

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Aanbestedingsprocedure	Is het wel mogelijk om dit contract op de markt te zetten en dus om hier technisch gezien invulling aan te geven met drie provincies?	Ja, de kaders zijn scherp en duidelijk, mede omdat de provincies met elkaar in discussie zijn gegaan over wat bij hen gebruikelijk is.
Aanbod vervoerder	Mag een vervoerder ook buiten de concessie maatwerk aanbieden met exploitatiegelden?	Maatwerk wordt buiten de concessie georganiseerd en gefinancierd en kan in de praktijk door zowel de vervoerder als andere marktpartijen worden aangeboden. De financiering bepaalt elke provincie zelf.
Algemeen	Ik mis aandacht voor het onderwerp 'Veiligheid'.	Veiligheid is een onderwerp dat in een aantal wetsartikelen wordt beschreven, extra veiligheidseisen zijn niet nodig. In het Programma van Eisen wordt opgenomen dat een vervoerder aan de wet moet voldoen. Voor de sociale veiligheid is een aantal jaren geleden besloten om dit thema uit de concurrentie halen. Dat wil zeggen dat in elke concessie eisen ten aanzien van inzet van menskracht en middelen worden gesteld en er geen extra gunningspunten mee kunnen worden verdiend. Dit om te voorkomen dat vervoerders ongewenst bezuinigen op sociale veiligheid.
Algemeen	Stel hoge eisen aan punctualiteit en veiligheid.	Wij zullen uw verzoek meenemen bij het opstellen van het ontwerp-Programma van Eisen voor de nieuwe concessie.
Betrokkenheid consumentenorganisaties	Betrekken we wel alle belangengroepen zoals: ouderen, scholieren, bedrijven en vooral Rover?	Veel consumentenorganisaties zijn vertegenwoordigd in de ROCOV's. Net als diverse andere partijen hebben de ROCOV's advies gegeven over de concept Nota van Uitgangspunten. Het is de bedoeling dat wij op 16 maart de Reactienota en de NvU toelichten tijdens een gezamenlijke bijeenkomst van de ROCOV's. Ook wordt het ontwerp-Programma van Eisen voor advies/reactie voorgelegd aan onder meer de ROCOV's, gemeenten, buurprovincies en marktpartijen. Daarnaast hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de reisbehoeften van de inwoners van de drie provincies. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij de NvU gevoegd.
Betrokkenheid consumentenorganisaties	We willen graag het ROCOV advies horen voor we besluiten over de NvU.	Het advies van de ROCOV's is verwerkt in de Reactienota, die u als bijlage bij de Nota van Uitgangspunten heeft ontvangen.
Betrokkenheid consumentenorganisaties	Wordt ROCOV wel betrokken? En moeten we het Gelders energieakkoord ook betrekken, of andere partijen?	Net als diverse andere partijen hebben de ROCOV's advies gegeven over de concept Nota van Uitgangspunten. Het is de bedoeling dat wij op 16 maart de Reactienota en de NvU toelichten tijdens een gezamenlijke bijeenkomst van de ROCOV's. Ook wordt het ontwerp-Programma van Eisen voor advies/reactie voorgelegd aan onder meer de ROCOV's, gemeenten, buurprovincies en marktpartijen. Voor specifieke onderwerpen is er ook contact met andere partijen. Voor het onderwerp duurzaamheid hebben de provincies goede contacten met diverse organisaties waaronder de Gelderse energietafel.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Betrokkenheid PS	Een sessie zoals die van 1 november voor april zou handig zijn als de NvU principieel anders wordt. Neem ons mee in belangrijke rapportages. In april inhoudelijke bespreking.	Eind maart/begin april vindt de behandeling van de concept NvU in de commissies plaats. In de cyclus daarop zal de NvU ter vaststelling worden aangeboden. Er zijn bij de drie provincies op verschillende wijzen informatiebijeenkomsten georganiseerd om u verder te betrekken.
Betrokkenheid PS	Graag een duidelijk GO/NOGO moment aangeven. We willen ook weten wie er wanneer bij betrokken wordt. We willen graag meedoen in het Programma van Eisen.	PS kunnen tijdens de commissievergaderingen eind maart/begin april wensen tot wijzigingen in de NvU meegeven aan GS, waarna de NvU tijdens de PS-vergaderingen van eind mei (eerst in commissie, daarna plenair) ter vaststelling wordt behandeld. PS worden bij de totstandkoming van het Programma van Eisen betrokken, in de zin dat GS de mogelijkheid biedt om tijdens een bespreking van het ontwerp-Programma van Eisen in de commissie wensen en bedenkingen kenbaar te maken.
