

Nota van Zienswijzen

Programma van Eisen

OV-concessie Gooi en Vechtstreek

Zaaknummer 1227705

© Gehele of gedeeltelijke overneming, reproductie of openbaarmaking van de Aanbestedingstukken, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande Schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende is verboden, behoudens de beperkingen bij de wet gesteld. Het verbod betreft ook gehele of gedeeltelijke bewerking.

KvK nr.: 34362354 BTW nr.: NL.0010.03.124.B.08

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Resultaat van de terinzagelegging.....	3
	2.1 Samenvatting reacties	4
	2.2 Algemene beantwoording	4
3.	Wijzigingen	6
4.	Verdere procedure.....	8
5.	Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie	10

1. Inleiding

Op 19 maart 2019 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (“GS”) het ontwerp Programma van Eisen (“PvE”) voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de concessie Gooi en Vechtstreek vastgesteld.

Het ontwerp PvE heeft van 19 maart 2019 tot en met 3 mei 2019 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. Tevens is een marktconsultatie gehouden. In totaal zijn 23 zienswijzen en adviezen ontvangen. Het ontwerp PvE is op 20 mei 2019 besproken in de vergadering van de Interim-Statencommissie.

De voorliggende Nota bevat de reacties die zijn ontvangen op het ontwerp PvE, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van enkele reacties in het definitieve PvE zijn doorgevoerd. De vragen en suggesties uit de vergadering van de Interim-Statencommissie zijn ook opgenomen in deze Nota van Zienswijzen.

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 wijzigingen in het PvE, naar aanleiding van de adviezen en reacties. Hoofdstuk 4 geeft een doorkijk naar de verdere procedure. Daarbij wordt onder andere vermeld op welke wijze de offertes van vervoerbedrijven zullen worden beoordeeld. In hoofdstuk 5 zijn ten slotte de individuele zienswijzen en de reactie van de provincie opgenomen. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend vindt zijn zienswijze en het antwoord terug in dit hoofdstuk.

Op 9 juli 2019 hebben GS het definitieve PvE inclusief deze Nota van Zienswijzen vastgesteld.

2. Resultaat van de terinzagelegging

Het ontwerp PvE heeft ruim 6 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 PvE hebben 23 partijen gereageerd.

De partijen die gereageerd hebben zijn:

- 2 overheidsorganisaties in de Gooi en Vechtstreek, één daarvan namens alle gemeenten;
- ROCOV Noord-Holland als reizigersvertegenwoordiging;
- 3 omliggende vervoersautoriteiten;
- 10 belangengroepen/organisaties/stichtingen/bedrijven;
- 7 individuele inwoners.

Op 20 mei heeft in de interim-commissie van Provinciale Staten de bespreking van het ontwerp PvE plaatsgevonden. De vragen die tijdens deze bespreking zijn gesteld zijn (samengevoegd) als reactie in de Nota van Zienswijzen opgenomen onder letter X.

Daarnaast heeft er in de periode van ter inzage ligging ook een marktconsultatie met o.a. vervoerders plaats gevonden. De samenvatting van deze marktconsultatie en de marktconsultatie in de periode van de Nota van Uitgangspunten (“NvU”), is opgenomen in bijlage C3 van het PvE.

2.1 Samenvatting reacties

Vanuit ROCOV en de gezamenlijke gemeenten zien wij in grote lijnen instemming met de ingezette lijn: goed en attractief OV met een duidelijke rol voor de fiets in het voor- en natransport. Daarbij wordt wel een aantal zorgpunten geuit. De zorgpunten van zowel ROCOV als de gemeenten hebben betrekking op een aantal onderwerpen:

- a. *De keuze voor de combinatie fiets en OV*: er wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van haltes per fiets, de (sociale) veiligheid en voorzieningen om je fiets goed te kunnen stallen.
- b. *De mogelijk grotere afstand naar de halte*: er wordt verzocht om (aanvullende) maatregelen te treffen voor mensen waarvoor de afstand naar een halte of knooppunt te groot wordt.
- c. *Toegankelijkheid en gebruik van het OV*: in meerdere zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor specifieke onderwerpen die de toegankelijkheid verbeteren, voor mensen die minder makkelijk gebruik kunnen maken van het OV.
- d. *De bereikbaarheid van een aantal specifieke locaties in de regio*: er worden verzoeken gedaan om voor specifieke locaties, haltes of buslijnen te garanderen dat deze behouden blijven in de nieuwe concessie.
- e. *De bereikbaarheid van toeristische bestemmingen*: er wordt verzocht om bepaalde musea of toeristische bestemmingen beter bereikbaar te maken met het OV.
- f. *Meer nadruk op jaarlijkse ontwikkeling*: het OV moet zich jaarlijks aan de ontwikkelingen kunnen aanpassen.

2.2 Algemene beantwoording

Het moment van verlenen van een nieuwe concessie aan een vervoerder is een moment waarop opnieuw wordt gekeken welk aanbod OV de komende jaren past in deze regio. De aanbesteding is een middel om de doelen te bereiken. Aanbesteden is geen doel op zich. De provincie vindt het heel belangrijk dat de concessie zich ook na het eerste jaar zal ontwikkelen. Mobiliteitspatronen ontwikkelen zich immers ook en de concessie wordt voor lange tijd verleend.

Het PvE heeft in de aanbesteding en gedurende de looptijd van de concessie een belangrijke rol. Het schetst het minimum dat de provincie aan OV gerealiseerd wil zien. Het schetst niet het eindbeeld of het aanbod dat de vervoerder zal doen. Dit volgt uit de winnende inschrijving en wordt uiteindelijk vastgelegd bij de gunning.

In het voorliggende PvE is gekozen om voor een deel van het net (alles behalve R-netlijn 320) functioneel uit te vragen. Dat wil zeggen dat er een minimum wordt omschreven en er een beroep op de creativiteit en ondernemingszin van de vervoerder wordt gedaan.

Een andere mogelijkheid was geweest om de vervoerder te vragen wat er nu is of precies voor te schrijven wat we van de vervoerder verwachten. Reizigers en opdrachtgevers weten dan precies waar ze aan toe zijn. Het nadeel hiervan is dat er geen vernieuwing en geen creativiteit in het netwerk ontstaat. Dat is een ongewenste situatie. Juist in deze regio is er behoefte aan het opnieuw bekijken van het net. Dat is nodig om invulling te geven aan de kracht van de combinatie OV en fiets, te bekijken hoe om te gaan met slecht bezette lijnen, en het sterker maken van sterke lijnen.

Het functioneel uitvragen brengt onzekerheden met zich mee. Dit is terug te zien in de zienswijzen waarin de zorg over het vervallen van lijnen, haltes en langere loopafstanden wordt uitgesproken. Gelijktijdig wordt in zienswijzen gevraagd naar bijvoorbeeld nieuwe lijnen, nieuwe verbindingen en hogere frequenties. Meer OV vergt ook meer benodigde financiële ruimte. In de Nota van Uitgangspunten is vastgelegd dat het huidige budget voor de concessie uitgangspunt is.

Het niet mogelijk om hogere eisen te stellen zonder het risico te lopen dat de vervoerder geen ondernemingsvrijheid meer heeft om zelf extra's aan te bieden. Of, erger nog: indien het eisenpakket wordt opgehoogd, bestaat zelfs het gevaar dat vervoerbedrijven geen kostendekkende offerte kunnen maken en daarom afzien van inschrijving. Daarom is bij de verwerking van de reacties vooral gekeken naar de kosten van de ingediende wensen: kostprijsverhogende wensen zijn in principe niet gehonoreerd, tenzij deze kosten beperkt waren of elders konden worden gecompenseerd.

Keuze voor de combinatie fiets en OV betekent ook investeren in de ketenreis en de plaatsen waar fiets en OV bij elkaar komen. Dat is bij haltes en ov-knooppunten, zoals stations. Ook de gezamenlijke gemeenten hebben op de regionale agenda de ontwikkeling van OV-knooppunten staan. GS hebben eerder besloten om de ambities voor ketenmobiliteit en de combinatie OV/fiets in Gooi en Vechtstreek verder uit te werken met de Regio. Uit deze gezamenlijke aanpak nog blijken welke voorzieningen gewenst zijn en welke daarvan tot de gezamenlijke scope of de scope van de Provincie gaan behoren. Om te borgen dat er financiële middelen zijn om de provinciale onderdelen te ontwikkelen, hebben GS besloten om hiervoor € 2,0 miljoen te reserveren. De gemeenten zullen naar verwachting ook hun steentje hieraan bijdragen. Dit zal een apart traject met de gemeenten worden, buiten de aanbesteding van de concessie om. De wens is om maatregelen en voorzieningen in 2022 gereed te hebben, gelijk met de start van fase 2, waarin de vervoerder volgens zijn nieuwe netwerk gaat rijden.

De mogelijk grotere afstand naar de halte is in meerdere reacties genoemd. Met name voor de groep ouderen wordt dit gezien als een negatief effect. Zoals beschreven wordt er in het PvE een beroep gedaan op de creativiteit van de inschrijvende vervoerders. De indruk dat iedereen te maken zal krijgen met een langere halteafstand is niet juist. Het grootste deel van de inwoners blijft op gelijke afstand van de bushalte of het NS-station wonen. Het huidige netwerk ligt er niet voor niets, dus de verwachting is dat een groot deel van het netwerk zeker gereden zal blijven worden. Maar de vervoerder kan ook voorstellen doen die tot veranderingen leiden. We vragen de inschrijvende vervoerders om aan te geven hoe zij op deze veranderingen willen inspelen met aanvullende mobiliteitsvormen. We vinden dit een belangrijk onderdeel van de aanbieding van de vervoerder.

We vragen de aanvullende mobiliteitsvormen als optie uit omdat ook de regiogemeenten hebben aangegeven op dit vlak mogelijk samenwerking met het doelgroepenvervoer te zien. We willen de opties die de vervoerder doet daarom in samenspraak met de regiogemeenten kunnen beoordelen.

Toegankelijkheid en gebruik van het OV wordt in meerdere zienswijzen genoemd. Gevraagd wordt naar specifieke onderwerpen die de toegankelijkheid verbeteren, voor mensen die minder makkelijk gebruik kunnen maken van het OV. De provincie investeert al jaren in toegankelijkheid van haltes en ook de bussen zijn inmiddels goed toegankelijk voor mindervaliden. In meerdere zienswijzen wordt gesproken over het gedrag van de chauffeurs (bejegening), niet te snel optrekken, hulp bieden etc. Dit is expliciet in het PvE opgenomen. Voor de provincie betekent dit dat de eisen die worden gesteld realistisch moeten zijn maar ook het aanbod van de vervoerder moet uitgaan van realistische rijtijden. Daar wordt bij de inschrijving door de provincie op gelet. Bij de klantinterface vraagt de provincie nadrukkelijk naar voorstellen om het gebruik van het OV voor deze doelgroep te vergemakkelijken. Daarnaast is er een bonus opgenomen voor de chauffeurs als een hoge klanttevredenheid wordt bereikt.

De bereikbaarheid van een aantal specifieke locaties of specifieke lijnen: er wordt verzocht om verbindingen, lijnen of haltes als garantie of eis op te nemen. Op een aantal plekken hebben we aan dit verzoek voldaan. Met name op plaatsen waar sprake was van een hele specifieke kwetsbare reizigersgroep of op plaatsen waar de inschatting is dat dit zonder extra kosten gerealiseerd kan

worden. Op andere plaatsen wachten we het aanbod van de vervoerder eerst af. Zoals eerder beschreven willen we voldoende ruimte in het PvE laten om de creativiteit van de vervoerder maximaal te stimuleren.

Voor de bereikbaarheid van een aantal toeristische bestemmingen met in het bijzonder het Muiderslot worden meerdere verzoeken gedaan. We vragen de vervoerder naar voorstellen met potentie om deze gebieden beter te ontsluiten. Het ingewikkelde van het bedienen van toeristische locaties is dat dit veelal seizoensgebonden of tijdgebonden is en het voor de potentiële gebruiker pas aantrekkelijk wordt als het direct en met hoge frequentie bediend wordt. Dat gaat niet altijd gelijk op met het te verwachte aantal gebruikers en de bijbehorende opbrengsten. We wachten de voorstellen van de vervoerder af. Komen deze voorstellen niet, dan bieden we in de concessie ruimte voor de samenleving of organisaties om initiatieven te ontwikkelen.

Meer nadruk op jaarlijkse ontwikkeling was een wens in zowel een aantal zienswijzen als van de provincie zelf. Dat heeft geleid tot het laten vervallen van fase 3, waarin een grote evaluatie zou plaatsvinden. Het accent ligt nu op de jaarlijkse evaluatie waarin het de opdrachtgever en de vervoerder vrij staat om jaarlijks veranderingen door te voeren als dat nodig is.

3. Wijzigingen

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

Hoofdstuk 1: Ambitie

Er is meer aandacht voor de ketenreis.

Hoofdstuk 2: Consultatie ROCOV

Buiten de concessie wordt door ROCOV en een aantal indieners aandacht gevraagd voor de inspraak en advisering van de aanvullende mobiliteit. Voor het reguliere OV is ROCOV voor de provincie het wettelijke orgaan dat advies wordt gevraagd. Voor de aanvullende mobiliteit is dit niet helemaal helder. Uiteraard vragen we ROCOV advies voor zaken die uit de concessie gaan maar voor bijvoorbeeld investering in de keten of het doelgroepenvervoer zal dit niet mogelijk zijn. We gaan hierover met ROCOV in gesprek.

ROCOV heeft aangegeven niet te adviseren over het veiligheidsplan.

Hoofdstuk 2: Gedoogplicht

Voor het Muiderslot is een ruimere gedoogplicht opgenomen.

Hoofdstuk 3: Fase 1

In de marktconsultatie is aangegeven dat een vereenvoudiging van fase 1 voor de vervoerder wenselijk is. We vragen de vervoer aan te bieden op basis van de dienstregeling 2019 en in de implementatieperiode (na gunning tot start concessie) kijken we met de vervoerder samen welke onderdelen van fase 2 we al in fase 1 willen en kunnen invoeren.

Hoofdstuk 3: Overgangsdatum fase 1 naar fase 2

Deze datum is nu vastgelegd op basis van de laatste inzichten en gekoppeld aan de NS-dienstregeling die in december 2022 ingaat. Ook is er helderheid gegeven over het afwijken van deze datum.

Hoofdstuk 3: Opties

We hebben de werking van de opties iets anders ingericht. Spitslijnen worden ook als mogelijke aan te bieden optie genoemd indien de inschrijver van mening is dat aanvullende mobiliteitsoplossingen niet nodig zijn.

Hoofdstuk 3: Vervoerkundige eisen

De eisen van R-netlijn 320 zijn vereenvoudigd opgeschreven.

De verbindingen naar de categorie 5 halten moet minimaal 1 keer per uur geboden worden in de genoemde periode.

Bij de garantieverbindingen zijn toegevoegd:

- Muiden Centrum en de route via de Amsterdamsestraatweg
- Het traject Eemnes – Baarn Zandheuvelweg (daarvandaan naar Hilversum was al garantietraject)
- De verbinding naar Zonnestraal is toegevoegd
- Nachtlijn 32 is toegevoegd.

De vakantieperiode mag bij lijnen die ook op Utrecht gericht zijn en alleen gereden worden als zowel regio Midden als Noord vakantie hebben (was alleen Midden).

Goede aansluitingen beter gedefinieerd (tot 5 minuten voor Bus-Bus en 5-10 minuten Bus - Trein).

Hoofdstuk 3: Ontwikkelmogelijkheden tijdens de concessie

Fase 3 is vervallen en de jaarlijkse evaluatie is uitgebreid.

Hoofdstuk 5: Uitvoeringskwaliteit

Naar aanleiding van de marktconsultatie is de toegestane periode met staanplaatsen verruimd.

Hoofdstuk 6: Materieel

Voorkeur voor langere lagere vloer en ruimte onder de stoel is toegevoegd.

Aanpassingen tekst over huisstijl R-net formule.

Hoofdstuk 7: Informatie aan de reizigers

Sterker rol voor de vervoerder t.a.v. informatieverschaffing over andere mobiliteitsoplossingen in de regio.

Hoofdstuk 8: OV-chipkaart en Tarieven

Scherpere eis t.a.v. de nieuwe betaaltechnieken.

Gewijzigde tekst t.a.v. Mobility as a Service ("MaaS").

Hoofdstuk 9: Personeel

Goed werkgeverschap toegevoegd in de inleidende paragraaf.

Bejegening van reizigers in het algemeen en reizigers met een beperking in het bijzonder toegevoegd.

De incentive voor het personeel is uit het PvE gehaald en in de financiële bijlage geplaatst.

Hoofdstuk 15: Duurzaamheid

We eisen Zero Emissie voertuigen bij start van fase 2 op alle lijnen behalve R-netlijn 320. Op R-netlijn 320 eisen we geen ZE, maar belonen we vervoerders die het wel aanbieden met zowel extra gunningspunten als een financiële bijdrage. Indien vervoerders ZE-bussen op lijn 320 aanbieden, dan voeren ze dit uiterlijk in bij ingang van dienstregeling 2026 (december 2025). Als ze het eerder aanbieden, krijgen ze extra gunningspunten.

Hoofdstuk 16: Informatie en Monitoring
Gewijzigde teksten over MaaS.

Hoofdstuk 17: Ontwikkeling, participatie en social return
Meer aandacht voor gebruik van het OV door mensen met een beperking. De vervoerder wordt gevraagd hier voorstellen voor te doen in het Klantinterfaceplan.

Hoofdstuk 18: Overige onderwerpen
Bij gegevensbescherming waren dubbelingen opgenomen. Het herzieningsdeel van hoofdstuk 18 is meer toegeschreven naar de jaarlijkse evaluatie.

4. Verdere procedure

Op 9 juli 2019 hebben GS deze Nota van Zienswijzen vastgesteld. Op dezelfde datum zijn ook het definitieve PvE en de Inschrijfleidraad vastgesteld.

Programma van Eisen

Het definitieve PvE bevat alle eisen uit het ontwerp PvE, aangevuld met tekstuele wijzigingen en de wijzigingen die vermeld zijn in hoofdstuk 3 van dit document.

Inschrijfleidraad

De Inschrijfleidraad is het document dat vooral van belang is tijdens de aanbestedingsprocedure. In de eerste plaats geeft het een gedetailleerde beschrijving van de aanbestedingsprocedure (wanneer moet de offerte worden ingediend, uit welke onderdelen moet de offerte bestaan, etc.). In de tweede plaats beschrijft het de voorwaarden die worden gesteld aan vervoerbedrijven die willen inschrijven (onder andere ervaring en financiële zekerheid). In de derde plaats beschrijft het de criteria waarop de offertes zullen worden beoordeeld.

De in te dienen offertes zullen worden *getoetst* op de kwaliteit van het implementatieplan, de juridische en procedurele eisen en de geschiktheid van de vervoerders die inschrijven. Daarnaast zullen de offertes *beoordeeld* worden op diverse aspecten. Belangrijkste beoordelingsaspecten:

- a. *Het vervoerplan* en de wijze waarop de vervoerder daarmee invulling geeft aan de provinciale ambities. Hierin analyseert de vervoerder ook de gevolgen van dit vervoerplan voor mensen waarvoor de afstand naar een halte of knooppunt groter wordt dan de huidige situatie en kan hij voorstellen doen voor aanvullende mobiliteitsoplossingen om deze gevolgen weg te nemen.
- b. *Het duurzaamheidsplan* en dan met name de transitie naar Zero Emissie.
- c. *Het klantinterfaceplan* op aspecten als integrale aanpak, eenvoud en attractiviteit, aandacht voor de reizigers, maatregelen voor specifieke doelgroepen etc.;
- d. *Het uitvoeringskwaliteitsplan* op aspecten als een realistische dienstregeling en haalbare rijtijden, schoonmaak en onderhoud voertuigen, voorkomen van incidenten en handelen bij calamiteiten, garanties voor de reizigers, etc.;
- e. *Het ontwikkeling- en participatieplan* op aspecten als visie, proces en participatie bij doorontwikkeling, etc..

Hoe beter de vervoerder scoort op bovengenoemde onderdelen, hoe meer punten hij krijgt. De vervoerder die binnen het beschikbare budget de meeste punten behaalt op bovengenoemde aspecten wint de aanbesteding.

Verdere procedure

Op basis van de hierboven genoemde documenten wordt in medio juli 2019 de aanbestedingsprocedure gestart. Begin december 2019 is de sluitingsdatum voor het inleveren van offertes. In het eerste kwartaal van 2020 wordt de aanbestedingsprocedure afgerond met de gunning van de OV-concessie Gooi en Vechtstreek. Op dat moment is ook bekend op welke wijze het PvE is uitgewerkt door de winnende vervoerder en welke extra's deze vervoerder aanbiedt bovenop het PvE. GS zullen alle betrokken partijen hierover te zijner tijd informeren.

5. Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie

Hoofdstuk in het PvE	Van	Zienswijze	Reactie
0	N	Als het gaat om de infrastructuur dan gaan wij ervan uit dat alle bushaltes en busstations toegankelijk worden gemaakt voor iedereen. De bushalte op busniveau en voorzien van geleidelijnen en gidslijnen. Verder is het ook prettig als wij aan onze informatie kunnen komen. Naast gebruik van groot letter met goed contrast ook zo veel mogelijk gebruik maken van spraak mogelijkheid als ondersteuning. Het gebruik van contact dynamische busstations is voor onze doelgroep niet prettig. Daarbij moet duidelijk worden aangegeven wanneer, welke bus waar te vinden is. Waarbij er nog tijd over is om naar de bus te lopen.	Het toegankelijk maken van de bushaltes maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding. Dit is en wordt door de wegbeheerders (meestal gemeenten) geregeld. De provincie en de rijksoverheid hebben de afgelopen jaren subsidies hiervoor beschikbaar gesteld. De toegankelijkheid van bushaltes is te zien op deze pagina: https://pnh.haltescan.nl/ . De geleiding en informatie op de dynamische busstations vallen ook buiten de scope van deze concessie. We hebben in het PvE extra aandacht gevraagd voor contrasterende kleuren bij de diverse uitingen door de vervoerder. We hebben ook extra aandacht voor bejegening door de chauffeur gevraagd. Herziening PvE: Bij 7.3.1. is toegevoegd: met aandacht voor contrast-kleuren en lettergebruik voor mensen met beperkt zicht. In paragraaf 17.1.2. en paragraaf 9.2 is bejegening nadrukkelijk toegevoegd.
0	P	Het PvE laat zien dat de provincie zich committeert aan het minimaliseren van eventuele negatieve gevolgen van een nieuw netwerk. Door actief aan de vervoerder een plan te vragen voor aanvullende mobiliteitsoplossingen kunnen mogelijke 'witte vlekken' en negatieve effecten worden voorkomen. Wij vinden het goed dat de provincie 3% van het budget heeft gereserveerd voor deze oplossingen. Deze aanvullende mobiliteits-oplossingen moeten een redelijk alternatief vormen voor bijvoorbeeld mensen die door de veranderingen niet of moeilijker gebruik kunnen maken van de bus en hier wel van afhankelijk zijn. Wij willen dat de provincie garandeert dat er voor deze reizigers een alternatief komt. Het schrappen van buslijnen is ontoelaatbaar als er geen redelijk alternatief wordt geboden.	Wij gaan graag met de Regio in gesprek als de concessie gegund is en het netwerk bekend is. Wij hebben hiervoor een procedure opgenomen in de bijlagen bij de concessiedocumenten voor de vervoerder.
0	P	Wij vragen de provincie om 10% extra budget beschikbaar te stellen om het volgende te realiseren: *) Realiseren van de volgende nieuwe en grensoverschrijdende lijnen: *) Een bus verbinding met de Uithof in Utrecht Een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en NS-station Hollandsche Rading *) Directe aansluitingen op het metronetwerk van Amsterdam *) Ondersteunen van een stop bij P+R Muiderberg van buslijn 322 en/of 323 van concessie Almere *) Ondersteunen van een nachtlijn Almere – Weesp – Amsterdam *) Het verhogen van de frequentie van sterke	Wij delen een deel van de ambities die u verwoord en hebben waar mogelijk deze ambities in het PvE opgenomen: Sterke lijnen en hoge frequenties, wellicht een verbinding met de Uithof in Utrecht, directe aansluitingen op het metronetwerk (voor R-netlijn 320). Wij achten het budget adequaat om deze ambities te verwezenlijken. Maar het is een aanbestedingsproces en we moeten het aanbod vanuit de markt afwachten. Het verruimen van de exploitatieperiode voor de categorie 5 knooppunten nemen wij niet op als eis. Het aantal reizigers geeft hiertoe geen aanleiding en het past niet binnen de financiële kaders. Voor de

		<p>busverbindingen, zodat de bus met name in de spits een goed alternatief voor de auto wordt.</p> <p>*) Het verruimen van de exploitatieperiode, zodat alle categorie 5 knooppunten een busverbinding krijgen die zeven dagen per week rijdt tussen 6.00 en 24:00 uur.</p>	<p>overige vervoerkundige antwoorden verwijzen wij naar het antwoord op uw zienswijze over grensoverschrijdende lijnen.</p>
0	P	<p>In het PvE zijn verschillende punten van de inbreng van gemeenten opgenomen. Er zijn belangrijke minimale eisen gesteld aan de vervoerder door de dienstregeling van 2019 als uitgangspunt te nemen voor de exploitatie en de opgenomen knooppunten, garantieverbindingen en -trajecten. Zo wordt er tegemoetgekomen aan de oproep van gemeenten om de bereikbaarheid van buitengebieden en kleine kernen te garanderen. Daarnaast is er voldoende flexibiliteit en vrijheid voor de toekomstige vervoerder om in te spelen op de behoefte van reizigers en de bediening van nieuwbouwlocaties en nieuwe bedrijventerreinen.</p>	<p>Wij zijn blij met uw reactie.</p>
0	P	<p>De gemeenten ondersteunen dat de provincie toewerkt naar een sterk buslijnnennet, direct en met een hoge frequentie, gericht op multimodale knooppunten. Door de concessie in te delen in drie fases en in de eerste fase het huidige netwerk vrijwel in stand te laten tot halverwege 2022 is het mogelijk om geleidelijk toe te werken naar een nieuw netwerk. De provincie onderschrijft tevens in de omschreven ambitie in het PvE (pagina 6) het belang van het ontwikkelen van knooppunten en fietsvoorzieningen en (door)fietspaden. De gemeenten pakken deze opgaven graag samen met de provincie op.</p>	<p>Wij zijn blij met uw reactie.</p>
0	V	<p>Niet genoemd in het PvE is de mogelijkheid dat de gemeente Weesp deel gaat uitmaken van de VRA als gevolg van gemeentelijke herindelingen. We gaan ervan uit dat we te zijner tijd daarover afspraken maken. In beginsel kan uitgangspunt zijn dat de lijnen 110 en 210 (Weesp-Muiden-Bussum) en 106 (Weesp-Nederhorst den Berg - Hilversum) tot de bevoegdheid van de Provincie Noord-Holland blijven behoren en deel blijven uitmaken van de concessie Gooi en Vechtstreek. De gedoogbepalingen zullen uiteraard wel worden gewijzigd.</p>	<p>Wij hebben deze mogelijkheid in paragraaf 2.2.2. genoemd in algemene zin. We maken te zijner tijd graag afspraken met u hierover.</p>
0	X	<p>De concessie ademt ouderwetse mobiliteit. Kan er niet meer creativiteit en innovatie uitgevraagd worden? Bijvoorbeeld door de inzet van vraaggestuurd OV, gebruik van apps etc.</p>	<p>We vragen innovatie en creativiteit van de vervoerder: een goed en mooi netwerk, een optimale klanteninterface en duurzaam OV. We hopen op een mooi aanbod – met creativiteit en innovatie - en beoordelen de inschrijvingen daar ook op. Het overgrote deel van de concessie vragen we echter bewust uit als busvervoer omdat het beste aansluit bij de vraag en economisch meest voordelige oplossing voor deze vraag is. Innovaties kunnen daarbij o.a. worden gevonden in het voor- en natransport, het contact met de reiziger, het serviceniveau en de verduurzaming van de concessie.</p>

0	X	In hoeverre kan het jaarbedrag van 10 mio miljoen voor de concessie nu nog worden verhoogd?	Het jaarbedrag van de concessie kan altijd worden verhoogd als de ambities van de provincie groter zijn en er geld beschikbaar is. Een meer- en minderwerkregeling maakt onderdeel uit van de huidige concessieafspraken en zal ook in de nieuwe concessieafspraken opgenomen zijn.
0	X	De gemeenten lijken de bestaande lijnen en frequentie allemaal te willen behouden. Hoe gaat GS hiermee om?	Het is begrijpelijk dat de gemeenten de verandering lastig vinden en pleiten voor het behoud van het bestaande. De inspraakreactie van de Regio, namens de gemeenten, spreekt echter ook van instemming met de lijn van verandering (sterke lijnen, hoge frequenties) die wordt ingezet. In het definitieve PvE zijn voldoende garanties ingebouwd om in de gebieden die op grotere afstand van NS-haltes en R-net haltes liggen, het OV zoveel mogelijk te behouden zoals het nu is. Ook is in het definitieve PvE rekening gehouden met een aantal specifieke lijnen waar specifieke doelgroepen gebruik van maken. We denken hiermee het juiste evenwicht te hebben gevonden tussen de gewenste verandering en het behoud van het bestaande.
1	D	Wij zijn zeer bezorgd over de afstand tussen de opstappunten/haltes en over de norm afstand Kern – P&R station. Zie hiervoor ook de onderliggende documenten Visie Openbaar Vervoer 2020 (“OV-visie”), de Omgevingsvisie en de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de aanbesteding zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 18 december 2018. In deze onderliggers wordt o.a. gesproken over dat elke kern niet meer dan 2,5 km verwijderd is van een P&R station. Ook wordt de term “first and last mile” een aantal malen gebruikt. Los van het feit dat een „mile” weer 600 meter langer is dan een kilometer, vragen wij ons af hoe mensen met een beperking (lichamelijk/verstandelijk) en ouderen zo'n afstand moeten overbruggen. Is het de bedoeling dat hiervoor „WMO-vervoer” wordt geregeld? Zo ja, hoe wordt dit geregeld en wat betekent dit voor het budget dat er in het kader van WMO beschikbaar is?	We begrijpen uw bezorgdheid. We zoeken naar een sterker net met aanvullende mobiliteitsoplossingen. Dat moet in de loop van de jaren ontwikkeld worden. We zijn niet voornemens om een deel van de OV verplaatsingen in het WMO onder te brengen en hebben hierover nauw contact met de gemeenten.
1	F	OV wat uitgaat van fietsen naar de halte, dient plek in te ruimen in de bus, achter de bus of in een aanhanger van de bus om fietsen mee te nemen. Dit gebeurt bijvoorbeeld al in Denemarken en Zwitserland. Een harmonicasysteem voor fietsplaatsen achter in de - al of niet gelede - bus verdient hiervoor de voorkeur. Nauwe samenwerking met de fietsersbond en ouderenbonden bij de realisatie hiervan ligt voor de hand. Op dit moment wordt de doelgroep fietsers door het OV nauwelijks bediend, terwijl het ongeveer 50% van de potentiële reizigers, die nu de bus negeren, betreft.	Het meenemen van fietsen in of aan de bus ziet de provincie op dit moment niet als een reële mogelijkheid. De instaptijden zouden te veel toenemen. De aard van de lijnen waar dit in Denemarken en Zwitserland wel gebeurt is niet te vergelijken met de situatie in Gooi en Vechtstreek (veel hele lange lijnen, lagere frequenties, meer hoogteverschillen) De provincie vindt de keten OV en de fiets als voor- en natransport (waarbij de (deel)fiets op het vertrekpunt achterblijft en/ of bij aankomst beschikbaar is) kansrijker.

1	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Wat is het belangrijkste uitgangspunt? Kostenbesparing of bevordering van mobiliteit van de bewoners?	Er is geen sprake van kostenbesparing. Het budget voor het OV blijft gelijk en wordt jaarlijks geïndexeerd. Met het beschikbare budget stimuleert de provincie de vervoerder een optimaal netwerk te maken. Met dit netwerk wordt de mobiliteit van de inwoners bevorderd. De combinatie fiets en OV vinden we daarin een serieus alternatief voor de auto. OV is een collectief systeem wat betekent dat niet alle individuele wensen daarin kunnen worden verenigd.
1	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Minimaal tijdsbeslag/ maximale snelheid van dorp/knooppunt naar hoofdknooppunt.	Deze wens heeft de provincie ook. We streven naar snelle verbindingen van de dorpen naar knooppunten.
1	M	Voor de fiets wordt een belangrijkere rol weggelegd in de regionale mobiliteit. De Provincie vindt dat fiets en OV elkaar aanvult. Het idee is dat de mensen naar centrale punten fietsen om vanaf daar met het OV te gaan. Hierbij wordt er dus vanuit gegaan dat iedereen lichamelijk in staat is om te fietsen, en wordt er voorbijgegaan aan alle gehandicapten en ouderen. Maar ook voorbijgegaan aan veiligheid in de avonduren, waarbij het niet fijn is om in het donker op de fiets naar een centrale plek te moeten fietsen.	Veel mensen wonen nu en straks in de buurt van een halte. Op sommige plekken zal de afstand tot de halte misschien groter worden. Voor sommige mensen kan dat inderdaad een probleem zijn. De vervoerder wordt gevraagd een analyse te doen waar er mogelijk te grote veranderingen gaan plaatsvinden. Daar doet hij optioneel een aanbod voor. We vinden dit een belangrijk onderdeel van zijn aanbieding. De provincie bekijkt in samenspraak met de regiogemeenten in de implementatieperiode of dit aanbod passend is en of er wellicht andere oplossingen wenselijk zijn. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is en blijft er WMO-vervoer dat door de gemeenten wordt geregeld.
1	P	Grensoverschrijdende lijnen: Realiseren van de onderstaande nieuwe en grensoverschrijdende lijnen: * Een busverbinding met de Uithof in Utrecht; * Een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en NS-station Hollandsche Rading; * Directe aansluitingen op het metronetwerk van Amsterdam; * Ondersteunen van een stop bij P+R Muiderberg van buslijn 322 en/of 323 van concessie Almere; * Ondersteunen van een nachtbus Almere – Weesp – Amsterdam; Een verplichting voor de vervoerder om in het vervoerplan aan te geven of hij potentie ziet in de genoemde verbindingen zien wij graag opgenomen in het PvE. Deze lijnen en haltes kunnen ook geëxploiteerd worden vanuit de concessies Almere/ Flevoland, Utrecht of vanuit de vervoerregio Amsterdam. Wij vragen de provincie Noord-Holland om dit te ondersteunen en hier indien nodig ook middelen voor beschikbaar te stellen. Bij de verbinding met de Uithof in Utrecht willen wij in ieder geval een lijn in de spits via P+R Blaricum en de toekomstige P+R Eemnes over de A27. Als minimum rijtijden zien wij de ochtendspits van 't Gooi naar Utrecht Uithof en in de middagspits vanuit Utrecht Uithof naar 't Gooi. Er zijn ook varianten op deze lijn zoals de opgeheven lijn 150 die vanuit Almere via Blaricum naar de Uithof reed. Een variant startend vanuit Huizen of (via) Hilversum is ook denkbaar.	Een verbinding Huizen - Utrecht Uithof mag de vervoerder bieden, maar stellen we niet als eis. De concessieverleners Almere en provincie Utrecht hebben aangegeven hier financieel niet aan bij te dragen. Vanwege de lange afstand is dit een kostbare verbinding. Een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en Hollandse Rading zien wij niet als kansrijk vanwege het beperkt aantal potentiële gebruikers. Het potentieel aan gebruikers (door het aantal inwoners) van het OV in kleinere kernen is niet genoeg om goede verbindingen naar alle richtingen te kunnen bieden. Wij kiezen dan voor de verbinding met de sterkste vervoersrelatie (richting Hilversum). Hilversum heeft als voordelen boven Hollandsche Rading dat er meer treinen stoppen (4 x per uur naar Utrecht, Hollandsche Rading 2 x), en dat Hilversum zelf ook een bestemming is. De huidige nachtlijn 32 nemen we op als eis. De stop bij P+R Muiderberg is in de nieuwe concessie Almere vervallen vanwege te weinig reizigers (circa 6 per dag). Hierover is met de gemeente Gooise Meren recentelijk nog gecommuniceerd. In de concessie Gooi en Vechtstreek is het niet mogelijk de stop verplicht te stellen omdat het een lijn uit een andere concessie betreft. Over eventuele vernieuwende concepten voor een stop gaan wij graag met u en de gemeente Almere in gesprek. Herziening PvE: Nachtlijn 32 is toegevoegd als garantieverbinding.

1	P	De provincie geeft aan dat een initiatief vanuit de samenleving wellicht een betere oplossing is voor plekken waar het OV niet meer past. Wij zien graag dat de provincie zich hier inzet voor de realisatie van buurtbussen.	De provincie zet zich al jaren in voor buurtbussen en heeft een subsidieregeling hiervoor in het leven geroepen, deze is op de provinciewebsite te vinden. De provincie is van mening dat de start van een nieuwe buurtbus moet beginnen met een initiatief uit de samenleving.
1	R	Het Programma van Eisen opent de mogelijkheid om openbaar vervoer dat op 10 minuten fietsen van een knooppunt ligt, te verminderen of op te heffen. Dat kan een drastische ingreep betekenen in bepaalde wijken van Hilversum, Bussum en Huizen. Voor de reizigers daar zal het tot een grote verandering in de reisgewoonten leiden. Wij zijn niet fundamenteel tegen een herbezinning op het gebied van mobiliteit. Wel zijn dan flankerende maatregelen noodzakelijk. Deels zullen die buiten de reikwijdte van het PvE vallen, maar zullen geregeld moeten zijn voordat lijnen kunnen worden opgeheven of gestrekt in fase 2. Het gaat dan om maatregelen voor mensen waarvoor de afstand naar een halte of knooppunt te groot wordt. Wij adviseren om in het PvE op te nemen dat de flankerende maatregelen al tijdens fase 1 worden getest en dat het resultaat van de testen medebepalend is voor het lijnennet van fase 2.	Wij zijn blij met uw opmerking over de herbezinning op het gebied van mobiliteit. De zorg dat het totale systeem niet voor iedereen een goede oplossing biedt herkennen wij. De vervoerder wordt gevraagd een analyse te doen waar er mogelijk te grote veranderingen gaan plaatsvinden. Daar doet hij optioneel een aanbod voor. We vinden dit een belangrijk onderdeel van zijn aanbieding. De provincie bekijkt in samenspraak met de gemeenten in de implementatieperiode of dit aanbod passend is en of er wellicht andere oplossingen wenselijk zijn. ROCOV heeft in dit traject, net als in de reguliere vervoersplannen, een belangrijke adviserende rol.
1	S	N.a.v. 'Verbeteren OV' en ' <i>..de provincie ziet concessiehouder als de aangewezen partij om het netwerk te ontwikkelen..</i> ' Niet alleen de concessiehouder maar ook een wijkorganisatie zoals SHM heeft door kennis en ervaring met lokale ontwikkelingen als demografie, mobiliteit, duurzaamheid, etc. even waardevol en misschien nog beter zicht op wensen van huidige en toekomstige reizigers.	Dat zijn wij met u eens. Daarom is het volgende omschreven in paragraaf 2.4 ' <i>De Concessieverlener vindt het belangrijk dat Concessiehouder andere belangenpartijen betreft bij deze ontwikkelingen, waaronder in ieder geval het ROCOV, de gemeenten, onderwijs- en/of zorginstellingen en het bedrijfsleven</i> '.
1	S	N.a.v. de ambitie: Een directe en frequente verbinding van wijken en kernen maakt het gebruik van het OV voor een grotere groep reizigers aantrekkelijk. OV is geen sluitstuk van mobiliteit maar heeft de toekomst. De ongebreidelde groei van alternatieve vormen van individueel vervoer legt een enorm beslag op de capaciteit van infrastructurele voorzieningen zoals wegen, parkeerplaatsen, stallingen, etc. Ook dient aansluiting te worden gezocht bij demografische ontwikkelingen zoals de grote toename van het aantal 65-plussers. In onze wijk maken zij ruim 33% van de bevolking uit. Deze mensen kunnen niet altijd meer op de fiets en zijn ook niet altijd meer goed ter been!	De provincie herkent uw zorg over de ongebreidelde groei van individueel vervoer. De provincie wil graag keuzemogelijkheden voor iedere inwoners. Voor alle leeftijdsgroepen. Waarbij niet de leeftijd maar de mogelijkheid om zelfstandig te reizen voorop moet staan.

1	S	<i>De provincie voelt zich en is verantwoordelijk voor het bieden van OV maar vindt ook dat het gebruikt moet worden. Zijn er onvoldoende instappers in een gebied, op een Lijn of in een periode dan is dat een aanwijzing dat een bus niet de juiste mobiliteitsoplossing is':</i> Alvorens buslijnen op te heffen dient eerst vastgesteld te worden wat de reden van onvoldoende instappers is. De ervaring leert dat eenmaal opgeheven lijnen en in frequentie teruggebrachte lijnen niet meer worden hersteld. Als verantwoordelijke partij dient de provincie juist inspanningen te plegen en faciliteiten te bieden die het gebruik bevorderen. Zo is voor wat betreft buslijn 105 bekend dat toen enige tijd geleden de frequentie is gewijzigd van een half uurs dienst naar een uurs dienst het aantal instappers duidelijk afnam (+/-20%).	De provincie heeft de opgave om de beschikbare financiële middelen zo in te zetten dat voor het totaal het beste product wordt geleverd voor zoveel mogelijk reizigers. Tegelijkertijd heeft de provincie de taak om voor een minimum te zorgen. Dat betekent dat er altijd gezocht wordt naar een evenwicht tussen de (potentiele) vraag en de frequentie die geboden kan worden op een lijn. Verdubbeling van de frequentie leidt inderdaad tot meer reizigers maar ook tot verdubbeling van de kosten. De taak van de provincie is ook zoeken naar het juiste evenwicht tussen (maatschappelijke) kosten en opbrengsten.
1	S	N.a.v. ambitie, knooppunten: Is aantrekkelijk gemaakt? Feitelijk moet dat nog gebeuren bij voorkeur op advies van (ervaren) fiets-OV-gebruiker en/of diens vertegenwoordiger. Nog niet helder is de wijze waarop concessieverlener zorg draagt voor financiering en concrete maatregelen daarvan. Toevoegen 'Veilige fietsvoorzieningen zowel in reizigers als materieel opzicht'. Goed en veilig reikt verder dan alleen voorzieningen bij knooppunten maar ook tussen knooppunten, wijken en kernen. Dit valt eigenlijk buiten de OV-concessie maar goede en veilige verplaatsing naar en tussen knooppunten is onlosmakelijk verbonden met de combinatie fiets en hoogwaardig OV.	Het klopt dat de realisatie van goede knooppunten met goede voorzieningen niet in de OV-concessie geregeld kan worden. De provincie heeft de ambitie om de belangrijke knooppunten en haltes te blijven ontwikkelen en hoogwaardiger te maken. Daarbij werkt de Provincie samen met de gemeenten als wegbeheerder. Dit is een apart traject en behoort niet tot deze aanbesteding. Uw aanbeveling nemen we in deze ontwikkeling graag mee.
1	S	Een vijfde bullet toevoegen aan ' <i>doelstellingen aanbesteding concessie Gooi en Vechtstreek</i> ': De provincie stimuleert en faciliteert het gebruik van OV, dit in samenwerking met relevante partijen waartoe ook behoren wijk-, kern en buurtorganisaties.	Het stimuleren en faciliteren van het gebruik van het OV is onderdeel van de concessie en is op veel plekken in het PvE terug te vinden. De doelstelling van de provincie is een goed en aantrekkelijk netwerk. Het stimuleren en faciliteren in samenwerking met partijen is een manier om dit te realiseren. Voor het betrekken van relevante partijen is het volgende in paragraaf 2.4 van het PvE opgenomen: ' <i>De Concessieverlener vindt het belangrijk dat Concessiehouder andere belangenpartijen betreft bij deze ontwikkelingen, waaronder in ieder geval het ROCOV, de gemeenten, onderwijs- en/of zorginstellingen en het bedrijfsleven</i> '. <i></i>
1	S	<i>Goed OV houdt regio's aantrekkelijk om te wonen, te werken, te leren, te ondernemen en te bezoeken. De Provincie kiest voor goed en toekomstvast OV waar de vraag van de Reiziger centraal staat.</i> SHM onderschrijft deze uitgangssituatie. Echter wat nu concreet de vraag van de Reiziger inhoudt en welk gewicht die daadwerkelijk in de schaal legt blijft in het PvE vaag.	We gaan ervan uit dat de vervoerder een goed beeld heeft van de vraag van de reizigers. Het OV is een collectief systeem dat een collectieve vraag invult. Individuele vragen zullen niet altijd passen in het openbaar vervoersysteem.

