



Overzicht reacties en beantwoording

bij de concept Nota van Uitgangspunten van de ov-concessie

NoordWest Noord-Holland

Kenmerk: 2326268/2326297

Datum: 21 oktober 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Resultaat van terinzagelegging	4
2.1 Samenvatting reacties	4
2.2 Algemene beantwoording	5
3. Wijzigingen.....	7
4. Verdere procedure	8
5. Overzicht reacties en beantwoording door de provincie	9

1. Inleiding

Op 28 mei hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) het concept Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de concessie NoordWest Noord-Holland vastgesteld.

Het concept NvU heeft van 30 mei tot en met 31 juli 2024 ter inzage gelegen. Inwoners in het concessiegebied, reizigers en andere belanghebbenden zijn gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven. Conform de wet is ook advies gevraagd aan het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer ("ROCOV"), de gemeenten in het concessiegebied en de aangrenzende concessieverleners. In totaal zijn 14 zienswijzen en adviezen ontvangen. Het concept NvU is op 20 juni 2024 besproken in de vergadering van commissie Ruimte van de Provinciale Staten (PS). De input uit de commissie Ruimte is in dit overzicht ook meegenomen.

Dit overzicht bevat de reacties die zijn ontvangen op het concept NvU, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van enkele reacties in het definitieve NvU zijn doorgevoerd. De vragen en suggesties uit de vergadering van de Commissie Ruimte van de Provinciale Staten van 20 juni 2024, zijn ook opgenomen in dit overzicht.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt algemeen ingegaan op de onderwerpen waarover adviezen en reacties zijn ontvangen. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een overzicht gegeven van de belangrijkste wijzigingen in het NvU, naar aanleiding van de adviezen en reacties. Hoofdstuk 4 geeft een doorkijk naar de verdere procedure. In hoofdstuk 5 zijn ten slotte de individuele zienswijzen en de reactie van de provincie opgenomen. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend vindt diens zienswijze en het antwoord terug in dit hoofdstuk.

Op 5 november 2024 hebben GS het definitieve concept NvU inclusief dit overzicht van reacties vastgesteld en ter besluitvorming aangeboden aan PS.

2. Resultaat van terinzagelegging

Het ontwerp NvU heeft 8 weken ter inzage gelegen. Op de oproep (via gemeentelijke en provinciale websites, persbericht, nieuwsberichten en/of brief) tot het indienen van een zienswijze op het NvU hebben 14 partijen gereageerd.

De partijen die gereageerd hebben zijn:

- 8 overheidsorganisaties
- ROCOV Noord-Holland als reizigersvertegenwoordiging;
- 2 omliggende vervoersautoriteiten;
- 4 belangengroepen/organisaties/stichtingen/bedrijven.

Op 20 juni 2024 heeft in de commissie Ruimte de bespreking van het ontwerp NvU plaatsgevonden. De vragen die tijdens deze bespreking zijn gesteld zijn (samengevoegd) als reactie in dit overzicht opgenomen.

2.1 Samenvatting reacties

Over het algemeen zijn de stakeholders tevreden met de uitgangspunten zoals we die als provincie hebben geformuleerd. Echter hebben zij ook een aantal verbeteringen en zorgpunten geuit. Deze reacties hebben voornamelijk betrekking op de volgende onderwerpen:

- *Samenhang tussen het NvU en de Visie Publieke Mobiliteit*: in sommige gevallen bleek deze samenhang niet helemaal duidelijk.
- *Samenvoeging van de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond*: er zijn vragen naar nadere toelichting over de aanleiding en consequenties van de samenvoeging.
- *Toekomstig netwerk*: er wordt aandacht gevraagd voor de ruimtelijke dekking, het minimale dienstniveau en een strategie voor reizigersgroei in de toekomst.
- *Flexibel openbaar vervoer (flex-ov)*: er zijn een aantal vragen over de rol van flex-ov in de concessie en de mogelijke integratie met doelgroepenvervoer.
- *Samenhang met buurconcessies*: in meerdere reacties wordt het belang benadrukt van integratie en/of afstemming met omliggende concessies, zowel voor bus- als treinvervoer.
- *Aanvullende vormen van vervoer*: ook wordt er gevraagd naar de mogelijkheden voor evenementenvervoer, nachtdiensten en deelmobiliteit binnen de concessie.
- *Deelmobiliteit*: door meerdere partijen wordt de wens uitgesproken om deelmobiliteit zoveel mogelijk te betrekken bij het vormgeven van Publieke Mobiliteit, en het belang van afstemming tussen de ov-concessie en deelmobiliteit.

2.2 Algemene beantwoording

De NvU ligt aan de basis van de uitwerking van het Programma van Eisen (PvE). Het bevat de strategische keuzes, voordat deze worden uitgewerkt tot operationele eisen. Op deze manier kunnen we de doelen met betrekking tot openbaar vervoer effectief vertalen naar concrete eisen.

Een van de meest genoemde aandachtspunten is het ontwikkelen van een concessie die ruimte biedt voor flexibiliteit, om onder andere in te spelen op ruimtelijke of maatschappelijke ontwikkelingen. Veranderingen in het netwerk vinden plaats via de jaarlijkse vervoerplanprocedure. Daarin worden stakeholders betrokken en de gelegenheid/het recht gegeven om advies te geven. Daarnaast geven we onszelf (en de vervoerder) de ruimte om de concessie door te ontwikkelen als de situatie daartoe aanleiding geeft. Hierbij gaat het om grotere wijzigingen dan die in het vervoerplanproces. Het inbouwen van voldoende flexibiliteit in de concessie heeft, naast meer regie, als voordeel dat er geen onnodige risico's worden ingecalculeerd, en de risico's daar gelegd worden waar ze gedragen en beïnvloed worden.

Daarnaast vraagt het *samenvoegen van de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond* wat verdere verduidelijking. Door de concessies samen te voegen in één perceel verwachten we dat er een aantrekkelijker gebied ontstaat voor vervoerders om op in te schrijven en dat hiermee de marktspanning wordt vergroot. We zien dat dat schaalvoordelen oplevert in de aansturing als in de operatie (bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid van chauffeurs), zowel aan de concessiehouder- als concessieverlenerskant. Door samenvoeging kunnen alle inschrijvende partijen deze voordelen incalculeren en ten goede laten komen van hun inschrijving. Bovendien kan de vervoerkundige samenhang beter worden overgebracht naar de reizigers (beter reisproduct, doorgaande lijnen).

De *samenhang tussen het NvU en de Visie Publieke Mobiliteit* wordt in sommige gevallen als onduidelijk beschouwd. Deze NvU voor de nieuwe ov-concessie is een uitwerking van het beleid zoals is vastgesteld in de Visie Publieke Mobiliteit en het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit wordt ingezet op Verminderen, Verbeteren en Veranderen. Deze ov-concessie moet, door het aanbieden van goed ov, o.a. het autogebruik veranderen en zorgen voor duurzame, bereikbare en efficiënte mobiliteit (verbeteren). Een voorbeeld om reizigers te stimuleren om meer het ov te gebruiken, is de Bus Rapid Transit (BRT) ontwikkeling die we in het gebied en in de concessie nastreven – niet als doel op zich, maar als onderdeel van het totale ov-netwerk. Maar daarnaast is een toegankelijk ov dat te gebruiken is door iedereen eveneens belangrijk.

Er zijn meerdere vragen over de opbouw van *het toekomstige netwerk*. Daarbij vormt de Visie Publieke Mobiliteit het richtinggevend kader. De uitgangspunten voor het netwerk bestaat uit twee lagen, zoals uitgelegd in hoofdstuk 2.2 van het concept NvU. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de ruggengraat van het netwerk met hoogwaardig openbaar vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van hoogwaardige buslijnen, de R-netlijnen, het Plusnet, BRT en hoogwaardige hubs. Waar deze hoogwaardige diensten niet rijden, wordt een basisnet ingericht of gebruik gemaakt van flex-ov. In het PvE worden minimumeisen vastgesteld gebaseerd op deze uitgangspunten voor het netwerk.

Het belang van goede *samenhang met de buurconcessies* wordt sterk onderstreept in de inspraakreacties. We onderschrijven het belang van naadloos over concessiegrenzen heen reizen. Daarom blijven we in gesprek met buurconcessies maar zeker ook de NS over de ontwikkelingen van het ov-netwerk. En sluiten we op voorhand geen nieuwe of ontwikkelde concessiegrensoverschrijdende verbindingen uit. Hoe dit er precies uit moet komen te zien, werken we verder uit in het PvE.

Er wordt veel aandacht gevraagd voor de invulling van *flex-ov in de concessie*. Flex-ov kan onderdeel zijn van het aanbod ter aanvulling op het basisnet. Eventuele integratie met doelgroepenvervoer vergt nader onderzoek. Binnen de concessie houden we de mogelijkheid tot integratie open door de mogelijkheid om flex-ov uit de concessie te halen open te laten. Hiervoor moet worden samengewerkt met gemeentes, omdat zij formeel verantwoordelijk zijn voor het doelgroepenvervoer.

Wat betreft *aanvullende vormen van vervoer* wordt er om duidelijkheid gevraagd voor evenementen- en nachtvervoer in de concessie. Daarvoor geeft de Visie Publieke Mobiliteit de kaders. Voor evenementenvervoer betekent dit dat dit georganiseerd moet worden vanuit de organisator van het evenement die dat afspreekt met een vervoerder, en eventueel vergoedt. Voor strandlijnen kan dit via de ov-concessie georganiseerd worden, mits door de betreffende gemeente en de provincie vooraf afspraken worden gemaakt over het inzetten van flankerend beleid (met name parkeerregulering, maar ook deelmobiliteit) en een goede doorstroming voor bussen. Nachtvervoer kan ook onderdeel zijn van de concessie maar is in alle gevallen maatwerk. De mogelijkheden voor nachtvervoer zullen verder worden uitgewerkt in het PvE.

Tot slot onderschrijft de provincie de belangrijke rol van *deelmobiliteit* binnen Publieke Mobiliteit. We kiezen ervoor om het aanbieden van deelmobiliteit geen onderdeel te laten zijn van de ov-concessie, omdat wij vinden dat dat niet tot de kerncompetentie van ov-vervoerders behoort. We eisen wel van de vervoerder om met de deelmobiliteitsaanbieder(s) af te stemmen, omdat zowel ov als deelmobiliteit onderdeel is van publieke mobiliteit. Om te bepalen hoe deelmobiliteit het beste kan worden vormgegeven loopt er nu een onderzoek in Gooi en Vechtstreek hoe deelmobiliteit het beste ingericht kan worden.

3. Wijzigingen

In deze paragraaf zijn de belangrijkste wijzigingen in het NvU per hoofdstuk aangegeven. Deze wijzigingen zijn een gevolg van de zienswijzen, de marktconsultatie en de eigen inzichten.

Hoofdstuk 2: Trends en ontwikkelingen

- De rol van BRT binnen het ov-netwerk is uitgebreider toegelicht.

Hoofdstuk 3: Wat willen we bereiken met deze aanbesteding

- De borging van de basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen is concreter opgenomen.
- Kostenefficiëntie is verwijderd als doel van openbaar vervoer, omdat het geen expliciet doel is van openbaar vervoer maar rand-voorwaardelijk.
- Het belang van de belevingswaarde van openbaar vervoer is benadrukt.

Hoofdstuk 4: Uitgangspunten

- Aan hoofdstuk 4.1.2 is toegevoegd dat de provincie afstemming met buurconcessies belangrijk vindt en dat er zowel in aanloop naar als structureel gedurende de concessie er afstemming plaatsvindt. Daarnaast is er toegevoegd dat de provincie concessiegrensoverschrijdende lijnen niet op voorhand uitsluit.
- Aan hoofdstuk 4.1.3 is toegevoegd dat nachtvervoer mogelijk onderdeel is van de concessie, maar dat dit altijd maatwerk is.
- Aan hoofdstuk 4.1.4 is toegevoegd dat de provincie van de vervoerder vraagt om af te stemmen met aanbieders van deelmobiliteit.
- Aan hoofdstuk 4.1.10 is toegevoegd dat de provincie eisen opstelt waaraan een sociaal veiligheidsplan moet voldoen.
- Aan hoofdstuk 4.3.1 is de mogelijkheid toegevoegd voor een ontheffing voor de zero emissie-eis voor buurtbusprojecten.

4. Verdere procedure

De definitieve versie van de NvU en de Visie Publieke Mobiliteit vormen de kaders voor de concessieverlening. Op basis van deze kaders wordt een concept PvE opgesteld. PS, ROCOV, gemeenten en andere stakeholders worden vervolgens in de gelegenheid gesteld een advies/reactie hierop te geven.

De provincie zal, bij het opstellen van het PvE, een participatietraject opstellen waarbij zowel inwoners (reizigers en niet-reizigers) als PS en gemeentelijke bestuurders bij betrokken worden. Het traject zal o.a. bestaan uit:

1. consultatie van reizigers en niet reizigers als input voor het (ontwerp) PvE in de vorm van een witten vlekken onderzoek;
2. consultatie van Statenleden en/of Bestuurders van gemeenten in het concessiegebied als onderdeel van de inspraakprocedure richting het vaststellen van het PvE in de vorm van een serious game.

