

Reactienota Ontwerp Programma van Eisen

Op het Ontwerp Programma van Eisen concessies regionaal spoorvervoer 2021 - 2035

In de provincies Groningen en Fryslân en in Niedersachsen

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Overzicht reacties

Inleiding

Op 5 november 2016 hebben wij het Ontwerp Programma van Eisen voor de aanbesteding van de Regionale Treindiensten in Fryslân, in Groningen en op het lijndeel Bad Nieuweschans - Leer in Niedersachsen gepubliceerd. Op dit Ontwerp Programma van Eisen was van 5 november tot en met 17 december 2016 inspraak mogelijk. Er zijn in deze periode verschillende reacties binnengekomen. Deze zijn opgenomen in deze reactienota, waarbij is aangegeven wat er met de reactie gedaan is. Om de identiteit van iedere indiener van een reactie niet prijs te geven, hebben wij iedere indiener een nummer toegekend. In de brief aan de inspreker, is aangegeven onder welk nummer hij/zij zijn/haar reactie kan terugvinden. Deze reacties zijn meegenomen bij het opstellen van het Programma van Eisen en het bestek voor de aanbesteding en hebben op enkele punten ook tot wijzigingen geleid.

Parallel hieraan is ook aan marktpartijen (vervoerders en/of materieelleveranciers) via een marktconsultatie om een reactie gevraagd. Deze reacties zijn niet in deze reactienota verwerkt, echter hebben in enkele gevallen ook geleid tot aanpassingen en/of aanvullingen van het Programma van Eisen.

De ingekomen reacties worden hieronder per Hoofdstuk behandeld, gelijk aan de hoofdstukindeling in het Ontwerp Programma van Eisen.

2. Inspraakreacties

2.A Ambities, strategie en ontwikkeling

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
	De ontwikkelrol komt te veel op het bord te liggen van de vervoerder/concessiehouder. De praktijk leert dan dat de financiële belangen van de vervoerder vaak zwaarder wegen dan die van de reiziger.	17	Wij hebben bewust de keuze gemaakt om de ontwikkelfunctie bij de vervoerder neer te leggen. De vervoerder dient er voor te zorgen dat er zoveel mogelijk reizigers met de trein willen en gaan reizen. Wij zorgen samen met de vervoerder voor de verdere ontwikkeling in bijvoorbeeld het spoornetwerk en de verduurzaming.

2.B Scope van de concessie

Over dit hoofdstuk zijn geen reacties binnengekomen.

2.C Flexibiliteit en Samenwerking

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
C.2.1	Analoog aan het overleg tussen de CP-werkgroep dienstregeling en het OV-bureau en Q-Buzz over diverse ontwikkelings- en uitvoeringszaken lopende de (GD-) concessie, zouden wij het op prijs stellen ook met u en de nieuwe vervoerder op min of meer regelmatige basis te kunnen overleggen. Wij verzoeken u een dergelijke overlegvorm mogelijk te maken in de nieuwe concessie.	36	In eis C.2.1 is opgenomen dat de vervoerder zich dient te houden aan de in de pagina's daarvoor beschreven samenwerkingsstructuur. In die samenwerkingsstructuur is opgenomen dat de vervoerder ook regelmatig met het consumentenplatform dient te overleggen.

2.D Vervoer en Exploitatie

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
D.3.31	Er wordt een omschrijving gegeven voor trein vervangend vervoer in geval van werkzaamheden. Ik mis hier een specifieke omschrijving of fietsen meegenomen dienen te worden. In de afgelopen jaren is het regelmatig voorgekomen dat er werkzaamheden zijn in drukke toeristische weekenden (Oerol, zomervakantie, Delfsail, enz. enz.) Het is dan onbehoorlijk om mensen met een fiets niet te vervoeren.	4	Vanwege de inrichting van touringcars die worden ingezet als trein vervangend busvervoer bij werkzaamheden, is het helaas niet mogelijk een fiets mee te nemen. Voor dergelijke uitzonderingssituaties zullen wij hiervoor geen extra eisen stellen ten opzichte van de huidige situatie. Als er tijdens specifieke festivals werkzaamheden plaatsvinden, zal overleg plaats hebben tussen opdrachtgever en vervoerder, om te kijken of in dergelijke gevallen maatwerk geleverd kan worden.
D.3.32	Er wordt gemeld dat er treinvervangend vervoer dient te komen bij onvoorziene uitval en er binnen 31 minuten niet een opvolgende trein komt. De 31 minuten strookt niet met de eisen van de dienstregelingen, waar gesproken wordt over 30 min plus minus 10% (Bijlage H.4). Dat zou ik hier ook neerzetten.	4	Het is juist dat de eis over treinvervangend vervoer niet in overeenstemming is met de eis die is opgenomen in bijlage H.4 onder de kop 'Gelijke intervallen'. De eis bij treinvervangend vervoer is daarom in het definitieve Programma van Eisen in overeenstemming gebracht met bijlage H.4, hetgeen betekent dat er treinvervangend vervoer dient te komen als de volgende trein pas na meer dan 33 minuten (30 minuten + 10 %) zal arriveren.
D	In deel D van het ontwerp Programma van Eisen staat dat de frequentie van de stoptrein van Leeuwarden - Sneek in de spitsuren wordt uitgebreid naar vier ritten per uur. Verderop in de tekst staat dat deze uitbreiding een project is (D.4.5). Wij willen graag van u weten wat de status is van de 4' trein. Daarnaast willen wij van u weten of deze uitbreiding consequenties heeft ten aanzien van de overwegveiligheid van de nog onbeveiligde overwegen (overweg zonder AHOB) op dit traject. Het gaat dan concreet over de onbeveiligde spoorwegovergang bij de Singel nabij Boazum.	7	Voor de aanpassing de spoorinfrastructuur voor de 4e trein Sneek is € 11,1 miljoen beschikbaar. Het project bevindt zich momenteel in de 'Planfase'. De komende maanden wordt voor de benodigde infrastructuur een zogenaamd Rail Verkeer Technisch Ontwerp (RVTO) gemaakt. Als dit klaar is vindt de besluitvorming plaats over de realisatie van het project. De start van de realisatie is voorsnog voorzien in 2019. Als de spoorinfrastructuur gereed is, zullen er vanaf de start van de nieuwe concessie in de spits 4 treinen per uur gaan rijden en in de dal 2 treinen per uur. Enkele overwegen op het traject Leeuwarden-Sneek zullen in het kader van de 4e trein worden aangepast. De

			overweg in de Singel aan de noordkant van Boazum maakt daar geen onderdeel van uit.
D.3.21	Er staat dat er een boeteregeling geldt voor dispunctualiteit (D.3.21). Hebben de opdrachtgevers er ook over nagedacht om te werken met een beloningssysteem voor op tijd rijden in plaats van met boetes te werken?	7	Punctueel rijden vinden wij geen exceptionele prestatie, maar een basisvoorwaarde. Derhalve kiezen wij er voor om met malussen en/of boetes te werken.
D.1.1	In het ontwerp PvE wordt voor de treinenloop een corridor Roodeschool-Groningen-Winschoten voorgesteld. Wij adviseren in plaats daarvan een corridor Leeuwarden-Groningen-Winschoten(-Leer).	28	In de HOV-visie van de provincie Groningen en in het Programma Noord Nederland zijn de in het Programma van Eisen opgenomen doorkoppelingen vastgelegd. Op basis hiervan wordt onder andere het Hoofdstation Groningen grondig aangepast in de komende jaren. Wij kiezen er nu niet voor om dit nu aan te passen.
D.1.1	Voor de sneltrein Leeuwarden-Groningen is in het ontwerp PvE, vanwege het deels enkelsporige baanvak, een technisch noodzakelijke enkelvoudige tussenstop voorzien, altemnerend in Buitenpost en Feanwâlden. Wij adviseren in de sneldienst niet te kiezen voor een altemnerende stop in Feanwâlden, maar uitsluitend per richting 2x per uur in Buitenpost.	28	De formulering die in het PvE is opgenomen, vloeit voort uit enerzijds de brief van ANNO namens vijf gemeenten in Noordoost Fryslân aan Gedeputeerde Staten van Fryslân d.d. 1 februari 2012, waarin gepleit wordt voor een altemnerende sneltreinstop in Feanwâlden en Buitenpost, en anderzijds de positieve reactie van Gedeputeerde Staten van Fryslân dd 20 april 2012, waarin wordt aangekondigd dat in 2020 een definitief besluit wordt genomen over de stops van snel- en stoptreinen. Dit is nu gewijzigd in 2022, omdat er nog geen gelegenheid is geweest om ervaring op te doen met een altemnerende sneltreinstop in Feanwâlden en Buitenpost. De betrokken partijen zullen in 2022 worden betrokken bij de evaluatie van de altemnerende sneltreinstop in Feanwâlden en Buitenpost.
D.1	De looptijd van het contract betreft een lange duur. Het is op dit moment niet te voorzien welke wensen er over 15 à 20 jaar zijn. Wanneer het transferium Feanwâlden goed functioneert, is het misschien gewenst extra treinen in te	29	Ja, het Programma van Eisen biedt hier voldoende ruimte voor (voor zover mogelijk qua beschikbare infrastructuur en budget).

	zetten als spitsversterking. Biedt het PvE genoeg ruimte voor een dergelijke mogelijke situatie?		
D.1.1	Pendeltrein Groningen-Zuidhorn: Sinds enige jaren rijdt er in de ochtendspits een pendeltrein tussen Groningen en Zuidhorn. Hier maken dagelijks vele inwoners van Zuidhorn en omgeving dankbaar gebruik van. Helaas rijdt er in de middagspits geen pendel tussen Groningen en Zuidhorn. Dit betreuren wij omdat wij voorzien dat er in de nabije toekomst veel meer mensen gebruik gaan maken van de trein. Ingeval de inzet van een middagpendel tussen Zuidhorn en Groningen lastig te realiseren is in de aanstaande concessie, kan er ook voor gekozen worden om de sneltrein 's middags in de spits te laten stoppen in Zuidhorn.	32	In het Programma van Eisen is ruimte opgenomen om een dergelijke middagspitspendel op een later moment in te kunnen kopen. Analyses van reizigersaantallen zullen dan moeten aantonen of ook de middagspitspendel noodzakelijk is.
D.1.1	Goede aansluiting pendeltrein Zuidhorn - Groningen op ander treinen: Voor een tevreden en nog beter gebruik van de pendeltrein is het van belang dat deze goed aansluit op andere treinen op het hoofdstation in Groningen.	32	De prioriteit van de aansluitingen ligt bij de stoptrein en sneltrein Leeuwarden - Groningen Europapark op zowel station Leeuwarden als station Groningen. Daarmee hebben reizigers uit Zuidhorn die een aansluiting naar bijvoorbeeld Zwolle willen halen met de stoptreinen in ieder geval een goede aansluiting.
D	Ten aanzien van het ontwerp Programma van Eisen (ontwerp PvE) hebben we een paar opmerkingen: <ul style="list-style-type: none"> • De provincies Groningen en Frysiän hebben met het ontwerp PvE een ambitieus document opgesteld. Het spreekt ons aan dat gestreefd wordt naar een aantrekkelijk, snel en frequent collectief openbaar vervoer dat past bij de vraag van de reizigers. In dit kader passen de voorgenomen uitbreiding van de sneltreinen tussen Groningen en Leeuwarden, het doortrekken van de regionale treinen via het Hoofdstation Groningen, de extra sneltrein naar Winschoten en het uitbreiden van het aantal treinen tussen Leeuwarden en Sneek. 	33	In het Programma van Eisen hebben wij opgenomen dat de vervoerder verplicht is om mee te werken aan doorontwikkelingen ten aanzien van nieuwe en bestaande treindiensten. Daar zullen wij uiteraard samen met de vervoerder afstemming met u over zoeken. Dat geldt overigens ook als het gaat om afstemming over ontwikkelingen bij het busvervoer, andere vormen van kleinschalig vervoer en OV knooppunten (Hubs).

