

Bijlagen

- Bijlage 1. Gemeenten in het Concessiegebied
- Bijlage 2. Nota van Uitgangspunten
- Bijlage 3. Begrippenlijst
- Bijlage 4. Concessiegrensoverschrijdende en te gedogen verbindingen
- Bijlage 5. HOV-verbindingen en overige lijnen.
- Bijlage 6. Overzicht te bedienen Hubs, Knooppunten en HOV-haltes
- Bijlage 7. Scholierenlijnen
- Bijlage 8. Dienstregeling 2023
- Bijlage 9. Besluit inzake subsidie voor Buurtbussen
- Bijlage 10. Bestaande buurtbuslijnen in 2023
- Bijlage 11. Procedure Dienstregeling
- Bijlage 12. Concessiebijlage datasets OV
- Bijlage 13. Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio
- Bijlage 14. Wegbeheerdersconvenant
- Bijlage 15. Beschikbare OV-infrastructuur
- Bijlage 16. Huidige stallingslocaties
- Bijlage 17. Huisstijl 'Reizen door Zeeland'

Bijlage 1. Gemeenten in het Concessiegebied

De volgende gemeenten maken deel uit van het Concessiegebied:

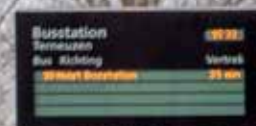
Borsele, Goes, Hulst, Kapelle, Middelburg, Noord Beveland, Reimerswaal, Schouwen Duiveland, Sluis, Terneuzen, Tholen, Veere, Vlissingen.

Bijlage 2. Nota van Uitgangspunten

(Vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 6 september 2022)

Concessie Openbaar Busvervoer Zeeland'

NOTA VAN UITGANGSPUNTEN



De Regionale Mobiliteitsstrategie is het beleidskader van de Zeeuwse overheden waarin de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem op strategisch niveau beschreven staat. De reiziger verplaatst zich met eigen vervoer, fijnmazige mobiliteit en snelle openbaar vervoerverbindingen (de bus, de ferry en de trein). In deze Nota van Uitgangspunten zijn strategische keuzes vanuit de Regionale Mobiliteitsstrategie met betrekking tot de busconcessie verduidelijkt. Deze nota is de basis voor het Programma van Eisen en het Bestek voor de busconcessie. gevraagd wordt.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3	6. Materieel	16
Doel en positie Nota van Uitgangspunten	3	Inleiding	16
Visie op aanbesteden	5	Uitstootnorm, energietransitie	16
Doelstellingen Aanbesteding Concessie openbaar busvervoer	5	Comfort	16
2. Financieel kader Concessie openbaar busvervoer	7	7. Tarieven en betaalwijzen	18
Inleiding	7	LTK	18
Hoogte van de provinciale bijdrage	7	Regietaak	18
De toe te passen indexering	7	Regionaal	18
Meer- en minderwerk	8	Betaalwijzen	18
Alternatieve financieringsconstructie ZE-bussen	8	Betaalinfrastructuur	18
Overig	8	8. Data	19
3. Reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer	9	9. Personeel	20
Inleiding	9	10. Sociale veiligheid	21
Kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer	9	11. Aansturing concessie openbaar busvervoer	22
Scholierenlijnen	10	Inleiding	22
Buurtbussen	11	Verantwoordelijkheden mobiliteitssysteem	22
Grensoverschrijdende verbindingen	12	Taakverdeling Concessieverlener (Provincie) en Concessiehouder openbaar busvervoer	23
Te gedogen verbindingen	12	Doorontwikkeling mobiliteitssysteem	23
Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen	12	Ontwikkelteam openbaar busvervoer	23
4. Ontwikkelruimte, ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid	13	Concessiemanagement op outputcriteria	24
Inleiding	13	Malusregeling	24
Ontwikkelruimte, ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid hoogwaardig openbaar busvervoer	13	Bonusregeling	24
Ontwikkelruimte en ontwikkelrol scholierenvervoer	14	Goedkeuring voor schrappen lijnen / frequenties en vraaggerichtheid	24
Ontwikkelrol Concessiehouder openbaar busvervoer in ontwikkelteam	14	Werkzaamheden door wegbeheerders	24
Opbrengsten en kosten, prikkels in de concessie	14	Wendbaarheid	24
5. Concessieduur	15	Bijlage 1. Begrippenlijst	26
6. Materieel	16	Bijlage 2. Lijst gemeenten Concessiegebied	29



connexion

5555

IVECO

27-BGB-5

1. Inleiding

Doel en positie Nota van Uitgangspunten

Op 14 december 2024 eindigt de huidige openbaar vervoer Concessie per bus Zeeland. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) is het college van Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland Concessieverlener voor dit vervoer. Door middel van een Aanbesteding gunnen GS de concessie openbaar busvervoer aan een (nieuwe) vervoerder. Op 15 December 2024 start de nieuwe Concessie openbaar busvervoer Zeeland.

De concessieverlening openbaar busvervoer Zeeland is het moment om het openbaar vervoer te herzien; om aan te sluiten bij de vraag van de reiziger en bij het beleid van de Provincie en de Regio. Het Mobiliteitsbeleid van Zeeland is vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsstrategie en vastgesteld door GS en PS (en door de gemeentelijke colleges en raden) in Zeeland. Dit is het kader voor de Concessie: de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) is koersbepalend voor de Aanbesteding van de Concessie; in de RMS staat het beleid op hoofdlijnen. Een onderdeel van de uitwerking van de strategie is de Concessie voor openbaar busvervoer.

De basis voor de Aanbesteding van de Concessie openbaar busvervoer zelf is het Bestek. Een belangrijk onderdeel daarvan is het Programma van Eisen (PvE). Voor de doorvertaling naar het PvE vanuit het koersbepalende RMS is het nodig om soms meer in detail te treden dan dat de RMS doet. De voorliggende Nota van Uitgangspunten (NvU) behandelt de onderwerpen waar een nadere verduidelijking of keuze ten opzichte van het RMS is vereist. De NvU beschrijft voor die onderwerpen onze afwegingen en hoofdkeuzes.

Op basis van deze NvU werken wij het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie openbaar busvervoer uit. Deze vormt de basis voor het Bestek; de daadwerkelijke uitvraag aan de marktpartijen.

De in deze NvU geschreven woorden met een Hoofdletter komen terug in de begrippenlijst in bijlage 1. In deze NvU hebben gedefinieerde begrippen de betekenis die hieraan in bijlage 1 wordt toegekend.

Het OPOV, gemeenten, wegbeheerders en naburige OV-autoriteiten zijn geconsulteerd op het concept NvU.





Vertrek bussen 15 46

Bus	Richting	Halte	Vertrek
589	Clinge De Sterre	D	--
10	Terneuzen	A	15 min
20	Goes Station NS	B	18 min
589	Ossenisse Lageweg	D	43 min
20	Goes Station NS	B	48 min
608	Sas van Gent	A	55 min

#inulst

A person is sitting on a bench inside a bus shelter, looking at a mobile device. The shelter has a glass front and a roof. The advertisement on the shelter features the hashtag #inulst and several small icons.



Visie op aanbesteden

De volgende aanbestedingsprincipes worden gehanteerd:

Marktspanning

De Provincie hanteert een Europese Aanbesteding waarbij de aanbestedingsdocumenten zijn getoetst aan de financiële haalbaarheid voor inschrijvers. Hierbij is rekening gehouden met benodigde investeringen, risicoprofielen, duur van de Concessie en de beoogde doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Zeeland. Het streven naar voldoende marktspanning wordt vormgegeven via:

- Nota van Uitgangspunten als basis voor het Programma van Eisen (PvE)
- Marktconsultatie over het Ontwerp PvE (OPOV, Gemeenten, Potentiële aanbieders)
- Informatie uit de marktconsultatie over het Ontwerp PvE gebruiken bij het finaliseren van het PvE
- Aankondiging van de Aanbesteding en marktconsultatie
- Realistische en haalbare eisen stellen
- Goede afweging risicoprofielen, ontwikkelruimte, ontwikkel- en opbrengstverantwoordelijkheid en financiële prikkels
- Aanbieden alternatieve financieringsconstructie vanuit de Provincie
- Inschrijftermijn van de Concessie openbaar busvervoer valt zo min mogelijk samen met inschrijftermijn van andere Concessies openbaar vervoer
- Bij bestek wordt voldoende achtergrondinformatie geleverd inclusief onderzoek naar mogelijke oplaadlocaties

Eenvoud en consistentie

Voor alle partijen in de Aanbesteding moeten de eisen en de reikwijdte helder zijn. Bij de nog te houden marktconsultatie wordt het concept PvE bijgevoegd.

Vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer

Vraagafhankelijke vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit, carpoolen en flex vervoer zijn geen deel van de reikwijdte van de Concessie Openbaar Busvervoer. Deze richtinggevende keuze is in de RMS gemaakt.

Vervoervormen die binnen of buiten de Concessie Openbaar Busvervoer kunnen vallen

Kleinschalige vormen van openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder openbaar busvervoer. Dit is nader gespecificeerd in deze NvU.

Regie tussen de Concessie openbaar busvervoer en (contractuele) vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer ligt bij de Overheid

Deze richtinggevende keuze is in de RMS gemaakt. Wat in de samenwerking tussen de Provincie en Concessiehouder openbaar busvervoer van de Concessiehouder wordt verwacht, wordt nader beschreven in deze NvU en in het PvE.

Doelstellingen Aanbesteding Concessie openbaar busvervoer

Provinciale doelstellingen voor de Concessie openbaar busvervoer zijn:

- Kwalitatief hoogwaardige busverbindingen tussen knooppunten met voldoende reizigersvraag (hubs en/of specifieke begin- en eindpunten).
- Verduurzaming van het openbaar busvervoer.
- Borging van goede overgang van scholierenlijnen naar de nieuwe situatie volgens eisen die passen bij het nieuwe mobiliteitssysteem
- Herijking van scholierenlijnen en scholierenritten binnen maximaal 5 jaar vanaf de start van de concessie
- Borging van goede overgang van toekomst vaste buurtbussen naar het nieuwe mobiliteitssysteem
- Een betaalbare uitvoering van het openbaar busvervoer voor zowel reiziger als Provincie.



2. Financieel kader Concessie openbaar busvervoer

Inleiding

Aan een Concessie worden door GS voorschriften verbonden als bedoeld in artikel 32 Wp2000. De inhoudelijke eisen aan het vervoer worden verwoord in het PvE. Inschrijvers worden via een gunningsmodel aangemoedigd om het juiste busvervoer met de juiste kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende busvervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren; de bieding van de winnende busvervoerder maakt onderdeel uit van de Concessie. Dit maakt dat de Provincie de gegunde busvervoerder kan aanspreken op het nakomen van het toegezegde aanbod. Naast inhoudelijke eisen bevat de Concessie bepalingen met betrekking tot financiën.

Hoogte van de provinciale bijdrage

Uitgangspunt:

- ▶ **Er is een jaarlijkse provinciale exploitatiebijdrage van 13,8 miljoen Euro (prijsspeil 2021, exclusief indexatie, exclusief reizigersopbrengsten en exclusief inkomsten SOV-kaart) beschikbaar voor de Concessie openbaar busvervoer.**

Voor de nieuwe Concessie openbaar busvervoer is een jaarlijks bedrag vanuit de Provincie beschikbaar. De totale waarde van de concessie openbaar busvervoer is door een wijziging in het mobiliteitssysteem en daaraan gerelateerd een herverdeling van middelen aan mobiliteit lager dan de waarde in de huidige Concessie openbaar busvervoer (exploitatiebijdrage en reizigersopbrengsten). Uitgangspunt van de RMS is dat deze herverdeling direct start bij ingang van de nieuwe Concessie. De achtergrond van deze herverdeling is dat meer reisbewegingen in de nieuwe Concessieperiode door fijnmazig vervoer zullen worden bediend. Het voorzieningenniveau dat zal worden bediend met het openbaar busvervoer wordt daarmee beduidend lager dan momenteel, maar in samenhang met het fijnmazige vervoer wordt een grotere bereikbaarheid van Zeeland bereikt.

De toe te passen indexering

Uitgangspunt:

- ▶ **De Provincie past de landelijke bijdrage index (LBI) en de landelijke Tariefindex (LTI) in de Concessie openbaar busvervoer toe.**

Decentrale OV-autoriteiten hebben zich gecommitteerd aan het convenant Landelijk Tarievenkader (LTK). Het LTK bevat landelijke afspraken tussen decentrale OV-autoriteiten over onder andere het basistarief voor reizen op saldo en landelijke producten, en de verdeling van opbrengsten hiervan. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Tariefindex (LTI). De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt. In de komende concessieperiode draagt de provincie de opbrengstverantwoordelijkheid.

De Landelijke Bijdrage Index (LBI) wordt gebruikt in concessieovereenkomsten voor de periodieke aanpassing van de vergoedingen. Er zijn verschillende LBI's afhankelijk van de modaliteit en gebruikte energiebron. De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt. De Provincie dekt haar bijdrage uit de algemene middelen. De indexatie hiervan wijkt af van die van de landelijke bijdrage index (LBI) die sectorbreed in het openbaar vervoer wordt gebruikt voor exploitatiebijdragen. Het verschil tussen de indexatie van de algemene middelen en de LBI zal achteraf per jaar door de Provincie worden verrekend. Het voordeel hiervan is dat dit bedrag daarmee niet ten koste gaat van de beschikbare bijdrage aan het voorzieningenniveau in de Concessie openbaar busvervoer.



Regeling meer- en minderwerk

Uitgangspunt:

- ▶ De Provincie past een regeling meer- en minderwerk toe.
- ▶ Meer- en minderwerk worden verrekend tegen het DRU-tarief waarvoor de winnende vervoerder inschrijft

In de Concessiebeschikking wordt een regeling meer- en minderwerk beschreven. Dit is gerelateerd aan het DRU-tarief waarvoor de Concessiehouder inschrijft. Meer- en minderwerk worden verrekend tegen dit DRU-tarief. Tegen dit tarief kan de Provincie ad hoc extra vervoer inkopen (meerwerk) of afschalen (minderwerk).

Alternatieve financieringsconstructie ZE-materieel

Uitgangspunt:

- ▶ De Provincie biedt een nader uit te werken alternatieve financieringsconstructie aan voor vervoerders die hiervan gebruik willen maken.
- ▶ De Provincie wordt hierbij geen eigenaar van het materieel en/of de laadinfrastructuur

De Provincie biedt een nader uit te werken alternatieve financieringsconstructie aan voor vervoerders die hiervan gebruik willen maken. Hiermee doet de Provincie recht aan de uitkomsten van de eerder gehouden marktconsultatie. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de provincie geen eigenaar wordt van het materieel en/of de laadinfrastructuur.

Overig

In het hoofdstuk aansturing Concessie wordt de methodiek van malus en ontwikkelprikkel benoemd.

3. Reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer

Inleiding

Onderwerp van de Aanbesteding is de Concessie openbaar busvervoer Zeeland. In de RMS zijn de volgende keuzen gemaakt:

- Trein, Ferry en vraagafhankelijke vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit, carpools en flex vervoer zijn geen onderdeel van de Concessie openbaar busvervoer.
- Het Concessiegebied openbaar busvervoer blijft geografisch hetzelfde als in de voorgaande Concessie en bevat het grondgebied van de provincie Zeeland; de gemeenten zoals weergegeven in bijlage 2.
- Er is geen sprake van een specifiek toeristennet in de nieuwe Concessie openbaar busvervoer. De doelgroep toeristen wordt ten opzichte van de huidige Concessie niet gezien als separate doelgroep. De ervaring heeft geleerd dat het huidige concept openbaar busvervoer niet passend is voor specifieke toeristische wensconcepten. Toeristen kunnen voor hun mobiliteitsbehoefte in de nieuwe Concessieperiode gebruik maken van het Zeeuwse mobiliteitssysteem zoals dat voor alle groepen geldt.

Ten behoeve van de Aanbesteding van de Concessie openbaar busvervoer is het noodzakelijk om een aantal aspecten – die niet als keuze in de RMS zijn gemaakt – nader te detailleren. Het gaat dan om de volgende onderwerpen:

► Openbaar busvervoer

- Welke aspecten belangrijk zijn voor de exploitatie op de verbindingen door de bus;
- Bedieningsperiode, frequentie en lijnvoering van de bus op die verbindingen;
- Productformule kwalitatief hoogwaardige busverbinding.

► Scholierenlijnen:

- Scholierenvervoer; definitie en noodzaak van scholierenlijnen en scholierenritten in het toekomstige mobiliteitssysteem.
- Scholierenlijnen: wel of geen deel van de reikwijdte van de Concessie openbaar busvervoer

► Buurtbussen (kleinschalig openbaar vervoer met auto uitgevoerd door vrijwilligers):

- Buurtbussen in het toekomstige mobiliteitssysteem
- Dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer met een auto (maximaal 8 persoons voertuig) en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer in het toekomstige mobiliteitssysteem
- Het faciliteren door de Provincie van buurtbussen / dienstregelings- en route gebonden kleinschalig vervoer met een auto en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer en de relatie met de Concessie openbaar busvervoer.

► Grensoverschrijdende verbindingen met het openbaar busvervoer.

► Te gedogen verbindingen openbaar busvervoer.

Kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer

Uitgangspunten

- De productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer is gedefinieerd als snel, comfortabel en betrouwbaar.
- Het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer bedient verbindingen die zullen worden voorgeschreven in het PvE.
- De maximale reistijd met het openbaar busvervoer op de voorgeschreven verbindingen is als keuze vanuit de RMS maximaal 2 keer de reistijd per auto op dezelfde verbindingen. De ambitie is om binnen maximaal 4 jaar toe te groeien naar maximaal 1.5 keer de reistijd per auto op de verbindingen.
- De operationalisering van de aspecten comfortabel en betrouwbaar worden uitgewerkt in het PvE in de vorm van outputindicatoren.
- De productformule kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer betekent op de voorgeschreven verbindingen een minimale frequentie van 1 keer per uur.
- De vervoerder kent een vervoerplicht op de voorgeschreven verbindingen; daar waar de reizigersvraag binnen de verplicht voorgeschreven bedieningsperiode een hogere frequentie dan

1 keer per uur vraagt, dient een hogere frequentie te worden geboden in die periode. Reizigersdata van 2021 en eerste helft 2022 worden bij de Aanbestedingsdocumenten bijgevoegd en gelden als uitgangspunt.

- ▶ Het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer kent op de voorgeschreven verbindingen een verplicht te bedienen bedieningsperiode. De Provincie schrijft in het PvE deze verplichte bedieningsperiode per verbinding voor.
- ▶ Treinstations worden door het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer alleen verplicht bediend als die stations zijn benoemd als verplicht te bedienen en vallen binnen de voorgeschreven bedieningsperiode op die verbinding.
- ▶ Bij de bediening van (bestaande en nader te ontwikkelen) Halteplaatsen op de verbindingen dient de Concessiehouder uit te gaan van vraaggerichtheid. In het PvE wordt uitgewerkt wat wordt verstaan onder vraaggerichtheid.
- ▶ Daar waar de winnende vervoerder eventuele wensen van de Provincie met betrekking tot kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer – bovenop de gestelde eisen – bij zijn inschrijving inwilligt, gelden daarvoor eveneens de outputindicatoren van de provinciale productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer.

De RMS voorziet voor het openbaar busvervoer een netwerk van bussen die minder verbindingen of een lagere frequentie bieden dan in de huidige Concessie, maar wel meer kwalitatief hoogwaardige verbindingen. Dit kwalitatief hoogwaardige busnetwerk heeft geen verzamelende functie, maar wel de verbindende functie tussen knooppunten met voldoende reizigersvraag (hubs en/of begin-eindpunten). Reizigers kunnen met de kwalitatief hoogwaardige busverbindingen snel van en naar knooppunten reizen en daar via fijnmazige mobiliteitsopties het voor- en natransport inrichten. De Provincie schrijft verbindingen en bedieningsperioden voor. Hiermee ontstaat voor de inschrijvers een consistent en eenduidig kader. De Provincie operationaliseert de productformule kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer in de outputindicatoren snelheid, comfort en betrouwbaarheid.

Scholierenlijnen

Het beleid van de Overheid (RMS) is gericht op het bevorderen van actieve mobiliteit, waaronder de fiets en e-fiets. Daarnaast is het beleid van de Provincie gericht op bereikbaarheid van Zeeland, waaronder de bereikbaarheid van scholen voor scholieren en studenten. Hierbij geldt in principe hetzelfde als voor andere groepen reizigers: er is voor- en natransport door fijnmazige mobiliteitsopties en voor de verbindingen tussen knooppunten

kan gebruik worden gemaakt van het openbaar busvervoer. Uitgangspunt vanuit de RMS is de bereikbaarheid van scholen voor scholieren en studenten; de RMS stelt dat deze bereikbaarheid alleen bij voldoende reizigersvraag op verbindingen een grote bus op verbindingen rechtvaardigt.

De RMS benoemt specifieke scholierenlijnen maar gaat niet in op de vraag of en hoe de scholieren / studenten die in de huidige Concessie gebruik maken van deze scholierenlijnen in het toekomstige mobiliteitssysteem gaan reizen. En ook niet op de vraag of en hoe COVID mogelijk structurele effecten op het reisgedrag van scholieren en studenten heeft.

Uitgangspunten

- ▶ De huidige Scholierenlijnen en Scholierenritten vallen voor maximaal 5 jaar binnen de reikwijdte van de openbaar vervoer concessie.
- ▶ Scholierenlijnen en Scholierenritten kennen een andere productformule (eisen aan snelheid, reistijd, verbindingen) dan het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer en zijn als zodanig herkenbaar.
- ▶ De eisen die worden gesteld aan Scholierenlijnen worden de komende periode uitgewerkt, waarbij de provincie overleg voert met de Stichting Scholierenvervoer Zeeland (SSZ). De uiteindelijke eisen worden in het PvE opgenomen door de Provincie.
- ▶ Uitgangspunt voor het scholierenvervoer is het visgraatmodel (bus voedt de trein) mits aan een aantal nader uit te werken voorwaarden wordt voldaan Een belangrijk uitgangspunt is dat zo lang de tariefintegratie bus – spoor niet is geregeld, bussen parallel aan het spoor blijven rijden. Wanneer aan de voorwaarden is voldaan, zullen bussen niet meer parallel aan het spoor rijden.

Scholierenvervoer - definitie

Scholieren en studenten zijn een groot deel van de openbaar vervoer reizigers in Zeeland in de huidige Concessie. Kenmerkend voor Zeeland is dat scholieren en studenten dus niet alleen met specifieke Scholierenlijnen van en naar scholen reizen. Het Scholierenvervoer is een verzamelnaam voor de manieren waarop scholieren en studenten reizen in de huidige Concessie. Zij reizen zowel op buslijnen op het kernnet als met specifieke Scholierenlijnen. Daarnaast zijn er ook versterkingsritten; ritten die specifiek voor scholieren worden ingelegd in de ochtend- of middagspits om het grote volume op die tijdstippen te kunnen vervoeren bovenop reguliere buslijnen die dan al rijden.

Ontwikkelingen

Het kenmerk van de specifieke Scholierenlijnen en Scholierenritten is:

- Doelgroep zijn scholieren en MBO-studenten in de leeftijd tot 18 jaar;
- Studenten MBO, HBO en Universiteit;
- Eenzijdig spitsvervoer; tegenritten zijn niet nodig;
- Kortstondige inzet van materieel;
- Stilstand van materieel buiten spittijden en in vakantieperiodes.

De Scholierenlijnen en -ritten zoals deze in de huidige situatie bestaan zijn een resultaat van een samenwerking tussen de provincie Zeeland en de Concessiehouder. In de huidige situatie worden Scholierenlijnen en Scholierenritten gereden met eigen bussen door de Concessiehouder en met eigen bussen door Zeeuwse regionale touringcar ondernemers (onderaannemers); dit laatste betreft materieel van de onderaannemers zelf; dit zijn geen touringcars maar reguliere (toegankelijke) bussen.

In het toekomstige mobiliteitssysteem bedient het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer snel, comfortabel en betrouwbaar diverse verbindingen tussen knooppunten. Studenten en scholieren kunnen gebruik maken van dit kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer. Voor het voor- en natransport kan gebruik worden gemaakt van fijnmazige mobiliteit. Dit fijnmazige mobiliteitssysteem is bij de start van de Concessie echter nog niet uit-ontwikkeld.

COVID heeft geleid tot wijzigingen in reisgedrag, bijvoorbeeld door studeren op afstand. In de transitieperiode van het Openbaar Vervoer is samen met vervoerders en OV-autoriteiten en samen met het Rijk gekeken naar mogelijke maatregelen om het openbaar vervoer betaalbaar en kwalitatief goed te houden. Een van die maatregelen is de Onderwijsaanpak. Hierbij wordt in gezamenlijkheid verkend wat de mogelijkheden zijn om deels digitaal onderwijs in te richten en/of schooltijden van het fysieke onderwijs te wijzigen zodat een spreiding van ritten over de dag mogelijk is. Effecten van de door ontwikkelingen op het Scholierenvervoer zijn nog onduidelijk. Daarom ziet de Provincie Scholierenlijnen en – Ritten als een separate productformule ten opzichte van de productformule van het kwalitatief hoogwaardige openbaar busvervoer.

Buurtbussen

Uitgangspunten

- ▶ Voor een goede en tijdige overgang naar het nieuwe mobiliteitssysteem kiest de Provincie ervoor om bij de aanbesteding van de grote bus een aantal van de bestaande buurtbussen – die binnen het aangescherpte provinciale toetsingskader passen - in te kopen bij de Concessiehouder. Dit wordt uitgewerkt in het PvE.
- ▶ Dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.
- ▶ Dit betekent dat de Provincie het recht heeft om kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer bij de Concessiehouder in te kopen, maar niet de plicht. Kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven waaronder de buurtbus en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.
- ▶ De Provincie bespreekt in het Ontwikkelteam de meerwaarde, de bekostiging (wie en welk bedrag) en de status (pilot / structureel) van mogelijkheden van kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer die zich tijdens de concessie voordoen.
- ▶ Het staat de Overheid vrij waar zij gedurende de concessie kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer inkoopt.
- ▶ Eventuele nieuwe (niet bij de aanbesteding uitgevraagde) dienstregelings- en routegebonden kleinschalig vervoer diensten met kleinschalig materieel en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer die niet bij de Concessiehouder worden ingekocht moeten door de Concessiehouder worden gedoogd.
- ▶ De Provincie faciliteert maatschappelijke (vrijwilligers) initiatieven voor het rijden van een Buurtbus; de Provincie toetst aanvragen hiervoor op basis van een – ten opzichte van de huidige situatie – aangescherpt Provinciaal subsidie-kader.
- ▶ De Concessiehouder krijgt een coördinerende taak in het kleinschalige dienstregelingsgebonden vervoer in het ontwikkelteam. Dit betreft onder andere afstemming van dienstregelingen en eenduidigheid van materieel. Deze taak is ook voorzien voor dienstregelingsgebonden diensten die gedurende de concessie mogelijk niet bij de Concessiehouder worden ingekocht.

De ontwikkeling van kleinschalig vervoer inclusief dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer is nu nog niet te voorzien. De provincie ziet dit als deel van een door-ontwikkeling waarbij de overheid regie voert. Daarom kiest de Provincie ervoor om de door-ontwikkeling van kleinschalig vervoer expliciet deel te laten zijn van de besprekingen in het Ontwikkelteam. De overheid wil daarbij de vrijheid hebben om – op het moment dat het vraagstuk van kleinschalig dienstregelings- en routegebonden vervoer en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer speelt gedurende de concessie – te bepalen waar zij dit inkoop. Dit betekent dat de provincie in de nieuwe concessie het recht heeft om nieuwe kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven en/of nieuwe vormen van kleinschalig openbaar vervoer bij de Concessiehouder in te kopen, maar niet de plicht. Kleinschalige route- en dienstregelingsgebonden initiatieven waaronder de buurtbus zijn geen exclusief recht van de Concessiehouder.

Het concept Buurtbus is een maatschappelijk initiatief: vrijwilligers rijden (met een rijbewijs B) 8-persoonsbussen (in de Wet gedefinieerd als auto) met een dienstregeling en route gebonden van beginpunt naar eindpunt. Tussentijd worden haltes aangedaan. Buurtbussen worden ingezet waar een voldoende reizigersvraag is om buurtbussen te rechtvaardigen. De Provincie scherpt op dit moment haar Provinciale subsidiekader aan.

Vanuit een goede overgang van de huidige naar de toekomstige situatie is de Provincie voornemens de bestaande buurtbuslijnen – die volgens de aan te scherpen provinciale subsidieregeling toekomstbestendig zijn – als dienst bij de Concessiehouder in te kopen.

Grensoverschrijdende verbindingen

Reizigers moeten zonder problemen over concessiegrenzen heen kunnen reizen. In de Aanbesteding van het openbaar busvervoer zullen dan ook duidelijke voorwaarden en wensen opgenomen worden over landsgrensoverschrijdende lijnen naar Vlaanderen en concessiegrensoverschrijdende lijnen van en naar Nederlandse buurconcessies.

