het ontwerp, met name gericht op het behoud van de dienstregeling lijn 44 in de weekenden. Daarnaast ziet Plaatselijk Belang een meerwaarde in het verder versterken van de Opstapper mogelijkheden, bijv. vanuit Workum rechtstreeks naar Koudum (kern) en Bolsward (kern). Plaatselijk Belang Workum wil opmerken dat de informatievoorziening over de voorgenomen wijzigingen, en de eventuele beschikbare alternatieven niet of nauwelijks zichtbaar is	Zie het antwoord op nummer 66.	Nee
69.	02070687	-	Wij zijn zeer teleurgesteld dat bus 14 niet meer rijdt tussen Oosterwolde en Assen. In par 3.1 wordt beschreven dat u Friesland op een adequate manier wilt ontsluiten voor hen die op het OV zijn aangewezen. Mijn vraag is waarom dan juist in het buitengebied een buslijn aan het aanbod wordt onttrokken. Een aantal jaren geleden hebben we de mogelijkheden om in het weekend met de bus te reizen al moeten opgeven en nu moeten we de buslijn helemaal missen. Dit terwijl er juist door de weeks behoefte is aan deze buslijn in verband met schoolgaande kinderen / studenten. Ook bezoekers aan park het Goudmeer wordt een kans ontnomen om met OV ter plaatse te komen.	De provincie Fryslân heeft samen met OV-bureau Groningen Drenthe afspraken gemaakt over de concessiegrensoverschrijdende buslijnen. Bijna alle reizigers uit Veenhuizen blijken Drachten of Assen als bestemming te hebben. Wij schrijven daarom geen verbinding tussen Oosterwolde en Veenhuizen voor.	Nee
70.			In paragraaf 3.8 wordt gesproken over fysieke en sociale veiligheid. Door het opheffen van bushalte het Goudmeer (buslijn 14), moeten de mensen die gebruik maken van het OV b.v. naar de halte Friesche Schut in Veenhuizen. Die halte (zonder bushokje) bevindt zich in een vrij smalle berm, met aan de ene kant een drukke weg en aan de andere kante een grote vaart. Hoe zo, veilig? Bushalte het Goudmeer is vele malen veiliger, zowel fysiek als sociaal.	Wij vinden het vervelend om te horen dat u de halte Friesche Schut in Veenhuizen als onveilig ervaart. Wij nemen contact op met de wegbeheerder om te verkennen of deze situatie veiliger kan worden gemaakt.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
71.			Wij als gezin pleiten ervoor om buslijn 14 weer terug te laten keren of van mij part een andere lijn, die WEL bij halte het Goudmeer stopt.	De provincie heeft ervoor gekozen geen specifieke lijnen uit te vragen (behoudens de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger. Uw suggestie nemen wij daarom niet over.	Nee
72.	02070692	Plaatselijk Belang Bitgummole	In de eerste plaats willen wij graag aangeven, dat wij een nota van uitgangspunten hebben gemist zoals ook is aangegeven bij de voorbereidende concept-opstelling van 28 januari 2020. In deze Nota van uitgangspunten was aangegeven het volgende statement: "Het belangrijkste doel van het openbaar vervoer is om te voldoen aan de behoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân om zich te verplaatsen. De provincie kiest daarbij voor een vraaggericht systeem gericht op de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en bezoekers van Fryslân in de stad en op het platteland. Centraal daarin staat, dat het openbaar busvervoer dient bij te dragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van Fryslân, onder andere door Fryslân goed ontsloten te houden. Openbaar vervoer wordt daarmee gezien vanuit de waarde die dit toevoegt aan Fryslân en niet enkel vanuit kostenperspectief".	Provinciale Staten hebben op 26 oktober 2022 een (nieuwe) Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor de busconcessie 2024 - 2034.	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
73.			<p>Nu ligt ontwerp Programma van eisen (PvE) voor de Openbaar vervoer concessie 2024-2034 voor. Het document doorlezend kan vastgesteld worden, dat op hoofdlijnen er weinig verschil is met het vorige document voor concessie 2022-2032. Voor de dorpen aan de oostkant van gemeente Waadhoeke zijn met name de lijnen 74, 71 en 90 van belang en dan met name de routes, waarlangs deze drie lijnen gaan. Lijn 90 visa-versa voor de B-dorpen St. Annaparochie en Berltsum. Lijn 71 visa-versa B-lijn via Minnertsga en Tzummarum naar Harlingen. Beide lijnen hebben als eigenschap dat zij na Berltsum richting Marsum rijden over de Westergoawei naar Leeuwarden. Lijn 74, ontstaan na afsplitsing van lijn 71 begin 2022, gaat eveneens, komend van Franeker en Tzummarum, van Berltsum naar Marsum, maar rijdt parallel aan de Westergoawei door de dorpen Bitgum, Bitgummole, Ingelum en Marsum. Lijn 71 reed deze route eveneens tot eind 2022. Als gevolg van de strekking-discussie rijdt lijn 74 nu 1x per uur door de dorpen tot ca 18.00 uur. Daarna zijn de bewoners van de genoemde dorpen aangewezen op lijn 71 en 90 rijdend over de provinciale Westergoawei. Dit betekent, dat na ca 18.00 uur en in het weekend de gebruiker eerst ca 15-20 minuten moet lopen om bij de bushalte te komen. Terugkomend geldt dit eveneens.</p>	<p>Uw constatering is juist.</p>	<p>Nee</p>
74.			<p>In het "Programma van Eisen" is aan de definitie voor lijn C toegevoegd, dat deze ook als B-lijn gekenmerkt kunnen worden, als daar ook een B-lijn langs gaat. Voor Berltsum gelden de normen voor de B-lijn al. De dorpsbelangen van Bitgum, Bitgummole, Ingelum en Marsum zouden willen zien, dat deze toevoeging (C naar B) ook toegepast wordt voor de vier dorpen. Eén en ander zou kunnen betekenen, dat lijn 74 door de dorpen tot ca 18.00 uur gaat c.q. blijft rijden. Lijn 71 gaat in dat systeem na 18.00 uur door de vier dorpen rijden evt in een aangepast rit-systeem. Tevens ook in de weekenden volgens een mogelijk aangepast schema.</p>	<p>De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoersnetwerk een rol bij het bepalen van het type kern. Uw verzoek om de door uw genoemde kernen te wijzigen in een B-kern nemen wij daarom niet over.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
75.			<p>Tot slot zouden wij nog toe willen voegen, dat de dorpen een pragmatische benadering, van welke buslijn over welke route rijdt, toejuichen. Immers : Het is aan de doorsnee bewoner in Bitgum/ Ingelum/Bitgummole niet uit te leggen waarom de buslijn 71 de omslachtige, niet logische route rijdt, die zij nu rijdt. Vanaf St. Annaparochie via stroomweg Westergoawei naar Marsum en dan de snelle route N31 niet neemt, maar helemaal weer om Marsum heen kruipt en via de Poptawei ri Leeuwarden. O.i. een gekunstelde oplossing oftewel de kool en de geit sparen. Daarom zou het ook mogelijk moeten zijn, gewoon weer terug naar de vroegere pragmatische lijn 71. Met beide hierboven genoemde opties wordt bereikt, dat de lijnen meer optimaal gebruikt worden. Optimaler gebruik en beter uit te leggen route betekent een tevredener consument.</p>	<p>Wij nemen uw verzoek niet mee. In de nieuwe concessie bestaat de mogelijkheid dat de huidige ontsluiting van Engelum gehandhaafd wordt. Dit is echter, afhankelijk van de uitkomsten van een pilot. Bij deze pilot is met de dorpsbelangen Bitgum, Bitgummole en Engelum afgesproken dat de bezetting van de ritten die door deze dorpen gaan omhoog moet. Indien dit in voldoende mate het geval is dan zal de huidige situatie gehandhaafd blijven tijdens de nieuwe concessie.</p> <p>Wij hebben bewust gekozen voor het vaststellen van minimumeisen, zodat de vervoerder vrijheid heeft om routes aan te passen. Als de vervoerder kansen ziet om de huidige route voort te zetten dan mag hij deze aanbieden. Hij mag deze dus ook wijzigen. Elke kern die nu over een vorm van openbaar vervoer beschikt, krijgt ook een vorm van openbaar vervoer in de nieuwe busconcessie. Dit kan ook maatwerkvervoer zijn.</p> <p>Wij vinden deze minimumeisen passend. Mocht de vervoerder potentie zien voor een andere routevoering dan mag hij die aanbieden. Mits goed onderbouwd leidt dit tot een hogere waardering bij de aanbesteding van de concessie.</p>	Nee