	<ul style="list-style-type: none"> • Het doortrekken van de lijn Groningen - Veendam naar Stadskanaal en mogelijk in een verdere fase naar Emmen / Duitsland wordt in PvE terecht als een te onderzoeken optie genoemd. Op dit moment wordt in overleg met de provincie Groningen een verkennend onderzoek door ons uitgevoerd naar de verkeersrelaties op de corridor Emmen - Groningen. In deze studie wordt de genoemde treinverbinding Emmen - Stadskanaal (- Veendam) als optie meegenomen. • De concessiehouder is in het PvE verantwoordelijk voor de (door)ontwikkeling van de concessie. Het is van belang dat bij de ontwikkeling, exploitatie en communicatie (zoals ook in PvE is aangegeven) wordt samengewerkt met o.a. het OV-bureau Groningen Drenthe. Ten aanzien van de mogelijke doorontwikkeling van de spoorlijn Stadskanaal - Emmen zal ook afstemming met de provincie Drenthe nodig zijn. • We constateren dat u in deze concessie weer de keuze hebt gemaakt om de opbrengstverantwoordelijkheid neer te leggen bij de vervoerder. Wij gaan er vanuit dat de nieuwe vervoerder vanuit deze rol in het belang van de reiziger meedenkt in de ontwikkeling van het totale openbaar vervoer en de knooppunten binnen het ov-netwerk (Hubs). 		
D.1.1	<p>Wij vragen u om uw besluit om station Sappemeer te sluiten te heroverwegen. Sappemeer Oost is net als de drie andere stations zeer belangrijk voor de bereikbaarheid van de gemeente Hoogezand-Sappemeer. Wij vinden dan ook dat alle 4 de stations overdag in ieder geval 4 maal per uur en savonds en in het weekend in ieder geval 2 maal per uur bediend zouden moeten worden.</p> <p>Een van uw argumenten om er voor te kiezen om Sappemeer Oost is dat het perron niet langer gemaakt kan</p>	3, 34, 41	<p>De afgelopen jaren hebben wij binnen de huidige concessie de treindiensten naar Hoogezand-Sappemeer flink uitgebreid. Bij de start van de huidige concessie werden alle stations nog maar 2 maal per uur bediend, intussen is dat 4 maal per uur overdag op werkdagen.</p> <p>De komende jaren wordt nog hard gewerkt om het treinvervoer in Groningen aantrekkelijker te maken voor reizigers. Dit is vastgelegd in het Spoorplan Noord-</p>

	<p>worden. Waarom kan niet zoals in Groot-Brittannië ook kan, worden aangegeven dat bij het achterste treinstel de deuren niet open gaan.</p> <p>Als u desondanks toch besluit Sappemeer Oost te sluiten dan zijn wij van mening dat u zult moet investeren in oa P&R voorzieningen en fietsvoorzieningen bij station Hoogezand-Sappemeer, en de veiligheid en faciliteiten op het station voor de reiziger omdat het daar dan drukker wordt.</p>		<p>Nederland en de HOV-visie regio Groningen-Assen. Hierin is vastgelegd dat de regionale treindiensten vanuit Hoogezand en verder, op het Hoofdstation Groningen worden gekoppeld aan de treinen naar Sauwerd en verder, de zogenaamde doorkoppeling.</p> <p>Deze doorkoppeling zorgt er voor dat reizigers vanuit bijvoorbeeld Hoogezand-Sappemeer een rechtstreekse verbinding krijgen met station Groningen Noord en alle haltes ten noorden hiervan. Daarnaast is in de plannen opgenomen dat er een spitspendel (sneltrain) komt te rijden tussen Groningen en Winschoten. Hierdoor kunnen mensen vanuit Winschoten in die sneltrain gaan zitten in de spits, zodat er meer zitplaatsen voor reizigers uit Hoogezand-Sappemeer beschikbaar zijn op de bestaande treinen. Deze keuzes in het spoorplan Noord Nederland en de HOV-visie Groningen Assen hebben echter wel tot gevolg dat het niet meer mogelijk zal zijn om alle 4 stations aan te doen in Hoogezand-Sappemeer.</p> <p>Om de doorkoppeling van de treinen mogelijk te maken qua treinomlopen, dient er in Hoogezand-Sappemeer een station gesloten te worden dan wel twee stations een bediening te krijgen van 2 maal per uur in plaats van 4 maal per uur. Aangezien de stations Hoogezand-Sappemeer en Martenshoek de meeste instappers en uitstappers hebben en ook het meest centraal gelegen zijn, vinden wij dat deze stations in ieder geval 4 maal per uur bediend moeten blijven. De stations Kropswolde en Sappemeer Oost hebben beide veel minder in- en uitstappers.</p>
--	---	--	---

			<p>Zoals hierboven beschreven is het mogelijk om er voor te kiezen om toch zowel station Sappemeer Oost als station Kropswolde te blijven bedienen. Beide stations worden dan overdag op werkdagen nog twee keer per uur bediend (bijvoorbeeld het ene station bedienen met de lijn van en naar Veendam en het andere station op de lijn van en naar Winschoten/Leer). En 's avonds beide maar 1 maal per uur. Wij kiezen hier echter niet voor en kiezen er om de onderstaande redenen voor om station Sappemeer Oost te sluiten op het moment dat de doorkoppeling (naar verwachting per december 2022) een feit is:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het geeft meer duidelijkheid richting de reiziger. Die heeft in dat geval overdag op werkdagen 4 maal per uur een verbinding van en naar 3 stations (Kropswolde, Martenshoek en Hoogezand-Sappemeer) en stapt niet per ongeluk in Groningen in een trein die niet naar zijn/haar 'goede' station in Hoogezand-Sappemeer gaat. Daarnaast heeft de reiziger hiermee ook in de avonduren en in het weekend naar alle 3 de stations 2 maal per uur een trein.• De perrons in Sappemeer Oost zijn het kortst (te kort) waardoor het rijden met langere treinen niet mogelijk is. Als Sappemeer Oost niet meer wordt aangedaan dan kan met langere treinen worden gereden, waardoor het mogelijk is meer zitplaatsen aan reizigers (in Hoogezand-Sappemeer) aan te bieden. Het verlengen van de perrons op station Sappemeer Oost is een lastige en dure opgave. Het stoppen met treinen die langer zijn dan de perrons zijn is in Nederland vanuit veiligheidsoverwegingen niet toegestaan.
--	--	--	--

			Aangezien het sluiten van het station Sappemeer Oost gevolgen heeft voor bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de omgeving van het station hebben wij besloten dat wij in de komende jaren, voorafgaand aan de sluiting van station Sappemeer Oost, een onderzoek in zullen stellen naar alternatieve vormen van vervoer ter vervanging van het station Sappemeer Oost en dit af te zetten tegen het openhouden van Sappemeer Oost. Bij dit onderzoek zal ook nadrukkelijk aandacht worden besteed aan reizigers met de herkomst of bestemming Nieuw Woelwijck, Tripscompagnie en Borgercompagnie. Tevens zal bij dit onderzoek de mogelijkheden van Publiek Vervoer en zelfstandig rijdend vervoer worden betrokken.
D.1.1	Wij zijn van mening dat de sneltrein Groningen - Winschoten ook op minimaal 1 van de stations in Hoogezand Sappemeer zou moeten stoppen om op die manier meer zitplaatscapaciteit in de spits in Hoogezand-Sappemeer te kunnen bieden en in de toekomst ook een halte op de internationale trein naar Bremen te hebben.	34	Vooralsnog kiezen wij ervoor om de sneltrein op zo weinig mogelijk stations te laten stoppen, zodat de trein ook echt een sneltrein is. Zodat reizigers uit Winschoten die met deze trein gaan snel van en naar Groningen kunnen reizen waardoor de meeste reizigers uit Winschoten voor deze sneltreinen zullen kiezen. Als de reizigers in Winschoten voor deze trein kiezen komen er daarmee extra zitplaatsen beschikbaar voor reizigers in de treinen die stoppen in Hoogezand-Sappemeer. Voor een stop op de internationale trein naar Bremen geldt dat bij het onderzoek naar de spoorlijn Groningen - Bremen nog wordt onderzoek welke haltes de trein naar Bremen zal aandoen.
A.2, D.1.1	Wij vragen u om nog voor de start van de concessie niet alleen de haalbaarheid van reactivering van de spoorlijn Veendam en Stadskanaal onderzocht te hebben maar ook het realisatiebesluit genomen te hebben.	15	Zoals u weet zetten wij ons in om het onderzoek naar de mogelijke reactivering zo spoedig als mogelijk is af te ronden en hierover besluitvorming te laten plaatsvinden.
A.2, D.1.1	Wij vragen u om te bevestigen of u bij het onderzoek naar de spoorlijn Veendam - Stadskanaal de mogelijkheid van	34	Wij nemen dit mee in het onderzoek naar Veendam - Stadskanaal.

	een station Duurkenakker nog altijd mee neemt in uw onderzoek.		
D.3.18	De eisen die geformuleerd zijn ten aanzien van punctualiteit en uitval van de treindiensten komen niet overeen met eisen uit de afspraken die Prorail hierover heeft met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het probleem hierbij is dat de vervoerder wordt gevraagd om op andere waarden te sturen dan ProRail. Dit geldt zowel voor de voorgestelde meetpunten als de geëiste waarden en de gehanteerde methodiek (uitval als onderdeel van punctualiteit). Zie ook de opmerking hierover verderop (bij par. D.3.18) Vóór het op de markt gaan van het bestek willen we hierover graag met uw organisatie in overleg treden.	35	Het is correct dat deze niet overeenkomen. Wanneer de vervoerder bij ons kan aantonen dat rituitval en/of vertraging het gevolg is van een storing aan de infrastructuur dan telt dit niet mee in de percentages die de vervoerder worden aangerekend. In de door ProRail gehanteerde methode tellen die vertragingen en rituitvallen wel mee.
D.3.17	De NB bij D.3.17 gaat over vertrekvertraging, terwijl daarboven over aankomstvertraging wordt gesproken. Die NB kan er dus uit.	35	D.3.17 gaat zowel over aankomstvertraging als te vroeg vertrekken. Dit is ook aangegeven in de NB die er onder staat.
D.3.18	In D.3.18 wordt gesproken over het meenemen van uitval bij punctualiteit. Dat doet Prorail nu niet in haar afspraken met het Ministerie. Overleg tussen concessieverleners onder elkaar (Provincies en Ministerie) is wenselijk. Verder: hoe wordt vastgesteld of er sprake is van overmacht ? ProRail voorziet taferelen waar lang wordt gediscussieerd over de vraag of dit nu wel of niet overmacht was voor de vervoerder. Dat lijkt niet wenselijk voor zowel concessieverlener als vervoerder. Specificatie is niet smart, dit zou wel moeten.	35	Wij hebben in het Programma van Eisen opgenomen dat uitgevallen ritten niet meetellen bij de punctualiteit. Verder is het aan de vervoerder om bij ons aan te kunnen tonen dat er sprake is van overmacht. Wanneer dat ons inziens niet het geval is, telt de vertraging gewoon mee.
D.3.19	Hoe D.3.19 te operationaliseren ? Als er een trein richting bijvoorbeeld Harlingen de aansluiting overneemt van een intercity van NS dan mag deze dus te laat zijn op zijn eindpunt ? Hoe wordt dat objectief vastgesteld? Dit is ingewikkeld.	35	Het is aan de vervoerder om dit objectief aan te tonen. Daarbij kan het voertuigvolgsysteem in de treinen behulpzaam zijn maar mogelijk ook afspraken die een vervoerder kan maken met ProRail en/of de vervoerder van de hoofdrailconcessie.

D.3.21	D.3.21 Een boetebepaling voor punctualiteit is niet te adviseren. ProRail adviseert een boetebepaling op te nemen die ziet op proces-indicatoren die de vervoerder zelfstandig kan beïnvloeden. Punctualiteit wordt mede bepaald door de prestaties van andere partijen waaronder ProRail. ProRail heeft met het ministerie afspraken ten aanzien van de te behalen punctualiteit op regionale lijnen, zie het Beheerplan. Ter informatie: in het Beheerplan 2016 van ProRail staat als Streefwaarde voor Punctualiteit regionale series <3 min: 92,9% met een groeipad naar 93,4% in 2019.	35	Deze bepaling gaat over die punctualiteit die de vervoerder is aan te rekenen. Op het moment dat de vervoerder kan aantonen dat er sprake is van overmacht telt de vertraging niet mee. In de door u aangegeven streefwaarden zijn ook de gevolgen van storingen in de infrastructuur meegenomen. Wanneer de vervoerder kan aantonen dat er bijvoorbeeld een seinstoring of een ander mankement aan de spoorbaan was, dan telt vertraging die hiervan een direct gevolg is niet mee bij deze bepaling.
Algemeen	Beoordeling van concept dienstregelingen. ProRail zal de door de potentiële vervoerders opgestelde dienstregelingen toetsen. Gelet op de specifieke situatie voor deze vervoerconcessie, zullen twee dienstregelingen getoetst moeten worden; één dienstregeling die uitgaat van de infrastructuur van Programma Noord Nederland en één met de situatie waarbij nog niet al deze aanpassingen zijn uitgevoerd. Met name het project Spoorzone Groningen is daarbij van belang met het oog op de beoogde doorkoppelingen van de decentrale treindiensten. ProRail zal de dienstregelingen toetsen op logistieke haalbaarheid, transferkwaliteit, overwegveiligheid en geluidproductieplafonds. Uit eerdere aanbestedingen is gebleken dat, voor de volledigheid van de ProRail beoordeling, de relevante informatie door de vervoerders geleverd dient te worden. Denk hierbij aan informatie over start- en einde van de treindiensten, rangeerbewegingen en een realistische inschatting van type en samenstellingen van het in te zetten materieel. Tevens is het van belang om aan te geven dat toetsing van de dienstregeling door ProRail geen garantie is voor capaciteit. De procedure voor de aanvraag van capaciteit is beschreven in de	35	Wij hebben de met ProRail afgestemde data opgenomen in het bestek, zodat inschrijvende vervoerders hierover tijdig contact kunnen opnemen met ProRail.