Uitgangspunten

- ▶ **Landsgrensoverschrijdende verbindingen binnen de openbaar vervoer concessie kennen een gezamenlijke bekostiging van Vlaanderen en Zeeland.**
- ▶ **De provincie Zeeland maakt met Vlaanderen (MoW) afspraken over de verdeelsleutel van bekostiging voor de landsgrensoverschrijdende verbindingen**

- ▶ **De verbinding Gent – Terneuzen wordt niet verplicht voorgeschreven maar als gespecificeerde optie of wens uitgevraagd.**
- ▶ **De verbinding Breskens Veerhaven – Brugge Station wordt voorgeschreven als verplicht uit te voeren verbinding in samenwerking met De Lijn.**
- ▶ **De verbinding Hulst – Antwerpen – Breda: de verbinding van Hulst naar Antwerpen wordt verplicht voorgeschreven. De verbinding Antwerpen – Breda wordt niet verplicht voorgeschreven maar als gespecificeerde optie of wens uitgevraagd.**

Te gedogen verbindingen

De Concessiehouder dient enkele binnenkomende lijnen vanuit buurconcessies te gedogen, ook als het gaat om nieuwe lijnen vanuit andere concessies. De Concessiehouder dient onderstaande verbindingen te gedogen.

Te gedogen verbinding	OV-Autoriteit
• 22/42/43 Sint Niklaas - Hulst ¹	MoW (Vlaanderen)
• Vipre EECV Shuttle 23	
• Scharendijke - Rotterdam Europort	Provincie Zuid-Holland
• 58 Brugge – Aardenburg	MoW (Vlaanderen)
• 104 Hellevoetsluis - Renesse	Provincie Zuid-Holland
• 214 St. Anna Jacobapolder – Steenbergse (buurtbus)	Provincie Noord-Brabant
• 614; Deze rijdt in feite dezelfde route als buurtbus 214, maar 614 versterkt in de ochtend- en middagspits 1 rit.	Provincie Noord-Brabant
• 802 Middelharnis – Renesse Transferium (zomer)	Provincie Zuid-Holland
• Semi-flex systeem vanuit Maldegem dat verbinding maakt tussen Maldegem en Sluis & Aardenburg (vervoer op maat)	MoW (Vlaanderen)

Nieuwe (concessiegrensoverschrijdende) verbindingen

De Concessie biedt de ruimte om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Bij concessiegrensoverschrijdende verbindingen dient ook te worden voldaan aan de eisen uit de betreffende concessie.

¹ Afhankelijk van de exacte datum van (gefaseerd) invoeren van basisbereikbaarheid (juli 2023 als richtdatum), wordt het aanbod volgens dienstregeling beperkt tot scholierenritten via het tracé van de huidige lijn 42.

4. Ontwikkelruimte, ontwikkelfunctie en opbrengst-verantwoordelijkheid

Inleiding

Er is een directe relatie tussen financiën en ontwikkel- en opbrengstmogelijkheden en -verantwoordelijkheden. De RMS geeft aan dat voor de ontwikkelfunctie binnen de nieuwe Concessie openbaar busvervoer een samenspel nodig zal zijn tussen Provincie en Concessiehouder openbaar busvervoer. Hierbij is in de RMS de keuze gemaakt dat de Overheid vanuit haar Regierol verantwoordelijk is voor het zo goed mogelijk inzetten van de verschillende vormen van mobiliteit, op basis van data over de vraag van reizigers en het aanbod van vervoermiddelen vanuit de verschillende contracten. In de RMS is op hoofdlijnen de keuze gemaakt welke vervoervormen wel en welke niet in de reikwijdte van de concessie openbaar busvervoer vallen. De RMS maakt geen keuze in het beleggen van de ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid.

Uitgangspunten

- ▶ De Concessie openbaar busvervoer bestaat voor een relatief groot deel uit een door de Provincie geëist voorzieningenniveau op door de Provincie geëiste Verbindingen
- ▶ De Provincie gaat over het voorzieningenniveau in de bus. Het voorzieningenniveau bij de hubs is primair een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Inzet is om daarover vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid samen afspraken te maken.
- ▶ De opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de Provincie.
- ▶ De Concessiehouder ontwikkelt het lijnennet en de dienstregeling van het openbaar busvervoer binnen de door de Provincie gestelde eisen in het PvE.
- ▶ De Concessiehouder wordt uitgedaagd om het openbaar busvervoer kwalitatief hoogwaardig uit te voeren en mede door te ontwikkelen.
- ▶ De Concessiehouder wordt uitgedaagd om het scholierenvervoer kwalitatief goed uit te voeren en mede door te ontwikkelen.
- ▶ De Concessiehouder brengt zijn specifieke openbaar vervoer expertise in het Ontwikkelteam in om invulling te geven aan het door ontwikkelen van het kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer en het scholierenvervoer.

Ontwikkelruimte, ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid hoogwaardig openbaar busvervoer

De verbindingen met het hoogwaardige openbaar busvervoer worden – samen met de Trein en de Ferry – door de RMS als de toekomstvaste ruggegraat van het openbaar vervoer in Zeeland gezien. Mede door de infrastructurele en geografische kenmerken in Zeeland liggen deze verbindingen – met een relatief groot reizigersvolume – voor langere tijd vast. Dit biedt daarmee zekerheid aan reizigers. Op deze ruggegraat eist de Provincie een hoogwaardige dienstverlening per bus. De eisen hieraan worden in het PvE beschreven. Dit hoogwaardige openbaar busvervoer bestaat voor een relatief groot deel uit een door de Provincie te eisen Voorzieningenniveau op door de Provincie te eisen Verbindingen. Dit betekent dat de ontwikkelruimte voor de Concessiehouder openbaar busvervoer beperkt is.

Verder is in de RMS de keuze gemaakt voor het beleggen van de Regiefunctie bij de Overheid. Dit betekent dat de Overheid stuurt op het fijnmazige vervoer dat als Voor- en Natransport van het openbaar busvervoer gaat functioneren. Dit betekent ook dat de ontwikkeling in aantallen reizigers in het hoogwaardige openbaar busvervoer mede afhankelijk zijn van het functioneren van vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer, waarop de Concessiehouder openbaar busvervoer geen of zeer beperkt invloed heeft. De Concessiehouder kan wel pro-actief meedenken.

Ontwikkelruimte, Ontwikkelfunctie en Opbrengstverantwoordelijkheid zijn aan elkaar gerelateerd. Wie geen of beperkte ruimte heeft om te ontwikkelen, kan de ontwikkelrol en – verantwoordelijkheid niet (geheel) dragen. En bij wie de ontwikkelrol en – verantwoordelijkheid ligt, moet ook de prikkel hebben om daadwerkelijk te ontwikkelen: een financiële prikkel om met opbrengsten inspanningen te rechtvaardigen.

Het grotendeels voorschrijven van het voorzieningenniveau op verbindingen voor het hoogwaardige openbaar busvervoer

betekent enerzijds dat de Concessiehouder kan uitgaan van een bepaald toekomst vast deel in het te bedienen voorzieningen binnen de Concessieperiode. Tegelijkertijd betekent het ook dat de ontwikkelrol voor een groot deel bij de Provincie ligt. En omdat het aantal reizigers in het openbaar busvervoer (en daarmee reizigersopbrengsten) mede afhankelijk is van het functioneren van vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer, ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie.

Ontwikkelruimte en ontwikkelrol scholierenvervoer

De Concessiehouder heeft weinig ontwikkelruimte met betrekking tot het scholierenvervoer. Eisen aan scholierenlijnen en Scholierenritten zijn voorgeschreven. De Provincie heeft ambities met betrekking tot de doorontwikkeling van vervoer van en naar scholen. Landelijk is de ambitie te kijken naar mogelijke spreiding van aanvangs- en eindtijden, zodat de spitsen kunnen worden afgevlakt en de inzet van materieel gespreid over de dag kan plaatsvinden. Een vervoerder heeft slechts een beperkte invloed op effectuering hiervan en is afhankelijk van andere stakeholders; de provincie acht dit een samenspel van vervoerder, provincie, gemeenten en scholen. De Provincie ziet deze doorontwikkeling als onderdeel van de Regietaak, waarbij de expertise van de vervoerder pro-actief moet worden ingezet.

De eisen aan scholierenlijnen worden in de fase PvE gedetailleerd. De Provincie nodigt de SSZ uit om mee te denken; de provincie stelt de eisen vast. Dit proces is gestart.

Ontwikkelrol Concessiehouder openbaar busvervoer in ontwikkelteam

Het meebewegen met ontwikkelingen op vervoervormen buiten de concessie openbaar busvervoer (Doorontwikkeling) wordt geregistreerd door de Overheid. De Provincie heeft als uitgangspunt dat de Concessiehouder busvervoer specifieke expertise heeft, waarvan zij graag gebruik wil maken. De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten voorstellen kan doen. De beloningsmethodiek daarvoor wordt nader uitgewerkt in het Bestek. De provincie kiest bewust niet voor alleen afstemming tussen Concessieverlener en Concessiehouder, maar geeft de Concessiehouder een actieve rol in de doorontwikkeling. De Provincie kan binnen het Ontwikkelteam afwegingen maken over beslissingen over het vragen van specifieke expertise op basis van het afgezonderde budget. Ook kan de Provincie in het Ontwikkelteam

afwegingen maken over beslissingen over meer- of minderwerk binnen de concessie openbaar busvervoer (inkopen van extra dienstregelingen).

Het uitgangspunt om de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie te leggen betekent niet dat de Concessiehouder geen prikkels kent. Zo worden er prikkels ingebouwd voor een hoogwaardige dienstverlening via output indicatoren en een bijpassende malusregeling. Ook werken wij een beloningsmethodiek uit voor het deel waarvan de expertise van de Concessiehouder voor de doorontwikkeling wordt gevraagd.

Opbrengsten en kosten, prikkels in de concessie

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor de reizigersopbrengsten bij de provincie ligt. De Concessiehouder kent opbrengsten vanuit de Exploitatie door het ingeschatte rendement die hij in zijn inschrijving heeft gehanteerd. Daar waar specifieke ontwikkelvragen aan de Concessiehouder vanuit zijn rol in het Ontwikkelteam zijn, worden specifieke afspraken over de beloning (opbrengsten voor de inspanningen van de Concessiehouder) gemaakt. Deze methodiek wordt in het Bestek beschreven.

Het beleggen van de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Provincie betekent dat de Provincie de risico's van tegenvallende reizigersopbrengsten (inclusief SOV gelden) en de voordelen van extra reizigersopbrengsten draagt. Een winnende vervoerder zal gericht zijn op het optimaliseren tussen kosten en opbrengsten. Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid - en risico's - voor de kosten voor de uitvoering van de concessie openbaar busvervoer - conform de eisen zoals die zijn gesteld in het PvE en conform de inschrijving van de vervoerder - bij de vervoerder ligt.

5. Concessieduur

Uitgangspunten

- ▶ De Provincie is voornemens de Concessie openbaar busvervoer te gunnen voor een periode van 7 jaar met een verlengsoptie van 1 jaar.
- ▶ Scholierenlijnen en Scholierenritten zijn een expliciet benoemd product binnen de openbaar vervoer concessie. Deze lijnen en ritten zijn in de bij de aanbesteding geldende eisen voor maximaal 5 jaar deel van de concessie openbaar vervoer.

De Provincie kent als uitgangspunt dat het openbaar busvervoer zoveel mogelijk toekomst-vast moet zijn, zodat het zekerheid biedt voor Reizigers en een gunstig effect heeft op de vestiging van nieuwe inwoners en werkgelegenheid. Tegelijkertijd wil de Provincie een wendbare Concessie, die voor een deel kan mee-ademen met de ontwikkeling van het fijnmazige net en de daadwerkelijke reizigersontwikkeling. De Provincie kiest voor een stabiel deel en een relatief kleiner te ontwikkelen deel binnen de Concessie. De Provincie ziet de Concessiehouder daarbij als partner.

De Provincie is voornemens de Concessie openbaar busvervoer te gunnen voor een periode van 7 jaar met een verlengsoptie van 1

jaar. De gekozen concessieduur is gebaseerd op het gegeven dat de levensduur van elektrische bussen 15 jaar bedraagt en de accu's gegeven de huidige stand van zaken na circa halverwege deze periode moeten worden vervangen. Dit betekent dat er een overnameregeling voor aan te schaffen ZE-materieel als overgang naar de daarop volgende concessie zal komen.

Net als het gehele mobiliteitssysteem worden ook de scholierenlijnen en -ritten geëvalueerd. Voor de scholierenlijnen en ritten – volgens de eisen vanuit het PvE - geldt dat deze maximaal 5 jaar deel zijn van de concessie openbaar vervoer.

De redenen voor deze maximale duur zijn de effecten van doorontwikkeling op dit specifieke type vervoervoorziening die de Provincie voorziet in het kader van de Onderwijsaanpak, de structurele gevolgen van COVID, de doorontwikkeling van fijnmazige Mobiliteit en daarmee de mogelijkheden van het nieuwe mobiliteitssysteem voor scholieren. De keuze om de scholierenlijnen en -ritten wel voor maximaal de komende 5 jaar in de concessie op te nemen is om met de SSZ als belangrijke stakeholder een goede overgang en nieuwe vormgeving van scholierenlijnen te bewerkstelligen.



6. Materieel

Inleiding

Materieel heeft een belangrijke invloed op de reiservaring van de reiziger. De RMS bepaalt:

- Alle bussen in de Concessie openbaar busvervoer zijn vanaf 2025 toegankelijk voor reizigers met een beperking zoals bedoeld in het besluit Toegankelijkheid personenvervoer
- De bussen in de Concessie openbaar busvervoer dienen, naast de wettelijke eisen, te voldoen aan de eisen zoals afgesproken in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus'.

De RMS maakt geen keuzen op de onderstaande aspecten.

Uitstootnorm, energietransitie

Uitgangspunten

- ▶ De bussen in de Concessie openbaar busvervoer dienen te voldoen aan de eisen zoals afgesproken in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus'.
- ▶ De Provincie faciliteert de inzet van Zero Emissie voor materieel dat wordt ingezet op het openbaar busvervoer door onderzoek naar mogelijke locaties voor de aanleg van productiemiddelen. Dit onderzoek wordt als bijlage bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd.
- ▶ De Provincie faciliteert de inzet van Zero Emissie voor materieel dat wordt ingezet op het openbaar busvervoer door het aanbieden van een alternatieve financieringsconstructie.
- ▶ Er geldt geen overnameregeling van materieel vanuit de huidige Concessie.
- ▶ De Provincie wordt geen eigenaar van productiemiddelen, ook niet bij het aanbieden van een alternatieve financieringsconstructie.
- ▶ De Provincie hecht waarde aan de inzet van Zero Emissie per start van de Concessie voor het kwalitatief hoogwaardige openbare busvervoer.

In 2016 heeft de provincie Zeeland, net als de andere concessieverleners in Nederland, het landelijke Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus' getekend. Doel van het bestuursakkoord is om alleen nog uitstootvrije Bussen voor de uitvoering van Openbaar Vervoer in te zetten om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Het bestuursakkoord noemt daarbij twee mijlpalen:

- alle nieuwe Bussen die vanaf 2025 in concessies instromen, moeten uitstootvrij zijn (tank-to-wheel); en
- vanaf 2030 moeten alle Bussen in het Openbaar Vervoer uitstootvrij zijn (met een zo gunstig mogelijke well-to-wheel uitstoot

Tevens is in het Bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus' vastgelegd dat de uitstootvrije Bussen op 100 procent hernieuwbare energie moeten rijden die met het oog op de economische ontwikkeling zoveel mogelijk in de regio wordt opgewekt.

Comfort

- In het PvE worden nadere eisen gesteld aan de maximum leeftijd van het materieel dat wordt ingezet.
- Al het in te zetten materieel dient toegankelijk te zijn volgens de wet Gelijke Behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, het Besluit Toegankelijkheid Personenvervoer en/of diens opvolger, waaronder inbegrepen bestuursakkoorden toegankelijkheid.
- Alle nadere eisen worden in het PvE gedetailleerd



Vertrek bussen

13 11

Bus Richting

Halte Vertrek

58 Ulissingen	A	12 min
133 Oude-Tonge Busstation	D	12 min
50 Terneuzen Busstat.	E	14 min
53 Domburg	C	24 min
65 Middelburg	D	25 min
56 Ulissingen NS	A	28 min



7. Tarieven en betaalwijzen

De Provincie is opbrengstverantwoordelijk en stelt het tarievenkader, de tarieven en het productenpalet vast. Randvoorwaarden hierbij zijn het Landelijk Tarievenkader (LTK) en afspraken met aangrenzende OV-autoriteiten over reisproducten en vergoedingen van grensoverschrijdende lijnen. De Concessiehouder moet dit faciliteren.

LTK

De veertien decentrale OV-autoriteiten (twee metropoolregio's en twaalf provincies) hebben voor bus, tram en metro het Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld. Het LTK geldt daarmee ook voor de concessie Zeeland, waarmee in de praktijk GS ieder jaar opnieuw instemmen. Het productenpalet (type vervoerbewijzen) moet in lijn zijn met landelijke afspraken. Dit Tarievenkader stelt de landelijke kaders die GS hanteren in afspraken met vervoerders, zoals het aansluiten bij landelijke afspraken over tarieven & vervoerbewijzen en het aansluiten van vervoerbewijzen met aangrenzende Concessies.

Regietaak

Binnen haar Regietaak maakt de Provincie afspraken over tariefproducten en tariefproposities voor het openbaar busvervoer en fijnmazige mobiliteit die onder de verantwoordelijkheid van de Provincie valt. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij zijn specifieke expertise hiervoor in het Ontwikkelteam inbrengt.

Regionaal

De Provincie is voornemens om het tariefproduct Zeeland Voordeel te blijven bieden. Ook is de Provincie voornemens de mogelijkheid voor de propositie minima product – dat naar aanleiding van Zeeland Voordeel is ingevoerd - te blijven bieden; het is wel zo dat de gemeente vanuit haar inkomensbeleid voor haar minima dit product al dan niet mogelijk maakt; de Provincie voert geen inkomenspolitiek binnen openbaar vervoer.

Betaalwijzen

De OV-chipkaart (of z'n opvolger) is voorgeschreven als uniforme betaalwijze. De vervoerders willen een nieuw betaalsysteem in het OV invoeren om het reizen makkelijker en aantrekkelijker te maken. Dit nieuwe betaalsysteem moet de OV-chipkaart opvolgen. Het streven van de vervoerders is dat dit nieuwe betaalsysteem in 2023 naar behoren functioneert. De nieuwe betaalwijzen die het programma OV betalen mogelijk maakt moeten door de vervoerder volledig worden

meegenomen. Hierbij geldt niet alleen de apparatuur in de voertuigen maar ook uitgifte van kaarten, webshop, app en back office. De vervoerder heeft hierbij het incasso risico van dit ticketingsysteem. In aanvulling kan de vervoerder ook voorstellen om andere ticketingsystemen toe te voegen als deze passen in de eisen van de Provincie.

Betaalinfrastructuur

Van een toekomstige Concessiehouder kan mogelijk worden gevraagd om ook de betaalinfrastructuur voor de Westerschelde Ferry en fijnmazig vervoer te verzorgen.

Uitgangspunten

- ▶ Voor openbaar busvervoer mag van de reiziger een passende prijs worden gevraagd.
- ▶ De tarieven voor het openbaar busvervoer kunnen elk jaar worden verhoogd met maximaal de Landelijke Tarief Index.
- ▶ De Provincie ontwikkelt in het Ontwikkelteam samen met de vervoerder tariefproposities voor het Openbaar busvervoer.
- ▶ Het producten-palet moet aansluiten bij de ambitie van de Provincie Zeeland. In deze ambitie zit een integrale benadering van tarieven tussen verschillende modaliteiten. De vervoerder wordt gevraagd om hier pro-actief zijn expertise in te zetten.
- ▶ De vervoerder draagt er zorg voor dat de tarieven en producten in de backoffice van het OV betaalsysteem worden opgenomen en werken conform de afspraken.
- ▶ Voor OV betalen wordt een eenduidige formulering gehanteerd; OV Chip nu, in de nabije toekomst de onderdelen van OV-betalen. De vervoerder moet dit faciliteren.

8. Data

De Concessiehouder dient (real-time) (open) data aan te leveren aan de Provincie en aan landelijke servers (NDOV/DOVA). Deze data gaat de Provincie benutten voor monitoring, uitvoeringskwaliteit, bezettingen, informatie aan stakeholders en om informatiepanelen op de halte en hubs (DRIS) aan te sturen. De data kunnen ook worden gebruikt door derde partijen om bijvoorbeeld apps met

informatiediensten aan te bieden. De Concessiehouder heeft geen eigendomsrecht op de gegevens en kan geen opslag berekenen voor het leveren van gegevens voor bijvoorbeeld plannen, boeken en betalen (MaaS diensten) aan derden.

De Concessie is MaaS-waardig conform landelijke afspraken.



9. Personeel

Personeel is het uithangbord van de Concessiehouder met grote invloed op de ervaring van het reizen per OV. Daarbij gaat het om servicegerichtheid naar reizigers, zoals een vriendelijke houding en duidelijke communicatie. Hiermee zorgt het personeel dat reizigers een prettige reis kunnen maken met het OV. Personeel moet al aan het begin van de concessie zijn getraind in de omgang met en bejegening van reizigerstypen, waaronder reizigers met een beperking.

De vigerende wet- en regelgeving, waaronder het besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (en het bestuursakkoord toegankelijkheid in aanloop naar een nieuw besluit), moet bekend en duidelijk zijn. Zowel bij de vervoerder als in de communicatie met de reiziger. Servicegerichtheid wordt minimaal beoordeeld op basis van de OV Klantbarometer zoals momenteel uitgevoerd door CROW/KPVV.



10. Sociaale veiligheid

De vervoerder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. De Provincie wil niet dat inschrijvende vervoerders onderling concurreren op sociale veiligheid (het gevoel van veiligheid). Daarom kunnen vervoerders geen punten verdienen met hun maatregelen voor sociale veiligheid, maar moeten ze een basiskwaliteit garanderen. Dit wordt nader gedetailleerd in het PVE.



11. Aansturing concessie openbaar busvervoer

Inleiding

De Overheid voert in Zeeland bij de start van de Concessie de Regie. Hierbinnen draagt de Provincie de opbrengstverantwoordelijkheid en de ontwikkelingsfunctie voor het openbaar vervoer. Dit betekent dat de Provincie een sturende invloed heeft:

- Via het PvE, dat de kaders vastlegt
- Via concessie management op basis van nader te bepalen outputindicatoren (waaronder punctualiteit, rituitval, bijdrage aan doelen met betrekking tot door-ontwikkeling)

In het ontwikkelteam brengt de Concessiehouder specifieke expertise in. In dit ontwikkelteam overlegt de Provincie in ieder geval met Concessiehouder over de ontwikkeling van het OV en in overleg met Concessiehouder en nader te bepalen andere stakeholders over de ontwikkeling van OV ten opzichte van het bredere mobiliteitssysteem.

Verantwoordelijkheden mobiliteitssysteem

De busdiensten binnen de concessie openbaar busvervoer zijn een van de mobiliteitsdiensten binnen het nieuwe Zeeuwse mobiliteitssysteem. De RMS heeft de onderstaande verantwoordelijkheden benoemd per vervoersvorm. (zie tabel 1)

De gemeenten/regio's zijn ten tijde van de aanbesteding binnen de fijnmazige mobiliteit financieel verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer en de provincie is bij de aanbesteding verantwoordelijk voor het vervoer dat zij aanbesteedt. Een door ontwikkeling van fijnmazige mobiliteit ligt in de lijn der verwachtingen, waarbij de provincie verwacht dat nieuwe concepten kunnen ontstaan. Verantwoordelijkheden over die nieuwe kleinschalige concepten en vermenging van die kleinschalige concepten met bestaande huidige concepten zijn bespreekpunt in de mobiliteitscentrale tussen gemeenten en provincie. Een goede afstemming is daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten/regio's en provincie in de mobiliteitscentrale.

Vervoersnorm / Structuur	Verantwoordelijk	Ontwikkelingsrichting
Openbaar Vervoer	Provincie	Opdrachtgeverschap via Mobiliteitscentrale.
Fijnmazige Mobiliteit	Provincie en Gemeente	Gezamenlijke opdrachtgeverschap gemeente en provincie via Mobiliteitscentrale.
Doelgroepenvervoer	Gemeenten	Eigen sturingsinstrumenten blijven bij gemeenten/samenwerkingsverbanden. Gezamenlijke planning en uitvoering via Mobiliteitscentrale.
Fietsen	Wegbeheerders, Routebureau en beheerders voorzieningen	
Vrijwilligersinitiatieven	Vrijwilligersorganisatie	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning, overheden ondersteunen financieel
Private initiatieven	Initiatiefnemer	Mobiliteitscentrale biedt ondersteuning in aansluiting op Maas

Tabel 1

Taakverdeling Concessieverlener (Provincie) en Concessiehouder openbaar busvervoer

Definitie	Concessieverlener	Concessiehouder
Corridors; verbindingen tussen knooppunten	Eisen en wensen	Routevoering binnen gestelde eisen
Ontwerp dienstregeling openbaar busvervoer	-	Voorstel in bieding; Bespreken jaarlijks in vervoerplan; advies vanuit ontwikkeling inclusief aantallen reizigers
Scholierenlijnen en -ritten	Voorgeschreven in PvE; A binnen maximaal 5 jaar	Actief expertise inzetten in Onderwijsaanpak en door ontwikkeling scholierenlijnen en -ritten
Frequentie openbaar busvervoer	Minimale frequentie in PvE als deel van de productformule kwalitatief hoogwaardig OV	Bieden frequentie die nodig is om reizigers te vervoeren
Tarievenkader inclusief tariefproducten en –proposities	Voorschrijven en vaststellen	Adviseren
Materieel	Functionele specificaties	Keuze, eigenaarschap, bestellen, beheer en onderhoud materieel; ook bij alternatieve financieringsconstructie
Branding	Regie	Adviseren

Doorontwikkeling mobiliteitssysteem

De provincie Zeeland kiest voor een nieuw mobiliteitssysteem waarbij de bereikbaarheid van Zeeland voor burgers centraal staat. Niet alleen gemeenten en OPOV maar ook bedrijven, het onderwijs, zorginstellingen, naburige OV-autoriteiten en inwoners worden door de Provincie continu betrokken bij de verdere doorontwikkeling.

Ontwikkelteam openbaar busvervoer

De Concessiehouder ontwikkelt binnen de Concessie de dienstregeling, aansluitingen op knooppunten en de routevoering. Het meebewegen met ontwikkelingen op vervoervormen buiten de Concessie openbaar busvervoer (Doorontwikkeling) wordt geregistreerd door de Overheid. De Provincie heeft als uitgangspunt dat de Concessiehouder busvervoer specifieke expertise heeft, waarvan zij

graag gebruik wil maken. De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten van het OV in relatie tot het bredere mobiliteitssysteem voorstellen kan doen. Hiertoe wil de Provincie de Concessiehouder prikkelen om verder te denken dan alleen de OV Concessie. Hiertoe wordt een methodiek uitgewerkt.

De provincie kiest bewust niet voor alleen afstemming tussen Concessieverlener en Concessiehouder, maar geeft de Concessiehouder een actieve rol in de doorontwikkeling. De Provincie kan binnen het Ontwikkelteam afwegingen maken over de in te zetten expertise en kan afwegingen maken over beslissingen over meer- of minderwerk binnen de concessie openbaar busvervoer (inkopen van extra materieel of inzet van minder materieel).

Concessiemanagement op outputcriteria

De provincie stuurt de uitvoering van de concessie Zeeland vooral op basis van output. Als de vervoerder een norm structureel niet haalt, dan kan de provincie een boete in de vorm van een malus opleggen. Om te toetsen of de Concessiehouder zich houdt aan de vereisten uit het PvE en zijn inschrijving dient de Concessiehouder data en informatie volgens een in het PvE voorgeschreven format te leveren aan de Provincie.

Uitgangspunt is:

- ▶ De Concessiehouder levert alle data en informatie volgens een in het PvE voorgeschreven format te leveren aan de Provincie;
- ▶ De Concessieverlener is gerechtigd om steekproefsgewijs aangeleverde data en informatie te toetsen
- ▶ Toetsingsmethodiek en steekproefgrootte worden in het PvE beschreven

Concessiemanagement is meer dan het toetsen of de Concessiehouder zich houdt aan de vereisten uit het PvE en zijn inschrijving. Concessiemanagement bevat ook de taken en verantwoordelijkheden in de door-ontwikkeling, zoals beschreven in het Ontwikkelteam.

Malusregeling

De Provincie stuurt de kwaliteit van de uitvoering van de concessie grote bus op output indicatoren. Deze indicatoren worden in het PvE gedetailleerd. Het gaat hierbij onder andere om punctualiteit en verwijtbare / niet – verwijtbare rituitval. Omdat de Concessieverlener de verbindingen die worden geboden door de grote bus als ruggengraat ziet (samen met trein en ferry) hecht de Concessieverlener grote waarde aan een kwalitatief goede uitvoering van de aangeboden diensten. Daarom hanteert de Concessieverlener een malus regeling, die kan worden toegepast bij een kwalitatief achterblijvende uitvoering; dit heeft betrekking op alle vereisten uit het PvE en de inschrijving van de Concessiehouder.