Het streven is om het definitieve PvE in Q4 2025 door GS te laten vaststellen. Tegelijkertijd worden de aanbestedingsdocumenten door GS vastgesteld en start daarna de aanbestedingsprocedure. De planning voor het tijdpad voor dit proces is:

16 december 2024	Vaststelling NvU door Provinciale Staten
Oktober 2024 - mei 2025	Opstellen concept Programma van Eisen
December 2025	Vaststellen Bestek door Gedeputeerde Staten
December 2025	Publicatie Tendered
Juni 2026	Sluitingsdatum inleveren offertes
Oktober 2026	Gunning nieuwe concessie
Juli 2028	Start nieuwe concessie

5. Overzicht reacties en beantwoording door de provincie

Punt	Thema	Zienswijze	Reactie NvU	Aanpassing NvU	Input voor Pve?
1.1	scope NvU	<p>Wat wij missen is een expliciete ambitie over de rol van het OV in de energie- en mobiliteitstransitie, de bijdrage aan de leefbaarheid van kernen, verkeersveiligheid, ruimtegebruik, enz. Deze aspecten worden her en der wel genoemd maar de duidelijke toegevoegde waarde die het OV hierin kan hebben, ontbreekt. Wij adviseren om in een nog op te stellen actieplan Publieke Mobiliteit hier aandacht aan te besteden en budgetten voor het OV vrij te maken die de bijdrage van het OV aan het realiseren van deze ambities kan ondersteunen.</p>	<p>In hoofdstuk 2.1. wordt ingegaan op de ambities met betrekking tot de energie- en mobiliteitstransitie, bereikbaarheid van kleine kernen en verkeersveiligheid. Maar de NvU bevat de uitgangspunten voor de nieuwe ov-concessie NWNH. We nemen uw reactie met betrekking tot een mogelijk actieplan Publieke Mobiliteit met interesse ter kennisgeving aan.</p>	<p>In hoofdstuk 2.1. wordt ingegaan op de ambities met betrekking tot de energie- en mobiliteitstransitie, bereikbaarheid van kleine kernen en verkeersveiligheid. Maar de NvU bevat de uitgangspunten voor de nieuwe ov-concessie NWNH. We nemen uw reactie met betrekking tot een mogelijk actieplan Publieke Mobiliteit met interesse ter kennisgeving aan.</p>	Nee
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	<p>Ondertussen werken wij verder aan het vergroten van de fietsenstallingen bij de NS-stations. In onze optiek zijn dit logische locaties voor mobiliteits-HUB's. Wij onderzoeken ook de mogelijkheden voor deelauto's en het uitbreiden van (deel)fietsen (NS-fietsen) op deze locaties.</p> <p>Wij blijven ook de overstap van particuliere auto op trein faciliteren met een P+R-locatie bij de NS-stations.</p> <p>Omdat er binnen de gemeente Bergen geen NS-station is, is de situatie daar anders. In de plaats Bergen gaan wij ervan uit dat op een centrale locatie, bijvoorbeeld het Plein in Bergen, alleen de overstap</p>	<p>Dank voor uw reactie. Hubs vormen een belangrijk onderdeel in de uitwerking van Publieke Mobiliteit door de provincie. Daar waar hubs en de ov-concessie samenhangen en/of raakvlakken hebben vindt verdere uitwerking plaats in samenwerking met de gemeenten.</p>	-	Nee

		<p>van fiets op bus wordt gefaciliteerd. Overstappen van andere vormen van deelvervoer op bus en/of trein zou op station Alkmaar plaatsvinden. Langs de (westelijke) ring van Alkmaar ligt een mogelijke locaties voor een HUB waar vanuit de auto op openbaar busvervoer zou kunnen worden overstapt zowel richting Egmond aan Zee als Alkmaar. In Egmond aan Zee kan het busstation een vergelijkbare functie vervullen. Voor andere plaatsen in de gemeente zullen ad-hoc oplossingen moeten worden gevonden.</p>		
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	<p>Hoe wordt naar alternatieven van niet-rendabele buslijnen gekeken, zoals deelfietsen en deelauto's, om de bereikbaarheid op peil te houden?</p>	<p>De ambitie van de provincie Noord-Holland is goede publieke mobiliteit. Dat kan door middel van regulier openbaar vervoer (busverbindingen), maar soms is een andere vorm van publieke mobiliteit passender, bijvoorbeeld vraagafhankelijk busvervoer, of buurtbussen, of deelmobiliteit, of integratie met doelgroepenvervoer of anderszins. De provincie voert momenteel een pilot onderzoek uit in concessie Gooi en Vechtstreek naar de samenhang tussen deelmobiliteit en ov-concessies. Uitgangspunt is dat we voor wat betreft de verdere uitwerking van deelmobiliteit van de provincie aansluiten bij de resultaten van dit onderzoek. Daarnaast kijken we ook naar initiatieven in andere gebieden, waaronder de VRA en Utrecht.</p>	Nee

2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	Tenslotte nog de opmerking over de zinsnede op pagina 8 "Ook de ov-taxi van NS van en naar stations is hier een voorbeeld van.". Ik wil u meegeven dat de OV-taxi een private dienst is en niet van NS.	Dank voor uw reactie, we hebben de zinsnede aangepast.	NS veranderd in Transvision	Nee
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	De integratie van het openbaar vervoer met andere onderdelen van de visie Publieke Mobiliteit is een cruciaal onderdeel van de toekomstige mobiliteitsstrategie. In dit kader ziet de regio West-Friesland de integratie van Mobiliteitshubs als een effectief middel tegen de beperkte bereikbaarheid van het landelijke gebied. Wij zien uit naar concrete plannen en initiatieven die deze hubs zullen realiseren en de mobiliteit in onze regio aanzienlijk zullen verbeteren.	Dank voor uw reactie. Hubs vormen een belangrijk onderdeel in de uitwerking van Publieke Mobiliteit door de provincie. Daar waar hubs en de ov-concessie samenhangen en/of raakvlakken hebben vindt verdere uitwerking plaats in samenwerking met de gemeenten	-	Ja
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	Bij de ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer komt het BRT of metrobus mantra weer tevoorschijn. En dat terwijl het R-net model nog lang niet uitontwikkeld is. R-net heeft grotendeels dezelfde kenmerken (snelle, rechtstreekse lijnen over eigen infrastructuur, hoge frequentie, enz.). BRT is ontstaan in landen waar van een samenhangend openbaar vervoer geen sprake is en waar geen budgetten aanwezig zijn voor een echt metrosysteem. Waar BRT wordt toegepast zie je ook dat het een volstrekt autonoom systeem is met geen integratie met andere vormen van openbaar vervoer. Daarbij komt dat er in de verste verten nog geen budgetten zijn gealloceerd voor BRT. In onze ogen speelt BRT voor de nieuwe concessie dan ook geen rol. Wij adviseren om eerst het R-net maar eens volledig uit te rollen. De opsomming van wat de concessie zou moeten omvatten in 2.2 (R-net,	Dank voor uw reactie en oplettendheid, we hebben de opsomming consistent gemaakt. We zijn het met u eens dat BRT geen doel op zich is, en dat het altijd een onderdeel moet zijn van het totale ov-netwerk, en geen netwerk op zich. We nemen uw opmerking mee.	-	Nee

		Plusnet, basisnet en flex) lijkt ons een realistische (overigens wordt hier opeens een vierdeling gehanteerd...).			
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	Zoals het basisnet gedefinieerd wordt (te klein voor frequente verbindingen, maar effectiever dan Flex), lijkt het het voorportaal van uitsterven te zijn (vandaar van drie naar twee lagen??). Zoals het hier gedefinieerd is, lopen we een groot risico dat we er straks alleen een Plusnet en buurtbussen/flex overblijven. Het basisnet, zeg maar de meer traditionele streeklijnen, moet in de NvU ook een volwaardige status krijgen (dan hebben we weer de drie lagen van de Visie Publieke Mobiliteit). Nu is het onderscheid tussen Plusnet en Basisnet onduidelijk en wordt eigenlijk alleen beschreven wat het niet is. Wij adviseren om in de definitieve versie van de NvU meer aandacht te besteden aan het basisnet en hoe dit vorm gaat krijgen.	<p>Publieke Mobiliteit bestaat conform de Visie Publieke Mobiliteit uit 3 hoofdonderdelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (R-Net, Plusnet, BRT, metro/tram, spoor) 2. Basisnet & Flex (Basisnet, buurtbus, Flex/ov-taxi, lokale initiatieven, doelgroepopenvervoer) 3. Ketenvoorzieningen en deelmobiliteit (deelmobiliteit, carpool/ P+R, lokale initiatieven, services (Maas). <p>Tussen deze 3 onderdelen bevinden zich de hubs.</p> <p>Binnen de NvU volgen we de opbouw van de Visie Publieke Mobiliteit. Daarin is onder meer meegegeven dat het basisnet minimaal 1x per uur rijdt met vast haltes, en een indicatie voor halteafstand. Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het Plusnet en basisnet - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.</p>	-	Ja
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	BRT wordt hier gepositioneerd voor “zeer grote stromen”. En als apart netwerk. Maar voor zeer grote stromen hebben we ook treinen (IC en sprinters) en metro. Dat moet een netwerk zijn, geen los BRT-	Eens dat mogelijke BRT onderdeel moet zijn van het totale ov-netwerk, en niet een ov-netwerk op zich. En dat naast BRT ook met name trein (en metro, maar niet in dit	Toegevoegd dat trein ook is bedoeld voor de zeer grote stromen. En dat BRT een optie is.	Nee

		netwerk. Wat wel nodig is, is goede beschrijving van wat BRT is.	gebied) bedoeld is voor de zeer grote stromen. In de tekst hebben we BRT nader toegelicht.	Tevens in 2.4 verwijderd dat ontwikkeling van een BRT-netwerk een ambitie is, maar dat ontwikkeling van BRT als onderdeel van het bredere ov- netwerk. En tevens toelichting gegeven over BRT, in overeenstemming met visie publieke mobiliteit.	
2.2	Koppeling met visie Publieke Mobiliteit	Op zich logisch verhaal over publieke mobiliteit en dat deze concessie nu alleen over ov en flex gaat. Maar de inbedding in het grotere geheel incl. deelmobiliteit blijft in het vervolg grotendeels buiten beeld.	Dank voor uw reactie. De Nota van Uitgangspunten richt zich op de uitgangspunten voor de nieuwe ov-concessie NWNH. Inbedding van de concessie binnen het totale stelstel van publieke mobiliteit is o.a. weergegeven in de visie publieke mobiliteit.	-	Nee
2.3	Financiële ontwikkelingen	In de concept tarievenvisie voor het OV staat dat de vervoerder voor 45 procent afhankelijk is van reizigersopbrengsten. Is dat op basis van nacalculatie of op begroting/prognose?	In de realisatie 2023 betroffen de directe reizigersinkomsten voor de vervoerder (in NHN en Haarlem-IJmond samen) 28,4% en de opbrengsten vanuit de Studenten OV-chipkaart 16,4% (samen 44,6%).	-	Nee

2.3	Financiële ontwikkelingen	De wereld staat niet stil, na covid is het reizigersgedrag onzekerder geworden. Tegelijkertijd wordt een autonome groei van het autogebruik verondersteld. Wat is correct en welke impact heeft dat op de reizigersopbrengsten?	Het aantal reizigers in het ov na corona is nagenoeg op niveau van pre-corona. Tegelijkertijd zien we ook een groei van autogebruik, o.a. door ruimtelijke ontwikkelingen. Maar reispatronen zijn veranderd. Voorspellingen over het reisgedrag in de toekomst zijn meer onzeker dan eerder. Dit vereist flexibiliteit in de concessie, en een evenwichtige verdeling van risico's tussen vervoerder en concessieverlener. Daarom bouwen we naast het jaarlijkse vervoerplanproces ook tenminste één herijkingsmoment in, om de kaders in de aanbesteding van de concessie te herijken. Evenwichtige verdeling van risico's bereiken we door de opbrengstverantwoordelijkheid met de vervoerder te delen. Waarbij het grootste deel wel ligt bij vervoerder.	-	Nee
2.3	Financiële ontwikkelingen	Wij verzoeken de provincie Noord-Holland om duidelijk aan te geven hoe invulling wordt gegeven aan de motie Bikker, met betrekking tot de ondersteuning of uitbreiding van het openbaar vervoer in landelijke gebieden. Specifieke aandacht en middelen zijn noodzakelijk om te waarborgen dat ook deze gebieden adequaat bediend blijven worden.	De besluitvorming over de allocatie van het deel van de 'Bikker-gelden' bestemd voor versterking voor het regionaal ov dient nog plaats te vinden. Als dat gebeurt is zal provincie daarover communiceren. Voor de volledigheid, we onderschrijven het belang van bereikbaarheid van de landelijke gebieden.	-	Nee

2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	Knelpunt: steden meer 30 km/u zones, levert extra kosten op. Worden extra kosten aan steden doorberekend en wordt dit in overleg met provincies gedaan?	Dit wordt niet altijd in overleg met de provincies gedaan. Er zijn echter oplossingen voor het invoeren van 30 km/u waarbij de overlast voor het ov beperkt is en de veiligheid toch geborgd wordt.	-	Nee
2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	Daarnaast vragen wij aandacht van de provincie voor het belang van spreiden en mijden in het openbaar vervoerssysteem in Noord-Holland. In de concept NVU kan wat NS betreft meer aandacht worden gegeven aan het belang hiervan. Wij vragen de provincie om in de NvU – en/of het hierna op te stellen Programma van Eisen – dit expliciet te benoemen en hier de vervoerder uit te dagen om meer spreiding in het reizigersvervoer te bewerkstelligen, met name in de spits op de dinsdag en donderdag.	In het kader van landelijk overleg (NOVB, maar ook in zake tarieven), wordt hiernaar gekeken. De provincie zal dit overnemen.	-	Nee
2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	De West-Friese gemeenten streven naar een inrichting van wegen binnen de bebouwde kom op 30 km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij adviseren om in het programma van eisen voldoende ruimte te reserveren voor de reistijden in de concessie, zodat de veiligheid op deze wegen gewaarborgd blijft zonder dat dit ten koste gaat van de efficiëntie van het openbaar vervoer.	De ontwikkeling naar 30 km/u brengt op veel vlakken voordelen met zich mee, maar voor de snelheid en daarmee aantrekkelijkheid van het ov ook nadelen. We blijven daarover graag met u in gesprek. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder dienstregeling en rijtijden - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.	-	Ja

2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	Ook wordt in de inleiding gesteld dat externe factoren als herstel na corona, inflatie en chauffeurstekorten een belangrijke rol spelen. Wij vragen ons af of dit over 4 jaar nog steeds zo is. Dit lijkt meer op achterom kijken.	Dank voor uw reactie, wij zien dit op dit moment als relevantie maatschappelijke ontwikkeling waar vervoerders mee te maken hebben en die van invloed kunnen zijn op de biedingen die vervoerders kunnen doen.	-	Nee
2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	Met betrekking tot de invoering van 30 km/h in stedelijke gebieden en wellicht nog belangrijker voor het OV, het invoeren van 60 km/h op N wegen, zou de provincie een steviger rol moeten spelen. De snelheidsverlaging is vooral van belang voor de verkeersveiligheid, en dan met name voor fietsers en voetgangers, maar dan moet het OV niet te veel worden benadeeld. Dat is het paard achter de wagen spannen. De provincie zou veel meer moeten aandringen op doorstromingsmaatregelen voor het OV om de lagere snelheid te compenseren. Ook op busbanen zou het OV 50km/h kunnen blijven rijden (zoals bijvoorbeeld in Amsterdam). Een subsidieregeling, zoals voor het toegankelijk maken van bushaltes, kan hierbij helpen. En uiteraard op wegen waar de provincie over gaat, moet dit in de plannen direct worden meegenomen.	De ontwikkeling naar 30 km/u brengt op veel vlakken voordelen met zich mee, maar voor de snelheid en daarmee aantrekkelijkheid van het ov ook nadelen. We blijven daarover graag met u, gemeenten en anderen in gesprek. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder dienstregeling en rijtijden - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen.	-	Nee
2.5	Hoofd-thema's en uitdaging en voor het ov	Valt op dat personeelstekort niet wordt genoemd. Ook niet als evt. tijdelijk probleem.	De personeelstekorten (chauffeurstekorten) worden genoemd als een van de ontwikkelingen waar de provincie rekening mee wil houden, naast nieuwe betaalvormen, nieuwe vormen van vervoer, MaaS en congestie van het energienetwerk. Zie laatste punt van hoofdstuk 2.5.	Chauffeurstekort 2x veranderd naar personeelstekorten voor een bredere scope	Nee