Betrokkenheid PS	Waarom wordt het Programma van Eisen niet door PS vastgesteld?	In de Wet personenvervoer is vastgelegd dat GS voor nieuwe concessies een Programma van Eisen moeten vaststellen. PS worden wel bij de totstandkoming van het Programma van Eisen betrokken, in de zin dat GS de mogelijkheid biedt om tijdens een bespreking van het ontwerp-Programma van Eisen in de commissie wensen en bedenkingen kenbaar te maken.
Betrokkenheid PS	We hebben wel zorgen over de verantwoordelijkheidsverdeling en aansturing bij samenwerking in één concessie, we willen daar graag expliciet een besluit over nemen.	Het is aan PS om in de NvU een besluit te nemen over de indeling van de concessies. Daarmee besluit PS over de samenwerking. Als er sprake is van gezamenlijke concessies worden er bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten opgesteld met betrekking tot de aanbesteding en het beheer van de OV-concessies. Het vaststellen van de overeenkomsten is een bevoegdheid van GS. Zoals in de NvU is aangegeven behouden de provincies beleidsruimte om het OV en maatwerk in te vullen op een manier die past binnen de provinciale beleidskaders. PS blijft ook bij de samenwerking budgetverantwoordelijk.
Betrokkenheid PS	We willen graag betrokken zijn bij de vertaling in het Programma van Eisen. We willen graag nog een soortgelijke sessie in april om dan ook te bespreken of we inderdaad die samenwerking tussen provincies willen. We willen graag een eigen marktconsultatie houden, een ronde tafel gesprek waarbij andere partijen naar ons kunnen reflecteren.	PS worden bij de totstandkoming van het Programma van Eisen betrokken, in de zin dat GS de mogelijkheid biedt om tijdens een bespreking van het ontwerp-Programma van Eisen in de commissie wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Het is aan PS om in dat kader extra infosessies of een marktconsultatie te organiseren en de inhoud en opzet hiervan te bepalen.
Betrokkenheid PS	Wij willen ook graag een ronde tafel gesprek voordat we de NvU moeten vaststellen.	Het is aan PS om extra infosessies te organiseren en de inhoud en opzet hiervan te bepalen.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Betrokkenheid PS	Wij zijn ook voor een bijeenkomst cq ronde tafel met vervoerders en reizigersorganisaties die ons kunnen helpen in de afweging. Wij willen ook graag de behoefte van reizigers weten, ook in grensgebieden.	Het is aan PS om extra infosessies te organiseren en de inhoud en opzet hiervan te bepalen. Voor de indeling van de concessies is gebruik gemaakt van GSM data om alle mobiliteitsstromen in beeld te brengen en van de OV-chipkaart gegevens voor de OV stromen. Daarnaast hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de reisbehoeften van de inwoners van de drie provincies. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij de NvU gevoegd.
Betrokkenheid PS	Zijn we op een rijdende trein gestapt, kunnen we nog wel besluiten om niet samen te werken?	In de NvU is de optimale concessie-indeling opgenomen. PS kunnen tijdens de commissievergaderingen eind maart/begin april wensen tot wijzigingen hierover meegeven aan GS, waarna de NvU tijdens de PS-vergaderingen van eind mei (eerst in commissie, daarna plenair) ter vaststelling wordt behandeld.
Biobrandstoffen	Kunnen we verschil maken in het Programma van Eisen tussen de verschillende soorten biobrandstoffen? Niet elke biobrandstof is onomstreden.	Bepaalde biobrandstoffen kunnen inderdaad uitgesloten worden, maar dan moeten we die brandstoffen wel goed benoemen; onomstreden is een moeilijk definieerbaar begrip. Biobrandstoffen zijn weliswaar een schonere bron van energie dan fossiele brandstoffen, maar zijn niet emissieloos. De inzet van biobrandstoffen past daarom niet bij de eis om op 1 januari 2030 al het busvervoer zero emissie uit te voeren. Het gebruik van biobrandstoffen kan wel een tussenstap zijn in het transitiepad naar zero emissie.