Prikkel om door te ontwikkelen

De Provincie wil met de Concessiehouder een Ontwikkelteam vormen, waarbij de Concessiehouder busvervoer op specifieke ontwikkelaspecten van het OV in relatie tot het bredere mobiliteitssysteem voorstellen kan doen. Hiertoe wil de Provincie de Concessiehouder prikkelen om verder te denken dan alleen de OV Concessie. Deze prikkel wordt nader uitgewerkt.

Goedkeuring voor schrappen lijnen / frequenties en vraaggerichtheid

De Overheid voert regie over verschillende vervoercontracten heen. Omdat de Overheid regie voert en opbrengstverantwoordelijkheid draagt kan de vervoerder voorstellen doen voor de doorontwikkeling van het voorzieningenniveau (lijnen, frequenties, routes) in het Ontwikkelteam. Omdat het af- of opschalen van de bus gevolgen heeft voor het fijnmazige vervoer, is goedkeuring vereist door de Concessieverlener alvorens wijzigingen in de dienstvoering kunnen worden aangebracht. Tegelijkertijd wordt de vervoerder in het Ontwikkelteam uitgedaagd om mee te denken in verbetervoorstellen voor de doorontwikkeling van het gehele mobiliteitssysteem.

Werkzaamheden door wegbeheerders

In de komende concessieperiode is reistijd en het aandoen van hubs van groot belang. Wegbeheerders hebben hierin een grote verantwoordelijkheid. Uitgangspunt is dat de verantwoordelijke kostenverhogingen van het openbaar vervoer ten gevolge van wegwerkzaamheden draagt om rituitval te voorkomen. De komende periode gaat de provincie in overleg met de wegbeheerders om hierover afspraken te maken.

Wendbaarheid

De provincie voorziet in de Concessieperiode verschillende stappen in ontwikkeling en heeft binnen de concessie perioden benoemd voor wendbaarheid.

Meer dan jaarlijkse cyclus

Op reguliere basis zal middels vervoerplannen het netwerk worden gezien en besproken. De provincie heeft de ambitie om meer dan de huidige jaarlijkse cyclus wijzigingen in het netwerk toe te staan, mocht daartoe onderbouwd de noodzaak bestaan. Het kan in deze periode zo zijn dat de tarief integratie bus – trein is bewerkstelligd; in dat geval zullen parallelle bussen aan de trein niet meer plaatsvinden.

Scholierenlijnen: maximaal na 5 jaar herijkt

Voor scholierenlijnen geldt dat we een uitdraag voor een periode van maximaal 5 jaar doen; binnen die 5 jaar bezien we noodzaak en mogelijkheden om huidige scholierenlijnen anders te organiseren.

Uiterlijk december 2026 / januari 2027 (einde jaar 2 / begin jaar 3) zal het product scholierenlijnen en scholierenritten zijn geëvalueerd. De resultaten worden gebruikt om een besluit te nemen over vorm-

Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Aanbesteding	Proces om vervoerder te vinden die het openbaar vervoer tegen de beste prijs- kwaliteitverhouding gaat verzorgen
Bus	Motorvoertuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
Buurtbus	Vervoer dat ontstaat / is ontstaan vanuit vrijwilligersinitiatieven. Het vervoer wordt uitgevoerd door vrijwillige chauffeurs en is veelal dienstregelingsgebonden.
Concessie openbaar busvervoer	Het exclusieve recht van de Concessiehouder om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer over de weg te verrichten in het Concessiegebied, in de zin van artikel 1 van de Wp2000, een en ander als nader omschreven in de Concessiebeschikking en het Programma van Eisen. Het begrip Concessie kan zowel verwijzen naar het hiervoor genoemde recht, als naar de Concessiebeschikking waarmee dit recht aan de Concessiehouder is/wordt verleend. Het exclusieve recht in de Concessie openbaar busvervoer Zeeland betreft het busvervoer zoals beschreven in de Concessiebeschikking en het Programma van Eisen.
Concessiebeschikking	Het door Concessieverlener te nemen besluit, waarbij de Concessie openbaar busvervoer aan de Concessiehouder openbaar busvervoer is/wordt verleend.
Concessiegebied	Afgebakend gebied waarin de winnende vervoerder openbaar busvervoer verzorgt.
Concessiehouder	Vergunninghoudende Vervoerder aan wie de Concessie is verleend. In deze NvU wordt hiermee de Concessiehouder openbaar busvervoer bedoeld.
Concessieverlener	Gedeputeerde Staten van Zeeland zijnde bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor Openbaar Vervoer.
Deelmobiliteit	Het delen van transportmiddelen, zoals auto's, fietsen, scooters en stapjes, tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar.
Dienstregeling	Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin onder andere zijn aangeduid de Haltes waartussen en de tijdstippen waarop de Concessiehouder Openbaar Vervoer voor de Concessie verricht.
Dienstregelinguur	In de Dienstregeling opgenomen rij-uur, waarin de Concessiehouder een Bus via Openbaar Vervoer daadwerkelijk inzet voor het vervoeren van Reizigers.

Begrip	Definitie
Dienstregelingjaar	Indien wordt gerefereerd aan een bepaald Dienstregelingjaar, wordt de periode bedoeld die loopt vanaf de zondag na de tweede zaterdag van december van het voorafgaande jaar, tot en met de tweede zaterdag van december van het aangeduide jaar, een en ander volgens de EU-richtlijn 2017/2075.
DRU	Dienstregelinguur
Exploitatie	Het laten rijden van openbaar vervoer door de Concessiehouder
Ferry	Westerschelde Ferry; veerboot Breskens – Vlissingen
GS	College van Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland
Kleinschalig materieel	Auto
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurele voorziening om wachtende Reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer gebruik te maken en om Reizigers uit te laten stappen. Onder Halte wordt uitdrukkelijk begrepenabri's, Halteborden, Haltepalen, bushokjes en dergelijke die de Concessiehouder kan gebruiken bij de uitvoering van de Concessie.
Haltepaal	Een voorziening ter aanduiding van een Halte, waaronder begrepen een haltebord met de naam van de Halte (bijvoorbeeld de straatnaam of naam van de zijstraat plus huisnummer of de naam van een nabijgelegen attractie/voorziening), en eventueel een Display.
Hoofdrailnet	Spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 65, eerste lid, van de Wp2000.
Kwalitatief hoogwaardig openbaar busvervoer	Aanbod van snel, comfortabel en betrouwbaar openbaar busvervoer op verbindende corridors in Zeeland. De frequentie op deze corridors is afgestemd op de vraag en minimaal 1 keer per uur.
Hubs	Knooppunten waarop openbaar busvervoer en andere vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Deze verplicht te bedienen knooppunten worden voorgeschreven in het PvE.
Infrastructuur	De voorzieningen van verkeerstechnische en/of civieltechnische aard waarvan het Openbaar Vervoer per Bus gebruikmaakt of die daarvoor ten dienste staat.
Landelijk Tarievenkader (LTK)	Convenant "Landelijk Tarievenkader OV-Chipkaart 2009", zoals vastgesteld in de vergadering van de Stuurgroep OV-Chipkaart van 2 april 2009, of diens eventuele opvolger(s).

Begrip	Definitie
MaaS	Mobility as a Service
Mobiliteitscentrale	Een publieke centrale waarin de Overheid als regievoerder over verschillende mobiliteitsvormen heen mobiliteit organiseert. De mobiliteitscentrale biedt aan alle reizigers in Zeeland een telefooncentrale- dienst voor het plannen en boeken van reizen, informatie en klachtafhandeling.
Ontwikkelfunctie	Ontwikkelen van openbaar busvervoeraanbod afgestemd op de vervoervraag
OV-autoriteit	Overheid die gerechtigd is het openbaar vervoer aan te besteden en aan te sturen
Overheid	Provincie Zeeland en gemeenten zoals genoemd in bijlage 2
PvE	Programma van Eisen: De concessievoorschriften die de provincie stelt aan de vervoerder. Met ontwerp-PvE wordt het concept PvE bedoeld.
Provincie	Provincie Zeeland; OV-autoriteit en verantwoordelijke voor het openbaar vervoer over de weg in Zeeland; tevens wegbeheerder.
Regiefunctie	Integrale afstemming tussen en ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit.
Reizigersoverleg (OPOV Zeeland)	Officiële afvaardiging van consumentenorganisaties die provincie en vervoerder adviseert over openbaar en publiek vervoer (onder andere PvE, concessie, dienstregeling, tarieven).
Scholierenlijnen	Lijnen die aanvullend zijn op het openbaar busvervoer. Deze lijnen worden in het PvE specifiek benoemd.
Scholierenritten	Specifieke ritten die Scholieren maken aanvullend op de routes van het HOV en alleen rijden tijdens schooltijden (niet in vakanties). Deze ritten worden in het PvE specifiek benoemd. .
Scholierenvervoer	Het geheel van ritten die scholieren maken met het Openbaar vervoer en met specifieke Scholierenlijnen en Scholierenritten.
Trein	Hoofdrailnet NS
Wegbeheerder	Overheid of bedrijf die over bepaalde wegen gaat (gemeente, provincie, Rijk, waterschap, NV Westerscheldetunnel)
Wp 2000	Wet personenvervoer 2000: wet die openbaar vervoer en taxivervoer regelt

Bijlage 2. Lijst gemeenten Concessiegebied

- Borsele
- Goes
- Hulst
- Kapelle
- Middelburg
- Noord Beveland
- Reimerswaal
- Schouwen-Duiveland
- Sluis
- Terneuzen
- Tholen
- Veere
- Vlissingen

COLOFON

Uitgave:

Nota van Uitgangspunten busconcessie Zeeland

Tekst:

Provincie Zeeland

PrePress en Print:

Beeldbank Zeeland

Fotografie:

- Beeldenbank laatzeeelandzien.nl
- Suzan Fotografie
- Bart van der Putten

6 september 2022

Bijlage 3. Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Aanbesteding	Proces om vervoerder te vinden die het Openbaar Vervoer tegen de beste prijs- kwaliteitverhouding gaat verzorgen, i.c. de aanbesteding van de Concessie.
Aansluitgarantie	De zekerheid bij een Aansluiting dat in geval van vertraging van de Rit de aansluitende Rit tot een bepaalde tijd wacht op de verhoogde Rit. De aansluitende Rit wacht tot maximaal 5 minuten na de eigen vertrektijd volgens de Dienstregeling en in geval van de laatste Aansluiting van de dag maximaal 15 minuten.
Aansluiting	De mogelijkheid om binnen de in de Dienstregeling aangegeven tijd op een andere Openbaar Vervoermiddel of Fijnmazige mobiliteitsdiensten over te stappen, waarbij de overstaptijd is afgestemd op de loopafstand en afhankelijk is van de vraag of de Concessiehouder een Aansluitgarantie biedt.
Alternatieve Route	Een door de Concessiehouder voorgesteld alternatief voor de door de Concessieverlener voorgeschreven Route die een Traject volgt.
Barcode	Een digitale verschijningsvorm van een reisrecht dat op papier geprint kan worden of getoond kan worden op een mobiel toestel.
Batterij	Onderdeel van een Voertuig dat dient voor de opslag van elektriciteit ten behoeve van de aandrijving.
Beginpunt	De eerste Halte van een Lijn zoals vermeld in de Dienstregeling.
Bestek	Het Beschrijvend Document inclusief de Standaardformulieren, de Bijlagen en de Nota's van Inlichtingen alsmede de achtergrondinformatie, zoals deze door de Concessieverlener ten behoeve van de aanbesteding van de Concessie beschikbaar worden gesteld.
Betaalsysteem	Onder meer, maar niet uitsluitend: de Kaartlezers, de Verkoopautomaten, de Oplaadautomaten, de Ophaalautomaten, de Oplaad- & Ophaalautomaten en het Verwerkingsysteem ten behoeve van Betaalwijzen, ten behoeven van volledig functioneren.
Betaalwijze	Een manier, methode of wijze van betaling, waaronder begrepen OVpay, waarmee een Reiziger voor het Openbaar Vervoer kan betalen.

Bijlage	Een bijlage bij de Concessiebeschikking, het Programma van Eisen, de Financiële Bepalingen of het Beschrijvend Document.
Boete	Een geldbedrag dat de Concessiehouder dient te voldoen aan de Concessieverlener overeenkomstig het bepaalde in de Bijlagen bij de Financiële Bepalingen, indien de Concessiehouder verplichtingen voortvloeiende uit de Concessiebeschikking inclusief Bijlagen niet nakomt.
Bp2000	Bijlage bij de Financiële Bepalingen waarin de procedure tot het opleggen van een Boete is vastgelegd.
Bus	Motorvoertuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
Business Case	Een studie waarbij de kosten en baten inclusief risico's van een plan/maatregel worden afgewogen en de haalbaarheid van dat plan wordt bepaald.
Buurtbus	Vervoer dat ontstaat / is ontstaan vanuit vrijwilligersinitiatieven. Het vervoer wordt uitgevoerd door vrijwillige chauffeurs en is veelal dienstregelingsgebonden.
Buurtbuslijn	Een Lijn die wordt geëxploiteerd door een Buurtbusvereniging.
Buurtbusvereniging	Een vereniging belast met de uitvoering van Buurtbuslijnen zoals genoemd in Bijlage 10 bij het Programma van Eisen.
Circulariteitsplan	Het plan zoals genoemd in eis 12.2.2 van het Programma van Eisen.
CO2-Prestatieladder	Een CO2-managementsysteem dat bestaat uit 5 niveaus. Tot en met niveau 3 maakt een organisatie werk van de uitstoot van de eigen organisatie (en alle projecten). Vanaf niveau 4 en 5 wordt er ook werk gemaakt van de CO2-uitstoot van de keten en sector. Een gecertificeerde organisatie voldoet op een bepaald niveau (en alle onderliggende niveaus) aan de eisen van de CO2-Prestatieladder.
Compensatieregeling	Door de Concessiehouder op te stellen regeling om Reizigers te compenseren voor het niet voldoen aan de uitvoeringskwaliteit en die voldoet aan de eisen in paragraaf 5.6 (Compensatieregeling).
Concessie	Concessie Busvervoer Zeeland 2025. Het exclusieve recht van de Concessiehouder om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer over de weg te verrichten in het Concessiegebied, in de zin van artikel 1 van de Wp2000, een en

	<p>ander als nader omschreven in de Concessiebeschikking en het Programma van Eisen. Het begrip Concessie kan zowel verwijzen naar het hiervoor genoemde recht, als naar de Concessiebeschikking waarmee dit recht aan de Concessiehouder is/wordt verleend.</p>
Concessiebeschikking	<p>Het door de Concessieverlener te nemen besluit, waarbij de Concessie openbaar busvervoer aan de Concessiehouder openbaar busvervoer is/wordt verleend.</p>
Concessiegebied	<p>Afgebakend gebied waarin de winnende vervoerder openbaar busvervoer verzorgt.</p>
Concessiehouder	<p>Vergunninghoudende Vervoerder aan wie de Concessie is verleend. In dit PvE wordt hiermee de Concessiehouder openbaar busvervoer bedoeld.</p>
Concessieverlener	<p>Gedeputeerde Staten van Zeeland zijnde bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor Openbaar Vervoer.</p>
Deelmobiliteit	<p>Het delen van transportmiddelen, zoals auto's, fietsen, scooters en stapjes, tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar.</p>
Derde	<p>Een rechtspersoon, niet zijnde de Concessieverlener of de Concessiehouder.</p>
Dienstregeling	<p>Voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin onder andere zijn aangeduid de Haltes waartussen en de tijdstippen waarop de Concessiehouder Openbaar Vervoer voor de Concessie verricht.</p>
Dienstregelinguur	<p>In de Dienstregeling opgenomen rij-uur, waarin de Concessiehouder een Bus via Openbaar Vervoer daadwerkelijk inzet voor het vervoeren van Reizigers.</p>
Dienstregelingjaar	<p>Indien wordt gerefereerd aan een bepaald Dienstregelingjaar, wordt de periode bedoeld die loopt vanaf de zondag na de tweede zaterdag van december van het voorafgaande jaar, tot en met de tweede zaterdag van december van het aangeduide jaar, een en ander volgens de EU-richtlijn 2017/2075.</p>
Display	<p>Een beeldscherm in een Voertuig of op een Halte waarop actuele Reisinformatie getoond wordt.</p>
Distributiepunt	<p>Een door of in opdracht van de Concessiehouder geëxploiteerde locatie, niet zijnde een Voertuig, waar Reizigers Vervoerbewijzen en Reisproducten kunnen kopen/opladen/ophalen en Reisinformatie in</p>

	gedrukte vorm kunnen verkrijgen zoals bedoeld in eis 8.3.2 van het Programma van Eisen.
DRU	Dienstregelinguur
Eindpunt	De laatste Halte van een Lijn, zoals vermeld in de Dienstregeling.
EMVc	Europay MasterCard Visa, de drie betaalkaartsystemen die samen een kader hebben opgesteld voor het compatibel maken van chipbetaalkaarten en chipbetaalterminals. Ook andere betaalsystemen, vooral in Europa, gebruiken de EMV-standaarden voor hun chipbetaalkaarten. De 'c' in EMVc staat voor contactloos.
Evenement	Een bijzondere attractie of gelegenheid waarbij extra vraag naar Openbaar Vervoer verwacht kan worden.
Exploitatie	Het laten rijden van Openbaar Vervoer door de Concessiehouder.
Exploitatiebijdrage	De door de Concessieverlener aan de Concessiehouder te verstrekken middelen ten behoeve van de exploitatie van het krachtens de Concessiebeschikking te verrichten Openbaar Vervoer (inclusief Buurtbuslijnen) als aanvulling op de door de Concessiehouder te genereren Reizigersopbrengsten en eventuele overige opbrengsten, waaronder bijdragen van derden.
Exploitatiekosten	Kosten die de Concessiehouder maakt voor het uitvoeren van de Concessie, een en ander volgens de Financiële Bepalingen.
Ferry	Westerschelde Ferry, de fietsvoetveerverbinding tussen Breskens en Vlissingen.
Fijnmazige mobiliteitsdiensten	Diverse vormen van mobiliteitsdiensten met kleinschalig materieel, zoals buurtbus, servicebus, deelmobiliteit, carpoolen en mobiliteitsdiensten uitgevoerd door vrijwilligers.
Financiële bepalingen	Een bijlage bij de Concessiebeschikking met financiële voorwaarden inzake de Concessie, inclusief eventuele aanpassingen naar aanleiding van de Nota's van Inlichtingen.
Flextaxi	Vraagafhankelijk vervoer tussen opstappunten, Haltes en/of Hubs, uitgevoerd met een auto of acht persoons bus. Flextaxivervoer kan dienen als voor-of natransport voor het openbaar vervoer en is niet concurrerend op busvervoer.
Gegarandeerde inzetperiode	Inzetperiode zoals bedoeld in de bijlage (Model Overnameregeling Zero-Emissievoertuigen) bij de Concessiebeschikking.

Gelede Bus	Bus die bestaat uit twee ten opzichte van elkaar scharnierende geledingen met een maximale lengte van 18,75 meter.
Gemeenten	De gemeenten genoemd in bijlage 1.
Geschillencommissie Openbaar Vervoer	Een commissie die geschillen tussen Reizigers en de Concessiehouder met betrekking tot de totstandkoming of uitvoering van de vervoersovereenkomst bij wijze van bindend advies beslecht, een en ander als beschreven op https://www.degeschillencommissie.nl/over-ons/commissies/openbaar-vervoer/ .
GS	College van Gedeputeerde Staten (GS) van Zeeland
Kleinschalig materieel	Auto
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurele voorziening om wachtende Reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer gebruik te maken en om Reizigers uit te laten stappen. Onder Halte wordt uitdrukkelijk begrepenabri's, Halteborden, Haltepalen, bushokjes en dergelijke die de Concessiehouder kan gebruiken bij de uitvoering van de Concessie.
Haltebord	Een bord in L3-formaat, conform de huisstijl "Reizen door Zeeland", met de naam van de Halte (bijvoorbeeld de straatnaam plus huisnummer, naam van de zijstraat of de naam van een nabijgelegen attractie/voorziening).
Haltepaal	Een voorziening ter aanduiding van een Halte, waaronder begrepen een haltebord met de naam van de Halte (bijvoorbeeld de straatnaam of naam van de zijstraat plus huisnummer of de naam van een nabijgelegen attractie/voorziening), en eventueel een Display.
Haltevertrekstaat	Een overzicht van de vertrektijden van alle Ritten van een Lijn vanaf een Halte.
Herijking	Periodieke evaluatie om na te gaan in hoeverre afspraken tussen de Concessiehouder en de Concessieverleners nog aansluiten bij de ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt en de provinciale doelstellingen, inclusief een voorstel voor de invulling van de rest van de Concessie.
Hernieuwbare Brandstofeenheid (HBE)	Een volgens het marktmechanisme Energie voor Vervoer van de Nederlandse Emissieautoriteit uitgegeven eenheid die wordt

	ge genereerd bij elke gigajoule aan vervoer geleverde en in het Register Energie voor Vervoer ingeboekte hernieuwbare energie.
Hernieuwbare Energie	Elektriciteit of brandstof, voor 100% afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geothermische energie waarvoor de opwekking/productie geen uitstoot veroorzaakt. Uitgesloten als bron van Hernieuwbare Energie zijn biomassa en kernenergie.
Hogevloerbus	Bus, niet zijnde een Lagevloerbus of Low-entrybus.
Hoofdrailnet	Spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het koninklijk besluit, bedoeld in artikel 65, eerste lid, van de Wp2000.
Hubs	Knooppunten waarop openbaar busvervoer en andere vormen van vervoer op elkaar aansluiten. Deze verplicht te bedienen knooppunten worden voorgeschreven in het Programma van Eisen.
Implementatieplan	Het plan van de Concessiehouder zoals opgenomen in zijn Inschrijving, strekkende tot nakoming van de Concessiehouders verplichtingen en tot implementatie van de nodige maatregelen om vanaf de begindatum de Concessie uit te voeren.
Incident	Onvoorziene gebeurtenis met of zonder aanwijsbare oorzaak, buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder, tijdens de uitvoering van de Concessie, waaronder aanrijdingen, ongevallen, (natuur)rampen, brand, ontploffing, overstroming of storing op het hoog- of middenspanningsnet.
Infrastructuur	De voorzieningen van verkeerstechnische en/of civieltechnische aard waarvan het Openbaar Vervoer per Bus gebruikmaakt of die daarvoor ten dienste staat.
Inschrijving	De aanbieding die een Inschrijver naar aanleiding van het Bestek aan de Concessieverlener heeft uitgebracht.
KAR	Kortereafstandsradio, waarmee met een radiosignaal prioriteit wordt aangevraagd bij verkeerslichten en een Voertuig zich bij aankomst en vertrek van een Halte meldt.
Kernprestatie-indicatoren (KPI)	Eenduidige eenheid om prestaties te meten/kwantificeren en ontwikkelingen in prestaties te monitoren.
Klantenbarometer	Onderzoek in opdracht van het CROW aangaande de kwaliteit van het Openbaar Vervoer, of diens opvolger(s).

Knooppunt	Een knooppunt zoals genoemd in tabel 3 in bijlage B2 (Haltes) bij het Programma van Eisen.
Laadinfrastructuur	Alle noodzakelijke voorzieningen in de keten tussen de aansluiting van de netbeheerder en de elektrische Bussen.
Lagevloerbus	Bus met een vlakke vloer over de gehele lengte met een maximumhoogte van 34 centimeter ten opzichte van het straatniveau.
Landelijk Tarievenkader (LTK)	Convenant “Landelijk Tarievenkader OV-Chipkaart 2009”, zoals vastgesteld in de vergadering van de Stuurgroep OV-Chipkaart van 2 april 2009, of diens eventuele opvolger(s).
Lijn	Een vaste route die een Bus of Auto rijdt met bepaalde intervallen tijdens een bepaalde bedieningsperiode en halterend bij bepaalde Haltes zoals aangegeven in de Dienstregeling.
Lijnnetkaart	Een plattegrond met een overzicht van alle Lijnen in het Concessiegebied inclusief concessiegrensoverschrijdende Lijnen die door de Concessiehouder zelf en/of andere concessiehouders worden gereden volgens een Dienstregeling.
Low-entrybus	Een Bus met in ieder geval in het voorste gedeelte tussen de deuren een vlakke vloer met een maximumhoogte van 34 centimeter ten opzichte van het straatniveau.
MaaS-aanbieder	Een organisatie die via een platform Mobiliteit als Dienst (Mobility as a Service) aanbiedt.
Marketingplan	Het plan zoals bedoeld in eis 9.1.2 van het Programma van Eisen.
Materieel	De Bussen en Auto’s die de Concessiehouder, of in zijn opdracht derden, voor de uitvoering van de Concessie inzet(ten), een en ander met inbegrip van, naar algemene maatstaven van verantwoorde exploitatie en uitvoering van het onderhoud, benodigd reservematerieel opdat de Bussen en Auto’s volledig en overeenkomstig het bepaalde in de Concessie functioneren.
Meerwerk	In schriftelijke opdracht van de Concessieverlener daadwerkelijk gereden Dienstregelingen in aanvulling op het aantal Dienstregelingen dat de Concessiehouder in zijn Inschrijving heeft aangeboden of krachtens de Concessiebeschikking dient aan te bieden.

Minderwerk	In schriftelijke opdracht van de Concessieverlener daadwerkelijk minder gereden Dienstregelingen ten opzichte van het aantal Dienstregelingen dat de Concessiehouder in zijn Inschrijving heeft aangeboden of krachtens de Concessiebeschikking dient aan te bieden.
Mobiliteit als Dienst (MaaS)	Het aanbod van multimodale, deels vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. mobiele app) met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief reservering (indien van toepassing), betaling en afhandeling van transacties.
Mobiliteitscentrale Zeeland (MCZ)	Een publieke centrale waarin de Overheid als regievoerder over verschillende mobiliteitsvormen heen mobiliteit organiseert. De Mobiliteitscentrale Zeeland biedt aan alle reizigers in Zeeland een telefooncentrale-dienst voor het plannen en boeken van reizen, informatie en klachtafhandeling.
Ontwikkelfunctie	Ontwikkelen van openbaar busvervoeraanbod afgestemd op de vervoervraag
Ontwikkelplan	Het plan zoals bedoeld in paragraaf 2.3 van het Programma van Eisen.
Ontwikkeltaak	De combinatie van de Regierol en de Ontwikkelfunctie.
Openbaar Vervoer	Tot de Concessie behorend voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een Dienstregeling met een Auto of Bus, zoals gedefinieerd in de Wp2000.
Oproepafhankelijk Openbaar Vervoer	Openbaar Vervoer waarvan de Dienstregeling vermeldt dat Reizigers de Haltes waartussen en/of tijdstippen waarop Openbaar Vervoer wordt verricht kunnen beïnvloeden, een en ander met inachtneming van het bepaalde in het Programma van Eisen.
OV-autoriteit	Overheid die gerechtigd is het Openbaar Vervoer aan te besteden en aan te sturen.
OV-infrastructuur	Weginfrastructuur die uitsluitend door Openbaar Vervoer, hulpdiensten, onderhoudsdiensten en eventueel nader door de wegbeheerder te bepalen voertuigcategorieën, zoals taxi's mag worden gebruikt.
Overheid	Provincie Zeeland en Gemeenten.

Overige Lijn	Een aldus in paragraaf 3.7 van het Programma van Eisen aangeduide Lijn.
OVpay	Betaalwijze, opvolger van de OV-chipkaart.
Personeel	Al die chauffeurs en frontoffice medewerkers die bij de Concessiehouder in dienst zijn, ingehuurd of ingeleend zijn, of anderszins door de Concessiehouder worden ingeschakeld ten behoeve van de uitvoering van de Concessie, waaronder mede te verstaan zijn (medewerkers van) Onderaannemers, uitgezonderd vrijwilligers van Buurtbusverenigingen..
PvE	Programma van Eisen: De concessievoorschriften die de provincie stelt aan de vervoerder. Met ontwerp-PvE wordt het ontwerp PvE bedoeld.
Protocol Sturing	Volgens de Financiële Bepalingen met een stappenschema voor het geval de Concessiehouder niet of niet tijdig de gewenste kwaliteit levert (niet voldoen aan de normen en eisen uit het Programma van Eisen en/of de toezeggingen in de Inschrijving).
Provincie	Provincie Zeeland; OV-autoriteit en verantwoordelijke voor het Openbaar Vervoer over de weg in Zeeland.
Regierol	Integrale afstemming tussen en ontwikkeling van de verschillende vormen van mobiliteit.
Reisinformatieplan	Het plan zoals bedoeld in eis 7.1.3 van het Programma van Eisen.
Reisproduct	Een combinatie van (i) een Vervoerbewijs en (ii) een Tarief dat is gebaseerd op kilometers, tariefzones of een bepaalde periode, recht gevend op gebruik van Openbaar Vervoer met korting. Reizen op Saldo valt niet onder dit begrip.
Reiziger	Een natuurlijk persoon die gebruik maakt van het (Openbaar) Vervoer dat wordt verricht ter uitvoering van de Concessie, dan wel overweegt of voornemens is van dit (Openbaar) Vervoer gebruik te maken.
Reizigersopbrengsten	De opbrengsten uit Reisproducten, waaronder begrepen de aan de Concessiehouder toegekende opbrengsten uit regionale en landelijke vervoerbewijzen en het Studenten OV-reisrecht (SOV).
Reizigersopbrengstenprognose	Prognose van de Reizigersopbrengsten door de Concessiehouder.

