

Programma van Eisen OV concessie Rijn-Waal 2023 - Inbreng Regio Arnhem Nijmegen

Definities:	<p><u>Concessieverlener:</u> provincie Gelderland <u>Concessiehouder:</u> vervoerder die aanbesteding gegund krijgt <u>Wegbeheerders:</u> gemeenten: Arnhem, Berg en Dal, Beuningen, Doesburg, Druten, Duiven, Heumen, Lingewaard, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Westervoort, Wijchen, Zevenaar <u>Inclusiviteit:</u> De Regio Arnhem Nijmegen ziet toe op een openbaar vervoerssysteem waarin iedereen met of zonder beperking (lichamelijk, geestelijk of verstandelijk) kan meedoen en in staat is om openbare voorzieningen te bereiken. <u>DRU:</u> Een DRU-bedrag (dienstregelingsuur) staat voor de subsidie die de overheid verleent om één voertuig één uur te laten rijden.</p>	
Bijlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • HOV-Actieplan vastgesteld door GS provincie Gelderland in april 2019 • Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen vastgesteld door gemeenteraad Nijmegen op 19 maart 2019 en Arnhem op 5 juni 2019 • Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen, concept vastgesteld op 2 oktober 2019 • Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen, vastgesteld in september 2019 • Hoofdrapport Regionale inbreng Programma van Eisen OV-concessie Rijn Waal - Regio Arnhem Nijmegen 	
Uitgangspunten PVE	Titel	Omschrijving
1. Vervoerkundig aanbod		
1.1 Beleidskader regionaal openbaar vervoer		
1.1.1	HOV-Actieplan Regio Arnhem - Nijmegen	<p>Het 'HOV-Actieplan Regio Arnhem-Nijmegen, vastgesteld door GS in april 2019' is de basis voor de beleidsuitgangspunten in het PVE en het bestek van de Regio Arnhem-Nijmegen en dienen te worden overgenomen in de aanbesteding en bestek.</p> <p>De corridoruitwerking van 'HOV-Actieplan vastgesteld door GS in april 2019' in routes en vervoerplannen worden als uitgangspunt voor de vervoerders opgenomen in het Bestek" Hiermee worden zowel grote steden als kleinere gemeenten bediend.</p>
1.1.2	Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen	Het 'Toekomstbeeld Stedelijk OV Arnhem en Nijmegen, vastgesteld door gemeenteraad Nijmegen op 19 maart 2019 en Arnhem op 5 juni 2019' is de basis voor de beleidsuitgangspunten in het PVE en het bestek van de Regio Arnhem Nijmegen en dienen te worden overgenomen in de aanbesteding en bestek.
1.1.3	Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen	Het 'Position Paper Openbaar Vervoer Arnhem-Nijmegen, concept vastgesteld op 2 oktober 2019' is de basis voor de beleidsuitgangspunten in het PVE en het bestek van de Regio Arnhem Nijmegen en dienen te worden overgenomen in de aanbesteding en bestek.
1.1.4	Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen, vastgesteld september 2019	Het 'Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid Regio Arnhem Nijmegen, vastgesteld p.m september 2019' is de basis voor de beleidsuitgangspunten in het PVE en het bestek van de Regio Arnhem Nijmegen en dienen te worden overgenomen in de aanbesteding en bestek.
1.1.5	Reactie Nota van Uitgangspunten	De regio Arnhem-Nijmegen heeft in januari 2018 een reactie gegeven op de Nota van Uitgangspunten voor aanbesteding OV-concessie Flevoland, Overijssel en Gelderland. Deze reacties zijn nog steeds de uitgangspunten voor de regio Arnhem-Nijmegen
1.2 Volledig Openbaar Vervoer		

1.2.1	Flexnet/vraagafhankelijk openbaar vervoer	<p>Conform 'Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen' beschouwt de Concessieoverlener 'Flexnet' als onderdeel van het reguliere vervoer. De Concessiehouder biedt deze diensten aan in de vorm van vraagafhankelijk ov binnen de concessie (bijvoorbeeld belbus, kolibri, nachtvlinder).</p> <p>Wanneer regulier Ov vervangen wordt door Flexnet-alternatieven (zoals omschreven in het Toekomstbeeld) worden randvoorwaarden meegegeven aan het alternatief: (1) het maximale tarief tot het dichtstbijzijnde ov-knooppunt is gebaseerd op het bestaande OV-tarief (2) het alternatief is voor iedereen toegankelijk (3) reisinformatie opgenomen in 9292ov (4) de investerings en exploitatiekosten door de provincie worden betaald, exclusief eventueel benodigde infrastructuur. Alles onafhankelijk van of het alternatief valt onder maatwerk of vraagafhankelijk ov.</p> <p>Voorwaarde is dat daar waar het maatwerk echt OV vervangt, het onderdeel is van de concessie.</p> <p>Concessiehouder heeft aandacht voor de raakvlakken met het reeds bestaande doelgroepenvervoer in de regio-gemeenten.</p>
1.2.2	Regionaal vervoer/ontwikkelruimte C-lijnen (regionaal belang)	<p>Concessiehouder voorziet in OV (conform 'Toekomstbeeld stedelijk OV Arnhem en Nijmegen') dat aansluit bij de vervoerbehoefden van reizigers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vaste lijnen met op de vervoerbehoefden afgestemde frequenties op verbindingen/momenten waar veel vraag is; • passend, flexibel, vraaggericht openbaar vervoer op verbindingen/momenten waar minder vraag is; • én voorgaande in (aantoonbare) afstemming plaatsvindt met andere mobiliteitsdiensten.