	netverklaring. Voor het opstellen van het bestek vraag ik uw aandacht voor deze aspecten.		
D.1.1	<p>We zien graag dat de kwaliteit van het vervoer in de komende concessieperiode verder wordt verbeterd en het product (snel-)trein verder wordt ontwikkeld. We kijken daarbij ook sterk naar de verbinding met Duitsland. We waarderen in dit kader zeer de inzet van de provincie voor het snelst mogelijke herstel van de spoorbrug bij Weener. Een algemene opmerking is dat we de uitvraag van de bestaande dienstregeling, en de door de provincie voorgeschreven aantallen ritten per uur, vnl. wensen te zien als een referentie-dienstregeling, die voor alle aanbieders een vergelijkingsbasis moet vormen in de offerte, waarbij we echter de provincie willen vragen te bevorderen dat aanbieders met ambitieuze, creatieve en efficiënte ideeën worden uitgenodigd en uitgedaagd deze aan te bieden, ook wanneer hiervoor de inzet nodig is van de provincie voor het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur. Alle goede bedoelingen ten spijt, moet het tot in detail willen voorschrijven van product en kwaliteit niet leiden tot verstarring of niet durven offeren van alternatieven door vervoerders. De provincie riskeert dat vervoerders risicomijdend gedrag gaan vertonen en zaken die voor reizigers leuk zijn, niet aanbieden omdat 'ze anders kans lopen op boetes.... (Te veel focus op punctualiteit bij NS door de landelijke politiek heeft indirect geleid tot vervallen van b.v. alternerende bestemmingen, koppelen / splitsen, afsluiten van doorloopkoppelen, minder wachten op aansluiting, afschaffen koffietrolleys etc).</p>	36	<p>Het staat de inschrijvers vrij om bovenop de gevraagde dienstregeling extra diensten aan te bieden die een meerwaarde zijn voor de reiziger. Daarnaast maakt het Programma van Eisen mogelijk om het netwerk en frequenties waar nodig en mogelijk in de toekomst verder uit te breiden. Bij 'normale' extra ritten kan dit plaatsvinden via een meer/minderwerk prijs en bij grotere uitbreidingen kan dat plaatsvinden via een businesscase.</p>
D.1.1	<p>Belangrijk is o.i. dat de provincie de samenhang bewaakt van het trein- en busproduct op knooppunten, tussen IC's en regionale stop- en sneltreinen, en tussen binnenlandse en internationale treinreizen via onze enige echte</p>	36	<p>Het Programma van Eisen geeft ons de ruimte om deze samenhang samen met de vervoerder, het Consumentenplatform, het OV-bureau Groningen Drenthe en onze buurprovincies te bewaken.</p>

	grensoverschrijdende spoorlijn -daarmee voorkomend dat reis-apps ons reizigers allemaal adviseren via Bentheim, Emmerich of ergo: Eelde... op (trein)-vakantie te gaan.		
D3, D.3.17, D.3.21	Bevorder dat de treinen op tijd rijden en regel toezicht op de realisatie (maar zo genuanceerd dat aansluitingen in de knopen worden gehaald).	36	Middels punctualiteitseisen sturen wij er op dat de vervoerder er voor zorgt dat de treinen zo veel als mogelijk op tijd gaan rijden. De treinen worden voorzien van een voertuigvolgsysteem op grond waarvan betrouwbare data beschikbaar komen om te bepalen of de vervoerder op tijd heeft gereden.
D.3.29	Regel samenwerking met aangrenzende vervoerders voor optimaal OV-product i.h.k.v. "Samen op Reis", Ems-Dollard-Regio en aansluiting met Nedersachsen.	36	Wij hebben in het Programma van Eisen opgenomen dat de vervoerder moet afstemmen en samenwerken met de vervoerders in omliggende concessiegebieden waaronder ook Nedersachsen.
D	Breidt het knopenmodel (vanuit knopen Zwolle / Groningen / Leeuwarden) uit naar Veendam / Winschoten / Leer etc naar Zwitsers voorbeeld, voor trein en bus.	36	Wanneer een dergelijke uitbreiding aan de orde is, biedt het Programma van Eisen de ruimte om de vervoerder hier aan mee te laten werken.
D	Streef naar een dagdekkend patroon van stop- en sneltreinen tussen Groningen en Winschoten/Veendam en vraag vervoerders om uitvoerbare verbeterstappen. Werk tijdens de concessie aan daarvoor noodzakelijke strategische infrastructuur.	36	Het staat de inschrijvers vrij om bovenop de gevraagde dienstregeling extra diensten aan te bieden die een meerwaarde zijn voor de reiziger. Daarnaast maakt het Programma van Eisen het mogelijk om het netwerk en frequenties waar nodig en mogelijk in de toekomst verder uit te breiden. Bij 'normale' extra ritten kan dit plaatsvinden via een meer/minderwerkprijs en bij grotere uitbreidingen kan dat plaatsvinden via een businesscase.
D.1.1	Groningen – Veendam / Leer o Het bieden van extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten (van spits naar dagdekkend?) wordt gewaardeerd. o De frequentie voor het treindeel Winschoten – Leer is door de provincie (te) exact voorgeschreven. Vraag de vervoerder naar ontwikkelvoorstellen om meer reizigers te trekken naar deze strategische internationale reis-schakel.	36	Het staat de inschrijvers vrij om bovenop de gevraagde dienstregeling extra diensten aan te bieden die een meerwaarde zijn voor de reiziger. Daarnaast maakt het Programma van Eisen mogelijk om het netwerk en frequenties waar nodig en mogelijk in de toekomst verder uit te breiden. Bij 'normale' extra ritten kan dit plaatsvinden via een meer/minderwerkprijs en bij grotere uitbreidingen kan dat plaatsvinden via een businesscase. Vanwege de bruggen en het enkelsporige baanvak in

	Let daarbij op vroege en vooral late(re) verbindingen naar/van Groningen.		Niedersachsen en willen geven van een aansluiting in Leer is het treindeel Winschoten - Leer in overleg met LNVG Niedersachsen voor de aanbesteding vastgelegd. Dat betekent echter niet dat wanneer de vervoerder tijdens de concessieperiode ruimte ziet om verbeteringen door te voeren voor de reiziger dat dit niet kan. Op dat moment zullen wij met de vervoerder in overleg gaan met LNVG Niedersachsen.
D.1.1	<p>Groningen – Leeuwarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Het bieden van extra sneltreinen tussen Groningen en Leeuwarden is dringend gewenst en wordt dus zeer gewaardeerd. o Er is gekozen om de sneltrein Leeuwarden-Groningen door te trekken naar Europapark. Vraag de vervoerder om hieruit doorgaande sneltreinen te ontwikkelen van Leeuwarden naar Leer en later Bremen. o Vraag de vervoerder om alternatieven voor de relatief dure pendeltreinen Zuidhorn - Groningen. Sluit daarbij 1 sneltreinstop per provincie naast de stops in Leeuwarden en Groningen niet uit. <p>→ Door bijvoorbeeld in Zuidhorn de sneltrein te laten halteren kunnen reizigers richting RUG en Hanze vanuit Friesland een fors snellere reis krijgen.</p>	36	De sneltrein dient in onze ogen een sneltrein te blijven. Derhalve kiezen wij er voor bij de start van de concessie de sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen onderweg slechts eenmaal te laten halteren. Om de extra reizigersgroei in de spits vanuit Zuidhorn op te vangen laten wij daarom vanuit en naar Zuidhorn een extra spitspendel rijden. Dit laat onverlet dat in overleg met de vervoerder tijdens de looptijd van de concessie tot andere keuzes gekomen kan worden. Het Programma van Eisen biedt die ruimte. Dat geldt ook voor de mogelijkheid van het doortrekken van de sneltrein en/of stoptrein naar Winschoten, Leer en/of Bremen. Het onderzoek naar de verbinding Groningen - Bremen is nog in volle gang.
D	o De doorkoppeling van de regionale treindiensten zorgt ervoor dat er keuzes gemaakt moeten worden op aansluitingen, twee richtingen krijgen een NS-IC-aansluiting, 2 krijgen een Sprinter-aansluiting. De provincie laat de keus aan de vervoerder, maar beter is de keuze te baseren op vervoersanalyse!	36	Wij kiezen er voor om dit deel van de ontwikkelingsfunctie bij de vervoerder neer te leggen zodat deze op basis van alle gegevens de beste keuze voor het samenhangende netwerk kan maken.
D.3.8 t/m D.3.16	Eis voldoende capaciteit voor elke rit om alle reizigers comfortabel mee te nemen.	36	Dit is geregeld middels eisen D.3.8 tot en met D.3.16 in het Programma van Eisen.

Bijlage H.4	Bij de beschrijving van de treindiensten missen wij bij de Stoptrein Leeuwarden - Groningen Europapark de doorontwikkeling van deze lijn met extra stations in Hoogkerk en de Suikerunie.	38	In bijlage H.4 hebben wij station Hoogkerk reeds opgenomen op de stoptrein Leeuwarden - Groningen Europapark. Daarnaast geldt in zijn algemeenheid dat wij in overleg met de vervoerders tijdens de concessieperiode haltes kunnen toevoegen wanneer dat wenselijk is, infrastructureel mogelijk is en ook in de omloop van de lijn past.
Bijlage H.4	Wij verzoeken u om expliciet op te nemen dat bij een andere koppeling tussen de spoorlijnen Eemshaven/Roodeschool en Delfzijl met Veendam en Bad Nieuweschans/Leer de kwartierdienst tussen Sauwerd en Zuidbroek gehandhaafd blijft.	38	Dit is geregeld in bijlage H.4.
C	Groningen noemt hier mogelijke nieuwe lijnen zoals Veendam – Stadskanaal – Emmen. Fryslân toont te weinig ambitie in het creëren van nieuwe lijnen. Fryslân kan meer ambitie tonen door bijvoorbeeld (Groningen) – Drachten – Heerenveen (- Emmeloord - Lelystad) of Leeuwarden – Garijp – Drachten en Buitenpost – Dokkum als mogelijke nieuwe lijn te noemen.	17	In zijn algemeenheid is in het Programma van Eisen opgenomen dat wanneer er uitbreiding in het spoornetwerk zijn, deze kunnen worden ondergebracht in de concessie. Dit zal dan plaatsvinden middels businesscases. Dit geldt zowel voor extra treindiensten in Groningen als ook in Fryslân.
D.1.1	Het optimaliseren van de dienstregeling Leeuwarden – Harlingen Haven heeft meerdere mogelijke oplossingen. Hierbij is het belangrijk om het aantal in/uitstappers in acht te nemen. Binnen onze visie zijn er drie oplossingen om een goede halfuurdienst te creëren tussen Leeuwarden en Harlingen Haven. 1. Alternierend halteren inclusief snelheidsverhoging. In deze situatie worden zowel Deinum als Dronrijp 1x per uur bediend door een trein, samen met een snelheidsverhoging zal dit genoeg reistijdwinst bieden. De slechtere verbinding wordt mogelijk wel als een sterfhuisconstructie ervaren door de reiziger.	17	Uit uw reactie maken wij op dat u ervoor pleit om de eis te stellen dat alle stations op het traject Leeuwarden – Harlingen Haven, dus ook de stations Deinum en Dronryp, 2 x per uur worden bediend op maandag tot en met zaterdag tot 20.00 uur. In het Programma van Eisen vragen wij nu een halfuur bediening uit met aandoen van alle stations, dus inclusief Deinum en Dronryp.