OPOV (OPOV)	Officiële afvaardiging van consumentenorganisaties die provincie en vervoerder adviseert over Openbaar Vervoer (onder andere PvE, concessie, dienstregeling, tarieven).
Rit	Voor de Auto of Bus volgens de Dienstregeling of met inachtneming van een aanmeldingsprocedure gepland Openbaar Vervoer in één richting.
Rituitval	Een Rit die volgens de gepubliceerde Dienstregeling in de relevante periode door de Concessiehouder aangeboden moest worden maar die niet aankomt op het Eindpunt (dat wil zeggen, niet of niet volledig uitgevoerd is).
RMS	De Regionale Mobiliteits Strategie die op 17 december 2021 door Provinciale Staten is vastgesteld.
Scholierenlijn	Lijn die aanvullend is op het openbaar busvervoer. Deze lijn wordt in het PvE specifiek benoemd, maar dient vanaf de implementatieperiode te worden afgestemd op de vraag.
Scholierenrit	Specifieke rit waar Scholieren gebruik van maken en waarvoor een afwijkende Rit in het Openbaar Vervoer wordt ingezet. Een Scholierenrit is als zodanig herkenbaar.
Scholierenvervoer	Het geheel van ritten die scholieren maken met het Openbaar vervoer en met specifieke Scholierenlijnen en Scholierenritten.
Sociaal Veiligheidsplan	Het plan zoals bedoeld in eis 11.2.1.
Sociale Veiligheid	De mate waarin Reizigers en Personeel beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen incidenten op de Halte en in het Voertuig, waaronder lastigvallen, pesten, bedreigen, diefstal en mishandeling.
Spits	Spitstijden zijn gedefiniëerd als werkdagen (ma-vr), tussen 07.00 en 09.00 uur en tussen 14.00 en 17.00 uur.
Stakeholder	Een bij het Openbaar Vervoer in het algemeen en in de Concessie in het bijzonder betrokken persoon of partij, niet zijnde de Concessieverleners en de Concessiehouder.
Stalling	(Al dan niet overdekte) voorziening voor het laden/tanken en stallen van Bussen, waaronder begrepen onroerende zaken die onlosmakelijk met de stalling zijn verbonden, zoals werkplaatsen, wasstraten en kantoorruimten.

Tarief	Een geldbedrag dat voor het maken van een reis met het Openbaar Vervoer dient te worden betaald. Het geldbedrag kan aan voorwaarden voor plaats, afstand, tijd en leeftijd gebonden zijn.
Tarievenplan	Een jaarlijks door de Concessiehouder uit te werken plan met Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten voor het volgende kalenderjaar zoals bedoeld in eis 8.1.3 van het Programma van Eisen.
Tijdhalte	Een als zodanig in de Dienstregeling aangeduide Halte waarvoor geldt dat Ritten, ook bij eventuele routevarianten, niet eerder dan de in de Dienstregeling vermelde tijd van deze Halte vertrekken dan wel niet later dan de in de Dienstregeling vermelde tijd bij deze Halte aankomen. Tijdhaltes zijn in ieder geval de Beginhalte, Knooppunten en Eindhalte.
Translink	Trans Link Systems (dan wel een eventuele (rechts)opvolger van TLS), de organisatie die verantwoordelijk is voor onder andere de dataverzameling en -verwerking van de OV-Chipkaart en delen van OVpay en de productie en uitgifte van de OV-Chipkaart (in opdracht van de Concessiehouder).
Trein	Het Openbaar Vervoer per Trein uitgevoerd op het Hoofdrailnet.
Tussenruimte	De horizontale afstand tussen de voorzijde van de rugleuning van een stoel en de achterzijde van de rugleuning van de stoel die ervoor staat.
Uitrijkaart	Een Bijzonder Vervoerbewijs dat verstrekt wordt aan Reizigers in het Voertuig die niet in het bezit zijn van een geldig Vervoerbewijs.
Verbinding	Route, die door Concessiehouder wordt bepaald, tussen twee locaties. Bij HOV-lijnen betreffen de locaties Hubs die door de Concessieverlener worden bepaald. Bij Scholierenlijnen en Overige lijnen betreffen de locaties de begin- en eindhalte die door de Concessieverlener worden bepaald.
Verkeersleiding	Een door de Concessiehouder ingestelde of aangewezen afdeling of organisatie die verantwoordelijk is voor de kwaliteit en veiligheid van de uitvoering van het Openbaar Vervoer overeenkomstig de Geldende Dienstregeling.
Versterkingsrit	Inzetten van een extra Voertuig naast het reguliere Voertuig om een in de Dienstregeling gepubliceerde Rit uit te kunnen voeren en/of aan de Vervoervraag op een bepaald tijdstip te kunnen voldoen.

Vervangend Vervoer	Ritten met Auto's en/of Bussen die Reizigers vanaf of in de nabijheid van een (tijdelijk) niet door het Openbaar Vervoer bediende Halte een alternatieve reismogelijkheid bieden, waardoor zij hun bestemming met minimaal tijdverlies kunnen bereiken.
Vervoerplan	Het plan bedoeld in eis 3.8.1 van het Programma van Eisen.
Vervoervraag	Het aantal Reizigers dat op enig moment gebruik wenst te maken of maakt van het Openbaar Vervoer.
VETAG/VECOM	Vehicle Tagging; het door middel van inductielussen beïnvloeden van verkeerslichten. Vehicle Communication; verbetering van VETAG, waarbij naast contact van het Voertuig naar de wal, ook contact tussen de wal en het Voertuig mogelijk is.
Voertuig	Bus of Auto.
VRI	Verkeersregelinstallatie.
Wegbeheerder	Overheid die over bepaalde wegen gaat (gemeente, provincie, Rijk, waterschap).
Wp 2000	Wet personenvervoer 2000: wet die Openbaar Vervoer en taxivervoer regelt.
Zero Emissie	Vrij van uitstoot van schadelijke stoffen. Hierbij geldt enkel de uitstoot van de zogenaamde 'geregelde emissies' zoals genoemd in de Europese emissienormering voor voertuigen.
Zero-Emissievoertuig	Een Voertuig dat vrij is van uitstoot van schadelijke stoffen gemeten aan het Voertuig zelf (geen uitstoot van uitlaatgassen van een interne verbrandingsmotor of andere vorm van gebruik van fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld verwarming). Hierbij geldt enkel de uitstoot van de zogenaamde 'geregelde emissies' zoals genoemd in de Europese emissienormering voor voertuigen.

Bijlage 4. Concessiegrensoverschrijdende en te gedogen verbindingen

Concessiegrensoverschrijdende verbindingen (uitgaande lijnen)	
1	<p>De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met HOV:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Breskens Veerhaven – Brugge Station v.v. in samenwerking met De Lijn. Op het Nederlandse deel is dit een verplichte HOV-verbinding met aansluiting op de Ferry. 2. Zierikzee Oost – Oude Tonge v.v. 3. Sint Maartensdijk – Bergen op Zoom v.v..
2	<p>De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met Scholierenlijnen (mits voldaan aan de bedieningseisen)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stavenisse – Halsteren 2. Stavenisse – Oude Tonge 3. Stavenisse – Bergen op Zoom 4. Bergen op Zoom – Tholen - Oude Tonge
3	<p>De volgende verbindingen zijn verplicht om te bedienen met een Overige lijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hulst – Antwerpen; de verplichting vervalt op het moment dat er een snelle treinverbinding Goes-Breda is.
4	<p>Het is de Concessiehouder toegestaan op de volgende concessiegrensoverschrijdende verbindingen optioneel een HOV-lijn of een Overige lijn aan te bieden, gezamenlijk te exploiteren met de Belgische vervoerder De Lijn.</p> <p>Terneuzen – Gent</p>
5	<p>De Concessieverlener heeft met de concessieverleners voor de betreffende aangrenzende concessiegebieden afspraken gemaakt dat deze concessiegrensoverschrijdende verbindingen door de betreffende concessiehouder zullen worden gedoogd. Het is de Concessiehouder daarbij toegestaan zijn aanbod aan Openbaar Vervoer naar de betreffende aangrenzende concessiegebieden te wijzigen, met dien verstande dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • voor wijzigingen in routes en Haltes van concessiegrensoverschrijdende Lijnen voorafgaande instemming van de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied nodig is; • wijzigingen voor frequenties en bedieningstijden van concessiegrensoverschrijdende Lijnen vooraf moeten worden afgestemd met de concessieverlener voor het betreffende aangrenzende concessiegebied; • alle genoemde wijzigingen realiseerbaar moeten zijn gegeven de capaciteit en kenmerken van de Infrastructuur waar de betreffende concessiegrensoverschrijdende Lijn gebruik van maakt of na de wijzigingen gebruikt van gaat maken; en • alle genoemde wijzigingen onderdeel moeten zijn van een door de Concessieverlener goedgekeurd Vervoerplan als bedoeld in 3.8.1.

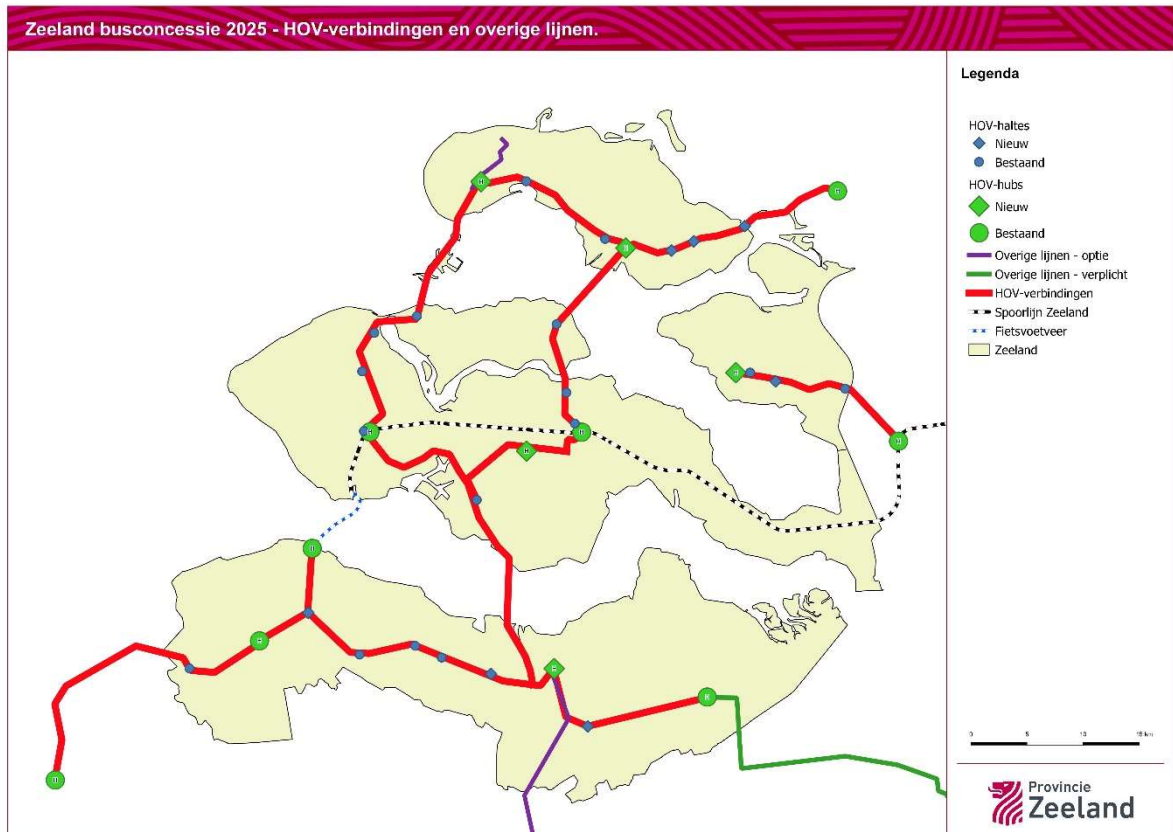
- | | |
|----------|--|
| 6 | De Concessieverlener heeft het recht om op een later moment nieuwe verbindingen of lijnen toe te voegen. Bij concessiegrensoverschrijdende verbindingen dient ook te worden voldaan aan de eisen uit de betreffende concessie. |
|----------|--|

Te gedogen verbindingen (binnenkomende lijnen)

De Concessiehouder dient de volgende binnenkomende lijnen vanuit buurconcessies te gedogen.

Te gedogen verbinding	OV-Autoriteit
22/42/43 Sint Niklaas - Hulst	MoW (Vlaanderen)
Vipre EECV Shuttle 23 Scharendijke - Rotterdam Europoort	Provincie Zuid-Holland
58 Brugge – Aardenburg	MoW (Vlaanderen)
104 Hellevoetsluis - Renesse	Provincie Zuid-Holland
214 St. Anna Jacobapolder – Steenberg (buurtbus)	Provincie Noord-Brabant
614; Deze rijdt in feite dezelfde route als buurtbus 214, maar 614 versterkt in de ochtend- en middagspits 1 Rit.	Provincie Noord-Brabant
802 Middelharnis – Renesse Transferium (zomer)	Provincie Zuid-Holland
Semi-flex systeem vanuit Maldegem dat verbinding maakt tussen Maldegem en Sluis & Aardenburg (Vervoer op Maat)	MoW (Vlaanderen)

Bijlage 5. HOV-verbindingen en overige lijnen.



Bijlage 6. Overzicht te bedienen Hubs, Knooppunten en HOV-haltes

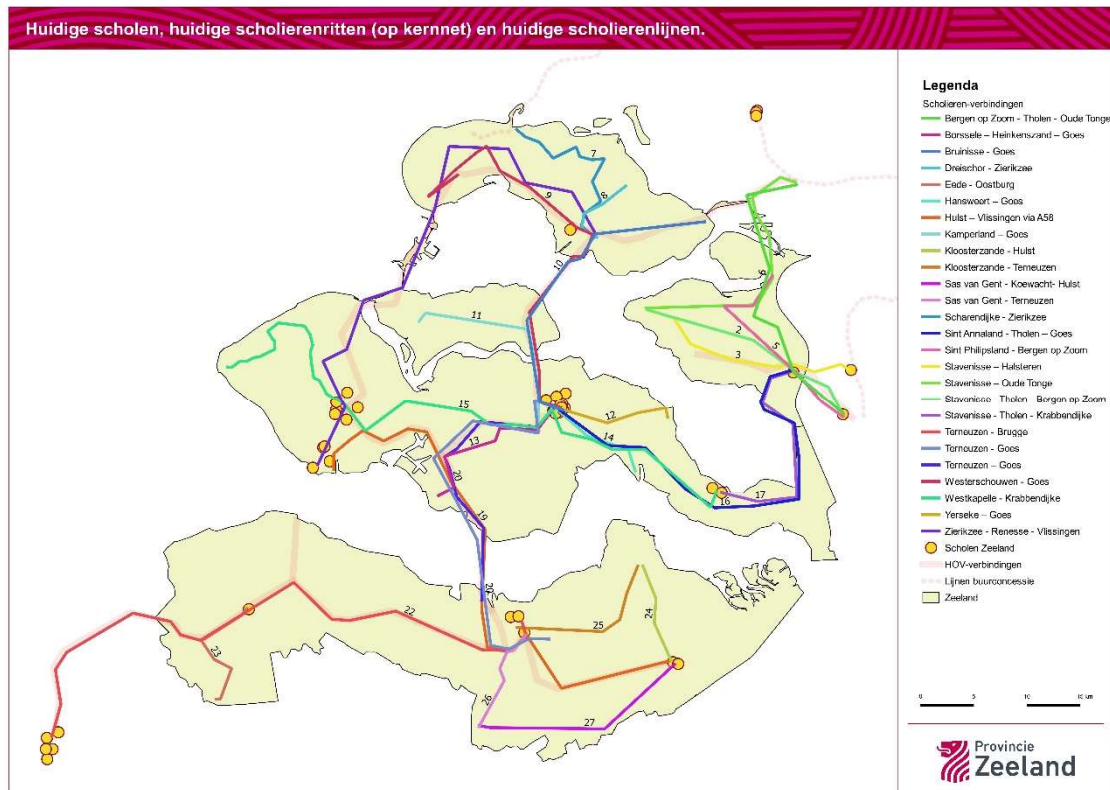
Overzicht verplicht te bedienen Hubs, Knooppunten en Haltes		
Locatie	Verplicht te bedienen als	Verplichte verbinding Hub- Hub
Nieuwerkerk aan de N-59, betreft nieuwe nog aan te leggen halte	HOV – Halte	Nvt
Oosterland aan de N-59, betreft nieuwe nog aan te leggen halte	HOV-halte	Nvt
Bruinisse aan de N-59, betreft nieuwe nog aan te leggen halte	HOV-halte	Nvt
Oude Tonge (busstation)	Hub en OV-knooppunt	Zierikzee Oost – Oude Tonge (eindh halte)
Zierikzee Oost (indien deze nog niet is gerealiseerd Zierikzee Sas, als tijdelijk knooppunt aandoen)	Hub; OV-knooppunt, nog niet duidelijk of deze is gerealiseerd bij start Concessie.	Zierikzee Oost – Oude Tonge (eindh halte)
Zierikzee “stad” Gemeentehuis (tevens te gebruiken voor Pieter Zeeman), Concessiehouder dient te adviseren of deze halte moet worden uitgebreid	HOV-halte	Nvt
Burgh Haamstede, betreft een nieuw aan te leggen halte aan de N57. Zolang de halte er niet is, kan gebruik worden gemaakt van de halte Kriekemeet	Hub OV-Knooppunt	Zierikzee – Burgh Haamstede Burgh Haamstede - Middelburg
Serooskerke (SD) - Schelphoek	HOV-halte	Nvt
Kamperland N57	HOV-halte	Nvt

Vrouwenpolder	HOV-halte	Nvt
Serooskerke (Walcheren) – Gapingseweg	HOV-halte	Nvt
Middelburg station	Hub, OV-knooppunt	
		Middelburg – Burgh Haamstede Middelburg - Terneuzen
Middelburg Groenewoud / Koestraat	HOV-halte	Nvt
Bergen op Zoom	Hub, OV-knooppunt	Bergen op Zoom – Sint Maartensdijk
Tholen	HOV-halte	
Optioneel Poortvliet, betreft aan te leggen halte aan de provinciale weg. Zolang halte er nog niet is, geen bediening	HOV-halte	Nu nog niet aan doorgaande weg
Scherpenisse	HOV-halte	Is al ingericht als hub
Sint Maartensdijk, is nu een bestaande halte maar dient nog te worden omgebouwd tot hub. Halten kunnen via/na rotonde worden bediend	Hub	
Colijnsplaat	HOV-halte	
Roodewijck	HOV-halte	
Goes Tiendeschuur	HOV-halte	

Goes station	Hub OV-knooppunt	Vooralsnog treinstation; onbekend wat plannen zijn mbt hub Zeelandhallen en termijn
's Heerenhoek Tolplein	HOV-halte, hub	
Breskens veerhaven	Hub OV-knooppunt	Breskens Veerhaven – Oostburg
Schoondijke, betreft nieuw aan te leggen keerlus aan de N61. Indien de keerlus nog niet is aangelegd dient de verbinding Terneuzen-Schoondijke te worden verlengd naar (Terneuzen-) Oostburg.	HOV-halte	
Oostburg ziekenhuis	Hub	Breskens Veerhaven – Oostburg
Sluis	HOV-halte	
Brugge	Hub; maar geen NL hub; VF factor geldt niet	Nvt
IJzendijke	HOV-halte	Nvt
Biervliet	HOV-halte	Nvt
Braakman	HOV-halte	Nvt
Hoek, betreft nieuw aan te leggen halte aan de N61.		Kan alleen als er een halte aan de N61 wordt aangelegd.

Zolang geen halte, geen bediening van Hoek gevraagd.		
Terneuzen ziekenhuis	Hub, knooppunt	Breskens – Terneuzen ziekenhuis Terneuzen Ziekenhuis - Goes Optioneel: Terneuzen – Gent
Axel, betreft nieuw aan te leggen halte aan de provinciale weg. Zolang halte niet is aangelegd, geen bediening van Axel.	HOV-halte	Nvt
Hulst, Busstation	Hub, Knooppunt	H-Terneuzen Ziekenhuis

Bijlage 7. Scholierenlijnen



De nummers in de kaart komen overeen met de nummers in de lijst met scholierenlijnen en scholierenritten.

Scholen met een functie voor Zeeuwse scholieren				
Type	Plaats	Naam	Adres	Postcode
VO	Goes	Auris college De Wissel	Bergweg 8	
VO	Goes	Calvijn College	Noordhoeklaan 88	
VO	Goes	Calvijn College	Stationspark 25	
VO	Goes	Calvijn College	Klein Frankrijk 19	
VO	Middelburg	Calvijn College	Kruitmolenlaan 60	
	Krabbendijkje	Calvijn College Krabbendijkje Appelstraat	Appelstraat 4	4413ET
	Krabbendijkje	Calvijn College Krabbendijkje Kerkpolder	Kerkpolder 50	4413 G

	Tholen	Calvijn College Tholen	Zoekweg 3	4691HT
	Sommelsdijk	Campus	Langeweg 111	3245KG
MBO	Goes	Cios	Zwembadweg 1	
	Middelharnis	CSG Prins Maurits	Kon. Julianaweg 57	3240AD
VO	Vlissingen	CSW Bestevaer	Bossenburghpad 10	
VO	Middelburg	CSW Toorop	Generaal Eisenhowerlaan 25	
VO	Middelburg	CSW Van de Perre	Griffioenstraat 17	
MBO	Halsteren	Curio	Steenspil 46	4461TZ
VO	Terneuzen	De Sprong	Schubertthof 31	
VO	Middelburg	Het Bolwerk	Teresastraat 2A	
VO	Goes	Het Goese Lyceum	Bergweg 14	
MBO	Goes	Hoornbeeck College	Van Dusseldorpstraat 45	
	Brugge	Kunsthumaniora	Kateleijnestraat 86	8200
VO	Terneuzen	Lodewijk College	Oude Vaart 1	
MBO	Vlissingen	Maritiem en Logistiek college De Ruyter	Boulevard Bankert 130	
VO	Middelburg	Nehalennia	Breeweg 71E	
VO	Middelburg	Nehalennia	Kruisweg 2	
VO	Goes	Ostrea	's-Heer Elsdorpweg 4	
VO	Goes	Ostrea	Fruitlaan 3	
VO	Goes	Ostrea Lyceum	Bergweg 4	
VO	Goes	Pontes	Oranjeweg 90	
MBO	Hulst	Reynaert college	Zoutestraat 61A	
VO	Hulst	Reynaert college	Gildenstraat 1	
VO	Middelharnis	RGO	Kon. Julianaweg 54	3241XC

VO	Bergen Op Zoom	RSG t Rijks	Burg. Stulemijerlaan 24	4611EG
MBO	Terneuzen	Scalda	Vlietstraat 11A	
MBO	Vlissingen	Scalda Edisonweg	Edisonweg 4A	
MBO	Goes	Scalda Groen College VAVO	Stationspark 39	
MBO	Goes	Scalda Zorg & Welzijn	Bessestraat 4	
VO	Vlissingen	Scheldemonde College	Weyevlietplein 13	
VO	Zierikzee	SG Pontes Pieter Zeeman	Hatfieldpark 1-2	
	Brugge	Spermalie	Snaggaardstraat 15	8200
MBO	Brugge	Ter Groene Poorte	Spoorwegstraat 14	8200
	Brugge	TIHF/Maricolen	Oude Zak 38	8200
	Brugge	VTI	Boeveriestraat 73	8200
VO	Oostburg	Zwin College	Nieuwstraat 50	
HBO	Vlissingen	HZ University of Applied Sciences	Edisonweg 4	4382 NW
HBO	Middelburg	HZ University of Applied Sciences	Het Groene Woud 1-3	4331 NB

Lijst met scholierenlijnen en scholierenritten

Id	Verbinding
1	Zierikzee - Renesse - Burgh-Haamstede – Vlissingen
2	Stavenisse - Tholen - Bergen op Zoom
3	Stavenisse – Halsteren
4	Stavenisse – Oude Tonge
5	Sint Philipsland – Bergen op Zoom
6	Bergen op Zoom - Tholen - Oude Tonge
7	Scharendijke – Zierikzee
8	Dreischor – Zierikzee

9	Westenschouwen – Goes
10	Bruinisse – Goes
11	Kamperland – Goes
12	Yerseke – Goes
13	Borssele – Heinkenszand – Goes
14	Hansweert – Goes
15	Westkapelle- Aagtekerke - Domburg – Oostkapelle – Grijskerke – Middelburg – Arnemuiden – Goes – Krabbendijke
16	Sint Annaland - Tholen – Goes
17	Stavenisse - Tholen – Krabbendijke
18	Goes – Terneuzen
19	Hulst – Vlissingen via A58
20	Terneuzen – Goes
21	Terneuzen – Krabbendijke
22	Terneuzen – Schoondijke - Oostburg – Brugge
23	Eede – Oostburg
24	Kloosterzande – Hulst
25	Kloosterzande – Terneuzen
26	Sas van Gent – Terneuzen
27	Sas van Gent – Hulst

N.b. Deze lijnen zijn nog niet getoetst aan de eisen. De lijnen komen vanaf 2025 alleen in de dienstregeling als ze voldoen aan de eisen.

Bijlage 8. Dienstregeling 2023

Wordt later ingevoegd

Bijlage 9. Besluit inzake subsidie voor Buurtbussen

Provincie Zeeland – Wijziging Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013

Besluit van gedeputeerde staten van Zeeland van 27 oktober 2015, kenmerk xxxx, houdende wijziging van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013.

Gedeputeerde staten van Zeeland,

- overwegende dat voor verstrekking van subsidies ten behoeve van openbaar vervoer per buurtbus bijzondere bepalingen in het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013 benodigd zijn;
- gelet op artikel 8 van de Algemene subsidieverordening Zeeland 2013;

besluiten vast te stellen de navolgende wijziging van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013:

Artikel I

Na hoofdstuk 11 wordt toegevoegd een hoofdstuk luidende:

Hoofdstuk 12 Bijzondere bepalingen voor verstrekking van subsidie in het kader van openbaar vervoer per buurtbus.

Artikel 12.1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- buurtbus: een door de concessiehouder beschikbaar gesteld motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, dat wordt ingezet door de concessiehouder voor exploitatie van een lijn, uitgevoerd door in een buurtbusvereniging georganiseerde onbezoldigde chauffeurs;
- buurtbusproject: een initiatief van vrijwilligers, waarbij een buurtbus een vaste route rijdt met bepaalde intervallen, in een bepaalde bedieningsperiode en halterend bij bepaalde haltes, zoals aangegeven in de dienstregeling;
- buurtbusvereniging: een vereniging, die bij notariële akte is opgericht en de dagelijkse uitvoering van het buurtbusproject coördineert;
- concessiehouder: vergunninghoudende vervoerder aan wie de concessie is gegund voor het openbaar vervoer over de weg in het betreffende concessiegebied;

Artikel 12.2

- Een eenmalige subsidie kan worden verleend voor de oprichting van een buurtbusvereniging, indien:
 - de statuten van de nieuwe vereniging bij notariële akte zijn gepasseerd; en
 - de ledenlijst uit minimaal 20 vrijwilligers bestaat die
 - zich hebben aangemeld als buschauffeur;
 - beschikken over een geldig rijbewijs B; en
 - beschikken over een geneeskundige verklaring als bedoeld in het Besluit Personenvervoer, waaruit blijkt dat ze medisch zijn goedgekeurd door een andere arts dan de eigen huisarts.
- er een concreet buurtbusproject, zoals benoemd in artikel 12.3, eerste lid, aanwezig is.

Artikel 12.3

- Subsidie kan worden verleend voor de uitvoering van een buurtbusproject, indien:
 - het buurtbusproject vervoer per buurtbus tussen kernen verzorgt; en
 - het buurtbusproject onderdeel uitmaakt van de voor het openbaar vervoer over de weg opgestelde dienstregeling; en
 - de buurtbusvereniging voor het buurtbusproject een overeenkomst heeft afgesloten met de concessiehouder; en
 - gemiddeld 125 reizigers per maand gebruik maken van het buurtbusproject.
- Gedeputeerde staten kunnen in individuele gevallen besluiten af te wijken van het in het eerste lid, onder d genoemde aantal reizigers per maand.