1	X	Kunt u uitleggen hoe het zit met de fietsbereikbaarheid van de halten en stations?	Uit onderzoek blijkt dat de fiets een goed en veelgebruikt vervoermiddel is als voortransport of (in mindere mate) natransport van het openbaar vervoer. Het overgrote deel van de mensen die de fiets als voortransport gebruikt doet dit op een afstand tot circa 3,5 km. Het overgrote deel van de inwoners in Gooi en Vechtstreek woont binnen 2,5 km van een halte van R-net of NS-station. Deze 2,5 km komt overeen met ongeveer 10 minuten fietsen. Voor de bereikbaarheid van de regio zien wij daarom de fiets in combinatie met het OV als kansrijk.
1	M	De provincie verleent concessies - het exclusieve recht om openbaar vervoer te mogen verzorgen aan gemeente, aan Gooi en Vechtstreek. Deze concessie loopt tot medio 2021. De wet personenvervoer 2000 verplicht de provincie om OV met een procedure van openbare aanbesteding in de markt te zetten. In het Gooi is dit Connexxion. Wat gebeurt er als medio 2021 deze concessie verloopt, vervallen er dan nog meer bussen?	De huidige vervoerder van de OV-concessie Gooi en Vechtstreek (die tot 11 juli 2021 loopt) is Connexxion. Wie de nieuwe vervoerder wordt, is nog niet bekend. Door middel van een Europese aanbesteding zal begin 2020 worden bepaald wie de nieuwe vervoerder wordt. Uit het ingediende vervoersplan valt dan pas op te maken hoe het lijnennet gaat veranderen. Dit PvE gaat over de periode vanaf juli 2021.
1	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Kijken naar wat wordt gewenst en niet alleen naar (huidige) cijfers.	De inspraakperiode is ervoor bedoeld dat de provincie nadrukkelijk kijkt naar de wensen. De cijfers zijn echter ook belangrijk om te voorkomen dat er bussen rijden die niet gebruikt worden.
1	X	Er staat niets over de bestendigheid van het PvE. Hoe toekomstbestendig is het?	Het PvE is toekomstbestending door dat er ieder jaar de mogelijkheid is om wijzigingen door te voeren. De nieuwe vervoerder maakt hiervoor een onderbouwd vervoerplan. Door een meer en minderwerk regeling kunnen we ook de omvang van de concessie per jaar iets wijzigen. Daarnaast is er een clause dat we ook het PvE kunnen wijzigen, bijvoorbeeld als evaluaties of gewijzigd beleid daar aanleiding voor geven.
1	X	Zijn er mogelijkheden om deze kleine OV-concessie onder te brengen bij een volgende concessie voor een ander gebied? Dat levert meer continuïteit op.	Ja die mogelijkheden zijn er wel, maar niet meer voorafgaand aan de aanbesteding van deze nieuwe OV-concessie. We hebben niet onderzocht op welke manier dit zou kunnen. De eerstvolgende Noord-Hollandse concessie die aanbesteed zou moeten worden is Haarlem-IJmond. De voorbereidingen voor deze aanbesteding zullen naar verwachting medio 2024 starten. Er is dus ruim voldoende tijd om de mogelijkheden tot samenvoeging van concessies te onderzoeken.
2	R	In paragraaf 2.2 komt de gedoogplicht aan de orde. We adviseren om hierbij op te nemen dat de provincie er voorstander van is dat voor reizen op een traject van een gedoogde lijn dat geheel binnen een andere concessie valt, de tarieven en kaartsoorten van die andere concessie zouden moeten gelden. Dit in afwachting van nadere afspraken met naburige opdrachtgevers en vervoerders of landelijk beleid hierover.	Wij verwijzen graag naar het gestelde in paragraaf 8.2.2. van het PvE, waarin wij aangeven wat wij van de vervoerder verwachten t.a.v. interoperabele tarieven.

2	S	Een bullet toevoegen aan ' <i>gedoogplicht</i> ' (2.2.4): in het geval dat voor wijken en kernen ongunstig gewijzigde OV-route parallel vervoer met concessiehouder wettelijk is toegestaan en wordt gefinancierd. Het gaat bijvoorbeeld om regulier aanvullend voor verbindingen waarin concessieverlener en -houder niet kunnen of willen voorzien. Betreft geen doelgroepen vervoer maar voor iedereen toegankelijk vervoer. De concessieverlener ziet concessiehouder als een belangrijke, maar niet de enige partij die aanvullende mobiliteitsoplossingen kan aanbieden.	Wij nemen uw zienswijze niet over. De provincie geeft ruimte voor Aanvullende Mobiliteitsoplossingen of op OV lijkende vormen van collectief vervoer. Dit kunnen lijngebonden vormen van OV zijn met een beperkte frequentie. Deze vormen van vervoer moet de nieuwe vervoerder gedogen. De gedoogplicht ruimer maken door bij een ongunstige gewijzigde OV route parallel en gefinancierd vervoer toestaan is strijdig met de wet op de concessieverlening.
2	R	In paragraaf 2.3 staat de datum van het einde van de concessie genoemd. We adviseren om na te gaan of dit in overeenstemming is met het volgende. De concessie zou eindigen op zaterdag 7 december 2030. De dienstregeling 2030 begint niet op de tweede zondag van december, maar de oude dienstregeling loopt tot en met de tweede zaterdag van december. Dat verschilt in 2030 een week.	U heeft helemaal gelijk. Wij passen de datum van het einde van de concessie aan. Herziening PVE: datum einde concessie is aangepast naar 14 december 2030.
2	X	Waarom is de looptijd, ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten verlengd van 8,5 tot 9,5 jaar?	We willen de vervoerder de maximale duur bieden om hiermee zijn businesscase te optimaliseren. 10 jaar is op dit moment wettelijk de maximale standaard concessieduur voor openbaar vervoer per bus. Met de concessieduur van 9,5 jaar verschuift de einddatum naar december (2030). Dit sluit beter aan bij het wijzigingsmoment van NS en andere vervoerders.
2	A	De Adviesraad wil tot slot ten sterkste aandringen bij het vernieuwen van het lijnennet in Hilversum niet alleen overleg te voeren met ROCOV maar ook met lokale vertegenwoordigers van mensen met een beperking.	In het ROCOV zijn veel belangengroepen vertegenwoordigd, ook vanuit Hilversum. Zij hebben op grond van de Wet Personenvervoer adviesrecht voor zaken rondom de Concessie. Met de gemeenten hebben we regelmatig overleg over zaken die het openbaar vervoer aangaan. De gemeenten vertegenwoordigen in principe de belangen van hun inwoners. Indien er specifieke zaken zijn, zoals deze concessieverlening dan geven we de WMO raden, net als andere organisaties, graag de gelegenheid om hun zienswijze te geven. Indien het nieuwe vervoerplan van de vervoerder leidt tot grote veranderingen in het netwerk dan zullen wij in overleg met de gemeenten en ROCOV bepalen óf en welke partijen aanvullend betrokken kunnen worden.
2	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Vervoer van knooppunt naar bestemming door vrijwilligers - mogelijkheden onderzoeken	Het staat de bewoners vrij een buurtbusvereniging op te zetten. In 2.4.5 staat omschreven dat de Concessiehouder o.a. deze verenigingen faciliteert.

2	P	Bereikbaarheid van onderwijs: Een goed OV aanbod is belangrijk voor leerlingen die afhankelijk zijn van de bus om naar school te gaan. Dit geldt met name voor leerlingen die niet in hun eigen plaats naar school gaan of kunnen gaan. In de ochtend is het voor leerlingen van belang dat bussen aan het begin van de lesdag vanaf 7:30 rijden en in de middag van 14:30. In het PvE is niks opgenomen over de bereikbaarheid van het onderwijs en overleg met onderwijsinstellingen. Doordat veel scholen aan hoofdroutes liggen is de bereikbaar nu vaak goed gewaarborgd. Dit willen wij in de toekomst behouden en waar mogelijk verbeteren. <i>Wij pleiten voor het opnemen in het vervoerplan van de bediening van scholen en eenjaarlijks overleg met onderwijsinstellingen om af te stemmen of het aanbod nog past bij de vervoervraag, lestijden, enzovoort. Dat zou in de vorm van een 'scholendesk' kunnen zoals in de concessie Noord-Holland Noord.</i>	De vervoerder dient met scholen en onderwijsinstellingen te overleggen. Door de aanwezigheid van de sterke R-netlijn 320, de spoorlijnen en de relatief korte afstanden (ten opzichte van de situatie in Noord-Holland Noord) is de scholieren problematiek in deze regio anders dan in Noord-Holland Noord. Wij zien in deze regio geen noodzaak voor het eisen van een Scholendesk.
2	R	Wij missen in het PvE de mogelijke rol van het Rocov-NH bij het op te zetten en te integreren publiek vervoer. Ook de rol van de provincie bij het (mee) financieren en goedkeuren van dit publiek vervoer, is niet in het PvE uitgewerkt. Wij adviseren om in de gevallen dat de provincie publiek vervoer meefinanciert, het Rocov-NH een adviserende rol te geven.	Wij nemen aan dat u met Publiek Vervoer de aanvullende mobiliteitsoplossingen bedoelt. Dit kan samen met het doelgroepenvervoer maar hoeft niet. Mocht samengaan met het doelgroepen vervoer op een of meer plekken aan de orde zijn dan valt dit strikt genomen buiten de concessie waardoor er geen wettelijk adviesrecht is voor het ROCOV. Primair zijn de gemeenten dan aanzet om te bepalen wie hen adviseert bij het doel-groepenvervoer. Neemt niet weg dat wij uw advies hierover en de rol van het OV in het bijzonder wel zeer op prijs stellen. Zeker als het gaat om het incorporeren van het OV in andere vormen van vervoer. In de implementatieperiode van deze concessie, waarin de keuzes voor het Aanvullend vervoer aan de orde komen, hebben wij de adviesrol van ROCOV opgenomen. Wij gaan ervan uit dat deze rol in de looptijd van de concessie gelijk blijft.
3	D	Als Beraad Gooise Meren richten wij ons op de participatiesamenleving, zoals deze in Nederland wordt nagestreefd: iedere burger moet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Vervoer is hiervoor een van de randvoorwaarden. Vele burgers zijn niet in staat om met de fiets naar een (bus)halte/ station te gaan. In het ontwerp wordt hiervoor ter compensatie de inzet van buurtbuslijnen genoemd. Deze buurtbuslijnen vallen echter niet binnen de concessie. Wij vragen ons af hoe hierin wordt voorzien.	Wij zijn het met u eens dat iedere inwoner in staat moet zijn om zich te verplaatsen. Gemeenten en Provincie doen daar veel voor en zijn daar voortdurend over in gesprek. De buurtbuslijnen zouden en aanvulling op het sterke netwerk kunnen zijn. Indien er een initiatief komt uit de samenleving voor de oprichting van een buurtbusvereniging, dan faciliteert de provincie dit binnen de concessie.

3	G	<p>De OV-regio Gooi en Vechtstreek is mij goed bekend. In het programma van eisen wordt een goede verbinding met OV-knooppunten en een goede onderlinge aansluiting van OV-lijnen nagestreefd. Ik neem aan dat dit in de vorige aanbesteding ook het doel was. In de huidige situatie is dit echter, vooral wat betreft de onderlinge aansluiting van vervoerslijnen, in het geheel niet het geval. Hoe kan hierin zo'n verschil zijn ontstaan? Ik bepleit daarom een nauwkeuriger beoordeling hiervan in de nieuwe aanbesteding. Zeker met lijn 320, die het gebied goed ontsluit en waar vele overige vervoerslijnen mee kruisen, zouden goede onderlinge aansluitingen een sterke impuls voor het openbaar vervoer kunnen zijn. De overige vervoerslijnen zouden dan een sterke aan- en afvoerfunctie voor lijn 320 kunnen hebben. Op dit moment is daar geen enkele sprake van. Aansluiting in de vorm van gegarandeerde aansluitingen zouden de betrouwbaarheid hiervan sterk verbeteren. Wat betreft verbindingen met toeristische locaties wil ik opmerken dat het Muiderslot momenteel al een zeer grote behoefte kent, waaraan op dit moment volledig onvoldoende aan wordt voldaan. Er is geen goede informatie, lage (soms uur-) frequentie en een buitensporig hoog tarief op de bus. Dagelijks worden daar veel toeristen gedupeerd. Bij een aanbesteding bepleit ik nauwkeuriger aandacht voor dit soort bestemmingen.</p>	<p>Een OV-netwerk is complex en bevat altijd keuzes zeker als het gaat om aansluitingen op andere bussen of treinen. We hopen dat de vervoerder een kwalitatief goede aanbieding doet en gaan hem hier (onder andere) zeker op beoordelen. De wijze waarop dit gebeurd is opgenomen in de Inschrijfleidraad, die net als het PvE is vastgesteld door GS. De informatie voor toeristische attracties vinden wij eveneens belangrijk en we vragen de vervoerder hier expliciet naar.</p>
3	H	<p>Graag geen buslijnen in het Gooi laten verdwijnen. Geen plannen maken die achter een bureau worden bedacht door ambtenaren die zelden of nooit gebruik maken van het OV. Door de vergrijzing steeds meer ouderen afhankelijk van het OV. Kunnen vaak niet ver lopen of fietsen naar bushalte, laat geld eens een keer niet het belangrijkste zijn kijk meer naar het sociale aspect.</p>	<p>Het PvE beschrijft de eisen die aan de vervoerder worden gesteld. De vervoerder wordt gestimuleerd om op basis van hun kennis en expertise meer vervoer te bieden, daar waar de vraag van de reiziger dit rechtvaardigt en komt in de aanbestedingsprocedure met een aanbod dat past binnen deze eisen. De provincie vraagt een aantal minimeisen maar kan op voorhand niet zeker zeggen wat het aanbod gaat worden. Het is in het PvE wel zichtbaar welke verbindingen er minimaal moeten worden geboden. Voor enkele trajecten worden garanties geëist en een aantal haltes wordt specifiek genoemd. Voor de overige halten en verbindingen beoordelen we het voorstel van de inschrijver(s). Het kan zijn dat hij voorstelt om halten of lijnen te laten vervallen of juist nieuwe te introduceren.</p>

3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Treinen gaan om de 10 minuten rijden; waarom gaan bussen dan één keer per uur? Er gaat dan geen automobilist met de bus.	Uit onderzoek blijkt dat automobilisten liever voor de trein kiezen dan voor de bus. Er zitten veel te weinig mensen in de bus om deze iedere 10 minuten te laten rijden. Daar waar er voldoende mensen (geconcentreerd) wonen kan dat wel zoals op R-netlijn 320 vanaf Huizen. Misschien wel omdat daar geen trein rijdt. Vanuit landelijke gebieden is het niet mogelijk om hoge frequenties te rijden, simpelweg omdat er onvoldoende mensen wonen en met de bus willen. De provincie streeft uiteraard ook naar een goede kostendekkingsgraad. Streven is dat gemiddeld 50 % van de kosten door de reizigers wordt betaald via de kaartverkoop. De rest betaald de provincie door het verstrekken van subsidie aan de vervoerder.
3	M	Het wegennet rondom Hilversum en dus ook de N201, de Diependaalse laan zullen veel zwaarder belast gaan worden, omdat meer mensen voor de auto gaan kiezen, omdat het OV niet kan vanwege de aansluiting met ander OV, vergroting van de reistijd, lichamelijke beperkingen die zorgen dat het fiets idee na de provincie niet mogelijk is. Dit heeft allemaal tot gevolg dat er meer verkeersoverlast, meer geluidsoverlast, meer fijnstof voor alle omwonende rondom deze wegen zullen zijn.	De provincie herkent de zorg en vraagt bij de aanbesteding een zo goed mogelijk netwerk uit zodat het OV een reëel alternatief is voor autogebruik.
3	N	Maar als het om infrastructuur gaat hopen wij ook dat belangrijke plekken makkelijk met OV bereikbaar zijn. Dan denken wij aan: ziekenhuis, verpleeghuizen, winkelgebieden, de bibliotheken en gemeentehuis en stadskantoor. En het centraal treinstation. Maar ook aan scholen en buurthuizen.	We stellen (minimum) eisen aan de vervoerder. Daarvoor hebben we garantie knooppunten en garantieverbindingen benoemd. De vervoerder doet ons een aanbod dat wij beoordelen, waarbij we ook kijken naar de bereikbaarheid van belangrijke functies. Wij hebben de eisen zo opgesteld dat belangrijkste functies - zoals ziekenhuizen - altijd bediend blijven. Bovendien is een vervoerder gebaat bij het bedienen van plekken waar veel mogelijke reizigers komen, zoals winkelcentra.
3	N	Voor mensen met een visuele beperking en auditieve beperking is een hoogwaardig openbaar vervoer aanbod essentieel om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Daarom zouden wij het als doelgroep prettig vinden als er geen lijnen opgeheven worden en het aanbod gelijk blijft! Lijn 3 en lijn 7 in Hilversum naar Tergooi locatie Hilversum en de wijk Kerkelanden zijn superbelangrijk. Als lijn 3 zou vervallen moeten mensen een kwartier lopen naar Tergooi locatie Hilversum vanaf Hilversum Sportpark. Ook het gebruik van de ringweg voor de bus in de Hilversumse meent is voor onze doelgroep een nadelig plan. Het veilig oversteken wordt hiermee een stuk moeilijker. Verder gaan wij ervan uit dat er een goede oplossing komt voor mensen met een beperking, die niet in staat zijn zelfstandig 10 minuten te fietsen naar een OV knooppunt met bushalte. Wij hopen niet dat de oplossing wordt de mensen het WMO-vervoer aan te bieden. De marges van op tijd komen zijn daarin zo groot dat het halen van de gewenste trein er dan niet in zit. Maar dit is ook in strijd met het op 14 juli 2016 door Nederland ondertekend VN verdrag voor de rechten van de gehandicapte mens!	De provincie stelt eisen aan waar de vervoerder in ieder geval moet rijden. Maar het netwerk zal wel wat veranderen. Er blijft een buslijn via Kerkelanden en Hilversumse Meent rijden. Veel mensen wonen nu en straks in de buurt van een halte. Op sommige plekken zal de afstand tot de halte misschien groter worden. Voor sommige mensen kan dat inderdaad een probleem zijn. De vervoerder wordt gevraagd een analyse te doen waar er mogelijk te grote veranderingen gaan plaatsvinden. Daar doet hij optioneel een aanbod voor. We vinden dit een belangrijk onderdeel van zijn aanbieding. De provincie bekijkt met de gemeenten samen in de implementatieperiode of dit aanbod passend is en of er wellicht andere oplossingen wenselijk zijn. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is en blijft er WMO vervoer dat door de gemeenten wordt geregeld.

3	O	Lijn 109 Station Hilversum – Eemnes – Laren – BlaricumTergooi Ziekenhuis wordt benoemd. Wij hechten er sterke waarde aan dat van deze lijn met name het traject Hilversum – Eemnes, inclusief de bediening van de (halte) Baarn Zandheувelweg, middels deze lijn 109 bediend blijft, zoals thans ook het geval is. Voor inwoners van Eemnes/Baarn en gebruikers van de halte Zandheувelwegis deze verbinding met Hilversum van belang. Belangrijke centra zijn gelegen aan deze halte van lijn 109. Wij verzoeken u om deze verbinding in het PvE als eis / sterke wens op te nemen.	De provincie kiest ervoor dat de vervoerder het OV-netwerk vormgeeft. De ervaring leert dat de vervoerder goed in staat is om zo een netwerk zodanig vorm te geven dat het efficiënt is (relatief lage exploitatiekosten) en goed op de (potentiele) reizigers toegesneden. Op grond van de uitgangspunten en de aanbestedingsystematiek zou de door u genoemde verbinding niet worden geëist. Op basis van het bijzondere (sociale) karakter van de lijn verlengen we het garantie traject Baarn - Zandheувelweg - Hilversum naar Eemnes Zomertaling - Zandheувelweg Baarn - Station Hilversum. Waarbij tussen Eemnes en de Zandheувelweg het huidige traject wordt voorgeschreven. Het traject Eemnes - Bussum is geen garantietraject. De vervoerder is vrij om, binnen de gestelde eisen en randvoorwaarden dit traject in zijn vervoerplan op te nemen. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is het traject Eemnes Zomertaling - Baarn Zandheувelweg - Station Hilversum als garantieverbinding opgenomen. Daarmee verwachten we aan uw wens te voldoen.
3	R	In hoofdstuk 3 worden drie fasen genoemd die worden onderscheiden in de concessie. Wij adviseren om fase 1 te gebruiken om flankerende maatregelen te organiseren en te testen. We adviseren om dit in het PvE op te nemen, zodat het mee een verantwoordelijkheid van de vervoerder wordt om publiek vervoer zoals wijkbusjes, rolstoelbusjes, belbussystemen op te zetten en te integreren in het geheel van de mobiliteit. Hier hoort ook bij het inventariseren welke (meestal gemeentelijke) initiatieven er al zijn, en hoe die geïntegreerd kunnen worden.	De vervoerder is verantwoordelijk voor de informatie over de aanwezigheid en werking van kleinschalige mobiliteitsoplossingen in de regio. Zie paragraaf 7.2.1 en paragraaf 7.2.5 van het PvE. Wij zullen nadrukkelijker de rol van de vervoerder benoemen in het definitieve PvE. Herziening PvE: paragraaf 7.2.1 is gewijzigd: Informatie over de aanwezigheid en de werking van Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen in de regio. Hieronder valt ook informatie over aanmelding, toegankelijkheid en reservering. Wij verlangen van de vervoerder dat hij actief de informatie over de systemen verzamelt, eventueel via de gemeenten.
3	R	Fase 1 zal duren totdat de busbaan van lijn 320 in Hilversum gereed is en een nieuw lijnennet opgezet kan worden. Wij missen in het PvE een ontsnappingsclausule voor het geval de aanleg door onvoorziene omstandigheden een aanzienlijke vertraging op loopt. We nemen niet aan dat fase 1 vrijwel de hele concessieperiode mag duren. Wij adviseren om in het PvE op te nemen wat het beleid is bij een aanzienlijke vertraging van de oplevering van de busbaan in Hilversum.	Het is zeker niet de bedoeling dat fase 1 vrijwel de hele concessieperiode mag duren. In het definitieve PvE hebben wij de grens tussen fase 1 en 2 scherper aangegeven. Tevens is aangegeven dat partijen in overleg treden als de opening van de busbaan onverhoopt langer duurt.