	<p>2. Definitieve sluiting station Deinum inclusief snelheidsverhoging. De afstand Deinum Leeuwarden is dusdanig dat een goede busverbinding een goed alternatief kan bieden. De reistijd station Deinum – station Leeuwarden is per bus slechts 7 minuten. Deinum kan mogelijk in de stadsdienst van Leeuwarden worden opgenomen, hiermee krijgt het dorp van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een frequente verbinding. Voor de inwoners dus geen achteruitgang. Het sluiten van het station samen met een snelheidsverhoging creëert genoeg reistijdwinst. Hiermee wordt de verbinding Leeuwarden – Harlingen Haven aantrekkelijker. Of dit een positief of negatief effect heeft op station Dronrijp is lastig in te schatten.</p> <p>3. Voor station Dronrijp is het verstandig om een keuze te maken welke optie ten gunste komt voor de reiziger. Alternierend halteren of definitieve sluiting, waarbij met de keuze tot een sluiting, de service van bediening met OV wel gewaarborgd moet worden. Dit kan geschieden doormiddel van een extra bus per uur.</p> <p>Optie twee en drie zouden volgens ons serieus in overweging genomen moeten worden.</p>		
D.1.1	D.1.1 Aansluitingen in Leeuwarden op Harlingen Haven - Leeuwarden: Twee keer per uur op de intercity's van en naar Zwolle (zelfde tekst als bij aansluitingen van/naar Sneek).	17	De treindienst Leeuwarden - Harlingen Haven zal in een halfuurdienst worden uitgevoerd. Daarmee sluit ook deze lijn 2 maal per uur aan op de Intercity in Leeuwarden.
D.4.5	D.4.5 Pagina 37 Pilot autonoom rijden Als hiertoe overgegaan wordt, verandert de taak van de machinist van een actieve, zelfrijdend en besturend	17	In het Programma van Eisen vragen wij aan de vervoerder om mee te werken op het moment dat wij een pilot zouden gaan willen uitvoeren. Bij een dergelijke pilot zal

	persoon naar een meer passieve, controlerende persoon (DB-Netz, 2016).		dan ook naar de rol van de machinist moeten worden gekeken.
--	--	--	---

2.E Klantinterface

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
E.2.16	Kunt u aangeven waarom u van een concessienemer eist dat zij logo's opneemt van een specifieke commerciële dienst, en geen omschrijving van de functionaliteit zodat zij zelfstandig een leverancier mag kiezen? Zeker gezien deze specifieke commerciële dienst de kosten van exploitatie met procenten verhoogt? Kunt u tevens aangeven waarom u hier 9292 heeft geselecteerd, maar niet Google Maps, Bing Maps, 1313.nl, PlannerStack, GoAbout, CityMapper, of een van de andere tweehonderd afnemers van NDOVloket die een landelijk reisinformatie systeem exploiteren?	1	De tekst in het Programma van Eisen [E.2.16] is als volgt aangepast: "Verwijzing naar relevante servicenummers en websites (waaronder die van de Concessiehouder en van een landelijke reisplanner)" "logo's van de Concessiehouder en van een landelijke reisplanner opgenomen."
E.4.23	Wij vinden het van belang dat de reiziger het openbaar vervoer als eenvoudig en klantvriendelijk ervaart. Reizigers moeten op iedere halte op een gemakkelijke wijze aan een reisproduct kunnen komen.	7	In eis E.4.23 is daarom opgenomen dat de Concessiehouder ervoor dient te zorgen dat het mogelijk is dat Reizigers op alle treinstations bij een Kaartautomaat en in Groningen en Leeuwarden tevens bij de Servicepunten saldo kunnen laden, producten (landelijk en regionaal) kunnen ophalen en afwaarderen en een eenmalig te gebruiken vervoerbewijs kunnen aanschaffen voor hun reis.
E3	In hoofdstuk E3 wordt ingegaan op marketing en promotie. In Fryslân en Groningen zijn fijnmazige fiets- en wandelknooppuntenroutes uitgezet. Vele daarvan sluiten aan bij de treinstations. Het aanbieden van arrangementen in combinatie met deze recreatieve routes kan dienen als promotie voor het OV én een bijdrage leveren aan recreatie en toerisme in de beide provincies. Daarbij kan gedacht	7	In het Programma van Eisen hebben wij aangegeven dat marketing en het promoten van het openbaar vervoer een kerntaak is van de vervoerder; de opbrengstverantwoordelijkheid ligt ook bij hem. De door u geschetste kansen zou de vervoerder wanneer hij dat wenselijk vindt in dat kader prima kunnen oppakken en kunnen uitwerken in het Klantinterfaceplan.

	wordt aan een arrangement met een City-Trip of een arrangement met een wandel-of fietstocht. Kan dit worden opgenomen in het ontwerp Programma van Eisen?		
E5	<p>In hoofdstuk E5 wordt ingegaan op personeel en service. Kunt u aangeven hoeveel stewards (conducteurs) er minimaal per rit worden ingezet? Vanuit sociale veiligheid, een goede klantinterface en om zwart rijden tegen te gaan zouden er één of meerdere stewards aanwezig moeten zijn op elke rit.</p> <p>Wellicht kan dit in combinatie met Social Return. Een steward is essentieel voor het handhaven van de orde in de trein en voorkomt onnodig zwartrijden. Dit geeft de reizigers een veilig gevoel en voorkomt dat het interieur onnodig vies wordt gemaakt.</p>	7, 8, 17	<p>De basiseisen zijn dat de vervoerder verantwoordelijk is voor de sociale veiligheid van de reizigers en zijn personeel. De vervoerder dient van de reiziger hiervoor een 8 als waarderingcijfer te krijgen en van het personeel een 7,5. Hoe de vervoerder dit bereikt is aan hem. Hij is namelijk zowel verantwoordelijk voor de veiligheid als ook opbrengstverantwoordelijk. Om bovenstaande waarderingcijfers te halen mag de vervoerder personeel inzetten maar ook andere technische maatregelen treffen. Echter, omdat wij het een goede zaak vinden dat reizigers wel regelmatig een steward op de trein aanwezig zien, hebben wij als eis opgenomen dat de vervoerder in ieder geval op 1 op de 4 dienstregelingskilometers minimaal 1 steward op de trein heeft. Daarnaast we bij de een optie uit, waarbij de vervoerder aangeeft wat de meerkosten zijn om het aantal stewards te verhogen van 1 op de 4 dienstregelingskilometers naar 1 op de 2 dienstregelingskilometers. Na gunning van de concessie kan op basis van deze prijsopgave besloten worden of deze optie wordt afgenomen.</p> <p>In alle gevallen mag de vervoerder zelf meer stewards inzetten als hij denkt dat dat nodig is om een 8 en een 7,5 te behalen. Wij willen de vervoerder hier echter niet toe verplichten om dat hij wellicht goedkopere oplossingen kan bedenken die tot hetzelfde veiligheidsgevoel kunnen leiden. Uit het oogpunt van een efficiënte besteding van maatschappelijk geld is ervoor gekozen om niet op iedere rit een steward aanwezig te laten zijn, maar de inzet gericht te laten plaatsvinden. De inzet van de stewards</p>

			wordt iedere 6-8 weken geëvalueerd om zo de stewards gericht in te zetten op die lijn(del)en momenten waarop zij het meest nodig zijn.
E.5.6	Goed dat geëist wordt dat het personeel in de trein in Fryslân het Fries kan verstaan. Het is echter wat bevreemdend dat voor het gebruik van Duits en Engels verstaat en bij voorkeur spreekt. Dit zou ook voor het Fries moeten gelden. In de paragraaf over Klantenservice en Klachtenregeling staat niets vermeld over het kunnen gebruiken van de Friese taal.	29	Wij hebben dit in het definitieve Programma van Eisen aangepast. Daarin hebben wij opgenomen dat het personeel op het Friese deel van de concessie bij voorkeur ook Fries spreekt en dat bij klantenservice in Fryslân het personeel ook Fries moet kunnen verstaan.
E.4.18	In- en uitcheckpaaltjes: Zorg voor voldoende in- en uitcheckpaaltjes zodat reizigers niet lang hoeven te wachten om uit te checken. Nu staat er in de spits een lange rij reizigers voor de in- en uitcheckpaaltjes bij station Zuidhorn.	32	In het Programma van Eisen hebben wij onder eis E.4.18 opgenomen dat het aantal in- en uitcheckpalen op treinstations en de snelheid waarmee in- en uitgecheckt wordt toereikend moet zijn voor een vlotte doorstroming van reizigers die willen in- en/of uitchecken. Ook in de spits.
E.2.10	Er wordt aangegeven bij E.2.10 dat de treinlengte zichtbaar moet zijn. Wellicht is het een optie om een druktemeter in de informatievoorziening op te nemen, waarbij de drukteverdeling in een aankomende trein wordt getoond;	36	Het realtime sturen van GPS gegevens (locatie bepaling op tijdstip) is momenteel al wel mogelijk. Het ook realtime sturen van pakketjes aan data met bijvoorbeeld aantallen reizigers in de trein is op dit moment nog erg kostbaar. Derhalve schrijven we dit nu niet als eis voor. Echter de inschrijvende vervoerders zijn vrij om dit als kwalitatieve meerwaarde voor de reizigers aan te bieden. Daarnaast is het, wanneer de technische en internet ontwikkelingen verder zijn, tijdens de concessieperiode en dit dan goedkoper is, op een later moment via een businesscase regeling ook nog in te kopen.
E.2.16	Er wordt geëist bij E.2.16 dat er een plattegrond komt van alle busdiensten in Friesland/Groningen. Suggestie is de regio rond het station te kiezen en daarbij de busdiensten te tonen.	36	Deze eis is qua formulering aangepast naar: "een plattegrond met de busdiensten van en naar het betreffende station, eventueel aangevuld met andere (relevante) busdiensten in Fryslân, Groningen en Niedersachsen."

E.2.28	Verwacht wordt dat E.2.28 teveel tijd kost. Er moet te veel worden omgeroepen: station, vertraging, aansluitingen trein EN bus, zijde uitstap, belangrijke nabije bestemmingen. Lange omroepberichten kunnen ook irritatie oproepen. Beperk het omroepen tot het hoogstnoodzakelijke! Voorgesteld wordt: o Omroep: Station, vertraging en zijde uitstap o Beeldscherm: aansluitingen trein EN bus, belangrijke nabije bestemmingen	36	Gelet op de toepasselijke regelgeving over de toegankelijkheid van openbaar vervoer dient in voertuigen (in ieder geval) reisinformatie over de aankomst bij tussengelegen haltes of stations tijdig en in beeld én geluid beschikbaar te zijn voor personen met een functiebeperking. Wij hechten er echter waarde aan dat personen met een functiebeperking ook geïnformeerd worden over aansluitingen en belangrijke bestemmingen. Wij kiezen er daarom toch voor om ook deze informatie om te laten roepen.
E.4.20	Zorg ervoor dat zo snel mogelijk een in/uitchecksysteem met 1x in-/uitchecken gebruikt kan worden.	36	In eis E.4.20 is opgenomen dat wanneer dit landelijk wordt ingevoerd, de vervoerder dit ook moet doen.
E.4.1 t/m E.4.14	Zorg ervoor dat er een integraal OV-abonnement verkrijgbaar is voor regionaal trein- en busvervoer en dat dit behouden blijft. Maak de OV-abonnementen zo simpel mogelijk.	36	Dit is geregeld in eisen E.4.1 tot en met E.4.14.
E.4.17 t/m E.4.24, Bijlage H.6	Regel genoeg OV-chipkaartpalen, zodat ook in de spits snel in/uitgecheckt kan worden. Bijvoorbeeld in Europapark, Winschoten en Hoofdstation ontstaan in de spits files bij de chippalen. Daarbij dienen de OV-Chipkaartpaaltjes snel te werken. Zorg ervoor dat onder alle omstandigheden het duidelijk zichtbaar wordt of een klant succesvol incheckt/uitcheckt. Zorg ervoor dat onder alle omstandigheden het duidelijk hoorbaar is of een klant succesvol incheckt/uitcheckt.	36	Dit is geregeld middels eisen E.4.17 tot en met E.4.24 plus bijlage H.6.
Algemeen	Zorg ervoor dat onder alle omstandigheden het duidelijk hoorbaar is wat wordt omgeroepen aan meldingen op het station. Dat is nu regelmatig onhoorbaar.	36	De sterkte van het geluid van de omroep berichten kan niet door de vervoerder worden beïnvloed. Daardoor kunnen we dit ook niet als eis opnemen in het Programma van Eisen.
E.4.17 t/m E.4.22	We doen de suggestie om de in/uitcheck-paaltjes te bestempelen als 'strategische infrastructuur' die niet eigendom van de vervoerder zou moeten zijn, maar van de concessieverlener, die ze in beheer geeft aan de	36	Wij kiezen er niet voor om deze apparatuur in 2035 over te nemen aangezien onze verwachting is dat er tegen die tijd weer betere en nieuwere systemen zullen zijn.

	vervoerder. (Het zal toch niet zo zijn dat paaltjes vervangen moeten worden bij een nieuwe concessie?)		
E.5.6	Wij missen de eis dat het een pre is dat servicemedewerkers naast Nederlands ook Duits en Engels spreken	38	Wij hebben dit in het definitieve Programma van Eisen bij E.5.6 toegevoegd. Zodat duidelijk is dat wij ook servicemedewerkers bij voorkeur Engels en Duits spreken maar het in ieder geval kunnen verstaan.
C, E.2.16	Met betrekking tot reisinformatie denken wij dat het goed is om meer (dan wat in het ontwerp Programma van Eisen staat) te verplichten dat de concessiehouder de samenwerking met andere vormen van vervoer zoekt. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat op de kaartjes van het treinnetwerk ook de relevante buslijnen worden opgenomen. In de treinstellen zien wij nabij de deuren of op een andere logische plaatsen deze kaarten ook graag terug.	18, 38	Het samenwerkingsmodel zoals beschreven in hoofdstuk C biedt voldoende borging voor de samenwerking met andere vormen van (openbaar) vervoer. Ten aanzien van het opnemen van de relevante buslijnen op de kaarten hebben wij eis E.2.16 hier op in het definitieve Programma van Eisen aangepast zodat ook de relevante buslijnen op die kaarten worden weergegeven. Het voert echter te ver door om al deze kaarten ook op te hangen in de treinen zelf. Een trein is namelijk niet toegedeeld aan een specifieke lijn.