1.2.3	Bereikbaarheid strategische locaties regio Arnhem-Nijmegen	<p>Concessiehouder garandeert de bereikbaarheid van de strategische locaties binnen de regio Arnhem-Nijmegen, zoals: HOV-knopen, NS-stations, stads-/ dorpscentra, bedrijventerreinen, ziekenhuizen/dependance, scholen, P+R en werklocaties</p> <p>En gebieden waar relatief meer vraag naar OV dichtbij bestaat zoals in de sociale sector.</p> <p>Concessieoverlener kan gedurende de looptijd van het contract 'strategische locaties' toevoegen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen</p>
1.2.4	Bereikbaarheid bedrijven en kantorenlocaties regio Arnhem-Nijmegen	<p>De Concessiehouder onderzoekt de mogelijkheden voor business OV-lijnen die aanwijsbaar gehoor geven aan de OV-behoefden van de verschillende bedrijventerreinen en kantorenlocaties in de regio Arnhem-Nijmegen. Ook is er speciale aandacht voor de bereikbaarheid van de centra van Arnhem en Nijmegen vanaf gedefinieerde P&R / transferia locaties i.v.m. hoge concentratie van werkplekken. Zoals: stads-/ dorpscentra, bedrijventerreinen, ziekenhuizen/dependances, kennisinstututen</p>
1.2.5	Maximale capaciteit regionale OV knooppunten	<p>Voorgesteld wordt om de buffertijden te maximaliseren. Dit in verband met twee redenen. Ten eerste wordt hiermee voorkomen dat buffertijden langer zijn dan daadwerkelijk nodig en hiermee exploitatiebudget verloren gaat. Als de vervoerder langer wil halteren, bijvoorbeeld omdat dit beter uit komt in de omloop, om op te laden of omdat chauffeurs pauze moeten hebben is dat prima. Maar dan wordt deze tijd niet betaald vanuit het exploitatiebudget. Ook is het gezien vanuit de beperkte capaciteit op sommige busstations onwenselijk dat hier langer dan noodzakelijk gehalteerd wordt.</p> <p>Het voorstel vanuit de regio Arnhem-Nijmegen is:</p> <p>HOV-net: maximaal 3 minuten Stadsnet: maximaal 4 minuten Streeklijnen: maximaal 5 minuten</p> <p>Het waarborgen van een buffertijd is belangrijk, omdat dit zorgt voor goede overstapmogelijkheden en een betrouwbare dienstregeling, ook in kleinere gemeenten</p>
1.3 Toegankelijkheid en inclusiviteit doelgroepen		
1.3.1	Internationale inclusiviteit	<p>De Concessiehouder stelt een strategisch plan 'inclusiviteit' voor internationale gebruikers van openbaar busvervoer op.</p>
1.3.2	Fysieke toegankelijkheid	<p>Concessiehouder maakt een plan voor fysieke toegankelijkheid: voor personen met lichamelijke-, gehoor- of visusbeperking (< 20% zicht) en/of medische hulpmiddelen. Voor in bus kan gedacht worden aan het eisen van een EHBO koffer, reanimatie voorzieningen, voldoende plekken om vast te houden, reisinformatie in beeld en gesproken en een stop-teken voor- en achter in de bus. Voor op busstations: informatievoorzieningen gesproken ondersteuning en/of hele grote letters met scherp contrast.</p>
1.3.3	Cognitieve toegankelijkheid	<p>Concessiehouder maakt een plan voor toegankelijkheid: voor personen met een verstandelijke beperking en/of cognitieve aandoening (psychiatrische aandoening, laaggeletterdheid, TaalOntwikkelingsStoornis (TOS), Niet Aangeboren Hersenletsel (NAH), Autisme etc.) Alle mensen met deze aandoeningen moeten worden ondersteund bij het begrijpelijk maken van het OV.</p>
1.3.4	Financiële toegankelijkheid	<p>Concessiehouder ondersteunt gemeenten met het waarborgen van financiële toegankelijkheid: door wegnemen van vervoersarmoede en het aanbieden van specifieke abonnementen voor personen met zwakke financiële draagkracht.</p>
