

Provincie Utrecht
t.a.v. de heer A.J. Schaddelee
p/a anne.koot@provincie-utrecht.nl

Behandeld door	C.A. Verbokkem	Datum	10 januari 2023
Doorkiesnummer	030 - 28 64095	Ons kenmerk	10727327
E-mail	c.verbokkem@utrecht.nl	Onderwerp	Inspraak Ontwerp PvE OV concessie
Bijlage(n)		Verzonden	
Uw kenmerk			
Uw brief van	1 december 2022		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer Schaddelee,

U heeft ons uitgenodigd om te reageren op het *Ontwerp Programma van Eisen Concessie Utrecht Binnen en Concessie Utrecht Buiten* van 29 november 2022. In deze brief hebben we onze reactie verwoord. De U10 stuurt overigens ook een reactie. De reacties van de gemeente en die van de U10 zijn op elkaar afgestemd.

Er is tijdens de inspraakperiode een aantal mogelijkheden geweest om vragen te stellen. Die gesprekken waren informatief en opbouwend. In deze brief vatten we onze reactie samen en bevestigen we de afspraken die we daarover met elkaar hebben gemaakt tijdens de hiervoor genoemde gesprekken. In bijlage 1 hebben we een lijst met opmerkingen opgenomen, waarvan een deel over details gaat.

Opdat onze gezamenlijke ambities ten aanzien van het openbaar vervoer nog beter op elkaar aansluiten, blijven we graag met u in gesprek over de verschillende onderwerpen.

Algemeen

Voordat we ingaan op de inhoud van het Ontwerp Programma van Eisen spreken we onze waardering uit voor het ontwerp wat betreft opbouw en inhoud. We herkennen veel van onze gemeentelijk ambities op het gebied van openbaar vervoer. Zoals ook al gememoreerd in onze inspraak op de Nota van Uitgangspunten en het Netwerkperspectief in december 2021 staan de regio en de stad Utrecht voor een enorme opgave. De groeiende stad en regio moeten voldoende ruimte houden voor de huidige en nieuwe inwoners en bezoekers om zich gemakkelijk en snel te kunnen verplaatsen, met voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten, voor groen, spelen en sporten. Wij zetten in op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als alternatief voor de (eigen) auto. In ons Mobiliteitsplan is een groot aantal voorstellen gedaan om dit te realiseren. Een aantal aandachtspunten brengen wij onder uw aandacht.

In totaal presenteert u ruim 500 eisen in het Ontwerp PvE. Voor het grootste deel zijn deze logisch en verklaarbaar. Op een aantal hebben wij commentaar, een advies of een vraag om verduidelijking. De hoofdpunten komen hier aan bod.

Referentienetwerk

Opmerking: De huidige dienstregeling dient als referentienetwerk voor de inschrijving. Deze dienstregeling is echter afgeschaald als gevolg van Covid-19 en personeelstekort.

Toelichting: In hoofdstuk 3 is aangegeven dat als basis voor de inschrijving de huidige dienstregeling geldt. Dit Referentienetwerk is beschreven in Lijnfiches en sluit aan bij het netwerk en dienstregeling van het Vervoerplan 2023 (vastgesteld door GS op 13 september 2022) en een aantal spitsuitbreidingen (waren afgeschaald als gevolg van COVID-19). Dit baart ons echter zorgen. Deze zorgen richten zich dan ook op het ontbreken van voldoende kwaliteit in het bus en tramvervoer voor de komende concessie. We hopen toch voor de nieuwe concessie weer een duidelijk herstel in het openbaar vervoergebruik te hebben bewerkstelligd. We adviseren dan ook nadrukkelijk om te kiezen voor de dienstregeling voor corona als referentienetwerk.