Artikel 12.4

1. In aanvulling op artikel 1.4.2, eerste lid, bevat de aanvraag voor een subsidie voor de oprichting van een buurtbusvereniging ten minste:
 - a. de bij notariële akte gepasseerde statuten van de nieuwe vereniging;
 - b. een ledenlijst, bestaande uit minimaal 20 vrijwilligers, waarbij duidelijk blijkt dat zij:
 - 1° zich hebben aangemeld als buschauffeur; en
 - 2° beschikken over een geldig rijbewijs B; en
 - 3° beschikken over een geneeskundige verklaring als bedoeld in het Besluit Personenvervoer, waaruit blijkt dat ze medisch zijn goedgekeurd door een andere arts dan de eigen huisarts.

Artikel 12.5

1. In aanvulling op artikel 1.4.2, eerste lid, bevat de aanvraag voor een subsidie voor een buurtbusproject ten minste:
 - a. een ledenlijst van vrijwillige buschauffeurs, waarbij duidelijk blijkt dat zij:
 - 1° beschikken over een geldig rijbewijs B; en
 - 2° beschikken over een geneeskundige verklaring als bedoeld in het Besluit Personenvervoer, waaruit blijkt dat ze medisch zijn goedgekeurd door een andere arts dan de eigen huisarts.
 - b. een opgave van het aantal reizigers dat het afgelopen kalenderjaar van het buurtbusproject gebruik heeft gemaakt.

Artikel 12.6

1. De subsidie bedraagt:
 - a. voor de oprichting van een buurtbusvereniging: eenmalig een vergoeding van € 1.000,--;
 - b. voor de uitvoering van een buurtbusproject: een vast bedrag van € 3.000,-- per jaar;
 - c. voor elke ingezette vrijwillige buschauffeur en voor elk bestuurslid, niet zijnde buschauffeur, per vereniging: een vast bedrag van € 100,-- per jaar.
2. De in het eerste lid onder b en c bepaalde bedragen worden naar rato berekend, indien er sprake is van een gedeelte van het jaar.

Artikel II

Hoofdstuk 12 Slotbepalingen te wijzigen in:

Hoofdstuk 13 Slotbepalingen

§ 13.1 Intrekken

Artikel 13.1.1

Het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2007 wordt ingetrokken, met dien verstande dat zij van toepassing blijft voor subsidiebesluiten die zijn genomen op grond van de Algemene subsidiebesluit Zeeland 2007.

§ 13.2 Inwerkingtreding en aanhaling

Artikel 13.2.1

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2013.

Dit besluit wordt aangehaald als: "Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013", afgekort tot "Asb 2013".

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

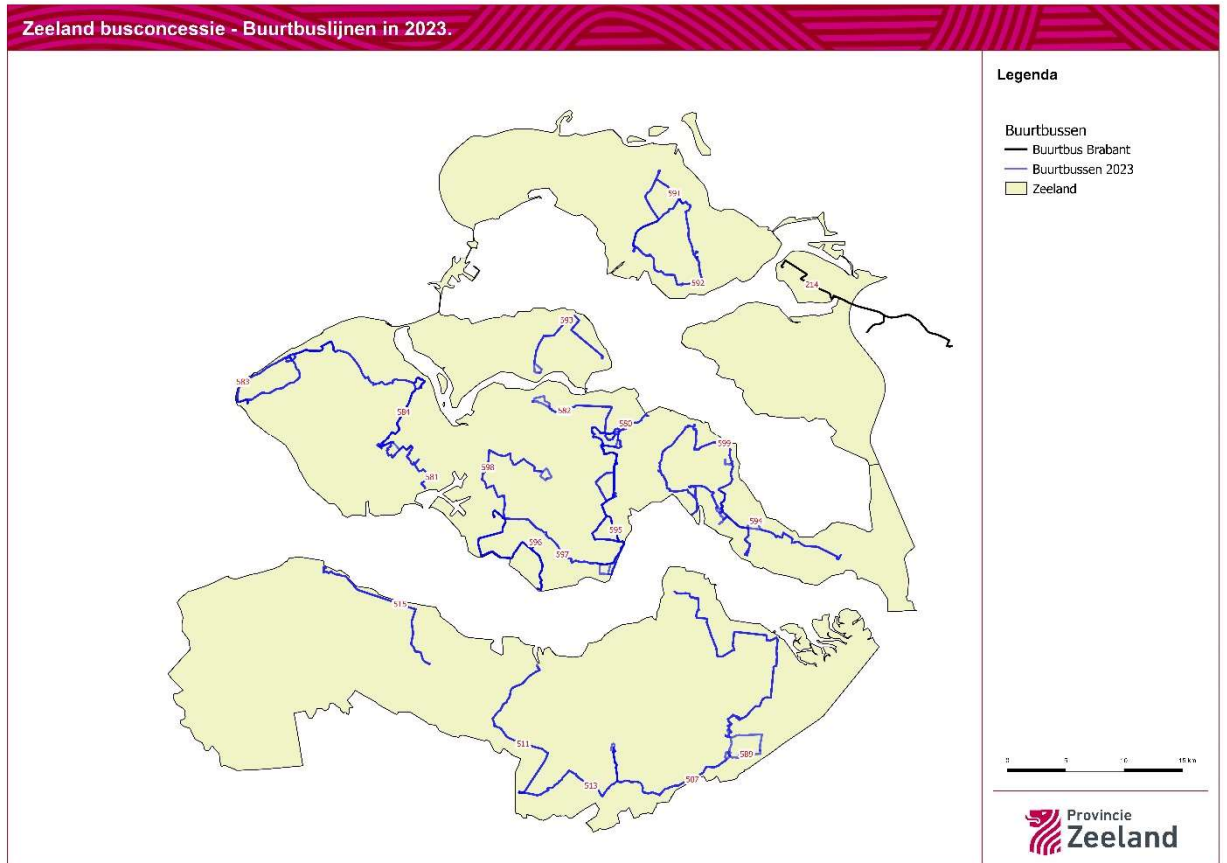
Aldus vastgesteld in de vergadering van gedeputeerde staten van 27 oktober 2015.

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter
A.W. Smit, secretaris.

Uitgegeven, 17 december 2015
De secretaris: A.W. Smit

Bijlage 10. Bestaande buurtbuslijnen in 2023

Te bedienen verbindingen buurtbus:
Axel - St.Jansteen
Terneuzen - Sas van Gent
Sas Van Gent - Axel
Breskens - Biervliet
Kattendijke-Goes
Middelburg-Vlissingen Oost
Oud Sabbinge - Goes
Westkapelle - Veere
Middelburg - Veere
Ossensisse - Clinge
Nieuwerkerk- Zierikzee via Dreischor
Nieuwkerk-Zierikzee via Ouwerkerk
Kats - Kortgene
Rilland - Kruiningen
Goes - Hoedekenskerke
's Heerenhoek - Hoedekenskerke
's Heerenhoek Tolplein – Ellewoutsdijk Fort
's Heerenhoek - Heinkenszand
Wemeldinge – Yerseke



N.b. buurtbuslijn 569 is niet opgenomen omdat deze wordt gefinancierd door de gemeente Middelburg.

Bijlage 11. Procedure Dienstregeling

Jaarlijks wordt een dienstregelingprocedure gevolgd om te komen tot een nieuwe Dienstregeling. Dit proces bestaat op hoofdlijnen uit de volgende activiteiten:

Startfase

Evaluatie voorafgaand dienstregelingproces door Concessiehouder en Concessieverlener
Opstellen gedetailleerd projectplan voor het dienstregelingproces inclusief financiële kaders door de Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Opstellen uitgangspunten nieuwe Dienstregeling door Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Bestuurlijke vaststelling uitgangspunten door Concessieverlener

Inventarisatie fase

Inhoudelijke evaluatie lopende Dienstregeling en inventariseren wensen o.b.v. onder andere data analyse, klachten, chauffeursoverleg, klantsuggesties, overleg met Consumentenplatforms, overleg met gemeenten door Concessieverlener met medewerking van Concessiehouder

Ontwikkelfase voorstellen

Uitwerken uitgangspunten tot dienstregelingwijzigingen door Concessieverlener met medewerking van de Concessiehouder
Concept dienstregelingwijzigingen ter advisering naar Consumentenplatforms door Concessieverlener
Vaststellen concept dienstregelingwijzigingen door Concessieverlener
Concessieverlener geeft de dienstregelingwijzigingen vrij voor reacties en commentaar van stakeholders

Ontwikkelfase definitief

Opstellen definitieve Dienstregeling op basis van ontvangen reacties door Concessieverlener in samenwerking met Concessiehouder
Concessiehouder legt de Dienstregeling vast in een geautomatiseerd systeem
Bestuurlijke goedkeuring door Concessieverlener van definitieve Dienstregeling; alleen goedgekeurde dienstregelingsritten worden vergoed

Finetune fase

Finetunen dienstregeling door de Concessiehouder met medewerking van de Concessieverlener en in afstemming met Consumentenplatform
Kwantiteitenoverzicht, voorstellen definitieve Dienstregeling tabellen, routes, indelingen op Hubs / knooppunten en reisinformatie door Concessiehouder
Ambtelijke goedkeuring definitieve dienstregeling (tabellen), definitieve kwantiteitenoverzicht, routes, indelingen op Hubs / knooppunten en reisinformatie door Concessieverlener

Start nieuwe dienstregeling

Monitoring dienstregeling-overgang

De Concessieverlener voert op geplande wijze en in overleg met de Concessiehouder toezicht uit op de kwaliteit van de dienstregeling-overgang en op ongewenste effecten

Reparatiefase

Ernstige tekortkomingen in de nieuwe Dienstregeling waarvan – naar oordeel van de Concessieverlener – reparatie geen uitstel kan dulden worden zo spoedig mogelijk verholpen

Overige onverhoopte tekortkomingen in de Dienstregeling worden hersteld in één wijziging. De ingangsdatum van de gewijzigde Dienstregeling wordt in beginsel in overleg tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder bepaald. Bij het ontbreken van overeenstemming bepaalt de Concessieverlener de ingangsdatum.

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het invoeren van de Dienstregeling in een geautomatiseerd programma en het optimaliseren van materieelomlopen en personeelsdiensten

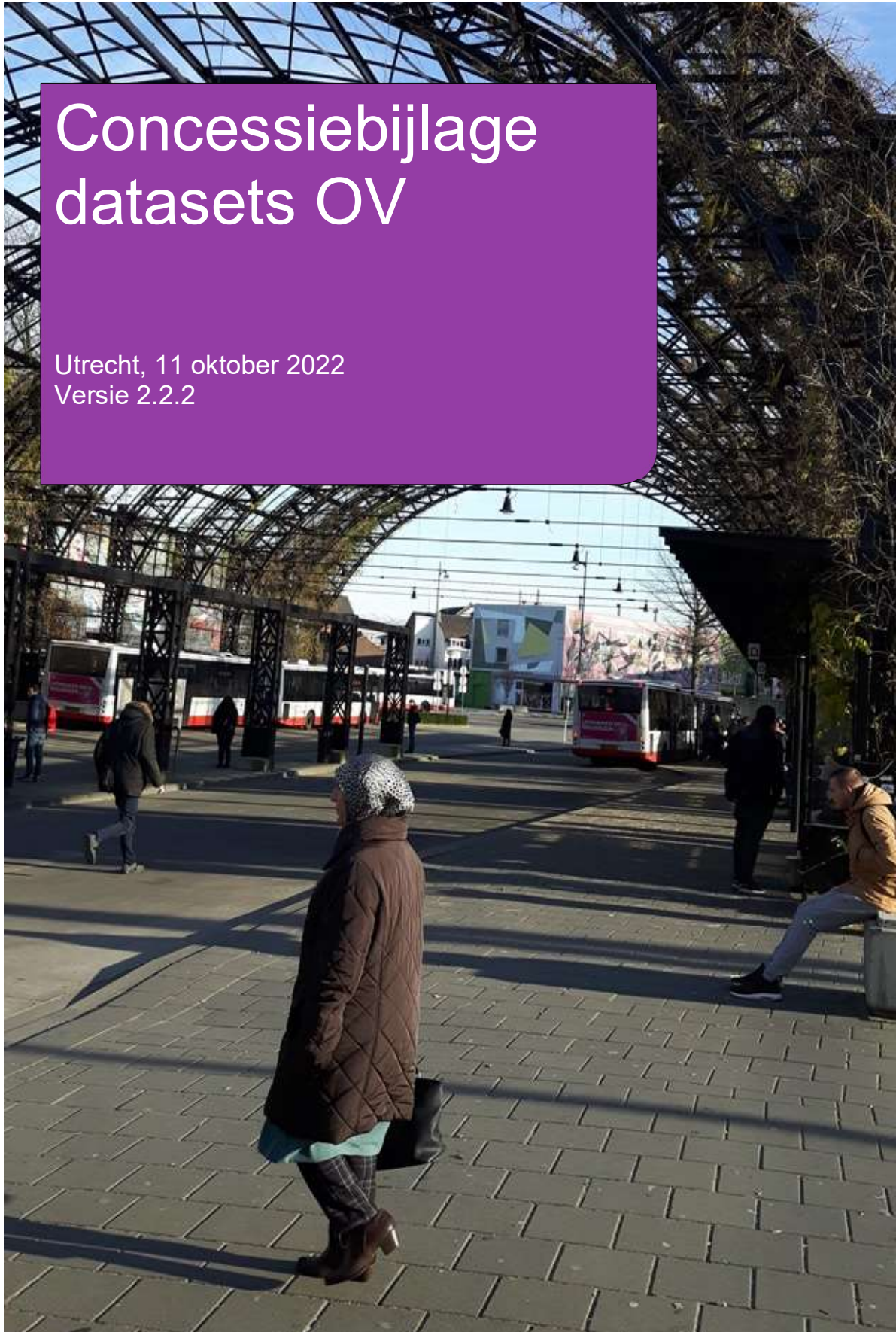
Bijlage 12. Concessiebijlage datasets OV



Samenwerkingsverband
van decentrale
OV-autoriteiten

Concessiebijlage datasets OV

Utrecht, 11 oktober 2022
Versie 2.2.2



Inhoud	2
Concessiebijlage datasets OV	3
1. Eisen Reisinformatie	4
1.1 Algemene eisen	5
1.1.1 Algemene eisen t.a.v. gegevensaanlevering	5
1.1.2 Eigendom/ hergebruik van gegevens.	5
1.1.3 Beheeromgeving bij de Concessiehouder	6
1.1.4 Landelijk haltenummer en haltedatabeheer	6
1.1.5 Tariefzones in reisinformatie	8
1.2 Eisen per koppelvlak	9
1.2.1 Dienstregeling gegevens	9
1.2.2 Actuele voertuigpositie en stiptheid (koppelvlak 6)	10
1.2.3 Vrije tekst berichten (koppelvlak 15)	11
1.2.4 Ingrepen in de dienstuitvoering (koppelvlak 17)	11
1.2.5 Producten, Prijzen, Tarieven (koppelvlak PPT)	12
2. Eisen Monitorinformatie	13
3. Landelijke richtlijnen	15
Bijlage A. Begrippenlijst	16
Bijlage B. Documentgeschiedenis	19

Concessiebijlage datasets OV

De Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. werkt in opdracht van de OV-autoriteiten aan uniformering van openbaar vervoer data voor verschillende datasets, zoals voor reisinformatie, doorstroming (o.a. Korte Afstand Radio) en sociale veiligheid. Om te komen tot uniforme datasets, worden de volgende taken uitgevoerd:

- Opstellen van gegevensdefinities, voor zover nog geen onderdeel van BISON;
- Vastleggen onder welke voorwaarden data beschikbaar worden gesteld;
- Controleren datakwaliteit;
- Opstellen van afspraken t.b.v. aanleveren van gegevens.

De eisen om te komen over de aanlevering van gegevens door de Concessiehouder worden centraal vastgelegd in de *concessiebijlage datasets OV*. De voorliggende concessiebijlage wijkt af van de voorgangers. Deze uitgebreidere versie is opgebouwd uit drie hoofdstukken:

1. Het eerste hoofdstuk is het oudste hoofdstuk. Het spitst zich toe op de aanlevering van datasets in relatie tot reisinformatie. Belangrijke wijzigingen ten opzichte van de versie, zijn het gevolg van de overstap naar de nieuwe standaarden NeTEx en SIRI en de uitbreiding met de KPI omleidingen. Het tweede en derde hoofdstuk zijn uitbreidingen.
2. Hoofdstuk 2 richt zich op de aanleveringen in het kader van het Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer (MIPOV). Door het MIPOV onder te brengen in de concessiebijlage kan de (eenduidige/centrale) aanlevering van informatie worden geregeld. En wanneer een en ander naar wens functioneert, kan het onderhoud van de koppelvlakken (profielthema's) mogelijk bij BISON worden belegd. In verband met privacy en vertrouwelijkheid dient ook een verwerkingsprotocol te worden ontwikkeld dat voorschrijft hoe er met kleine aantallen van reizigers wordt omgegaan als de informatie wordt gedeeld met derden. Het tweede hoofdstuk in dit document is een aanzet tot een vernieuwing van het MIPOV. In volgende versies krijgt dit telkens meer vorm.
3. Het derde hoofdstuk heeft geen betrekking op de aanlevering van de datasets zelf, maar betreft richtlijnen om reizigers zo eenduidig mogelijk te informeren. Voor nadere informatie over de uitbreiding van dit document, wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken.

Met betrekking tot het beheer van deze Concessiebijlage geldt voor (vooralsnog alleen) hoofdstuk 1, de volgende procedure:

1. De Concessiebijlage wordt ten minste eenmaal per jaar geactualiseerd. Aanpassingen worden met vervoerders en loketten in het Vervoerders- en Lokettenoverleg besproken, alvorens daarover in het DOVA OV-Managersoverleg een besluit wordt genomen. Bij financieel ingrijpende aanpassingen kan een business case nodig zijn. De business case wordt opgesteld door DOVA op basis van input van de vervoerders en besproken in het netwerk Vervoerders & Loketten. In het advies van het Netwerk Reisinformatie aan het DOVA OV-Managersoverleg worden de business case en de eventuele verrekening t.l.v. de Concessieverleners meegenomen.
2. Indien voor invoering van een nieuwe concessiebijlage met aangepaste functionaliteiten geen positieve business case bestaat, bespreken de Concessieverleners met de betreffende vervoerder hoe met deze situatie om te gaan:
 - a. de nieuwe functionaliteiten worden niet gerealiseerd gedurende de resterende looptijd van de concessie;
 - b. er worden aanvullende afspraken gemaakt over meerwerk om de nieuwe functionaliteiten te realiseren. Het KPI-overleg datakwaliteit kan worden gebruikt om te verkennen of een gezamenlijke opdracht van verschillende Concessieverleners kan worden geformuleerd.
3. Een Concessieverlener kan in een Concessie bepalingen opnemen over een bonus/malus m.b.t. datakwaliteit. Deze afspraken maken geen onderdeel van deze concessiebijlage. DOVA OV-data heeft hierin een adviserende rol.

De ontwikkeling van het MIPOV vindt in afstemming van concessiehouders en concessieverleners plaats. Voortgang en ontwikkeling wordt gerapporteerd in het netwerk Vervoerders en Loketten.

1. Eisen Reisinformatie

NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) is een project van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en DOVA. Het NDOV is gebaseerd op concessie-afspraken, waarin is overeengekomen dat vervoerders op gestandaardiseerde wijze gegevens aanleveren aan de NDOV-loketten en aan DOVA OV-data. De afdeling OV-data binnen DOVA heeft de taken overgenomen van de voormalige NDOV Uitvoeringsorganisatie. Uitgangspunt is dat alle toepassingen voor reisinformatie gebruik kunnen maken van dezelfde brongegevens die gelijktijdig aan iedereen ter beschikking worden gesteld. Dit eerste hoofdstuk in de Concessiebijlage OV-data richt zich op de levering van uniforme en kwalitatief goede brongegevens voor actuele reisinformatie te borgen op landelijk niveau.

In de Concessiebijlage worden de door de Concessiehouder te leveren datasets, criteria t.a.v. datakwaliteit (tijdigheid, juistheid, volledigheid) en de wijze waarop de datakwaliteit wordt gemeten, vastgelegd. Het gebruik van KPI-datakwaliteitsrapportages is onderdeel van de monitoring van de uitvoering van de Concessie volgens de bijlage. Hierbij vindt een landelijke benchmark plaats met andere Concessies (datakwaliteit KPI's). Hierbij wordt de "best in class" als referentie gebruikt voor verbetermogelijkheden.

Best in Class

- Vanaf de start van de concessie gelden de normen zoals opgenomen in de actuele concessiebijlage die onderdeel is van de concessie. Van de Concessiehouder wordt maximale inzet verwacht om per KPI de "best in class" te worden.
- Overweging hierbij is dat "best in class" voor datakwaliteit bijdraagt aan een hogere waardering van de reizigers (in de klantenbarometer) en derhalve bijdraagt aan een positief imago van het openbaar vervoer in het algemeen en het imago van de Concessiehouder in het bijzonder.

Dit hoofdstuk heeft als uitgangspunt dat de Concessiehouder in staat is alle koppelvlakken aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data of de opvolger(s) hiervan aan te leveren.

Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om tijdig de juiste en volledige brondata aan te leveren, zodat de reiziger steeds op tijd betrouwbare informatie krijgt over de actuele uitvoering van de dienstregeling.

De gegevens die volgens dit hoofdstuk via de koppelvlakken worden aangeleverd, worden voor hergebruik onder een CC-0 vrijwaring beschikbaar gesteld.

In paragraaf 1.1 zijn algemene eisen opgenomen m.b.t. gegevensaanlevering volgens koppelvlakken, de beheeromgeving bij de Concessiehouder, het voertuigstelsel en de reisinformatie in het voertuig.

Paragraaf 1.2 bevat per koppelvlak de eisen die gelden m.b.t. het gebruik van het koppelvlak.

1.1 Algemene eisen

1.1.1 Algemene eisen t.a.v. gegevensaanlevering

De onderstaande bepalingen betreffen algemene eisen ten aanzien van de geautomatiseerde gegevensaanlevering via koppelvlakken.

Nr	Eis
A1	De Concessiehouder levert tijdig de juiste en volledige brondata, zodat de reiziger steeds op tijd betrouwbare informatie krijgt over de actuele uitvoering van de dienstregeling, incl. alle van de planning afwijkende situaties.
A2	Beperkte aanpassingen in de bestaande BISON-koppelvlakken, zoals bijvoorbeeld een versiewijziging van 8.1.2.0 naar 8.1.3.0, worden zo snel mogelijk, doch uiterlijk één jaar na vaststelling in BISON, kosteloos door de Concessiehouder geïmplementeerd, tenzij de Concessieverlener instemt met een langere termijn.
A3	De Concessiehouder verplicht zich op verzoek van Concessieverlener majeure wijzigingen in koppelvlakken of nieuwe koppelvlakken te implementeren. Over de planning en financiering hiervan worden afspraken gemaakt tussen de Concessiehouder en de Concessieverlener.
A4	De Concessiehouder is op de hoogte van en neemt deel aan de overleggen in DOVA OV-data, BISON of opvolgers, over de architectuur en aanlevering van brondata voor reisinformatie.
A5	In de toekomst kunnen er nieuwe datakwaliteit KPI's worden vastgesteld. Voor deze KPI's wordt na een jaar de norm vastgesteld in het netwerk Vervoerders & Loketten.
A6	Jaarlijks worden de normen opnieuw vastgesteld op basis van de meest recente KPI-meetresultaten. Hierbij geldt per KPI het gemiddelde van scores van afgelopen kalenderjaar, waarbij de best en slechts scorende vervoerder voor deze KPI, niet wordt meegenomen. Uitgangspunt is dat een norm niet lager kan worden ten opzichte van het voorgaande jaar.

1.1.2 Eigendom/ hergebruik van gegevens.

Alle gegevens die via de koppelvlakken aangeleverd worden, kunnen door de Concessieverlener voor hergebruik worden vrijgegeven met een CC-0 vrijwaring.

Nr	Eis
E1	Eigendom van gegevens Van alle gegevens die door de Concessiehouder volgens de koppelvlakken ter beschikking worden gesteld, verkrijgt de Concessieverlener het onbeperkte gebruiksrecht. Deze gegevens kunnen door de Concessieverlener zowel in onbewerkte als in bewerkte vorm zonder toestemming van de Concessiehouder gebruikt worden en voor hergebruik worden vrijgegeven onder een CC-0 vrijwaring.

1.1.3 Beheeromgeving bij de Concessiehouder

De Concessiehouder dient een beheeromgeving ingericht te hebben voor het afhandelen van storingen en vragen m.b.t. de te leveren koppelvlakken. Deze beheeromgeving dient te voldoen aan de volgende eisen:

Nr	Eis
B1	<p><i>Bereikbaarheid</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Concessiehouder heeft een meldpunt voor storingen m.b.t. datalevering, welke per e-mail en van 08.00 tot 17.00 uur op werkdagen telefonisch bemenst en bereikbaar is.• Voor 'Prioriteit 1 storingen' buiten kantoor tijden is Concessiehouder via een nader af te spreken calamiteitenprocedure bereikbaar. (7 x 14 uren, tussen 08.00 en 22.00 uur). <p>De omschrijving van Prioriteit 1, 2 en 3 storingen is opgenomen in de Begrippenlijst aan het einde van deze bijlage.</p>
B2	<p><i>Hersteltijd</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Meldingen met Prioriteit 1 dienen in behandeling te worden genomen binnen 1 uur (7 x 14 uren, tussen 08.00 en 22.00 uur).• De hersteltijd voor meldingen met Prioriteit 1 bedraagt ten hoogste 4 uur na ontvangst van de melding door de Concessiehouder (7 x 14 uren, tussen 08.00 en 22.00 uur).• Meldingen met Prioriteit 2 dienen in behandeling te worden genomen binnen 1 werkdag.• De hersteltijd voor meldingen met Prioriteit 2 bedraagt ten hoogste 2 werkdagen na ontvangst van de melding door de Concessiehouder.• Meldingen met Prioriteit 3 dienen in behandeling te worden genomen binnen 1 werkdag. De afhandelingstijd van meldingen met Prioriteit 3 wordt bepaald in overleg tussen Concessiehouder en Concessieverlener.
B3	<p><i>Normen</i></p> <p>Voor alle in eis B2 genoemde tijden geldt per prioriteit een norm van 95% van het aantal meldingen gemeten per kwartaal.</p>
B4	<p><i>Implementatie</i></p> <p>Concessiehouder en Concessieverlener stellen werkafspraken op waarin de wijze van behandeling nader wordt uitgewerkt. Het opstellen van deze werkafspraken maakt deel uit van het Implementatieplan.</p>

1.1.4 Landelijk haltenummer en haltedatabeheer

Informatie over haltes is een belangrijk onderdeel van de reisinformatie. Reizigers willen immers niet alleen weten welke voertuigen er rijden, maar ook waar haltes liggen, hoe ze heten, wat de voorzieningen en voor- en natransportmogelijkheden op stations zijn, of haltes toegankelijk zijn voor mensen met een beperking, etc. Het borgen van een tijdige en juiste aanlevering van haltegegevens voor betrouwbare reisinformatie vraagt om een gezamenlijke inzet van vervoerders, OV-autoriteiten en weg-/haltedatabeheerders.

Het haltedatabeheer is georganiseerd rond het Centraal Halte Bestand (CHB). Het afsprakenkader haltedatabeheer kent de volgende procedurevoorschriften.

Procedurevoorschriften

1. Basis voor de inrichting van het haltebeheer vormt het landelijk haltenummer (NL:Q:xxxxxxx). Het landelijk haltenummer wordt uitgegeven door het Centraal Halte Bestand (CHB). Iedere fysieke halte (Quay) heeft één uniek haltenummer.
2. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het actueel houden van de verwijstabel (koppeling haltenummer vervoerder met landelijk haltenummer). Deze verwijstabel wordt de Passenger Stop Assignment (PSA) genoemd.

3. Indien een Concessiehouder een nieuwe halte wil gaan gebruiken, doet hij een aanvraag voor een nieuwe Quay in het CHB. Alle haltes die in de planning zijn of worden opgenomen, ook tijdelijke haltes die worden ingesteld vanwege een omleiding, dienen te worden opgenomen in CHB.
4. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bijhouden van de haltenaam, de plaatsnaam, de coördinaten en de windroosrichting in het CHB.
5. De OV-autoriteit is verantwoordelijk voor het organiseren van het actueel houden van de kenmerken in het CHB die de (mate van) toegankelijkheid voor visueel beperkten en/of voor motorisch beperkten weergeven.
6. De OV-autoriteit organiseert dat de overige kenmerken (abri aanwezig, zitgelegenheid, fietsenstalling etc.) in het CHB actueel worden gehouden.