1.3.5	Rolstoelvriendelijkheid	<p>Alle voertuigen dienen te beschikken over een lage vloer, op een dusdanige hoogte dat een rolstoelgebruiker vanaf een verhoogd busperron, zonder assistentie, de bus in en uit kan gaan. Concessiehouder is voor alle voertuigen verplicht deze te voorzien, van een door de chauffeur te bedienen elektrische rolstoelplank en te beschikken over tenminste 2 plaatsen gereserveerd voor rolstoelen.</p>

1.4 Operationele eisen conform bijlagen 'HOV actieplan' en 'Toekomstbeeld OV Arnhem-Nijmegen' (details worden uitgewerkt in het bestek)		
1.4.1 Frequentie		
	<i>HOV- en vastnet</i>	Spits: minimaal 6x per uur Overdag minimaal 4x per uur Altijd minimaal 2x per uur (niet in nacht)
	<i>Stads- en streeknet</i>	Varieert, maar altijd minimaal 2x per uur
	<i>Flexnet</i>	Veelal geen vaste frequentie
1.4.2 Exploitatieperiode		
	<i>HOV- en vastnet</i>	Ma-vr: 6.00 - 24.00, Zat: 8.00 - 24.00, Zon: 9.00 - 24.00
	<i>Stads- en streeknet</i>	Ma-vr: 6.00 - 24.00, Zat: 6.00 - 24.00, Zon: 9.00 - 24.00 Behalve op stille uren, waarbij reizigers aantal te gering is voor 2x per uur
	<i>Flexnet</i>	Varieert, kan beperkt zijn in een gebied tot bijvoorbeeld de avond
1.4.3 Rijtijd		
	<i>HOV- en vastnet</i>	Deur-tot-deur concurrerend met auto. Staat alleen stil op halten, tenzij conflict met ander HOV of op Centrumring (Arnhem) of Singels (Nijmegen).
	<i>Stads- en streeknet</i>	Deur-tot-deur met een vf-waarde 1,5 naar de belangrijkste bestemmingen. Vaste rijtijd volgens een dienstregeling
	<i>Flexnet</i>	Varieert
1.4.4 Betrouwbaarheid		
	<i>HOV- en vastnet</i>	Rijdt "altijd" op tijd dankzij eigen businfra waar dat nodig en mogelijk is (95% van de ritten komt op tijd op knooppunten)
	<i>Stads- en streeknet</i>	Zo goed mogelijk, compensatie middels buffertijden
	<i>Flexnet</i>	Varieert
1.4.5 Type Route	Route afstemming	Bij parallel lijnen en/of gezamenlijke assen moeten de frequenties gelijkmatig op elkaar worden afgestemd binnen het uur (volgordelijk en om-en-om). Dit geldt vooral voor het gebied met 'dunnere lijnen', hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het OV versterkt.
2. Haltes en infrastructuur		
2.1 VRI en slimme infrastructuur		
2.1.1	VRI en Vervoersmanagementsystemen	De Concessiehouder is verplicht om gebruik te maken van de in de gemeenten binnen Regio Arnhem Nijmegen aanwezige systemen voor VRI en vervoersmanagement. Concessiehouder beschikt over kennis over de werking en toepassing van - technologie en zorgt ervoor dat deze kennis fysiek aanwezig is. Ook dient de Concessiehouder ervoor zorg te dragen dat het in de bussen technisch mogelijk wordt gemaakt om te kunnen communiceren met de verkeersmanagementsystemen en VRI zodat deze volledig en optimaal ingezet kan worden. Nieuwe innovaties zoals apps om de toegankelijkheid voor bijv. minder validen beter toegankelijk te maken zal de Concessiehouder proactief ondersteunen en toepassen.
2.1.2	VRI prioriteitenregelingen	De Concessiehouder dient o.b.v. de dienstregeling bij een verkeerslichtenregeling het prioriteitsniveau te bepalen en aan de verkeerslichtenregeling via Vecom/KAR door te geven. De beïnvloeding van verkeerslichten dient te geschieden op basis van 3 prioriteitsniveaus, 'te vroeg', 'op tijd' en 'te laat'. De concessiehouder dient de prioriteitsaanvragen eveneens via de Priority Broker Configurator te configureren en real time aan te bieden. Het voertuig dient met de wegkantsystemen (iVRI's) te communiceren conform de landelijke iVRI standaarden (CROW.nl).
2.2 Haltestijl/ Accommodatie		
2.2.1	Huisstijl en kleurstelling	Concessiehouder doet een voorstel hoe de huisstijl van Reiss terug kan komen in de haltevoorzieningen, met daarbij speciale aandacht voor de opwaardering van de herkenbaarheid en eigentijdsheid van de huidige haltepalen.