3.1	Doelen ov	Basisniveau van bereikbaarheid van bepaalde voorzieningen ontbreekt in de concessies.	De bereikbaarheid van voorzieningen is een van de belangrijke thema's voor het ov in Noord-Holland (hoofdstuk 2.5). Het ov heeft een belangrijke functie voor het bieden van bereikbaarheid voor mensen die ervan afhankelijk zijn. We zien dat voorzieningen in de kleinere kernen in de niet-stedelijke gebieden verdwijnen. Bewoners zullen soms verder moeten reizen naar voorzieningen. Een deel doet dat met eigen vervoer, andere maken gebruik van ov of andere vormen van publieke mobiliteit. De basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen moet geborgd worden. Verdere uitwerking daarvan volgt in de fase van het PvE.	Bij de doelen van OV opgenomen dat basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen geborgd moet worden. De visie publieke mobiliteit noemt ziekenhuizen en winkelgebieden (breder dan dagelijkse boodschappen – regionale voorzieningen).	Ja
3.1	Doelen ov	Concessiehouder is verantwoordelijk om het ov zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Provincie moet beleid ontwikkelen dat het ov-gebruik stimuleert en autogebruik ontmoedigt. Hoe gaat GS hier vorm aan geven?	Deze nota van uitgangspunten voor de nieuwe ov-concessie is een uitwerking van het beleid zoals is vastgesteld in de Visie Publieke Mobiliteit en het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit wordt ingezet op Verminderen, Verbeteren en Veranderen. Deze ov-concessie moet, door het aanbieden van goed ov, o.a. het autogebruik veranderen en zorgen voor duurzame, bereikbare en efficiënte mobiliteit (verbeteren). Een voorbeeld om reizigers te stimuleren om meer het ov te gebruiken, is de BRT-ontwikkeling die we in het gebied en in de concessie nastreven. Maar daarnaast is een toegankelijk ov dat	-	Nee

			te gebruiken is door iedereen eveneens belangrijk.		
3.1	Doelen ov	3V's zien we minder terug in deze visie. Hoe gaat GS een verandering teweegbrengen om de 3 V's op de voorgrond te houden?	<p>Deze nota van uitgangspunten voor de nieuwe ov-concessie is een uitwerking van het beleid zoals is vastgesteld in de Visie Publieke Mobiliteit en het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit wordt ingezet op Verminderen, Verbeteren en Veranderen. Deze ov-concessie moet, door het aanbieden van goed ov, o.a. het autogebruik veranderen en zorgen voor duurzame, bereikbare en efficiënte mobiliteit (verbeteren). Een voorbeeld om reizigers te stimuleren om meer het ov te gebruiken, is de BRT-ontwikkeling die we in het gebied en in de concessie nastreven. Maar daarnaast is een toegankelijk ov dat te gebruiken is door iedereen eveneens belangrijk.</p> <p>Tegelijkertijd is de ov-concessie slechts één van de middelen van publieke mobiliteit en het mobiliteitssysteem. Het onderzoek naar deelmobiliteit in Gooi en Vechtstreek, de hubstrategie, ruimtelijke ordening en flankerend beleid zijn voorbeelden van andere onderdelen waar provincie werkt om de doelen uit het Perspectief Mobiliteit te bereiken.</p>	-	Nee

3.1	Doelen ov	Kernen moeten basis vervoer bereikbaar blijven.	Eens dat kernen basisbereikbaarheid moeten hebben en houden. Dat kan met regulier ov geregeld in de ov-concessie, maar op sommige locaties kan dat ook slimmer door andere vormen van publieke mobiliteit. De exacte uitwerking volgt o.a. in de volgende fase, waarin minimumeisen aan de bedieningskwaliteit van het ov worden gesteld.	-	Ja
3.1	Doelen ov	In hoofdstuk 3 worden de doelen van de aanbesteding aangeduid en uitgewerkt. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten besproken, oftewel hoe denken we de doelen te kunnen bereiken. Terecht wordt hier verder gekeken dan alleen het OV en gaat het over het borgen van bereikbaarheid, de bijdrage aan een inclusief mobiliteitssysteem en de bijdrage aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Een vreemde eend in de bijt is dan het doel van een kosten efficiënt systeem, waarbij de financiële middelen als een soort vaststaand feit worden gepresenteerd. Naar onze mening zouden de beschikbare financiële middelen een resultante moeten zijn van een maatschappelijke kosten-baten afweging. De stellingname dat het aanbod in balans moet zijn met vraag en financiële middelen is een valse balans. Zo zullen de beschikbare financiële middelen altijd de doorslag geven en is van een balans geen sprake. Dit wordt in feite erkend onder het kopje: Voldoende financiering, ook vanuit andere bronnen, maar de realisatie hiervan blijft uitermate vaag.	Eens, een kostenefficiënt systeem is meer een voorwaarde dan dat het een doel is van openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland. Daarom hebben we deze als doel van ov verwijderd. Het is daarmee wel een doel van de aanbesteding, maar dat valt in feite onder 'beste kwaliteit voor de reiziger, binnen de financiële kaders'	Kostenefficiënt systeem als doel van ov verwijderd.	Nee

3.1	Doelen ov	Doelen komen wel overeen met ons beleidskader, dus dat is goed. Maar kostenefficiëntie vind ik op zich geen doel. Is in mijn ogen meer onderdeel van 3.2.	Eens, een kostenefficiënt systeem is meer een voorwaarde dan dat het een doel is van openbaar vervoer voor de provincie Noord-Holland. Daarom hebben we deze als doel van ov verwijderd. Het is daarmee wel een doel van de aanbesteding, maar dat valt in feite onder 'beste kwaliteit voor de reiziger, binnen de financiële kaders'	Kostenefficiënt systeem als doel van ov verwijderd.	Nee
3.2	Doelen aanbesteding	Belevingswaarde, is hier nog niet te vinden, moet terugkomen in vervolg. Waar krijgt dit een plek?	Eens dat de belevingswaarde een belangrijk onderdeel is in de kwaliteit van het ov. Daarom hebben we dit verduidelijk bij het doel van de aanbesteding 'beste kwaliteit voor de reiziger binnen financiële kaders'.	Verduidelijkt dat de belevingswaarde van ov belangrijk is, door op te nemen als onderdeel van 'beste kwaliteit voor de reiziger'.	Ja
4.1.1	Samenvoeging concessies	Samenvoeging 2 concessies, waarom niet ook met GV?	De concessie Gooi- en Vechtstreek loopt nog tot 2030 en heeft nog een optie tot verlengen. Deze concessie kan daarom niet op korte termijn worden samengevoegd. Daarnaast is de (vervoerkundige) samenhang tussen huidige concessiegebieden Haarlem-IJmond respectievelijk Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek lager, omdat ze niet aangrenzend zijn.	-	Nee
4.1.1	Samenvoeging concessies	Kan GS nader reflecteren op de nut/noodzaak van samenvoeging van de twee concessiegebieden?	Door de concessies samen te voegen in één perceel verwachten we dat er een aantrekkelijker gebied ontstaat voor vervoerders om op in te schrijven en dat hiermee de marktspanning wordt vergroot. We zien dat dat schaalvoordelen oplevert in de aansturing als in de operatie (bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid van chauffeurs), zowel aan	-	Nee

			de concessiehouder- als concessieverlenerskant. Door samenvoeging kunnen alle inschrijvende partijen deze voordelen incalculeren en ten goede laten komen van hun inschrijving. Bovendien kan de vervoerkundige samenhang beter worden overgebracht naar de reizigers (beter reisproduct, doorgaande lijnen). De huidige concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord worden ingevuld door dezelfde vervoerder. Zie hoofdstuk 4.1.1. en ook onze brief van 14 februari 2024 (zie brief met kenmerk 2082631 /2182582).		
4.1.1	Samenvoeging concessies	Hoe voorkom je dat door schaalvergroting (grotere concessies) de kennis en kunde van kleinere lijnen verloren gaat.	Publieke Mobiliteit bestaat conform de Visie Publieke Mobiliteit uit 3 hoofdonderdelen: 1. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (R-Net, Plusnet, BRT, metro/tram , spoor) 2. Basisnet & Flex (Basisnet, buurtbus, Flex/ov-taxi, lokale initiatieven, doelgroepenvervoer) 3. Ketenvoorzieningen en deelmobiliteit (deelmobiliteit, carpool / P+R, lokale initiatieven, services (Maas). Kleinere lijnen vallen onder Basisnet & Flex. Dat is een volwaardig onderdeel van publieke mobiliteit en van de nieuwe ov-concessie. In de verdere uitwerking van het PvE hebben we hier ook volwaardig aandacht voor.	-	Nee

4.1.1	Samenvoeging concessies	Samenvoeging concessies wordt voorgesteld, maar er is veel verschil in landelijk/stedelijk gebied. Er zijn zorgen dat NHN in deze keuze mogelijk erop achteruitgaat. Hoe kijkt GS hiernaar?	In de volgende fase worden in het PvE minimumeisen gesteld aan de bediening en het netwerk gesteld. We vragen in om een verdeling (in grote lijnen) van middelen over de twee huidige concessiegebieden op basis van de huidige verhoudingen. Zo zorgen we ervoor dat de vervoerder in het hele gebied een aanbieding doet die past bij de verdeling van middelen zoals in de huidige situatie.	-	Ja
4.1.1	Samenvoeging concessies	Samenvoegen concessie: waken dat dienstverlening niet wordt verslechterd. Kunnen we dit bewaken door op voorhand criteria te creëren, zoals max. aantal reistijd/wachttijd etc.	In de volgende fase worden in het PvE minimumeisen gesteld aan o.a. de bediening(skwaliteit) en het netwerk. Daarmee stellen we dus minimumeisen op voor wat betreft de bedieningskwaliteit.	-	Nee
4.1.1	Samenvoeging concessies	De voorgenomen samenvoeging van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland-Noord biedt kansen voor een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersnetwerk. Wij willen echter benadrukken dat er voldoende ruimte moet worden ingebouwd in de nieuwe concessie voor de grote woningbouwopgave die voortvloeit uit de Woondeal, zowel voor de huidige periode als na 2030. Het is essentieel dat het openbaar vervoer flexibel genoeg is om deze groei te faciliteren en te ondersteunen. Daarnaast mag de samenvoeging van de concessies niet zorgen voor een afname van het regionale openbaar vervoersaanbod.	De provincie vindt het belangrijk een concessie te verlenen die flexibel en wendbaar is. Met een flexibele en wendbare concessie blijft uitbreiding en verandering van het ov mogelijk als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. De middelen voor een flexibele concessie zijn beschreven in hoofdstuk 4.2.2. Die bestaan op hoofdlijn uit het jaarlijkse vervoerplanproces, en één of meerdere herijkingsmomenten gedurende de concessie. Bij de samenvoeging van de concessies gaan we uit van een verdeling van financiële middelen gelijk aan de huidige verdeling over de twee huidige concessiegebieden.	-	Nee

4.1.1	Samen-voeging concessies	Nadruk wordt gelegd op voordeel van 1 vervoerder voor het hele gebied. Is het niet zuiverder om de nadruk te leggen op voordeel van 1 contract? Want je hebt nu al 1 vervoerder, alleen worden de verschillende contracten nu als losstaande “bedrijven” gerund, waardoor mogelijke (schaal)voordelen van aangrenzende contracten niet zomaar worden verzilverd. 1 contract maken lost dat op.	Dank voor uw reactie. Wat ons betreft is het allebei waar. Het onderbrengen van de twee concessiegebieden bij één vervoerder leidt tot schaalvoordelen in de aansturing en operatie. Het onderbrengen van de twee concessiegebieden in één contract zorgt voor verdere voordelen. Voor de volledigheid hebben we het voordeel van één contract toegevoegd aan de tekst.	Toegevoegd dat concessies samengevoegd worden in één perceel '(en dus één contract)'	Nee
4.1.10	Veiligheid	Hoe wordt het hoge basisniveau van sociale veiligheid, voor zowel chauffeurs als reizigers, door de vervoerder wordt geborgd?	<p>We eisen een hoog basisniveau van sociale veiligheid. Omdat het zo'n belangrijk onderwerp is wordt hier ook niet op geconcurrereerd; vervoerders moeten een basiskwaliteit garanderen.</p> <p>De concessiehouder is is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. Tijdens de implementatieperiode maakt de vervoerder samen met de provincie een sociaal veiligheidsplan, waarin hij de situatie analyseert en maatregelen beschrijft om de sociale veiligheid te borgen. Vervoerder stelt het sociaal veiligheidsplan periodiek bij. We hebben verder benadrukt dat de provincie de eisen opstelt waaraan een sociaal veiligheidsplan moet voldoen. Dit wordt uitgewerkt in het Programma van Eisen.</p>	Toegevoegd dat de provincie de eisen opstelt waaraan een sociaal veiligheidsplan moet voldoen (4.1.10).	Ja

4.1.10	Veiligheid	Dit is een groot en urgent thema, dat een belangrijke rol speelt bij het aantrekkelijk houden van het OV voor reizigers en OV-personeel. NS benadrukt het belang van samenwerking tussen gemeente, politie, ProRail, NS en de regionale busvervoerder om in gezamenlijkheid en vanuit eigen verantwoordelijk maatregelen te treffen om de sociale veiligheid te verbeteren. Indien nodig kunnen lokale veiligheidsarrangementen worden afgesloten tussen partijen.	Dank voor uw reactie, we onderschrijven het belang en urgentie van dit onderwerp, en het belang van samenwerking tussen alle partijen om in gezamenlijkheid en vanuit eigen verantwoordelijkheid maatregelen te treffen om de sociale veiligheid te verbeteren.		Ja
4.1.11	Gunning	Nieuwe concessie kan soms wel wat problemen opleveren, grotere concessie is moeilijker voor personeel en materieel. Hoe kunnen we dit voorkomen?	De provincie pakt de verantwoordelijkheid voor de strategische activa waardoor de continuïteit geborgd blijft. Van de benodigde ZE-bussen gaat al 60% meer naar de nieuwe concessie, en de provincie werkt nu al samen met gemeenten voor stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en de aansluiting op het energienetwerk. Daarnaast wordt het personeel overgenomen van de oude naar de nieuwe concessie volgens de bepalingen in de Wet Personenvervoer 2000. Tot slot wegen we bij de gunning van de concessie ook de realiteitswaarde mee.	-	Nee
4.1.2	Buurconcessies	Mogelijkheid om lijnen te koppelen indien dit voor de reiziger meerwaarde biedt, ongeacht de concessiehouder/vervoerder. Hierbij komen routes te ontstaan vergelijkbaar met de eerdere spitslijn 244 en de voorgestelde BRT-lijnen. Dit kan dus gezien worden als voorbereiding op de komst van BRT/Metrobus.	Ja, die mogelijkheid moet blijven bestaan. Er zullen wel goede afspraken moeten worden gemaakt met andere opdrachtgevers (zoals de VRA) om dit te kunnen realiseren.	Benadrukt dat nieuwe concessiegrensoverschrijdende verbindingen niet worden uitgesloten, zoals bijvoorbeeld een herintroductie van eerdere spitslijn 244.	