Advies: We adviseren met nadruk om de dienstregeling voor corona als referentienetwerk te gebruiken voor de nieuwe concessie. Evt. aangevuld met wijzigingen die los staan van de afschaling, maar het gevolg waren van actuele/autonome ontwikkelingen

Toekomstige ontwikkelingen

Opmerking: We missen voldoende zicht in het PvE in de opgave voor de concessienemer richting de Schaalsprong OV.

Toelichting: U heeft op 15 december jl een Memorandum voor het SOV+ gedeeld als bijlage bij het PvE (*Bijlage C 11 Ontwikkelingen netwerk t.b.v. materieelplan incl. ritverdeling Utrecht Centraal en busroute USP 20221209*). We danken u daarvoor, dit geeft al een goed beeld van de ontwikkelopgave voor de stad Utrecht (en Nieuwegein) voor de komende concessieperiode. Dit onderdeel miste wat ons betreft in het PvE dat 1 december 2022 door u beschikbaar is gesteld. Ook is het goed om te lezen dat andere ontwikkelingen, zoals uitbreiding 30 km/u in de stad als uitwerking van ons Mobiliteitsplan 2040, een plek in het memorandum heeft gekregen. Op 15 december hebben we in het SOV+ afgesproken dat een aantal aanvullingen op het memorandum kunnen worden doorgevoerd.

In hoofdstuk 2 van het PvE wordt de Schaalsprong OV beschreven en het Netwerkperspectief is als bijlage toegevoegd. Uw memorandum geeft dus een welkome aanvulling op de opgave, ook voor de potentiële inschrijvers. Recente studies, zoals Het Mobiliteitsplan 2040, het Netwerkperspectief, Samen OV Versnellen en de MIRT-verkenning wijzen uit dat er de komende jaren een schaalsprong OV noodzakelijk is. De komende concessie periode tot 2035 is er in Utrecht en de regio sprake van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (in Utrecht o.a. Merwedekanaalzone, Stationsgebied, Papendorp, etc.). Ontwikkelingen die tot meer inwoners en arbeidsplaatsen leiden, waarbij de parkeervoorzieningen bovendien schaars zijn en de behoefte aan hoogwaardig OV toeneemt, zoals u ook terecht aangeeft in het memorandum. Binnen de totale mobiliteitsgroei als gevolg van de groei van de regio speelt ook nog de mobiliteitstransitie een belangrijke rol in de groei van het openbaar vervoer. De groei van het aantal verplaatsingen moet opgevangen worden door fiets, lopen en

openbaar vervoer en niet door meer verplaatsingen met de auto, dus een verschuiving binnen de modal split ten voordele van duurzame mobiliteit.

De groei van de stad en de regio zal niet op korte termijn leiden tot de aanleg van een ondergrondse tramlijn op de Merwedelijn, maar we hebben wel de ambitie om delen van de Schaalsprong OV voor of rond 2035 gerealiseerd te hebben. We denken hierbij aan bijvoorbeeld de versnelling van lijn 22, of eventueel (delen van) een Waterlinielijn.

Advies; Meer gerichte informatie over de toekomstige opgave verstrekken aan de potentiële inschrijvers over de opgave voor de periode tot 2035, bijvoorbeeld op basis van de hoofdpunten uit het de Schaalsprong OV en de MIRT-verkenning.

OV-vangnet

Opmerking: We hebben een aantal vraagpunten over de relatie tussen deze OV-concessie en het OV-vangnet als onderdeel van één "OV-systeem", oftewel de vervoerspiramide.

Toelichting: In onze inspraakreactie op de Nota van Uitgangspunten hebben we uitgebreid stilgestaan bij het OV-vangnet en met name het feit dat deze buiten deze OV-concessie is gelaten. U heeft uiteindelijk voor aparte concessies voor OV/AOV en doelgroepenvervoer. Vanuit uw positie een begrijpelijk standpunt. Als essentie van onze inspraakreactie heeft u met name de afstemming tussen OV/AOV en doelgroepenvervoer als wens in uw reactie op onze inspraakreactie onderschreven.