Algemene eisen t.a.v. haltedatabeheer	
Nr	Eis
H1	<p>Verwijzing naar landelijk haltenummer De Concessiehouder dient in NeTEx een verwijzing naar het landelijk haltenummer op te nemen.</p>
H2	<p>Nieuwe halte Voor nieuwe (fysieke) haltes doet de Concessiehouder een (digitale) aanvraag bij het Centraal Halte Bestand.</p> <p>Nieuwe haltes worden <i>uiterlijk 2 maanden</i> voor ingebruikname aangevraagd. Hierdoor hebben de haltedatabeheerders de gelegenheid om tijdig fysieke en toegankelijkheidskenmerken van de halte te verzamelen en beschikbaar te stellen. Tijdelijke haltes, die vanwege een omleiding worden ingesteld, worden aangevraagd op het moment dat is bepaald dat de tijdelijke halte wordt opgenomen in de planning (NeTEx).</p>
H3	<p>Wijzigen haltenaam Indien een haltenaam wijzigt, legt de Concessiehouder de wijziging met de datum van ingang vast in de Centraal Halte Bestand.</p>
H4	<p>Corrigeren van coördinaten De Concessiehouder legt de coördinaten van een halte vast in het Centraal Halte Bestand met een nauwkeurigheid van 10 meter en de windroosrichting met een max. afwijking van 22,5 graden. Bij het bepalen van de coördinaten wordt uitgegaan van de instapmarkering. Indien er geen instapmarkering aanwezig is, wordt uitgegaan van de haltepaal.</p>
H5	<p>Halte verplaatsen Een verplaatste halte is een Quay die voldoet aan de volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haltenaam is gelijk aan haltenaam van oorspronkelijke halte. Dit impliceert dat de halte dezelfde locatieomschrijving heeft of in dezelfde straat ligt als de oorspronkelijke halte. • De verplaatsing van de halte geldt voor alle lijnen en modaliteiten. M.a.w. de oorspronkelijke halte wordt niet meer gebruikt en alle lijnen en modaliteiten gebruiken de verplaatste halte. <p>Indien aan één van deze voorwaarden niet wordt voldaan, dient een nieuwe Quay te worden aangevraagd (met een ander landelijk haltenummer).</p> <p>De Concessiehouder dient verplaatsingen van haltes (voor ingebruikname) en correct in het Centraal Halte Bestand te verwerken.</p>

1.1.5 Tariefzones in reisinformatie

Zones zijn een belangrijk element voor het vaststellen van tarieven voor reisproducten. Daarmee is het belangrijke informatie voor reizigers die voor hun reis een reisproduct afnemen. Om de landelijke zonekaart eenduidig te houden en om de werkelijke zonetoepassing bij vervoerders weer te geven, zijn de onderstaande procedure en concessie-eisen geformuleerd. Daarmee is geborgd dat dezelfde zonekaart landelijk wordt toegepast.

Procedurevoorschriften

Wanneer een Concessiehouder of de Concessieverlener een zone wil toevoegen, aanpassen en/of een zonegrens wil verleggen, gaat dat via de volgende procedure:

1. Concessiehouder of Concessieverlener doet een verzoek per e-mail bij DOVA OV-data voor een wijziging van de zonekaart. Dit verzoek bevat een geografisch kaartje en toelichting op de voorgestelde wijziging.
2. DOVA OV-data verwerkt de wijziging in een concept zonekaart. In een zonekaart viewer krijgt de verantwoordelijke Concessieverlener deze conceptversie voorgelegd ter vergelijking met de oorspronkelijke zonekaart.
3. Beoordeling
De verantwoordelijke Concessieverlener beslist of de wijziging akkoord is. Indien nee, dan treedt de Concessieverlener in overleg met de aanvrager. Doel is dat er een nieuw voorstel komt waar de verantwoordelijke Concessieverlener zich in kan vinden. Bij een nieuw voorstel start de cyclus weer bij stap 1.
Indien ja, ga verder met stap 4.
4. Vaststellen zone wijziging
Bij akkoord van de verantwoordelijke Concessieverlener wordt de nieuwe zonekaart vastgesteld en de oorspronkelijk zonekaart gearhiveerd door DOVA OV-data.
5. Beschikbaar stellen van de nieuwe zonekaart
DOVA OV-data biedt de aangepaste zonekaart (shapefile en jpg) en geactualiseerde documentatie aan op de website en bij de NDOV-loketten.

Algemene eisen t.a.v. zonekaart	
Nr	Bestekeis
Z1	Toepassing van de DOVA-zonekaart Concessiehouders gebruiken de actuele zonekaart bij het bepalen van de tarieven en van de geldigheid van abonnementen. De actuele zonekaart shapefile is online beschikbaar via https://www.dova.nu/document/shapefiles-zonekaart .
Z2	Verwijzing naar zonenummers De Concessiehouder dient per UserStopCode te verwijzen naar de juiste tariefzone(s) waarin de halte voor de instappende reiziger ligt.
Z3	Aanpassen tariefzones De Concessiehouder dient ervoor te zorgen dat iedere halte in de juiste tariefzone ligt conform de actuele versie van de DOVA-zonekaart. Verzoeken tot aanpassing van de zonekaart dient de Concessiehouder in te dienen per e-mail bij DOVA OV-data <ovdata@dova.nu> vergezeld van een geografisch kaartje met toelichting van de voorgestelde wijziging. Verzoeken tot aanpassingen worden uiterlijk 2 maanden voor de ingangsdatum aangevraagd. Hierdoor hebben DOVA OV-data en de verantwoordelijke OV-autoriteit voldoende gelegenheid om de procedure te uit te voeren.

1.2 Eisen per koppelvak

1.2.1 Dienstregeling gegevens

De kwaliteit van de reisinformatie wordt voor een zeer groot deel bepaald door de kwaliteit van de geleverde brongegevens. Het is van belang dat de dienstregeling (inclusief de locatie van de halte en route gegevens) tijdig, juist en volledig wordt aangeleverd volgens de BISON NeTEx definitie. Om betrouwbare reisinformatie te kunnen verstrekken, is het van belang dat ook omleidingsroutes tijdig in de dienstregeling worden verwerkt.

BISON NeTEx – Dienstregeling gegevens (voorheen koppelvak 1)	
Nr	Besteais
KV1.1	De basisdienstregeling wordt voor de gehele geldigheidsperiode aangeleverd conform de actuele versie van de BISON NeTEx definitie op het moment van implementatie van de concessie. De gegevensaanlevering omvat de haltes, routes, lijnen, ritten en bestemmingen (van ritten) zoals deze aan de reizigers gepresenteerd worden.
KV1.2	Vervallen
KV1.3	Vervallen
KV1.4	De via NeTEx beschikbaar gestelde dienstregeling is 100% volledig en komt overeen met de door de Concessiehouder via verschillende kanalen (zoals internet, dienstregeling wijzigingsbladen, persberichten etc.) gepubliceerde dienstregeling.
KV1.5	De Concessiehouder dient altijd de basisdienstregeling aan te leveren die minimaal 4 weken vooruit geldig is. <i>KPI lijngeldigheid: Voor iedere lijn die rijdt in de komende 4 weken, dient te allen tijde een geldige dienstregeling van minimaal 4 weken te zijn aangeleverd.</i>
KV1.6	Mutaties op de basisdienstregeling als gevolg van tijdelijke (verkeers)maatregelen, worden zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk voor 18:00 uur van de geplande ingangsdatum, aangeleverd.
KV1.7	Informatie voor brugwachters Op verzoek van de Concessieverlener worden bruggen als Dummy haltes (van het type "BRIDGE") of Tijdpunt opgenomen in de routedefinitie en de geplande rijtijden/passeertijden in NeTEx.
KV1.8	De dienstregeling tijden van 2 opeenvolgende haltes moeten realistisch zijn. Opeenvolgende passeertijden op een rit moeten verschillen.
KV1.9	Buigpunten In de routeverbinding tussen opvolgende haltes worden buigpunten opgenomen. Buigpunten (gml:LineString in NeTEx) zijn punten om de route op een kaart over het wegennet te projecteren. Het aantal buigpunten wordt minimaal gebaseerd op een maximale bandbreedte van +/- 10 meter van de werkelijke route.
KV1.10	Omlopen/ Blocks Concessiehouder verplicht zich tot het aanleveren van gegevens van geplande omlopen/blocks in NeTEx,
KV1.11	Voertuigtype De Concessiehouder vult het voertuigtype in behorend bij een rit/omloop in NeTEx, zodat de mate van toegankelijkheid van een rit kan worden bepaald.
KV1.12	ConcessieCode In NeTEx wordt voor iedere lijn vastgelegd bij welke Concessie deze behoort conform de

concessiecodering van het BISON koppelvak Concessies. De gehanteerde concessie-indeling wordt onderhouden en beschikbaar gesteld door DOVA OV-data.

1.2.2 Actuele voertuigpositie en stiptheid (koppelvak 6)

De actuele voertuigpositie en stiptheid van de ritten wordt doorgegeven volgens de KV6 definities. Voor de definitie van de Triggers in KV6 gelden de volgende functionele uitgangspunten:

- Een rit is aangekomen op een halte op het moment dat de reizigers in- en uit kunnen stappen;
- Een rit is vertrokken van een halte op het moment dat de reizigers niet meer kunnen in- en uitstappen.

Koppelvak 6 – Actuele voertuig posities en stiptheid	
Nr	Besteais
K6.1	De actuele voertuigpositie en stiptheid per rit worden aangeleverd conform de BISON KV6 definitie
K6.2	In aanvulling op de BISON KV6 dienen de RD-X en RD-Y coördinaten verplicht te worden ingevuld in alle Arrival, Departure, OnStop, Onroute, Offroute berichten.
K6.3	<i>KPI Aankomst</i> : Uiterlijk 5 seconden na aankomst op de halte dient een KV6 Arrival bericht te zijn ontvangen in 99,5% van de aankomsten.
K6.4	<i>KPI vertrek</i> : Voor iedere halte dient voor 95% van de haltepassages het vertrekbericht uiterlijk 5 seconden na vertrek te zijn ontvangen
K6.5	<i>KPI 'KV6 Doorlooptijd'</i> : In 98% van de gevallen dient binnen 10 seconden na start van de Trigger, het bericht te worden aangeboden aan de DOVA OV-data en de NDOV loketten.
K6.6	<i>KPI 'Tijdigheid 1^e bericht'</i> : Uiterlijk 2 minuten voor de geplande vertrektijd van een rit moet worden doorgegeven of de rit gevolgd wordt (en de ritinformatie actueel is) voor ten minste 93% van gevolgde ritten. Op de geplande vertrektijd van een rit moet een eerste KV6 bericht zijn ontvangen.
K6.7	<i>KPI update-frequentie</i> : Gedurende de rituitvoering dient in ten minste 95% van de minuten een update bericht te zijn ontvangen.
K6.8	<i>KPI ritregistratie</i> : Van alle ritten die volgens de concessie met een IVS moeten worden gereden, dient van 98% van de ritten tijdig een KV6 bericht of een "vervallen rit bericht" (KV17) of een "bericht rit niet gevolgd (KV17 NotMonitored) te zijn ontvangen.
K6.9	<i>KPI halteregistraties</i> : Van alle ritten die worden gevolgd dient bij 96% van de haltepassages tijdig een KV6 bericht of een "vervallen haltepassage – bericht" te zijn ontvangen.
K6.10	<i>KPI 'Initialisatie'</i> : Van 98% van de ritten die zijn uitgevoerd met een voertuigvolgsysteem, dient een INIT bericht te worden ontvangen.
K6.11	Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij de actuele positie en stiptheidsgegevens gaat aanleveren volgens het Nederlandse SIRI VM en ET profiel uiterlijk 1 jaar na vaststelling van dit profiel door BISON.

1.2.3 Vrije tekst berichten (koppelvlak 15)

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de inhoud en kwaliteit van de reisinformatie. Bij omleidingsroutes, verstoringen en calamiteiten, waarbij sprake is van een afwijkende uitvoering van de dienstregeling, is het nodig de reizigers ook met vrije teksten te informeren.

Koppelvlak 15 – Vrije tekst berichten	
Nr	Besteais
K15.1	De "vrije tekst" berichten worden door Concessiehouder vastgelegd en aangeleverd conform de actuele versie van BISON KV15..
K15.2	In BISON verband wordt gewerkt aan een Nederlands SIRI profiel ter vervanging van KV15. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat hij de vrije tekstgegevens gaat aanleveren volgens de geldende versie van het betreffende Nederlandse SIRI profiel uiterlijk binnen 1 jaar na vaststelling door BISON.

1.2.4 Ingrepen in de dienstuitvoering (koppelvlak 17)

Afwijkingen op de geplande dienstregeling, zoals o.a. omleidingsroutes, rituitval, die niet via een ander koppelvlak zijn gecommuniceerd en afwijkingen gedurende de operationele dag worden door de Concessiehouder doorgegeven via KV17.

Koppelvlak 17 – Mutaties op de operationele dienstuitvoering	
Nr	Besteais
K17.1	KPI 'Omleningen': Van elke omleiding is maximaal *% niet geregistreerd via NeTEX of KV17. Aanpassingen op de geplande dienstregeling, zoals bijv. omleidingsroutes, rituitval, die niet via een ander koppelvlak zijn gecommuniceerd worden doorgegeven via KV17. <i>De norm voor deze KPI wordt een jaar na publicatie van dit document vastgesteld in het netwerk Vervoerders & Loketten.</i> <i>* vaststelling norm volgens beschrijving punt A6</i>
K17.2	KPI KV17 Tijdigheid voldoet aan de norm. Norm: Per halte wordt het tijdstip waarop de rit of haltepassage is vervallen vastgelegd. Een bericht betreffende een vervallen rit of haltepassage wordt in 95% van de gevallen voor de geplande haltepassagetijd ontvangen.
K17.3	Wijzigingen worden aangeleverd conform de actuele versie van BISON KV17 definitie.
K17.4	Indien een rit door een defect systeem niet kan worden gevolgd, wordt dit door de Concessiehouder doorgegeven via een KV17 NotMonitored bericht voor aanvang van de rit. Ook als dit plaatsvindt na aanvang van de rit. .
K17.5	Van de Concessiehouder wordt verwacht dat ingrepen in het operationele proces worden gecommuniceerd volgens de geldende versie van het betreffende Nederlandse SIRI ET profiel uiterlijk binnen 1 jaar na vaststelling van dit profiel door BISON.

1.2.5 Producten, Prijzen, Tarieven (koppelvlak PPT)

Het koppelvlak PPT voorziet in het leveren van brongegevens over producten, prijzen en tarieven. Op basis van de gegevens uit dit koppelvlak, in combinatie met het planning koppelvlak (NeTEx) kan een afnemer van een product/dienst een berekening maken om de prijs van een reis op saldo bepalen.

Koppelvlak PPT – Brongegevens tbv prijsberekening reizen op saldo		
	Nr	Bestekeis
√	KPT.1	Voor het aanleveren van brongegevens tbv prijsberekening voor het reizen op saldo worden de gegevens aangeleverd volgens de actuele versie van het KV Producten Prijzen Tarieven bij de start van de concessie.
√	KPT.2	Wijzigingen worden aangeleverd conform de meest recente versie van het PPT koppelvlak,
√	KPT.3	<i>Volledigheid</i> Voor iedere reis tussen 2 haltes op een rit dient op basis van de brongegevens de prijs te kunnen worden bepaald. <i>Voor dit criterium is nog geen KPI-rapportage beschikbaar.</i>
	KPT 4	Van de Concessiehouder wordt verwacht dat producten, prijzen en tarieven worden gecommuniceerd volgens de geldende versie van het betreffende Nederlandse NeTEx koppelvlak PPT uiterlijk binnen 1 jaar na vaststelling van dit profiel door BISON

2. Eisen Monitorinformatie

Als opdrachtgever van het openbaar vervoer, hebben ov-autoriteiten behoefte aan monitorinformatie. Die informatie is nodig om ontwikkelingen te volgen en waar nodig bij te sturen. Ook is informatie nodig om de besteding van publieke middelen te verantwoorden naar de politiek en de maatschappij. Zo verzamelt CROW informatie bij OV-autoriteiten om een landelijk beeld te geven van ontwikkelingen via jaarlijkse Staat van het OV. Een belangrijke informatiebron voor concessieverleners is geregeld met het MIPOV. Die informatie is nodig voor besluitvorming. Via de concessiebijlage willen de ov-autoriteiten een en ander centraal regelen. Dit hoofdstuk is in deze versie van de concessiebijlage een aankondiging en uitleg over de aanlevering van monitorinformatie. In volgende versies krijgt dit hoofdstuk vorm zoals die ook in hoofdstuk 1 is ingevuld.

Wat is het MIPOV?

In het huidige Model Informatieprofiel (MIPOV) is vastgelegd welke informatie met welke frequentie concessiehouders (vervoerbedrijven) moeten aanleveren aan hun opdrachtgevers, de concessieverleners, met het oog op concessiebeheer, monitoring en verantwoording, en ook met het oog op de data die beschikbaar moeten zijn voor nieuwe aanbestedingen van ov-concessies. Vrijwel alle concessieverleners schrijven toepassing van MIPOV voor. Enkele andere hebben aanvullende en deels andere eisen aan de levering van informatie. De editie-2008 met tweetal later verschenen addenda beschrijft de in het algemeen gestelde eisen aan de aan te leveren informatie. Voor afwijkende eisen wordt verwezen naar de concessie.

Waarom een nieuw MIPOV?

Het MIPOV-2008 is verouderd, want:

1. MIPOV-2008 gaat nog uit van tabellen, terwijl concessiehouders tegenwoordig steeds vaker werken met databestanden die met dynamische dashboards worden ontsloten. Dat is veel praktischer voor het beantwoorden van vragen en voor het vergaren van informatie voor beleid en financiële verantwoording.
2. Iedere vervoerder hanteert eigen business rules en rekenregels. Dit bemoeilijkt het vergelijken van concessies en de optelbaarheid van cijfers. Ook bemoeilijkt dit het vergelijken tussen jaren voor en na een concessiewisseling als een andere concessiehouder het stokje heeft overgenomen.
3. MIPOV-2008 is statisch. Het beheer van definities en rekenregels is nauwelijks mogelijk. Ze moeten ook gemakkelijker te raadplegen zijn voor gebruikers van ov-data en ten behoeve van data-analyses.
4. MIPOV-2008 is te rigide. Er worden aanlevermomenten voorgeschreven, bijvoorbeeld 'maandelijks', die resulteren in de aanlevering van ruwe, voorlopige informatie. Dit speelt vooral bij de OV-chipkaarttransacties; deze zijn pas na zestig dagen geseteld. De wens is voortaan met een vaste regelmaat alleen geconsolideerde cijfers te krijgen, ook al zijn die later beschikbaar.
5. MIPOV-2008 vraagt (te) veel elementen uit. Dankzij de voertuigvolgdata die voor actuele reisinformatie op halteportalen en apps beschikbaar zijn is een deel van de MIPOV-elementen in principe zonder tussenkomst van de vervoerder te genereren. In principe, omdat het mogelijk moet blijven dat de concessiehouder in overleg met concessieverlener correcties doorvoert om de datakwaliteit te verbeteren. Dit speelt bijvoorbeeld bij punctualiteitsrapportages.
6. In MIPOV-2008 zitten onvolkomenheden die gerepareerd moeten worden: definities die niet sluitend zijn en uitwerkingen en aanleverformats die deels achterhaald zijn door nieuwe ontwikkelingen.
7. MIPOV-2008 ging nog uit van volledig OV-chipkaartgebruik. Er bestaan echter nog veel non-chipproducten waarover de informatie niet of te laat wordt aangeleverd. Daarnaast is het MIPOV nog onvoldoende geschikt voor de nieuwe tariefdragers zoals bank-, credit- en simkaarten of e-tickets.
8. MIPOV-2008 gaat nog uit van zes dagtypen (werkdagen, zaterdag, zondag buiten vakantieperiodes, en werkdagen, zaterdag, zondag tijdens de vakanties), een indeling die nog stamt uit de tijd van de strippenkaart. Voor kennisontwikkeling en monitoring is het informatiever uit te gaan van de echte dagen van de week. Daarmee worden bijvoorbeeld ook koopavonden, marktdagen en studentenspitsen zichtbaar. Ook met de ontwikkelingen van het thuiswerken is dit zinvol.

De structuur van het nieuwe MIPOV

Het nieuwe MIPOV bestaat uit een lexicon en vertaalinstructies, met doorverwijzing naar koppelvlakken waar dat van toepassing is:

- In het OV-lexicon staan de definities van de belangrijkste elementen waarmee gewerkt wordt voor het nieuwe MIPOV. Denk aan begrippen als dienstregelingkilometers om het aanbod n

reizigerskilometer om het gebruik te monitoren. Het OV-lexicon beschrijft ook de uitwerking van hetgeen wel en niet moet worden meegenomen in de informatieverstrekking. Bij de dienstregelingkilometers is bijvoorbeeld aangegeven dat de zogeheten matkilometers (tussen remise en beginhalte) niet meetellen. En bij de reizigerskilometers dat ook jonge kinderen (die gratis reizen) gewoon meetellen. Het OV-lexicon is vanaf 15 september 2022 online beschikbaar via een link op www.dova.nu/ov-data.

- De vertaalinstructies bestaan uit beschrijvingen van de te volgen procedures om met de beschikbare data en inzichten tot kwantificeringen te komen die de definities uit het lexicon zo dicht mogelijk benaderen. Dat geschiedt met een set van relevante afleidings- en rekenregels. De privacywetgeving vereist in veel gevallen dat de vertaalslag van data naar kwantificering binnen het domein van de vervoerder moet plaatsvinden.
- Profielthema's ten slotte, zijn de koppelvlakken: de voorgeschreven bestandsformaten om het eindresultaat van de vertaalslagen aan te leveren. Daarmee wordt bereikt dat de gewenste informatie rondom een informatiethema eenduidig en efficiënt kan worden verzameld en ontsloten.

Eindbeeld nieuwe MIPOV

Omdat het nieuwe MIPOV regelt dat met zelfde formats wordt gewerkt kunnen de bestanden op een gemeenschappelijke locatie worden opgeslagen ('ladekast' van DOVA-OV Data). Hiermee kunnen gezamenlijke dashboards worden gevoed en kan een decentrale concessieverlener op de data 'inprikken' om eigen rapportages en visualisaties te maken. Wel zal er, zeker in het begin, nog aan de datakwaliteit moeten worden bijgeschaafd. Centrale opslag van brondata is niet altijd mogelijk. In een aantal gevallen zullen de vervoerbedrijven de bestanden nog moeten genereren en aanleveren, omdat zij beter zicht hebben op bruikbaarheid van data. Dit speelt bijvoorbeeld bij punctualiteitsrapportages.

Door MIPOV te benaderen als op te leveren thematische databestanden in plaats van voorgeschreven tabellen, wordt het aantal MIPOV-elementen verminderd van 24 naar 12. Door toevoeging van extra variabelen in het databestand komt er meer informatie beschikbaar en ontstaan er extra analysemogelijkheden. Zo ontstaan profielthema's, samenvoegingen van huidige MIPOV-elementen in een voorgeschreven bestandsformaat (koppelvlak). Een profielthema bezetting kan bijvoorbeeld de MIPOV-2008-elementen instappers, uitstappers, bezettingsgraad en reizigerskilometers vervangen en daarbovenop nog meer informatie en inzicht leveren.

Volgende versie

De profielthema's en vertaalinstructies worden samen met concessiehouders en concessieverleners verder uitgewerkt. De voortgang wordt in het netwerk Vervoerders en Loketten gerapporteerd. In de volgende versie van de concessiebijlage worden waar mogelijk de profielthema's op vergelijkbare wijze als in hoofdstuk 1 beschreven.

3. Landelijke richtlijnen

Dit derde hoofdstuk van de concessiebijlage wordt gebruikt om richtlijnen voor te schrijven. De richtlijnen zijn genummerd, waardoor er expliciet naar verwezen kan worden in de aanbestedingsdocumenten. De lijst kan tussentijds worden aangevuld. De nummering wordt niet gewijzigd. De concessieverlener wordt sterk aanbevolen – voor zover dit nog niet vanuit de concessie verplicht is – de volgende richtlijnen voor te schrijven:

- 1) **Richtlijn reisinformatie in ov-voertuigen**
Deze richtlijn is opgesteld om reisinformatie landelijk op dezelfde gestandaardiseerde wijze in ov-voertuigen te kunnen tonen.
- 2) **Schrijfwijzer**
De Schrijfwijzer en tekststrategie, beschikbaar via de website www.dova.nu, zorgt ervoor dat teksten op haltdisplays (DRIS) helder en eenduidig zijn voor de reiziger.
- 3) **Weergaverichtlijn Reisinformatie DRIS**
Deze richtlijn behandelt de indeling en volgorde van de dynamische informatie op het scherm en de procedure bij weer te geven mededelingen. Daarnaast bevat de standaard richtlijnen voor de te gebruiken titels, namen en tekst-grootte voor de DRIS-panelen. Bij de gemaakte overwegingen staat het gebruiksgemak van de reiziger centraal. De meest actuele versie van de Weergaverichtlijn is gepubliceerd op de website www.dova.nu. Voor traditionele mono LED schermen blijft de Mijksenaar Standaard gelden, Ook deze is gepubliceerd op de website www.dova.nu.

Bijlage A.

Begrippenlijst

Afnemer	Een partij die gegevens afneemt van een van de NDOV-loketten.
Basisdienstregeling	Dienstregeling van een of meerdere lijnen zoals deze naar de klanten wordt gecommuniceerd met een gepubliceerde ingangsdatum en einddatum. Meestal betreft dit de jaardienstregeling die ingaat op de 2e zondag van december van jaar n en geldig is tot en met de zaterdag direct voorafgaand aan de 2e zondag december jaar n + 1.
BISON	Platform voor Beheer Informatie Standaarden Openbaar Vervoer Nederland.
Brondata	Data die worden gecreëerd bij het uitvoeren van processen bij een vervoerder.
Buigpunt	Punt in routebeschrijving om de lijnvoering geografisch te kunnen visualiseren.
Concessie	Een vergunning voor de exclusieve exploitatie van openbaar vervoerdiensten in een bepaald gebied of op een lijn.
Concessiehouder	De verkrijger van de concessie
Concessieverlener	Een openbaar vervoerautoriteit (OV-autoriteit) is een overheid die verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer in het betreffende gebied.
Datamodel	Een datamodel beschrijft hoe de gegevens in een informatiesysteem gestructureerd zijn. Een genormaliseerd datamodel borgt dat gegevens niet gedupliceerd worden vastgelegd.
Delta planning	Tijdelijk gewijzigde dienstregeling voor een lijn, na afloop van de geldigheidsperiode van de delta planning is de oorspronkelijke basisdienstregeling voor de betreffende lijn weer geldig.
DRIS	Dynamisch Reis Informatie Systeem.
DRIS architectuur	Raamwerk voor toepassingen gericht op een betere Doorstroming, Regelmaat, Informatievoorziening en Stiptheid
Domein	Gedeelte van het DRIS-systeem dat onder de verantwoordelijkheid van een bepaalde organisatie valt.
Dummy halte	Een locatie (coördinaten) die niet wordt gebruikt voor het laten in- en/of uitstappen van reizigers, waar wel een passagebericht wordt verstuurd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bruggen.

GPRS	General Packet Radio Service; versturen van data over het GPRS netwerk.
GPS	Global Positioning System; plaatsbepaling op basis van signaal van satellieten.
Haltepaal	Haltepaal is het begrip dat wordt gebruikt om de locatie (coördinaten) van de voorste instappositie bij een halte aan te duiden. Veelal staat de haltepaal bij de voorste instappositie.
Haltevenster	Het gebied rond een haltepaal waarbinnen het voertuig bij de halte is (geacht wordt hier te zijn). Het haltevenster wordt gedefinieerd in het intelligent voertuigstelsel en hangt mede af van het gebruikte algoritme/stelsel voor positiebepaling.
Haltepassage	Aankomst bij eindhalte, vertrek of passage bij overige haltes.
Incident beheer	Tijdens gebruik van applicaties kunnen storingen, vragen of wensen ontstaan. Deze worden als incident gemeld bij een helpdesk of servicedesk die onderdeel is van het proces incidentbeheer. Dit proces streeft een handhaving van de dienstverlening na, opdat voldaan wordt aan de afgesproken servicelevels. Ingewikkelde incidenten of vaak optredende incidenten worden als probleem doorgezet naar Kwaliteitsmanagement.
IVS	Intelligent Voertuig Stelsel, boordcomputer met randapparatuur voor plaatsbepaling, mobiele communicatie met lokale gegevensopslag van verrijkte dienstregelingsgegevens.
KAR	Korte Afstand Radio, techniek voor gegevensuitwisseling met Radio volgens Open Air Interface standaard.
Koppelvlak	Een koppelvlak is een interface die volgens een bepaalde standaard de uitwisseling van gegevens tussen informatiesystemen verzorgt.
Logdata	Door een IVS geregistreerde data met een tijdstempel en een locatie (coördinaten). Deze data kunnen achteraf worden gebruikt vast te stellen, hoe het stelsel zich heeft gedragen.
MIPOV	Model InformatieProfiel Openbaar Vervoer is een beschrijving van welke informatie, in welke vorm en met welke frequentie concessiehouders (vervoerbedrijven) moeten aanleveren aan hun concessieverleners (OV-autoriteiten)
NDOV loket	Organisatie waar afnemers OV-data kunnen verkrijgen van alle openbaar vervoer in Nederland.
OV-lexicon	Online beschikbaar lexicon met definities van de belangrijkste elementen waarmee gewerkt wordt voor het nieuwe MIPOV.
Passage	Vertrekbericht van halte zonder dat er een aankomstbericht aan vooraf is gegaan
Prioriteit 1 Storingmelding	Hieronder vallen: Storingen waarbij langer dan 10 minuten géén KV-6 berichten van Concessiehouder worden ontvangen tijdens exploitatie uren. Registraties (van incidenten) waarbij de reiziger niet is, cq. wordt geïnformeerd over afwijkingen in de exploitatie (vervallen halte, vervallen rit).