2.F Materieel en duurzaamheid

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
F.4.15	Hier mis ik een specificatie hoe veel extra ruimte er voor fietsen moet zijn in de zomermaanden (of bijv. dat dit vraag gestuurd dient te zijn of in overleg, etc. etc.). Ook mis ik of dit met bijvoorbeeld Hemelvaart, Pinksteren, Oerol, ITGWO en andere drukke weekenden ook verplicht is.	4	Er is aangegeven in eis F.4.13 (in het definitieve Programma van Eisen: F.4.15) dat er in maanden juni, juli en augustus meer ruimte in de treinen moet zijn voor het meenemen van fietsen zodat voldaan kan worden aan de vraag. Wij laten het aan de vervoerder hoe hij dit inricht en hoeveel extra ruimte hij daarvoor gebruikt. Ter referentie: de huidige (extra) zomerombouw bestaat 5 treinstellen waar 4 rijen stoelen (=16 zitplaatsen) uit zijn gehaald, die ruimte geven aan het meenemen van minimaal 12 fietsen.

F.4.10	<p>De eisen aan comfort van stoelen in F.4.8 vind ik niet heel ambitieus; Wel fijn dat comfort terugkomt in het gunningscriterium!</p> <p>a. Ik mis een eis over voldoende ondersteuning van de rug d.m.v. een bolling in de rugleuning.</p> <p>b. Een steek van 75cm in coachopstelling en 130 cm in vis-a-vis-opstelling is voor Nederlandse begrippen niet heel ruim... Comfort Class in de bus is al 850 mm (voorkant-voorkant), dus ca 800 mm (voorkant-achterkant). Ik zou dit voor een trein ook zeker op minimaal 850 mm stellen (voorkant-achterkant).Bovendien; De steek wordt voor 80% van de coachopstelling vereist, maar wat geldt er dan voor de overige 20%, neem ook hiervoor een absoluut minimum op als eis (Bijv. 700 mm?).</p> <p>c. De omschrijving "comfortklasse touringcar" kan ik niet plaatsen. "Tourist Class" of "VIP Class" zou wel kunnen, maar hier horen ook eisen over steek en verstelbaarheid stoelen bij, zie https://www.sktb.nl/multimedia/documents/classificatieaspecten_touringcar.pdf Ik zou deze omschrijving weglaten en vervangen door overige specificaties van het comfort zoals in mijn andere punten omschreven</p> <p>d. Een stofferingsdikte van 30mm op het zitvlak is niet heel veel om comfortabel te zijn. Bovendien zegt de dikte van de stoffering nog niets over de indrukking. Neem bijvoorbeeld een eis op als bijvoorbeeld "minimale indrukking van de stoffering 30mm bij een belasting van 1 kg/cm²"</p> <p>e. De eis "bekleding moet zijn uitgevoerd in materiaal dat goed schoon te houden is." kan geschrapt worden, dit lijkt me geheel voor risico concessiehouder.</p>	4	<p>Wij zien geen aanleiding om nog hogere eisen te stellen dan reeds in F.4.8 (in het definitieve Programma van Eisen: F.4.10) geformuleerd. De eisen aan de stoelen en de stoelopstelling zijn minimaal van het niveau van de huidige treinen en de lange afstand Qliner bussen. Het staat de vervoerder uiteraard vrij om nog een hogere kwaliteit aan te bieden.</p>
--------	---	---	---

F.4.12	Graag 1 aansluiting per elke stoel. En hoe moet voorkomen worden dat dit volgeplakt wordt met kauwgom (d.w.z. wat moet de beschikbaarheid zijn)?	4	Wij vinden een minimum van 1 USB-aansluiting per 2 stoelen voldoende. De vervoerder staat vrij om meer aan te bieden. Daarnaast is er in het bestek opgenomen dat alles wat ook geëist in aangeboden wordt ook moet functioneren. Tevens heeft de vervoerder de plicht om de treinen schoon te maken.
F.4.2	"Onder alle omstandigheden" is een onmogelijke eis natuurlijk. Je zou de eisen ook kunnen formuleren als: "Bij normale Nederlandse omstandigheden van -20C to +30C dient er in de trein een (gevoels-)temperatuur van 21 graden bereikt te kunnen worden met een luchtvochtigheid van 35-50 %RH en dient de lucht door het gehele treinstel x aantal keer per uur ververs te worden. Bij het (koud) opstarten van de trein dient deze situatie binnen 5 minuten gecreëerd te kunnen worden. Indien de trein met de motoren uit staat te wachten op een station, maar er wel passagiers in de trein kunnen zitten, dient deze situatie ook volgehouden te worden".	4	Wij vinden dat dit wel haalbaar moet zijn. Ook wanneer het in zomer een keer warmer is dan bijvoorbeeld 30 graden.
F	In heel hoofdstuk F mis ik een soort algemene paragraaf als "Het is mogelijk om beperkt af te wijken van de eisen in hoofdstuk F als er criteria zijn waarvan de concessiehouder of een treinenbouwer denkt dat de eisen onredelijk zijn ten opzichte van de te verwachten kosten hiervoor, mits dit in overleg met de concessieverlener duidelijk wordt gecommuniceerd"	4	Gelijktijdig aan de inspraakperiode hebben wij ook een marktconsultatie gehouden waarin marktpartijen konden aangeven in hoeverre de gestelde eisen haalbaar zijn. Daarnaast is het ook nog mogelijk voor vervoerders om tijdens de looptijd van de aanbesteding vragen te stellen.
D.4.5	Per jaar rijden er bij benadering 24.000 treinen langs onze woning. Zit je buiten dan kun je het gesprek bij een optrekkende trein vanaf station Camminghaburen richting Groningen wel even stoppen. Dit is nog de situatie voordat het tracebesluit is uitgevoerd. Het lijkt er op dat de 8000 extra treinen daarin geen verbetering brengen. Zowel de hogere snelheid als de verlenging van de treinen vergen	6	Voor de nieuwe concessie is het niet op tijd mogelijk om naar een ander systeem over te schakelen, bijvoorbeeld elektrificatie, in welke vorm dan ook. Daarnaast zijn de kosten hiervoor ook zeer hoog en op dit moment niet haalbaar. Andere technieken zoals bijvoorbeeld rijden op batterijen of waterstof zijn nog in ontwikkeling en kunnen daardoor nu nog niet worden geëist.

	<p>extra energie welke de schoorsteen uit komt. Dit gaat gepaard met het nodige lawaai.</p> <p>Verzoek is dan ook om bij de concessieverlening na te gaan of het mogelijk is elektrische treinen te laten lopen op het traject Leeuwarden Groningen. Liefst niet de variant met bovenleiding maar indien mogelijk met een accu batterij-wagon o.i.d.. Dit vanwege de kosten en de horizonvervuiling Een combinatie met per station een stukje bovenleiding om de trein op gang te helpen is uiteraard ook een mogelijkheid waarbij de trein tijdens het stilstaan ook geladen kan worden. Voor zover mij bekend is het in Engeland gebruikelijk de stroomvoorzienig via de rails te laten lopen.</p>		<p>Wel hebben wij in de aanbesteding wensen opgenomen over het verduurzamen van het materieel en het stiller maken van het materieel. De vervoerders kunnen hier dus op scoren bij de aanbesteding.</p>
F7	<p>Hoewel reductie van geluid wordt beloond , wordt het niet afgedwongen. De techniek is zonder meer voorhanden om treinen stiller te laten rijden. Door elektrificatie kan er bijvoorbeeld veel stiller worden gereden en bovendien zonder directe schadelijke emissies. Hiermee erkent het provinciebestuur niet de ernst van de ondervonden hinder en toont het niet de daadkracht voor daadwerkelijke verbetering en het halen van de door haar zelf gestelde duurzaamheidsdoelen.</p>	8	<p>Voor de nieuwe concessie is het niet op tijd mogelijk om naar een ander systeem over te schakelen, bijvoorbeeld elektrificatie, in welke vorm dan ook. Daarnaast zijn de kosten hiervoor ook zeer groot en op dit moment niet haalbaar. Andere technieken zoals bijvoorbeeld rijden op batterijen of waterstof zijn nog in ontwikkeling en kunnen daardoor nu nog niet worden geëist. Wel hebben wij in de aanbesteding wensen opgenomen over het verduurzamen van het materieel en het stiller maken van het materieel. De vervoerders kunnen hier dus op scoren bij de aanbesteding.</p>
F7	<p>De treinen veroorzaken op dit moment geluids- en trillingsoverlast. U geeft in het ontwerp Programma van Eisen aan dat de treinen maximaal het bestaande geluidsniveau en trillingen niveau mogen hebben, dit is niet erg ambitieus. Met nieuwe technieken zou dit makkelijk een stuk verbeterd kunnen en moeten worden. Wij vragen u hier dan ook strengere eisen aan te stellen zodat de overlast minder wordt/verdwijnt. Bijvoorbeeld door een lager geluidsniveau te eisen.</p>	9, 10, 19, 31, 32, 34, 39, 40	<p>Voor de nieuwe concessie is het niet op tijd mogelijk om naar een ander systeem over te schakelen, bijvoorbeeld elektrificatie, in welke vorm dan ook. Daarnaast zijn de kosten hiervoor ook zeer groot en op dit moment niet haalbaar. Andere technieken zoals bijvoorbeeld rijden op batterijen of waterstof zijn nog in ontwikkeling en kunnen daardoor nu nog niet worden geëist.</p>

	<p>Daarnaast vervuilen de treinen de lucht en de omgeving met roet en fijnstof. Ook vanuit dat oogpunt vraag ik u met klem om in het nieuwe Programma van Eisen aan te passen aan de huidige tijd en de normen voor gewicht, geluid en uitstoot van CO2 en fijnstof voor het nieuwe materieel drastisch aan te scherpen. Daarmee is niet alleen de directe omgeving van het spoor gediend, maar ook het algemene milieu.</p>		<p>Daarnaast voldoet het huidige treinpark aan de geluidsnormen. Dit is voor ons het absolute minimum. We willen echter vanuit duurzaamheidsperspectief geen nieuwe treinen eisen. Wel worden nieuwe treinen en een verlaging van het geluidsniveau extra beloofd bij de inschrijving. Daarmee hebben wij wel degelijk de ambitie om het geluidniveau te verlagen. Ook ten aanzien van de uitstoot van schadelijk stoffen hebben wij een gunningscriterium opgenomen in de aanbestedingsdocumenten.</p>
F8	<p>O.i. dient in de nieuwe concessieperiode voor het gehele railvervoer in het noorden een overgang voltooid te worden naar volledig CO2-neutrale tractie. Elektrisch vervoer is daarbij zeer waarschijnlijk de beste vorm. Of dat nu met bovenleiding, waterstof of andere wijze gerealiseerd gaat worden is kwestie van kosten, berekenbaarheid, comfort en prijs (eis F8).</p> <p>In het kalender jaar 2020 (of 2023 bij verlenging van de concessie) ligt een uitstekende kans om de Noordelijke Nevenlijnen klaar te stomen voor de toekomst. De milieubelastende en relatief dure dieseexploitatie kan ten einde gebracht worden. Als deze kans nu niet aangegrepen wordt, dan doet een volgende kans zich pas in 2035 voor, deze datum schiet ver voorbij internationale afspraken ter verbetering van het milieu en de leefomgeving. Moderne technieken bieden voldoende mogelijkheden en kansen om juist nu een vooruitstrevend besluit te nemen. Op het moment van het schrijven van dit advies is de meest effectieve en efficiënte oplossing om te kiezen voor een volledige elektrificatie van de Noordelijke nevenlijnen. Buiten kijf staat dat deze optie de grootste bijdrage levert aan het vergroenen van de nevenlijnen, vanaf 2018 staat namelijk overal 100% groene stroom op de Nederlandse</p>	17, 36	<p>De provincies Fryslân en Groningen hebben de ambitie om het treinvervoer te verduurzamen. Bij het nationaal energie akkoord en de Train to Paris is de Visie 'Samen realiseren we een CO2 neutraal spoor in 2050' door de spoorsector en de provincie Groningen ondertekend. Om zero emissie in het treinvervoer in 2050 te halen dienen nu al de eerste stappen te worden gezet waarbij een overgang naar zero emissie bij de huidige aanbesteding echter nog een brug te ver is. De trein is op zichzelf een duurzaam vervoermiddel mits er uiteraard voldoende reizigers vervoerd worden. Zelfs ook wanneer, zoals nu het geval is, nog met dieselmaterieel gereden wordt. Het openbaar vervoer en zeker ook de trein kan nog een extra bijdrage leveren aan het milieu door verder te verduurzamen. Dit kan door de stap te maken van het rijden op fossiele brandstoffen naar niet-fossiele brandstoffen. Deze stap is echter niet zomaar gezet. De meest simpele en reeds wereldwijd toegepaste verduurzamingsmaatregel, het met bovenleiding elektrificeren van de spoorlijnen, duurzaam zeker als er op groene stroom wordt gereden, is enorm duur; uit een uitgebreid onderzoek naar elektrificatie blijkt dat kosten circa € 600 miljoen bedragen. Daarnaast vraagt de ombouw van de spoorlijnen meer dan 15 jaar tijd. Dat zou ver in de komende concessieperiode zijn.</p>