Concessiebeheer	Hoe gaat het beheerbureau Oost er uit zien?	Er wordt al jaren samengewerkt tussen de provincies Overijssel, Flevoland en Gelderland in het beheer van concessies binnen het beheerbureau Cluster OV-Oost. Vanuit de drie provincies werken hier concessie managers en specialisten op het vlak van OV-beheer samen. Hier ligt al een samenwerkingsovereenkomst onder. Waar nodig zullen er organisatorische aanpassingen worden gedaan zodat het beheer daadkrachtig en doelmatig kan gebeuren. Dit traject loopt parallel aan de aanbestedingen en zal naar verwachting resulteren in een geactualiseerde samenwerkingsovereenkomst voor het Cluster OV-Oost.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Concessie-indeling	Daily Urban systems is een mooie term, maar in hoeverre proberen we nu gebieden te maken die misschien het gevolg zijn van fiets en auto reizigers?	De indeling in 9 (daily urban system) DUS-regio's uit het rapport Kracht van Oost is een manier om Oost-Nederland te analyseren, waarbij is gekozen voor 9 regio's elk gericht op een eigen grote stad (met een groot aandeel fiets- en autoverkeer). De bewegingen tussen deze steden hebben daarin een minder grote rol gespeeld. De indeling in 9 gebieden is niet altijd geschikt als concessie-indeling. Voor het OV zijn de verbindingen tussen steden juist erg belangrijk. Het rapport geeft ook zelf aan dat een gebiedsindeling moet afhangen van het doel. Door grotere concessiegebieden te kiezen kunnen wij beter in de vervoersbehoefte van reizigers voorzien, omdat één concessiegebied zowel de verbindingen van gemeenten naar een nabijgelegen stad als de verbindingen tussen een aantal steden omvat. Daarbij is een aantal DUS-regio's die in het rapport Kracht van Oost worden genoemd te klein om als aparte concessie aan te besteden.
Concessie-indeling	De bereikbaarheid van Zeewolde richting Lelystad is een aandachtspunt.	De samenwerking met de gemeente Lelystad over concessiegrensoverschrijdende lijnen blijft gehandhaafd. Vanzelfsprekend zullen wij bij het aanbesteden en beheren van de concessies aandacht hebben voor de concessiegrensoverschrijdende verbindingen en wij verwachten dat ook de vervoerders, mede gelet op hun opbrengstverantwoordelijkheid, oog zullen hebben voor het belang van deze verbindingen voor reizigers. Ook de provincies zullen hier, vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid, aandacht voor hebben. Wanneer de bevoegdheid van de provincie Flevoland m.b.t. het stadsvervoer niet langer aan de gemeente Lelystad wordt gedelegeerd, wordt het eenvoudiger om verbindingen te realiseren of te verbeteren die nu nog over concessiegrenzen heen gaan.
Concessie-indeling	Hoe verbeteren deze plannen de verbindingen rond Zeewolde?	Het wordt met de gewijzigde concessie-indeling eenvoudiger om verbindingen te realiseren of te verbeteren die nu nog over concessiegrenzen heen gaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verbindingen tussen Zeewolde en Harderwijk/Nijkerk. Van de vervoerder verwachten wij dat hij hier vanuit zijn opbrengstverantwoordelijkheid voorstellen voor zal doen. Ook de provincies zullen hier, vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid, aandacht voor hebben.
Concessie-indeling	In hoeverre kunnen we de rendabele lijnen van Amsterdam-Almere incorporeren?	Deze lijnen zijn onderdeel van de concessie Almere. De provincie Flevoland heeft haar bevoegdheid voor het OV in Almere gedelegeerd aan de gemeente. De concessie Almere is in december 2017 ingegaan en loopt nog tot december 2027. Een eventuele inpassing van de concessie Almere in de concessie IJssel-Vecht is daarmee vooralsnog niet aan de orde. Daarbij komt dat, anders dan de situatie in de rest van Flevoland, het OV vanuit Almere vooral op Amsterdam is gericht waardoor incorporatie in de concessie IJssel-Vecht minder voor de hand ligt.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Concessie-indeling	Waarom doet Almere niet mee in deze aanbesteding?	Het OV vanuit Almere is vooral op Amsterdam gericht in tegenstelling tot de situatie in de rest van Flevoland, waardoor samenvoeging met de concessie IJssel-Vecht minder voor de hand ligt. Daarbij heeft de provincie Flevoland de bevoegdheid van het OV in Almere gedelegeerd aan de gemeente. De concessie Almere is in december 2017 ingegaan en loopt nog tot december 2027. Een eventuele inpassing van de concessie Almere in de concessie IJssel-Vecht is daarmee vooralsnog niet aan de orde.