2.3 Halte-afstanden		
	Richtlijnen halte-afstanden	Voorstel voor richtlijnen (maatwerk noodzakelijk) <ul style="list-style-type: none"> • Halten bij grote voorzieningen en knooppunten dienen zo goed als direct voor de deur gestationeerd te worden (zoals ziekenhuizen, verzorgingshuizen, scholen etc.). • Afstand naar een HOV-halte is maximaal 600 en minimaal 400 als er geen alternatieve (stads-)lijn binnen 400m beschikbaar is • De maximale loopafstand naar een halte in woonwijken is tussen de 300-500 meter. • Provinciale wegen mits bebouwd gebied: max 600 meter. • Provinciale wegen onbebouwd gebied: >600 meter. <p>Kritisch zal hierbij moeten worden gekeken wat de minimale loopafstand per fiets, auto en/of lopend is. De Concessiehouder dient dit grafisch aan Concessieverlener aan te reiken en zal moeten worden goedgekeurd door de Concessieverlener.</p> <p>Halten zonder in- of uitstappers op een rit zijn zeldzaam. Het uitgangspunt is dat bestaande haltes in de nieuwe concessie worden gerespecteerd en aangedaan</p>
3. Contracten gemeenten en concessiehouder materieel en assets		
3.1 Beheer, onderhoud en overname materieel en vastgoed		

3.1.1	Bepalingen contractvorming	<ul style="list-style-type: none"> • Alle contracten die worden toegevoegd zijn vanaf het eerste moment bindend. Hierbij worden de locaties van de eindhaltevoorzieningen in nauw overleg met de Concessiehouder bepaald. In deze contracten worden afspraken gemaakt over de onderhoudskaders, onderhoudsplanningen (conform NEN normeringen), de financiële verantwoording, de wijze van beheer en procesafspraken met de gemeente. • De contracten zijn niet onderhandelbaar en bij het accepteren van het bestek worden daarmee ook de contracten met de (financiële) voorwaarden geaccepteerd.
3.2 Overname en onderhoud Assets		
3.2.1	Onderhoudsverplichtingen eigenaar en gebruiker	<ul style="list-style-type: none"> • In het onderhoud voor alle assets die onderdeel zijn van de concessie zal onderscheid worden aangebracht tussen eigenaars- en gebruikersonderhoud.
3.2.2	Onderhoudskaders/normen assets	<ul style="list-style-type: none"> • Er worden onderhoudskaders zoals NEN normeringen, kwaliteitseisen etc. meegegeven waarbij de Concessiehouder verplicht wordt gesteld om hier mee te werken. • Er worden onderhoudskaders meegegeven voor het gebruik van een onderhoudsmodule van het vastgoed, materieel, eindhaltes en infrastructuur. • De onderhoudsapplicatie dient tevens toegankelijk te zijn voor de Regio Arnhem Nijmegen.
3.2.3	Onderhoudstatus Assets en inspectie	<ul style="list-style-type: none"> • Voor aanvang van de Concessie zal door een onafhankelijke partij een schouw worden uitgevoerd van de staat van de assets. • Er zullen terugkerende schouwen plaatsvinden van (onderdelen) van de assets. Voor de trolleyinfrastructuur zal dit 1x per jaar zijn (bijv. de rijdraadcontrole). Steekproefsgewijs zal controle worden uitgevoerd. • De Concessiehouder zal hiertoe initiatief nemen. • De kosten van deze inspecties zullen worden betaald door de concessieverlener.
3.2.4	Abri's en haltevoorziening	De abri en haltevoorzieningen zijn primair de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.
3.3 Vastgoed		
3.3.1	Verplichte overname en gebruik assets	<ul style="list-style-type: none"> • Er worden verplichte huur- en gebruikscontracten aangegaan met Concessiehouder voor de verschillende soorten asset binnen de concessie • De assets worden opgeleverd in de staat zoals die bij aanvang zal zijn. • Voor de assets die onderdeel uitmaken van de Wet Personenvervoer 2000, besluit I zal een gebruiksovereenkomst worden gesloten. • Voor assets die geen onderdeel uitmaken van de Wet Personenvervoer 2000, besluit 1 zal een huurovereenkomst worden gesloten waarbij een kostprijsdekkende huurprijs het uitgangspunt zal zijn.