3	W	<p>Middels dit schrijven, dienen wij onze zienswijze in op het niet verplicht opnemen van de route vanaf de Van Ghentlaan over Loosdrechtse Bos (en terug) over landgoed Zonnestraal te Hilversum. Landgoed Zonnestraal is een bijzondere plek met grote dynamiek, die bijzonder gebaat is bij een goede bereikbaarheid met OV.</p> <p>1. De huurders op landgoed Zonnestraal zijn bedrijven die voornamelijk actief zijn in de medische hoek.</p> <p>2. De functie zorg op een locatie betekent er mensen komen waarmee wat aan de hand is, slecht ter been zijn of anderszins beperkt in de mobiliteit zijn. Het kunnen bereiken van deze plek met het OV is een minimale noodzaak voor de gevestigde bedrijven en de cliënten. Indien de busverbinding stop aan het eind van het Loosdrechtse Bos/hoek Van Ghentlaan, dienen patiënten en medewerkers ca. 1300 meter te lopen, wat voor veel van de bezoekers van de zorginstellingen te veel gevraagd is.</p> <p>3. De op locatie gevestigde bedrijven bieden werk aan ca. 300 personen. Medewerkers in de zorg zijn moeilijk te vinden en zal het ontbreken van een busverbinding naar het werk een overweging kunnen zijn om niet op deze locatie te willen of kunnen werken. De bus leidt derhalve tot het faciliteren van het beter maken van de arbeidsomstandigheden van medewerkers in zorg. Een maatschappelijke taak van de overheid.</p> <p>4. Zonnestraal is een monument van architectonisch en sociale geschiedenis. Jaarlijks komen er bezoekers uit binnen- en buitenland, waarvan een groot deel met OV. M.n. de gemeenten zouden deze bezoekers dienen te verwelkomen, mede met bereikbaarheid met OV.</p>	<p>Het aantal instappers is op deze haltes is niet zo groot. Op basis van de zienswijzen merken we dat het hier gaat om een specifiek doelgroep. We hebben besloten vanwege deze bijzondere doelgroep en bijzondere bedrijven het PvE aan te passen. De huidige bediening van de haltes is als eis opgenomen.</p> <p>Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de route naar de halte Zonnestraal als garantieverbinding opgenomen met de huidige bediening als uitgangspunt.</p>
3	P	<p>Overige Lijnen: Bij de overige (geen R-net) lijnen staat niks genoemd over nachtlijnen. De huidige nachtlijn N32 willen wij behouden in alle fases van de concessie. <i>Welke mogelijkheden krijgt de vervoerder om nachtlijnen aan te bieden?</i></p>	<p>De vervoerder is vrij om nachtlijnen aan te bieden maar dit wordt niet geëist. Alleen de huidige nachtlijn 32 is apart opgenomen in het PvE.</p> <p>Herziening PvE: Nachtlijn 32 is toegevoegd als garantieverbinding.</p>
3	P	<p>Toeristische en culturele bestemmingen: Wij onderschrijven dat er actief aan vervoerders wordt gevraagd om in het vervoersplan aan te geven of er potentie is voor het bedienen van toeristische en culturele bestemmingen. Bereikbaarheid met OV van deze bestemmingen is van belang voor de aantrekkelijkheid van onze regio voor inwoners en bezoekers. Belangrijke toeristische bestemmingen die wij we graag ontsloten zien door OV zijn de bestaande Toeristische overstappunten (TOP's) en de te ontwikkelen TOP's in het kader van het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen. In het PvE wordt het plessengebied genoemd als toeristische bestemming. Dat is een ruim begrip. De belangrijkste toeristische locaties in het plessengebied zijn: * Porseleinhaven, Oud-Loosdrecht, * De Zuwe, Kortenhoeve (Ottenhome en zwemstrand), * De Strook, Breukeleveen, * Kasteel-Museum Sypteyn, Loosdrecht</p>	<p>Wij hebben het plessengebied als toeristische plek meegenomen en laten graag de vervoerder een efficiënt en haalbaar voorstel maken voor plaatsen waar hij potentie ziet. Het in detail noemen van de plekken zou de vorm van een eis hebben. De vervoerder is niet verplicht een voorstel te doen. Komen er geen voorstellen dan staat de provincie open voor initiatieven vanuit de samenleving of organisaties die wellicht wel levensvatbaar zijn.</p>

3	S	N.a.v. 3.1.4.b: Het is niet duidelijk of in het geval van het traject voor buslijn 105 wordt bedoeld de bezetting van de volledige route Bussum-Hilversum v.v. of enkel het traject binnen de wijk Hilversumse Meent. Maatgevend voor reële inschatting van bezetting zijn niet data uit het verleden maar actuele data en vooral betrouwbare verwachtingen aangaande ontwikkelingen en beleid op het gebied van mobiliteit. Zie ook de eerder gemaakte opmerking m.b.t. het terugbrengen van de frequentie en de invloed daarvan op het aantal instappers.	Bedoeld in 3.4.1.b is dat per traject op ritbasis wordt gezien of het aantal reizigers ≤ 4 is. Op lijn 105 bijvoorbeeld kan een rit tussen Hilversum en Kortenhoef gemiddeld 2 reizigers hebben, en tussen Hilversumse Meent en Bussum 6. Die rit mag dan tussen Hilversum en Kortenhoef vervallen, maar niet tussen Hilversumse Meent en Bussum.
3	X	Is er wel de mogelijkheid om al in fase 1 te kijken naar bestaande knelpunten?	Ja, die mogelijkheid is er. In fase 1 vragen we de vervoerder de huidige situatie (lijnen en dienstregeling) in zijn aanbieding op te nemen. In de implementatieperiode – die voorafgaat aan de start van de concessie – kijken we met de vervoerder samen welke onderdelen van zijn plan voor fase 2 al in fase 1 kunnen worden uitgevoerd. Gemeenten en ROCOV hebben hierbij de mogelijkheid advies te geven. Herziening PvE: In fase 1 is nadrukkelijker opgenomen dat er in de implementatieperiode wordt gekeken welke voorstellen uit Fase 2 ook al in fase 1 kunnen worden uitgevoerd.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Verbinding met station Hollandsche Rading; snellere verbinding Acacialaan - station Hilversum	Het dilemma voor kernen in Wijdmeren is dat het potentieel aan gebruikers (vanwege het aantal inwoners) van het OV niet genoeg is om goede verbindingen naar alle richtingen te kunnen bieden. Er zitten dan (te) weinig mensen in de bus. Dan ligt de keus voor de sterkste verbinding voor de hand. Hilversum heeft als voordelen boven Hollandsche Rading dat er meer treinen stoppen (4 x per uur naar Utrecht, Hollandsche Rading 2 x), en dat Hilversum zelf ook een bestemming is.

3	Q	<p>N.a.v. Eisen Toeristische bestemmingen: Voor Rijksmuseum Muiderslot is vast en frequent OV naar Muiden cruciaal. Zowel vanuit Amsterdam als vanaf treinstation Weesp. Dit omdat:</p> <p>A) wij met ingang van 2019 het hele jaar open zijn en er dus het hele jaar door bezoekers en personeelsleden naar het kasteel komen.</p> <p>B) er grote behoefte is aan spreiding van toeristen over de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Er komt jaarlijks een gestaag groeiende stroom toeristen vanuit Amsterdam naar ons kasteel. De verwachting is dat deze groep in de toekomst toe zal nemen.</p> <p>C) de vestingstad Muiden niet is ingericht op (nog meer) autoverkeer. We zien nu nog veel toeristen met (huur)auto's komen, dat is niet wenselijk. Bewoners geven dat ook aan.</p> <p>D) er een grote nieuwe woonwijk verrijst in Muiden (de Krijgsman) die ook met de bus ontsloten zal moeten worden. Combineer dat meteen met betere busverbinding naar het Muiderslot (en dus ook Pampus, want hun steiger is ook op de Herengracht). Het is zeer wenselijk dat de route van de bussen zo dicht mogelijk bij het Muiderslot moet komen. Dus niet - zoals nu - tot aan het P&R terrein op een half uur lopen van het kasteel. Een bushalte bij parkeerplaats Vestingplein zou bijvoorbeeld uitkomst bieden. Als dat echter niet kan, op z'n minst alle bussen tot de brandweerkazerne laten rijden (vanaf daar is het ook nog 15 minuten lopen naar het kasteel en dat is ver voor mensen met kleine kinderen en mensen die slecht ter been zijn).</p>	<p>I.v.m. de smalle wegen en de structuur van de kern is een bus dichterbij het Muiderslot niet mogelijk. De halte Muiden Centrum nemen we op als verplichte halte in het PvE. We vragen de vervoerder of hij reële potentie ziet in het bedienen van o.a. het Muiderslot en vragen hem hiervoor voorstellen te doen. Hij is daartoe niet verplicht. Komen er geen voorstellen dan staat de provincie open voor initiatieven vanuit de samenleving of organisaties die levensvatbaar zijn. Wij verwijzen hiervoor ook graag naar de buurtbusregeling van de provincie.</p>
3	R	<p>In paragraaf 2 komt de grotere rol aan de orde die knooppunten zullen spelen in de komende concessieperiode. Wij adviseren om het Rocov-NH te betrekken bij de planning en uitvoering van deze knooppunten.</p>	<p>Bij het ontwikkelen van de knooppunten/ hubs heeft het Rocov-NH inderdaad geen formeel wettelijk adviesrecht vanuit de WP2000. Wij streven er naar u regelmatig op de hoogte te houden over ontwikkelingen rondom het OV en knooppunten en u de gelegenheid te geven ons te adviseren. Het staat u altijd vrij om ons ook ongevraagd advies geven.</p>
3	S	<p><i>De beoordeling van het Vervoerplan van Fase 2 gebeurt op basis van de kwaliteit voor de Reiziger.</i> Het spreekt vanzelf dat de wijkorganisatie een belangrijke gesprekspartner blijft in het geval er wijzigingen voorhanden die consequenties hebben voor de huidige route van buslijn door de wijk.</p>	<p>Tijdens de implementatieperiode spreken de nieuwe vervoerder en de provincie met de wegbeheerders (gemeenten). Wij gaan ervan uit dat de gemeenten de belangen van de wijkorganisaties kennen en behartigen. Indien er sprake is van grote wijzigingen zal er in samenwerking met de gemeenten over worden gecommuniceerd.</p>

3	U	<p>N.a.v. eisen toeristische bestemmingen: Wij zijn momenteel zeer ongelukkig over de bereikbaarheid van ons museum met het openbaar vervoer. Buslijn 320 uit Amsterdam Amstel maakt een stop bij Ziekenhuis Ter Gooi. Deze halte is gelegen op 1,3 kilometer van Singer Laren. Voor onze bezoekers vormt deze afstand een groot obstakel. De marketingorganisatie in de hoofdstad Amsterdam & Partners heeft ons laten weten dat voor de toerist het noodzakelijk is dat zij binnen 30 minuten vanaf Amsterdam Amstel onze locatie moeten kunnen bereiken. Het is daarom voor ons van groot belang dat lijn 320 wordt verlengd en onze lokale bushalte Singer Laren Naarderstraat aandoet en dat wij bereikbaar worden binnen het half uur. Op deze wijze kan Singer Laren bijdragen aan de spreiding van het toerisme. De bussen 109 en 202/209 rijden op een te lage frequentie. Willen wij goed bereikbaar zijn dan is een spitsbus niet afdoende en een dienstregeling van 1 bus per uur te gering. Wij doen een dringend verzoeken u om de frequentie van het aandoen van de toeristische bestemmingen ook mee te nemen in de aanbesteding. Wij zijn gaarne bereid om u nader te informeren over onze wensen hoe de bereikbaarheid van de toeristische bestemmingen in de regio Gooi en Vechstreek verbeterd kunnen worden. Alserfgoedinstellingen werken wij samen in een gezamenlijk overleg en wij zouden het zeer op prijs stellen als wij als samenwerkende musea hierover in gesprek kunnen treden met de provincie.</p>	<p>Wij snappen uw wens. R-netlijn 320 is echter een lijn die bedoeld is voor het reguliere woon-werk en woon schoolverkeer en aan de route (snelheid) worden hoge eisen gesteld. Omrijden of verleggen via Laren is niet mogelijk en niet wenselijk. De route via Laren is niet geschikt voor een HOV buslijn. Wij vragen de vervoerder specifiek aandacht voor de verbindingen naar en de marketing van de toeristische bestemmingen. Bovendien moet de halte Laren, Brink zeker bediend worden door de vervoerder. Wij wachten het voorstel van de vervoerder af en gaan desgewenst graag met u hierover in gesprek.</p>
3	X	<p>Hoe bent u gekomen bij het gevraagde minimumniveau van 70% in Fase 2? En waarom is het zo'n laag percentage?</p>	<p>Er worden drie percentages gehanteerd in hoofdstuk 3 van het PvE. Het totaal aantal DRU's is minimaal 80 % van het totaal. Het aantal DRU's op R-net lijn 320 is minimaal 95 % en het aantal DRU's op de overige lijnen is minimaal 70 %.</p> <p>Deze minimumniveaus zijn aanbesteding technische minima waarmee we aan de inschrijvers aangeven hoe de verdeling over de R-net lijn 320 en de overige lijnen mag zijn (95 % en 70 %) en wat de ondergrens van het aanbod is (80 %). We stellen deze minima en verdeling vast om de vervoerder ondernemingsvrijheid te geven om zelf extra's aan te bieden. Als we het algemene percentage te hoog zetten bestaat het risico dat vervoerbedrijven geen kostendekkende offerte kunnen maken en afzien van inschrijving.</p>
3	X	<p>In het document ontbreekt focus op de continuïteit en flexibiliteit van de bereikbaarheid en het realiseren van nieuwe haltes bij de bouw van nieuwe woningen of nieuwe bedrijventerreinen.</p>	<p>De vervoerder krijgt informatie over de ruimtelijke ontwikkelingen. De gemeenten hebben hiervoor informatie aangeleverd. Tijdens de looptijd van de concessie is er altijd ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Dat gebeurt bij de jaarlijkse vervoerplannen. Deze plannen worden ook besproken met de gemeenten.</p>

3	X	Waarom worden er geen garanties gesteld aan de N-Z verbindingen?	De belangrijkste verbindingen voor de regio Gooi en Vechtstreek zijn de verbinding naar Amsterdam en naar Utrecht. Beide steden worden via de huidige spoorlijnen en de R-net lijn goed bediend. Daarmee ligt er een goede structuur voor zowel de oost-west als de noord- zuid verbindingen. Met de overige buslijnen wordt het netwerk fijnmaziger gemaakt. Deze lijnen zijn met name gericht op de aansluiting op de spoorlijnen en de R-netlijn.
3	X	Pagina 22: frequentie van de verbindingen. Staat niets over de frequentie in genoemd.	De minimale frequentie van eenmaal per uur is toegevoegd. Herziening PvE: Er is een paragraaf over de vereiste uurfrequentie toegevoegd.
3	X	Bereikbaarheid van Wijdmeren. In het PvE wordt alleen Nederhorst den Berg genoemd als te bedienen kern. Klopt dit en waarom worden de andere kernen in Wijdmeren niet genoemd?	Er is een aantal kernen in Wijdmeren genoemd, namelijk Nederhorst den Berg, Kortenhoef en Nieuwe Loosdrecht. De belangrijkste vervoersstromen vanuit Wijdmeren worden hiermee gefaciliteerd. De OV visie gaat uit van het bedienen van kernen groter dan 3000 inwoners. We volgen dus het huidige OV beleid.
3	X	Kan halte Naarden Vesting Westwalstraat worden behouden in categorie 5?	Deze halte is in het definitieve PvE opgenomen bij de garantieverbindingen. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de verbinding P+R Muiderberg - station Naarden-Bussum via de huidige route toegevoegd.
3	X	Waarom wordt niet meer ingezet op flexibel of vraaggestuurd vervoer, kleinschalig OV zoals de Texelhopper?	Een flexibel systeem is of wordt betaalbaar als er sprake is van een bundeling van reizigers (een hogere bezettingsgraad, of te wel meer reizigers die gebruik maken van een rit). Op Texel heeft de provincie met een bijzondere situatie te maken. De bezoekers van Texel reizen vaker met meer dan 1 persoon tegelijk waardoor er al sneller een bundeling van reizigers, en dus een betere bezettingsgraad van het voertuig is. Veel bezoekers hebben eenzelfde bestemming (plaatsen als De Koog, Den Burg en de veerhaven) Het wegennet van Texel zorgt ervoor dat reizigers vaker op dezelfde trajecten reizen en dat maakt bundeling van reizigers makkelijker. Ook de en aankomst- en vertrektijden van de boot zorgt voor bundeling in tijd en route. Deze factoren zijn in het gebied van de concessie 'Gooi en Vechtstreek' niet of minder aanwezig waardoor sprake is van een veel diffuser vervoerpatroon in tijd en plaats. Zowel in het doelgroepenvervoer als in het OV. Bundeling is dan niet mogelijk waardoor reizigers vaker alleen in het voertuig zitten. Wij verwachten in deze regio uiteindelijk een kwalitatief beter OV-netwerk als dit netwerk voor een belangrijk deel bestaat uit lijn-OV (lijnbusen). Waar nodig kan dit lokaal wel worden versterkt met kleinschalige, vraagafhankelijke systemen. De vervoerder kan deze aanbieden als Aanvullende Mobiliteitsoptie.

3	X	Toeristische bestemmingen moeten bereikbaar blijven; aandacht voor bediening Muiderslot; speciale tickets voor toeristen.	<p>We vragen de vervoerder of hij reële potentie ziet in het bedienen van de toeristische bestemmingen (waaronder het Muiderslot) en vragen hem hiervoor voorstellen te doen. Hij is daartoe niet verplicht. Komen er geen voorstellen dan staat de provincie open voor initiatieven vanuit de samenleving of organisaties die levensvatbaar zijn. Wij verwijzen hiervoor ook graag naar de buurtbusregeling van de provincie. In verband met de smalle wegen en de structuur van de kern is een reguliere bushalte dichterbij het Muiderslot niet mogelijk. De halte Muiden Centrum nemen we op als verplichte halte in het PvE. Ook verruimen we speciaal voor Muiderslot de gedoogbepaling zodat een OV verbinding van af P+R Muiden naar het Muiderslot door een derde mogelijk wordt. We stellen hier op voorhand geen financiering voor beschikbaar. In overleg tussen de provincie, de Vervoerregio Amsterdam en de huidige vervoerders is het Amsterdam & Region Travel Ticket ontwikkeld. De nieuwe vervoerder moet dit ticket accepteren. Een specifiek eigen Gooi en Vechtstreek ticket mag de vervoerder bieden maar we zien dat niet als heel kansrijk omdat de toerist dan maar in een beperkt gebied kan reizen.</p> <p>Herziening PvE: Verruiming gedoogbepaling in paragraaf 2.2.4. In paragraaf 3.4.9 is de verbinding P+R Muiderberg - station Naarden via de huidige route toegevoegd.</p>
3	F	Veel ouderen zijn Scootmobiel-afhankelijk in de toekomst. Dan kun je wel het voorvervoer per Scootmobiel regelen, maar niet het navervoer. In elke stads- of dorpskern die de bus aandoet, dient daarom snel en aansluitend navervoer (en voor de terugweg voorvervoer) beschikbaar te zijn.	Deze doelgroep kan gebruik maken van het OV. De aansluitende voorzieningen vallen buiten deze concessieverlening OV. Voor deze doelgroep hebben gemeentes een WMO taxi regeling en is er een Valys regeling. Landelijk zijn er afspraken over toegankelijkheid en beschikbaarheid van systemen.