76.	02070876	-	<p>In het Ontwerp PvE ontbreekt naar mijn idee een belangrijke opgave van de Provincie Fryslân. Namelijk de opgave om het Friese platteland te behoeden voor het jaar-op-jaar verschrallen van het Openbaar Vervoer, en daarmee te voorkomen dat de leefbaarheid van de gebieden waar de bus volgens uw Ontwerp PvE vanaf half 7 's avonds en op zondag verdwijnt, nóg verder achteruit holt. Door deze benadering werkt u als beleidsmakers actief mee aan het buitensluiten van inwoners. Namelijk iedereen die van het openbaar vervoer afhankelijk is om naar school, werk, sport, voorzieningen en sociale contacten te reizen. Op het platteland zijn de les- en openingstijden van deze voorzieningen overigens vrijwel hetzelfde als in de stad en daar gaat u in het Ontwerp PvE geheel aan voorbij. De provincie Fryslân negeert met deze aanpak het gelijkheidsbeginsel zoals omschreven in Artikel 1 van de Grondwet. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg over de jaar-op-jaar verschraling van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is de afgelopen jaren onder druk komen te staan, met name tijdens en door corona, waardoor veranderingen in specifieke buslijnen onvermijdelijk waren. Bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie zien wij een kans het vervoer binnen deze concessie te verbeteren.</p> <p>Daarnaast merken wij hierbij op dat de vervoerder de mogelijkheid heeft om hogere frequenties te realiseren. In het PvE zijn namelijk minimumeisen geformuleerd. Door extra aan te bieden ten opzichte van deze minimumeisen kan een vervoerder zich onderscheiden en meer kans maken op het winnen van de nieuwe busconcessie. De vervoerder krijgt dus de ruimte om binnen deze minimumeisen het meest passende aanbod aan te bieden.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
77.			<p>Het Ontwerp PvE is onvoldoende gekaderd en geeft daardoor te veel ruimte aan de concessiehouder (zoals bij het schrappen van lijnen of het aanbieden van alternatieven). De verantwoordelijkheid voor het aanbod van Openbaar Vervoer, in welke vorm dan ook, hoort naar mijn mening bij de provincie Fryslân te liggen. Zonder deze aanpassing in het PvE is de leefbaarheid van inwoners van grote delen van Fryslân in gevaar. Immers, voor een commercieel vervoersbedrijf zal economisch belang zwaarder wegen dan een maatschappelijk belang. Ik ben van mening dat het de taak van de provincie Fryslân is om te bewaken dat voor alle inwoners van Fryslân dezelfde mogelijkheden op het gebied van mobiliteit beschikbaar zijn. Dus óók in de regio slimme verbindingen en een frequent aanbod van openbaar vervoer van 's morgens vroeg tot middernacht, alle dagen van de week. Geen uitzonderingen tijdens schoolvakanties. Graag wil ik van de provincie Fryslân weten in welke volgorde zij haar prioriteiten stelt als het aankomt op het behouden van voorzieningen om aantasting van de leefbaarheid te voorkomen versus economische belangen. En hoe zij die visie vertaalt ziet in het Ontwerp PvE.</p>	<p>Het klopt dat wij minimumeisen hebben geformuleerd. Wij willen vervoerders de ruimte geven om een passend aanbod te ontwikkelen bij de concessie. Uitgangspunt is en blijft daarbij dat elke kern in Fryslân over een vorm van openbaar vervoer blijft beschikken. Bij het formuleren van deze minimumeisen is niet alleen naar de kostenkant gekeken (de reizigersaantallen op de huidige buslijnen).</p> <p>Zo is de kernenlijst gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners per kern namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019). Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoersnetwerk een rol bij het bepalen van het type kern.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
78.			<p>Uitgangspunten in keuzes binnen het Ontwerp PvE lijken A. kostenbesparing en B. verduurzaming. Het Ontwerp PvE zal het tegenovergestelde teweegbrengen. A. Het inzetten van kostbare, niet realistische alternatieven (maatwerkoplossingen, extreem langere reistijden en ingewikkelde reserveringssysteem/busritten) en het schrappen van buslijnen na half 7 's avonds en op zondag, gaat ten koste van de leefbaarheid van onze regio. Leefbaarheid die achteruit gaat betekent hogere kosten voor de inwoners die het betreft. Omdat voor vervangend vervoer moet worden gezorgd of erger nog, omdat het ontbreken van frequent Openbaar Vervoer, voor mensen die er afhankelijk van zijn, de kans op werk ontnemt. Hierdoor ontstaat kansenongelijkheid. B. Sinds de noodconcessie is ingevoerd, rijden ouders en verzorgers met hun auto af en aan om mensen op een veilige manier op hun bestemming te krijgen. Dit past niet bij een duurzame gedachte om minder auto's te laten rijden. De autodichtheid zal in Fryslân toenemen. Is het effect van de toename van de autodichtheid op natuur en milieu onderzocht? In het belang van verduurzaming en het voorkomen van het op kosten jagen van een doelgroep die deze kosten niet kan dragen, pleit ik voor frequentere busdiensten, in plaats van het volledig schrappen van buslijnen die volgens de beleidsmakers niet voldoende gebruikt worden. Bussen kunnen kleiner zijn op de momenten dat er minder gebruik van wordt gemaakt. Het rijden van lege(re) bussen mag in het belang van de leefbaarheid in een regio niet de reden zijn om busdiensten te schrappen. Frequentere buslijnen zorgen voor betrouwbaar Openbaar Vervoer. Dit zorgt ervoor dat reizigers met een alternatief eerder geneigd zijn om het Openbaar Vervoer boven de auto te kiezen. Het voorgaande blijkt ook uit onderzoek dat gedaan is naar de wensen van reizigers. De conclusie van dit onderzoek door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2016 is: kiezen voor frequent is de keuze voor de OV-reiziger van de toekomst.</p>	<p>Wij zijn van mening dat het nodig is om passend (maatwerk) vervoer aan te bieden waar dat kan. Het rijden met lege bussen vinden wij niet duurzaam. Daarom geven wij de vervoerder de ruimte om hierbij te kijken naar alternatieven. Het voorschrijven van hoge frequenties met een (reguliere) bus op plekken waar (voor corona) al een lage vervoersvraag is, past hier niet bij.</p> <p>In de huidige concessieperiode zetten wij juist in op concurrentie met de auto door in gesprek met Friese gemeenten het busvervoer te prioriteren ten opzichte van de auto in het verkeer. Gecombineerd met snelle buslijnen op de hoofdstructuur die frequent rijden zetten wij hiermee echt een stap in de goede richting om te concurreren met de auto.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
79.			<p>Het uitgangspunt van Openbaar Vervoer op het platteland, mag niet het aantal reizigers zijn, maar het leefbaar houden van het platteland. Vooral voor de jeugd is het wegvallen van Openbaar Vervoer vanaf half 7 's avonds en op zondag een nekslag. Precies in de periode van zelfstandig worden en de vleugels uitslaan, dwingt de provincie hen met de huidige concessie en het Ontwerp PvE om afhankelijk te blijven van hulp van derden (wanneer die er zijn) bij het kunnen volgen van avondlessen op school, het bereiken van hun leerlocaties in de avonduren en op zondag, naar hun sport te gaan of hun vrienden op te zoeken. Leidt dit tot een ontwikkelingsafstand ten opzichte van leeftijdsgenoten die opgroeien in een gebied waarin het Openbaar Vervoer wél rijdt op de momenten dat deze doelgroep het nodig heeft? Wat doet dit met het mentale welzijn van deze doelgroep?</p>	<p>Gezien het lage aantal instappers in de avonduren is hiervoor niet overal een vaste bediening door middel van een (kleine) lijndienst voorgeschreven. De vervoerder moet dan in ieder geval een keer per uur een verbinding bieden door middel van Flex-OV. Mogelijk biedt de vervoerder meer. In de concessie is verder voorgeschreven dat met het Flex-OV een goede aansluiting op de hoofdstructuur aangeboden moet worden (artikel 3.10.8).</p>	<p>Nee</p>
80.			<p>Naar mijn mening zou het voor vlottere en frequentere verbindingen in de zuidwesthoek van Fryslân beter zijn wanneer bushalte It Flinkboskje Hemelum wordt aangemerkt als B-lijn in de hoofdstructuur. Dit is een ideale locatie om een toekomstgerichte voorziening te creëren met een regiofunctie die verder gaat dan een tochtige overstapplaats. Een slimmere verbinding vanuit de zuidwesthoek met Sneek/Leeuwarden kan gerealiseerd worden door een snellere aansluiting van de bus op de treinstations Koudum-Molkwerum en/of Workum. De kosten voor Openbaar Vervoer moeten eerlijker. Een busrit van zo'n 20 minuten door de stad Leeuwarden is veel goedkoper dan een busrit van dezelfde duur door de regio. Dat komt omdat er wordt gekeken naar de hoeveelheid plaatsen die tijdens de reis aangedaan worden. Opnieuw betaalt de regio een hogere rekening. Dit is niet eerlijk en zou anders moeten.</p>	<p>De kernenlijst, en dus ook de keuze om Hemelum minimaal aan te doen met een C-lijn, is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners namelijk ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in openbaar vervoersnetwerk een rol bij het bepalen van het type kern. De provincie heeft er verder voor gekozen om geen specifieke lijnen uit te vragen (behalve de A-lijnen), maar de vervoerder te verplichten om kernen te ontsluiten met een B-, C-regulier, C-spits of D-lijn. Hiermee geven wij de vervoerder de ruimte om bij de aanbesteding een passende en meest optimale netwerkstructuur te ontwikkelen voor de reiziger.</p> <p>Binnen de concessie geldt een kilometertarief, dit is dus niet gebaseerd op het aantal plaatsen dat wordt aangedaan.</p>	<p>Nee</p>