3.3.2	Huurcontract OV-loketten concessiehouder	Het huurcontract met NS voor de OV-loketten op verschillende locaties binnen het concessiegebied, maakt onderdeel uit van de Concessie. Op dit moment worden de loketten gehuurd door de huidige Concessiehouder. Het contract zal bij gunning aan een andere partij dan de huidige Concessiehouder moeten worden overgedragen aan de nieuwe Concessiehouder. Mocht de huidige Concessiehouder hier niet aan mee willen werken dan zal de Concessieverlener samen met de gemeenten onderzoeken hoe deze impasse kan worden doorbroken
3.4 Aardgasinstallatie, elektra en oplaadvoorzieningen (opportunity charging (OC))		
3.4.1	Toestaan meerdere gebruikers gelijkstroomnet en/of voedingspunten	<ul style="list-style-type: none"> • De regio wil het technisch mogelijk maken dat ook andere partijen gebruik kunnen maken van het gelijkstroomnet of de voedingspunten ervan (toepassing van smart grid). Hierbij is de energiebehoefte van het OV-vervoer leidend: de energielevering aan de OV-bussen mag door mede-gebruik geen nadelen ondervinden. Op dit moment zijn er nog beperkingen in de juridische contractering ervan. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit mogelijk te maken. • De Concessiehouder heeft in dit vraagstuk een proactieve houding en denkt hierbij mee aan de beoogde doelstellingen van de regio. • De Concessiehouder is zich er van bewust dat gebruik door derden een mogelijk fiscaal nadeel kan opleveren, omdat hij voor de publieke voorziening btw afdraagt op de exploitatiekosten
4. Kosten		
4.1 Kostenverdeling		
4.1.1	Kosten bij omleidingen door werkzaamheden of evenementen	Voor de de omleidingskosten bij gas/diesel/batterij bussen of andere voertuigen, als gevolg van werkzaamheden of evenementen, zijn alle kosten van omleidingen voor rekening van de Concessiehouder. De algemene lijn is dat gemeenten niet garant staan voor de kosten van omleidingen van het OV. Deze kosten behoren tot het bedrijfsrisico van een concessiehouder. Daarnaast wordt er ook geen termijn voorgesteld voor het aankondigen van omleidingen door gemeenten, waardoor zij de kostenplicht bij de concessiehouder leggen. Wel moet hierover een afstemmingsovereenkomst tussen gemeenten en concessiehouder worden opgesteld, waarin de redelijkheid van termijnen wordt vastgelegd
4.1.2	Compensatieregeling kosten bij lagere kostendekkingsgraad dan >55%	<p>Omdat lijnen met een lage capaciteit, of groeiperspectief niet rendabel zijn, is het wenselijk dat de concessieverlener de concessiehouder kan compenseren bij lagere kostendekkingsgraden dan >55% in het geval dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De buslijn(en) een belangrijk sociaal doel dienen; • Grootschalige woningbouwlocaties nog niet volledig ontwikkeld zijn;
5. Beschikbaarheid en ontwikkeling netwerk		
5.1 Beschikbaarheid netwerk		
5.1.1	Capaciteit voorzieningen calamiteiten en/of treinvervangend, busvervoer andere Concessiehouders	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan treinvervangend vervoer en busvervoer voor andere Concessiehouders op de eindhaltevoorzieningen. Deze perronruimte moet bij een calamiteit direct beschikbaar worden gesteld. De Concessiehouder zorgt ervoor dat zij door een nauwe samenwerking met alle ketenpartners op de eenhaltebestemming direct op de hoogte is van stremmingen en koppelt daar ook direct acties aan en integreert dit in de communicatievoorzieningen. De Concessiehouder heeft hierin een proactieve en sturende rol.

5.1.2	Integreren dienstregelingen verschillende vervoerders	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het integreren van dienstregelingen van de verschillende vervoerders die de eindhaltestations aan doen en heeft daarmee de verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van haltes.
5.1.3	Capaciteit voorzieningen evenementenvervoer	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan evenementenvervoer op relevante haltelocaties
5.2 Ontwikkeling en uitvoering		
5.2.1	Knooppuntontwikkeling en netwerkuitbreiding	De Concessiehouder denkt proactief mee over knooppuntontwikkeling/transferia/E-hubs. Draagt zorg dat deze kennis voldoende gewaarborgd is in de organisatie. Concessiehouder past hierbij kennis en richtlijnen uit beleidsachtergronden toe.
5.2.2	Verplichte opstelling ontwikkelplan	De regio Arnhem Nijmegen vindt het belangrijk dat er gedurende de hele concessieperiode voldoende buscapaciteit beschikbaar is en dat de Concessiehouder zich blijft ontwikkelen. Hiervoor stelt de Concessiehouder na verloop van de helft van de concessieduur eenmalig een Strategisch Ontwikkelplan op met de geldingsduur van vijf (5) jaar.
5.2.3	exploitatieve consequenties netwerkwijzigingen	Voor exploitatieve consequenties in kosten en rendement als gevolg van infrastructurele netwerkwijzigingen, worden in overleg met de nieuwe concessiehouder alternatieve routeopties en dienstregelingen bedacht. Dit geldt te meer voor alternatievenstudies die reeds zijn ingezet voorafgaand aan de nieuwe concessie (oa. huidige lijn 24 Doetinchem-'s Heerenberg).