4.1.2	Buurconcessies	<p>Ik begrijp uw afweging om de concessie Haarlem/Kennemerland niet langer apart aan te besteden en deze samen te voegen met Noord-Holland Noord. Echter gezien vanuit de vervoerrelaties en vervoerstromen zoals deze zich dagelijks voordoen, zou juist een samenhang met wat nu de Amstelland en Meerlanden concessie is vooral voor de hand liggen. Zoals eerder al vanuit ons college is aangegeven, zou ik graag de mogelijke voordelen van één concessiegebied voor de westkant van de MRA verkennen. Dat is nu niet aan de orde, maar ik vertrouw erop dat de nieuwe concessie, met ook de gerichtheid op Noord-Holland Noord, niet die zo gewenste samenhang binnen de MRA uit beeld brengt. In Groningen en Drenthe wordt, ondanks dat er bestuurlijk gescheiden verantwoordelijkheden voor het openbaar vervoer liggen, de rol als opdrachtgever vanuit één bureau georganiseerd. Graag zou ik via de nota van uitgangspunten opnemen vanuit welke governance u als provincie de aansturing gaat organiseren en hoe u de vervoerder kunt uitdagen om tot een maximale samenwerking en afstemming te komen.</p> <p>U geeft zelf al aan dat ook voor u binnen de nieuwe concessie de omvang van de huidige exploitatie bijdragen voor Kennemerland uitgangspunt blijven. Dit aspect is zeker voor ons college essentieel. Ik ga ervan uit dat de samenvoeging voor ons vervoergebied nooit tot een achteruitgang, maar juist tot een vooruitgang in bediening niveau gaat leiden.</p>	<p>We onderschrijven de samenhang tussen het huidige concessiegebied Haarlem-IJmond en AML, en dus het belang om ondanks concessiegrenzen ervoor te zorgen dat reizigers naadloos kunnen reizen. Andere concessie-indelingen zijn op dit moment niet aan de orde maar hebben onze aandacht. In het PvE besteden wij aandacht aan samenwerking en afstemming met buurconcessies.</p> <p>De budgetten blijven voor beide regio's in deze concessie gelijk aan de huidige waarde. Dat gezegd hebbende, kunnen wij nooit garanderen dat er in de nieuwe concessie sprake kan zijn van een achteruitgang. Dat is afhankelijk van de biedingen die wij krijgen.</p>	<p>In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies is belangrijk. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt.</p>	Ja
-------	----------------	--	---	---	----

4.1.2	Buurconcessies	<p>De reiziger merkt naar onze overtuiging nog te vaak dat het lijnennet in onze stad en regio wordt gereden vanuit naast elkaar werkende concessies. Bijvoorbeeld doordat tarieven niet voldoende zijn afgestemd (wel geldig in de ene bus en niet in de andere, of wel geldig voor mensen van buiten Haarlem en niet door Haarlemmers zelf), dat bediening regelmaat en aangehouden frequenties in de daluren verschillen, of dat aansluitingen niet optimaal zijn. Vandaar ook dat in afstemming met u en de Vervoerregio ervoor is gekozen om tot een concessie beheer overleg te komen waarin juist aan deze aspecten aandacht wordt gegeven.</p> <p>In de huidige situatie kan operationeel vaak nog veel worden geregeld omdat Connexxion voor alle betrokken concessies, uitgezonderd Zuid-Holland, de exploitatie van het busvervoer verricht. Bij een nieuwe aanbesteding voor Haarlem/Kennemerland /Noord-Holland Noord, kan uiteraard een andere vervoerder in beeld komen. Ook in die situatie moeten de operationele voordelen die er nu in de dagelijkse uitvoering zijn om voor de reiziger de maximale afstemming te hebben, blijven gelden. Uitgangspunten hierover dienen zodanig te worden geformuleerd dat het niet moet en kan uitmaken welke vervoerder de uitvoering heeft.</p>	<p>Eens dat concessiegrenzen voor de reiziger niet uit zouden moeten maken. En dat daarvoor afstemming met de buurconcessies essentieel is. We hebben dit in de NvU nader benadrukt. We gaan zowel in aanloop naar de concessie als structureel gedurende de concessie in overleg met de buurconcessies. Dat wil niet zeggen dat wij daarmee alle ongemakken, zoals door u benoemd, kunnen wegnemen. Maar daar gaan wij graag met de opdrachtgevers en de concessiehouders aan tafel.</p>	<p>In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies is belangrijk. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt.</p>	Nee
-------	----------------	---	---	---	-----

4.1.2	Buurconcessies	<p>Onlangs heeft u via de voorzitter van de GR bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, de lijnvoering propositie ontvangen die de regio voor de toekomst van het openbaar vervoer heeft opgesteld. Hierin, maar ook in de uitwerking die wij nu als gezamenlijke opdrachtgevers geven aan het metrobus/BRT concept, wordt uitgegaan van gekoppelde buslijnen de regio in. Het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, waarin wij samenwerken, vormt hiervan een onderdeel. Haarlem vindt het in het belang van de reiziger essentieel dat los van concessie of exploitant deze doorgaande lijnen tot stand gebracht kunnen worden. Als voorbeeld, de eventuele koppeling van de AML-bus 356 en de concessie Haarlem/IJmond bus 385, waar het gaat om de directe verbinding via het komende knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid naar Velsen/IJmuiden. Graag zie ik dat in de nota van uitgangspunten wordt opgenomen dat de exploitant bereid en in staat moet zijn over deze lijnvoering met de andere concessiehouder af te stemmen en met naburige concessies samen te werken om waar gewenst tot vormen van doorgaande lijnen te komen. Dit geldt ook voor de herintroductie van buslijn 244. Het is van groot belang dat deze in ieder geval tijdens de spits weer kan gaan rijden.</p>	<p>We onderschrijven het belang van naadloos over concessiegrenzen heen reizen. Daarom blijven we in gesprek met buurconcessies over de ontwikkelingen van het ov-netwerk. En sluiten we op voorhand geen nieuwe of ontwikkelde concessiegrensoverschrijdende verbindingen uit. Hoe dit er precies uit moet komen te zien werken we verder uit in het PvE.</p>	<p>In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies belangrijk is. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt.</p>	Ja
-------	----------------	--	--	---	----

4.1.2	Buurconcessies	<p>Houdt rekening met concessiegebied-overschrijdende lijnvoering. Hierbij valt te denken aan een lijnvoering tussen Heemskerk en Assendelft/Zaandelft.</p>	<p>De provincie onderschrijft het belang van concessiegrensoverschrijdende verbindingen. Daarover gaan we in gesprek met de o.a. VRA (concessieverlener Zaanstreek-Waterland). Uitwerking van de minimumbedieningseisen voor ov-netwerk vindt verder plaats in het Programma van Eisen.</p> <p>We onderschrijven het belang van naadloos over concessiegrenzen heen reizen. Daarom blijven we in gesprek met buurconcessies over de ontwikkelingen van het ov-netwerk. En sluiten we op voorhand geen nieuwe of ontwikkelde concessiegrensoverschrijdende verbindingen uit. Hoe dit er precies uit moet komen te zien werken we verder uit in het PvE.</p>	<p>In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies belangrijk is. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt.</p>	Ja
4.1.2	Buurconcessies	<p>Wij vragen de provincie om in het NvU en/of het hierna op te stellen PvE expliciet aandacht te vragen voor een samenwerking tussen NS, als breed mobiliteitsbedrijf, en de vervoerder. Daarbij kan gedacht worden aan een inspanningsverplichting van de concessiehouder om een samenwerkingsplan/-strategie op te stellen waarin wordt geregeld op welke manier de samenwerking met stakeholders als NS en vervoerders van aansluitende vervoerconcessies op thema's zoals dienstregeling, gecombineerde trein-bus stations, sociale veiligheid, buitendienststellingen en evenementen wordt ingericht. Mogelijk kan de samenwerkingsstrategie</p>	<p>Eens dat concessiegrenzen voor de reiziger niet uit zouden moeten maken. En dat daarvoor afstemming met de buurconcessies en NS essentieel is. We hebben dit in de NvU nader benadrukt. We gaan zowel in aanloop naar de concessie als structureel gedurende de concessie, graag met u in overleg.</p>	<p>In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies en NS is belangrijk. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt.</p>	Ja

		zoals gevraagd aan NS in de Hoofdrailnetconcessie 2025-2033 als inspiratie dienen.			
4.1.2	Buurconcessies	Advies voor het PvE is om een passage op te nemen over voldoende flexibiliteit om aansluitingen in de dienstregeling van de bus goed aan te kunnen laten sluiten op wijzigingen in de NS-dienstregeling, specifiek als gevolg van de inpassing met goederentreinen op het traject Haarlem-Alkmaar.	Dank voor uw reactie, uw input nemen we mee in de verdere uitwerking van het PvE.	-	Ja
4.1.2	Buurconcessies	Komende jaren zijn in en rond Noord-Holland doorlopend buitendienststellingen op het spoor. Door een goede samenwerking met busvervoerder kan de provincie Noord-Holland tijdens de grote spoorverbouwingen in de regio (o.a. rond Amsterdam) bereikbaar blijven per OV. Andersom is de trein soms een alternatief bij werkzaamheden op de weg. NS ziet de samenwerking rond buitendienststellingen graag ook geborgd in het PvE.	Dank voor uw reactie, uw input nemen we mee in de verdere uitwerking van het PvE.	-	Ja
4.1.2	Buurconcessies	U beschrijft aandacht te hebben voor grensoverschrijdende lijnen van en naar buurconcessies. Hierbij ziet u concessie IJssel-Vecht over het hoofd. Een mogelijke busverbinding tussen Enkhuizen en Lelystad staat als ambitie in het gezamenlijke Regionale OV-Toekomstbeeld van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Beide plaatsen hebben een nauwe band aangezien veel inwoners van de Flevopolder van oudsher uit West-Friesland komen. Wij erkennen dat het opstarten van een busverbinding op deze relatie op korte termijn niet opweegt tegen investeringen die elders in het gebied kunnen worden gedaan. Toch vinden wij het waardevol om de kansrijkheid van deze verbinding	Dank voor uw reactie. Nieuwe concessiegrensoverschrijdende lijnen in dienst van de reiziger sluiten we uiteraard niet op voorhand uit. Voor de volledigheid hebben we dit expliciet toegevoegd in de Nota van Uitgangspunten.	Provincie Flevoland toegevoegd als buurconcessie waarmee we in gesprek gaan. En toegevoegd dat we nieuwe concessiegrensoverschrijdende lijnen niet op voorhand uitsluiten.	Nee

		<p>samen met u verder te onderzoeken. Vanwege de vervoersrelatie tussen Enkhuizen en Lelystad en de groeiende relevantie van busverbindingen op interstedelijke relaties. Bovendien zal gemeente Lelystad de komende jaren flink groeien - zo is de ambitie om bijna 20.000 woningen erbij te bouwen en veel werkgelegenheid naar de regio te halen. Ten slotte, binnen de concessie IJssel-Vecht (2023 - 2035) zijn er in de toekomst mogelijk kansen voor een busverbinding Lelystad - Enkhuizen.</p> <p>Graag zouden we zien dat u in de nieuwe concessie Noordwest Noord-Holland een mogelijke busverbinding Lelystad - Enkhuizen vanuit IJssel-Vecht in ieder geval niet onmogelijk maakt. Bijvoorbeeld door een mogelijke busverbinding vanuit de concessie IJssel-Vecht op het traject Lelystad - Enkhuizen te gedogen. Op deze manier blijft de vrijheid bestaan om in de toekomst deze busverbinding te introduceren. We blijven de komende jaren graag met u in gesprek indien er ontwikkelingen zijn op het gebied van een busverbinding tussen Lelystad en Enkhuizen.</p>			
4.1.2	Buurconcessies	<p>Wij verzoeken de provincie om in de Nota van Uitgangspunten expliciet de borging van lijn 650 naar Flevoland op te nemen met de ambitie deze verbinding uit te breiden naar een vaste lijn. Deze verbinding is van groot belang voor de bereikbaarheid en mobiliteit van onze inwoners. De verwachting is dat de vervoersvraag tussen beide provincies toe zal nemen door o.a. de woningbouwplannen en de mogelijke opening van Lelystad airport en de Lelylijn.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Nieuwe concessiegrensoverschrijdende lijnen in dienst van de reiziger sluiten we uiteraard niet op voorhand uit. Voor de volledigheid hebben we dit expliciet toegevoegd in de Nota van Uitgangspunten. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk maar ook de prestatie indicatoren - wordt uitgewerkt in het PvE in</p>	<p>Toegevoegd dat we nieuwe concessiegrens</p>	<p>Ja</p>

			minimum-eisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.		
4.1.2	Buurconcessies	Wat wij missen in de NvU is aandacht voor afstemming met buurconcessies. Idealiter zou er met aangrenzende concessies, en dan met name met AML, een convenant moeten worden afgesloten met als doel de beste kwaliteit voor de reiziger te bieden in gebieden of op lijnen waar er sprake is van samenloop. Nu zien we bijvoorbeeld in Haarlem een verschil in tarieven tussen AML en HIJ bussen (nota bene uitgevoerd door dezelfde vervoerder). Ook zou hierin geregeld moeten worden dat de provincie als opdrachtgever en het ROCOV-NH als adviesorgaan een formele rol krijgen.	Eens dat concessiegrenzen voor de reiziger niet uit zouden moeten maken. En dat daarvoor afstemming met de buurconcessies essentieel is. We hebben dit in de NvU nader benadrukt. We gaan zowel in aanloop naar de concessie als structureel gedurende de concessie in overleg met de buurconcessies.	In kopje toegevoegd afstemming met buurconcessies is belangrijk. En dat zowel in aanloop naar als structureel gedurende de nieuwe concessie er afstemming plaatsvindt	
4.1.2	Buurconcessies	Ik zou vooraf wel wat "integraler" willen nadenken met PNH over grensoverschrijdende lijnen. Meer dan alleen BRT Haarlem – Amsterdam. Ook lijnen vanuit Beverwijk naar Zaandam, van Alkmaar en Hoorn onze regio in e.d.	Eens dat het belangrijk is om af te stemmen over het totale ov-netwerk. Verduidelijkt in de NvU.	Verduidelijkt dat we met buurconcessieverleners in gesprek gaan over de netwerksamenhang tussen de beide concessies.	Ja
4.1.2	Buurconcessies	Moet Flevoland niet ook genoemd als relevante buurconcessie? Met het oog op een eventuele Houtribdijkbus.	Mee eens. Flevoland is toegevoegd aan de lijst.	De provincie gaat ook in gesprek met de Provincie Flevoland	Ja