Voor het WMO-vervoer en het OV-vangnet (nu nog de OV functie van de Regiotaxi) en een deel van het leerlingenvervoer in een aantal regio's loopt inmiddels een aanbestedingsprocedure voor de start van dit vervoer per 1 januari 2024 (verder 'concessie sociaal recreatief vervoer' genoemd).

In uw PvE meldt u terecht dat de afstemming tussen het OV en het Doelgroepenvervoer en de positie van het OV-vangnet, een bijzondere is. Op dit moment valt het OV-vangnet onder de gedoogplicht van vervoer dat niet tot de OV concessie behoort en wordt het uitgevoerd onder de vlag van de Regiotaxi. De Provincie behoudt zich het recht voor om gedurende de concessieperiode de positie van het OV-vangnet te heroverwegen en dit alsnog onderdeel te laten zijn van de OV concessie. Daarnaast stelt u als eis bij 3.2.15 dat de concessiehouder met de exploitant(en) van de Regiotaxi afspraken maakt over het bieden van aansluitingen en overstapmogelijkheden tussen Regiotaxi en regulier Openbaar Vervoer. Deze afspraken worden door de concessiehouder schriftelijk vastgelegd en de provincie wordt van de gemaakte afspraken in kennis gesteld.

We vinden ook goed om te lezen dat u oog heeft voor de rol van het openbaar vervoer in het voorkomen van vervoersarmoede en dat OV staat voor het bieden van inclusieve mobiliteit (pag 103 PvE)

We hebben hier wel een aantal vragen bij mede ingegeven door onze vraag of beide aanbestedingen voor de OV concessie en het sociaal recreatief vervoer goed op elkaar worden/zijn aangesloten:

- De aanbesteding van de concessie sociaal recreatief vervoer loopt op dit moment. Deze concessie gaat per 1 januari 2024 in en kent een periode van maximaal 8 jaar, om precies te zijn 4 jaar en de optie om twee keer met 2 jaar te verlengen. Betekent de mededeling dat de provincie gedurende de OV concessie kan heroverwegen het OV-vangnet weer onderdeel te laten zijn van de OV concessie dat na 4 jaar, alsnog besloten wordt het OV vangnet onder te brengen in de OV concessie? Of bijvoorbeeld na 6 jaar? Of aan het eind van de maximale looptijd van 8 jaar van het sociaal recreatief vervoer?
- Moet in de concessie voor het sociaal recreatief vervoer rekening gehouden worden met een tussentijds heroverweging en keuze over de positie van het OV-vangnet?

- De OV concessie en de concessie sociaal recreatief vervoer vormen samen één OV-systeem als onderdeel van de vervoerspiramide. We streven naar zoveel als mogelijk reizen in het reguliere OV mogelijk te maken. Dit levert vrijheid en zelfstandigheid bij inwoners en gebruikers op. Hoe stimuleert u de concessiehouder van de OV concessie dat dit uitgangspunt wordt bewerkstelligd? En niet bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid voor het leveren van openbaar vervoer (te) makkelijk bij de vervoerder van het sociaal recreatief vervoer legt?,
- Is er voldoende waarborg tijdens de uitvoering van beide concessies dat keuzes in een van de concessies consequenties kan hebben voor de andere concessie? Zo kunnen keuzes in de OV concessie gevolgen hebben voor specifieke doelgroepen, omdat deze doelgroep niet (voldoende) bedient wordt door de concessie sociaal recreatief vervoer. En ontstaat er een 'gat' tussen beide concessies.

Meetbare doelen

Opmerking: Een groot aantal eisen is niet verder uitgewerkt of geconcretiseerd in meetbare doelen.