5.3 Monitoring en open-data		
5.3.1	Openbaar toegankelijk systeem (dashboard) voor monitoring door gemeenten	De concessiehouder stelt een monitoringstool (dashboard) beschikbaar voor gemeenten, waarmee ten alle tijden real-time informatie beschikbaar is over tenminste: <ul style="list-style-type: none"> • Haltegebruik per dinsdag, werkdag(en), zaterdag en zondag, afgezet in in- en uitstappers • Bezetting tussen halten per lijn op werkdag(en), zaterdag en zondag, afgezet in spits- en daluren
5.3.2	Open-data en Mobility as a Service (MaaS)	Concessieverlener stelt open-data beschikbaar ten behoeve van de ontwikkeling- en verbetering van MaaS-applicaties in gemeenten. Het gebruik van MaaS-applicaties is in ontwikkeling en kan bijdragen aan het gebruik en de efficiëntie van het openbaar vervoer in gemeenten.
6. Materieel		
Materieel/assets		
6.1	Definitie materieel/assets	Alle materiële zaken die vallen binnen de concessie, waaronder (eind)haltevoorzieningen, remises, voertuigen en (trolley)infrastructuur en/of andere laadinfra. Door concessiehouder te realiseren, beheren en t.z.t verwijderen. Locaties en verantwoordelijkheid bij toevoegen nieuwe assets te bepalen in overleg tussen concessiehouder, concessieverlener en wegbeheerder.
6.2 Maten afmetingen		
6.2.1	Materieel vs bestaande omgeving	Concessiehouder past snelheid, maat en lengte van materieel aan op basis van de inrichting van de bestaande omgeving.
6.2.2	Inpassen laadinfra in bestaande omgeving	Laadstations moeten zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast omdat deze impact hebben op de beeldkwaliteit in de woon- en leefomgeving. Er dient onderzocht te worden wat de meest geschikte locaties zijn om te laden, gelet op initiatieven en ontwikkelingen in stad en regio (meekoppelkansen).
6.2.3	Faciliteren toekomstige waterstof-tanklocaties	Concessiehouder werkt mee in het voorzien in- en faciliteren van- toekomstige waterstof-tanklocaties in de regio, bijvoorbeeld bij busremises
6.3 Zero Emissie		
6.3.1	Eis: Zero Emissie aan de bron	Met ingang van de concessie ziet de regio kansen voor het implementeren van haar gezamenlijke ambities uit het Position Paper Openbaar Vervoer. De regio zet in op schoon en duurzaam openbaar vervoer en eist dat bij de start van de concessie, de situatie met betrekking tot het in gebruik nemen van emissievrije bussen in elk geval niet achteruit mag gaan ten opzichte van de huidige situatie. De regio Arnhem Nijmegen verlangt dat bij de start van de concessie in 2022 het busmaterieel volledig emissievrij aan de bron is. Dat betekent dat de energie die noodzakelijk is als brandstof, schoon is.
6.3.2	Concessie en RES	De Concessieverlener koppelt concessie aan Regionale Energie Strategie: Klimaatopgave: Duidelijkheid in definitie Zero Emissie: vanuit de bron (wens), of vanuit de uitlaat (eis). <i>Toelichting: met zero-emissie aan de bron worden twee beleidsterreinen met elkaar vermengd. Zero-emissie aan de bron is de resultante van een RO-beleid waardoor de opwekking van duurzame energie ruimtelijk wordt ingepast. RO is verantwoordelijkheid gemeente, dus heeft Concessiehouder gemeente weer nodig. zero emissie aan de bron = over de keten. Maar aan de bron is niet per se regionaal, het geldt ook bij windpark op zee bijvoorbeeld. Het bijzondere van een elektriciteitsnet is juist dat opwekking en gebruik niet naast elkaar hoeven te gebeuren. Dus als je regionale opwekking wilt stimuleren moet je ook daadwerkelijk gunningspunten geven voor regionaal opgewekte elektriciteit. Vervolgens is de vraag hoeveel punten dat waard is.</i>

6.3.3	TCO berekeningen	<p>De Regio Arnhem Nijmegen adviseert dat de Concessievrerlener ten behoeve van het opstellen van het PVE Rijn-Waal, in nauwe samenwerking met gemeenten en ruim voor het vaststellen van het eerste concept-PVE, een deugdelijke objectieve TCO-berekening maakt van scenario's voor zero emissie busvervoer in de hele regio, met ook aandacht voor trolley en waterstof-tankstations</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inzet van waterstof wordt minimaal onderzocht voor de langere regionale lijnen. De Concessievrerlener onderzoekt voor deze lijnen welke locatie en omvang van tankfaciliteiten (waterstof-tankstations met 350 bar waterstof) en welke aantallen en typen waterstofbussen de meeste kans op een financierbare en vergunbare inzet bieden en betreft daarbij nadrukkelijk de expertise van regionale technologie bedrijven en instanties. • De concessievrerlener stelt de resultaten van dit onderzoek ter beschikking aan de inschrijvers, met het verzoek de informatie uit te werken tot een concreet plan voor inzet van waterstofelektrische bussen binnen de concessie. <p>Indien een nieuwe TCO niet haalbaar is, vraagt de regio een addendum op het TCO IJssel-Vecht, aangepast naar de Rijn-Waal concessie</p>
6.3.4	Kennis en innovatie uitbreiding	De concessiehouder werkt proactief mee aan de kennisuitwisseling met onderwijsinstellingen en overheden. Hierbij kan gedacht worden aan een innovatie/kenniscentrum en een leer/werkbedrijfsetting
6.3.5	Waarborgen volledige zero-emissie	De zero-emissiebussen moeten volledig zero-emissie zijn. De bussen mogen niet beschikken over hulpinstallaties die functioneren op fossiele brandstoffen, bijv. voor airco, verwarming of hulpmotoren.