	<p>bovenleiding. Het milieu ondervindt nog meer voordelen van elektrificatie door het stille karakter van de treinen en het verminderde gebruik van verontreinigende stoffen. De voordelen van elektrificatie gaan zelfs verder dan alleen het milieu, de exploitatiekosten per treinstel zullen namelijk aanzienlijk dalen door simpeler onderhoud en de treinen zijn goedkoper in aanschaf. Daarnaast profiteert ook de reiziger door kortere reistijden, meer comfort onderweg en minder vertragingen. Doordat alle nevenlijnen nog geëlektrificeerd moeten worden bestaat er zelfs een voordeel in de keuze voor de techniek, door een eigen spanning te kiezen kan het Noorden voorloper in Nederland worden.</p> <p>Om de elektrificatie nog voor de nieuwe concessie te voltooien is het essentieel om de besluitvorming spoedig te starten in samenwerking met ProRail, de provincie Fryslân en de provincie Groningen. Nu een goed besluit maakt u klaar voor de toekomst!</p> <p>Echter wij hebben sterk de indruk omdat u aangeeft (F.2.3 & F.7.3) dat infrawijzigingen worden uitgesloten, dit kennelijk leidt tot het afzien van werken naar een situatie van Zero Emissie treinvervoer, zoals elektrificatie. Het is ons inzien echter zeer belangrijk om de optie elektrificatie open te houden en hier niet uit te sluiten.</p>		<p>Ook andere vormen van treinvoertuigen die elektrisch rijden en geen uitstoot hebben, zijn niet gelijk bij de ingang van de nieuwe concessie haalbaar en betaalbaar. Wel blijkt uit in opdracht van ons uitgevoerd onderzoek naar batterij-waterstoftreinen dat dit financieel en qua faseerbaarheid een aantrekkelijkere oplossing is dan de elektrificatie van de spoorlijnen. De komende jaren zal moeten blijken hoe haalbaar dit is.</p> <p>Daarnaast zijn wij nog bezig te onderzoeken in welke mate andere vormen van duurzaam treinvervoer gedurende de looptijd van de treinconcessie kunnen worden ingevoerd die ook hun steentje kunnen bijdragen als middel om de energietransitie te ondersteunen. Wij stellen ons in ieder geval ten doel om gedurende de volgende concessieperiode een aanzienlijke besparing op uitstoot van broeikasgassen per reizigerskilometer te realiseren ten opzichte van de huidige emissies (2016).</p> <p>Voor het verduurzamen van het materieel hebben wij dan ook gunningscriteria in de aanbestedingsdocumenten opgenomen.</p> <p>Verder maken wij ruimte in de concessie voor eerste stappen in de transitie naar hernieuwbare brandstoffen, gericht op de volledige energietransitie naar zero emissie tijdens een concessieperiode daarna. We richten ons ten aanzien van duurzaamheid derhalve op flexibiliteit en ombouwbaarheid van het materieel. Bijvoorbeeld treinen die opgebouwd zijn met vervangbare modules zodat zodra bijvoorbeeld een waterstof-, batterij- of een andere duurzame aandrijving van de elektromotor wel mogelijk is. Er kan dan tijdens de looptijd van de concessie bijvoorbeeld gestart worden met pilots en experimenten om op die manier de transitie naar</p>
--	---	--	--

			zero emissie treinen in gang te zetten. Dit zal dan wel meerkosten voor de provincie met zich meebrengen. Die middels businesscase worden berekend. Echter we kunnen zelf de startmomenten en de grootte van de pilots bepalen. Alle opties voor verduurzaming zijn daarbij nog open.
F.1.1	De provincie Fryslân stelt iets minder zware eisen aan de duurzaamheid van het in te zetten materieel dan de provincie Groningen. Zo is bijvoorbeeld recuperatie van remenergie in Fryslân geen eis. Wij zijn bang dat daardoor nieuw ingekocht materieel eerder in Groningen zal worden ingezet dan in Fryslân. Dat is voor de uitstraling van de nieuwe concessie voor de Friese reizigers teleurstellend. Bovendien kan het belemmerend werken voor een toekomstige doorgaande trein van Leeuwarden naar Duitsland. En de uitwisselbaarheid van de treinen. Wij vragen dan ook de eisen in Fryslân gelijk te trekken met de eisen die aan de treinen in Groningen zijn gesteld. De treinen zijn dan overal inzetbaar en er wordt voorkomen dat in Fryslân de “afdankertjes” komen te rijden.	17, 28, 29, 37	In het definitieve Programma van Eisen hebben wij opgenomen dat wanneer de vervoerder nieuw materieel aanbiedt, voor Fryslân en Groningen dezelfde eisen gelden. Daarnaast wordt de vervoerder bij de aanbesteding beloofd wanneer hij bij bestaand materieel in Fryslân ook hieraan voldoet. De vervoerder kan hier punten mee scoren.
F.3, F.4.3	Toegankelijkheid minder validen Wij zijn van mening dat het OV zo goed mogelijk toegankelijk moet zijn voor invaliden. Daarom dient de trein te beschikken over voldoende ruimte voor rolstoelen e.d., dienen invaliden naar het toilet te kunnen gaan in de trein en dient de entree van de trein zodanig te zijn, dat er zo weinig mogelijk ruimte is tussen de treeplank en het perron op hetzelfde niveau. Wij vinden dat de eis dat er slechts 2 plekken per treinstel beschikbaar hoeven te zijn aan de lage kant.	32, 34	Ook wij vinden toegankelijkheid erg belangrijk. Daarom hebben wij bij de vorige aanbesteding, vooruitlopend op de rest van Nederland al een nagenoeg gelijkvloerse instap gerealiseerd, waarbij mensen in een rolstoel of met een scootmobiel zelfstandig met de trein kunnen reizen. Ook bij die aanbesteding, in de huidige treinen, is per treinstel plek voor 2 rolstoelen. Tot op dit moment is dit voldoende gebleken. Middels de eisen in paragraaf F.3 in combinatie met eis F.4.3 zorgen wij er voor dat de toegankelijkheid ook bij deze aanbesteding geborgd is.
F.2.8	Overweeg inzet van het huidige materieel mogelijk te maken, om dit technisch maximaal te benutten en te besparen op de materielekosten. (eis F.2.8)	36	Op basis van de afgelopen aanbesteding (de huidige concessie) is het verplicht stellen van een overname van het huidige materieel niet mogelijk.

			Een vervoerder mag echter wel gebruik maken van gebruikt/bestaand materieel. Dit materieel moet dan wel voldoen aan alle eisen.
F.2.9, F.2.10	Verlang dat de vervoerder het materieel aan het einde van de concessie aanbiedt aan de volgende concessiehouder tegen een tevoren vastgesteld bedrag. Of maak een contract waarbij de provincies zelf over het materieel kunnen beschikken aan het einde van de concessieperiode, bijvoorbeeld met leasecontracten.	36	Met eis F.2.9, F.2.10 en de businesscase regeling in het Programma van Eisen wordt een eventueel gewenste overname van het materieel mogelijk gemaakt.
F.4.13	Eis dat de treinen meer ruimte hebben voor fietsen. In de spits komt er regelmatig krapte in looppaden bij wc's voor. (F4.13) Gebruik b.v. een veilig ophangstelsel voor fietsen.	36	In de ochtendspits is het alleen toegestaan om opgevouwen vouwfietsen mee te nemen. Pas vanaf 9 uur is het toegestaan om, met een fietskaartje, ook een niet-opgevouwen fiets mee te nemen. Het creëren van extra ruimte voor de fiets gaat ten koste van het aantal zitplaatsen in de trein. Daar kiezen wij niet voor.
F.3.12	Eis dat rolstoelen gezekeerd in de trein kunnen staan en dat er genoeg ruimte is om met een rolstoel te manoeuvreren in de trein. (momenteel bij toiletten zeer weinig ruimte) (eis F.3.1 en F.3.12)	36	In eis F.3.12 (in het definitieve Programma van Eisen: F.3.11) is opgenomen dat de rolstoelen/scootmobielen via de geldende richtlijnen vastgezet moeten kunnen worden.
F.4.8	Eis ergonomisch goede stoelen in de trein. Op langere afstanden zijn de huidige stoelen zeer oncomfortabel. (F.4.8)	36	Wij zullen 'ergonomisch' toevoegen aan eis F.4.8
F.4.13	Wens duidelijk gescheiden stiltcoupe's., b.v. i.c.m. de klaptafels, zoals in de Emmerlijn-treinen.	36	Wij kiezen er bewust voor om bij alle stoelen (klap)tafels te eisen zodat iedereen in de trein kan werken en niet alleen in specifieke delen van de trein. Wanneer dit niet 100% wordt gehandhaafd, kan het creëren van aparte ruimtes (bijvoorbeeld stiltcoupe of eerste klas) in de spits voor irritatie bij reizigers onderling leiden.
F.4.17	Eis een goedwerkend wifi-netwerk in de trein (F.4.15).	36	Deze eis is in F.4.15 (in het Definitieve Programma van Eisen: F.4.17) opgenomen
F.4.14	Wens ruimte voor bagage tussen -ruggelings geplaatste-stoelen	36	Deze wens hebben we bij eis F.4.14 toegevoegd.

F.2.5	Wij zien graag dat u eis F.2.5 aanscherpt dat het onderhoud van de treinstellen plaatsvindt in Groningen of Fryslân of dat u hiervoor een aantrekkelijke beloning binnen de gunningscriteria geeft.	18, 38	Aanbestedingsrechtelijk mogen wij een dergelijke eis niet stellen. Het is aan de vervoerder zelf om hiervoor een geschikte locatie te zoeken. Wel hebben wij in F.2.5 aangegeven dat onze voorkeur er naar uit gaat dat dit in Fryslân of Groningen plaatsvindt.
Algemeen	Graag geven wij mee dat wij denken dat het goed is om onderscheid te maken tussen het materieel bij de sneltreinen en stoptreinen. Sneltreinen moeten van hogere kwaliteit zijn en meer comfort bieden. Ook denken wij dat het goed is om de steek tussen de stoelen te verruimen en indien mogelijk ook de stoelen breder te maken. Ook denken wij dat het goed is om ook 1e klas zitplaatsen aan te bieden en ruimte te maken voor grote koffers. Tenslotte vragen wij ons af of het de wens is van de reiziger om 70% van de stoelen in coachopstelling te plaatsen of dat juist meer vis-a-vis opstelling gewenst is.	18, 38	In verband met de omloop van de treindiensten en het flexibel inzetten van het treinmaterieel kiezen wij er niet voor om onderscheid te maken tussen sneltreinmaterieel en stoptreinmaterieel. Beide moeten wat ons betreft van dezelfde hoge kwaliteit zijn waarbij wij er ook voor hebben gekozen om geen onderscheid te maken tussen 1e en 2e klas. Aanpassing van steek en breedte van stoelen kan de vervoerder aanbieden als extra. Dat geldt ook voor extra ruimte voor koffers. In onze ogen zorgen de eisen die wij aan de stoelen hebben gesteld, voor een hoog comfortniveau. En wordt er ook voldoende ruimte voor bagage geboden. Daarnaast moet er een evenwicht worden gevonden tussen het aan te kunnen bieden aantal zitplaatsen het nog verder verhogen van het comfort. Dit geldt ook voor het percentage stoelen in coachopstelling dan wel vis a vis opstelling. Gezien de groei van het aantal reizigers de afgelopen jaren en de verwachting dat deze groei zich zal continueren, hechten wij ook veel waarde aan voldoende zitplaatsen.
F.1.2	F.1.2 Pagina 58 Advies: Toevoegen geluidsniveau in de trein.	17	Wij hebben de ambitie dat de treinen stiller worden. Daarom is er een gunningscriterium over geluid en trillingen opgenomen waarbij vervoerders punten kunnen scoren.
F.2.7	F.2.7 Pagina 59 Advies, de tekst “de aanvullende treinen zijn bij voorkeur Zero emissie treinstellen” aanpassen in “de vervangende, nieuwe treinen moeten Zero emissie treinstellen zijn”. Om de vervoerder te motiveren tijdens de concessieduur te innoveren.	17	Aangezien nog niet bekend is hoe snel de ontwikkelingen en de betaalbaarheid van Zero Emissie treinen gaat, kunnen wij dit op dit moment niet als eis opnemen. Derhalve hebben wij dat als wens geformuleerd.