Concessie-indeling	Wat is het economische voordeel van deze concessie indeling?	Door grotere concessiegebieden te kiezen kunnen wij beter in de vervoersbehoefte van reizigers voorzien, omdat één concessiegebied zowel de verbindingen van gemeenten naar een nabijgelegen stad als de verbindingen tussen een aantal steden omvat. De betere bediening van (toekomstige) reizigers draagt bij aan de regionale economie.
Fasering	Concessies gaan in op verschillende momenten, of gaan we eerder of later stoppen met concessies?	Elke concessie heeft zijn eigen startdatum en einddatum. Dit geldt zowel voor de huidige als de nieuwe concessies. Om tot de nieuwe concessie-indeling te komen, worden in de eerste jaren deelgebieden aan de concessie toegevoegd op het moment dat de huidige concessie voor dit deelgebied eindigt of overgeheveld naar andere concessies op het moment dat de nieuwe concessie waartoe dit deelgebied behoort van start gaat. In 2025 hebben alle concessies in de beoogde samenstelling. De concessie IJssel-Vecht start in 2020, is compleet in 2023 en loopt als geheel af in 2030.
Fasering	Hoe zit het met het transitiepad voor concessiegebieden?	Elke concessie heeft zijn eigen startdatum en einddatum. Dit geldt zowel voor de huidige als de nieuwe concessies. Om tot de nieuwe concessie-indeling te komen, worden in de eerste jaren deelgebieden aan de concessie toegevoegd op het moment dat de huidige concessie voor dit deelgebied eindigt of overgeheveld naar andere concessies op het moment dat de nieuwe concessie waartoe dit deelgebied behoort van start gaat. In 2025 hebben alle concessies in de beoogde samenstelling. De concessie IJssel-Vecht start in 2020, is compleet in 2023 en loopt als geheel af in 2030.
Financiën	Het zijn veel mooie uitgangspunten maar wat kost het?	Eén van uitgangspunten in de Nota van Uitgangspunten is dat de huidige exploitatiebudgetten beschikbaar blijven. Bij eventuele vervanging/opheffing van ontwikkelijnen is het aan de betreffende provincie om te bepalen of het bijbehorende exploitatiebudget dat hierdoor vrijvalt voor versterking van andere lijnen/verbindingen wordt ingezet dan wel beschikbaar wordt gesteld ten behoeve van maatwerk.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Financiën	Hoe gaan we de verevening doen?	Insteeke bij de aanbesteding van de nieuwe concessies is om herverdeeeffecten zoveel mogelijk te beperken. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen het aanbestedingseffect (bijv. prijswijzigingen) en het herverdeeeffect (bijv. verdeling van het aanbod). Afspraken over verevening van eventuele herverdeeeffecten maken deel uit van de samenwerkingsovereenkomst die de provincies opstellen.
Financiën	Hoe zit het met mogelijke herverdeeeffecten?	Insteeke bij de aanbesteding van de nieuwe concessies is om herverdeeeffecten zoveel mogelijk te beperken. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen het aanbestedingseffect (bijv. prijswijzigingen) en het herverdeeeffect (bijv. verdeling van het aanbod). Afspraken over verevening van eventuele herverdeeeffecten maken deel uit van de samenwerkingsovereenkomst die de provincies opstellen.
Financiën	Wat zijn de risico's van de herziening van de concessies die nu lopen. Bij verlenging betaal je de hoofdprijs. 4 jaar eerder een andere vervoerder kost geld. Wat zijn de kosten hiervan? Is dat wel of niet onderzocht?	De kosten van het eerder beëindigen van een concessie zijn moeilijk te berekenen, omdat deze kosten altijd het resultaat zijn van onderhandelingen. We hebben ook gekeken naar het risico op uitwonen van een concessie op het moment dat in een vroegtijdig stadium bekend is dat de concessie naar een andere vervoerder overgaat. Dat risico wordt door de beheerders als laag ingeschat.
Financiering transitie zero emissie	De transitie naar zero emissie mag niet meer kosten dan nu.	Uitgangspunt is dat de transitie naar zero emissie budgetneutraal wordt gerealiseerd. Wanneer PS van een provincie een snellere transitie wensen en deze wensen zijn in de praktijk ook haalbaar dan zullen zij extra budget voor deze versnelling beschikbaar moeten stellen, omdat de versnelling anders ten koste van het OV-aanbod gaat.