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
81.			<p>Op welke manier is bij het bepalen van de hoofdkeuzes van het Ontwerp PvE aandacht besteed aan, dan wel onderzoek gedaan naar de effecten van het verschrallen van Openbaar Vervoer op het platteland? Graag ontvang ik een verwijzing naar de onderzoeken die bij het bepalen van de hoofdkeuzes van het Ontwerp PvE zijn geraadpleegd, waaronder: 6.1 Wensen van (toekomstige) reizigers in Fryslân (ook in het kader van Gastvrij Fryslân) 6.2 Het effect van het verschrallen van Openbaar Vervoer op het mentale welzijn van jongeren die afhankelijk zijn van het Openbaar Vervoer om te reizen naar school, werk, sport voorzieningen en sociale contacten 6.3 Het effect van de door inwoners gekozen alternatieven voor het schrappen van Openbaar Vervoer op autodichtheid, natuur en milieu</p>	<p>Wij hebben onderzoek laten uitvoeren naar vervoersarmoede in Fryslân. Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol bij het beperken van vervoersarmoede. De resultaten van dit onderzoek lieten we meewegen bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Voor de resultaten van dit onderzoek verwijzen wij u naar DataFryslân via https://www.datafriesland.nl/2022/11/28/datafryslan-brengt-ferfiersaermoed-in-fryslan-in-beeld/.</p> <p>Het onderzoek nemen wij op als informatieve bijlage bij de aanbestedingsstukken.</p>	Nee
82.			<p>Tot slot moet mij van het hart dat ik mij sinds de ingevoerde noodconcessie bus per 11 december 2022, nog nooit eerder inwoner van een achterland heb gevoeld. Tot hiervoor werd het Openbaar Vervoer al steeds matiger, maar voelde ik nog niet zo duidelijk dat voorzieningen zoals school, werk, sport en ontspanning ook ineens onbereikbaar zijn door onbegrijpelijke besluiten vanuit nota bene onze eigen provincie. Wie in een gebied woont waar de Mienskip door de politiek wordt uitgedaagd om mee te denken over alternatieven en maatwerk, kan maar beter zijn mouwen opstropen. We moeten verdorie zó opkomen voor onze eigen leefbaarheid. Dit voelt als oneerlijk en alsof we alleen staan. Wie voelt zich nu nog écht verantwoordelijk voor het leefbaar houden van een hele provincie? Op het platteland leven wil niet zeggen dat je met minder voorzieningen toekunt. Laat het voor eens en voor altijd afgelopen zijn met het verschrallen van voorzieningen die behoren tot de rechten van iedere inwoner van onze provincie, van ons land. In dit geval: recht op mobiliteit. En ja, we zijn hier nu eenmaal met minder mensen. Dus die bus rijdt ook leeg door het dorp. Maar hij rijdt er wel. En dat is een minimale vereiste voor mensen die (kiezen voor een) leven op het platteland. Ik wil u vragen om u opnieuw te</p> <p style="text-align: right;">»»</p>	<p>Wij begrijpen uw zorg met betrekking tot de toekomst van het openbaar vervoer op het platteland. Dit jaar en volgend jaar zal de vervoerder vanwege de coronapandemie noodgedwongen afgeslankte dienstregelingen moeten rijden. De provincie hoopt juist met deze nieuwe concessie de bereikbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren.</p>	Nee