6.3.6	Circulariteit en regionale economie	De regio vraagt de provincie om eisen te stellen aan circulariteit, en recyclebaarheid van afgeschreven materieel/onderdelen bijvoorbeeld batterijen. Daarnaast verlangt dat de voorkeur van de provincie uitgaat, naar een concessiehouder die inspelt op gebruik van productiemogelijkheden binnen de regionale economie, het Gelderse Energy cluster,
6.4 Comfort		
6.4.1	Airconditioning	Alle bussen moeten standaard voorzien van elektrische airco, waarbij het uitgangspunt een delta (<i>verschil van binnen en buiten temperatuur</i>) van 6 graden Celsius is.
6.4.2	<i>HOV-net</i>	Hoogwaardige uitstraling. Comfort op langere afstanden: ruimere zitplaatsen, airco, goede vering, tram-look en feel op kortere stads-hov-lijnen
6.4.3	<i>Stads- en streeknet</i>	Standaard
6.5 Zit- en staanplaatsen		
6.5.1	Capaciteit	De vervoerscapaciteit die in de spitsperioden noodzakelijk is, geldt als grens voor de minimale capaciteit van het busvervoer die de concessiehouder beschikbaar stelt. Hiermee wordt beoogd voldoende capaciteit van busvervoer te garanderen tijdens de spitsen. In regionale HOV-net of stadsnet in de spits in een reistijd >15 minuten altijd zitplaats. In de dalperiode altijd een zitplaats, ongeacht reistijd.
6.5.2	<i>HOV- en vastnet</i>	In dal altijd zitplaats, in spits staanplaats kan mits op binnenstedelijke afstand.
6.5.3	<i>Stads- en streeknet</i>	<ul style="list-style-type: none"> •stadsnet: in dal altijd een zitplaats, in spits staanplaats kan mits over korte afstand (>15min) •streeknet: in dal en spits altijd een zitplaats, ongeacht reistijd.
6.5.4	<i>Flexnet</i>	Klein voertuig met zitplaats
6.6 Brandveiligheid		
6.6.1	Brandveiligheidsplan	In het kader van brandveiligheid en mogelijk brandgevaar van (nieuwe) zero-emissietechnieken, stelt de regio dat van de concessiehouder verlangd wordt om veiligheidsplan op te leveren.
7. Reisinformatie		
7.1 Promoten OV		
7.1.1	Informatie en promotie	Concessiehouder is verplicht tot het opstellen van een reisinformatieplan en een marketingplan met als doel het promoten van het gebruik van het openbare busvervoer voor mensen met beperkingen, maar ook andere maatschappelijke doelgroepen als forenzen.
7.1.2	Marketing vanuit gemeenten	Concessiehouder verleent medewerking bij marketing- en promotie-acties ten behoeve van het openbaar vervoer, opgesteld vanuit gemeenten
8. Productdragers, Tarieven en Distributie		
8.1 Tarief		
8.1.1	<i>HOV- en vastnet</i>	Algemeen geldend OV-tarief, geen toeslag
8.1.2	<i>Stads- en streeknet</i>	OV-tarief, met toeslagen mogelijk
8.1.3	<i>Flexnet</i>	Eigen tarief, conform bestaand OV-tarief wanneer het vervanging van regulier OV is
9. Personeel		

9.1 Noodzakelijke inzet personeel		
9.1.1	Maatschappelijke functie OV	Concessiehouders worden in de concessie beschouwd als maatschappelijke ondernemers. De Concessieverlener voegt o.a. een passage toe over "contract compliance". De inzet van mensen met een uitkering of het bevorderen van stageplekken dient hierbij bijvoorbeeld opgenomen te worden. De betrokken gemeenten zullen dit bij het aangaan van langdurige contracten met de Concessiehouder dit ook toevoegen.