Financiering transitie zero emissie	Er wordt veel flexibiliteit gevraagd in de markt, ook met betrekking tot zero emissie. Hoe gaan we om met de investeringen die een langere termijn vragen?	In de eerste helft van 2018 werken wij uit hoe de aanleg van de infrastructuur en de opwekking van de energie geregeld gaat worden. Hierbij wordt ook aandacht geschonken aan de gehele businesscase van zero emissie. Wij zullen rekening houden met het feit dat de afschrijvingstermijnen van bussen en laadinfrastructuur langer zijn dan de concessieduur. Dit kan door een overnameregeling op te nemen in de concessiedocumenten of door asset ownership van bussen en/of laadinfrastructuur los te koppelen van de concessie.
Financiering van materieel en laadinfrastructuur	In hoeverre zijn de kosten van de emissievrije bus hoger of lager? In welke vorm worden deze bussen gesubsidieerd? Komen de kosten niet bij de reizigers terecht?	De zero emissie bus is in aanschaf duurder dan de dieselbus maar goedkoper in de exploitatie. Uitgangspunt is dat de transitie naar zero emissie budgetneutraal wordt gerealiseerd. Wanneer PS van een provincie een snellere transitie wensen en deze wensen zijn in de praktijk ook haalbaar dan zullen zij extra budget voor deze versnelling beschikbaar moeten stellen, omdat de versnelling anders ten koste van het aanbod gaat. Uitgangspunt is dat de transitie naar zero emissie niet tot een stijging van de tarieven leidt.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Financiering van materieel en laadinfrastructuur	Wie gaat betalen voor het netwerk van elektriciteit?	Vanzelfsprekend willen de provincies de financiële risico's zoveel mogelijk beperken en beleggen bij die partij die daar de meeste invloed op kan uitoefenen. Dat is niet in alle gevallen de provincie of vervoerder maar kunnen ook andere (markt)partijen zijn. In de aanbestedingsdocumenten zullen wij dit verder uitwerken.
Flexibiliteit vs. zekerheid	Kunnen nieuwe ontwikkelingen ook ingebracht worden, een ademende concessie zoals ze dat in het noorden noemen?	Net als u vinden wij het belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen een plek in de concessies kunnen krijgen. Daarom is in de NvU een tussentijdse evaluatie na 5 jaar voorzien waarbij wij doelen en kaders kunnen aanpassen op basis van een Ontwikkelplan dat door de vervoerder wordt opgesteld. Het Ontwikkelplan voor de eerste 5 jaar is onderdeel van de bieding van de vervoerder; het Ontwikkelplan voor de tweede 5 jaar moet de vervoerder tijdens de eerste helft van de concessie opstellen. Daarnaast dient de vervoerder elk jaar een vervoerplan in te dienen met de voorgestelde wijzigingen in lijnvoering, bedieningstijden en frequenties. Ten slotte zullen de prestaties van de vervoerder, net als nu al het geval is, continu worden gemonitord en zullen wij waar nodig bijsturen.
Flexibiliteit vs. zekerheid	Meer flexibiliteit is goed, vier keer per uur een flexbusje is beter dan twee keer per uur een grote bus. Flexibiliteit mag niet ten koste gaan van het aanbod.	Wij zien dit als ondersteuning van de voorgestelde uitgangspunten voor de nieuwe concessies en nemen uw aandachtspunt mee in de uitwerking van deze uitgangspunten in de aanbestedingsdocumenten.
Grensoverschrijden de lijnen	Maak de bestuurlijk politieke constructie zo helder mogelijk, zodat we geen misverstanden hebben. Hoe gaan we zorgen dat de grensoverschrijdende lijnen aan de westkant van Gelderland (Nijkerk-Amersfoort etc.) goed geregeld gaan wordn?	De samenwerking met andere provincies over (nieuwe en bestaande) concessiegrensoverschrijdende lijnen blijft gehandhaafd. Vanzelfsprekend zullen wij bij het aanbesteden en beheren van de concessies aandacht hebben voor de concessiegrensoverschrijdende verbindingen en wij verwachten dat ook de vervoerders, mede gelet op hun opbrengstverantwoordelijkheid, oog zullen hebben voor het belang van deze verbindingen voor reizigers. De gemeenten in de provincie Utrecht en de provincie Utrecht zelf worden betrokken bij het uitwerken van het Programma van Eisen en zullen indien zij dat wensen ook tijdens de concessie bij de ontwikkeling van het OV betrokken worden.