Toelichting: In een aantal eisen worden termen gebruikt als "adequaat", "voldoende", "hoogwaardig" en "goede", zonder dat is aangegeven wat deze kwalificaties concreet inhouden. Enkele voorbeelden:

- "Voldoende rijvaardigheid te hebben voor het besturen van een buurtbus"
- "...voldoende afstemming met positief resultaat heeft plaatsgevonden,"
- "...voldoende is gemotiveerd en onderbouwd dat sprake is van"
- "...voorzien van goede en prettige binnenverlichting, goede vering, voldoende bagageruimte, een goed functionerende omroepinstallatie en voldoende zonwering....."
- "...voorzien van een goed functionerend, voor reizigers gratis te gebruiken, wifi-netwerk".
- "...verantwoordelijk voor het bieden van kwalitatief hoogwaardige reisinformatie aan de reizigers"

Het ontbreken van meetbare kwalificaties heeft als risico dat er tijdens de uitvoering van de concessie onduidelijkheden ontstaat over deze kwalificaties.

Advies: meer kwantitatief beschrijven in meetbare eenheden van termen als "adequaat", "voldoende", "hoogwaardig" en "goede".

Kostenefficiëntie in relatie tot een zo breed mogelijke groep reizigers

Opmerking: Zorg over de ruimte die er binnen een kostenefficiënt OV is voor het bedienen van een zo groot mogelijk groep reizigers.

Toelichting: In hoofdstuk 1 wordt gesproken over een efficiënt OV, in hoofdstuk 8 over een kostenefficiënt OV, Aan de andere kant vraagt u, terecht aandacht voor de sociale aspecten van het OV zodat een zo breed mogelijke groep reizigers er gebruik van kan maken. Ook wij vinden het belangrijk dat het OV een bijdrage levert aan het kunnen meedoen aan de samenleving.

Het uitgangspunt van (kosten)efficiëntie heeft als risico voor een kleine groepen mensen met specifieke reisbehoeften of die geen of nauwelijks een alternatief hebben. Het verhogen van opbrengsten kan in de weg staan voor het aansluiten bij doelgroepen met een 'andere wens dan de massa'. Met efficiëntie als hoofddoel, bestaat het risico dat de concessienemer zich te veel richt op de drukke lijnen en drukke momenten van de dag.

Vraag: Hoe daagt u de concessienemer uit om oog te hebben en te houden voor de sociale aspecten van het OV en het bedienen van een zo breed mogelijk groep reizigers binnen een kostenefficiënt OV?

Stakeholders

Opmerking: Niet alle stakeholders zijn beschreven en is hun rol niet altijd duidelijk.

Toelichting: Er wordt in verschillende onderdelen gesproken over stakeholders. Niet in alle gevallen is duidelijk welke stakeholders worden bedoeld. Dit kan mogelijk tot onduidelijkheden leiden tijdens de uitvoering van de concessie. We vinden het positief om te lezen dat de ROCOV een aantal keer genoemd wordt als stakeholder, , waarbij wij benadrukken dat toegankelijkheid over meer gaat dan reizigers met een loopbeperking. Daarom moeten voor toegankelijkheid en inclusiviteit al dan niet via het ROCOV de kennis worden opgehaald van reizigers met:

- Een motorische beperking (lopen);
- Een loophulpmiddel- rolstoel en rollator;
- Een motorische beperking (handen/ armen);
- Visuele of auditieve beperking;
- Een (licht)verstandelijke beperking;
- Een psychiatrische kwetsbaarheid;
- Ouderen;
- Kinderen, die net leren reizen met OV;
- Vrouwen – zoals op stille tijden/ plekken;
- Minder digitale vaardigheden;
- Taalachterstand;
- Kleine beurs.
- Iedereen die het 'spannend' vindt om met het OV te reizen, dat kunnen ook buitenlanders/ toeristen/asielzoekers/ inwoners die de taal niet goed beheersen/uit een totaal andere cultuur komen.
- en iedereen die zich niet altijd aardig bejegend voelt, zoals mogelijk transgenders en lhbt-reizigers.