			<p>buigen over het PvE en het Friese Openbaar Vervoer te vormen dat recht doet aan álle Friezen, aan het milieu, aan de leefbaarheid van het platteland, aan een goede verbinding tussen de kleinere kernen en de grotere plaatsen waar de voorzieningen als school, werk, sport en ontspanning nog wél te vinden zijn. Want ook dat soort voorzieningen verdwijnen ongemerkt steeds meer van de regio naar de stad, maar moeten wel bereikbaar blijven.</p>		
--	--	--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
83.	02070872	Plaatselijk Belang Nijeholtpade	<p>Nijeholtpade ligt aan de N351 tussen Wolvega en Oosterwolde. Na lang vechten heeft Nijeholtpade inmiddels alweer diverse jaren een bushalte aan beide zijden van de N351. Als bestuur van het Plaatselijk Belang en met ons alle dorpsgenoten zijn wij erg blij dat we als klein dorp de ontsluiting met het openbaar vervoer hebben. Van het openbaar vervoer wordt vooral door jongeren, maar ook door ouderen veelvuldig gebruik gemaakt. Veel schoolgaande jongeren nemen de bus naar het station in Wolvega om per trein verder te reizen en gaan de zelfde weg weer terug. Nijeholtpade is in de kernenlijst van bijlage c-6 opgenomen met de aanduiding 'C-spits'. Dit houdt in dat u een bediening van minimaal 3 ritten per richting op werkdagen vereist. Wij zijn van mening dat de aanduiding C-spits voor het dorp Nijeholtpade onterecht is en ongewenst is. Op dit moment zijn er acht ritten per werkdag in beide richtingen. Vanwege deze goede ontsluiting wordt er door schoolgaande jongeren gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Immers heen en terug met redelijk aansluiting op treintijden is thans mogelijk. Indien er nog slechts 3 ritten per dag zijn, ontbreekt de aansluiting en zullen jongeren afzien van het gebruikmaken van het openbaar vervoer. Nijeholtpade is een jong dorp en wenst graag een goede ontsluiting met het openbaar vervoer te behouden. Dit is in het belang van de leefbaarheid in ons dorp. We begrijpen dat u minimaal 3 ritten voorschrijft en het dus meer kan worden, maar even goed blijft het bij 3. Kortom, we zijn van mening dat Nijeholtpade ten onrechte de C-spits heeft en verzoeken u voor ons dorp een minimale bediening van 8 ritten in beide richtingen van de N351 te vereisen.</p>	<p>De ligging van een kleine kern (bijvoorbeeld Nijeholtpade) tussen twee grote kernen (Wolvega en Olderberkoop) zal er in de praktijk mogelijk voor zorgen dat er een bediening komt van een hoger niveau. Wij schrijven deze echter niet verplicht voor en laten deze afweging over aan de (nieuwe) vervoerder.</p>	Nee