Innovaties in vervoer	Krijgen we wel voldoende vernieuwing en kansen voor ander partijen, geven we de markt genoeg kansen?	Zowel de vervoerder als andere (markt)partijen kunnen straks buiten de concessie om maatwerk aanbieden. Wij verwachten een grotere variatie aan en hogere kwaliteit van maatwerk wanneer deze oplossingen en de regie daarop buiten de concessie wordt gelaten. Bovendien wordt de kans op innovaties vergroot wanneer niet alles wordt vastgelegd in een concessie van 10 jaar. Zo wordt het beste voldaan aan de veranderende mobiliteitsbehoeften van reizigers, waaronder hun wens om steeds sneller, frequenter en betrouwbaarder te kunnen reizen.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Knip tussen OV en Maatwerk	Hoe bent u tot de indeling gekomen t.a.v. maatwerk en concessie? BrengFlex buiten de concessie?	Volgens de Wet personenvervoer 2000 is openbaar vervoer 'voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig'. Dat is dan ook hetgeen waarvoor de provincies formeel een concessie (recht van exclusiviteit) mogen verlenen. Gebruikmakend van de experimenteerruimte die de wet biedt, is Breng flex als pilot opgenomen in de huidige concessie. Hiervoor hoeft een experiment geen openbaar vervoer te zijn. De wet geeft daarbij aan dat een experiment ten hoogste zes jaar kan duren. Vraagafhankelijke concepten die onder de definitie van openbaar vervoer vallen, mogen door de vervoerder aangeboden worden. Omdat Breng flex nog een experiment is, is het niet te plaatsen in het schema. Daarom is het weggelaten uit het schema.
Knip tussen OV en Maatwerk	Hoe bevorder je private initiatieven in het maatwerk? Als het geen aantoonbaar negatieve effecten op arbeidsmarkt heeft dan moet vrijwilligersvervoer toch kunnen?	Vervoer dat volgens de Wet personenvervoer 2000 geen openbaar vervoer is, zal geen onderdeel zijn van de concessie. Buslijnen die in de concessie als ontwikkellijn worden gezien (C-lijnen), kunnen onder onze regie worden omgezet naar maatwerk. Door maatwerk buiten de concessie te faciliteren en te stimuleren kunnen alle partijen, waaronder de vervoerder, aanbod ontwikkelen en gaat dit naar verwachting sneller dan wanneer het maatwerk voor tien jaar in een concessie wordt vastgelegd. Dit levert naar verwachting het beste aanbod voor de reiziger op. Elke provincie stelt een eigen notitie op over hoe zij om wil gaan met de aansturing en financiering van deze andere mobiliteit.
Knip tussen OV en Maatwerk	Hoe gaat de concurrentie tussen OV en maatwerk eruit zien?	De concessies omvatten alleen het vervoer dat volgens de Wet personenvervoer 2000 tot het openbaar vervoer gerekend moet worden, te weten 'voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig'. Andere mobiliteit waaronder uiteraard ook de eigen auto, fiets, OV fiets, Greenwheels etc. vallen buiten de concessie. Dat biedt de reizigers keuzevrijheid en flexibiliteit. Om de samenhang tussen de onderdelen van het mobiliteitssysteem te borgen, stimuleren wij een goede afstemming tussen openbaar vervoer en maatwerk en eisen wij dat informatie over het mobiliteitssysteem via de vervoerder en als open data beschikbaar wordt gesteld. Het beschikbaar stellen van informatie als open data kunnen de provincies echter alleen verplichten als wij zelf een directe relatie hebben t.o.v. de aanbieder van het maatwerk (bijvoorbeeld als opdrachtgever of subsidieverlener).

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Knip tussen OV en Maatwerk	Is er in de toekomst concurrentie tussen de OV concessie en de maatwerkconcessie?	De concessies omvatten alleen het vervoer dat volgens de Wet personenvervoer 2000 tot het openbaar vervoer gerekend moet worden, te weten 'voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig'. Andere mobiliteit waaronder uiteraard ook de eigen auto, fiets, OV fiets, Greenwheels etc. vallen buiten de concessie. Dat biedt de reizigers keuzevrijheid en flexibiliteit. Om de samenhang tussen de onderdelen van het mobiliteitssysteem te borgen, stimuleren wij een goede afstemming tussen openbaar vervoer en maatwerk en eisen wij dat informatie over het mobiliteitssysteem via de vervoerder en als open data beschikbaar wordt gesteld. Het beschikbaar stellen van informatie als open data kunnen de provincies echter alleen verplichten als wij zelf een directe relatie hebben t.o.v. de aanbieder van het maatwerk (bijvoorbeeld als opdrachtgever of subsidieverlener).