3	P	<p>Opties voor Aanvullende Mobiliteitsoplossingen bij start Fase 2: Het is een goede zaak dat de provincie zich committeert aan het minimaliseren van eventuele negatieve gevolgen van een nieuw netwerk en het voorkomen van 'witte vlekken' door actief aan de vervoerder een plan te vragen voor aanvullende mobiliteitsoplossingen. Deze aanvullende mobiliteitsoplossingen moeten een redelijk alternatief vormen voor bijvoorbeeld mensen die door de veranderingen niet of moeilijker gebruik kunnen maken van de bus en hier wel van afhankelijk zijn. Wij willen dat de provincie garandeert dat er voor deze reizigers een alternatief komt. Het schrappen van buslijnen is ontoelaatbaar als er geen redelijk alternatief wordt geboden. Wij vinden het goed dat de provincie 3% van het budget dat voor deze oplossingen is gereserveerd ook buiten de concessie met derden in kan vullen. In het PvE staat dat de provincie met de opties beoogd "Ruimte te creëren om lokaal passende Aanvullende Mobiliteitsoplossingen te vinden, eventueel in samenwerking met de gemeenten;". Klopt het dat de opties ook met gemeenten ingevuld kunnen worden?</p> <p>In de gevallen dat veranderingen van het busnetwerk leidt tot alternatieve vormen van OV of aanvullende mobiliteitsoplossingen willen wij benadrukken dat dit niet moet leiden tot een verschuiving naar het doelgroepenvervoer en daarmee hogere lasten naar het gemeentelijk sociaal domein. Wij zien wel kansen in een inhoudelijke verbinding van het openbaar vervoer met het gemeentelijke doelgroepenvervoer.</p>	<p>Ja, het klopt dat de gemeenten betrokkenheid hebben bij de aanvullende mobiliteit. Wij willen zeker geen verzwaring van de lasten van het doelgroepenvervoer en daarmee het sociaal domein. De vervoerder wordt gevraagd een analyse te doen waar er mogelijk te grote veranderingen in het nieuwe net gaan plaatsvinden. Daar doet hij optioneel een aanbod voor. We vinden dit een belangrijk onderdeel van zijn aanbieding. De provincie bekijkt in samenspraak met gemeenten in de implementatieperiode of dit aanbod passend is en of er wellicht andere oplossingen wenselijk zijn. Dit kunnen ook oplossingen vanuit de gemeenten zijn, waar de provincie wellicht aan bijdraagt. ROCOV heeft in dit traject, net als in de reguliere vervoersplannen, een belangrijke adviserende rol.</p>
3	S	<p><i>De concessieverlener is niet gehouden om de opties af te nemen bij concessiehouder en kan concessiehouder verzoeken (onder)delen van de Opties uit te voeren.</i> De concessieverlener is de gesprekspartner van de wijkorganisatie en zal momenten voor overleg organiseren om een volledig en betrouwbaar beeld te kunnen krijgen van de kwaliteit van het lokaal OV voor zowel de huidige als toekomstige reiziger.</p>	<p>Deze (schuine) tekst gaat over afspraken tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder over zijn aanbod bij inschrijving. De concessieverlener gaat ervan uit dat de concessiehouder een betrouwbaar beeld heeft van het lokaal OV voor de huidige en de toekomstige reiziger. Na gunning zijn Gemeenten en ROCOV gesprekspartner van de provincie en waar nodig andere belangengroepen.</p>
3	X	<p>Is het mogelijk om de 3% voor aanvullende mobiliteitsoplossingen ongebruikt te laten en aan het budget toe te voegen?</p>	<p>De 3% voor aanvullende mobiliteitsoplossingen wordt niet opzij gezet maar zit in het totale budget. Dat wat de vervoerder aanbiedt binnen deze 3 % is wel optioneel zodat de provincie nog kan kiezen of ze gebruik wil maken van deze opties of dat ze liever andere keuzes maakt. Die andere keuzes kunnen binnen de concessie zijn maar kunnen ook buiten de concessie zijn.</p>

3	X	Hoe ga je om met de beschikbaarheid van OV voor mensen die op grotere afstand van een halte of knooppunt worden? En met alternatieven voor mensen die niet goed ter been zijn?	Het grootste deel van de inwoners blijft op gelijke afstand van de bushalte of het NS-station wonen. Het huidige netwerk ligt er niet voor niets, dus de verwachting is dat een groot deel van het netwerk zeker gereden zal blijven worden. Maar de vervoerder kan ook voorstellen doen die tot veranderingen leiden. We vragen de inschrijvende vervoerders om aan te geven hoe zij op deze veranderingen willen inspelen met aanvullende mobiliteitsvormen. We vinden dit een belangrijk onderdeel van de aanbidding van de vervoerder. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is nu al WMO-vervoer, wat door de gemeenten wordt geregeld.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Inventariseren behoefte nachtlijn Groest naar de dorpen	De provincie ziet voor dit hele specifieke (uitgaans) vervoer geen kansen voor het OV vanwege het beperkte aantal reizigers en de hoge kosten.
3	X	Er is weinig aandacht in het PvE voor lokale buslijnen en zorgen bij de gemeenten over OV, vergrijzing in de concessie.	We vragen een goed netwerk en hebben garanties gesteld voor een aantal verbindingen en trajecten. Deze garanties zijn uitgebreid n.a.v. de zienswijzen van de gemeenten. We beoordelen het plan van de vervoerder op veel aspecten waaronder de mate waarin het netwerk dekkend is in de regio. Bovendien hebben we flexibiliteit in de concessie ingebouwd. We verwachten daarmee voldoende te kunnen inspelen op de veranderingen van de bevolkingssamenstelling en de veranderende mobiliteitspatronen. Herziening PvE: Uitbreiding van het aantal garantietrajecten in hoofdstuk 3.
3	X	Bereikbaarheid Tergooi-ziekenhuis is een zorg. Hoe garandeert de provincie de bereikbaarheid? Afstand halte ziekenhuis tot R-nethalte te groot.	We beoordelen de plannen van de vervoerder op verschillende aspecten. O.a. de mate waarin hij de regio en bijzondere plekken goed bediend. Bij de publicatie van de aanbesteding wordt informatie voor de vervoerder opgenomen over de ontwikkeling rondom het Tergooi Ziekenhuis. Bij de ontwikkelingen rondom het Ziekenhuis zijn de provincie vanuit haar rol als concessieverlener en de huidige vervoerder reeds betrokken. De plannen zijn op dit moment onvoldoende duidelijk om de vervoerder een verplichting tot bediening op te leggen of om hem te vragen hoe hij dat zou kunnen doen. De plaats van de ingang van het ziekenhuis speelt hierin een belangrijke rol.

3	A	<p>Wij denken dat het een goed plan is om eerst de voltooiing van de HOV af te wachten alvorens te beginnen met het uitvoeren van plannen voor een verandering van het lijnennet. Bij de planontwikkeling moet echter goed gekeken worden naar de bereikbaarheid van de verschillende wijken, zorgcentra en het ziekenhuis. Volledige participatie en persoonlijke autonomie veronderstellen ook gebruik maken van het OV en niet van doelgroepenvervoer. Daartoe worden aan de bussen toegankelijkheids-eisen gesteld. Maar dan moet dat vervoer ook in de wijken en buurten komen, zodat er gebruik van gemaakt kan worden. In de plannen voor het HOV wordt gesproken over een aftakking van de HOV vanaf het spoor naar de ingang van het ziekenhuis, maar niet duidelijk is hoe dit werkelijk ingevuld gaat worden. Wordt hier speciaal vervoer geregeld, ingezet door het ziekenhuis? Komt er een (OV)pendelbus? En hoe wordt dan het vervoer van mensen met een beperking geregeld (zie hiervoor).</p>	<p>We beoordelen de plannen van de vervoerder op verschillende aspecten. O.a. de mate waarin hij de regio en bijzondere plekken goed bediend. Bij de publicatie van de aanbesteding wordt informatie voor de vervoerder opgenomen over de ontwikkeling rondom het Tergooi Ziekenhuis. Bij de ontwikkelingen rondom het Ziekenhuis zijn de provincie vanuit haar rol als concessieverlener en de huidige vervoerder reeds betrokken. De plannen zijn op dit moment onvoldoende duidelijk om de vervoerder een verplichting tot bediening op te leggen of om hem te vragen hoe hij dat zou kunnen doen. Neemt niet weg dat ook voor de provincie de bediening van het ziekenhuis een belangrijk aspect blijft. In de besprekingen rondom het nieuwe ziekenhuis zal, met betrokken partijen, gekeken worden wat de beste OV oplossing is.</p>
3	B	<p>Amerpoort is blij te lezen dat 'Baarn Zandheuwelweg - Station Hilversum' is opgenomen als garantieverbinding in het ontwerp PvE maar maakt zich zorgen over het voortbestaan van een verbinding tussen Baarn Zandheuwelweg en Barn, Eemnes, Laren en Bussum. Dit mede omdat de huidige busverbinding de provinciegrens over gaat. Ik verzoek u nadrukkelijk in het PvE op te nemen dat ook het voortbestaan van deze verbinding noodzakelijk is. Onderbouwing (samenvatting): locatie Nieuwenoord biedt beschermde woonplek, logeerplek en/of dagbesteding aan ca 450 cliënten en werkplek aan ca 1000 medewerkers en ca 300 vrijwilligers die, naast familie en vrienden van cliënten, gebruik maken van lijn 109. Tot slot maakt ook ca 45 mbo-studenten in opleiding gebruik van de lijn richting Nieuwenoord. Door de onregelmatige werkuren reist men niet alleen in de spits, maar ook daarbuiten. Concluderend is het van groot belang dat de busverbinding tussen Baarn Zandheuwelweg en Baarn, Eemnes, Laren en Bussum blijft bestaan. Binnen de eisen van het ontwerp PvE is deze verbinding echter niet gegarandeerd. We verzoeken u bovenstaande mee te nemen in het definitief PvE. Onze reactie is afgestemd met zorgorganisatie Sherpa en Crematorium Laren.</p>	<p>De provincie kiest ervoor dat de vervoerder het OV-netwerk vormgeeft. De ervaring leert dat de vervoerder goed in staat is om zo een netwerk zodanig vorm te geven dat het efficiënt is (relatief lage exploitatiekosten) en goed op de (potentiele) reizigers toegesneden. Op grond van de uitgangspunten en de aanbestedingssystematiek zou de door u genoemde verbinding niet worden geëist. Op basis van het bijzondere (sociale) karakter van de lijn verlengen we het garantie traject Baarn - Zandheuwelweg - Hilversum naar Eemnes Zomertaling - Zandheuwelweg Baarn - Station Hilversum. Waarbij tussen Eemnes en de Zandheuwelweg het huidige traject wordt voorgeschreven. Het traject Eemnes - Bussum is geen garantietraject. De vervoerder is vrij om, binnen de gestelde eisen en randvoorwaarden dit traject in zijn vervoerplan op te nemen. We gaan ervan uit dat we met deze aanpassing aan uw wens voldoen.</p> <p>Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is het traject Eemnes Zomertaling - Baarn Zandheuwelweg - Station Hilversum als garantieverbinding opgenomen.</p>

3	C	Via deze weg wil ik laten weten dat het voor ons centrum van groot belang is dat de bushaltes op Landgoed Zonnestraal behouden blijven. Een groot deel van ons personeel, alsmede de stagiaires en enkele ouders en leerlingen zelf maken dagelijks gebruik van het OV. Omdat we goed via OV te bereiken zijn wordt er onder andere voor ons centrum gekozen. Het feit dat we in de natuur zitten met ons centrum is aan de andere kant ook weer van groot belang omdat de prikkelarme omgeving in de natuur een helende invloed heeft op onze vaak zeer beschadigde en getraumatiseerde cliënten. Ook is het ontbreken van drukke wegen weer een geruststelling omdat we werken met kinderen die impulsief kunnen zijn en de straat op zouden kunnen rennen. Op landgoed Zonnestraal is veel veiligheid en tevens bewegingsvrijheid voor deze kinderen. Het in de natuur zitten en toch zeer goed bereikbaar zijn 2 belangrijke voorwaarden voor het succes van onze begeleiding. Ik vraag dan om dringend om het behoud van de bushaltes!	Het aantal instappers is op deze haltes is niet zo groot. Op basis van de zienswijzen merken we dat het hier gaat om een specifiek doelgroep. We hebben besloten vanwege deze bijzondere doelgroep en bijzondere bedrijven het PvE aan te passen. De huidige bediening van de haltes is als eis opgenomen. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de route naar de halte Zonnestraal als garantieverbinding opgenomen met de huidige bediening als uitgangspunt.
3	E	Er dient een HOV-busverbinding te komen tussen Almere- Blaricum-carpoolstrook Eemnes. Laren-Utrecht-Uithof verbinding is er geweest en was zeer succesvol. Bus zat vol, provincie moet hiermee samenwerken met gemeente Almere en provincie Utrecht.	De provincie is in de gesprek (geweest) met de gemeente Almere en de provincie Utrecht over de grensoverschrijdende lijnen. De beide vervoersautoriteiten zijn niet voornemens deze lijn aan te gaan bieden of hier financiële middelen voor vrij te maken. De lijn is indertijd gestopt omdat deze beperkt succesvol was. Er was een aantal redelijk tot goed bezette ritten. De komst van HOV in 't Gooi zal de huidige verbinding van Huizen naar Utrecht met bus/trein/bus versnellen. Deze verbinding is de hele dag in hoge frequentie aanwezig. Neemt niet weg dat het de inschrijver voor deze concessie vrij staat om een spitslijn tussen Huizen en Utrecht, eventueel als optie, aan te bieden. De Provincie schrijft dit niet als eis voor.
3	E	Busverbinding Blaricum carpoolstrook - huizen- Bussum handhaven van belang voor aansluiting spoorverbinding met Schiphol. Verder met kleine bussen huizen- Blaricum oude dorp-Laren-Hilversum.	We vragen de vervoerder naar een goed plan en beoordelen hem daar op. Met R-netlijn 320 zijn er straks in ieder geval twee mogelijkheden. Via de nieuwe HOV-baan is Hilversum snel bereikbaar vanaf Blaricum P+R en vanaf Hilversum is Schiphol ieder half uur in 30 minuten zonder overstap bereikbaar. Via R-netlijn 320 zijn Blaricum P+R en Huizen verbonden met Station Amsterdam Amstel. Daarvandaan is binnen 30 minuten, hoog frequent, Schiphol bereikbaar zij het wel met een overstap.

3	F	De provincie dient te bevorderen dat de haltes aantrekkelijk zijn, met meer overdekte windluwe zitplaatsen om busvervoer aantrekkelijker te maken. Ook beveiligde overdekte stallingplekken voor scootmobiele en (dure) elektrische fietsen zijn van belang. Een concessie zonder flankerend beleid zal niet leiden tot aantrekkelijk en veel gebruikt openbaar vervoer. Alle zero-emissie ten spijt. Maak daarom bij de concessie ook duidelijk welke inspanningen er door de provincie en gemeenten plaats zullen vinden en maak een integraal plan.	De provincie heeft de ambitie om de knooppunten en haltes te blijven ontwikkelen en hoogwaardiger te maken. Daarbij werkt de provincie samen met de gemeenten als wegbeheerder. Dit is een apart traject en behoort niet tot deze aanbesteding. Uw aanbeveling nemen we in deze ontwikkeling graag mee.
3	I	3.5.3 en 3.5.4 De eisen aan R-netlijn 320 zijn lager als de eisen aan nieuwe R-netlijnen, met name in de avonduren. Gezien de uitgaansmogelijkheden zou juist op zaterdag en zondag in de avonduren ook voor R-netlijn 320 een 30 minuten frequentie moeten worden geëist. In 3.5.4 ontbreekt de formulering voor de vroege en late uren op zaterdag!	De eisen aan R-netlijn 320 beogen minimaal de huidige dienstregeling te behouden. Bij de beoordeling van biedingen van vervoerders zal de provincie vervolgens veel waarde hechten aan een verbetering van de dienstregeling van R-netlijn 320. R-netlijn 320 is voor de vervoerder van belang omdat hij op deze lijn normaliter de meeste inkomsten van reizigers zal genereren. Het is dus niet noodzakelijk om heel nauwkeurig een minimum van R-netlijn 320 voor te schrijven. Dat past ook niet in de aanbestedingsfilosofie die de provincie Noord-Holland bij haar aanbestedingen hanteert. Een relatief grote mate van vrijheid voor de vervoerder is een goede garantie voor een goede bieding van de vervoerder.
3	I	3.5.8 De verbindingen met Naarden Vesting en de Naarden Keverdijk is onvoldoende geëist. Deze woonwijken liggen relatief ver van de knooppunten.	De verbinding tussen P+R Muiderberg en Station Naarden-Bussum moet door de vervoerder worden geboden. We scherpen het PvE aan waarbij we de huidige route verplicht stellen. Hiermee worden de haltes Naarden Vesting en Naarden Keverdijk bediend. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de verbinding P+R Muiderberg - station Naarden via de huidige route toegevoegd.
3	I	Eis/wens opnemen t.a.v. Nachtlijnen (huidige N32), wel genoemd in 8.2.3	De nachtlijn 32 hebben we als eis opgenomen. Herziening PvE: Nachtlijn 32 is toegevoegd als garantieverbinding.
3	J	Verbinding Muiderberg — Almere Poort: Wij ontvangen af en toe verzoeken een openbaar vervoersverbinding te starten vanuit Gooise Meren/ Muiderberg naar Almere Poort. Ook Noord-Holland krijgt deze verzoeken. Om vervoerkundige en exploitatie redenen is dit dusver niet gehonoreerd. Wij kunnen ons echter wel voorstellen dat het vanuit Noord-Holland kansrijk wordt om in de toekomst een vorm van OV-mobiliteit aan te bieden aan deze inwoners. Dit met het oog op vernieuwende concepten als Mobility as a Service (MaaS) en de groei van de regionale voorzieningen in Almere Poort. Wij verzoeken u om in uw aanbesteding voor de concessie Gooi- en Vechtstreek deze opties niet onmogelijk te maken.	Wij hebben in de gedoogbijlage opgenomen dat een mogelijk stop bij Muiderberg door de Almeerse lijnen gedoogd moet worden waarmee in de toekomst een mogelijke stop niet onmogelijk gemaakt wordt. Wij gaan graag met u en de Regio Gooi en Vechtstreek in gesprek over mogelijke vernieuwende concepten voor een stop. Herziening PvE: Bijlage te gedogen lijnen aangepast.

3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Bus naar Hollandsche Rading voor scholieren die in Utrecht studeren (vanaf Nieuw-Loosdrecht)	Het dilemma voor kernen in Wijdmeren is dat het potentieel aan gebruikers (vanwege het aantal inwoners) van het OV niet genoeg is om goede verbindingen naar alle richtingen te kunnen bieden. Er zitten dan (te) weinig mensen in de bus. Dan ligt de keus voor de sterkste verbinding voor de hand. Hilversum heeft als voordelen boven Hollandsche Rading dat er meer treinen stoppen (4 x per uur naar Utrecht, Hollandsche Rading 2 x), en dat Hilversum zelf ook een bestemming is. Voor scholieren en studenten is station Hollandsche Rading per fiets goed bereikbaar is (circa 15 minuten fietsen).
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Directe verbinding Acacialaan met Tergooi ziekenhuizen, locatie Hilversum.	Wij stimuleren de Vervoerder een zo goed mogelijk netwerk aan te bieden, in hoeverre uw voorgestelde lijn hierin wordt opgenomen is nog niet bekend.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Lijn 104 gaat van Hilversum via Zonnestraal verpleeghuis, maar je kan niet van Loosdrecht naar Zonnestraal en weer terug	Wij stimuleren de Vervoerder een zo goed mogelijk netwerk aan te bieden, in hoeverre uw voorgestelde lijn hierin wordt opgenomen is nog niet bekend. In het definitieve PvE nemen we de huidige bedieningen van Zonnestraal op als eis. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de route naar de halte Zonnestraal als garantieverbinding opgenomen met de huidige bediening als uitgangspunt.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Hogere frequentie voor lijn 106: ook op zaterdag en zondag. Voor lijn 105: ook 's avonds om het half uur.	Het (potentiele) aantal reizigers is niet voldoende om deze frequenties te eisen. De bezetting van de buslijn op de weekenddagen is en was zeer laag. De vervoerder mag dit aanbieden als hij wel een hoger aantal reizigers verwacht.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Busverbinding Loosdrecht-Hollandsche Rading	Het dilemma voor kernen in Wijdmeren is dat het potentieel aan gebruikers (vanwege het aantal inwoners) van het OV niet genoeg is om goede verbindingen naar alle richtingen te kunnen bieden. Er zitten dan (te) weinig mensen in de bus. Dan ligt de keus voor de sterkste verbinding voor de hand. Hilversum heeft als voordelen boven Hollandsche Rading dat er meer treinen stoppen (4 x per uur naar Utrecht, Hollandsche Rading 2 x), en dat Hilversum zelf ook een bestemming is.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Halte Schakel lijn 104 behouden	De halte Acacialaan is als vereiste halte opgenomen. De vervoerder kan de halte de Schakel ook aanbieden maar we geven dit niet als eis mee. Het aantal instappers bij halte de Schakel is beperkt, gemiddeld 6 per dag.
3	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Lijn 104 doortrekken naar ziekenhuis (lijn 3 in Hilversum verdwijnt)	We weten nog niet of er lijnen verdwijnen. We wachten het plan van de vervoerder af.