Advies; lijst met stakeholders of een specifiekere beschrijving van de verschillende doelgroepen opnemen in de begrippenlijst.

Tot slot

We danken u voor de dialoog van de afgelopen periode. We vertrouwen op een constructieve samenwerking volgens het gedachtengoed van de OV-alliantie op het gebied van openbaar vervoer voor zowel de korte als de lange termijn.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage 1: detailopmerkingen bij het PvE

Hoofdstuk/artikel	opmerking
1	Bij Schaalsprong: her wordt gesproken over al onze reizigers. Graag aanvullen met "potentiële reizigers". Het gaat hierbij ook om reizigers die nu geen gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals automobilisten, gehandicapten, mensen met een laag inkomen, minder digitale vaardigheden etc. Dit laatste zit overigens wel in de bewoordingen "zo breed mogelijke groep reizigers" verderop. Daarnaast is er sprake van potentiële reizigers, door de groei van de stad en regio (nieuwe inwoners, werkers en bezoekers). Komt bijvoorbeeld wel aanbod in Bijlage C7, strategisch marketingkader
1	Bij Flexibiliteit en doorontwikkeling: Rondom vervoersarmoede zijn er veel ontwikkelingen. We kunnen ons voorstellen dat er geëxperimenteerd gaat worden om drempels voor verschillende doelgroepen te verlagen, zoals korting voor U-pashouders o.i.d. Moet over die flexibiliteit nog iets gezegd worden hier?
2	We eisen een minimum, maar leggen sterke prikkels neer om inschrijvers te stimuleren om meer aan te bieden waar dit kan en nuttig is Hoe beoordeelt de provincie de uitdaging die wordt neergelegd bij de inschrijvers bovenop het minimum?, scoren extra de Aanbestedingsprocedure is een marktmechanisme.
2	Bij Gedoogplicht....: Welke ruimte is er voor pilots, experimenten en doorontwikkeling van speciale vormen van OV of doelgroepenbenadering? • Mogelijke pilots voor niet alleen gratis reizen voor bepaalde doelgroepen maar misschien ook in bepaalde wijken waar men weinig gebruik maakt van het OV. • Stel dat er 'vergeten gebieden' of kansen voordoen uit analyse die gedaan wordt vanuit Vervoer voor Iedereen. Wat kunnen we op maat nog organiseren binnen de grenzen van deze concessie? • We hebben nu minima pilot 66+ gedaan, Hoe landt dat bij een concessiehouder, provincie wil dit, wat is de rol van de concessiehouder hierin?
3.2.7	Hier worden de intensieve busroutes in de Stad Utrecht genoemd. Hieronder vallen in ieder geval de samenlooproutes Stadsas, de route Papendorp – Utrecht CS en de routes binnen Utrecht Science Park en op Utrecht Centraal. Wat wordt bedoeld met de stadsas? De Binnenstadsas?
3.2.14	Met goede aansluitingen wordt bedoeld een korte wachttijd voor overstappende reizigers rekening houdend met looptijd en kleine vertragingen. Is deze eis voldoende meetbaar?
3.2.31	Er wordt gesproken over het doorontwikkelingen van U-flex in relatie tot MaaS-ontwikkelingen. Maakt U-flex ook onderdeel uit van het referentie-aanbod? Indien nee, graag opnemen dat het U-flex-product ook aangeboden moet kunnen worden via MaaS-apps.
3.3.16	Verzoek om toe te voegen dat de concessiehouder ook de deeltweewieler-vergunninghouders van GU betreft bij vervoersaanbod voor evenementen.
3.3.20	Hier wordt het LTC dashboard genoemd, waarin wegwerkzaamheden en Evenementen met impact op de verkeersafwikkeling worden aangekondigd.