Knip tussen OV en Maatwerk	Klopt het dat de provincie bepaalt welke vervoer eventueel naar maatwerk gaat?	Dat klopt. De vervoerder doet voor elke categorie lijnen voorstellen voor ontwikkeling van de lijnen. Dit kan ook het voorstel omvatten om op bepaalde verbindingen maatwerk aan te gaan bieden. Dit maatwerk valt dan buiten de concessie. De provincies houden zoals aangegeven op de (aangepaste) p. 11 van de NvU, zelf de regie over de transitie van ontwikkellijnen naar maatwerk.
Reizigersbehoefte	Als een gezamenlijke aanbesteding geen voordelen heeft voor reizigers, moeten we dan ermee doorgaan?	In de Verkenning die ten grondslag ligt aan de NvU, welke als bijlage bij de NvU aan u ter beschikking gesteld, is een overzicht toegevoerd met de voor- en nadelen van de concessie-indeling voor o.a. reizigers. Op basis van dit overzicht en elders genoemde argumenten, zien de provincies voldoende voordelen om de gezamenlijke aanbesteding voort te zetten.
Reizigersbehoefte	Tabel pagina 7 Resultaat verkenning: Op welke manier is de kolom Reizigers gewogen?	De provincies hebben naar de reizigersstromen gekeken op basis van OV-chipkaartgegevens en GSM-data. Daarnaast hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de reisbehoeften van de inwoners van de drie provincies. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij de NvU gevoegd. Aan de Verkenning, welke als bijlage bij de NvU aan u ter beschikking gesteld, is een overzicht toegevoegd met de voor- en nadelen van de concessie-indeling voor o.a. reizigers. De provincies zullen aan de inschrijvers aangeven welke grote veranderingen naar verwachting invloed hebben op reizigersstromen.
Reizigersbehoefte	We willen dat de behoefte van de reizigers in beeld wordt gebracht.	Hier is op twee manieren in voorzien. Allereerst hebben wij de concept-NvU voor advies aan de ROCOV's voorgelegd. Dit advies is opgenomen in de Reactienota. Daarnaast hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de reisbehoeften van de inwoners van de drie provincies. Zowel de Reactienota als de rapportage van het onderzoek zijn als bijlage bij de NvU gevoegd.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Reizigersbehoefte	Wij willen ook graag de behoefte van reizigers weten, ook in grensgebieden.	Hier is op twee manieren in voorzien. Allereerst hebben wij de concept-NvU voor advies aan de ROCOV's voorgelegd. Dit advies is opgenomen in de Reactienota. Daarnaast hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de reisbehoeften van de inwoners van de drie provincies. Zowel de Reactienota als de rapportage van het onderzoek zijn als bijlage bij de NvU gevoegd.
Samenwerking tussen Flevoland, Gelderland en Overijssel	Hoe garandeert u dat met de nieuwe indeling, drie provincies, dat moties van één provincie ook door andere provincies gedragen worden?	Aangenomen moties worden op dezelfde manier behandeld als nu gebruikelijk is. U kunt uw gedeputeerde hierop aanspreken als hij/zij dat niet doet.
Samenwerking tussen Flevoland, Gelderland en Overijssel	Hoe legt de politiek straks verantwoording af, aan welke gedeputeerde? Wie is er politiek verantwoordelijk en wat als gedeputeerden het niet eens zijn?	Uw eigen gedeputeerde is en blijft aanspreekpunt, net zoals nu in Overijssel en Flevoland het geval is als het gaat om de concessie IJsselmond. U gaat namelijk over de eigen beleidskaders en financiën. Dit wordt ook vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst, met onder andere afspraken over hoe om te gaan met verschillen van mening. Deze samenwerkingsovereenkomst wordt door GS vastgesteld.
Samenwerking tussen Flevoland, Gelderland en Overijssel	Iedere provincie behoudt deels eigen sturing. Hoe ga je om met verschillen?	Uw eigen gedeputeerde is en blijft aanspreekpunt, net zoals nu in Overijssel en Flevoland het geval is als het gaat om de concessie IJsselmond. U gaat namelijk over de eigen beleidskaders en financiën. Dit wordt ook vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst, met onder andere afspraken over hoe om te gaan met verschillen van mening. Deze samenwerkingsovereenkomst wordt door GS vastgesteld.
Samenwerking tussen Flevoland, Gelderland en Overijssel	Krijgen we een lijstje met voor- en nadelen voor de samenwerking?	In de Verkenning die ten grondslag ligt aan de NvU, welke als bijlage bij de NvU aan u ter beschikking is gesteld, is een overzicht opgenomen van de voor- en nadelen delen van de voorgestelde wijzigingen.