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
84.	02070863	Handel en Industrie Surhuisterveen	<p>Door de recent bekend geworden noodconcessie (tot 2024) van Arriva, waarbij duidelijk is geworden dat het openbaar vervoer in onze regio drastisch wordt beperkt, zijn wij als getroffen dorpen in gezamenlijkheid op zoek naar alternatieven. Een van deze alternatieven is het creëren van een -snelle- buslijn tussen Kollum en Drachten visa versa.</p> <p>Deze nieuw aan te leggen buslijn start in Kollum, gaat dan naar station Buitenpost en vandaar via de N358 (de Skieding) en de A7 naar Drachten. Het is niet de bedoeling dat deze lijn door de dorpen gaat, maar dat er opstapplaatsen worden gecreëerd langs de route. Als we de route beschrijven vanaf Kollum is er een eerste stop bij het station in Buitenpost, waar de aansluiting op de trein wordt gerealiseerd. Daarna volgt een halte bij Blauwverlaat waarbij het achterland van Gerkesklooster (Friesland Campina, Spinder Kabel) en Augustinusga wordt voorzien. Er komt een halte bij Surhuizum waarvan ook Harkema gebruik kan maken en een halte bij het Bedrijventerrein Surhuisterveen die naast Surhuisterveen ook het naastgelegen Opende zal bedienen. Mogelijk kan er bij de carpoolstrook aan de A7 nog een halte worden gecreëerd, zodat ook daar mogelijkheden zijn voor bijvoorbeeld reizigers uit de regio Drachtster Compagnie. Daarna zal de lijn de laatste halte aandoen, het transferium Drachten-Oost van waaruit aansluiting op diverse lijnen mogelijk is en in de toekomst een connectie zal krijgen met de Lely-lijn. Wij, als vertegenwoordigers van diverse dorpen, zijn ervan overtuigd, dat met deze buslijn de leefbaarheid van onze dorpen wordt gewaarborgd c.q. wordt verhoogd. Denk daarbij aan de voordelen voor jeugd die naar school gaat, ouderen richting zorg en werknemers naar bedrijven. Met deze lijn wordt een verbetering gecreëerd qua reistijd en bereikbaarheid van tal van voorzieningen zoals o.a. scholen en het ziekenhuis. Deze nieuwe lijn mag echter niet ten koste gaan van de bestaande situatie en staat los van de plannen die er liggen binnen de eerder in deze brief genoemde noodconcessie. Denk hierbij specifiek aan de lijnen 12 en 13.</p> <p style="text-align: right;">»»</p>	De provincie kijkt graag samen met de gemeente, ondernemers en bewoners naar dergelijke initiatieven. De concessiecontracten bieden daar al de mogelijkheid toe. Dit leidt niet tot een aanpassing in het nu voorliggende PvE.	Nee