4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	Binnen de BUCH rijden momenteel twee door de gemeente georganiseerde en mede door de provincie betaalde kustbuslijnen. In de concept nota van uitgangspunten worden buslijnen naar grote evenementen, waaronder deze lijnen vallen, niet genoemd. Wij gaan ervan uit dat deze vorm van openbaar vervoer onderdeel gaat uitmaken van de concessie	Wij zullen uw input meenemen in het vervolgproces (PvE), onder de voorwaarden zoals genoemd in de Visie Publieke Mobiliteit: - Ov naar evenementen: moet georganiseerd worden vanuit de organisator van het evenement die dat afsprekt met een vervoerder (en eventueel vergoedt). - Ov naar het strand: kan via het ov-contract georganiseerd worden (niet als regulier ov), mits door de betreffende gemeente en de provincie vooraf afspraken worden gemaakt over het inzetten van flankerend beleid (met name parkeerregulering, maar ook deelmobiliteit) en een goede doorstroming voor bussen. Andersom kan de inzet via het ov-contract een randvoorwaarde zijn om parkeerregulering toe te passen.	Nee	Ja
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	U geeft aan te willen onderzoeken of in de avonduren het voorzieningenniveau in dunbevolkt gebied verbeterd kan worden door samenvoeging van WMO-vervoer (doelgroepen vervoer) en regulier openbaar vervoer. Helaas zijn er in den lande voorbeelden waar dit is geprobeerd, maar toch dit niet van de grond kwam. Vooral de mindervalide WMO-reiziger ging er te veel in voorzieningenniveau op achteruit. Ook speelt, maar daar bent u zich van bewust, mee dat het WMO-vervoer een aparte financiering en aanbesteding kent, is ingebed in nu al lopende contracten en direct een	Dank voor uw reactie, wij zijn het er mee eens dat de mindervalide gebruiker er niet op achteruit mag gaan. In het verleden heeft de provincie ov-ritten ingekocht in het WMO-vervoer van Zuid-Kennemerland, volgens ons tot ieders tevredenheid.	-	Nee

		<p>verantwoordelijkheid van de gemeente is. Ik ben uiteraard bereid om te bezien of van beide systemen, WMO en regulier OV, in de daluren één plus één is drie gemaakt kan worden, ofwel dat beide elkaar kunnen versterken in het belang van de reiziger. Ik wijs echter wel op voornoemde aspecten die hierbij nadrukkelijk aandacht dienen te krijgen. Voor ons blijft hier het belang van de mindervalide gebruiker voorop staan en deze mag er nooit op achteruit gaan.</p>			
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Wij verwachten dat er winst te behalen valt door te zoeken naar synergie doelgroepenvervoer en regulier openbaarvervoer en zien dit daarom graag opgenomen in de verdere uitwerking.</p>	<p>De provincie wil toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeentes kijken naar integratie tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren. Echter ligt formeel de verantwoordelijkheid van het doelgroepenvervoer bij de gemeentes. Voorlopig is daarom het uitgangspunt dat het huidige flex-ov onderdeel is van de concessie, maar mogelijk tijdens de concessie gecombineerd wordt met doelgroepenvervoer (en daarmee tussentijds uit de concessie wordt gehaald). Zie hoofdstuk 4.1.3. van de NvU.</p>	-	Nee

4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Onze vraag is of onderzocht kan worden of in de nota van uitgangspunten opgenomen kan worden dat een deel van het doelgroepenvervoer opgenomen of gekoppeld kan worden aan deze concessie. Wij zien hier mogelijke voordelen in voor onze inwoners die afhankelijk zijn van openbaar of besloten vervoer. Daarnaast zou het mogelijk kunnen leiden tot een efficiencyverbetering.</p> <p>In de kop van Noord-Holland wordt door de gemeenten en de provincie door bureau Forseti momenteel onderzocht hoe het doelgroepenvervoer kan worden verbeterd. Dit heet het Toekomstplan Doelgroepenvervoer Kop van Noord-Holland. Een koppeling met het openbaar vervoer kan een mogelijke verbetering zijn.</p>	<p>De provincie wil toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeentes kijken naar integratie tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren.</p> <p>-We gaan graag met gemeenten in gesprek om een goede synergie te realiseren van ov en doelgroepenvervoer.</p>		Nee
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Alle vervoerpartners ervaren dat evenementen een groeiend thema is. Vervoerpartners bereiken de grenzen in de mogelijkheden om de piekbelasting van evenementenbezoekers te kunnen faciliteren. Hier is ook een belangrijk verband met sociale veiligheid, bijvoorbeeld tijdens Koningsdag en de jaarlijkse Formule 1 in Zandvoort. Evenementen nemen in aantal en omvang toe en er is veel opdruk voor duurzaamheid door OV-gebruik te stimuleren. Ons advies is om in het op te stellen PvE expliciet aandacht te vragen voor (samenwerking bij) evenementen.</p>	<p>Dank voor uw reactie, uw input nemen we mee in de verdere uitwerking van het PvE.</p>		Ja
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Wij zien als regio kansen voor de optimalisatie van de ketenreis op het gebied van doelgroepenvervoer, met name voor WMO en WSW. Door doelgroepenvervoer beter te integreren met het</p>	<p>De provincie wil toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeentes kijken naar integratie</p>		Nee

		<p>reguliere openbaar vervoer kunnen we efficiëntie verbeteren, kosten besparen en de dienstverlening aan kwetsbare groepen optimaliseren. Wij verzoeken de provincie om in de nieuwe concessie voldoende aandacht te besteden aan deze optimalisatie en de mogelijkheden voor integratie van doelgroepenvervoer te verkennen. Als uitgangspunt zou een deel van de lijnen vraagafhankelijk verkend kunnen worden als nieuw product.</p>	<p>tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren.</p>		
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Dat wil niet zeggen dat wij tegen elke vorm van flex zijn. Integendeel, ook in Noord-Holland zijn er zeer succesvolle Flex initiatieven, zoals de Texelhopper. Concepten als de Texelhopper, Vlinder, Via, enz. kunnen voor de 'onderkant' van de markt zeer belangrijk zijn. Dit moet dan wel laagdrempelig (makkelijk te boeken), vindbaar in Reisplanners en zo mogelijk dagdekkend zijn om met name kleine kernen leefbaar en bereikbaar te houden en vervoerarmoede te voorkomen.</p> <p>Er is in NHN in de vorige concessie ingezet op overstapper-flexvervoer en in de huidige concessie op overal-flex. Beide zijn geflopt deels dankzij de vervoerder die het veel te duur vond. Logisch, want privé vervoer door een beroepschauffeur is altijd duur, net zo duur als een taxi. De vraag is nu hoe flex dan wel betaalbaar opgezet kan worden. Flex door vrijwilligers zoals Hugohopper en Belbus Noordkop is wel betaalbaar. De provincie zou het gebruik van deze vormen moeten betalen of subsidiëren, voor zover het gaat om vervoer van en naar stations of haltes van het OV voor niet-ingezetenen van de betreffende gemeente. Ingezetenen moeten eerst lid</p>	<p>Dank voor uw reactie. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van flex - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.</p> <p>De provincie wilt toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeentes kijken naar integratie tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren.</p> <p>We gaan graag met gemeenten in gesprek om een goede synergie te realiseren van ov en doelgroepenvervoer.</p>		Ja

		worden van de belbusvereniging. Flex door betaalde (taxi)chauffeurs kan alleen bij hoge bezettingsgraad zoals op Texel. Voor de vervoerder moet duidelijk zijn hoe flex vervoer georganiseerd moet worden, anders lopen we weer het risico dat het mislukt of niet van de grond komt vanwege de kosten.			
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	Terecht wordt in dezelfde paragraaf de mogelijke integratie van (vraagafhankelijk) OV met WMO- en leerlingenvervoer genoemd. Wij vragen ons wel af waarom dan het flexvervoer uit de concessie gehaald zou moeten worden. De vraag is hoe die integratie tot stand kan komen aangezien gemeenten nu verantwoordelijk zijn voor het WMO-vervoer. Wellicht zijn er meer mogelijkheden als gemeenten voor het WMO-vervoer gaan samenwerken, zoals in de regio Gooi en Vecht. Ook hier zal de mogelijkheid van integratie grondig onderzocht moeten worden. Wij adviseren dit wel op korte termijn te doen, want anders kunnen er in het PvE eisen gesteld worden die niet waargemaakt kunnen worden.	Voorlopig is het uitgangspunt dat het huidige flex-ov onderdeel is van de concessie, maar mogelijk tijdens de concessie gecombineerd wordt met doelgroepenvervoer (zie hoofdstuk 4.1.3.). Dit kan op verschillende manieren vorm krijgen, maar de exacte governance structuur moet daarvoor nog worden gevonden.	-	Nee
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	Flexvervoer buiten de concessie Het flexvervoer wordt binnen de huidige NvU niet als primair onderwerp van de concessie gezien. Voorlopig blijft het onderdeel, maar de kans dat nog tijdens de concessieperiode het flexvervoer uit de concessie wordt gehaald om te worden gecombineerd met het gemeentelijke doelgroepenvervoer is groot. Waarschijnlijk is deze overweging ingegeven door de volumeverhoudingen die de vervoerssoorten elders in het concessiegebied kennen. Voor de Texelse situatie levert dit echter een	Dank voor uw reactie. Eens dat de Texelse situatie hierin verschilt van de situatie in de rest van het concessiegebied. Dit zal moeten worden meegenomen en meegewogen bij de verdere ontwikkeling van integratie van flexvervoer met doelgroepenvervoer.	-	Ja

		<p>bijzondere situatie op, omdat Texelhopper qua volume vele malen groter is dan het WMO- en leerlingenvervoer. Ca. 95% van het dan gecombineerde vervoer was een provinciale taak, terwijl slechts 5% gemeentelijke vervoer betrof. In feite wordt het flexvervoer dan een gemeentelijke taak waar de andere vervoersvormen in kunnen worden geïntegreerd. Dit hoeft in de basis geen slechte ontwikkeling te zijn, zolang de Provincie niet alsnog allerlei uitvoeringseisen aan het product stelt. Denk hierbij als voorbeeld aan de (inmiddels achterhaalde) eis voor het gebruik van de OV-Chipkaart of de werking van proposities vanuit het OV.</p>		
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Direct aansluitend wordt op pag. 8 in de concept-nota gesproken over flexvervoer in diverse vormen, waaronder ook maatwerkvervoer wordt geschaard. Node missen we daarbij de optie dat gezocht wordt naar de combinatie van de buurtbus dan wel flexvervoer met diverse vormen van besloten vervoer. Te vaak constateren we dat de veelheid aan (besloten) vervoersvormen naast elkaar opereren, waarbij de vraag rijst in hoeverre hier sprake is van enige vorm van efficiency.</p>	<p>De provincie wil toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeentes kijken naar integratie tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren. Voorlopig is het uitgangspunt dat het huidige flex-ov onderdeel is van de concessie, maar mogelijk tijdens de concessie gecombineerd wordt met doelgroepenvervoer (en daarmee tussentijds uit de concessie wordt gehaald). Zie hoofdstuk 4.1.3. van de NvU.</p>	Nee
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Momenteel rijdt de buurtbus met speciaal omgebouwde dure voertuigen in verband met mindervalide passagiers op een lijndienst. Daar wordt behalve door een rollator geen gebruik van gemaakt. Juist in deze context verdient het</p>	<p>De provincie wil toewerken naar een dienst die steeds aantrekkelijk is en blijft voor de reiziger. Hiervoor wil de provincie samen met gemeenten kijken naar integratie tussen doelgroepenvervoer (WMO) en flex-</p>	Nee

		<p>aanbeveling goed na te denken over alle vormen van (doelgroepen)vervoer, dit in relatie met maximale mobiliteit voor zoveel mogelijk mensen. Het verdient aanbeveling na te gaan of en in hoeverre het nog efficiënt is dat openbaar vervoer en besloten vervoer naast elkaar maar ook gescheiden van elkaar blijven opereren. We beseffen dat de huidige wetgeving schuurt met dit idee, maar desondanks We hadden gehoopt dat in de concept-nota ook (meer) inzicht zou worden geboden in hoeverre (geslaagde) experimenten er zijn (geweest) met vraagafhankelijkheid in combinatie met de steeds grotere mogelijkheden op het gebied van iet en mobiele communicatie. Ook wordt niet duidelijk of initiatieven zoals de Texelhopper wel of geen uitbreiding verdient in andere deelgebieden van de nieuwe concessie.</p>	<p>ov, om zo voldoende schaal en efficiëntie te creëren. Helaas zijn er weinig tot geen voorbeelden van een geslaagde integratie van doelgroepenvervoer en ov. Dat wil niet zeggen dat wij ons daarvoor willen inzetten, samen met de gemeenten.</p>		
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	<p>Flexvervoer; NH kent nu een wirwar van regelingen. Zowel gerelateerd aan concessie, als vrijwillig/bedrijfs/los. In visie PM miste wat ons betreft de uitleg hoe dit samen te brengen. Nu staat er dat de concessiehouder meer flexvervoer mag aanbieden. Uitleg hoe zich dat verhoudt tot de niet-concessie-flexoplossingen is dan - opnieuw - relevant.</p>	<p>Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk incl. flexvervoer - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen.</p>	-	Ja