F.6.5	F.6.5 Pagina 65 Waarom geen elektrificatie en wel ambitieuze projecten als automatisch rijden zonder machinist? Dit biedt geen direct voordeel op voor de reiziger, noch het milieu en is alleen maar een verlies aan werkgelegenheid. Dit bedrag kan beter geïnvesteerd worden in elektrificatie van het spoor.	17	De enige eis die wij hier stellen is dat in de treinen ruimte gemaakt kan worden voor apparatuur die in de trein geplaatst moet worden wanneer wij er voor zouden kiezen om autonoom reizen mogelijk te maken. En dat de vervoerder hier aan mee dient te werken wanneer wij dit zouden willen gaan doen. Wij verwachten gezien de ontwikkelingen van het zelfstandig rijden op de weg dat gedurende de looptijd van de concessie ook een pilot op het spoor tot de mogelijkheden zou moeten behoren.
F.8.1, F.8.3	F.8.1 Pagina 68 Zin toevoegen na: ... (na 2035) te realiseren. “Afhankelijk van de beleidsurgentie en het tempo van de klimaatverandering kan deze datum worden vervroegd. De meest breed gedragen Zero emissie oplossing is elektrificatie. Het huidige materieel kan tegen relatief lage kosten worden omgebouwd mits de huidige elektromotoren gehandhaafd blijven. Eventuele meerkosten voor de concessiehouder worden bij ombouw d.m.v. een transparante business case verrekend.” F.8.3 Pagina 68 Ook hier dient iets over elektrificatie als mogelijke optie gezegd te worden.	17	Deze zin voegen wij niet toe. Het Programma van Eisen biedt reeds de ruimte om de vervoerder middels business cases mee te laten werken aan het verduurzamen van het treinvervoer gedurende de looptijd van de concessie.

2.G Data, informatie en rapportages

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
G.1.1 t/m G.1.17	G.1.1 t/m G.1.17: een deel van de informatie waarover wordt gesproken (zowel in dashboards als in rapportages) zal van ProRail afkomstig zijn. ProRail adviseert inschrijvende partijen om vantevoren met ProRail af te	35	Wij hebben in de aanbestedingsstukken opgenomen dat vervoerders hierover met ProRail in gesprek kunnen treden. Daarnaast geldt dat voor deze gegevens, als deze niet door ProRail beschikbaar gesteld kunnen worden, de vervoerder

	stemmen of, en in welke vorm, de gevraagde informatie geleverd kan worden.		deze zelf moet zien te genereren uit bijvoorbeeld zijn voertuigvolgsysteem en andere beschikbare technische voorzieningen/camera's etc.
G.1.5	G.1.4: Prorail wil graag structureel de reizigersaantallen (in- en uitstappers) weten om zo de infrastructuur en niveau van voorzieningen t.a.v. transfer te kunnen aanpassen. Graag hier een clause opnemen dat de concessiehouder deze informatie aan ProRail levert.	35	Wij zullen ProRail aan G.1.5 toevoegen. Dan kunnen wij de betreffende gegevens aan ProRail leveren dan wel met de vervoerder op dat moment afspreken dat ProRail ook inzicht krijgt in de gegevens.

2.H Bijlagen

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
Bijlage H.4	Ik mis sneltreinen tussen 6 en 7 uur maandag-vrijdag, hier is zeker behoefte naar; Om de spits te ontwijken en voor mensen die vroeg aan het werk willen is het fijn om een vroege sneltrein aan te bieden, zeker van Leeuwarden naar Groningen	4	De huidige sneltrein tussen 6 uur en 7 uur was per abuis niet in bijlage H.4 van het Ontwerp Programma van Eisen opgenomen. Dit is hersteld in bijlage H.4 van het definitieve programma van Eisen.
Bijlage H.4	Er wordt in mijn ogen niet duidelijk omschreven hoe er een goede verbinding tussen de veerboten van Rederij Doeksen en de treinen tot stand moet komen. In beide concessies (veerdiensten en treinen) staat straks dat ze op elkaar aan moeten sluiten. Maar wie heeft hierin de leidende rol, is het verplicht hierin onderling overleg in te voeren, of heeft de trein eerste keus, in verband met aansluiting in Leeuwarden en verder? Ik mis hierover wat omschrijving.	4	Bij het opstellen van de dienstregeling wordt de volgende hiërarchie gehanteerd bij het maken van keuzes ten aanzien van aansluitingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aansluitingen op treindiensten op het Hoofdrailnet; 2. Aansluitingen op treindiensten in Leer van en naar Bremen; 3. Specifiek voor de lijn naar/van Harlingen Haven: Aansluitingen op veerdiensten naar en van Vlieland en Terschelling; 4. Aansluitingen op regionaal spoorvervoer; 5. Aansluitingen op overige veerdiensten; 6. Aansluitingen op busvervoer. De concessiehouder voor het regionaal spoorvervoer neemt het initiatief voor overleg met de concessiehouder voor het Hoofdrailnet, regionale vervoerders en de

			rederijen om zijn dienstregeling hierop af te stemmen. Daarbij worden de aansluitingseisen in bijlage H.4 gehanteerd.
Bijlage H.4	Ik mis ook een punt om te garanderen dat er op elke boot van Rederij Doeksen (inclusief extra boten) aansluiting is met een trein. Dus ook als er in een druk weekend op zondag om 21:00 of later nog een boot vertrekt vanaf een van de eilanden, zou de treinvervoerder gegarandeerd een trein moet laten rijden. Ook graag een garantie dat op zondagochtend er goede aansluiting is met de schepen.	4	In bijlage H.4 is opgenomen dat er aansluiting dient te zijn tussen de trein en de veerdiensten naar de Waddeneilanden v.v. (in casu Vlieland, Terschelling en Borkum) met een overstaptijd van tussen de 10 en 20 minuten. Uit uw reactie maken wij op dat kennelijk onvoldoende duidelijk is dat er naast aansluiting op de reguliere aan- en afvaarten van de veerdiensten ook moet worden aangesloten op de geplande extra afvaarten die zijn opgenomen in de jaardienstregeling van de rederij(en). Dit is het geval. Het is echter niet mogelijk de dienstregeling van de treindiensten aan te passen op <i>ongeplande</i> extra aan- en afvaarten die worden ingelegd wegens onverwachte extra drukte.
D.3.30 t/m D.3.35	Het is mooi om de vervoerder verschillende varianten uit te laten werken met meerprijzen voor deze dienst wat betreft haltering op Deinum en Dronryp. Voor het aanbieden van treinvervangend vervoer mis ik echter een goede definitie. Dit zou gedefinieerd moeten worden. Wat zijn de eisen aan reistijd, aansluitingen in Leeuwarden, zitkwaliteit, geldigheid treinabonnement, fietsen mee kunnen nemen etc. etc. In mijn ogen is bijvoorbeeld een lijnbus van de busvervoerder geen treinvervangend vervoer, want in een lijnbus gelden andere voorwaarden en andere kaartjes. De treinabonnementen en concreet een check-in op station Deinum/Dronryp met Ov-chipkaart zou moeten volstaan om met dit treinvervangend vervoer te reizen, bovendien zou dit treinvervangend vervoer dezelfde eisen aan aansluiting op station Leeuwarden moeten geven als die voor de trein gelden.	4	De artikelen D.3.30 t/m D.3.35 gaan over treinvervangend vervoer. De vervoerder mag voor het treinvervangend vervoer niet terug vallen op de streekbus en de reisduur met de treinvervangende bussen tussen de treinstations dient via de snelste route plaats te vinden, waarbij uiteraard wel alle stations worden aangedaan.

Bijlage H.4	Op dit moment rijdt er in de ochtend spits twee keer per uur op het traject Sneek – Stavoren. Dit om de vele scholieren te kunnen vervoeren. Betekent de bovenstaande passage dat deze extra trein komt te vervallen?	5	Een extra trein tussen Stavoren en Sneek in de ochtendspits stond in het ontwerp Programma van Eisen per abuis in het verkeerde uurblok. Deze stond in het uurblok 6-7 maar hoort thuis in uurblok 7-8. Dit is in bijlage H.4 van het definitieve Programma van Eisen aangepast.
Bijlage H.4	Verder komt er in 2020 een extra sneltrein, in de avonduren staat in bijlage 4 dat er zowel een sneltrein als een stoptrein moet rijden na 20.00 uur, waarom niet 2 x een stoptrein, dan hebben de reizigers vanuit richting Zwolle ook nog de mogelijkheid om op één van de tussenliggende stations (Leeuwarden Groningen) uit te stappen. Het is mij regelmatig overkomen dat ik bijna een uur moest wachten door vertraagde binnenkomst in Leeuwarden vanuit richting Zwolle. Ook de bus richting Dokkum dan wel Drachten via Burgum vertrok dan min of meer gelijk met de trein. Volgens mij zou de trein dan intensiever gebruikt kunnen worden. De overstaptijd minimaal 4 en maximaal 10 minuten.	9	Er is een grote groep reizigers die veel waarde hecht aan de sneltrein, ook in de avonduren. Derhalve kiezen wij er voor om ook in de avonduren nog een sneltrein te laten rijden en niet 2 stoptreinen.
D.1.1	De halfuurdienstregeling op het traject Leeuwarden - Harlingen dient voor alle aanliggende stations van toepassing te zijn. In bijlage H.4 (eisen aan treindiensten) van het PvE wordt als enige uitzondering op de gehele dienstregeling, de concessiehouder de mogelijkheid geboden om af te wijken van de halfuurregeling voor de stations Dronryp en Deinum. Voor beide stations wordt de mogelijkheid tot een alternerende bediening voorgesteld waarbij de stations niet met een halfuursdienst worden bedient ten gunste van de aansluiting op andere trajecten in Leeuwarden zoals die richting Groningen en Zwolle. In de bijlage wordt de concessiehouder een drietal (verplicht in te dienen)	11, 12, 13, 14, 16, 18, 25, 26, 27	Uit uw reactie maken wij op dat u ervoor pleit om de eis te stellen dat alle stations op het traject Leeuwarden – Harlingen Haven, dus ook de stations Deinum en Dronryp, 2 x per uur worden bediend op maandag tot en met zaterdag tot 20.00 uur. In het Programma van Eisen vragen wij nu een halfuur bediening uit met aandoen van alle stations, dus inclusief Deinum en Dronryp.

	<p>alternatieven voorgelegd waaronder trein vervangend (bus)vervoer, een volledige halfuurdienstregeling en een beperkt alternerende variant (maximaal 4 treinen/dag). Ook mag de inschrijver een eigen alternatief aanbieden, alle alternatieven binnen de eis m.b.t. de aansluiting in Leeuwarden.</p> <p>Het openbaar vervoer is essentieel voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het platteland. In de Nota van Uitgangspunten van deze OV concessie wordt dan ook gesteld dat het openbaar vervoer dient bij te dragen aan de kwaliteit van de leefomgeving in Fryslân door ruimtelijke spreiding en verrijking van het landelijk gebied. De trein is hierin 'drager' van het openbaar vervoer waarbij het uitgangspunt is dat het voorzieningenniveau verder wordt verbeterd (uitwerking ambitieniveau Coalitieakkoord). Ook is het huidige voorzieningenniveau uitgangspunt voor dit PvE en wordt specifiek de voorkeur gegeven aan een strak halfuur- patroon voor alle haltes op het traject Leeuwarden - Harlingen.</p> <p>Wij vinden dat de term 'alternerend' en het bieden van opties voor de concessiehouder niet in dit eisenpakket thuishoren, een slechte basis vormen voor een duurzaam OV, slechts een verdere verschraling van het platteland betekenen en daarmee bijdragen aan de reeds ingezette neerwaartse spiraal m.b.t. leefbaarheid en leefkwaliteit (krimp).</p>		
D.1.1	De alternerende haltering wordt in 2022 geëvalueerd. Het keuze om op deze manier met de haltering van de trein om te gaan, is tot stand gekomen op verzoek van de ANNO-regio. Wij gaan er vanuit dat wij als regio als volwaardige gesprekspartner betrokken worden bij de evaluatie.	29	Ja, de regio zal hierbij worden betrokken.