			<p>Het plan wordt inmiddels gedragen door de volgende partijen;</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Plaatselijk Belangen van de dorpen Augustinusga, Buitenpost, Gerkesklooster, Kollum, Opende, Surhuizum en Surhuisterveen. • Achtkarspelen Bedrijven Contact • H&I Surhuisterveen • Handelsvereniging Kollum <p>Waarbij opgemerkt moet worden, dat gesprekken met andere partijen op dit moment nog in volle gang zijn. Tevens wordt onderzocht of de ontwikkeling van deze nieuwe buslijn ondergebracht kan worden als project in de versnellingsagenda.</p> <p>In de laatste gehouden, extra, raadsvergadering van de gemeenten Achtkarspelen, Noardeast Fryslân, Dantumadiel, Smallingerland, Tystsjerksteradiel en Westerkwartier is door de raadsleden met meerderheid van stemmen steun uitgesproken voor het in deze brief omschreven initiatief.</p> <p>Wij vragen nu aan de Provincie Staten van Fryslân om dit initiatief samen met ons verder vorm te gaan geven.</p>		
--	--	--	---	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
85.	02070691	-	<p>De mobiliteitsdiensten gaan in de periode 2024-2034 veranderen. Het is realistisch te veronderstellen dat er omslagpunten optreden in de volgende aspecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Automaten kunnen beter rijden dan mensen (check: Cruise vervoert sinds begin 2022 met autonome voertuigen betalende passagiers; in november 2022 is hun operationele gebied uitgebreid tot nagenoeg de hele stad) 2. Logistieke intelligentie maakt het mogelijk de mobiliteitsvraag real time in te vullen via een vloot van gedeelde voertuigen (check: Ruter studie in Oslo) 3. De kostprijs van gedeelde voertuigen die een kortere begin-tot-eind tijd per trip leveren dan met vaste OV-structuren is te bereiken is lager dan de kostprijs van OV-structuren (check: visie tomorrow city) <p>Een of meerdere van deze omslagpunten leiden tot een significant andere mobiliteitswerkelijkheid. De provincie Friesland dient de mogelijkheden van nieuwe concepten op deze basis in ieder geval open te houden.</p> <p>In het licht van die ontwikkelingen doet de overheid zich tekort als het vernieuwende concepten die een betere ervaring van de gebruiker leveren dan bestaande ov-structuren, alleen voor een heel beperkt deel van het domein kunnen worden ingezet. Onder verwijzing naar sectie 3.1.2 van het ontwerp programma van eisen, stel ik voor dat aanbieders altijd vraagafhankelijk vervoer mogen inzetten, onder de voorwaarde dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De kosten voor de klant en de kosten voor de overheid lager zijn dan de basisdiensten die het vraagafhankelijk vervoer vervangt 2. De kwaliteit van het vraagafhankelijk vervoer voor de gebruiker beter is dan de basisdienst die het vervangt. <p style="text-align: right;">»»</p>	<p>De door u genoemde ontwikkelingen volgen wij met interesse. De nieuwe concessie biedt de mogelijkheid om in overleg met de omgeving en nieuwe vervoerder nieuwe concepten een plek te geven in Fryslân, mocht de techniek daar ook rijp voor zien (denk aan autonoom vervoer).</p> <p>Uw suggestie om alleen vraagafhankelijk vervoer te mogen inzetten op de door u genoemde voorwaarden nemen wij niet over omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De kosten van vraagafhankelijk vervoer in de praktijk al lager zijn dan de basisdiensten die het vraagafhankelijk vervoer vervangen. Vraagafhankelijk vervoer is nu alleen mogelijk op plekken waar weinig reizigers zijn (minder dan vijf reizigers per rit). - Om te stellen dat de kwaliteit moet verbeteren vinden wij lastig te definiëren en nemen wij niet over. Voor de reiziger die gebruik maakt van een vraagafhankelijk systeem is de uitkomst misschien minder kwaliteit. Voor de doorgaande reiziger betekent het wellicht meer kwaliteit, omdat de bus niet een route volgt die elke kern tot in het centrum aandoet. Deze reiziger heeft dan minder reistijd wat als positief zal worden ervaren. 	Nee