4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	Marktspanning: met de keuze om ov en flex samen aan te besteden, staan gespecialiseerde flex-aanbieders (taximarkt e.d.) in eerste instantie buitenspel. Is dit geen gemiste kans? De deur wordt in 4.1 wel opengezet om flex later uit de concessie te halen, om integratie met doelgroepenvervoer of deur tot deur vervoer mogelijk te maken. Maar dus niet vanaf het begin.	Dank voor uw reactie, we nemen deze ter kennisgeving aan. Integratie van flex en bijvoorbeeld doelgroepenvervoer is mogelijk in de toekomst, maar de realiteit is dat we nog niet zover zijn. De verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer ligt bij de gemeenten, waar dat voor het ov bij de provincie ligt. We gaan samen met de gemeenten onderzoeken of en hoe we dit gezamenlijk efficiënter in kunnen richten.	-	Nee
4.1.3	Reikwijdte /flex-ov	Is het wenselijk is om nachtvervoer bij deze concessie te betrekken?	Nachtvervoer kan onderdeel zijn van de concessie maar is altijd maatwerk. In het PvE wordt dit nader uitgewerkt.	Toegevoegd dat nachtvervoer mogelijk onderdeel is van de concessie, maar altijd maatwerk is.	Ja
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	Hoe wordt de afstemming tussen OV en deelmobiliteit geborgd?	Dit is afhankelijk van hoe deelmobiliteit wordt geregeld, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek in Gooi en Vechtstreek. Feit is dat zowel ov als deelmobiliteit belangrijke onderdelen zijn binnen publieke mobiliteit. Daarom vragen we van de ov-vervoerder om af te stemmen met de deelmobiliteitsaanbieders (afhankelijk van uitkomst onderzoek GV).	Toegevoegd dat we van vervoerder vragen om af te stemmen met deelmobiliteit aanbieders.	Ja

4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	Het concept Nota van Uitgangspunten is gestoeld op publieke mobiliteit. De beschikbaarheid van deelvervoer voor iedereen is hierbij essentieel, maar hier bestaat tegelijkertijd veel onzekerheid over. Hoe kijkt GS hier tegenaan?	<p>We onderschrijven het belang van inclusieve publieke mobiliteit. Daarin spelen, naast ov, deelvervoer en hubs een essentiële rol. Zowel in de beschikbaarheid als toegankelijkheid. Deze Nota van Uitgangspunten gaat over het ov-deel van publieke mobiliteit. Dat doen we omdat daarmee de ov-vervoerder wordt ingezet op zijn kerncompetentie, namelijk het bieden van openbaar vervoer.</p> <p>We onderzoeken momenteel in Gooi en Vechtstreek hoe deelmobiliteit het beste ingericht kan worden. Om te zorgen dat er één systeem ontstaat voor de reiziger, eisen we van de ov-vervoerder om af te stemmen met de deelmobiliteitsaanbieder. Dat hebben we verder benadrukt in de NvU.</p>	Toegevoegd dat we van vervoerder vragen om af te stemmen met deelmobiliteit aanbieders.	Ja
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	Hoe wordt deelmobiliteit georganiseerd?	Deelmobiliteit is geen onderdeel van deze ov-concessie. Voor deelmobiliteit sluiten we aan bij het lopende onderzoek in Gooi en Vechtstreek. Omdat het allebei essentieel is in het totale publieke mobiliteitssysteem dient dit op elkaar afgestemd te worden.	Toegevoegd dat we van vervoerder vragen om af te stemmen met deelmobiliteit aanbieders.	Nee
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	Hoe borgt GS goede last-mile mogelijkheden?	Dit is afhankelijk van hoe deelmobiliteit wordt geregeld, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek in Gooi en Vechtstreek. Feit is dat zowel ov als deelmobiliteit belangrijke onderdelen zijn binnen publieke mobiliteit. Daarom vragen	Toegevoegd dat we van vervoerder vragen om af te stemmen met deelmobiliteit aanbieders.	Nee

			we van de ov-vervoerder om af te stemmen met de deelmobiliteitsaanbieders (ook weer afhankelijk van uitkomst onderzoek GV).		
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	De provincie geeft aan de exploitatie en ontwikkeling van deelmobiliteit expliciet van de reikwijdte van deze concessie te willen scheiden, maar ze willen er wel mee aan de slag binnen de provincie. Betekent dit dat, als de gemeente gebruik willen maken van deelmobiliteit aansluitend op het openbaar vervoer, dat dit op eigen initiatief moet worden geregeld óf neemt de provincie hier een regierol voor zich? Zonder regionale regie zal dit namelijk nooit goed aan kunnen sluiten op het Openbaar Vervoer.	In de Visie Publieke Mobiliteit is beschreven dat de provincie deelmobiliteit aanbieders gaat contracteren voor het voor- en natransport van de hubs, daar waar de markt dat niet doet. In bredere zin zou dit ook kunnen (dus niet alleen als voor-/natriansport van de hubs), maar alleen in samenwerking met de gemeenten. In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een pilot onderzoek om dit in beeld te krijgen.		Nee
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	Als de provincie geen rol pakt in het faciliteren en coördineren van regionaal deelmobiliteit als aanvulling op OV wordt er dan wel vanuit de provincie budget vrijgesteld om deelmobiliteit te financieren?	Vooralsnog is er geen apart budget voor deelmobiliteit.		Nee
4.1.4	reikwijdte / deelmobiliteit	Deelmobiliteit blijft buiten de concessie. De vraag is waarom dit per definitie zo zou moeten zijn. De OV-fiets zit ook in de HRN-concessie van NS en is zeer succesvol. We zien nu al een grote hoeveelheid van aanbieders van deelvervoer, waarbij het risico van versnippering ontstaat, waarbij voor elk aanbod een andere aanmeldingsprocedure bestaat. Deelmobiliteit moet een integraal onderdeel van Publieke Mobiliteit zijn, waarbij aanmelding en betaling éénduidig moet zijn. Hetzelfde geldt voor MaaS: de concessiehouder zou hier de regisseursstoel kunnen bezetten, maar dat is	We vragen van onze vervoerder voor de ov-concessie om datgene te doen waar hij goed in is, namelijk het aanbieden van openbaar vervoer. Deelmobiliteit is nog een markt die vol in ontwikkeling is. Daarbij is aannemelijk dat deelmobiliteit niet alleen gerelateerd aan ov-haltes relevant is, maar ook op andere locaties. Daarom scheiden we de exploitatie en ontwikkeling van deelmobiliteit van de scope van de ov-concessie.		Nee

		<p>wellicht niet de kerncompetentie van een vervoerder. Toch is het van belang dat er duidelijke regels komen om de integratie tussen de concessiehouder en MaaS aanbieder(s) zodanig vorm te geven, dat voor de reiziger eenvoudig een ketenreis te plannen en te betalen is. Met andere woorden; de provincie moet hier duidelijk de regie nemen, dan wel het zelf gaan organiseren.</p>	<p>Deelmobiliteit is wel een belangrijk onderdeel van Publieke Mobiliteit. Binnen de concessie Gooi en Vechtstreek onderzoeken we momenteel hoe we dit het beste kunnen organiseren. Voor wat betreft de verdere uitwerking van deelmobiliteit binnen de provincie sluiten we aan bij de resultaten van dit onderzoek (brengen we het bijvoorbeeld onder in een aparte concessie, of laten we het volledig aan de markt, of...).</p> <p>Iets soortgelijks geldt voor de regisseursrol van MaaS. Dit zien wij niet als kerncompetentie van de ov-vervoerder. Daarom eisen wij ook niet van ze om deze regisseursrol op te pakken. Uw advies om daar als provincie een duidelijker (regisseurs)rol in te nemen, zullen wij meenemen in het vervolgproces.</p>		
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	<p>In de inleiding geeft u aan dat de nieuwe concessie is gebaseerd op de Visie Publieke Mobiliteit. Maar tegelijkertijd wordt gesteld dat in deze NvU alleen de hoofdlijnen van het regionaal busvervoer worden vastgelegd. Dit kan niet losgezien worden van de overige elementen van de Visie Publieke Mobiliteit. Hierdoor ontstaat volgens ons het gevaar dat er voor de reiziger uiteindelijk toch geen sprake is van een geïntegreerde publieke mobiliteit. Een gemiste kans.</p>	<p>In het vormgeven van (publieke) mobiliteit in Noord-Holland geldt de Visie Publieke Mobiliteit altijd als basis. In het NvU voor de concessie NoordWest Noord-Holland (NWNH) worden de specifieke uitgangspunten benoemd voor de ov-concessie, maar altijd in samenhang met het bredere vervoersysteem en op basis van de Visie Publieke Mobiliteit.</p>	-	Nee
4.1.4	Reikwijdte /deel-mobiliteit	<p>'Daarbij streven we naar een doorontwikkeling van het huidige netwerk volgens de lijnen van de Visie Publieke Mobiliteit: niet om meer, maar vooral om</p>	<p>Voorliggend document betreft de Nota van Uitgangspunten van de nieuwe ov-concessie NWNH. Dit richt zich specifiek op</p>	-	Nee

		<p>beter en ander openbaar vervoer. Denk aan treinen, bussen, maar ook deelfietsen en deelauto's. Passend bij de wensen van de reiziger.' Klinkt goed: met hetzelfde geld doe je het beter en anders. Maar bij dit niet met wat eerder gezegd is over reikwijdte van de concessie (deelmobiliteit is nl geen onderdeel) én met de bedrijfsbelangen van de sector waar je dit uitvraagt? Hoe voorkom je dat deze zin een lege huls blijft? Met hetzelfde geld iets anders doen, betekent: geld bij concessie wegnemen voor iets anders. En dat is extreem moeilijk, als je niet al schetst hoe dat evt zou kunnen. Voor flex is dat wel een beetje benoemd in 4.1.3, maar voor deelmobiliteit niet.</p>	<p>dat onderdeel van Publieke Mobiliteit waar ov-vervoerders goed in zijn. Dat neemt niet weg dat de samenhang met alle andere vormen van Publieke Mobiliteit geborgd moet worden, en dat provincie ook op andere vlakken van Publieke Mobiliteit aan de slag moet. Voor deelmobiliteit zijn we daarom een onderzoek gestart in Gooi en Vechtstreek om te onderzoeken hoe we dat, los van de ov-concessie, het beste kunnen organiseren.</p>	
4.1.6	Netwerk	<p>Voor de vier gemeenten binnen de BUCH is het moeilijk om een inhoudelijke reactie te geven. De wijze waarop het openbaar busvervoer volgens de nota van uitgangspunten georganiseerd wordt, is weliswaar logisch maar door het ontbreken van prestatie-indicatoren op het gebied van ruimtelijke dekking en minimale frequenties (KPI's genoemd in de nota), is het nog niet mogelijk in te schatten wat de gevolgen zijn voor de bewoners en de (gemeentelijke) wegstructuur. Wij gaan ervan uit dat deze in het op te stellen Programma van Eisen concreet worden gemaakt en dat daarbij ook rekening wordt gehouden met (recent) gedane investeringen in openbaar vervoervoorzieningen op en langs onze wegen.</p>	<p>Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk maar ook de prestatie-indicatoren - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.</p>	Ja

4.1.6	Netwerk	Er wordt gezegd dat voorspellingen over het reisgedrag in de toekomst meer onzeker zijn en flexibiliteit nodig is. - Hoe wordt het huidige busnetwerk aangepast om tegemoet te komen aan de groeiende bevolking en werkgelegenheid in Alkmaar? Wordt er extra budget vrijgemaakt om aan de toenemende vraag te voldoen?	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. Daarin wordt o.a. rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces. Of er extra middelen worden vrijgemaakt is een doorlopend vraagstuk waar uiteindelijk Provinciale Staten over gaan.	-	Ja
4.1.6	Netwerk	Wordt de frequentie van busdiensten verhoogd in gebieden waar een toename van het aantal inwoners en werkgelegenheid wordt verwacht?	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen in minimumeisen en jaarlijks bijgesteld a.g.v. de ruimtelijke ontwikkelingen in het vervoerplan. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	Een zorg die speelt binnen de gemeente Alkmaar is dat er buslijnen vervallen als ze niet meer rendabel zijn, waardoor de bereikbaarheid van het ov voor sommige bewoners afneemt. - Hoe wordt de OV-bereikbaarheid voor inwoners van de gemeente Alkmaar gewaarborgd, vooral als reguliere openbaar vervoerdiensten economisch niet haalbaar zijn?	De ambitie van de provincie Noord-Holland is goede publieke mobiliteit. Dat kan door middel van regulier openbaar vervoer (busverbindingen), maar soms is een andere vorm van publieke mobiliteit passender, bijvoorbeeld vraagafhankelijk busvervoer, of buurtbussen, of deelmobiliteit, of anderszins. In het programma van eisen wordt het minimumbedieningsniveau van de nieuwe (bus)concessie nader uitgewerkt.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	Wat is het minimale dienstverleningsniveau dat gegarandeerd wordt voor niet-rendabele buslijnen in	De minimumeisen voor het ov-netwerk worden nader uitgewerkt in het	-	Nee

		Alkmaar om te zorgen voor basisbereikbaarheid voor bewoners?	Programma van Eisen. Het gaat hierbij om een totaalplaatje.		
4.1.6	Netwerk	Meer ruimte om te experimenteren met nieuwe HOV-lijnen	De ontwikkeling vindt plaats binnen het jaarlijkse vervoerplanproces, en/of de herijkingsmomenten. Dat biedt ook de mogelijkheden voor nieuwe HOV-lijnen.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	Voor nu: behoud van de huidige fijnmazige stadslijnen	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We nemen uw input mee voor het PvE. We blijven daarbij rekening houden met het STOMP-principe, zoals ook is genoemd in de Visie Publieke Mobiliteit.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	Naast de HOV-lijnen en de regionale lijnen, zijn er buslijnen die de omliggende wijken verbinden met het station en centrum, het zogenaamde fijnmazige OV. Hier willen we voorlopig aan vasthouden.	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We nemen uw input mee voor het PvE. We blijven daarbij rekening houden met het STOMP-principe, zoals ook is genoemd in de Visie Publieke Mobiliteit.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	Het stimuleren van OV door goede ketenmobiliteit is voor Heemskerk een belangrijk criterium. Dit betekent voor ons als gemeente goede en frequente aansluitingen tussen bus en trein met een minimale frequentie buiten de spits van 2x/uur.	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.	-	Ja