	Hier toevoegen: "of vergelijkbaar systeem". TLC is inmiddels binnen Utrecht niet meer in gebruik, maar MELVIN.
3.3.21	Verzoek om toe te voegen dat de concessiehouder ook de deeltweewieler-vergunninghouders van GU betreft bij vervoersaanbod voor omleidingen i.v.m. werkzaamheden.
4	De uitrol van de benodigde elektrische laadinfrastructuur nog niet verwerkt, gaat dat wel mee met het definitieve PvE? Of in het bestek?
4	Met lijn 2 is door vervoerder U-OV een systeem ontwikkeld waarbij de snelheid van deze kleinere E-bus begrensd wordt op 25km/h bij bepaalde straten waar overlast is geweest door trillingen. Na invoering van deze snelheidsbegrenzer zijn de klachten op deze route door trillingen van de bus verdwenen. Op meer plaatsen in de stad hebben we te maken met trillingen als gevolg van de zwaardere elektrische bussen en de eisen die deze bussen stellen aan de (onderhouds)staat van de infrastructuur. Als wegbeheerder willen wij de komende concessiehouder graag uitdagen om voor meer buslijnen met een intelligente snelheidsbegrenzer te komen. We verwachten dat dit de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de stad en regio ten goede komt. Dus hoe gaan we in de concessie om met ISA, gaat de provincie dit in de komende concessie breder uitrollen?
4.2.12	hoe toetsen we of ze actief communiceren?
4.2.4	4 zitplaatsen niet hoger dan 5 cm, niet meer?
4.2.16	Eenduidige en herkenbare indeling van het Materieel, zodat voorzieningen voor specifieke doelgroepen op dezelfde plek in het Materieel zijn te vinden sluiten wij als gemeente aan, of dragen wij deelnemers aan? Dit willen we wel
4.3.1	Regiotaxi en U-Flex ook in herkenbare kleuren.
4.4	rijden met inachtneming geldend snelheidsregime? (komen wel eens meldingen binnen over te hard rijdende bussen trillingsmeldingen van inwoners, hoe en wat wordt dit meegenomen in het PvE (Als dit al gebeurt).
4.4.3	in de bus, maar hoe zit dit met de omgeving?
4.6	We missen een voorstel voor de introductie van ISA in het materieel. In de huidige dienstregeling wordt lijn 2 door de Binnenstad van Utrecht gereden met ISA. In de praktijk blijkt dit een aantal voordelen te hebben, die met name liggen op het gebied van leefbaarheid (niet meer te hard rijden, minder/geen trillingshinder etc). We hebben begrepen dat U-OV op meerdere stadslijnen ISA wil gaan introduceren, o.a. ter voorkoming van schaderijdingen. We krijgen ook regelmatig meldingen en klachten over te hard rijdende chauffeurs (volgens de melders). We zijn benieuwd hoe de provincie aankijkt tegen ontwikkelingen zoals ISA en wat dit betekent voor de concessie voor de komende 10 jaar?
6.1.9	De Concessiehouder spant zich maximaal in om bij Rituitval overlast voor de reizigers te minimaliseren onder andere door adequate informatie aan reizigers. Wat is adequaat?
6.1.20	Rituitval die het gevolg is van verkeersdruk of wegwerkzaamheden is verwijtbaar, tenzij de Provincie afwijkend besluit. Hoe wordt met de concessienemer een proces ingericht om dit zoveel als mogelijk te voorkomen? En dan met name bij wegwerkzaamheden? In de huidige situatie neemt de vervoerder deel aan het gemeentelijke Kernteam Tijdelijke Bereikbaarheid, waarin de wegwerkzaamheden, tijdelijke maatregelen en evenementen worden besproken en van advies voorzien.