			<p>Ter referentie: de sectie waar deze suggestie op betrekking heeft is: 3.1.2 Vraagafhankelijk vervoer (i.e. vervoer dat slechts wordt uitgevoerd na vooraanmelding door de Reiziger) is uitsluitend toegestaan in de volgende gevallen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Flex-OV (of een door de Concessieverlener goedgekeurd vervangend vervoerproduct);• Ritten die volledig binnen de stad Leeuwarden worden uitgevoerd, bijvoorbeeld in de late avond;• Ritten die aansluiten op Veerboten met een capaciteit van minder dan 100 passagier		
--	--	--	--	--	--

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
86.	02084771	Circulair Fryslân en Fossylfrij Fryslân	Het is een uitdaging om ook dunbevolkte gebieden te blijven bedienen met passend openbaar vervoer. We stellen voor de concessiehouder te simuleren samen te werken met marktpartijen om zo te zorgen voor betaalbaar en duurzaam openbaar vervoer in geheel Fryslân. Te denken valt aan deelmobiliteit en aansluiting taxivervoer. Deze zogenoemde 'ketensamenwerking' is een van de beginselen van de circulaire economie.	Voor het vervoer binnen de concessie is de vervoerder verantwoordelijk voor een goede ketenreis. Dit hebben wij verwoord onder artikel 3.7.11 (ketenmobiliteit) en artikel 3.3.48 en 3.3.49 (MaaS).	Nee
87.			In artikel 3.4 en 3.4.5 lid 1 wordt de eis van Zero Emissie vastgesteld op 2030. We stellen voor dit niet vast te zetten op 2030, maar afhankelijk te maken van de (technische) mogelijkheden zoals beschikbare laad- en tankinfrastructuur. Zodra de mogelijkheden beschikbaar zijn, dient de concessiehouder het wagenpark per direct Zero Emissie te maken.	Wij zullen artikel 3.4.5 aanpassen naar 'zo snel mogelijk', ook voor A-lijnen en buurtbussen.	Ja
88.			In artikel 3.4, 3.4.3 en 3.4.7 worden uitzonderingen op de Zero Emissie-eis bepaald voor spitslijnen, A-lijnen en buurtbussen. Het is ons voorstel om deze uitzonderingen niet op te nemen als zodanig. Evenals bij bovenstaand punt, stellen we voor de concessiehouder te verplichten de overstap op Zero Emissie per direct te doen maken wanneer de (technische) mogelijkheden beschikbaar zijn.	Wij zullen deze eisen aanpassen naar 'zo snel mogelijk'. Bij deze eisen geldt namelijk dat, naast de technische mogelijkheden er ook rekening moet worden gehouden met de afschrijvingstermijnen van het materieel. Dit kan betekenen dat er soms toch nog voor een periode een uitzondering van kracht is.	Ja
89.			In het PvE wordt geen minimale eis ten aanzien van de CO ₂ -prestatieladder gesteld. We stellen voor trede 3 als minimale eis vast te stellen. Daarnaast stellen we voor dat de concessiehouder verplicht is trede 4 te behalen in 2026 en trede 5 in 2028. Deze eis kan gelden als concretisering van of deel van artikel 3.4.27, waarin de verplichting van een Materieelplan wordt vastgelegd.	Wij zullen een uitvoeringseis in het PvE opnemen ten behoeve van de CO ₂ prestatieladder.	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
90.			In bijlage C-1 wordt de definitie van een Zero Emissie voertuig bepaald. Daarbij wordt bepaald dat Zero Emissievoertuigen worden voortgedreven door enkel groene stroom ofwel waterstof. Daarbij wordt niet bepaald wat 'groen' is, en ook niet dat waterstof duurzaam geproduceerd moet zijn. We stellen voor vast te stellen dat elektrische voertuigen moeten worden geladen met elektriciteit, opgewekt uit enkel wind of zon, en in het geval van waterstofvoertuigen dient te worden getankt met enkel waterstof geproduceerd uit wind of zon.	Wij hebben uw verzoek verwerkt in artikel 3.4.17.	Ja
91.			De concessiehouder en -verlener zetten zich in voor regionale en onafhankelijke opwek van elektriciteit en/of productie van waterstof. Bijvoorbeeld door dit eigen beheer te ontwikkelen.	De provincie wenst regie te pakken bij het verwezenlijken van haar verduurzamingsambities. Dit kan onder andere door (bus)remises in eigen beheer te nemen. Omdat dit de plek is waar over het algemeen bussen opgeladen worden, kan hierbij de regionale en onafhankelijke opwek van elektriciteit en/of productie als uitgangspunt meegenomen worden. Deze plannen maken echter geen onderdeel uit van deze concessie. Daarom hoeft het PvE hiervoor niet aangepast te worden.	Nee
92.			Vereis van de concessiehouder een Circulair Ontwerp- en Inkoopbeleid, waarbij voor al het materiaalgebruik circulariteit eisen worden gebruikt (te denken valt aan: gebouwen, vervoer, stallingen, marketing, kleding).	De provincie zal zich beperken tot de uitvoering van de concessie. Daarnaast zorgt ons inziens de uitvoeringseis van de CO2-prestatieladder al tot een continue verbetering van inzicht, verdere CO2-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking in de bedrijfsvoering van de Concessiehouder.	Nee
93.			We stellen voor vast te leggen dat er binnen de concessie geen afvalstromen meer zijn na 2030.	Dit maakt al onderdeel uit van certificeren op de CO2 prestatieladder. Zie ook ons antwoord bij nummer 89.	Nee
94.			In artikel 3.4.24 wordt bepaald dat de concessiehouder maatregelen zal uitvoeren ten behoeve van circulariteit. We stellen voor dit artikel te concretiseren, door voorafgaand aan de aanbesteding ten minste een 'plan einde levensduur' voor het materieel als eis vast te stellen. Een methode die de concessiehouder kan gebruiken is bijvoorbeeld de terugnamegarantie.	Wij hebben dit verwerkt in een bestaand artikel van het PvE (artikel 3.4.25).	Ja