Samenwerking tussen provincies en vervoerders	Waar vinden wij de criteria voor het ontwikkelplan?	De eisen waaraan het ontwikkelplan moet voldoen zijn onderdeel van het Programma van Eisen en worden dus daarin uitgewerkt.
Samenwerking tussen provincies en vervoerders	Wat zijn de beïnvloedingsmogelijkheden van de provincies? Wat is het belang van de vervoerder?	In de NvU is een tussentijdse evaluatie na 5 jaar voorzien waarbij wij doelen en kaders kunnen aanpassen op basis van een Ontwikkelplan dat door de vervoerder opgesteld. Het Ontwikkelplan voor de eerste 5 jaar is onderdeel van de bieding van de vervoerder; het Ontwikkelplan voor de tweede 5 jaar moet de vervoerder tijdens de eerste helft van de concessie opstellen. Daarnaast dient de vervoerder elk jaar een vervoerplan in te dienen met de voorgestelde wijzigingen in lijnvoering, bedieningstijden en frequenties. Ten slotte zullen de prestaties van de vervoerder, net als nu al het geval is, continu worden gemonitord en zullen wij waar nodig bijsturen.

Onderwerp	Opmerking	Reactie
Samenwerking tussen provincies, vervoerders en Duitsland	Hoe kunnen we Duitsland meer een plek geven?	De samenwerking met Duitsland blijft zoals deze nu is. De regio's Niedersachsen en Nordrhein-Westfalen zijn uitgenodigd te reageren op de concept-Nota van Uitgangspunten en wij zullen ook het ontwerp-Programma van Eisen voor een reactie aan hen voorleggen.
Social return	Hoe krijgen we MVO en social return er goed in?	Eisen ten aanzien van social return en MVO zijn onderdeel van het Programma van Eisen en worden dus daarin uitgewerkt.
Zero emissie	De striktheid in de planning van de concessie hoor ik niet bij vul- en laadpunten.	De planning van de concessies is gekoppeld aan de realisatie van het transitiepad van de vervoerder naar zero emissie. Zodra de NvU is vastgesteld wordt begonnen met de voorbereiding voor de laadinfrastructuur. Dat houdt onder andere in dat locaties worden geschouwd en er voorbereidende gesprekken met de gemeenten zullen worden gevoerd over hun rol bij de realisatie (o.a. vergunningen).
Zero emissie	Het duurzaamheidsverhaal moet op de tweede plaats, eerst het belang van de reiziger. Duurzaamheid komt later.	Door het uitgangspunt dat de invoering van zero emissie busvervoer budgetneutraal moet plaatsvinden, zijn duurzaamheid en reizigersbelang geen concurrerende belangen. Immers: zero emissie leidt niet tot hogere kosten dus het voorzieningenniveau kan intact blijven. Wanneer PS van een provincie een snellere transitie naar zero emissie wensen en deze wensen zijn in de praktijk ook haalbaar dan zullen zij wel extra budget voor deze versnelling beschikbaar moeten stellen, omdat de versnelling anders ten koste van het aanbod gaat.
Zero emissie	Hoe worden de randvoorwaarden t.a.v. infrastructuur voor zero emissie ingevuld?	Wij onderzoeken nog op welke manier de randvoorwaarden voor en de realisatie van laadinfrastructuur het beste georganiseerd kan worden. In het Programma van Eisen zullen wij de keuze maken hoe dit geregeld zal gaan worden.
Zero emissie	Inhoudelijk punt: duurzaamheid is niet alleen zero emissie, we moeten ook kijken naar het klimaat.	Wij delen uw mening. De CO2 uitstoot zal ook onderwerp zijn in het PvE en meetellen bij de beoordeling van de biedingen.
Zero emissie	We moeten tijdig beginnen met de transitie van het energiesysteem.	Wanneer de NvU is vastgesteld wordt begonnen met de voorbereiding van de realisatie van de laadinfrastructuur. Dat betekent dat locaties worden geschouwd, voorbereidende gesprekken met gemeenten worden gevoerd over de vergunningverlening etc. In de PvE fase zal het besluit genomen worden of de laadinfrastructuur onderdeel wordt van de aanbesteding, apart wordt aanbesteed, of door de overheid wordt georganiseerd.
Zero emissie	Wordt er ook gekeken naar fijnstof?	Eisen aan het materieel als het gaat om fijnstof worden onderdeel van de aanbestedingsdocumenten.