4.1.6	Netwerk	Uit oogpunt van duurzaamheid, gedane investeringen en betrouwbare overheid dienen de huidige haltelocaties in beginsel gecontinueerd te worden. Gemeenten dienen financieel niet de kosten te dragen van vervallen en nieuw in te richten haltelocaties.	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk inclusief eventuele eisen aan haltelocaties - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces. Nieuwe haltes worden tot nu altijd met subsidie van de provincie aangelegd. Vervallen haltes komen inderdaad ten laste van de wegbeheerders.	-	Ja
4.1.6	Netwerk	We merken dat de loopafstanden in stedelijke gebieden steeds groter worden, wat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vermindert. Wij vragen daarom om ervoor te zorgen dat de halte dekking niet verder afneemt, zodat alle bewoners toegang blijven houden tot nabijgelegen haltes en het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief blijft voor de auto.	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk inclusief eventuele eisen aan haltelocaties - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.	-	Ja
4.1.6	Netwerk	De aanwezigheid van OV in kleine kernen en voor mensen die van het OV afhankelijk zijn moet verder worden uitgewerkt. Het alleen noemen is onvoldoende om dit aspect tot zijn recht te laten komen.	De uitgangspunten voor de opbouw van het ov-netwerk zijn opgenomen in hoofdstuk 2.2, de koppeling met visie Publieke Mobiliteit. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces.	-	Ja

4.1.6	Netwerk	Terecht wordt aangegeven dat het OV een belangrijke rol speelt bij de woningbouw opgave. Wat wij missen is wel een duidelijke stellingname dat het OV dan ook van het begin af aan nieuwe woningbouwlocaties moet ontsluiten. Als nieuwe bewoners eenmaal aan de auto gewend zijn, zijn zij er moeilijk weer uit te halen.	We onderschrijven het grote belang van de mobiliteitstransitie (en dus grote rol voor ov) juist bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is ook zo opgenomen in het Perspectief Mobiliteit van PNH. Binnen de concessie nemen we de verplichting op dat nieuwbouwlocaties van bepaalde omvang ov-ontsluiting krijgen.		Ja
4.1.6	Netwerk	Hoewel door Ivo Nooter wordt aangegeven dat een heel breed beeld voor ogen gehouden dient te worden, en dat er weinig tot geen ruimte is voor lokale politiek, is de situatie op Texel zo specifiek binnen de concessiegebieden dat we daar toch niet helemaal aan ontkomen. Van de andere kant gezien is Texel feitelijk een lokale versie van het concessiegebied. De drukke veelbereide trajecten worden verzorgd door Lijn 28, de lokale versie van het provinciale Plusnet of R-net, terwijl op het minder drukke deel van het eiland in het OV wordt voorzien door Flexvervoer (Texelhopper). Dit is een gevolg van de in de huidige concessie geïntroduceerde Texelhopper. De regels en uitgangspunten hiervan zijn dan ook onderdeel van het PvE van de lopende concessie.	We zijn het met u eens dat Texel een specifiek onderdeel is binnen het concessiegebied NWNH. Het verder ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk incl. flexvervoer - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen.		
4.1.6	Netwerk	Terecht wordt daarbij gewezen op de beperking dat deze invulling afhankelijk is van voldoende vrijwilligers. Niet nader aangeduid wordt of het bestaansrecht van de buurtbus in diverse deelgebieden van de concessie afhankelijk is van de beschikbaarheid van vrijwilligers, of dat de buurtbus in alle gevallen overeind blijft.	Buurtbussen draaien per definitie op de beschikbaarheid van vrijwilligers. Indien er onvoldoende vrijwilligers beschikbaar zijn, zal overwogen worden of de lijn wordt opgenomen in het Basisnet, flexvervoer of andere vormen van publieke mobiliteit.	-	Nee

4.1.6	Netwerk	Hier wordt de hubstrategie wel benoemd en dat die invloed heeft, maar ik zie niet hier of later terug op welke manier.	Daar waar hubs en de ov-concessie samenhangen en/of raakvlakken hebben vindt verdere uitwerking plaats in de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit.	-	Nee
4.1.6	Netwerk	NS is blij om te lezen dat in de concept NvU wordt gesproken over het belang van de ketenvoorzieningen en daarmee de aansluitingen tussen het ov en de overige modaliteiten (o.a. (deel)fiets, trein en auto). Deze zijn inderdaad van groot belang omdat reizigers niet van halte-halte reizen, maar van deur-tot-deur. Een goede synergie tussen het spoor en het busvervoer is essentieel. In het vastgestelde Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord werken we al toe naar 1 mobiliteitssysteem, waarbij het busvervoer direct aansluit op het treinvervoer. Dit zorgt voor minder paralleliteit tussen bus en trein. NS ziet ook graag dat dit wordt meegenomen in de nieuwe concessie voor NoordWest Noord-Holland (NWNH). Minder parallel vervoer tussen bus en trein zorgt immers voor een efficiënt en betaalbaar openbaar vervoersysteem in Noord-Holland.	Dank voor uw reactie. Het ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. We zullen uw input m.b.t. paralleliteit bus en trein meenemen in het vervolgproces.	-	Ja
4.1.7	Betalen	Er moet één app voor moet komen voor verschillende OV-aanbieders.	De ambitie voor één app voor verschillende OV-aanbieders delen wij. De concessiehouder zorgt voor betaalgemak voor de reiziger. De vervoerder vervult hierbij een actieve rol, staat open voor en werkt constructief mee aan de invoering en doorontwikkeling van OVPay. Het uitgangspunt voor MaaS is dat de vervoerder alle benodigde informatie moet vrijgeven zodat haar diensten kunnen	-	Nee

			worden geïntegreerd in een (door de markt ontwikkeld) MaaS-platform. Dit wordt ook in een landelijk traject opgepakt. We vragen van de ov-vervoerder voor deze nieuwe concessie niet om een regisseursrol te nemen hierin; dat zien wij niet als zijn kerncompetentie, maar het rijden van ov wel.		
4.1.7	Betalen	Er wordt aangegeven dat er ruimte is voor maatwerkvervoer in de nota. Blijven er mogelijkheden voor afspraken tussen gemeenten en de vervoerder zoals het Eurokaartje?	Ja. Zie hiervoor de tarievenvisie NH2024.	Toegevoegd dat het mogelijk blijft voor gemeenten om separate afspraken te maken met vervoerder over specifieke producten blijft bestaan.	Nee
4.1.8	Inclusiviteit	Het openbaar vervoer moet goed en makkelijk toegankelijk zijn omdat het een soort nutsvoorziening is. Hoe kijkt GS hiertegen?	We onderschrijven het belang van toegankelijk openbaar vervoer. Eén van de opgaven uit het Perspectief Mobiliteit is zorgen voor veilig en toegankelijk reizen. Het gaat daarbij om zowel fysieke toegankelijkheid als mentale toegankelijkheid. Mede daarom heeft de provincie het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer ondertekend, en willen we ook dat de vervoerder daaraan voldoet. De provincie is bezig met een uitvoeringsprogramma toegankelijk ov, volgens op het Bestuursakkoord. Dit zal op onderdelen effect hebben op de minimumeisen zoals gesteld in de concessie. Dit wordt later in de verdere aanbestedingsdocumenten uitgewerkt.	-	Nee

4.1.8	Inclusiviteit	Ik ben verheugd over de aandacht die dit aspect in de nota krijgt en dat bestaande convenanten en afspraken naar de vervoerder toe verplicht worden gesteld. De praktijk leert dat vooral gebruikersgroepen zelf vaak direct de beste adviezen naar een vervoerder geven. Bijvoorbeeld zoals nu gebeurt bij het /GVB Amsterdam, waar personen met een beperking aan het rijdend personeel ervaring trainingen verzorgen hoe met mensen met een beperking om te gaan en waar vooral knelpunten liggen. Ik zou graag zien dat u dit aspect van directe betrokkenheid vanuit doelgroepen in het programma van eisen opneemt. Betrek mensen uit deze doelgroepen in een vroegtijdig stadium, bijvoorbeeld ook bij het ontwerpen en uitwerken van nieuw materieel of haltevoorzieningen.	We stellen uw input op prijs en zullen uw input meenemen in het proces van opstellen van het PvE.	-	Ja
4.1.8	Inclusiviteit	Een tweede aspect betreft de voorzieningen in de bus zelf. De praktijk wijst uit, dat voorzieningen als schuif- of klapplanken die de toegankelijkheid van de bus voor mensen in een rolstoel mogelijk maken, in de praktijk vaak niet functioneren. De reden is dat deze niet bij het dagelijks onderhoud van het materieel getest worden, omdat het gebruik uiteraard beperkt is. Ik zie graag dat de vervoerder aangeeft hoe ook voor mensen met een lichamelijke beperking de betrouwbaarheid in de praktijk uitvoering maximaal wordt gebracht en stellen u voor hiervoor gedetailleerde voorwaarden in het programma van eisen op te nemen.	We stellen uw input op prijs en zullen uw input meenemen in het proces van opstellen van het PvE.	-	Ja

4.1.8	Inclusiviteit	Overigens, en we herhalen dit nog maar eens, niet voor iedereen is een ketenreis een goede invulling van een reis. Sommige ouderen, mensen met een verminderde mobiliteit zijn niet altijd in staat om een deel van de reis per fiets te maken en is een deur-tot-deur reis van belang. De uitgangspunten van Publieke Mobiliteit, met hubs en snelle, frequente lijnen kan een verdere verschraving van het Basisnet betekenen. Voor degenen waarvoor deelmobiliteit geen optie is, wordt het dan van groter belang dat het flexnet goed beschikbaar en toegankelijk is. Daar wordt naar onze mening in deze NvU te weinig aandacht aan besteed. Ook zou het WMO vervoer hier een rol in kunnen spelen, maar ook hier spelen de al eerder genoemde verschillende verantwoordelijkheden en financieringsstromen.	<p>We onderschrijven het belang van toegankelijk openbaar vervoer. De provincie is bezig met een uitvoeringsprogramma toegankelijk ov, volgens op het Bestuursakkoord. Dit zal op onderdelen effect hebben op de minimumeisen zoals gesteld in de concessie. Dit wordt later in de verdere aanbestedingsdocumenten uitgewerkt. In de volgende fase, uitwerking van het PvE, worden de minimumeisen voor wat betreft het basisnet en flex verder uitgewerkt.</p> <p>Voor wat betreft flex en de combinatie met WMO houden we de optie om integratie mogelijk te maken, door flex op termijn uit de concessie te halen. Op dit moment is dat nog niet mogelijk i.v.m. de verschillende verantwoordelijkheden en financieringsstromen.</p>	-	Nee
4.1.9	Reisinformatie/service	Een goede (en goed bereikbare) klantenservice is van belang voor reizigers, o.a. bij betaling achteraf.	We onderschrijven het belang van een goede klantenservice. Daarom worden hier minimumeisen aan gesteld in het PvE.	-	Ja
4.1.9	Reisinformatie/service	Ten aanzien van de reisinformatie verzoeken wij om vooral in te zetten op het verbeteren van de reisinformatie via de app in plaats van te investeren in dynamische reisinformatie op de haltes. Moderne technologieën en de brede beschikbaarheid van smartphones maken het efficiënter en kosten effectiever om reizigers via mobiele applicaties van up-to-date informatie te voorzien.	Van de concessiehouder wordt verwacht dat zij de reisinformatie en de middelen waarmee de informatie wordt verstrekt afstemmen op de behoefte van verschillende doelgroepen, zodat de dynamische en statische reisinformatie voor iedereen toegankelijk en beschikbaar	-	Nee

			is. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces van het PvE.		
4.2.2	Doorontwikkeling / flexibiliteit	Welke maatregelen worden genomen om flexibiliteit in de concessie op te nemen, zodat toekomstige veranderingen in bevolking en werkgelegenheid snel kunnen worden aangepakt?	Gedurende de concessieperiode vinden de veranderingen in het netwerk plaats via het jaarlijkse vervoerplanproces. Daarnaast geven we onszelf (en de vervoerder) de ruimte om de concessie door te ontwikkelen als de situatie daartoe aanleiding geeft. Hierbij gaat het om grotere wijzigingen dan die in het vervoerplanproces. Daarbij kijken we terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkeling. Binnen de kaders van de concessie passen we doelstellingen en indien nodig de businesscase aan.	Herijkingsmoment (en) voor de duidelijkheid vervangen door mogelijkheid voor door ontwikkeling concessie, buiten het reguliere vervoerplanproces.	Nee
4.2.2	Doorontwikkeling / flexibiliteit	Mogelijkheden om bij opening van OV-knooppunt Nieuw-Zuid, heringerichte Stationsplein en mogelijke halte aan station noordzijde, in samenspraak met PNH en de vervoerder het vervoerplan hierop aan te passen.	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. Die mogelijkheid is er binnen de jaarlijkse vervoerplancycclus of indien nodig bij een doorontwikkelingsmoment.	-	Nee
4.2.2	Doorontwikkeling / flexibiliteit	Voor straks: mogelijkheid tot een pilot met vraaggestuurde alternatieven voor laag bezette stadslijnen.	Onderdeel van Publieke Mobiliteit is o.a. het meer vraaggerichte openbaarvervoer, waaronder het basisnet en flexvervoer. Het is mogelijk dat basisnetlijnen in de toekomst meer vraaghankelijk ingericht worden. Ontwikkeling vindt o.a. plaats via het jaarlijkse vervoerplanproces en de herijkingsmomenten.	-	Nee

4.2.2	Doorontwikkeling / flexibiliteit	Om te zorgen dat in de toekomst heel Haarlem toch bereikbaar blijft met het OV, wil de stad een pilot starten met een OV-systeem met busjes op vraag. Deze (elektrische) busjes rijden, kriskras door de stad en kennen een hoge haltedichtheid. Hiervoor wil de gemeente haar krachten bundelen met de provincie en de vervoerder voor de nieuwe concessie Haarlem-IJmond. De verwachting is dat dit voor de reiziger een betere situatie oplevert dan de laag frequente buslijnen en omslachtige routes van de huidige stadslijnen.	Wij gaan graag deze uitdaging met u aan, maar het moet wel binnen de huidige financiële middelen van de provincie passen (evt. aangevuld met aanvullende financiering vanuit u).	-	Nee
4.2.2	Doorontwikkeling / flexibiliteit	Flexibiliteit wordt terecht een vereiste genoemd. Dan heeft het geen pas om weer achterom te kijken naar de effecten van corona. Er is nu eenmaal een nieuwe situatie met nieuwe reispatronen en met modellering kan er wel degelijk vooruit gekeken worden, maar dan wel met de juiste parameters. Wij adviseren dan ook dat om elke paar jaar een doorontwikkelings exercitie te houden.	<p>Doorontwikkeling vindt plaats door het jaarlijkse vervoerplanproces. Gedurende de concessieperiode vinden de veranderingen in het netwerk plaats via de jaarlijkse vervoerplannen. Voor deze plannen wordt een proces opgenomen in de concessieafspraken waarin diverse stakeholders worden betrokken (inclusief concessieverlener) en de gelegenheid/het recht hebben om advies te geven.</p> <p>Daarnaast bouwen we tenminste één herijkingsmoment in, tijdens de concessie, maar als de situatie daarom vraagt, kunnen het ook 2 of 3 zijn. Op dit moment kunnen we de kaders van de aanbesteding in de concessie herijken. Tijdens dit herijkingsmoment kijken we terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkeling. Binnen de kaders van de concessie passen we doelstellingen en indien nodig de</p>	Herijkingsmoment (en) voor de duidelijkheid vervangen door mogelijkheid voor door ontwikkeling concessie, buiten het reguliere vervoerplanproces.	Nee