Nr.	Referentienummer	Wie	Reactie	Antwoord Provincie Fryslân	Invloed op PvE
95.			In artikel 3.4.2 wordt vastgelegd dat de concessiehouder mee moet werken aan pilots. We stellen voor innovatie ten behoeve van de circulaire economie te stimuleren, en punten toe te kennen in de gunningscriteria. Een voorbeeld kan zijn het investeren van een bepaald percentage van de omzet in innovatietrajecten of nieuwe 'ketensamenwerkingen'.	De provincie heeft bij de gunningscriteria de nadruk gelegd op de mate waarin de vervoerder kwalitatief goed openbaar vervoer aanbiedt. Uw suggestie nemen wij hierbij niet over.	Nee
96.			Fryslân heeft de ambitie om in 2025 de meest circulaire regio van Europa te zijn. We stellen voor om de concessiehouder uit te dagen dit zichtbaar te maken in het dagelijkse openbaar vervoer.	Uitingen van de provincie Fryslân ten aanzien van haar ambitie om in 2025 de meest circulaire regio van Europa te zijn liggen bij de provincie zelf. Deze kunnen een plek krijgen via de vervoerder binnen de nieuwe concessie. Het PvE biedt hiertoe al mogelijkheden.	Nee
97.	02088432	Plaatselijk Belang de Eendracht	In meer specifieke zin willen wij bezwaar maken tegen het onderbrengen van het dorp Noordwolde in de zogenoemde C-kernen. Wij willen graag weten op welke gronden die indeling is gemaakt. Dorpen als Donkerbroek (1833 inwoners), Tytsjerk (1614 inwoners) en Wommels (2216 inwoners) hebben een B-status, terwijl het dorp Noordwolde met ca. 3600 inwoners een C-status krijgt. Dit heeft nogal wat gevolgen voor het aantal ritten in de weekenden en de vakanties. Zo lezen we dat het voor een C-kern geen verplichting is om zaterdagdiensten aan te bieden. In dat geval zijn bijvoorbeeld ouderen wiens partner in een verpleeg- of ziekenhuis verblijft niet in staat om zelfstandig daarnaartoe te gaan.	De kernenlijst is gebaseerd op een combinatie van factoren en is daarmee veelal maatwerk. Er is naast het aantal inwoners ook gekeken naar het OV-netwerk van voor corona (2019) en het aantal instappers in de kernen. Ook speelt de plaats van een kern in het openbaar vervoernetwerk een rol bij de vaststelling van het type kern. Op basis van deze analyse is Noordwolde ingedeeld als een C-kern.	Nee

Colofon

Uitgave

Provincie Fryslân

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

Telefoon: (058) 292 59 25

E-mail: provincie@fryslan.frl

Foto's

Klaas Pot

Informatie

Voor meer informatie over de Reactienota kunt u een e-mail sturen naar:

aanbestedingov@fryslan.frl of bellen naar

058 - 292 5925

Vormgeving

Provincie Fryslân

Maart 2023