9.1.2	Verkeersleider/stationschef CS	Naast kennis zal er ook bij calamiteiten vanuit de Concessiehouder een verkeersleider/stationschef aanspreekpunt zijn namens alle stakeholders op eindhaltevoorzieningen. De stationschef moet als BOA en BHV-er kunnen optreden en handelen, de inzet zal tijdens spijtijden gedurende werkweken worden ingezet. De kosten van de stationschef zullen over drie partijen worden verdeeld: de Concessieverlener, Concessiehouder en de gemeenten met een eindhaltevoorziening.
10. Marketing en Promotie		
10.1 Huisstijl en Lijnnummer		
10.1.1	Uitstraling HOV-net	Het HOV materieel is op het gebied van huisstijl en lijnummer als zodanig herkenbaar voor de gebruikers
11. Klanten, klantenservice, klachtenafhandeling en reizigersinspraak		
11.1	Informatievoorziening	De Concessiehouder stelt gratis de reis informatie ter beschikking. Een gratis telefoonlijn voor reizigers informatie is een minimale voorwaarde. De Concessiehouder informeert Reizigersten minste 4 weken voor de ingangsdatum over wijzigingen, bijvoorbeeld in de Dienstregeling en de Tarieven. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de reis informatiekanalen functioneren en dat de geleverde informatie aan de hierboven genoemde eisen voldoet
12. Eisen voor de Concessieverlener		
12.1 Exploitatiebudget		
12.1.1	Verhoog exploitatiebudget	Concessieverlener verhoogt het exploitatiebudget voor de concessiehouder als gevolg van nieuwe innovatieve ontwikkelingen en toekomstige groei gebruikers.
12.2 Energievoorziening in de concessie		
12.2.1	Energievoorziening concessie	<ul style="list-style-type: none"> • De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de levering van stroom (voor tractie en overig stroomverbruik) en dient hiervoor een overeenkomst af te sluiten met een energieleverancier. • De voorkeur gaat er naar uit dat er een contract voor de levering van groene stroom afgesloten wordt. Hierbij dient aantoonbaar te worden gemaakt dat hiervoor circa 50% groene stroom wordt gebruikt die regionaal opgewekt wordt. Dit onder voorwaarde dat de Concessieverlener en de betrokken gemeenten dit vanuit de ruimtelijke ordening kaders mogelijk maken dat door gebruik te maken van deze voorzieningen (windturbines, zonnepanelen, waterstof) duurzame stroom geleverd kan worden aan de Concessiehouder. Als dit niet mogelijk is dan vervalt deze voorwaarde. • De Concessiehouder zal inzicht geven in het energieverbruik (zoals kwartierwaarden van de aansluiting, de meetgegevens aan de uitgang van de gelijkrichter, de energie-efficiency van de ingezette bussen in kWh per km gedifferentieerd naar buslijn, e.a.). • De regio wordt gemachtigd om de verschillende meetdata op te vragen bij de aanbieders waaronder de Concessiehouder.
12.3 Uitgangspunten concessieverlening		
12.3.1	Inzicht in puntenverdeling	Concessieverlener geeft inzicht in overwegingen achter de puntenverdeling bij concessieverlening, en: <ol style="list-style-type: none"> 1. betreft de twee (2) grote gemeenten en de regio actief in de aanbesteding en concessieverlening 2. geeft gemeenteraden inzicht in de gunningscriteria bij de aanbesteding en concessieverlening
12.3.3	Punttoedeling innovatie, duurzaamheid en vervoerskundige vraagstukken	Bij de puntentelling van gunning zal er specifiek aandacht moeten zijn voor innovatie en duurzaamheid in relatie tot de Provinciale ambities maar ook specifiek de regionale ambities. <ul style="list-style-type: none"> • Hiervoor dienen deskundigen in dienst te zijn die zich specifiek met dit onderwerp binnen de organisatie bezig houden. • Als de concessiehouder deze competenties aanwijsbaar in huis heeft en dit kan de concessiehouder hiermee extra punten verdienen.
12.3.4	Innovatie/Stimuleringsfonds	In het geval dat de Concessieverlener voornemens is om Concessiehouder te verplichten een ontwikkelplan op te stellen, stelt Concessieverlener een innovatie stimuleringsfonds in om de Concessiehouder en/of de gemeenten in staat te stellen om ook in de tweede helft van de concessieperiode innovaties uit te voeren.
12.3.5	Prestatie KPI	Concessieverlener benoemt KPI's om de prestaties van de Concessiehouder meetbaar te maken en bij een positief resultaat te belonen en bij een negatief resultaat consequenties te verbinden
12.3.6	Prestatie KPI	Concessieverlener geeft inzicht in de kosten en planning voor wat betreft de realisatie en uitleg van laadinfrastructuur en energievoorzieningen