			<p>businesscase aan.</p> <p>De specifieke invulling van het jaarlijkse vervoerplanproces en de herijking wordt in het PvE verder uitgewerkt. We zullen uw input daarin meenemen.</p>		
4.2.2	<p>Doorontwikkeling / flexibiliteit</p>	<p>Ruimte voor ontwikkelingen</p> <p>Ook voor de nieuwe concessie lijkt de combinatie van vaste lijndiensten en flexvervoer voor Texel de beste oplossing. Hierbij (maar dat geldt m.i. voor de gehele concessie NWNH) zou echter binnen de NvU en het daaruit volgende PvE ruimte moeten blijven om de vervoersplannen en -structuren aan te passen aan actuele ontwikkelingen. Denk hierbij aan het ontstaan van nieuwe woonwijken die moeten worden ontsloten. Is flexvervoer bij een bijbehorende groei van het OV-gebruik dan nog steeds de juiste oplossing, of moet er wellicht teruggeregpen worden naar Basisnet? Vergelijkbare situaties hebben zich ook voorgedaan toen onverwachts grote groepen vluchtelingen van het OV-gebruik gingen maken. Binnen de gemaakte afspraken dient dan altijd ruimte te zijn om op te schalen van flexvervoer naar Basisnet of zelfs van Basisnet naar Plusnet. Uiteraard geldt andersom hetzelfde. Wanneer lijnen vanuit het Basisnet onvoldoende bezetting kennen zou ter plaatse moeten kunnen worden terug geschaald naar Flexvervoer.</p> <p>De ruimte die in de NvU wordt genomen voor dergelijke aanpassingen vormt de basis voor de ruimte die in het PvE en uiteindelijk in de exploitatie</p>	<p>We zijn het met u eens dat de concessie flexibel moet zijn en in moet kunnen spelen op ontwikkelingen, waaronder de door u geschetste voorbeelden. De nieuwe concessie NWNH speelt hierop in, mede door de jaarlijkse vervoerplancyclus waarin het ov-product doorontwikkeld wordt. Daarbij vindt de ontwikkeling meer plaats in samenspraak tussen concessiehouder en concessieverlener, zodat provincie hier meer regie over heeft. Grotere wijzigingen kunnen plaatsvinden als gevolg van de herijkingsmomenten die worden ingebouwd in de concessie, waarin de kaders van de aanbesteding in de concessie herijkt (kunnen) worden.</p>	-	Nee

		van de concessiehouder terecht komt. Deze flexibiliteit is overigens in lijn met jullie voorgenomen beleid.			
4.2.4	Concessie-duur	De concessieduur is 10 jaar (eventueel 15 jaar). Dat is een lange tijd, waarbij in een snel veranderende mobiliteitswereld het van belang is in te spelen op die veranderingen. Flexibiliteit is dan van belang, waarbij naast KPI's ook de mening en ervaringen van reizigers van groot belang zijn. Mystery guest onderzoeken en reizigers onderzoeken en klachten signaleringen zijn dan van groot belang. Dit kan dan leiden tot een algehele evaluatie van de concessie elke drie á vier jaar, op basis waarvan verbeteringen doorgevoerd kunnen worden en de concessieduur 15 jaar kan worden.	<p>We bouwen tenminste één herijkingsmoment in, tijdens de concessie, maar als de situatie daarom vraagt, kunnen het ook 2 of 3 zijn. Op dit moment kunnen we de kaders van de aanbesteding in de concessie herijken. Tijdens dit herijkingsmoment kijken we terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkeling. Binnen de kaders van de concessie passen we doelstellingen en indien nodig de businesscase aan. Dank voor uw suggestie om hierin ook mystery guest onderzoeken, reizigers onderzoeken en klachtsignaleringen mee te nemen.</p> <p>De specifieke uitwerking van de herijkingsmomenten (o.a. invulling en voorwaarden) wordt in het PvE nader uitgewerkt.</p>	-	Ja
4.2.6	Financiële risico's en uitdagingen	Worden de subsidiemogelijkheden voor aanvullende vormen van OV uitgebreid, zoals voor een buurtbus?	Buurtbussen vallen onder de reikwijdte van de concessie. Daar zijn voldoende subsidiemogelijkheden voor. Voor aanvullende vormen van ov (o.a. deelmobiliteit) zijn nog geen budgetten beschikbaar gesteld.	Nee	Nee

4.2.7	Tarieven	<p>Uiteraard is het landelijk en regionaal tarievenbeleid van toepassing. Vanuit de reiziger gezien is het van belang dat er een integratie is met het productportfolio van de aangrenzende concessiegebieden en met de HRN concessie van NS.</p> <p>We zitten nu in de overgangsfase van het OV-Chip kaart- en tariefsysteem naar het OVPay systeem met EMV en OVPas. Dit biedt nieuwe mogelijkheden, zeker op het gebied van integratie. Het gaat dan niet meer om de verschillende tarieven, maar om een naadloze reis zonder in-/uitchecken tussen vervoerders en een dubbel opstaptarief. Wij gaan ervan uit dat hier in de Tarievenvisie OV NH2024 meer aandacht aan wordt besteed.</p>	<p>Dank voor uw reactie, we onderschrijven het belang voor de reiziger van o.a. tariefintegratie (zie ook 4.2.7). Omdat uw reactie gaat over de Tarievenvisie OV NH2024 gaan we er hier niet inhoudelijk op in.</p>		Nee
4.3.1	Zero-emissie	<p>Hoe denkt GS over zero-emissiebussen in het kader van netcongestie?</p>	<p>Door de krapte op het energienetwerk is dit een uitdaging. Daarom probeert de provincie nu de strategische assets (of strategische activa) vast te leggen. Zo zijn de randvoorwaarden ook na afloop van de concessie geborgd. Hierbij gaat het om stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en de aansluiting op het energienetwerk. Zie ook hoofdstuk 4.3.3. Bussen gaan mee naar de volgende concessie. Daarnaast maken wij ons zeker zorgen over het realiseren van de beschikbare aansluitingen in de concessie.</p>		Nee

4.3.1	Zero-emissie	Het is bekend dat elektrische bussen vanwege de batterij/accu zwaar zijn. Vanuit de binnenstad bereiken ons veel klachten over trillinghinder. Dit hangt uiteraard ook samen met de gesteldheid van het wegdek, maar zeker ook met de zwaarte van de bus. Ik geef daarom graag ter overweging of het mogelijk is in het programma van eisen op te nemen dat zo licht mogelijk busmateriaal wordt aangeschaft. Ik verzoek u om uit te zoeken of deze eis haalbaar is.	We zullen uw input meenemen en wegen in het proces van opstellen van het PvE.	-	Nee
4.3.1	Zero-emissie	In lijn met het Bestuursakkoord Zero Emissie, vragen wij aandacht voor de gewichtstoename van bussen, met name in landelijke gebieden waar gebruik wordt gemaakt van onze lintwegen en onze historische binnensteden. Het toegenomen gewicht van emissievrije voertuigen kan leiden tot meer trillingsoverlast bij ongefundeerde woningen. Wij verzoeken om passende maatregelen en monitoring om deze impact te minimaliseren.	We delen uw zorg, maar de daarvoor bevoegde instantie (RDW) gaat over de goedkeuring van de bussen. Als deze goedkeuring geeft, dan mogen de bussen rijden op de openbare weg. We zien ook dat de bussen steeds lichter worden a.g.v. het gebruik van lichtere materialen als het gaat om de carrosserie. Als er specifieke aandachtspunten zijn, dan gaan we daar graag met de gemeenten over in gesprek.	-	?
4.3.1	Zero-emissie	Op pag. 10 wordt met grote stelligheid de transitie richting volledig emissievrij rijden in deze concessieperiode aangekaart; de enige beperking die wordt aangehaald betreft de beschikbaarheid van energie en de beschikbaarheid van stallingen en laadpunten. Mogen we hieruit opmaken dat ook de buurtbus in de nieuwe concessieperiode volledig emissievrij is? De ontwikkelingen momenteel op de vervoersmarkt wijzen nog niet in deze richting helaas, tenzij ook de beperking van het B-rijbewijs van max. 3500 kg zou worden verruimd. Ook daarin voorzien wij vooralsnog geen aanpassingen in de wetgeving dienaangaande. Dan rijst de vraag in	We zetten ons in voor volledig emissievrij rijden. Echter, als gedurende de Concessie Auto's ten behoeve van de Buurtbusprojecten worden vervangen en er nog geen geschikt (toegankelijk, Zero Emissie, actieradius en voldoen aan de gewichtseisen voor het B-rijbewijs) auto's beschikbaar zijn op de markt dan treden Concessiehouder en Provincie in overleg over een (tijdelijke) ontheffing voor de eis van Zero Emissie.	Mogelijkheid voor uitzondering buurtbussen ZE toegevoegd in NvU.	Ja

		hoeverre hybride oplossingen en/of andere schonere brandstoffen dan diesel wellicht nog een (secundair) alternatief bieden.			
4.3.3	Strategische activa	Zijn er voldoende laadpunten voor zero-emissiebussen?	Dat valt nog te bezien. Door de krapte op het energienetwerk wordt dat nog best lastig. Daarom probeert de provincie nu de strategische assets (of strategische activa) vast te leggen. Zo zijn de randvoorwaarden ook na afloop van de concessie geborgd. Hierbij gaat het om stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en de aansluiting op het energienetwerk. Zie ook hoofdstuk 4.3.3.	-	Nee
4.3.3	Strategische activa	Ontwikkelen strategische assets n.t.b.: dit is niet ingevuld. Wat bedoelen ze hiermee, wat zijn de afhankelijkheden? (Vermoedelijk de KV-leidingen, etc.)	De Provincie neemt, samen met de gemeentes, de verantwoordelijkheid voor de strategische assets (of strategische activa). Zo zijn de randvoorwaarden ook na afloop van de concessie geborgd. Hierbij gaat het om stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en de aansluiting op het energienetwerk. Zie ook hoofdstuk 4.3.3.	Het woord "assets" veranderd in "activa" voor consistentie in het document	Nee
4.3.7	Circulariteit	Ook dit aspect is uitgebreid in de nota van uitgangspunten opgenomen. Ik mis echter expliciet het vereiste dat busmaterieel zoveel als mogelijk dient te bestaan uit materialen die herbruikbaar zijn bij einde levensduur. Circulaire bussen dus om het gemakshalve maar zo te benoemen. Ook mis ik het element om uit te sluiten dat een vervoerder, evenals in Oost-Nederland is gebeurd, voor in China gefabriceerd busmaterieel kiest. De praktijk leert dat dit storingsgevoelig is en vooral door staatssteun	Voor wat betreft circulariteit verwijzen wij u naar hoofdstuk 4.3 van de concept NvU. Vooralsnog gaan we ervan uit dat wij niet kunnen eisen dat een vervoerder geen bussen mag inkopen uit China (Europese regelgeving).	-	Nee

		concurrerend is naar Europese producenten. Gaat u dit aspect in de nota aandacht geven?			
Overig	Proces	Hoe wordt de groei van Alkmaar in overweging genomen bij de regionale verdeling van middelen en busdiensten tussen verschillende gemeenten binnen de provincie Noord-Holland?	Het vervoerkundig ontwerp van het ov-netwerk - waaronder opbouw van het busnetwerk - wordt uitgewerkt in het PvE in minimumeisen. Daarin wordt o.a. rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen. We zullen uw input meenemen in het vervolgproces. In het algemeen streven we naar een evenwichtige verdeling van middelen over de provincie. Daarbij is uitgangspunt dat we de bijdrage blijven verdelen op basis van de huidige verdeling per regio (huidige concessiegebieden).	-	Nee
Overig	Proces	Tot slot ga ik graag in op uw oproep om vanuit de betrokken regio's een ambtenaar te laten deelnemen in het aanbesteding projectteam dat u gaat samenstellen. Ik ben hierover verheugd en zie hiervan het belang. Ik zal dit aspect met de in de GR betrokken regiogemeenten bespreken en ben bereid om, juist vanwege de vele belangen die er in lijnvoering en afstemming liggen, deze inzet vanuit Haarlem te geven.	Dank voor uw reactie en het voornemen deel te nemen aan het vervolgproces om te komen tot een goed Programma van Eisen.	-	Nee

Overig	Proces	<p>Het idee dat de provincie oppert om voor de biedingen voor de nieuwe concessie uit te gaan de bestaande dienstregeling (als het om het aantal DRU's gaat: NHN zomer 2024 en voor HIJ zomer 2025), lijkt ons dan ook een goede. De biedingen zouden dan voor 80% vast liggen en 20% kan door de bidder zelf ingevuld worden. Daarboven kan de bidder dan maximaal 10/15% extra bieden. Ook kan worden overwogen om voor het eerste jaar van de nieuwe concessie dezelfde dienstregeling van toepassing te laten zijn, zodat de nieuwe vervoerder goed kan inspelen op de concessie. Dit hebben wij bij de laatste twee concessies ook al voorgesteld. Wij adviseren dat nu echt op deze manier vorm te geven. Wij adviseren in ieder geval duidelijk aan te geven in het PvE dat er primair invulling gegeven moet worden aan het uitvoeren van de beschikbare DRU's.</p>	<p>Dank voor uw reactie, we nemen uw reactie ter kennisgeving aan in de verdere uitwerking richting het PvE.</p>	-	Ja
Overig	Proces	<p>Door de provincie is aangegeven bij de laatste informatiebijeenkomst dat de Provincie een werkgroep gaat oprichten voor het Programma van Eisen. De wethouders van de BUCH hebben aangegeven dat zij zich ook verantwoordelijk voor een goed openbaar vervoer in de regio en vanuit de BUCH zullen zorgen voor een vertegenwoordiger in deze werkgroep.</p>	<p>Dank voor uw reactie en voornemen deel te nemen aan het vervolgproces om te komen tot een goed Programma van Eisen.</p>	-	Nee