3	L	In paragraaf 3.5.1. staan de verplichte haltes voor lijn 320. Mijn voorstel is, om de haltes: Diemen (Diemerknop), Muiden (Maxisweg, P+R terrein) en Naarden (Gooimeer P+R) te schrappen als verplichte halte voor lijn 320. Maar wel als verplicht te bedienen haltes (in ieder geval werkdagen tot 20 uur 2x/uur) op te nemen. Want lijn 320 is nu te langzaam t.o.v. de auto. Dat komt doordat lijn 320 voor deze haltes steeds van de A1 afslaat. Wanneer lijn 320 deze 4 haltes zou overslaan, zou de reis Huizen - Amsterdam ongeveer 10 minuten sneller kunnen worden. Deze haltes overslaan kan natuurlijk alleen maar, wanneer ze wel door een andere lijn worden bediend (bijv. door lijn 202, die dan vaker moet gaan rijden). Door het versoepelen van de bedieningseis voor deze haltes (niet als R-net, maar wel werkdagen 2x/uur) kan lijn 320 een stuk sneller, comfortabeler en aantrekkelijker worden.	Met de genoemde haltes worden overstapmogelijkheden geboden vanuit Huizen naar Almere en naar andere plekken in Amsterdam. De provincie meent dat de iets langere reistijd door het stoppen op deze haltes opweegt tegen de voordelen van het kunnen overstappen op de haltes. Daarnaast is de route via de A1 filegevoelig.
3	M	Graag aandacht voor bereikbaarheid van station Hollandsche Rading vanaf Loosdrecht met een bus. Vooral kinderen, moeders met kinderwagens en ouderen zijn afhankelijk van bus. De bus dient langs station Hilversum, verpleeghuis zonnehoeve en station Hollandsche Rading te gaan vanaf Loosdrecht. Het idee is om bus 104 te laten vervallen. Deze bus rijdt van station Hilversum, door Hilversum heen, langs verpleeghuis Zonnehoeve, naar Loosdrecht en weer terug (waarbij hij op de terugweg het verpleeghuis Zonnehoeve overslaat. Ouderen en Gehandicapten kunnen niet meer naar Hilversum met het OV.	De vervoerder gaat ons een voorstel doen waarin een verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en Hilversum blijft. Hilversum heeft als voordelen boven Hollandsche Rading dat er meer treinen stoppen (4 x per uur naar Utrecht, Hollandsche Rading 2 x), en dat Hilversum zelf ook een bestemming is. Wij schatten in dat er voor goede verbindingen in twee richtingen onvoldoende reizigers zijn. De verbinding naar Hilversum heeft dan de voorkeur. Een verbinding van Nieuw-Loosdrecht naar Hollandsche Rading nemen we dus niet als eis op. De vervoerder mag dit wel aanbieden als hij inschat dat hier wel voldoende potentie voor is.
3	O	Onder 3.5.5. en 3.5.6. gaat u in op Knooppunten per categorie + Verbindingen. Onder Categorie 5 staat de halte Eemnes Zomertaling benoemd. Ten behoeve van inwoners van Eemnes/Baarn + reizigers (omgeving) Zandheувelweg verzoeken wij u de halte Zomertaling te koppelen aan knooppunt Hilversum station IC via het traject van de huidige lijn 109 Hilversum NS- Eemnes.	De provincie kiest ervoor dat de vervoerder het OV-netwerk vormgeeft. De ervaring leert dat de vervoerder goed in staat is om zo een netwerk zodanig vorm te geven dat het efficiënt is (relatief lage exploitatiekosten) en goed op de (potentiele) reizigers toegesneden. Op grond van de uitgangspunten en de aanbestedingsystematiek zou de door u genoemde verbinding niet worden geëist. Op basis van het bijzondere (sociale) karakter van de lijn verlengen we het garantie traject Baarn - Zandheувelweg - Hilversum naar Eemnes Zomertaling - Zandheувelweg Baarn - Station Hilversum. Waarbij tussen Eemnes en de Zandheувelweg het huidige traject wordt voorgeschreven. Het traject Eemnes - Bussum is geen garantietraject. De vervoerder is vrij om, binnen de gestelde eisen en randvoorwaarden dit traject in zijn vervoerplan op te nemen. Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is het traject Eemnes Zomertaling - Baarn Zandheувelweg - Station Hilversum als garantieverbinding opgenomen.

3	O	Onder 3.5.8 laatste bullet geeft u aan dat er een garantieverbinding Baarn Zandheувelweg - Station Hilversum is geëist. In het belang van reizigers vanuit Eemnes/Baarn verzoeken wij u dit traject uit te breiden naar Eemnes (waarbij het logisch is de halte Zomertaling te nemen - cat. 5 knooppunt).	De provincie kiest ervoor dat de vervoerder het OV-netwerk vormgeeft. De ervaring leert dat de vervoerder goed in staat is om zo een netwerk zodanig vorm te geven dat het efficiënt is (relatief lage exploitatiekosten) en goed op de (potentiele) reizigers toegesneden. Op grond van de uitgangspunten en de aanbestedingsystematiek zou de door u genoemde verbinding niet worden geëist. Op basis van het bijzondere (sociale) karakter van de lijn verlengen we het garantie traject Baarn - Zandheувelweg - Hilversum naar Eemnes Zomertaling - Zandheувelweg Baarn - Station Hilversum. Waarbij tussen Eemnes en de Zandheувelweg het huidige traject wordt voorgeschreven. Het traject Eemnes - Bussum is geen garantietraject. De vervoerder is vrij om, binnen de gestelde eisen en randvoorwaarden dit traject in zijn vervoerplan op te nemen. Herziening PVE: In paragraaf 3.4.9 is het traject Eemnes Zomertaling - Baarn Zandheувelweg - Station Hilversum als garantieverbinding opgenomen.
3	P	Verhogen van de frequentie: Het verhogen van de frequentie van sterke busverbindingen, zodat de bus met name in de spits een goed alternatief voor de auto wordt. Hoge ov-frequenties geven de reiziger meer zekerheid en gebruiksgemak. Lijnen die nu al een (relatief) hoge frequentie hebben zijn ook de meest succesvolste lijnen. Door een hoge frequentie hoeven mensen immers niet lang te wachten bij de halte en daardoor zijn ze sneller op de plek van bestemming. Hiermee wordt de bus een aantrekkelijke reis optie.	Binnen de financiële kaders delen wij de ambitie voor hoge frequentie op sterke lijnen.
3	P	Verruimen van de exploitatieperiode: Het verruimen van de exploitatieperiode, zodat alle categorie 5 knooppunten eenbusverbinding krijgen die zeven dagen per week rijdt tussen 6.00 en 24:00 uur. Het is een goede zaak dat voor de kernen en haltes van categorie 5 de exploitatieperiode van de dienstregeling 2019 in stand wordt gehouden. De zekerheid van vaste en ruime exploitatieperiode vergroot de aantrekkelijkheid van het OV. Het wordt hierdoor eenvoudiger om de reis te plannen. De bediening op zondag en in de avonduren vraagt op verschillende plekken een verbetering ten gunste van een betrouwbaar vervoersnetwerk. Door voor alle kernen en knooppunten de exploitatieperiode gelijk te trekken en de rittijden op elkaar en de trein af te stemmen wordt het busnetwerk als geheel beter.	Wij begrijpen uw wens maar het uitbreiden van de dienstregeling ten opzichte van de huidige bediening lijkt niet aan de orde vanwege het huidige aantal reizigers en de inschatting hoeveel extra reizigers dit zou opleveren. De vervoerder mag meer aanbieden dan wij eisen.

3	P	<p>Bereikbaarheid Hilversum Arenapark en omgeving: Het gebied in Hilversum rondom bedrijventerrein Arenapark en NS-station Sportpark is een voor de regio belangrijk gebied met verschillende bedrijven en voorzieningen in de nabijheid. Het Arenapark is samen met het Laapersveld de grootste kantorenlocatie van de regio Gooi en Vechtstreek. Het park bestaat uit 30 hectare en telt 27 gebouwen en meer dan 50 bedrijven. Tot de oplevering van HOV in 't Gooi (traject Hilversum NS – Anna's Hoeve) wordt dit gebied met een hoge frequentie en ruime exploitatie periode bediend door de R-netlijn 320. In het PvE wordt in paragraaf 3.2.3 aan de vervoerder gevraagd om toe te lichten hoe hij de bediening van Hilversum Arenapark en omgeving gaat vormgeven. Hierbij worden geen nadere eisen gesteld, zoals een minimale frequentie. Verderop in paragraaf 3.5.3 R-netlijn 320, frequentie staat dat er in de spitsuren minimaaltwee keer per uur een rit moet zijn zonder overstap tussen (in ieder geval) Huizen Busstation en Hilversum Arenapark, die in Hilversum rijdt via de nieuwe HOV baan en de Oosterengweg. Arenapark of station Sportpark zijn niet een verplicht knooppunt en daarom zijn er geen minimale eisen voor een exploitatie periode en frequentie opgenomen in het PvE. Voor een groot deel van de inwoners en bezoekers is er door de trein een goede bereikbaarheid. Dit geldt echter niet voor die kernen die te ver van een treinstation afliggen. De nieuwe route van de R-net 320 vanaf de start van HOV in 't Gooi moet niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van Arenapark en omgeving voor met name inwoners van Huizen, Blaricum en Laren. De vervoerder moet dit in zijn vervoerplan garanderen. Concreet betekent dit een directe verbinding van busstation Huizen naar Arenapark/ Station Hilversum Sportpark in de ochtendspits en omgekeerd in de middagspits met een bediening van minimaal vier keer per uur op werkdagen.</p>	<p>Wij beoordelen de inschrijving op de manier waarop de inschrijver(s) het Arenapark bedienen, zowel in frequentie als in directheid. De minimumeis daarbij is in de spits minimaal tweemaal per uur een directe verbinding met Huizen. De vervoerder mag meer aanbieden. De verbinding naar Hilversum NS blijft de hoofdverbinding voor R-net van en naar Huizen.</p>
3	P	<p>Knooppunten en Verbindingen: Voor scholieren uit Kortenhoef is een verbinding met (middelbare)scholen Hilversum op schooldagen in de ochtend en avond belangrijk. Knooppunt Kortenhoef (Kerklaan) dient op schooldagen ontsloten te worden met een knooppunt in Hilversum.</p>	<p>De reizigers vanuit Kortenhoef reizen hoofdzakelijk naar Hilversum. We eisen dat Kortenhoef verbonden moet blijven met een knooppunt. Dat is logischerwijs Hilversum. We hebben gekozen om het principe van een verbinding naar een knooppunt voor te schrijven en niet de verbinding zelf.</p>

3	P	<p>Garantieverbindingen: Het PvE stelt: Er zijn garantieverbindingen die in ieder geval bediend moeten worden:</p> <p>*) P+R Muiden – Station Weesp (in ieder geval tot een andere Lijn deze verbinding gaat bieden, zoals een buslijn van Concessiehouder Stadsvervoer Amsterdam van IJburg naar Weesp);</p> <p>*) P+R Muiden – Hakkelaarsbrug (dus niet via A1) – Muiderberg – P+R Muiderberg – Station Naarden Bussum. Op dit moment vormen deze twee verbindingen één doorlopende verbinding (station Naarden-Bussum – Naarden(vesting) – Muiderberg – Muiden – station Weesp) bediend door ondermeer lijn 110. Deze verbinding wordt in het PvE nu gesplitst en stelt dat de garantieverbinding Weesp – Muiden alleen gereden moet worden door de G&V vervoerder als er nog geen alternatief is zoals een buslijn van Concessiehouder Stadsvervoer Amsterdam van IJburg naar Weesp. Als Amsterdam inderdaad deze verbinding gaat rijden en daardoor deze verbinding in Gooi en Vechtstreek vervalt dan zou dit voor de reiziger uit G&V een extra overstap betekenen. Een reiziger vanuit Muiderberg zou dan bijvoorbeeld op Muiden P+R over moeten stappen om in Weesp/ op station Weesp (knoop cat. 1) te komen. Overstappen maakt het openbaar vervoer minder aantrekkelijk. Dit betekent een verslechtering voor de reizigers in Gooi en Vechtstreek en met name voor Naarden en Muiderberg. Daarnaast vinden wij dat de haltes Muiden (centrum) en Naarden Vesting Westwalstraat op deze verbinding aangedaan moeten worden. Muiden groeit naar zo'n 6.000 inwoners in 2021. Ontsluiting door het OV is daarom essentieel en vanzelfsprekend. Vanuit deze vanzelfsprekendheid wordt door de gemeente Gooise Meren in de uitbreidingsplannen in Muiden momenteel een vrij-liggende busbaan aangelegd.</p>	<p>In het PvE staat dat de verbinding in ieder geval moet rijden zolang er nog geen andere verbinding is. Het is niet zo dat de vervoerder de verbinding automatisch vervalt. Daarvoor moet de vervoerder een voorstel doen aan de provincie. We erkennen het belang van de halte Muiden Centrum en de verbinding P+R Muiden - Muiden Centrum wordt opgenomen als garantieverbinding.</p> <p>Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de verbinding P+R Muiderberg - station Naarden via de huidige route toegevoegd.</p>
3	P	De volgende garantieverbinding willen wij opgenomen zien in het PvE: Station Weesp – P+R Muiden – Muiden (centrum) – Hakkelaarsbrug (dus niet via A1) – Muiderberg (Pieter de Hooghlaan) – P+R Muiderberg – Naarden (Westwalstraat) – Station Naarden-Bussum.	<p>De route via de Westwalstraat is in het definitieve PvE voorgeschreven. De andere routes waren reeds opgenomen.</p> <p>Herziening PvE: In paragraaf 3.4.9 is de verbinding P+R Muiderberg - station Naarden-Bussum via de huidige route toegevoegd.</p>
3	P	Garantieverbindingen: Bij de garantieverbinding, Nederhorst den Berg (in ieder geval halte Centrum) – station Hilversum, willen wij als verplichte stop opgenomen zien: Middenweg in Nederhorst Den Berg, ten hoogte van het bedrijventerrein.	In de aanbestedingssystematiek leggen we niet alle te rijden routes en halten in detail vast. Wij wachten het voorstel van de vervoerder af.
3	P	Garantieverbindingen: Bij de garantieverbinding, Nederhorst den Berg (in ieder geval halte Centrum) – station Weesp, willen wij als verplichte halte opgenomen zien: Weesp, Sporthal Aetsveld.	Wij hebben deze halte niet als verplicht te bedienen halte in het PvE opgenomen omdat er relatief weinig instappers zijn. In de aanbestedingssystematiek leggen we niet alle te bedienen halten in detail vast. Wij wachten het voorstel van de vervoerder af. De vervoerder zal mogelijk de afweging maken tussen rechtstreeks rijden voor reizigers vanuit Nederhorst naar Weesp en haltenabijheid voor reizigers uit Aetsveld.

3	P	<p>Garantieverbindingen: Bereikbaarheid Tergooi Hilversum. Het is een goede zaak dat de garantieverbinding Tergooi Hilversum met station Hilversum is opgenomen in het PvE. De locatie in Hilversum wordt op termijn ook de hoofdlocatie van Tergooi. In het PvE staat dat het nog niet duidelijk is hoe de nieuwe toegang tot het ziekenhuis bediend kan worden. Daarom willen wij dat er een verplichting bij de vervoerder wordt neergelegd om in overleg te treden met Tergooi en de gemeente Hilversum om de bereikbaarheid middels OV van Tergooi te garanderen in alle fases van de nieuwe concessie. Ook vragen wij ook aandacht voor een betere OV bereikbaarheid vanuit de dorpen in Gooi en Vechtstreek naar Tergooi Hilversum, tenminste op de bezoeken van het ziekenhuis.</p>	<p>In de Inschrijfleidraad wordt informatie voor de vervoerder opgenomen over de ontwikkeling rondom het Tergooi Ziekenhuis. Bij de ontwikkelingen rondom het Ziekenhuis zijn de provincie vanuit haar rol als concessieverlener en de huidige vervoerder betrokken. De plannen zijn op dit moment onvoldoende duidelijk om de vervoerder een verplichting tot bediening op te leggen. De kunnen niet helder en expliciet maken. De plaats van de ingang van het ziekenhuis speelt hierin een belangrijke rol. De verbinding vanuit de dorpen zal is er altijd omdat de dorpen worden verbonden met een knooppunt. Vanuit Knooppunt Hilversum is het ziekenhuis bereikbaar.</p> <p>Herziening PvE: Er is een factsheet voor de vervoerder opgenomen met informatie over de ontwikkelingen van het Tergooi ziekenhuis.</p>
3	P	<p>Garantieverbindingen: Bij de garantieverbinding, Baarn Zandheuwelweg – Station Hilversum, willen wij ook de halte, Laren, De Heidebloem, als verplichte stop toevoegen om zo de OV bereikbaarheid van het Crematorium in Laren in stand te houden.</p>	<p>De verbinding wordt gegarandeerd, ook richting Eemnes. In de aanbestedingssysteematiek leggen we niet alle stops in detail vast. Wij wachten het voorstel van de vervoerder af.</p>
3	P	<p>Bij de vervoerkundige eisen willen wij een verbod op rijden met een lijnbus over de Kerkbrink in Hilversum toegevoegd zien.</p>	<p>Wij schrijven de vervoerder de route in het centrum van Hilversum niet voor. Hij zal zijn keuze maken op basis van effecten voor reizigers in termen van nabijheid van een centrumhalte en de doorstroming op de route Melkpad. Het verbieden van een route via Kerkpad in dit PvE vinden wij onverstandig zonder de vervoerder een goed alternatief met voldoende doorstroming en een goede alternatieve centrumhalte aan te kunnen bieden. Omdat deze niet beschikbaar is, gaan we uit van de nu beschikbare infrastructuur en haltelocatie.</p>
3	R	<p>Wij adviseren om bij de garantieverbindingen (paragraaf 3.5.8) het traject Muiden P&R - Muiden-Centrum op te nemen. Dit is van essentieel belang voor het bereikbaar houden van het Muiderslot met het OV. Verder adviseren we om een halte dichtbij de ingang van het Hilversumse Tergooi ziekenhuis verplicht te stellen. Een groot ziekenhuis als dit trekt veel bezoekers. Voor deze bezoekers volstaat een halte op de Surinamelaan niet.</p>	<p>De halte Muiden Centrum bij de rotonde nemen we als verplichte halte op. De ingang van het nieuwe ziekenhuis Tergooi is verplaatst naar de andere zijde. We zijn hierover in gesprek maar kunnen op dit moment nog geen uitsluitel geven.</p> <p>Herziening PvE: Muiden Centrum en Amsterdamse straatweg zijn als garantieverbinding opgenomen in paragraaf 3.4.9</p>
3	S	<p>N.a.v. knooppunten (3.5.5), categorie 5: Wij gaan ervan uit dat door aanduiding van halte Vlindermeent als knooppunt de route van buslijn 105 binnen de Hilversumse Meent met bestaande haltes in die wijk zal blijven bestaan. Redelijkerwijs mogen wij aannemen dat door het aanwijzen van dit knooppunt de huidige busroute binnen de Hilversumse Meent valt onder garantietrajecten en/of -verbindingen. Essentiële vragen: Wij willen mede namens wijkbewoners en - bezoekers graag een duidelijk antwoord op de volgende vragen: Blijft met aanwijzing van halte "Vlindermeent" als knooppunthalte buslijn 105 de bestaande route binnen de wijk rijden gedurende de gehele concessieperiode? Bij een</p>	<p>Door de halte Vlindermeent als knooppunt te benoemen is het aannemelijk dat het hele traject in de Hilversumse Meent blijft rijden. Maar dat is pas zeker als het aanbod van de vervoerder bekend is. We kunnen dus nu ook geen uitsluitel geven op de vraag 'wat als?'. Of de lijnen 9,5 jaar (concessieduur) zo blijven rijden kunnen we niet garanderen. Dat hangt ook af van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de buslijn.</p> <p>Het beschikbare bedrag van 3 % (€ 300.000) is op jaarbasis beschikbaar. De provincie acht dit voldoende. De concessie biedt ruimte om dit</p>

		<p>neen op voorgaande vraag wat wordt dan het bruikbaar en acceptabel alternatief vervangend vervoer-op-maat voor de Hilversumse Meent? Bij het verdwijnen van de route van buslijn 105 binnen de wijk rijst de vraag hoe en door wie voor de wijk acceptabel alternatief vervoer-op-maat wordt gefinancierd? De magere 3% beschikbare financiering voor vervoer-op-maat over een periode van 10 jaar is niet realistisch. Zijn er aanvullende voorzieningen en wie beoordeelt het gebruik daarvan? Kort samengevat de highlights Bestaande route buslijn 105 door de wijk Hilversumse Meent blijft gehandhaafd. Het verleggen van route buslijn 105 naar buiten de wijk levert geen noemenswaardige tijdswinst op (1 minuut). De frequentie verhogen naar tweemaal per uur biedt perspectief op meer gebruik. Door het dreigend vastlopen van andere vormen van mobiliteit in de regio wordt reizen per bus aantrekkelijker. (Vergelijk de groei in capaciteit bij de spoorwegen in de afgelopen decennia).</p>	<p>bedrag, binnen de kaders van de concessie in de loop van de tijd te verhogen of te verlagen.</p> <p>Verdubbeling van de frequentie naar tweemaal per uur leidt inderdaad tot meer reizigers maar ook tot verdubbeling van de kosten. De taak van de provincie is ook zoeken naar het juiste evenwicht tussen (maatschappelijke) kosten en opbrengsten.</p>
3	T	<p>Zienswijze i.v.m. het niet verplicht opnemen van landgoed Zonnestraal in de toekomstige busverbinding: Op Zonnestraal bevindt zich Zonnehoeve (Loosdrechtse Bos 9, Hilversum), een expertisecentrum PG (psychogeriatric/dementie), waar 120 bewoners wonen en 220 medewerkers werken. Daarnaast zijn er veel stagiaires die hier voor hun opleiding stagelopen. Zorgpersoneel is reeds zeer schaars, wanneer medewerkers niet meer met het openbaar vervoer naar hun werk kunnen, levert dit een groot knelpunt op. Ook familiebezoek voor onze cliënten wordt bemoeilijkt zonder openbaar vervoer. De ouderen met PG problematiek kampen reeds met grote eenzaamheidsproblematiek. Wanneer er geen regelmatig openbaar vervoer meer is naar Zonnehoeve wordt dit nog meer versterkt. Op langere termijn zal het niet goed bereikbaar zijn van Zonnehoeve voor medewerkers, vrijwilligers en familie van cliënten ook effect kunnen hebben op het bestaansrecht van Zonnehoeve, terwijl er reeds een groot tekort is aan plekken voor dementerende ouderen in Nederland. Bij het gestelde in het programma van eisen dat kernen/bestemmingen met < 3.000 inwoners geen verplichte bediening van een buslijn hoeven te hebben wordt ons inziens voorbijgegaan aan het maatschappelijkbelang van Zonnehoeve. Wij zijn van mening dat de halte bij Zonnehoeve derhalve opgenomen moet worden in degarantieverbindingen. NB: Wanneer er geen bereikbaarheid van Zonnestraal meer is met een reguliere busverbinding komt ook de bedrijvigheid van de andere voorzieningen op Zonnestraal in gevaar, hetgeen ook zal afstralen op Zonnehoeve. Wij trekken in deze ook op met de bedrijven gevestigd op Zonnestraal.</p>	<p>Het aantal instappers is niet zo groot maar vanwege de specifieke doelgroep nemen we de huidige bediening van landgoed Zonnestraal op als eis.</p> <p>Herziening PVE: In paragraaf 3.4.9 is de route naar de halte Zonnestraal als garantieverbinding opgenomen met de huidige bediening als uitgangspunt.</p>