Prioriteit 2 melding	Overige storingsmeldingen, bijvoorbeeld fouten in data NeTEx en KV-6 (SIRI) en het niet werken van KAR bij een VRI volgens de eisen.
Prioriteit 3 melding	Meldingen welke geen storing betreffen, o.a. vragen.
Profielthema	Voorgeschreven bestandsformat (koppelvlak) om informatie volgens het vernieuwde MIPOV aan te leveren
Transmodel	Een in Europees verband ontwikkeld referentie gegevensmodel ten behoeve van openbaar vervoersprocessen.
Trigger	Definieert bij welke toestand (van het IVS) het versturen van een bericht moet worden geactiveerd. (bijv. passage van een x-y coördinaat)
TMI	Transmodel koppelvlakken (TransModel Interchange)
Versterkingsrit	Rit t.b.v. het vervoeren van reizigers, aanvullend op de gepubliceerde dienstregelingritten. (Een versterkingsrit is niet gepubliceerd in de dienstregeling).
VRI	VerkeersRegelInstallatie

Bijlage B. Documentgeschiedenis

Datum	Vs	Par	Wijzigingen
11 oktober 2022	2.2.2	H2 H3	Laatste twee zinnen herschreven van 2 ^e alinea hoofdstuk 2. Inleiding herschreven.
5 oktober 2022	2.2.1		Kleine tekstuele wijzigingen in de inleiding van hoofdstuk 1. Kop tabel op pagina 9 geactualiseerd. Kleine toevoeging in procedurevoorschriften 3 "zijn of worden". Corrigeren van coördinaten: toegevoegd hoe te bepalen als er geen instapmarkering is.
26 september 2022	2.2		<i>De Richtlijn Prioriteitsverlening voor openbaar vervoer via intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's)</i> is uit de lijst van hoofdstuk 3 gehaald, omdat deze nog in ontwikkeling is. Het gaat hier om een richtlijn die beheerd wordt door een Strategic Committee benoemd door de Minister en waarbij het secretariaat in handen is van het CROW
2 mei 2022	2.1		Actualisering onder meers als gevolg van NeTEx en SIRI en verwijderen van versienummers. Toevoeging van hoofdstuk 2 en 3 Omkeren volgorde documentgeschiedenis
22 augustus 2019	1.31		Opmerkingen van vervoerders en lokettenoverleg verwerkt door OV-Data. Normen per KPI worden jaarlijks bepaald op basis van het gemiddelde van scores van afgelopen kalenderjaar, waarbij de best en slechts scorende vervoerder voor deze KPI, niet wordt meegenomen. Uitgangspunt is dat een norm niet lager kan worden ten opzichte van het voorgaande jaar
24 april 2019	1.31C		DOVA OV-data geïntroduceerd ipv de NDOV uitvoeringsorganisatie. Diverse kleinere tekstuele aanpassingen om eisen meer eenduidig te maken. Toevoeging paragraaf 1.1.5 Tariefzones in reisinformatie' Leveren NeTEx in plaats van KV1, uiterlijk 2 jaar na vast stellen NeTEx NL-profiel in BISON Omlopen (ipv KV4), voertuigtype en Concessiecode leveren conform NeTEx profiel. Norm voor te laat aanleveren van KV1/NeTEx ingevuld. Leveren SIRI PT (Dagplan) uiterlijk 1 jaar na vaststellen NL-profiel in BISON. Leveren SIRI VM (Vehicle Monitoring) uiterlijk 1 jaar na vaststellen NL-profiel in BISON in plaats van KV6. Norm ingevuld voor % vertrekberichten dat op tijd wordt ontvangen.

			Leveren SIRI ET (Estimated Timetable) uiterlijk 1 jaar na vaststellen NL-profiel in BISON in plaats van vergelijkbare functionaliteiten in KV17. Leveren SIRI GM of SX (General Message of Situation Exchange) uiterlijk 1 jaar na vaststellen NL-profiel in BISON in plaats van vergelijkbare functionaliteiten in KV15.
15 mei 2018	1.30		Toevoeging KV17 tijdigheid (K17.2)
29 oktober 2016	1.29		Onderscheid naar verplichte bepalingen en functionaliteiten die in de Bison koppelvlakken optioneel zijn.
30 september 2016	1.28		Nieuw voorstel n.a.v. discussie in NDOV vervoerders en lokettenoverleg. Functionele formulering van eisen/bepalingen. Eisen waar mogelijk en gewenst meetbaar geformuleerd.
20 mei 2016	1.27		Aangepast voorstel, integratie met NDOV KPI rapportages. Opmerkingen NDOV projectteam verwerkt.
7 maart 2016	1.26		Discussie verwerkt van themasessie concessiebijlage NDOV & DRIS d.d. 3 maart 2016
25 februari 2016	1.25		Voorstel voor nieuwe versie. Versie opgeschoond n.a.v. geconstateerde onduidelijkheden van vervoerders bij versie 1.24, o.a. mbt CC-0 en monitoring OV-concessie Afsprakenkader haltedatabeheer Architectuur NDOV, uitsluitend leveren aan NDOV beheer en beide loketten Termijnen voor aanlevering KV1
14 oktober 2015	1.24		Toegevoegd afsprakenkader haltedatabeheer, landelijk haltenummer, verplichting uitsluitend gebruik landelijk haltenummer in koppelvlakken
29 april 2015	1.23		Toegevoegd: - Brongegevens producten, productvoorwaarden, tarieven (in aanvulling op PPT koppelvak voor reizen op saldo. - Brongegevens flexibel vervoer Enkele aanvullende of verduidelijkende tekstuele wijzigingen
9 december 2014	1.22		K1.6. De Concessiehouder dient voor iedere halte het (numerieke deel van het) unieke landelijke haltenummer te gebruiken. K1.7. Voor nieuwe haltes doet de Concessiehouder een (digitale) aanvraag bij het NDOV Centraal Halte Bestand of een ander door de Concessieverlener aan te wijzen instantie/systeem. Bij de aanvraag wordt het unieke landelijke haltenummer uitgegeven. K1.9. Wijzigingen in de haltenaam worden met de betreffende ingangsdatum vastgelegd in het Centraal Halte Bestand. Indien de Concessieverlener de Concessiehouder verzoekt de haltenaam wijziging in het Centraal Halte Bestand vast te leggen, aanvaardt de Concessiehouder dit verzoek. De Concessiehouder gebruikt de geldige haltenaam in alle koppelvlakken, zodat in alle uitingen van reisinformatie de halte

			eenzelfde naam heeft.
27 juni 2014	1.21		<i>Zelfstandige gegevensstroom van concessiehouder. Gegevensstroom dient op verbindingsniveau door een ontvanger aan of uit te kunnen worden gezet zonder dat dit consequenties heeft voor andere gegevensstromen.</i>
18 maart 2014	1.20		<i>A.1. De Concessiehouder dient vervallen haltepassages als gevolg van een omleiding/calamiteit tijdig aan te leveren. Indien deze mutaties nog niet via KV-Delta kunnen worden doorgegeven dient een Dagplan variant van KV17 te worden gebruikt.</i>
21 november 2013	1.19		Document gesplitst in afzonderlijke concessiebijlagen: Concessie-eisen DRIS en NDOV Intelligent Voertuigstelsel Reisinformatie in het voertuig Korte Afstand Radio <i>A1. Aanvullende bepaling: De Concessiehouder dient in de implementatiefase een voorstel uit te werken en voor de aanlevering van brongegevens zodat de reiziger bij actuele omleidingsroutes en calamiteiten correct kan worden geïnformeerd.</i> <i>A11. Nieuwe bepaling.</i> Datakwaliteit is onderdeel van monitoring Concessieuitvoering, hierbij vindt landelijk benchmark plaats met andere Concessies. Hierbij wordt de "Best in Class" als referentie gebruikt voor het onderzoeken van verbetermogelijkheden. Ook verwerkt in K6.5
27 september 2013	1.18		Definities aangescherpt in combinatie met definitie van KPI's tbv automatisch monitoren. Algemeen uitgangspunt t.a.v. gegevensaanlevering via koppelvlakken opgenomen als eis A1: " De Concessiehouder dient volledige, tijdige en juiste brondata aan te leveren, zodat de reiziger altijd geïnformeerd kan worden over de actuele dienstuitvoering. Eis A5: Scope NDOV gedefinieerd, verwijzing naar meest actuele bijlage 1 bij Publicatiedocument. Eis A6: Voorgestelde wijzigingen door Concessiehouder worden ter toetsing voorgelegd aan Concessieverlener. <i>Eis A9 opgenomen om level playing field t.a.v. NDOV loketten en het ter beschikking stellen van data aan de afnemers te borgen</i> Eis K1.7 Voor nieuwe haltes wordt de procedure gevolgd om unieke code te bepalen (<i>uitwerking in kader van landelijk haltedatabeheer NDOV</i>). Eis K.D.3 Indien KV-Delta nog niet gereed/beschikbaar is, dan wel de Concessiehouder KV-Delta niet gebruikt, dient de reiziger bij omleidingsroutes en calamiteiten te worden geïnformeerd via vrije teksten (bijv. KV15 tekst: "Halte tijdelijk vervallen voor lijn <x>, gebruik halte <y>") Eis K6.2 Beschikbaarheid KV6 berichtenstroom gedurende exploitatieperiode toegevoegd.
5 juni 2013	1.17		Discussiepunten toegevoegd (NDOV discussie). Geel gemarkeerd in A3 en A4. Het is van belang een keuze te

			<p>maken hoe om te gaan met wijzigingen in Bison Koppelvlakken en NDOV datasets: kosteloos implementeren 1 jaar na vaststelling of in overleg treden over implementatie.</p> <p>K1.3 toegevoegd overeenkomstig gemaakte afspraken in overleg NDOV – vervoerders:</p> <p>“De vastgestelde jaardienstregeling wordt uiterlijk 4 weken voor ingangsdatum door de Concessiehouder digitaal ter beschikking gesteld.”</p>
11 april 2013	1.16		<p>A9 toegevoegd, dit om te borgen dat data aan alle (potentiële) afnemers van reisinformatie onder dezelfde voorwaarden beschikbaar komen: Indien de Concessiehouder, in aanvulling op de aanlevering conform de gevraagde BISON-koppelvlakken zoals genoemd in deze bijlage, aan enig afnemer (andere) data beschikbaar stelt of zelf publiceert, dient deze data gelijktijdig en volledig gedocumenteerd via de partijen die een NDOV loket vormen ter beschikking te worden gesteld.</p> <p>K15.3 over stapelen Vrije tekstberichten weer geschrapt, niet conform Bison koppelvlak definitie.</p> <p>Aanpassingen n.a.v. informatieanalyse KPI's datakwaliteit</p>
21 maart 2013	1.15		<p>KAR eis 3.4 inzake triggermomenten voor versturen KAR berichten. Aangepast conform definities in KV9</p>
11 maart 2013	1.14		<p>Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder de volledige, tijdige en juiste brondata aan te leveren, zodat de reiziger altijd geïnformeerd kan worden over de actuele dienstuitvoering. De Concessiehouder heeft een zekere vrijheid t.a.v. de te gebruiken koppelvlakken.</p> <p>Nieuwe/aangepaste functionaliteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebruik uniforme landelijk haltenummer (NDOV) - Aanleveren van Delta's tbv omleidingsroutes - KPI's kwaliteit van triggers Kv6 - Koppelvlak Producten, prijzen, tarieven opgenomen.
15 november 2012	1.13		<p>In algemene deel expliciet opgenomen dat de Concessiehouder de statische en actuele reisinformatie gegevens conform de BISON-koppelvlakken om niet dient door te sturen aan de NDOV-beheerorganisatie en partijen die een NDOV loket vormen en elke andere door de Concessieverlener benoemde partij die de data wil gebruiken tbv reisplanners of andere reisinformatie systemen.</p>
16 september 2011	1.12		<p>Hoofdstuk 2. Tekstueel advies opgenomen om deze bijlage als side letter een <i>grondslag (haakje) te geven in de concessie</i>, waardoor deze als onderdeel van de concessie voorschriften kan worden geëffectueerd.</p> <p>K6.4 Delay bericht wordt uiterlijk 5 minuten voor de geplande vertrektijd van de rit verstuurd indien er op dat moment nog geen Init bericht is verstuurd.</p>
3 juni 2011	1.11		<p>- Eis R-1 <i>Overstapinformatie in Voertuigen</i>, in overeenstemming gebracht met rapport van OV-bureau Randstad opgesteld door Mijksenaar, dd. 22 februari 2011</p>

25 november 2010	1.10		<p>Concessie eisen KAR geïntegreerd in document met concessie eisen DRIS.</p> <p>concessie eisen KAR:</p> <p>K3.5 is aangepast: Bij start van de concessie wordt een vaste beperkte set KAR attributen gevraagd, waarbij tijdelijk op verzoek van de Concessieverlener de uitgebreide set mag worden gebruikt.</p> <p>De eis dat per VRI ALLEEN die KAR attributen mogen worden verstuurd die door de wegbeheerder gespecificeerd zijn, geldt vanaf 2 jaar na start concessie.</p> <p><i>toegevoegd:</i></p> <p>K3.5 KAR intrekbericht versturen bij Start Deur Open nadat een inmelding is verstuurd, voordat uitmeldbericht is verstuurd.</p> <p>K6.3, eis aangepast: Een KV6 bericht dient binnen 5 seconden na start van de trigger, gerekend vanaf het voertuig, aangeboden te worden aan de integratieserver</p> <p>Indeling van het document overeenkomstig het KPVV document Besteksteksten DRIS & KAR (van augustus '10).</p> <p>Algemene eisen in afzonderlijke subparagrafen:</p> <p>Algemene eisen t.a.v. gebruik Bison standaarden</p> <p>Eigendom/hergebruik van gegevens</p> <p>Beheeromgeving bij Concessiehouder</p> <p>Voertuigsystemeisen</p> <p>Reisinformatie in het voertuig</p> <p>Nieuwe functionaliteiten, nog niet in Bison koppelvlakken, toegevoegd in par. 3.4:</p> <p>Sluitende ritregistratie</p> <p>Geografische data gekoppeld aan lijnnet</p> <p>KAR in- en uitmeldpunten gekoppeld aan lijnnet</p>
14 oktober 2010	1.9		<p>Tekstvoorstellen Stadsregio Amsterdam verwerkt.</p> <p>K1.1. De dienstregeling wordt aangeleverd voor de gehele jaardienstregeling.</p> <p>Toegevoegd, keuze te maken door concessieverlener:</p> <p>K6.1 geldt voor alle in de concessie gebruikte voertuigen m.u.v. de volgende lijnen/voertuigen</p> <p>K17 Ingrepen door Concessiehouder in operationele dienstuitvoering (er wordt geen verkeersleiding voorgeschreven)</p>
23 september 2010	1.8		<p>Passages over tijdelijke voorziening bij KV15 en KV17 zijn vervallen. Van Concessiehouder wordt verwacht dat KV15 en KV17 bij start concessie operationeel zijn.</p>
3 september 2010	1.7		<p>TMI-koppelvlakken → BISON koppelvlakken</p>
4 augustus 2010	1.6		<p>Onder prioriteit 1 storingsmeldingen vallen ook:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Registraties (van incidenten) waarbij de reiziger niet is, cq. wordt geïnformeerd over afwijkingen in de exploitatie (vervallen halte, vervallen rit). - Het niet ontvangen van het formulier sluitende ritregistratie op de eerstvolgende werkdag.
2 juni '10	1.5		<p>Op verzoek van de Concessieverlener worden bruggen als "dummy" haltes van het type "BRIDGE" opgenomen in de routedefinitie en de geplande rijtijden/passeertijden in KV1</p>

			(K1.9). Bij passage van een dummy halte waarvoor tijden worden vastgelegd, wordt een KV6 bericht verstuurd (K6.4). Dienstregelingtijden in seconden (K1.10) Ook plaatsbepaling op locaties waar ontvangst van satellieten wordt afgeschermd. (bij definitie haltevenster, eis K6.4).
16 februari '10	1.4		Toegevoegd: A.4. Indien nieuwe koppelvlakken binnen BISON worden ontwikkeld en vastgesteld, dienen deze binnen 1 jaar na vaststelling door de Concessiehouder te worden geïmplementeerd.
10 februari '10	1.3		Toegevoegd: Gekoppelde aankomsten aan vertrekken (koppelvlak 4) t.b.v. dynamische perrontoeewijzing
2 november '09	1.2		Enkele tekstuele aanvullingen
28 oktober '09	1.1		Toegevoegd: Omlopen Sluitende ritregistratie Eisen aan beheerorganisatie bij Concessiehouder
21 september '09	1.0		Document bevat eisen voor aanlevering koppelvlakken en andere informatie aan een integratieserver

Bijlage 13. Concessiebijlage m.b.t. gebruik Korte Afstand Radio

Wordt later ingevoegd (is landelijk in ontwikkeling)

Bijlage 14. Wegbeheerdersconvenant

AFSPRAAK BESCHIKBAARHEID VAN WEGEN

Provincie Zeeland

Datum: 20 november 2019

Bestuurlijke afspraken

PARTIJEN, te weten:

de gemeente Borsele, vertegenwoordigd door de heer A.P. Witkam;
de gemeente Goes, vertegenwoordigd door mevrouw L. Meeuwisse;
de gemeente Hulst, vertegenwoordigd door de heer G. Depauw;
de gemeente Kapelle, vertegenwoordigd door de heer J. Herselman;
de gemeente Middelburg, vertegenwoordigd door de heer C. Simons;
de gemeente Noord-Beveland, vertegenwoordigd door heer W.H.J.M Schenkelaars;
de gemeente Reimerswaal, vertegenwoordigd door de heer J.P. Sinke;
de gemeente Schouwen-Duiveland, vertegenwoordigd door mevrouw J.G. Smit;
de gemeente Sluis, vertegenwoordigd door mevrouw M.P.E. de Feijter;
de gemeente Terneuzen, vertegenwoordigd door de heer B. van Assche;
de gemeente Tholen, vertegenwoordigd door de heer G.J. Harmsen;
de gemeente Veere, vertegenwoordigd door de heer A. Schot;
de gemeente Vlissingen, vertegenwoordigd door de heer S. Stroosnijder;
het waterschap Scheldestromen, vertegenwoordigd door de heer M. Weststrate;
de provincie Zeeland, vertegenwoordigd door heer A.J. van der Maas;
de N.V. Westerscheldetunnel, vertegenwoordigd door de heer H.T.J.W.M. Schoenmakers;
de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de directeur Netwerkmanagement Rijkswaterstaat Zee en Delta, mevrouw ir. W. Dekker, hierna te noemen 'Rijkswaterstaat';
Connexion, vertegenwoordigd door de heer B. Dwars

PREAMBULE

A. De Provincie Zeeland is uitgestrekt, dun bevolkt en kent slecht één spoorlijn met personenvervoer. Voor Noord-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen vervult de bus ook de functie die normaal gesproken door de Trein wordt vervuld. Veel kernen worden maar door één buslijn bediend en de frequenties zijn laag. Cruciaal voor de inwoners die met het openbaar vervoer reizen, zijn de overstapmogelijkheden op andere buslijnen, de Trein of de Westerscheldeferry.

B. Gedeputeerde Staten van Zeeland is concessieverlener ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 voor het concessiegebied Zeeland. In die hoedanigheid is Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor aanbesteding en beheer van de openbaar vervoerconcessie voor het concessiegebied.

C. Connexxion is de exploitant van het openbaar vervoer in de concessie Zeeland en daarmee concessiehouder. In 2015 heeft de vervoerder ongeveer 870 meldingen binnen gekregen van bovengenoemde partijen. Bij 330 meldingen was er sprake van een omleiding van het busvervoer. De vervoerder gaat er van uit dat er in principe enkel melding wordt gemaakt van stremmingen van het busverkeer.

D. De concessieverlener, de wegbeheerders en de concessiehouder hebben een gezamenlijk belang en verantwoordelijkheid voor het goed kunnen functioneren van het openbaar vervoer in het concessiegebied. Ter invulling van hun gezamenlijke verantwoordelijkheid maken zij deze bestuurlijke afspraken voor de concessie Zeeland, ingaande op 7 november 2019 en lopend tot en met uiterlijk december 2024.

E. de gemeenten Borsele, Goes, Hulst, Kapelle, Middelburg, Noord-Beveland, Reimerswaal, Schouwen-Duiveland, Sluis, Terneuzen, Tholen, Veere en Vlissingen, het waterschap Scheldestromen, de provincie Zeeland, de N.V. Westerscheldetunnel, Rijkswaterstaat Zee en Delta zijn wegbeheerders in het openbaar vervoer concessiegebied Zeeland, hierna te noemen “de wegbeheerders”. In die hoedanigheid zijn zij verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de wegen voor zover die bij hen in beheer zijn.

Komen hierbij het volgende overeen:

Artikel 1 Beschikbaarheid van wegen

1. Wegbeheerders stellen de in hun beheer zijnde wegen ter beschikking voor de uitvoering van het openbaar vervoer (hierna te noemen: beschikbare wegen). De concessiehouder treedt te allen tijde in overleg met betrokken partijen in geval van structurele wijziging van gebruik van deze wegen als gevolg van voorgenomen wijziging van busroute(s).

2. Deze beschikbaarheid houdt onder meer in dat de wegbeheerders de wegen die gebruikt worden door het openbaar vervoer, zullen onderhouden op een dusdanige wijze dat het openbaar vervoer zich vlot en veilig kan afwikkelen. Binnen zekere grenzen voortvloeiend uit de wegfunctie, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt op routes van het openbaar vervoer door de wegbeheerders zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van het openbaar vervoer.

Artikel 2 Informatievoorziening

1. Wegbeheerders wijzen een of meer functionaris(sen) aan (inclusief een vervanger), waartoe de concessiehouder zich kan wenden voor informatie over de beschikbare wegen, omleidingen, Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen en overige infrastructurele aangelegenheden. De concessiehouder zal eveneens een of meer functionaris(sen) (inclusief

een vervanger) aanwijzen, waartoe de wegbeheerders zich kunnen wenden over het gebruik van infrastructuur door het openbaar vervoer.

2. Wegbeheerders zullen de concessiehouder tijdig informeren, indien zij voornemens zijn wegen waarover openbaar vervoer plaatsvindt voor enige tijd af te sluiten voor openbaar vervoer of voornemens zijn schriftelijk toestemming te verlenen aan derden die activiteiten zullen houden waardoor wegen tijdelijk niet gebruikt kunnen worden door openbaar vervoer. Dit gebeurt via de mail aan volgend adres ms.zeeland@connexion.nl. Als richtlijn geldt dat bij voorzienbare werkzaamheden waarbij:

a. een of meer haltes niet meer kunnen worden bediend, en waarbij de afsluiting van 0 tot maximaal 10 werkdagen duurt, deze op een termijn van ten minste vier weken worden aangekondigd, maar in ieder geval voor afronding van de besteksfase van de uit te voeren werkzaamheden om de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. Voor werkzaamheden van RWS die vallen onder hindercategorie D of E gelden 12 werkdagen.

b. een of meer haltes die niet meer kunnen worden bediend, of een omleiding die meer dan 10 werkdagen zal duren, deze minimaal 2 maanden van te voren worden aangekondigd, maar in ieder geval voor afronding van de besteksfase om de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

3. De wegbeheerders spannen zich in om de aansluitingen zoveel mogelijk in stand te houden, teneinde de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

4. De concessiehouder spant zich (samen met de wegbeheerder) - in het kader van de aankondiging zoals genoemd in lid 2 - in om een geschikte alternatieve route te bepalen die zoveel mogelijk gelijkwaardig is en aansluitingen zoveel mogelijk in stand houdt.

5. De concessiehouder zal op werkzaamheden die vallen onder lid 2 sub a. binnen tien werkdagen een reactie geven. Op werkzaamheden die vallen onder lid 2 sub b. dient binnen twintig werkdagen een reactie te worden gegeven.

6. De concessiehouder draagt in geval van een omleiding op busroutes zorg voor tijdige en adequate informatie van het reizend publiek en verwijderd deze informatie na afloop van een tijdelijke omleiding. Dit kan de vervoerder alleen doen, indien zij zelf tijdig op de hoogte is gebracht. De concessiehouder krijgt echter wel de mogelijkheid de wegbeheerder te verzoeken na afloop van de stremming de zakken van de halte te verwijderen.

Artikel 3 Nieuwe ontwikkelingen

1. Wegbeheerders houden de concessiehouder op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Hieronder wordt begrepen de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en dergelijke, voor zover deze voor het openbaar vervoer van belang zijn.
2. Wegbeheerders zullen de concessiehouder tijdig informeren en overleg plegen, indien zij voornemens zijn wegen waarover openbaar vervoer plaatsvindt te gaan herprofilen of herinrichten.
3. De concessiehouder zal ten minste één keer per jaar een overleg organiseren met de concessieverlener en de wegbeheerders. De concessieverlener voert het secretariaat.

Artikel 4 Haltes

1. Wegbeheerders zorgen ervoor dat, de concessiehouder haltepalen kan plaatsen op de plaatsen, zoals zij die van tevoren hebben aangegeven. Haltes voldoen aan de CROW richtlijnen, mede opdat voor iedereen duidelijk is dat ter plaatse openbaar vervoer halteert.

Artikel 5 Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen

1. Wegbeheerders dragen zorg voor het beheer en onderhoud van Vetag / Vecom / KAR of gelijkwaardige systemen voor zover aanwezig in verkeerslichten en onderdeel uitmakend van busroutes. In geval nieuwe verkeersregelinstallaties van KAR worden voorzien of een wijziging in de prioriteit van buslijnen ten aanzien van het overige verkeer wordt doorgevoerd, zal dit in overleg met de concessiehouder en de concessieverlener plaatsvinden.
3. In voorkomende gevallen zullen partijen een overleg opstarten, waarin problemen ten aanzien van Vetag / Vecom / KAR besproken worden. Tevens kunnen door partijen voorstellen worden gedaan om de doorstroming van openbaar vervoer bij verkeerslichten verder te verbeteren.

Artikel 6 verboden wegdelen

In het PvE bijlage 8 (behorende bij artikel 3.1.1.5 en onderdeel van de concessie openbaar vervoer over de weg Provincie Zeeland 2015-2024), zijn wegdelen genoemd die niet in de lijnvoering mogen worden opgenomen. Conform het bestek is Connexxion na gunning in

contact met de betrokken wegbeheerders getreden en is in nader overleg besloten dat de volgende wegdelen toch in de lijnvoering van het openbaar vervoer opgenomen mogen blijven worden:

de Tivoliweg in Hulst
de Kuijerdamseweg in Ellemeet
de Grachtweg in Zierikzee
de Schuurbeque Boeijestraat in Zierikzee
de Calandweg in Zierikzee

Aldus afgesproken,

Gemeente Borsele
A.P. Witkam

Gemeente Goes
L. Meeuwisse

Gemeente Hulst
G. Depauw

Gemeente Kapelle
J. Herselman

Gemeente Middelburg
C. Simons

Gemeente Noord-Beveland
W.H.J.M Schenkelaars

Gemeente Reimerswaal
J.P. Sinke

Gemeente Schouwen-Duiveland
J.G. Smit

Gemeente Sluis
M.P.E. de Feijter

Gemeente Terneuzen
B. van Assche

Gemeente Tholen
G.J. Harmsen

Gemeente Veere
A. Schot

Gemeente Vlissingen
S. Stroosnijder

Waterschap Scheldestromen
M. Weststrate

Provincie Zeeland
A.J. van der Maas

N.V. Westerscheldetunnel
H.T.J.W.M. Schoenmakers

Rijkswaterstaat Zee en Delta
W. Dekker

Connexxion
B. Dwars

Bijlage 15. Beschikbare OV-infrastructuur

Wordt later ingevoegd

Bijlage 16. Huidige stallingslocaties

Wordt later ingevoegd

Bijlage 17. Huisstijl 'Reizen door Zeeland'



REGIONALE MOBILITEITSSTRATEGIE
Provincie Zeeland 1.0 | 08-12-2022



concept

ALGEMENE DENKWIJZE | CONCEPTGEDACHTE | NAAMGEVING

ALGEMENE DENKWIJZE

In veel gevallen zal bij het ontwikkelen van de naamgeving de eerste gedachte uitgaan naar structurele en materiële zaken die personen letterlijk kunnen waarnemen. Bij het ontwikkelen van de naamgeving moet er rekening gehouden worden met de duur van de strategie.

We onderscheiden 3 vormen waarin de mogelijke naamgeving gevormd zou kunnen worden. Maar vaak hebben deze vormen slechts 1 gedachte, op basis van:

- + VERBINDING
- + STRUCTUUR
- + VERVOER

Naamgevingen die dan zouden kunnen volgen zijn:

+ met een Z van Zeeland

TRACKZ
WAYZ
HUBZ

CONCEPTGEDACHTE

Letterlijk wat het is, reizen door Zeeland, Wat, waar, hoe?