6.1.22	Prettige rijstijl. Wat is dit? Naar onze mening rustig optrekken, rustig afremmen, vlot en veilig door het verkeer, niet abrupt. Hier ook op sturen/belonen vanuit directie richting rijdend personeel, eventueel ook met behulp van technologie (uitlezen boordcomputer etc.)
6.1.26	hoe controleren we het uitzetten van de motor van het Materieel?
6.1.29	Op de haltes Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadsschouwburg, Wittevrouwen (Biltstraat) en Oorsprongpark geldt op alle lijnen een open instapregime. Kunnen hier binnen de komende concessie haltes aan worden toegevoegd, mocht dat nodig zijn?
6.2	Aangeven dat de ruimte op de busbuffer bij CS beperkt is, dus alleen voor buffer en niet om bussen langdurig te stallen gedurende de dag.
6.2.3	De Concessiehouder draagt zorg voor het aanvragen van ontheffingen indien van toepassing (bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, milieuzone Utrecht). AART MEYLES
6.2.4	Over het gebruik van infrastructuur gelegen binnen het Concessiegebied kan de Provincie een aanwijzing geven, die bindend is voor de Concessiehouder. Wat wordt hier bedoeld?
6.2.8	vallen hier ook klachten en meldingen van inwoners onder?
6.3.1	Detail: de provincie heeft op N-wegen toch ook bushaltes in beheer? Nu staat dat PU alleen aanleg, beheer en onderhoud van halteplaatsen voor de tram doet. Klopt volgens ons niet.
6.3.4	Dit kan gelezen worden als dat een nieuwe halte onder de uitzondering zou vallen. Kan verwarrend zijn. Voor de duidelijkheid zin aanpassen.
6.3.11	Ook eisen dat men het up to date houdt? Ook met betrekking tot tijdelijke haltes bij werkzaamheden die na afloop niet meer in gebruik zijn.
7	De doelgroepen waar we naar verwijzen zijn reizigers met: - Een motorische beperking (lopen) - Een loophulpmiddel- rolstoel en rollator (die moet trouwens goed vast te zetten zijn, en de reiziger moet hem goed bij zich kunnen hebben/houden) - Een motorische beperking (handen/ armen)- dat is voor vasthouden (stabiliteit) en de stopknoppen en incheck palen belangrijk (niet te hoog) - Visuele of auditieve beperking (licht in de bus/ felheid etc, omroepen van berichten, en de schermen en berichten (zoals stickers) en ook hoogteverschillen (om niet opeens te vallen) - Een licht/ verstandelijke beperking - Een psychiatrische kwetsbaarheid (dit is vooral ook voor de bejegening belangrijk, maar ook voor een vriendelijke inrichting van de bus, eenduidig en een beetje impuls-arm/ niet te druk) - Ouderen - Kinderen, die net leren reizen met ov- - Vrouwen – zoals op stille tijden/ plekken - Iedereen die het ‘spannend’ vindt om met het ov te reizen, dat kunnen ook buitenlanders/ toeristen/ asielzoekers/ inwoners die de taal niet goed beheersen/ uit een totaal andere cultuur komen. - en iedereen die regelmatig niet zo aardig worden bejegend: transgenders, lhbtz reizigers.
7.1.1	De Concessiehouder is, samen met de Concessiehouder van de Concessie Binnen/Buiten verantwoordelijk voor het bieden van kwalitatief hoogwaardige reisinformatie aan de reizigers. Wat is hoogwaardig?
7.1.13	ROCOV vrijblijvend. Willen we als gemeente wel in faciliteren. Vervoer voor iedereen?