3	V	In hoofdstuk 3.5 herkent de VRA de wens om juist de R-netlijn 320 te versterken. We wijzen er, wellicht ten overvloede, op dat de ruimte op station Amstel voor het bufferen van bussen zeer beperkt is. Tevens is er op busstation Amstel sprake van een hoogtebeperking. Dit kan van invloed zijn voor de keuze voor dubbeldeks materieel, maar wellicht ook voor bepaalde typen elektrische bussen.	Wij zullen deze aandachtspunten verwerken in het PvE. Herziening PvE: Dit is opgenomen in hoofdstuk 15.
3	V	Het voornemen bestaat om een verbinding tussen Amsterdam IJburg en Weesp te starten in de komende jaren. Deze verbinding zal worden uitgevoerd door de concessiehouder Amsterdam. De bepalingen onder 3.5.8 en in Bijlage 2 zijn in lijn met dit voornemen. VRA, gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn reeds in overleg over deze verbinding en de ingangsdatum ervan.	Wij zijn betrokken bij dit overleg.
3	X	Is er communicatie met Flevoland over scholen, etc.?	Ja er is ook communicatie met scholen buiten de concessie. Herziening PvE: Ook relevante scholen buiten de concessie is toegevoegd in paragraaf 17.1.1.
3	X	In het PvE staat welke verbindingen met categorie 5 haltes moet bestaan, maar er staat niets over frequenties. Kan dit ook een keer per half uur zijn?	Het klopt dat dit er niet in stond. Dit is in het definitieve PvE toegevoegd. De minimale frequentie is een keer per uur. De vervoerder mag natuurlijk ook een half uurs frequentie aanbieden maar we eisen het niet omdat de inschatting is dat dit niet binnen het huidige budget zal passen en het aanbod aan reizigers daar geen aanleiding voor geeft. We verwachten niet veel meer reizigers bij een verhoging van de frequentie, terwijl deze wel heel kostbaar is. Herziening PvE: frequentie van eenmaal per uur als minimum toegevoegd in paragraaf 3.5.5 van het definitieve PvE.
3	E	Overstaptijd bij bussen te kort als frequentie te laag is en daardoor extra instaptijd kost.	De overstaptijd wordt zo ideaal mogelijk gepland. Wij beoordelen het vervoerplan van de vervoerder hierop bij inschrijving.
3	I	3.6.2 De mede op Utrecht / Amersfoort gerichte verbindingen (lijn 320) moeten rekening houden met de vakanties in regio Midden en het ook in de vakantieperiodes handhaven van aansluitingen.	Uw suggestie is terecht. We zullen de tekst in het PvE aanpassen. Herziening PvE: Toegevoegd wordt (art. 3.6.2.) de zin: " <i>Bovendien geldt dat lijnen (waaronder R-netlijn 320) die mede op Utrecht zijn gericht, mogen geen vakantiedienstregeling rijden in de periode dat regio Midden geen vakantie heeft</i> ".
3	M	De aansluiting van bus 121 (die voorlopig blijft rijden, tot Provincie Utrecht over het OV beslissingen gaat nemen), sluit bijzonder weinig en slecht aan op de treinen bij Station Hilversum. Dit betekent dat alle forensen die naar het werk gaan, studenten die naar school moeten, heel veel last en veel langere reistijd gaan ondervinden.	Deze zienswijze heeft betrekking op een bus die rijdt in een concessie van de Provincie Utrecht en op de dienstregeling van de NS. Wij zullen uw reactie delen met de Provincie Utrecht. In het PvE is met betrekking tot overige aansluitingen opgenomen: " <i>Concessiehouder biedt in de Dienstregeling goede Aansluiting tussen trein en Bus, en tussen Bus en Bus op logische haltes voor de Reiziger...Dit geldt ook voor Aansluitingen van/naar vervoer dat niet door Concessiehouder wordt geëxploiteerd.</i> "

3	I	3.7.1 Eis mag strenger en concreter: ontwikkelingen rond Crailo (ex. Palmkazerne) in Bussum, terrein ex-Trappenberg in Huizen, verschuiving in functie van locaties Tergooi Ziekenhuis (Blaricum wordt afgebouwd).	We beschouwen dit als ontwikkeling tijdens de concessie. De plannen zijn nog niet rijp om als definitieve eis mee te nemen in het PvE. Bovendien geldt dat een ontwikkeling een zekere omvang moet hebben voordat het leidt tot een verplichte bediening door de vervoerder. De gemeenten verstrekken – via de provincie - de potentiële inschrijvers informatie over te verwachten ontwikkelingen in de regio.
3	D	Naar aanleiding van het bovenstaande is ons advies om partijen als het Beraad Gooise Meren te betrekken in het overleg rondom de concessieverlening en bij de uitwerking van de uiteindelijke concessie en het aanvullend vervoer. Dit zou ook door het college onder de aandacht van de provincie gebracht kunnen worden. Wij verwijzen graag naar de benadering van Post NL in de afgelopen jaren bij het vraagstuk met betrekking tot de reductie van het aantal brievenbussen in de kernen. Adviesraden, ouderenorganisaties en dergelijke werden actief benaderd en gevraagd om hun advies en/of mening.	In het ROCOV (Reizigers Overleg Consumenten Openbaar Vervoer) zijn veel belangengroepen vertegenwoordigd, ook vanuit Hilversum. Zij hebben op grond van de Wet Personenvervoer adviesrecht voor zaken rondom de Concessie. Met de gemeenten hebben we regelmatig overleg over zaken die het OV aangaan. De gemeenten vertegenwoordigen in principe de belangen van hun inwoners. Indien er specifieke zaken zijn, zoals deze concessieverlening dan geven we de WMO raden, net als andere organisaties, graag de gelegenheid om hun zienswijze te geven. Indien het nieuwe vervoerplan van de vervoerder leidt tot grote veranderingen in het netwerk dan zullen wij in overleg met de gemeenten en ROCOV bepalen óf en welke partijen aanvullend betrokken kunnen worden.
4	F	Gemeenten en provincie worden aangemoedigd om verhoogde bushaltes van 24 meter aan te leggen.	De provincie en gemeenten werken al langer aan het toegankelijk maken van materieel en haltes en de provincie ondersteunt de gemeenten daar financieel bij. Een groot deel van de haltes in de regio is inmiddels toegankelijk. We hopen dit in de toekomst verder uit te breiden.
4	I	Ik neem aan dat de eisen aan haltes niet nieuw zijn, toch heb ik vorig jaar 14 haltes in Huizen aangemeld waar de verlichting niet brandde. Hoe worden deze meldingen gecontroleerd en opgevolgd?	De haltes zijn en verantwoordelijkheid van de gemeenten. Meldingen hierover bij de vervoerder of de provincie worden doorgegeven aan de betreffende wegbeheerder.
4	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Busvervoer aantrekkelijker maken (o.a. uitzicht) bushokje en ontvangst op station Hilversum.	De bushokjes, abri's, en ontvangst op station Hilversum behoren niet tot de concessie. Die gaat over het rijden van de bussen. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de haltes en de bushokjes. De provincie heeft de ambitie om de belangrijke knooppunten en haltes te blijven ontwikkelen en hoogwaardiger te maken. Daarbij werkt de Provincie samen met de gemeenten als wegbeheerder. Dit is een apart traject en behoort niet tot deze aanbesteding. Uw aanbeveling nemen we in deze ontwikkeling graag mee.

5	F	De provincie geeft geen blijk van inzicht wat betreft nieuwbouwwijken. Als daarvan voor de bewoning niet al duidelijk goed openbaar vervoer is, zullen bewoners een (grotere) auto aanschaffen en is de wijk voor inkomen verwervend busvervoer verloren. Dus eerst de buslijn! Oud beleid (eerst de wijk) levert al 50 jaar lang veel te weinig passagiers op.	Er is maar een beperkt aantal grote woningbouwontwikkelingen in de regio. De kleine ontwikkelingen passen in het bestaande of nieuwe netwerk OV. De grote woningontwikkeling in Weesp ligt direct bij het station. Voor de woningbouwontwikkeling in Muiden zal de halte Muiden Centrum verplicht gesteld worden. Aan de vervoerder wordt aangegeven dat de route via de Amsterdamsestraatweg naar de P+R voor de hand ligt. Herziening PvE: Muiden Centrum en Amsterdamse straatweg zijn als garantieverbinding opgenomen in paragraaf 3.4.9
5	N	Het zou prettig zijn als OV de tijden haalt die ook op de bushaltes en stations bekend zijn. En dat men bij het overstap punt tijd genoeg heeft om over te stappen op een volgende aansluiting.	De concessiehouder moet, zoals omschreven in 5.4, voldoen aan punctualiteitseisen en heeft de plicht aansluitingen te realiseren. Wij beoordelen het door de vervoerder aangeboden vervoerplan en verwachten dat hiermee aan uw wens wordt voldaan.
6	I	6.2.5 Netheid ook eisen gedurende de dag, geen rollende blikjes door de bus.	Netheid geldt ook gedurende de dag. Wij zullen regelmatig Mystery Guest onderzoeken uitvoeren om deze aspecten te toetsen.
6	A	Bij de mogelijke invoering van buurtbussen in de toekomst in Hilversum moet de toegankelijkheid voor rolstoelen gegarandeerd zijn. Dit door toegankelijkheid voor en veilig vervoer van een rolstoel als eis in het PvE op te nemen.	Voor buurtbussen zullen we de algemene eisen aanhouden die voor alle buurtbussen in Noord-Holland gelden. Op dit moment is daar geen rolstoelplaats in opgenomen. De provincie ziet buurtbussen als een initiatief uit de samenleving dat een goede aanvulling is het op het OV. Het is zeker wenselijk dat daar in de toekomst ook een rolstoelplek bij hoort. Buurtbussen worden echter gereden door vrijwilligers en voor de provincie is het van belang om, los van de plek in de bus, steeds te kijken wat er wel en niet van de vrijwilligers gevraagd mag en kan worden.
6	F	OV dient altijd ouderenfriendly en gehandicaptenfriendly te zijn.	Toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel van het PvE. Ook buiten het moment van aanbesteden van een nieuwe concessie wordt gewerkt aan goede toegankelijkheid. Bijvoorbeeld door een subsidieregeling toegankelijke bushaltes.
6	N	Als het gaat om materiaal gaan wij ervan uit dat er bussen gebruikt worden met goede stoelen. Maar ook bussen waar ruimte is voor een rolstoelgebruiker, die goed vast te zetten is om op een veilige manier te vervoeren. Ook is het prettig als er ruimte onder de stoelen is. Dan kunnen mensen met een assistentie hond de hond onder de stoel plaatsen. Nu moet de hond meestal in het gangpad liggen met het gevaar dat mensen erop gaan staan. Verder hopen wij dat er gekeken wordt naar een koppeling tussen bus en halte door gebruik van systemen zo als b.v. Smart City, zodat kan worden doorgegeven hoe lang het nog duurt dat de bus komt.	De provincie eist dat er in de bus een rolstoelplaats is. De provincie stelt ook eisen aan de informatievoorziening die de vervoerder geeft. Hiervoor zijn landelijke standaards geformuleerd. De provincie neemt in het PvE op dat de voorkeur is dat er ruimte onder de stoel is. Herziening PvE: In paragraaf 6.3.2 is opgenomen dat er bij voorkeur ruimte onder de stoel is.

6	R	Hoofdstuk 6 behandelt de toegankelijkheid van het materieel. We adviseren om bij de geluidsinstallatie te eisen dat berichten over de volgende halte in de gehele bus duidelijk te horen moeten zijn. Omdat een vast geluidsniveau niet altijd voldoet, vragen we u om in het PvE te vragen dat de sterkte van het geluid automatisch aangepast wordt aan omgevingslawaai.	Dit is reeds opgenomen in paragraaf 7.4.1
6	R	We adviseren om bij de lage vloer dat dit (afgezien van de wielkasten) moet over de gehele breedte van de bus, tenminste in het deel tot en met de uitstapdeur. Dit om te voorkomen dat bussen worden aangeschaft die weliswaar aan de wettelijke voorschriften voldoen, maar waarin de stoelen op podesten zijn geplaatst waartussen het met rollators, kindervagens en bagage lastig manoeuvreren is.	Wij geven dit als voorkeursoptie mee aan de vervoerder. Herziening PvE: Paragraaf 6.3.2 De bussen zijn bij voorkeur over de volle breedte, tot de uitstapdeur, voorzien van een lage vloer.
6	X	Wat hebben GS gedaan om de beschikbaarheid van OV voor gebruikers die slecht ter been zijn te borgen? Moeten Bibliotheek, ziekenhuizen, zwembad niet altijd binnen 250 meter afstand een halte hebben? Is er specifiek aandacht voor de bereikbaarheid van huisartsen, ziekenhuizen?	Veel mensen wonen nu en straks in de buurt van een halte. De veelgebruikte voorzieningen zijn ondervangen door gevraagde garanties of verbindingen. De vervoerder zal een plan maken waarin de belangrijke bestemmingen bediend zullen worden. Dat levert hem immers reizigers op. Op sommige plekken zal de afstand tot de halte misschien groter worden. Voor sommige mensen kan dat inderdaad een probleem zijn. De vervoerder wordt gevraagd een analyse te doen waar er mogelijk te grote veranderingen gaan plaatsvinden en aanvullende oplossingen nodig zijn. Daar doet hij optioneel een aanbod voor. We vinden dit een belangrijk onderdeel van zijn aanbieding. De provincie bekijkt met de regiogemeenten samen in de implementatieperiode of dit aanbod passend is en of er wellicht andere oplossingen wenselijk zijn. Dit kan ook in combinatie met bijvoorbeeld andere vormen van vervoer, zoals doelgroepenvervoer. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is en blijft er WMO vervoer dat door de gemeenten wordt geregeld.

6	V	<p>Artikel 6.5.1. Huisstijl: Wij verwachten dat de productformule R-net de komende jaren doorontwikkeld wordt. Dit is afgesproken in de directieraad R-net in maart 2019. Vervoerders zullen hier meer dan voorheen bij betrokken worden. Wellicht wilt u overwegen een aantal eisen omtrent R-net anders te formuleren: *) In het concept PvE voor Zaanstreek/Waterland zijn wij voornemens om het volgende op te nemen: De VRA rolt samen met omringende concessieverleners de Productformule R-net uit. De VRA verplicht de concessiehouder mee te werken aan het 'vermarkten' van deze productformule. De R-net productformule zal doorontwikkeld worden. De concessiehouder werkt hier actief aan mee en stemt dit af met de concessieverlener. *) Artikel 6.5.2, p 37 Reclame: Er wordt in dit artikel gesproken dat het toegestaan is om reclame te voeren, mits deze reclame binnen de grenzen van het betamelijke blijft. Voor R-net hebben de overheden gezamenlijk afgesproken geen reclame-uitingen op de voertuigen te plaatsen. Van deze gezamenlijke eis wordt inmiddels soms afgeweken. Zo ook in de concessie Waterland, vanwege financiële voordelen voor de vervoerder om dit beperkt wel te doen, mits de R-net productformule wel zichtbaar blijft. In het PvE van AML hebben wij het volgende opgenomen: Voor voertuigen die de concessiehouder op buslijnen inzet die onder de productformule R-net vallen, gelden wat betreft de mogelijkheden tot het aanbrengen van reclame-uitingen de relevante bepalingen uit het 'Handboek R-net'.</p>	<p>Wij hebben uw adviezen over genomen. Herziening PvE: Aanpassingen in paragraaf 6.5.</p>
7	N	<p>Bij een eerder punt hebben wij het al over gesproken informatievoorziening gehad. Wij gaan er echter vanuit dat alle digitale websites voldoen aan de wettelijke richtlijnen van toegankelijkheid, zodat die voor iedereen bruikbaar zijn. Dat er gebruik wordt gemaakt van goed begripbaar Nederlands. En dat informatie gratis te ontvangen is voor iedereen. Dat bij calamiteiten of veranderingen deze niet alleen te zien zijn op een digitaal bord, maar ook op een site worden gepubliceerd.</p>	<p>De mobiele websites moeten voldoen aan de webrichtlijnen (niveau 3) van het keurmerk van www.drempelvrij.nl. Op de websites moet realtime informatie te vinden zijn.</p>

8	G	<p>Wat betreft verbindingen met toeristische locaties wil ik opmerken dat het Muiderslot momenteel al een zeer grote behoefte kent, waaraan op dit moment volledig onvoldoende aan wordt voldaan. Er is geen goede informatie, lage (soms uur-) frequentie en een buitensporig hoog tarief op de bus. Dagelijks worden daar veel toeristen gedupeerd. Bij een aanbesteding bepleit ik nauwkeuriger aandacht voor dit soort bestemmingen. De genoemde bedragen voor de kaartjes op de bus zijn in de Gooi- en Vechtstreek regelmatig onredelijk hoog. Zo reizen veel toeristen naar het Muiderslot met de trein van Amsterdam CS naar Weesp (3,50 euro pp voor een enkele reis). Vervolgens moeten ze dan nog een stukje van 3 kilometer met de bus naar de rand van Muiden (4,39 euro pp en dit zal voor de terugweg weer moeten worden betaald). Zo kost een kaartje op de bus van de halte Amersfoortsestraatweg aan de rand van Bussum naar Bussum C.S. (1,8 km) ook 4,39 en zelfs van halte Eemnes Tak naar Laren schapendrift (afstand van 400 meter, 1 halte verder) wordt een prijs van 4,39 berekend. De vervoerder ziet toe op het hanteren van deze prijs. Ik bepleit bij de aanbesteding een eerlijker kaartstelsel.</p>	<p>We vragen de vervoerder voorstellen te doen voor de toeristische bestemmingen waar hij potentie in ziet. We vragen hem ook specifieke aandacht te besteden aan de marketing voor Toeristische bestemmingen. De tarieven zijn een voortdurend onderwerp van gesprek met de regionale vervoersautoriteiten en de vervoerder. Het Amsterdam & Region Travel Ticket is voor toeristen een aantrekkelijk kaartje. De door u genoemde tarieven op de korte trajecten herkennen wij niet. Het betreft vermoedelijk het zgn. instaptarief. Een tarief dat bij instappen wordt afgeschreven. Dit is niet het werkelijk betaalde tarief. Dat wordt bij uitstappen berekend op basis van een basistarief en het aantal gereisde kilometers. Meer informatie hierover kunt u vinden op www.ov-chipkaart.nl.</p>
8	V	<p>Nieuwe Betaaltechnieken. In de alinea staat dat de concessiehouder een actieve rol vervult bij de ontwikkeling en introductie van nieuwe betaalsystemen in het OV. Er staat dat concessiehouder er tenminste zorg voor draagt dat zij OV-chipkaartsysteem voorbereid is op deze nieuwe betaalsystemen. Conform de afspraken die gemaakt zijn in het NOVB gaat het niet alleen om een actieve rol, maar is de vervoerder ook verantwoordelijk voor de implementatie.</p>	<p>Wij hebben uw adviezen over genomen. Herziening PVE: Aanpassingen in hoofdstuk 8 en hoofdstuk 16.</p>
8	J	<p>Interoperabele tarieven (8.2.2.): Het Randstad Noord Zone abonnement is een gewaardeerd reisproduct waarmee in onze beider concessiegebieden gereisd kan worden. Wij willen deze interoperabiliteit graag continueren. Dat geldt ook voor het Amsterdam & Region Travel Ticket. Mocht u of uw toekomstige concessiehouder aanvullende interoperabele reisproducten of abonnementen willen aanbieden, dan verzoeken wij u daarover met ons in overleg te treden.</p>	<p>Dat zullen wij doen.</p>
8	N	<p>Wij gaan ervan uit dat de OV mogelijkheden betaalbaar blijven voor mensen met een lage beurs! Verder hopen wij dat de OV-chipkaart pas vervangen wordt als er een systeem komt die toegankelijk is voor iedereen.</p>	<p>De tarieven worden deels landelijk en deels door de provincie vastgesteld. De provincie is ook van mening dat het OV betaalbaar moet blijven. De vervanging van de chipkaart is nog niet aan de orde. Wel kan het zijn dat er nieuwe betaaltvormen mogelijk worden, zoals betalen per mobiel.</p>

8	R	In paragraaf 8.2.4 komt het betalen bij wagenverkoop aan de orde. We adviseren om bij de mogelijkheid om met bankpassen te betalen, ook nadrukkelijk het kunnen betalen met (buitenlandse) creditcards te eisen. Dat gaat verder dan het opnemen van deze mogelijkheid bij het klanteninterfaceplan	We nemen deze eis op. Waarbij t.a.v. buitenlandse creditcards bij voorkeur wordt aangegeven. Een harde eis vinden we niet passend gezien de beperkte invloed en zicht van de vervoerder op ontwikkelingen op het gebied van creditcards in het buitenland. Herziening PvE: In paragraaf 8.2.4 is toegevoegd na bankpas...of (bij voorkeur ook buitenlandse) creditcard...
8	V	Nachtlijnen. In deze alinea staat de volgende zin: 'Daarnaast verkoopt concessiehouder in het voertuig een nachtkaat (met OV-chipkaart)'. Gedurende de concessie is het waarschijnlijk dat de OV-chipkaart techniek uitgezet wordt en we over gaan op nieuwe betaalwijzen. In deze zin staat niets hierover, wij stellen voor om te overwegen hierover iets toe te voegen.	Wij gaan ervan uit dat het in het PvE gestelde over betaalwijzen ook geldt voor de Nachtlijnen.
8	I	8.3.1 Het blijft vreemd dat een plaats zonder station is verstoken van een verkooppunt voor OV-kaarten buiten de winkelopeningstijden. Eis/prikkel opnemen voor kaartautomaat op knooppunten in b.v. Huizen busstation	De openingstijden van de winkels zijn redelijk ruim. We nemen wel dit als wens op. In de huidige concessie zijn wij al voornemens een kaartautomaat op het busstation Huizen te realiseren. Herziening PvE: We nemen dit als wens op in paragraaf 8.3.1.
8	V	Distributienetwerk. In het PvE worden eisen gesteld aan het distributienetwerk van de OV-chipkaart. De verwachting is dat gedurende de looptijd van de concessie de distributiefunctie gaat veranderen vanwege de introductie van de nieuwe betaalwijzen. Mogelijk vervalt straks de functie. In het PvE kan hierop ingespeeld worden door een aantal momenten te benoemen waarop deze functie nader bekeken wordt. De VRA heeft een vergelijkbare bepaling opgenomen voor de concessie Zaanstreek/Waterland.	Er is wat ons betreft nog onvoldoende zicht op het vervallen van distributiepunten. Wij gaan ervan uit dat we, als dit aan de orde is, tijdens de concessieperiode dit punt met de Concessiehouder bespreken.
9	X	Hoe gaat het met goed werkgeverschap, diversiteit en de rij- en rusttijden?	We hebben in het definitieve PvE aandacht gevraagd voor goed werkgeverschap. De verhouding tussen werkgever en werknemer en de CAO is een zaak van de vervoerders. De Provincie kan zorgen dat de door haar gestelde eisen niet te hoog zijn en de vervoerder een realistisch aanbod kan doen met in achtneming van goed werkgeverschap. In de beoordeling van de inschrijvingen kijken we of een realistisch bod is gedaan. T.a.v. diversiteit stelt de provincie eisen aan social return. Verder is diversiteit een opgave voor de vervoerder. Herziening PvE: In hoofdstuk 9 is meer aandacht geschonken aan werkgeverschap.
9	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Hulp bij instappen is belangrijk en tevens is het belangrijk dat de kwaliteit van de chauffeurs beter wordt	De provincie stelt eisen aan de klantvriendelijkheid van het personeel. De vervoerder is de leidinggevende van de chauffeurs en controleert hierop. We noemen in het PvE de bejegening specifiek. We doen regelmatig Mystery Guest onderzoek om dit te monitoren. Herziening PvE: In hoofdstuk 9 is meer aandacht voor werkgeverschap.