Bijlage H.4	Een spoedige realisatie van de sneltrein Winschoten - Groningen. Om te komen tot o.a. een verlaging van de reistijd per OV van - en naar de stad Groningen vanuit onze beide gemeenten. Er is daarbij begrip voor de beperkingen in tijd en procedures gezien de andere infra - maatregelen die daarvoor eerst moeten worden genomen om dit mogelijk te maken (o.a. ombouw Hoofdstation Groningen, ombouw Zuidelijke ringweg Groningen).	30	Wij hebben de sneltrein Groningen - Winschoten opgenomen in het Programma van Eisen. Deze moet in ieder geval bij de start van de concessie in de ochtend en in de middagspits rijden, zoals is aangegeven in bijlage H.4.
D.2.8, D.2.9	Na de aanbesteding: Na gunning van de concessie zal ProRail een opstartteam formeren om samen met de vervoerder de start van de concessie voor te bereiden. Uit ervaring bij eerdere concessies blijkt dat bij specifieke eisen van de vervoerder, zoals het (door de vervoerder laten) plaatsen van een nieuwe werkplaats, treinwasinstallatie of fecaliënafvoerinstallatie, of ander gebruik van de opstelsporen voor reinigings- en onderhoudswerkzaamheden, wijziging van aanwezige infrastructurele voorzieningen op emplacementen noodzakelijk is. Tevens vergt dit aanpassingen van de omgevingsvergunningen (milieu). Het aanpassen van omgevingsvergunningen vergt al snel een doorlooptijd van 1 jaar, die afhankelijk van eventuele bezwaren kan oplopen tot 2 jaar. Het aanpassen van infra duurt gemiddeld zelfs langer. Dit betekent dat de benodigde informatie over gewenste wijzigingen medio 2018, of zoveel eerder als mogelijk, bij ProRail bekend moeten zijn om tijdige realisatie mogelijk te maken.	35	Wij hebben dit in de aanbestedingsstukken opgenomen zodat inschrijvende vervoerders hierover tijdig met ProRail contact over op kunnen nemen.
Algemeen	Financieringen van benodigde aanpassingen en vergunningen: Het Ministerie van I&M is van mening dat aanpassingen die nodig zijn voor ambities van decentrale overheden ten aanzien regionale treindiensten gefinancierd dienen te worden door de concessieverleners. Mocht deze	35	Wij nemen hier kennis van. Wij hebben in het Programma van Eisen aangegeven dat de inschrijvende vervoerders uit moeten gaan van de huidige infrastructuur plus de aanpassingen die in de verschillende gestarte projecten vanuit het programma Noord Nederland gerealiseerd

	situatie zich voordoen dan zal ProRail, op basis van dit uitgangspunt, met de concessieverleners overleggen. Momenteel is dit ook het standpunt ten aanzien van mogelijke noodzakelijke verbetering van de transfervoorzieningen (perronaanpassingen).		zullen worden. Indien zij aanvullende plannen hebben die tot wijzigingen in de infrastructuur lijdt, dienen zij die zelf te bekostigen.
Algemeen	Een nieuwe vervoerconcessie gunnen is een uitdagend proces, zeker voor deze concessie gelet op de lopende projecten. ProRail zal zich inspannen om de concessieverleners in dit proces waar mogelijk te ondersteunen.	35	Dit waarderen wij zeer. Wij hopen dat wij de gesprekken die wij over de aanbesteding en de nieuwe concessie reeds met ProRail hebben gehad op een zelfde prettige wijze kunnen voortzetten.
Bijlage H.4	In bijlage 4 bij het PvE worden uitbreidingen voorgesteld, waarvoor inframaatregelen nodig zijn. Zorgt de provincie ervoor dat deze infra klaar is voordat de concessie start?	36	Voor die onderdelen die in bijlage H.4 die behoren tot de dienstregeling van december 2020 is het de planning dat de infrastructurele werkzaamheden klaar zijn. Er is echter bewust nog een latere dienstregeling uitgevraagd (dienstregeling vanaf december 2022) omdat het project Spoorzone en daarmee de doorkoppeling op het hoofdstation Groningen niet voor het ingaan van de nieuwe concessie gereed is, maar pas in 2022 gereed is.

2. | Overig

Nr.	Reactie inspreker	Contactnummer	
Algemeen	Graag zouden we aandacht willen vragen voor onze knelpunten met het verzoek deze mee te nemen in de onderhandelingen over de bereikbaarheid van de regio rond het Nationaal Park.	23	Uw reactie heeft ons inziens geen betrekking op het Regionaal Spoor vervoer maar op het busvervoer. Voor de nieuwe vervoerconcessie van het busvervoer zal een apart Programma van Eisen worden opgesteld.
?	Wij zouden ook graag een spoorlijn Stadskanaal - Ter Apel - Emmen gerealiseerd zien.	30	In het Programma van Eisen is opgenomen dat als gedurende de concessieperiode besloten zou worden om deze treinlijn te realiseren de vervoerder daar dan aan mee dient te werken.
Algemeen	Projecten in uitvoering (Programma Noord Nederland).	35	Wij maken graag gebruik van het aanbod om de stukken van de Tafel van Vergroting in het bestek op te nemen en

	<p>Dit samenhangende programma voor meer en snellere treindiensten in het Noorden wordt in goede samenwerking tussen ProRail en de decentrale overheden ontwikkeld en uitgevoerd. Alle vervoerders zijn formeel geconsulteerd over de tot het programma behorende projecten door behandeling in de Tafel van Vergroting. De Tafel van Vergroting is het overleg tussen ProRail, de vervoerder en sinds kort ook de concessieverleners over voorgenomen aanpassingen aan de Hoofd Spoorweg Infrastructuur. ProRail stelt voor om de relevante stukken van de Tafel van Vergroting op te nemen in het bestek. Op deze wijze hebben alle potentiële aanbidders dezelfde informatie over de projecten. ProRail merkt op dat nog niet van alle projecten de scope en de realisatietermijn vaststaan en deze de komende jaren nog kunnen wijzigen. Om alle potentiële vervoerders in de gelegenheid te stellen zich een goed beeld van de voorgestelde aanpassingen en de realisatietermijnen te vormen, biedt ProRail aan om in een door de Provincies georganiseerde bijeenkomst een nadere toelichting op de projecten te geven. Dit zou kunnen in het kader van de Nota van Inlichtingen.</p>		<p>het aanbod om vervoerders tijdens de inlichtingenperiode een toelichting op de huidige stand van zaken van de projecten te geven. Wij nemen hierover contact op met ProRail.</p>
Algemeen	<p>In het Programma van Eisen wordt gesteld dat de beschikbare infrastructuur leidend is bij het treinproduct. In dit kader is het goed om in het bestek specifiek aandacht te geven aan de perronconfiguratie in Leeuwarden die in verband met het project Extra Snelrein Groningen - Leeuwarden wordt aangepast. De afstand tussen de monumentale perronkapwand en overweg De Schrans is bepalend voor de te realiseren maximale perronlengte. In de huidige plannen is het door speciale plaatsing van stootblok en sein mogelijk op spoor 8 een trein van het type GTW met een maximale lengte van 168 meter op te stellen.</p>	35	<p>We zullen dit specifiek in het bestek meenemen.</p>

	Op de voorgestelde informatiebijkomst kan ProRail dit nader toelichten.		
Algemeen	Zoals bekend zijn een aantal perrons langs de regionale lijnen in Fryslân en Groningen smal. Wijzigingen in de treindienst, bijvoorbeeld door hogere frequenties en/of kruisen van treinen waar dat in de huidige situatie niet gebeurt, kunnen leiden tot een verslechtering van de transferveiligheidssituatie op die perrons. Deze verslechtering kan er toe leiden dat ProRail de gewenste capaciteit niet kan verdelen. De vervoerders zullen hun dienstregeling tijdens de aanbestedingsprocedure ter toetsing aanbieden aan ProRail. Bij deze toets zal ProRail ook de wijzigingen in de transferveiligheid betrekken.	35	Het lijkt ons verstandig om hier bij de Spoortafel over in gesprek te blijven.
F.3.1, F.3.2	Ten aanzien van de perronhoogtes wil ik u nog wijzen op de op 23 maart 2009 gesloten overeenkomst tussen ProRail en de Provincie over de perronhoogtes langs de regionale lijnen in Groningen. Deze zijn door ProRail op de gewenste 80 centimeter gebracht, met als clause dat, ingeval de perrons in de toekomst als gevolg van Europese wet- en regelgeving verlaagd moeten worden naar een andere gewenste hoogte, ProRail deze aanpassingen op kosten van de Provincie zal uitvoeren. Treinen die voldoen aan de TSI PRM (hoogte 76 cm), zullen géén gelijkvloerse instap leveren bij perrons met een hoogte van 80 cm. (eisen F3.1 en F3.2)	35	De afstand tussen trein en perron mag maximaal 5 centimeter verticaal zijn, daarmee voldoen ook treinen met een vloerhoogte van 76cm bij een perronhoogte van 80cm aan de toegankelijkheidseisen.
Algemeen	Verstrek aan inschrijvers inzicht in de ontwikkeling van de reizigersaantallen van de afgelopen jaren, zodat een vervoerder een reëlere inschatting voor zijn inschrijving kan maken.	36	Bij het bestek zullen zo veel mogelijk data over de huidige concessie ter beschikking worden gesteld aan alle inschrijvende vervoerders.
Algemeen	Wat gaat er gebeuren als de vraagprijs van de vervoerders hoger is dan de provincies beschikbaar stellen? (b.v. door eis van dure spitspendel naar Zuidhorn??) Een optie is wellicht om de concessievergoeding te laten dalen met een	36	In principe moeten vervoerders inschrijven binnen het beschikbare budget. Als vervoerders menen geen inschrijving hierbinnen geen inschrijving te kunnen doen mogen zij een aanvullende exploitatiebijdrage vragen.

	<p>bepaald percentage van de netto winst van de concessie (dus voorbeeld: 4 miljoen winst levert een daling van 3 miljoen euro subsidie op het opvolgende jaar op). Hierdoor kun je de vervoerder naar verwachting prikkelen meer reizigers aan te trekken en de provincie plukt de vruchten van de reizigersgroei.</p>		<p>Indien dit het geval is ligt de inschrijving in principe terzijde, tenzij er geen geldige inschrijvingen binnen het beschikbare budget zijn. Dan wordt de concessie in principe gegund aan de inschrijver die de minste aanvullende exploitatiebijdrage vraagt. De opdrachtgevers kunnen in dat geval in onderhandeling met deze partij gaan over het terugbrengen van het subsidiebedrag, wat zou kunnen leiden tot een aanpassing van het voorzieningenniveau.; De opdrachtgevers kunnen er echter ook voor kiezen een nieuwe aanbesteding te houden waarbij een minder ambitieus Programma van Eisen wordt opgesteld. De door u gedane suggesties vergroot de kans dat de inschrijvende vervoerders geen passende bieding kunnen doen omdat ze dan eigenlijk nu op voorhand er al rekening mee moeten houden dat ze mogelijk minder geld ter beschikking hebben.</p>
Algemeen	<p>De bereikbaarheid van Leeuwarden is een probleem doordat de stad doorsneden wordt door de spoorlijn moet er vaak gewacht worden bij de diverse overgangen. Met name bij de Franklingstraat - Peter Stuyvesantweg en bij de Schrans levert dit problemen op door de combinatie van drukte ter plekke en de vaak gesloten spoorbomen. Ondertunneling van deze overwegen is lastig vanwege de ruimte. Met name bij de Stuyvesantweg zou een verdiepte spoorlijn in combinatie met een verhoogde overgang wellicht een oplossing bieden. Het bestaande station vervalt waardoor er wellicht ook wat ruimte komt. Een en ander heeft misschien niets met de concessie te maken maar zou een uitkomst zijn voor stadsbewoners. Het lijkt mij dat een dergelijke aanpassing niet duurder hoeft te zijn dan bijvoorbeeld een aquaduct.</p>	6	<p>De route via de Peter Stuyvesantweg is in het wegsysteem van de gemeente Leeuwarden geen onderdeel meer van de ring, die functie ligt in dit deel van de stad bij de Anne Vondelingweg. De oude ringweg is inderdaad nog wel druk met lokaal verkeer en deels doorgaand verkeer, maar het wordt geaccepteerd dat verkeer hier op bepaalde momenten stagneert, meer capaciteit zou ook betekenen dat hij meer gaat concurreren met de Anne Vondelingweg en dus ook weer meer verkeer aantrekt en dat het verkeer dan alsnog weer komt stil te staan. De gemeente stimuleert het gebruik van de Anne Vondelingweg door bijvoorbeeld de bewegwijzering vanaf het Drachtsterplein naar de Centrale via de Anne Vondelingweg te verwijzen. Een ongelijkvloerse spoorwegovergang hier zou wellicht een verbetering voor de kruising met de Willem Lodewijkstraat betekenen, maar het is zeer de vraag of de spoorwegovergang en de</p>

			verkeerslichten hier bepalend zijn voor de capaciteit, de rotondes in de weg zijn nu ook al veelal bepalend in de hoeveelheid verkeer die hier verwerkt kan worden.
Algemeen	Verder is er het streven om meer OV reizigers te trekken. Op zich een goed streven die wij volledig onderschrijven maar willen hierbij wel de kanttekening plaatsen dat dit gepaard gaat met parkeeroverlast in de bebouwde omgeving. Hiervoor zullen dan ook voorzieningen moeten worden getroffen.	39	De inrichting rondom het station valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Wij zullen hierover met hen in overleg treden.