7.2.3	Opsomming na opsommingsteken ontbreekt, of moet punt zijn.
7.2.5	Deelfietsen en deelauto's vervangen door 'deeltweewielers en deelauto's'. Ook andere vormen dan deelfietsen kunnen nu en in de toekomst onderdeel uitmaken van een duurzaam vervoerssysteem.
7.6.3	en aan de wegbeheerders
7.6.5	Op knooppunten graag ook verwijzen naar (permanente) deelmobiliteitshubs van gemeente; en bij knooppunten gericht op P&R ook verwijzing maken naar deeltweewielers.
8.1.5.	Graag U-flex opnemen/toevoegen in referentieaanbod.
8.4.4	Noem hierbij het achterliggende doel van deze nieuwe proposities en combitickets, zodat vervoerder daar beter op aanspreekbaar is.
8.4.8.	Waarom is dit een eis? Sluiten we hiermee niet een doelgroep uit?
8.5.12	inclusief NS? OV chipkaart > standaard tarief? of zijn er verschillende tarieven voor verschillende diensten?
11	Gemeenten hebben daarnaast een verantwoordelijkheid voor veiligheid bij Evenementen waar OV een belangrijke rol heeft bij aan- en afvoer van bezoekers. Enige nuancering is daarbij op z'n plek. De gemeente geeft evenementenvergunningen af, waarin afspraken worden gemaakt over de bijvoorbeeld de aan- en afvoer van bezoekers. Vaak zijn organisatoren dan verantwoordelijk voor het bijv. veilig begeleiden van de stromen ter plaatse.
11	verminderen van het aantal incidenten. Toevoegen: en de ernst van de afloop van de incidenten.
12.7.2	bij Trams noemt PU dagelijkse reiniging van interieur en exterieur, bij bus 4.4.5 noemen we niet expliciet "dagelijks". Waarom dit verschil? In 4.4.5 ook meetbaar opnemen?
12.9.4.	Graag toevoegen aan derde punt: "(inclusief informatie over deelmobiliteit)"
13.1.7	Vanuit Vervoer voor Iedereen is dit een mooie toevoeging. hoe kan de concessiehouder bijdragen aan het bruikbaar maken van het OV. mobiliteitsarmoede tegengaan is belangrijk. We missen in dit document een verdere uitwerking hiervan. Dat hoeft ook niet, dat kan nog komen, als er maar wel ruimte is om dit op te bouwen / uit te breiden. Daarbij merken we wel op dat inclusiviteit meer is dan het toegankelijk maken voor mensen in een rolstoel. Het gaat bijv. ook om mensen die niet digitaal vaardig zijn of mensen met een kleine beurs.
14.1.1	Wie bepaalt wat relevant is? Alleen de provincie of ook de betreffende partij?
14.1.4	Voor het monitoringsprotocol is van belang dat in ieder geval ook (gerealiseerde) rijtijd informatie wordt geleverd over een gewenste periode, zodat knelpunten in het netwerk achterhaald kunnen worden en oplossingen getest / gemonitord kunnen worden
Bijlage B1	Bij knooppunt: Deze definitie is anders dan in het provinciale knooppuntenbeleid, waar vooral het accent op multimodale knooppunten wordt gelegd. Wellicht goed om beide begrippen te onderscheiden van elkaar.
Bijlage B1	De definitie van MaaS ontbreekt.
Bijlage B1	Bij vervoerplan: toevoegen: overeenstemming over haltes.
Bijlage B 5.1.	de definitie en lijst verschilt ook van het provinciale knooppuntenbeleid, wat kan zorgen voor verwarring.

Datum **10 januari 2023**
Ons kenmerk 10727327

	(in het PvE ligt het accent op overstap binnen het OV, bij het knooppuntenbeleid in de multimodale overstap) Knooppunten die we missen: - Overvecht Centrum - USP P+R - Hub XL Papendorp - Eventueel Galgenwaard? (tram/bus) Waarom zijn knooppunten belangrijk in het PvE? Hoogwaardige knooppunten met goede informatie, aansluitingen, voorzieningen, stallingen, etc. zijn belangrijk in de deur-tot-deur-reis.
Bijlage B 5.1.	Centraal Station niet splitsen in Utrecht Centraal Jaarbeurszijde en Centrumzijde?
Bijlage B 5.1.	De header mist in de tabel: titels van de kolommen.
Bijlage B.6.1.	We merken in gesprekken met regiogemeentes dat de lijnfiches niet op alle onderdelen kloppen. We doen de oproep om deze op volledigheid te checken t.b.v. de aanbesteding.