REIZEN

Wat de doelgroep doet.

ZEELAND

Waar de doelgroep dit doet.

NAAMGEVING



communicatie

tone of voice | opbouw boodschap | variaties boodschap

TONE OF VOICE

FRAMEN OP MOGELIJKHEDEN FLEXIBELER

De tone of voice van de berichten in alle uitingen worden geframed op mogelijkheden. Hierbij is het belangrijk om de doelgroep te laten zien dat de aanpassingen van de regionale mobiliteitsstrategie zorgen voor flexibeler vervoer, wat aansluit bij de vraag van de diverse doelgroepen. In de berichten moet hier ook de focus op liggen, zodat de diverse doelgroepen op de hoogte zijn van de nieuwe mogelijkheden.

OPBOUW BOODSCHAP

VERVOER

REIZEN

+

VOORZETZEL

DOOR

+

PLAATS

ZEELAND

VARIATIES BOODSCHAP

VERVOER

REIZEN

- + Met de fiets
- + Met de flexbus
- + Met de flextaxi
- + Met de trein

+

VOORZETZEL

DOOR

- + aan
- + bij
- + in
- + langs
- + naar
- + op
- + uit
- + van
- + via
- + voor

+

PLAATS

ZEELAND

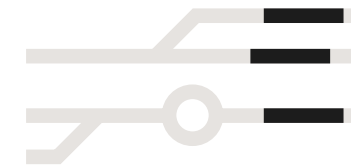
- + De polder
 - + Borsele
 - + Hulst
 - + Zierikzee
 - + De snelweg
 - + De landweggetjes
 - + De westerschelde
-

logo

STRAK | VERBINDING | VERVOER

LOGO A STRAK

**REIZEN
DOOR
ZEELAND**



uitgangspunt



afkorting

**REIZEN
DOOR
ZEELAND**



LOGO C STRAK

**REIZEN
DOOR
ZEELAND**

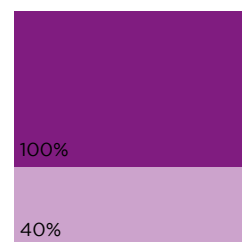


huisstijl

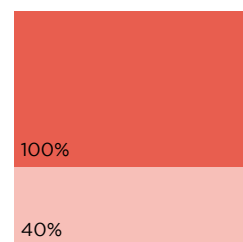
| KLEUR | LETTERTYPES | VORM | BEELD

KLEUR

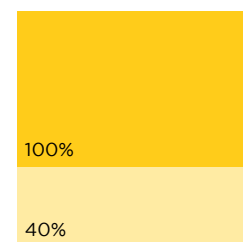
De kleuren voor het communicatieconcept zijn afgeleid uit het Zeeuws DNA. De oranje kleur word hieraan als extra kleur toegevoegd. Wanneer er kleuren over elkaar heen worden gebruikt, wordt er als lichtere variant van de hoofdkleur een tint gebruikt. Deze tint is 40% van de volledige kleur.



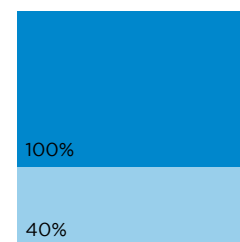
Zeeuws Knoopje
CMYK 60-100-0-0
RGB 128-28-127
HTML #801C7F



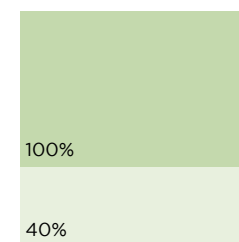
Zoete aagt
CMYK 0-75-65-0
RGB 233-94-78
HTML #FE95E4E



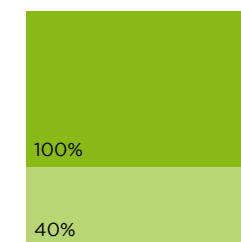
Loodsboot
CMYK 0-20-90-0
RGB 254-205-26
HTML #FFFCC19



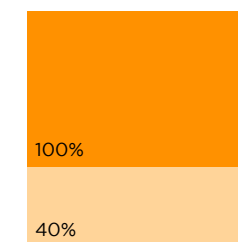
Visnet
CMYK 100-25-0-0
RGB 0-135-203
HTML #0087CB



Helmgras
CMYK 35-0-40-0
RGB 182-216-173
HTML #B6D8AD



Dijkgras
CMYK 55-0-100-0
RGB 137-186-23
HTML #97BF0D



Oranje
CMYK 0-55-73-0
RGB 255-140-71
HTML #FF8C47

LETTERTYPES

Het basissettype in de huisstijl is 'Rubik'. Een strak en open lettertype dat goed inzetbaar is zowel online als offline.

De ronde vormen van het lettertype staan in contrast met de harde strakke lijnen van de vormen en patronen die gebruikt worden. Zo komt de boodschap nog sterker over.

ACIATUR MOSTO DOLUP TATIO OMMOLUPTUR

et faccupat atatesi susdaestis
dundanim fugit possimus dundand
cuptatur aruptat volupta epellorepe

Rubik Light

ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.

1234567890::+-({/

Rubik Regular

ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.

1234567890::+-({/

Rubik Semibold

**ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ**

**abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.**

1234567890::+-({/

Rubik Bold

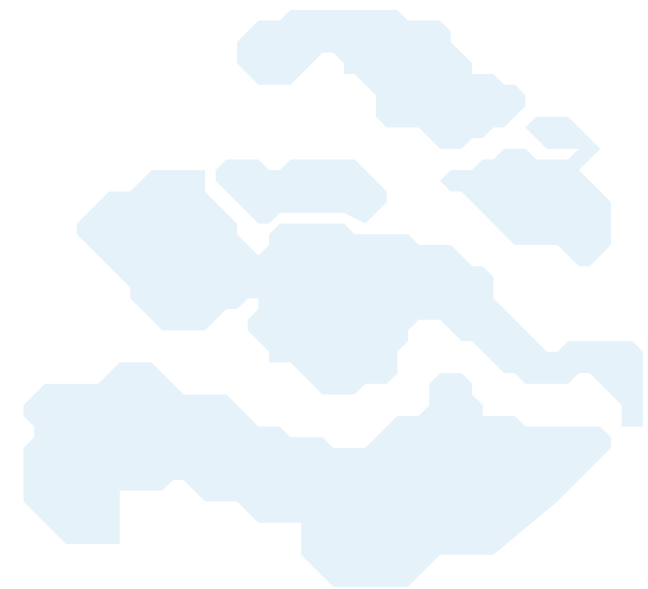
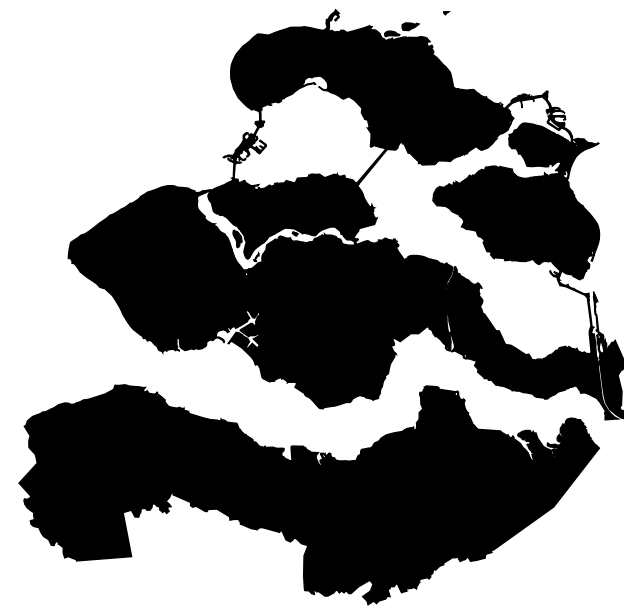
**ABCDEFGHIJKLMN
OPQRSTUVWXYZ**

**abcdefghijklmno
pqrstuvwxyz,?!.**

1234567890::+-({/

VORM ZEELAND

De vorm van Zeeland wordt geabstraheerd zodat deze als losse vorm kan worden gebruikt in de uitingen. De vorm is op deze manier rustiger, terwijl het de herkenbaarheid behoudt.



VORM LIJNENSPEL

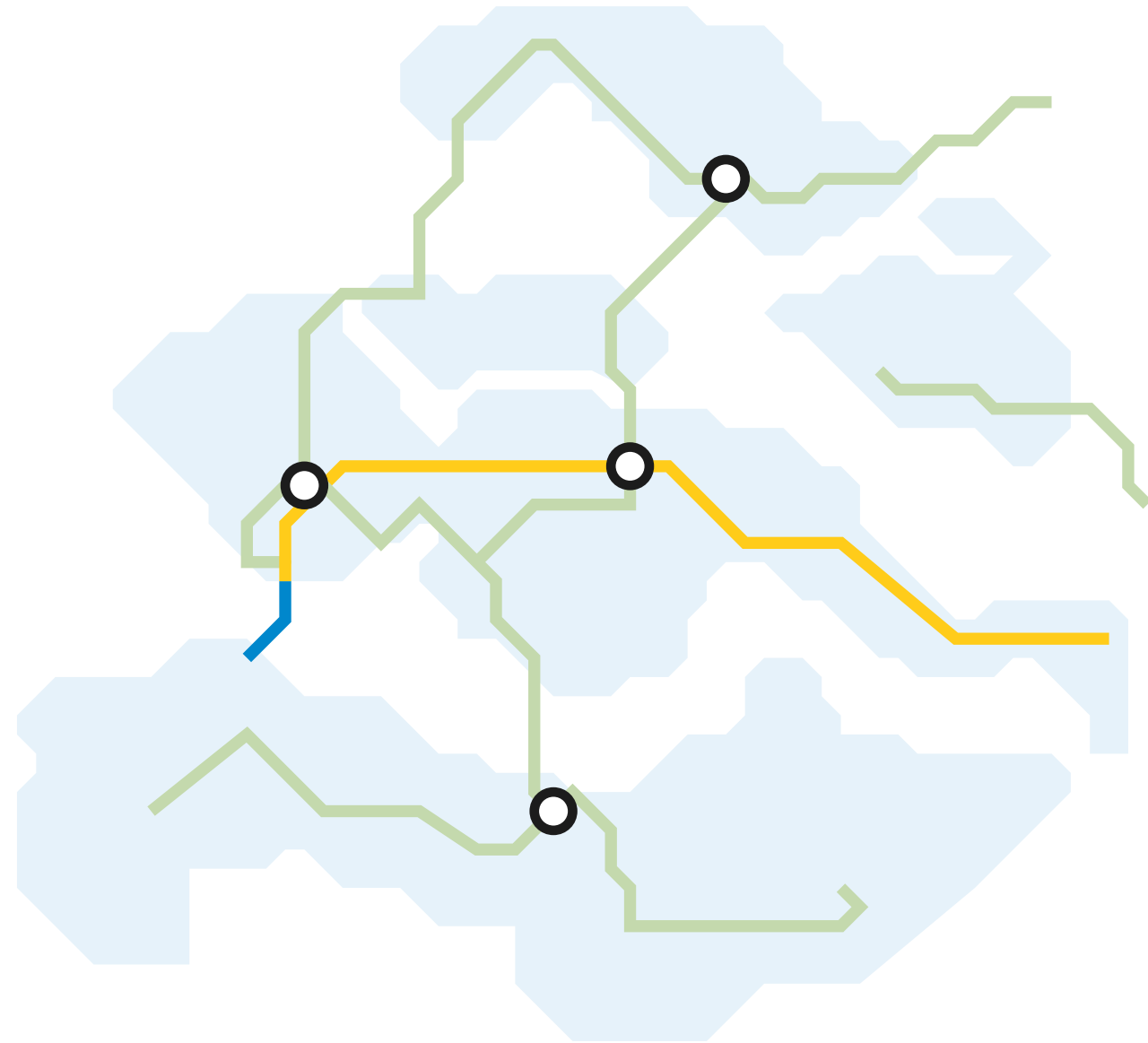
De kleuren in het concept hebben een primaire verbintenis met de vorm van het soort vervoer. Bijvoorbeeld trein is geel, boot is blauw, bus is groen. Dit zorgt ervoor dat er een snelle herkenning van de vervoersvorm zal ontstaan.

	TREIN
	BUS
	FIETS
	FERRY
	DEELAUTO
	SCOOTER
	FLEXTAXI

VORM ZEELAND + LIJNENSPEL

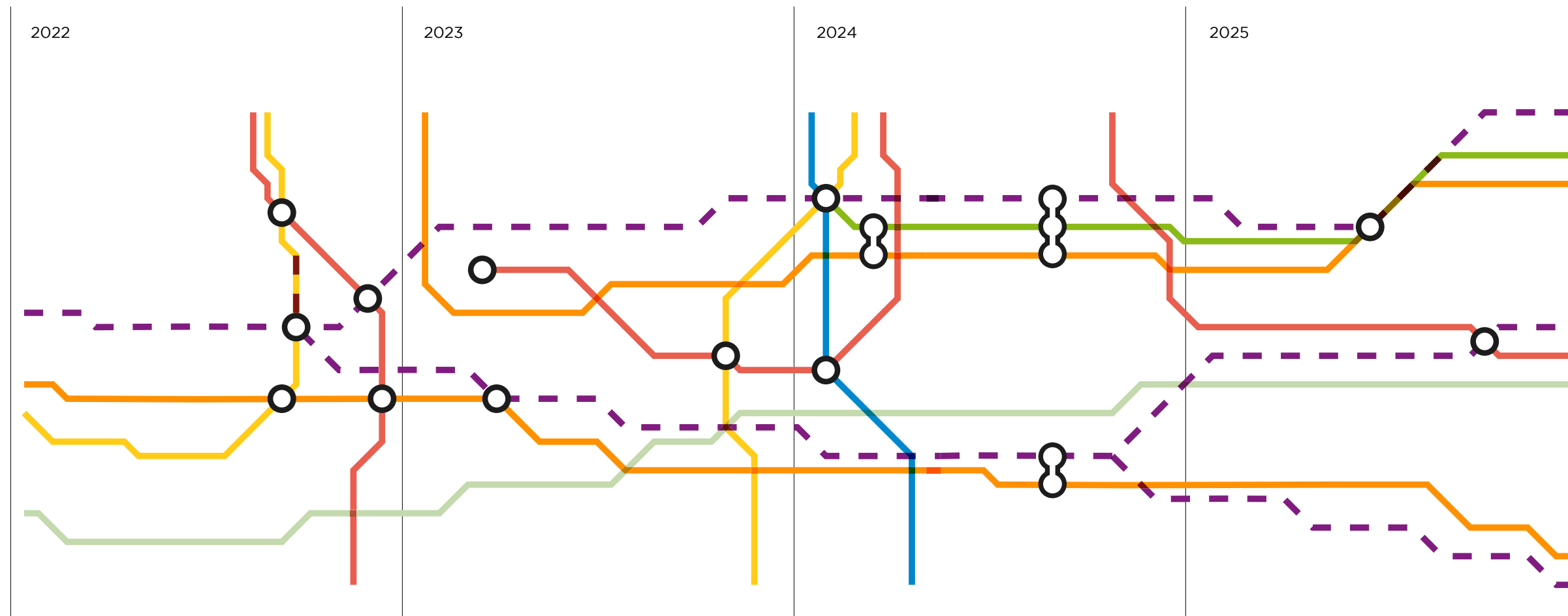
De abstracte vorm van Zeeland in combinatie met het gekleurde lijnenspel vormen het vervoersnetwerk in Zeeland.

De kaart staat op een vierkant grid, dit zorgt ervoor dat de lijnen allemaal met elkaar kloppen. Schuine lijnen worden alleen gebruikt in een hoek van 45°.



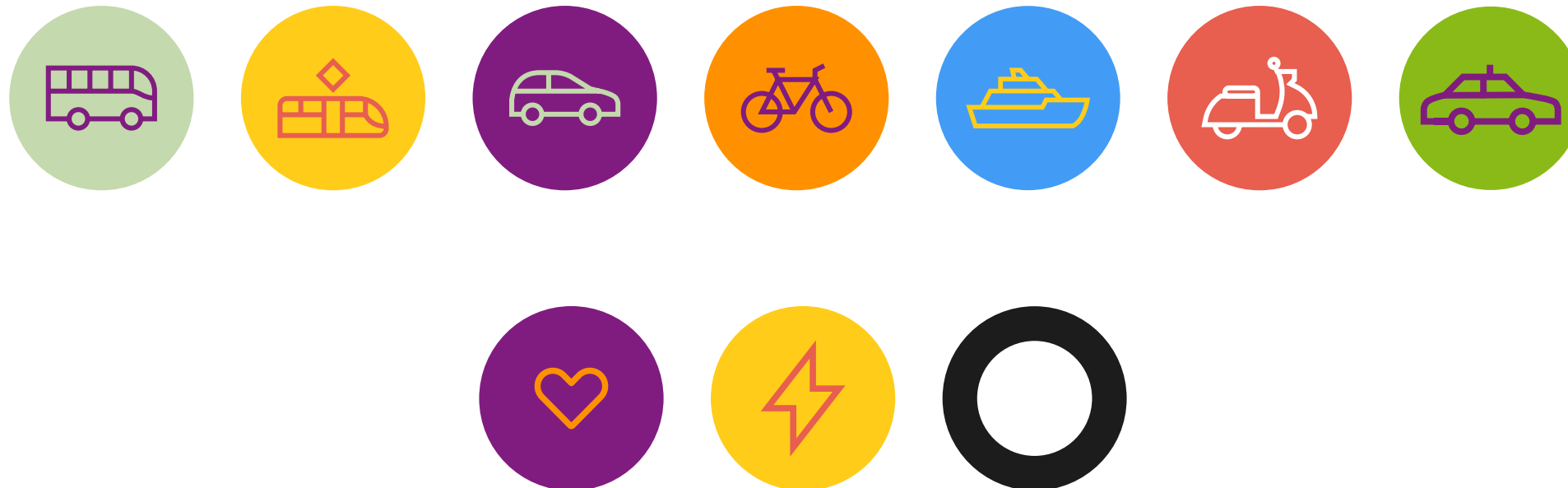
VORM SEGMENTEN

Het lijnenspel kan oneindig worden uitgebreid met Hubs en nieuwe netwerklijnen. Zo krijg je een kaart die over meerdere jaren heen getrokken kan worden.



VORM ICONEN

In de eerste- lijn is er een iconenset ontwikkeld. De iconen kunnen als extra accent toegepast worden op de diverse vormen van het concept. Per vervoersmiddel is een vast icoon gekozen. Daarnaast moeten de aanvullende iconen het concept verduidelijking geven. Bijvoorbeeld functioneel zoals oplaadruimte met elektriciteit of juist een sociale vorm, zoals een verzamelplek.



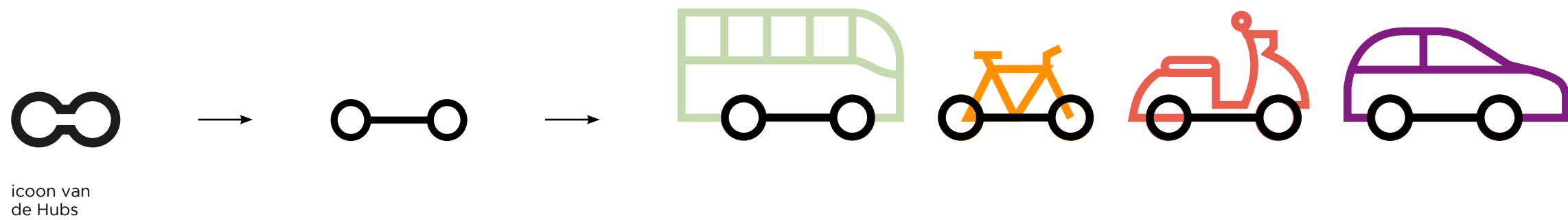
VORM ABSTRACTE VORM VERGROOT

Om domeinen een eigen omgeving te geven, worden vervoersvormen in een lijnenspel abstract weergegeven. De belijning kan op zichzelf gebruikt worden, voor of in een serie met andere domeinen.



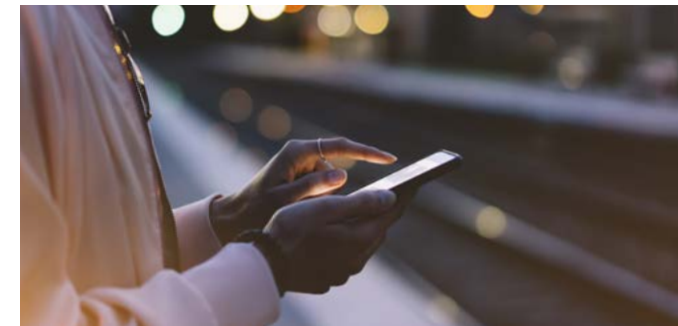
VORM ABSTRACTE VORM VERGROOT

De iconen bestaan uit een vaste vorm die is afgeleid uit het lijnenspel. Vanuit deze vorm kunnen nieuwe vormen gemaakt worden.



BEELDSTRATEGIE

Het uitgangpunt van de beeldstrategie is tweezijdig waarbij zowel de mogelijke doelgroep als Zeeland in beeld gebracht dienen te worden. Voor het in beeld brengen van Zeeland gaan we uit van een verrassend maar overzichtelijk perspectief. Frontaal en van bovenaf gezien. We noemen dit het topshot point of view. De mogelijke doelgroep brengen we in beeld met portrait, dit zorgt ervoor dat het concept voor iedereen toegankelijk zal blijven en het eenvoudig is om een beeldwissel toe te passen.



VERHOUDINGEN FONTS + KNOPPEN

De teksten die worden gebruikt staan altijd in het zwart of wit, afhankelijk van de onderliggende kleur. De bijbehorende knop staat even groot als de subtitel, in een contrasterende kleur ten opzichte van de onderliggende kleur.

De ronde knoppen staan tevens in contrast met de strakke lijnen van de vlakken en het lijnenspel. Zo komt de call to action nog sterker over.

ACIATUR MOSTO TATIO OMMOLUPTUR

et faccupat atatesi susdaestis
dundanim fugit possimus dundand
cupatatur aruptat volupta epellorepe

et faccupat atatesi susdaestis dundanim fugit possimus dund
and cupatatur aruptat volupta epellorepe. Rae et eriae nitatio
ritatur ernatur sequis et assimintis et porrum aute periat dist



ACIATUR MOSTO DOLUP

Titel
100%

Subtitel
70%

Platte tekst
35%

Knop
70%

schetsuitingen

A-FORMAAT STAAND | A-FORMAAT LIGGEND

MET DE
FIETS
DOOR
ZEELAND

Pak de fiets vanaf
het station naar
je eindbestemming.



MET DE
FLEXTAXI
DOOR
ZEELAND

Hubs in
jouw buurt



LOREM IPSUM





MET DE
FIETS
DOOR
ZEELAND

Bekijk de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM





MET DE
FLEXBUS
DOOR
ZEELAND

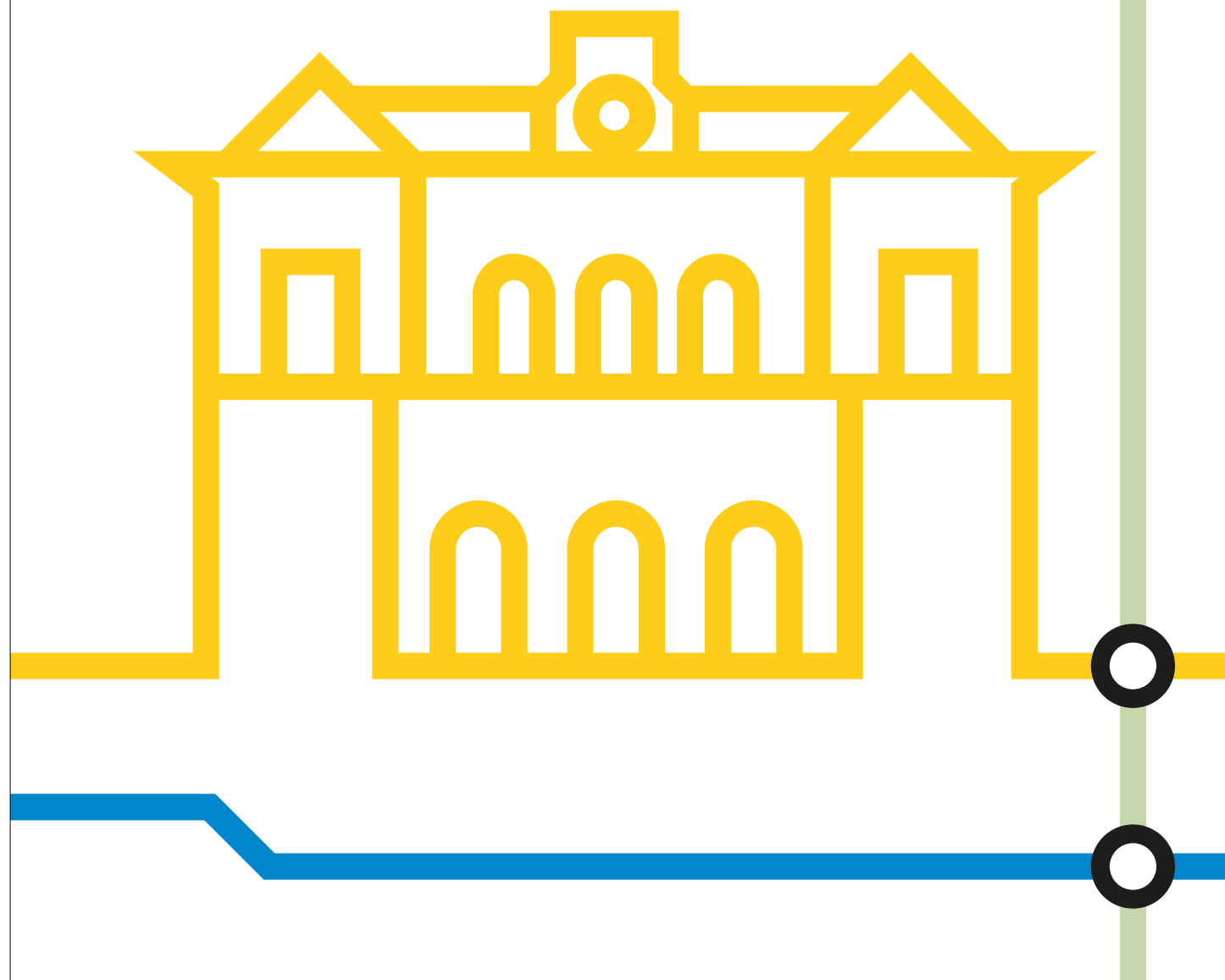
Regel jouw reis
in onze app



LOREM IPSUM

MET DE TREIN DOOR ZEELAND

Bekijk hoe jij je
reis kunt plannen.





MET DE
FLEXTAXI
DOOR
ZEELAND

Bekijk de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM

OP DE HOOGTE DOOR ZEELAND

Lorem ipsum dolor sit amet,
consectetur adipiscing elit,
sed do eiusmod tempor,



LOREM IPSUM





MET DE FLEXBUS DOOR ZEELAND

Bekijk de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM

MET DE FIETS DOOR ZEELAND

Pak de fiets vanaf
het station naar
je eindbestemming.

→ LOREM IPSUM





MET DE
FLEXBUS
DOOR
ZEELAND

De nieuwe
dienstregeling
past zich aan
jou aan.



LOREM IPSUM

REIZEN DOOR ZEELAND

Check de nieuwe
dienstregeling
in onze app



LOREM IPSUM



MET DE
FIETS
DOOR
ZEELAND





7

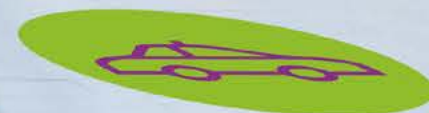
15:15 On time
Cambridge
Calling at
Cambridge only Page 1 of 2
Proceed to Cambridge
Thru-Cap Connect 15:00:00

6

Welcome to
King's Cross
15:08:29

15:08:29

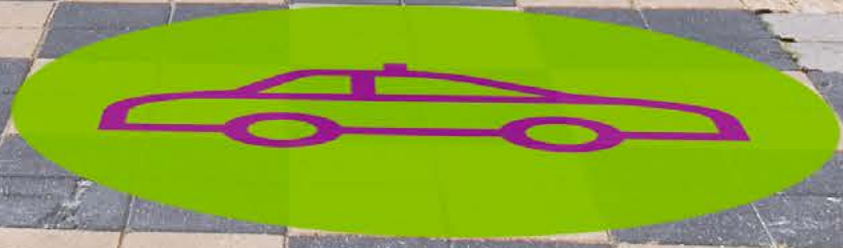
6





Winkelwinkels
Winkelwinkels
Winkelwinkels

VIS
DIV. BIEREN
GEBAKKEN VIS
VERSE JUS
VIEFSTUK SALADES





copyright 2022

Bijlage 18. Dataleveringsspecificatie

Wordt later ingevoegd