9	N	Het personeel trainen in het omgaan en het helpen van mensen met een beperking. Het personeel ook trainen in het precies tegen de stoep parkeren. Anders blijft er een gat bestaan tussen bus en stoep, waar je lelijke blessures door op kan lopen. Zeker als je het niet ziet. De personeelsleden opleiden tot chauffeur en niet tot coureur. Ze mogen pas rijden als iemand zit. Wellicht is het ook mogelijk het personeel gebaren taal aan te leren, zodat ze iemand kunnen helpen die doof is.	De Provincie stelt eisen aan de kwaliteit van de uitvoering. De Provincie monitort deze kwaliteit door middel van onderzoeken. Het verzorgen van opleidingen is een verantwoordelijkheid van de vervoerder. We nemen de bejegening van mindervaliden en gehandicapten nadrukkelijker mee in de eisen. Herziening PvE: In hoofdstuk 9 is meer aandacht voor personeel.
13	R	Wij vragen u om het (fysiek) Veiligheidsplan zoals genoemd in 2.4.1. uit te zonderen van de advisering door het Rocov-NH zoals beschreven in 2.4.4.	Wij nemen uw suggestie over. Herziening PvE: In paragraaf 2.4.4. is het Veiligheidsplan uitgezonderd.
15	N	Het is prima als er elektrisch aangedreven bussen gaan komen. Wel is het dan van belang dat die bussen een akoestisch signaal krijgen. Anders horen mensen die blind zijn niet of er een bus aan komt en kunnen ze die niet staande houden. Maar bij het oversteken van een weg, is het ook belangrijk dat de bus te horen is, dit om ongelukken te voorkomen.	Dit is een bekend probleem, met name als de bus heel langzaam rijdt. Bij harder rijden zal het bandengeluid te horen zijn. Een eventueel akoestisch signaal geven we als tip mee aan de vervoerder. Herziening PvE: In paragraaf 17.1.2 is als voorbeeld een geluidsignaal bij stoppen bij haltes opgenomen.
15	O	T.a.v. onderzoek/inventarisatie van gewenste/strategische ZE-laadpunten, voor zover dit de provincie Utrecht aangaat/raakt, is het gewenst dat wij hierover met u afstemmen. U kunt daarover contact met opnemen met dhr. X.xx.	Wij nemen uw suggestie ter harte.
15	X	Verduurzaming; <ul style="list-style-type: none"> Hoe wordt voorkomen we dat de invoering van ZE ten koste gaat van de kwaliteit van het OV en leidt tot onwenselijke aanpassingen in de dienstregeling. Er wordt pas op een laat moment aandacht besteed aan de introductie van ZE (voorzien in 2025). Waarom is er voor gekozen om niet al aan het begin van de concessie een groot aandeel ZE te eisen? Is er al zicht op aanvullende subsidies voor de introductie van ZE? 	We hebben de inschatting gemaakt welk aandeel Zero Emissie we van de vervoerder kunnen vragen binnen de beschikbare middelen, zonder dat dit ten koste gaat van het OV-aanbod. Door een aanvullende subsidiebijdrage te verstrekken en een overnameregeling voor ZE-bussen aan te bieden, is een volledig ZE uitgevoerde concessie onzes inziens haalbaar. We eisen voor een deel van de lijnen Zero Emissie bij de start van Fase 2. Zo is er voor de vervoerder voldoende tijd voor een goede implementatie zodat invoering zonder problemen voor de reizigers kan plaatsvinden. Bovendien wijzigt het netwerk naar verwachting bij de overgang van Fase 1 naar Fase 2. Op deze wijze kan de vervoerder zich richten op het ZE maken van het nieuwe netwerk. Voor R-netlijn 320 eisen we geen ZE, maar wensen we het wel. Indien de vervoerder op lijn 320 ZE wil en kan realiseren dan willen we dit uiterlijk in 2025 en heeft de provincie hiervoor ook een aanvullende subsidiebijdrage.

15	M	De veranderingen in het klimaat vragen op Wereldwijd niveau dat bij iedere keuze die gemaakt wordt, de Natuur en het Milieu voorop staan. Gevolg is dat financieel, economisch of ieder ander belang pas op een tweede plaats kan komen. Op de klimaatop zijn hierover afspraken gemaakt die wereldwijd nageleefd gaan worden. Maar ook op gemeentelijk niveau is door het ondertekenen van het Deltaprogramma de natuur op 1 gezet. Overal geldt dat net als bij mijn N201 verhaal (12000 handtekeningen) het OV ook onder het klimaatakkoord valt. Wilt u, als provincie bij iedere beslissing die u neemt ook het Milieu en de Natuur op 1 zetten?	Het bieden van OV heeft een belangrijke klimaatcomponent. Goed bezet en betaalbaar OV is goed voor het milieu. Daarnaast heeft de provincie het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus ondertekend. De provincie streeft ernaar dat binnen deze concessieperiode al het busvervoer in de regio Emissie vrij is (conform het Klimaatakkoord).
15	F	De provincie eist zero-emissie, maar geeft onvoldoende blijk van flankerend beleid. Als er evenveel auto's of - naar schatting - 70% van het huidige aantal auto's gebruikt blijft worden per traject is die eis zinloos. De provincie dient beleid te maken om het autogebruik flink terug te dringen door busgebruik aantrekkelijk te maken. Fietsen makkelijk en goedkoop of gratis kunnen meenemen is zo'n optie. Een snellere bus is zinloos als je daarna een half uur moet lopen (waarvan 30% bij onaangenaam weer).	De concessie wordt verleend op basis van bestaand beleid. De provincie werkt voortdurend aan nieuw en flankerend beleid. De Agenda Mobiliteit waarin de visie op alle vervoerswijzen integraal wordt verwoord is in ontwikkeling. De provincie gaat samen met de gemeenten ook werken aan knooppunt ontwikkeling om daarmee de ketenreis te verbeteren.
15	P	Duurzaamheidsplan en Zero Emissie: Wij ondersteunen de verplichting voor de vervoerder om een Duurzaamheidsplan te maken. De energietransitie is een grote en belangrijke opgave waar gemeenten, provincies en andere partners samen voor staan. De transitie naar schoon, Zero Emissie (ZE) vervoer onderschrijven wij dan ook ten zeerste. Er wordt gesproken in het PvE over een mogelijke subsidie naast de concessie voor de vervoerder om dit mogelijk te maken. Wij pleiten ervoor dat de provincie deze instelt. Hiermee kan worden voorkomen dat de ambitie voor ZE ten koste gaat van de kwaliteit van het OV. Gemeenten staan zelf bij het doelgroepenvervoer ook voor de transitie naar ZE en wij zien daarin overeenkomsten. Wij gaan graag de samenwerking aan met de provincie en vervoerder om de transitie naar ZE en de andere duurzaamheidsdoelen mogelijk te maken. Ook onderzoeken wij te zijner tijd graag de mogelijke kansen om de transitie naar ZE doelgroepenvervoer en openbaar vervoer ter verbinden. Bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur.	Wij zijn blij dat u onze inspanning voor een duurzaamheidstransitie in het OV ondersteunt. Wij werken graag samen om deze energietransitie mogelijk te maken. De provincie vraagt de vervoerder om de investeringen voor de laadinfrastructuur. Of hij daarin medegebruik zou willen, is aan de vervoerder. We schrijven dat niet voor omdat we niet kunnen overzien waar hij de laadinfrastructuur zal gaan plaatsen. De provincie hecht grote waarde aan de beschikbaarheidsgarantie van de laadinfrastructuur voor de vervoerder.

16	V	Levering aan aanbieders andere Mobiliteitsdiensten en MaaS. De concessiehouder stelt aan deze aanbieders daarnaast gegevens beschikbaar die nodig zijn voor het plannen, boeken en betalen van een reis, zonder dat hij daarvoor een opslag op de door de concessieverleners vastgestelde tarieven in rekening brengt. In DOCA OV verband is gesproken om hier gezamenlijke eisen voor op te stellen. Binnen nu en 6 weken wordt hiervoor een voorstel gemaakt. Ook de provincie Noord-Holland wordt hierbij betrokken. In ieder geval gaat het om dat: *) Concessiehouder een API operationeel heeft die MaaS providers kunnen gebruiken om het OV in de concessie aan te bieden aan zijn klanten. *) De concessiehouder barcodes als vervoerbewijs accepteert. *) MaaS providers toegang krijgen tot het vervoeraanbod met bijbehorende verkoopvoorwaarden die transparant, non-discriminatoire en min of meer concurrerend zijn. (Naar de specifieke definities moet nog worden gekeken).	Dank voor uw adviezen. Wij hebben uw suggesties overgenomen. Herziening PvE: Aanpassingen in hoofdstuk 8 en hoofdstuk 16.
16	V	OV-chipkaart. In de laatste alinea staat dat van andere kaartdragers dan de OV-chipkaart alle informatie bij de concessieverleners moet komen. Kaartdragers is hier een nieuw begrip. Het betreft hier zowel de nieuwe betaalwijzen als de aangeboden dragen door derden, waaronder MaaS aanbieders. Ons advies is om dit nauwkeuriger te beschrijven.	Wij hebben uw suggestie overgenomen. Herziening PvE: Aanpassingen in hoofdstuk 8 en hoofdstuk 16.
17	X	Kunt u een toelichting geven over de maatschappelijke toegevoegde waarde?	Het OV zorgt voor bereikbaarheid voor meerdere doelgroepen. Deze doelgroepen, studenten, werkenden, minder mobiele stellen andere eisen aan het OV. Studenten en werkenden willen doorgaans snel en direct OV en zijn bereid hiervoor langer naar de halte te fietsen of te lopen. Om concurrerend met de auto te kunnen zijn is snel en direct essentieel. Voor andere doelgroepen is nabijheid van een halte veel belangrijker en is de snelheid van minder belang. Omdat het OV een collectief systeem is zal OV nooit voor iedere verplaatsing een oplossing zijn. De provincie wil OV zo aanbieden dat er voor zoveel mogelijk mensen een OV verbinding geboden wordt die aansluit bij zo veel mogelijke behoeftes in deze regio.
17	A	In de begrippenlijst van het PvE wordt toegelicht wat bedoeld wordt met inclusiviteit. Daarbij wordt terecht genoemd dat toegankelijkheid meer is dan fysieke toegankelijkheid: het is ook informatie, begeleiding en assistentie indien nodig. De ArSD mist hier echter aandacht voor de bruikbaarheid voor mensen met een beperking van de voorzieningen (voor informatie) en de benodigde (extra) tijd bij in- en uitstappen.	We stellen eisen aan het personeel maar moeten ook rekening houden met de beperkingen (bijvoorbeeld op tijd rijden) die het OV heeft. De grens tussen wat we bieden in het OV en wat we beter kunnen bieden in het doelgroepenvervoer is een lastig. We hebben hier met de gemeenten voortdurend aandacht voor. In de concessie gaan we ervan uit dat de chauffeur assistentie verleend en klantvriendelijk optreedt en de begeleiding geven we extra aandacht. Dit hebben we op meerdere plekken in het PvE extra aandacht gegeven. Herziening PvE: In paragraaf 17.1.2. en paragraaf 9.2 is begeleiding nadrukkelijk toegevoegd.

17	P	Toegankelijkheid van het OV: Wij ondersteunen de verplichting voor de vervoerder om een Participatie- en Ontwikkelplan te maken en hierin met concrete plannen te komen hoe het gebruik van het OV door mensen met een beperking extra wordt gestimuleerd. De gemeenten denken hierbij aan OV-coaches die mensen die dat zelf moeilijk vinden leren reizen met OV. GOOV is ook een goed voorbeeld waar doormiddel van een app op de smartphone en een trainer mensen met beperkingen wordt geleerd om te reizen. Andere voorbeelden zijn reizen met een vrijwilliger, inzet van de Buzz Buddy en Blue Assist. Gemeenten gaan hierin graag de samenwerking aan met de provincie en vervoerder.	Dank voor uw positieve reactie. Wij geven de OV coaches en de GO-OV-app mee aan de vervoerder als tip. Wij willen u erop wijzen dat het individueel begeleiden van reizigers via een GO-OV app geen reguliere OV taak is. Wij werken in deze graag samen met de gemeenten. Herziening PvE: In paragraaf 17.1.2. is de GO-ov app en de OV coach als voorbeeld opgenomen.
17	X	Participatie van inwoners bij de invoering. Betrokkenheid van bewoners.	Aan participatie door bewoners wordt op verschillende manieren invulling gegeven. In het afgelopen half jaar is er door de gemeenten met inwoners en gemeenteraden gesproken. We hebben daarmee, meer dan anders, bewoners en gemeenten betrokken bij het proces dat we voor de aanbesteding doorlopen. We hebben daardoor een goed beeld van de wensen. De gemeenten zullen ook in de komende periode betrokken blijven. ROCOV is het reizigersoverleg dat namens verschillende partijen ons van advies voorziet. ROCOV is een in de wet vastgelegd adviesorgaan. Ook zij zullen komende periode nauw betrokken zijn. Daarnaast vragen we de vervoerder om in zijn aanbieding aan te geven hoe hij om wil gaan met participatie van inwoners. Hij wordt mede op dit plan beoordeeld.
18	K	N.a.v. bewonersbijeenkomst: Bij evaluatie ook kijken/vragen naar mensen die het OV niet nemen (oorzaak?)	Er zijn landelijke onderzoeken naar het gebruik van het OV of het niet gebruiken van het OV. OV blijft een collectief systeem waarmee niet alle individuele mobiliteitseisen kunnen worden gerealiseerd.
18	X	Welke rol kan PS innemen bij de (tussentijdse) evaluaties in de concessie? Is het niet vreemd dat het besluit bij GS ligt en niet bij PS?	Het Programma van Eisen (en de NvU) wordt conform de Wet personenvervoer 2000 vastgesteld door GS. Met de concessieverlening wordt het beleid uitgevoerd. In het PvE worden geen beleidskeuzes gemaakt. Er worden wel aanbestedingstechnische keuzes gemaakt om te zorgen dat de aanbiedingen invulling geven aan onze beleidskeuzes (dat we krijgen wat we willen). De eisen waar, wanneer en hoe vaak lijnen moeten rijden zijn een nadere uitwerking van de NvU en het beleid zoals vastgelegd in de OV-visie. Dit betreft een uitvoeringstaak waarvoor wettelijk is bepaald dat dit een bevoegdheid van GS is. PS hebben het OV beleid vastgesteld en kunnen ook nieuw OV beleid vaststellen.

Bijlage 2	J	<p>Op dit moment rijden vanuit onze concessie de volgende R-net- en nachtlijnen door uw concessiegebied en worden daar gedoogd door uw concessiehouder:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 322 Almere Parkwijk - Muiden P&R - Amsterdam Amstel (v.v.) · 323 Almere Parkwijk - Muiden P&R - Amsterdam Zuidoost (v.v.) · 326 Almere Stad - Blaricum Carpoolplaats (v.v.) · 327 Almere Haven - Muiden P&R - Amsterdam Amstel (v.v.) · 328 Almere Haven - Muiden P&R - Amsterdam Zuidoost (v.v.) · N21, N22, N23 Almere - Amsterdam Leidseplein (v.v.) 	<p>Wij hebben lijn 326 aan de gedoogparagraaf toegevoegd.</p> <p>Herziening PvE: lijn 326 is toegevoegd in de bijlage 'te gedogen lijnen'.</p>
Bijlage 2	J	<p>De verbindingen over uw grondgebied, die formeel ook onderdeel uitmaken van de concessie busvervoer Almere, maar die nu niet door onze concessiehouder worden aangeboden, zijn: · Almere - Hilversum NS (voormalige lijn 156) · Almere - Utrecht Rijnsweerd / de Uithof (voormalige lijn 150) · Almere - Naarden-Bussum NS (voormalige lijn 151) De kans dat deze verbindingen opnieuw vanuit Almere worden uitgevoerd is klein maar niet uitgesloten. Mocht u of uw nieuwe concessiehouder openbaar vervoersinitiatieven willen ontplooiën op deze verbindingen, dan verzoeken wij u daarover met ons in overleg te treden.</p>	<p>Dat zullen wij doen.</p>
Bijlage 2	O	<p>'Eventuele toekomstige nieuwe lijnen' de volgende lijnen: * Huizen - Blaricum Carpoolplaats - via A27 * Rijnsweerd/Uithofbuslijn * Hilversum - De Uithof (of eventueel gekoppeld aan lijn Huizen - Hilversum). Beleidsmatig kunnen wij instemmen met het bieden van een dergelijke (spits)verbinding. Wij wensen constructief mee te werken aan de bediening vanuit Blaricum / Hilversum via A27 naar USP middels een spitslijn/daglijn.</p>	<p>Wij danken u voor het constructief willen meewerken.</p>
Bijlage 2	O	<p>In het huidige PvE van onze concessie 'Streekvervoer Provincie Utrecht 2016-2023' is overigens al benoemd dat de voormalige (nu niet meer rijdende) lijn 150 (Almere - via A27 - De Uithof) wordt gedoogd. Daarbij merken wij op dat het goed is om, als een dergelijke verbinding wordt ingelegd, tijdig het verzoek bij RWS neer te leggen voor Bus Op Vluchtstrook op de A27 om daarmee een betrouwbare dienstuitvoering te borgen.</p>	<p>Wij danken u voor de tip t.a.v. het vluchtstrook gebruik.</p>
Bijlage 2	O	<p>Nachtlijn 477 Utrecht - Bilthoven - Hollandsche Rading - Station Hilversum is per 15 december 2018 opgeheven vanwege slecht gebruik.</p>	<p>Wij verwijderen deze lijn uit de lijst te gedogen lijnen.</p> <p>Herziening PvE: gedogen Nachtlijn 477 verwijderen</p>
Bijlage 2	P	<p>De gedooglijn van de concessie Regio Utrecht ontbreekt. Het betreft lijn 122 Utrecht Overvecht - Westbroek - Maarsseveen - Tienhoven - Muyevelde - Nieuw Loosdrecht</p>	<p>We nemen deze gedooglijn alsnog op.</p> <p>Herziening PvE: Lijn 122 is als te gedogen lijn opgenomen</p>

Bijlage 2	P	Verschillende Noord-Hollandse kernen worden bediend door buslijnen vanuit andere concessies. Zo worden de kernen Oud-Loosdrecht; Boomhoek; Muyevelde en Breukeleveen bediend door Utrechtse buslijnen 121 en 122. De concessie provincie Utrecht en concessie Regio Utrecht eindigen beide eind 2023. <i>Garandeert de provincie Noord-Holland de ontsluiting van kernen en gebieden in Gooi en Vechtstreek die door andere concessiehouders worden bediend? Oftewel, zorgt zij voor bediening op het moment dat deze concessiehouder lijnen in de regio Gooi en Vechtstreek laat vervallen?</i>	De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de OV bediening in haar provincie. Als dit, om welke reden dan ook, wordt verzorgd door een lijn van een andere concessieverlener, vervalt deze verantwoordelijkheid niet. Dit laat onverlet dat de provincie Noord-Holland voor kernen met minder dan 3.000 inwoners een OV-verbinding niet eist. We zullen derhalve richting Provincie Utrecht pleiten voor behoud. Als de kernen niet meer door Utrechtse buslijnen worden ontsloten, zullen wij met de regio in gesprek gaan of wij hier OV moeten aanbieden of dat er andere alternatieven zijn. Daarbij zullen we ook kijken naar reizigerspotentieel en het gebruik.
Bijlage 2	P	Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat de Utrechtse buurtbus Lijn 573 Soest – Eemnes – Blaricum Ter Gooi mag gaan stoppen op de haltes in Laren.	Dank voor uw positieve reactie.

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten

BEL/MOB

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 5143134

Fax (023) 5143030

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl