

Bijlage 1a: Nota van Inspraak **ALGEMEEN**

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
1	Algemeen	Gemeente Nuenen	Allereerst doet het ons deugt dat veel van de uitgangspunten, die de afgelopen jaren in SRE-verband zijn geformuleerd, terug te vinden zijn in het PvE	De provincie heeft hiervan kennis genomen.
2	Bereikbaarheid medewerkers en gasten	HTC, ASML, TU/e, Philips	Wij willen onze medewerkers een goede werkplek bieden. Dit betekent dat wij het ook belangrijk vinden dat mensen goed naar en van hun werkplek kunnen komen. De beschikbaarheid van openbaar vervoer hoort hier bij. Binnen Brabants MobiliteitsNetwerk (BMN), maar ook daarbuiten, werken wij aan goed bereikbare werklocaties. Wij vinden het daarom niet uit te leggen aan onze medewerkers dat het openbaar vervoersaanbod terug gaat in kwaliteit. De langere reistijd die is ontstaan en verder zal toenemen tussen Station Eindhoven en High Tech Campus Eindhoven na het in gebruik nemen van de HOV route is hier een voorbeeld van hoe het niet moet. Wij hebben te maken met een Internationale gemeenschap, veel medewerkers zijn niet Nederlands sprekend. De informatie beschikbaarheid dient daarom ook in het Engels aangeboden te worden. Daarnaast wijken de arbeidstijden iets af van de reguliere ochtend- en avondspits, men begint later en werkt langer op de dag door. De dienstregelingen dienen hier dan ook rekening mee te houden. Helaas liggen deze reeds vast in de kernnet-eisen. Ook de duizenden gasten en zakelijke relaties die vanuit heel de wereld komen, willen wij juist de laatste kilometers op weg naar de Campus een vlekkeloze ervaring bieden.	De provincie wil ook een goede bereikbaarheid garanderen. De basis hiervoor is het kernnetwerk met daarin gedurende de hele dag tot 20.00 uur 4 keer per uur een Volansplus bus. In het bestek is de frequentie in de spits aangepast naar 6 keer per uur. De vervoerder kan hier bovenop meer vervoer bieden in het pluspakket. Het vervoersaanbod zal de komende jaren verder ontwikkeld worden en is een startpunt voor het eerste jaar. Internationale reizigersinformatie is onderdeel van de quality contest klantinterface. Daarnaast is ook Engelstalige reizigersinformatie geëist op deze lijn, zie hiervoor C9.8 van het Ontwerp PvE.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
3	Betrekken triple helix partners	Stichting Brainport	Stichting Brainport waardeert het zeer dat de provincie in het kader van de openbaar vervoersconcessie innovatie continu wil stimuleren, maar vraagt ook aandacht voor de operationalisering hiervan alsmede voor stimuli voor de vervoersmaatschappij om van innovaties een succes te maken en deze toe te passen. Bij de innovatieopgaven rondom het regionale openbaar zien wij graag dat het Brainport Smart Mobility netwerk wordt betrokken. Dit netwerk van bedrijven en kennisinstellingen heeft zich afgelopen jaren sterk ontwikkeld, onder andere rondom de Automotive Campus in Helmond. Wij ondersteunen het pleidooi van gemeente Helmond als experimenteergebied voor innovatieve OV-concepten. Dit sluit goed aan bij bestaande praktijkproeven en de status van de regio in het bijzonder Helmond als living lab op gebied van slimme mobiliteit. Het ontwerp programma van eisen spreekt uit dat de nieuwe vervoerder Triple Helix partners betreft bij de ontwikkeling van de concessie. In dat verband bepleit Stichting Brainport betrokkenheid van actoren zoals ASML en High Tech Campus die vanuit een vanuit een economische invalshoek direct belanghebbend zijn.	De provincie wil graag kennis uit de Triple Helix inzetten. Dit is ook beschreven bij de werkwijze van de ontwikkelteams. Hierbij maakt de provincie graag gebruik van de kennis en het netwerk van de Stichting Brainport.
4	Buurtbus	De gezamenlijke Buurtbusprojecten in Zuidoost Brabant	Een adequate en tijdige informatievoorziening, ook vanuit de provincie naar de buurtbusprojecten is van wezenlijk belang voor het goed functioneren nu en in de toekomst en de waarheid is dat het daar tot nu toe vaak aan heeft ontbroken. Wij hopen daarom op betere tijden.	De provincie neemt kennis van uw opmerking.
5	Concessieduur	Burger	De concessie duurt tot en met begin 2025. Het is onlogisch lijnen nu al zo vast te leggen. Ondernemingen, scholen, recreatiegebieden groeien en krimpen in die periode. Nieuwe bedrijventerreinen zullen worden aangelegd. Oude wellicht verlaten. Het netwerk moet vooral voldoen aan de wensen van de inwoners in het concessiegebied. In het Ontwerp Programma van Eisen is geen onderbouwing dat dat nu het geval is. Laat staan dat dat in 2025 nog steeds het geval is.	Het kernnetwerk is de basis voor het eerste jaar, de vervoerder wordt gestimuleerd om daarnaast extra vervoer te bieden in het pluspakket. Na het eerste jaar zal het kernnetwerk verder ontwikkeld worden in de ontwikkelteams, zie hiervoor hoofdstuk C.1 van het Ontwerp PvE.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
6	Doelen	ROB	In de OV-visie van de provincie Noord-Brabant worden Vraaggericht, Verbindend en Verantwoord OV als pijlers aangegeven. In het Ontwerp PvE moeten we concluderen dat in veel gevallen Vraaggericht, Verbindend en Verantwoord niet terugkomen.	De OV-visie is de basis voor het ontwerp Programma van Eisen, daarom herkent de provincie uw opmerking niet.
7	Doelgroepenvervoer	Gemeente Best	Van een eventuele koppeling/versterking tussen doelgroepenvervoer (WMO en CVV) en openbaar vervoer zien wij in het Ontwerp PvE weinig terug. Naar onze mening moet dit sterker verwoord worden in het PvE.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.
8	Doelgroepenvervoer	D66 fractie regio ZO-Br	Door de nieuwe zorgtaken bij de gemeenten zijn er ook kansen om de diverse vormen van doelgroepenvervoer (zoals leerlingenvervoer of bedrijfsvervoer) in te passen bij het busvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
9	Doelgroepenvervoer	Gemeente Asten	Daarnaast willen wij nog graag wijzen op de relatie met Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Hoewel nu nog niet van toepassing op de aanbesteding, zouden wij wel graag zien dat de uiteindelijke vervoerder streeft naar meer synergie met CVV.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaan dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.
10	Doelgroepenvervoer	Gemeente Helmond	In het PvE wordt te weinig aandacht besteedt aan de relatie tussen het reguliere OV en het doelgroepenvervoer. Dit is opmerkelijk omdat juist vanuit de innovatie wensen hier kansen liggen om deze vervoersstromen te bundelen en voordelen te behalen, zowel in kwalitatief opzicht als wel op financieel vlak. Met doelgroepenvervoer wordt bedoeld op vervoer in het kader van de volgende wettelijke regelingen: WMO, Valys, AWBZ/WLZ, Zittend Ziekenvervoer, WSW/PW, WIA en het leerlingenvervoer. We zien het PvE graag aangepast worden met aandacht voor het doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
11	Doelgroepenvervoer	Gemeente Helmond	Ontwikkeling van OV is een belangrijk onderdeel in de concessie. De concessiehouder moet intensief gaan samenwerken met provincie, gemeenten, het Reizigersoverleg Brabant, het bedrijfsleven en kennisinstellingen. Om deze samenwerking te faciliteren worden er op drie niveaus ontwikkelteams samengesteld. Belangrijk is dat er naast een vertegenwoordiging vanuit het reguliere OV ook een vertegenwoordiging vanuit het doelgroepenvervoer aanschuift in deze ontwikkelteams.	De samenstelling van het ontwikkelteam kan altijd aangepast worden aan het onderwerp wat op de agenda staat. Als het onderwerp een link heeft met doelgroepenvervoer kunnen partijen die hiermee bezig zijn aanschuiven.
12	Doelgroepenvervoer	Gemeente Helmond	De provincie N-Br is bekend met de Regiotaxi. Brabantse gemeenten zetten deze vervoersvoorziening in voor mensen met een vervoerswens vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en de provincie zet het in als aanvulling op het reguliere OV. In Zuidoost Brabant rijdt "Taxbus", een soortgelijk product als de Regiotaxi. Het betreft vervoer voor reizigers met een WMO-vervoersindicatie, in diverse gemeenten vervoer voor ouderen en in Helmond en Deurne vormt het onderdeel van het OV. In het PvE wordt niet gesproken over Taxbus en de samenhang die het heeft met het reguliere OV en de toekomst die de provincie met Taxbus voor ogen heeft. Verzoek is om in het PvE de voorname rol van Taxbus (of een gelijkwaardige mobiliteitsoplossing) in de mobiliteitsketen te bevestigen.	Zoals eerder vermeld zal de provincie een proces opstarten samen met partijen om de link te leggen tussen de verschillende vervoerssystemen aan de onderkant van de markt. In Helmond verzorgt Taxbus ook openbaar vervoer. Dit is opgenomen als te gedogen vervoer in B3.5 van het Ontwerp PvE. Dit vervoer is onderdeel van een apart Taxbus contract en valt niet onder de OV concessie maar moet wel gedoogd worden door de vervoerder.
13	Doelgroepenvervoer	Gemeente Helmond	De OV-concessie vermeldt dat zij vraaggericht te werk gaat. Echter zien we dit onvoldoende terug in de verdere uitwerking in relatie met het doelgroepenvervoer. Verzoek is om dit alsnog te doen.	Vraaggericht is bedoeld als zijnde vervoer bieden daar waar de reizigersvraag is. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp Programma van Eisen. De vervoerder mag daarnaast in het pluspakket verbindingen vraagafhankelijk uitvoeren. De verbinding met doelgroepenvervoer is breder dan OV concessie, hiervoor zal de provincie samen met partijen op korte termijn een proces opstarten.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
14	Doelgroepenvervoer	Gemeente Son en Breugel	Van een eventuele koppeling/versterking tussen doelgroepenvervoer (WMO en CVV) en openbaar vervoer zien wij in het Ontwerp PvE weinig terug. Naar onze mening moet dit sterker verwoord worden in het PvE.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.
15	Doelgroepenvervoer	Gemeente Veldhoven	Van een koppeling/versterking tussen doelgroepenvervoer (WMO en CVV) en openbaar vervoer zien wij in het Ontwerp PvE zeer weinig terug. Naar onze mening moet dit meegenomen worden in het PvE.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
16	Doelgroepenvervoer	Metropool-regio Eindhoven	Wij pleiten voor verruiming van de mogelijkheden om tot innovatieve maatregelen te komen. Er is een ontwikkelopgave voor het deel van de markt waar de druk het hoogst is. We vragen een stevigere inzet op het borgen van de bediening van die doelgroepen; ook in relatie tot WMO, leerlingen-/schoolvervoer, vervoer naar/van werklocaties in samenwerking met werkgevers. Dit komt nu onvoldoende tot uiting komt in het programma. We vragen meer inzet op het borgen van de bediening van doelgroepen.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. Hierbij is ook innovatie een belangrijk gunningscriterium. Daarnaast wil de provincie graag in samenwerking met werkgevers werken aan een nog betere bereikbaarheid van werklocaties. De basis hiervoor is het kernnetwerk wat met alle partijen verder kan worden doorontwikkeld in de ontwikkelteams. Dit kan ook met het bedrijfsleven als Triple Helix partner.
17	Doelgroepenvervoer	Taxibus Contract-beheer	Buurtbussen worden wel gezien als een goede oplossing maar voor het doelgroepenvervoer is een buurtbus slechts een deel van de oplossing gezien het lijn- en haltegebonden karakter, ook al moeten buurtbussen rolstoeltoegankelijk zijn.	De provincie heeft uw opmerking voor kennisneming aangenomen.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
18	Doelgroepenvervoer	Taxibus Contract- beheer	Een goed toegankelijk openbaar vervoersysteem zou een belangrijke faciliterende rol kunnen vervullen, omdat dit de zelfredzaamheid van mensen kan vergroten. Daarnaast ligt de kostprijs per reizigerskilometer in het openbaar vervoer gemiddeld 80% lager dan in het doelgroepenvervoer. Vanuit kostenoverwegingen kan een overstap van gebruikers van doelgroepenvervoer naar OV voor overheden (Rijk, provincie en gemeenten) dus zeer aantrekkelijk zijn. Dit betekent dat voor een efficiëntere uitvoering van doelgroepenvervoer een verdere integratie met openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde is. Partijen moeten afspraken gaan maken over verdeling van kosten om tot een optimale integratie te komen. Juist aan de onderkant van de markt dienen zich kansen en uitdagingen aan voor efficiëntere vervoersconcepten door integratie met doelgroepen en WMO-vervoer. Gemeenten denken daarbij vooral aan actieve samenwerking met nieuwe OV-aanbieders en de inzet van eigen thans voor deze vervoersvormen beschikbare middelen.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
19	Doelgroepenvervoer	Gemeente Waalre	In de hele notitie inclusief bijlage wordt op geen enkele wijze een relatie gelegd met het doelgroepenvervoer. Natuurlijk is de provincie niet verantwoordelijk voor dat doelgroepenvervoer, dat zijn de gemeenten. Op basis van hetgeen in het voorgaande is aangegeven, zullen de gemeenten echter meer dan voorheen, voor het doelgroepenvervoer gebruik gaan maken van het reguliere OV. In de bijlage van de notitie wordt melding gemaakt van een zoekgebied Helmond (onderkant markt 2c). Alleen daar wordt melding gemaakt van een mogelijke relatie met het doelgroepenvervoer. Het is naar onze mening meer dan ooit noodzakelijk dat OV en doelgroepenvervoer op elkaar worden afgestemd. Vanuit die optiek willen we dan ook heel nadrukkelijk pleiten voor een meer integrale aanpak waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid mee denkt en kijkt in de ontwikkeling van het reguliere OV en de gevolgen daarvan voor het doelgroepenvervoer. We constateren dat er ontwikkelteams komen op drie niveaus te weten strategisch, tactisch en operationeel. Nergens wordt duidelijk of in die ontwikkelteams ook aandacht en plaats is voor het doelgroepenvervoer. We pleiten zeer nadrukkelijk voor participatie in de ontwikkelteams, op elk niveau, van vertegenwoordigers van het doelgroepenvervoer. Er wordt aangegeven dat het Ontwerp PvE is gebaseerd op het PvE van Oost- en West-Brabant. Beide regio's kennen al vele jaren een goed functionerend Regiotaxisysteem. Die vorm van aanvullend vraagafhankelijk OV is in Zuidoost Brabant (uitgezonderd Helmond) nog niet operationeel. Onduidelijk is of de provincie een dergelijk Regiotaxisysteem ook in Zuidoost Brabant wil gaan invoeren. Mogelijk dat een dergelijk vraagafhankelijk vervoersysteem in combinatie met het doelgroepenvervoer een rol kan spelen om de "onderkant van de markt" te bedienen. We constateren dat uit de gegevens blijkt dat het toekomstige OV qua lijnennet voor meer dan 90% gelijk is aan het huidige lijnennet. Dat ervaren wij als positief gelet op de mogelijkheden die dat OV biedt voor integratie van het doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. In het nog op te zetten proces zal gezocht worden naar een innovatieve oplossing voor de onderkant van de markt. De vraag is of regiotaxi hierin past. Dit zal onderdeel zijn van het op te starten proces.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
20	Doelgroepenvervoer en maatwerk	Gemeente Eindhoven	De ontwikkeling naar een goed en solide Kernnetwerk met HOV als drager vinden wij een logische en wordt ook door ons ondersteund. In de voorbereidende discussies over de vormgeving van dit kernnetwerk is telkens de ontwikkeling van Maatwerk OV als randvoorwaardelijk alternatief meegewogen. Zo is dat ook vastgelegd in de verslaglegging daarvan (gespreksronde voorzieningenniveau OV SRE, 17 november 2014). In dit Ontwerp PvE is dit zowel in de omschrijving van het Pluspakket (gelijke eisen als Kern netwerk) als voor Maatwerk OV (alleen voor Helmond) onvoldoende geborgd. Juist aan de onderkant van de markt dienen zich kansen en uitdagingen aan voor efficiëntere vervoersconcepten door integratie met doelgroepen en WMO vervoer. Wij denken daarbij vooral aan actieve samenwerking met nieuwe OV-aanbieders en de inzet van eigen thans voor deze vervoersvormen beschikbare middelen. Partijen moeten afspraken maken over verdeling van kosten om tot een optimale integratie te komen. Een goed toegankelijk openbaar vervoersysteem kan een belangrijke faciliterende rol vervullen en de zelfredzaamheid van mensen vergroten. De doelgroep reizigers met een beperking is echter, afgezien van verwijzing naar de landelijke richtlijnen, nauwelijks in beeld gebracht. In lijn met de ontwikkeling van een ov concessie naar een mobiliteitsconcessie zien wij dit ontwikkelpad graag concreet vertaald in dit PvE.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. U vraagt daarnaast om een concreet ontwikkelpad. Dit wordt ook uitgevraagd aan de vervoerder in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling. Daarnaast is het belangrijk om dit pad niet alleen als provincie uit te stippelen maar dit samen met partijen vorm te geven.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
21	Doelgroepenvervoer /Taxbus	Gemeente Valkenswaard	In de hele notitie inclusief bijlage wordt op geen enkele wijze een relatie gelegd met het doelgroepenvervoer. Natuurlijk is de provincie niet verantwoordelijk voor dat doelgroepenvervoer, dat zijn de gemeenten. Op basis van hetgeen in het voorgaande is aangegeven, zullen de gemeenten echter meer dan voorheen, voor het doelgroepenvervoer gebruik gaan maken van het reguliere OV. In de bijlage van de notitie wordt melding gemaakt van een zoekgebied Helmond (onderkant markt 2c). Alleen daar wordt melding gemaakt van een mogelijke relatie met het doelgroepenvervoer. Het is naar onze mening meer dan ooit noodzakelijk dat OV en doelgroepenvervoer op elkaar worden afgestemd. Vanuit die optiek willen we dan ook heel nadrukkelijk pleiten voor een meer integrale aanpak waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid mee denkt en kijkt in de ontwikkeling van het reguliere OV en de gevolgen daarvan voor het doelgroepenvervoer. We constateren dat er ontwikkelteams komen op drie niveaus te weten strategisch, tactisch en operationeel. Nergens wordt duidelijk of in die ontwikkelteams ook aandacht en plaats is voor het doelgroepenvervoer. We pleiten zeer nadrukkelijk voor participatie in de ontwikkelteams, op elk niveau, van vertegenwoordigers van het doelgroepenvervoer. Er wordt aangegeven dat het Ontwerp PvE is gebaseerd op het PvE van Oost- en West-Brabant. Beide regio's kennen al vele jaren een goed functionerend Regiotaxisysteem. Die vorm van aanvullend vraagafhankelijk OV is in Zuidoost Brabant (uitgezonderd Helmond) nog niet operationeel. Onduidelijk is of de provincie een dergelijk Regiotaxisysteem ook in Zuidoost Brabant wil gaan invoeren. Mogelijk dat een dergelijk vraagafhankelijk vervoersysteem in combinatie met het doelgroepenvervoer een rol kan spelen om de "onderkant van de markt" te bedienen. We constateren dat uit de gegevens blijkt dat het toekomstige OV qua lijnennet voor meer dan 90% gelijk is aan het huidige lijnennet. Dat ervaren wij als positief gelet op de mogelijkheden die dat OV biedt voor integratie van het doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. In het nog op te zetten proces zal gezocht worden naar een innovatieve oplossing voor de onderkant van de markt. De vraag is of regiotaxi hierin past. Dit zal onderdeel zijn van het op te starten proces.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
22	Doelgroepenvervoer /Taxibus	Gemeente Bergeijk	In hoofdstuk B.04 en artikel 5 en 7 wordt ingegaan op kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Hierin wordt gesteld dat nieuw in te stellen collectieve vraagafhankelijke vervoerssystemen niet in de concessie zijn opgenomen. In het Programma van Eisen inclusief bijlagen wordt op geen enkele wijze een relatie gelegd met het doelgroepenvervoer. Het is naar onze mening meer dan ooit noodzakelijk dat OV en doelgroepenvervoer op elkaar worden afgestemd. Vanuit die optiek willen we dan ook heel nadrukkelijk pleiten voor een meer integrale aanpak waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid mee denkt en kijkt in de ontwikkeling van het reguliere OV en de gevolgen daarvan voor het doelgroepenvervoer. We constateren dat er ontwikkelteams kopen op drie niveaus te weten strategisch, tactisch en operationeel. Nergens wordt duidelijk of in de ontwikkelteam ook aandacht en plaats is voor het doelgroepenvervoer. Er wordt aangegeven dat het Ontwerp PvE is gebaseerd op het PvE van oost en West Brabant. Beide regio's kennen al vele jaren een goed functionerend Regiotaxisysteem. Die vorm van aanvullend vraagafhankelijk OV is in Zuidoost Brabant (uitgezonderd Helmond) nog niet operationeel. Onduidelijk is of de provincie een dergelijk Regiotaxisysteem ook in Zuidoost Brabant wil gaan invoeren. Mogelijk dat een dergelijk vraagafhankelijk vervoerssysteem in combinatie met het doelgroepenvervoer een rol kan spelen om de 'onderkant van de markt' te bedienen. We constateren dat uit de gegevens blijkt dat het toekomstige OV qua lijnennet voor meer dan 90% gelijk is aan het huidige lijnennet. Dat ervaren wij als positief gelet op de mogelijkheden die dat OV biedt voor integratie van het doelgroepenvervoer.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. In het nog op te zetten proces zal gezocht worden naar een innovatieve oplossing voor de onderkant van de markt. De vraag is of regiotaxi hierin past. Dit zal onderdeel zijn van het op te starten proces.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
23	Duurzaamheid	Gemeente Best	Bij vervanging van materieel het principe van cradle-to-cradle toepassen (m.a.w. materieel dat geheel verwerkt kan worden tot nieuwe grondstof). Dit sluit ook aan op de kracht van de Brainport i.r.t. innovatie en design.	De provincie stelt eisen aan de exploitatie van openbaar vervoer die verder gaan dan Zero emissie alleen. Zo is het streven naar volle bussen en een netwerk dat de vraag zoveel mogelijk bundelt een belangrijke stap in de verduurzaming van het OV als geheel. Verder worden er hoge eisen gesteld aan de emissie van de voertuigen. Er worden door het eisen van Euro VI voertuigen voor nieuw materieel en een transitiepad naar Zero emissie met als ambitie 2025 grote stappen gezet op het gebied van duurzaamheid in de komende OV-concessie. Bij gebruik van elektriciteit als energiedrager wordt groene stroom geëist; bij gebruik van diesel als energiedrager is het op Europees niveau reeds verplicht om biodiesel bij te mengen. Dit past binnen de wens om well-to-wheel de schadelijke uitstoot te beperken. Verder is de maximum leeftijd van bussen ruim in vergelijking met andere Nederlandse concessies, namelijk 12 jaar. Dit bevordert het langdurig gebruik van de grondstoffen en materialen. Veel Nederlandse bussen vinden na hun dienstjaren in een Nederlandse concessie via de tweedehandsmarkt een tweede leven elders; deze bussen worden dus niet gesloopt. Met bovenstaande maatregelen wordt verder gegaan dan een ambitie naar Zero emissie alleen, er worden stappen gezet naar lage uitstoot in de gehele keten (well-to-wheel) en het cradle-to-cradle principe. Voertuigen die geheel gebouwd zijn volgens het cradle-to-cradle principe zijn op dit moment niet tegen acceptabele kosten leverbaar door busleveranciers en zou daardoor tot aanzienlijke meerkosten leiden (dat ten koste gaat van het beschikbare budget voor het voorzieningsniveau).

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
23	Duurzaamheid	Gemeente Son en Breugel	Bij vervanging van materieel het principe van cradle-to-cradle toepassen (m.a.w. materieel dat geheel verwerkt kan worden tot nieuwe grondstof). Dit sluit ook aan op de kracht van de Brainport i.r.t. innovatie en design.	De provincie stelt eisen aan de exploitatie van openbaar vervoer die verder gaan dan Zero emissie alleen. Zo is het streven naar volle bussen en een netwerk dat de vraag zoveel mogelijk bundelt een belangrijke stap in de verduurzaming van het OV als geheel. Verder worden er hoge eisen gesteld aan de emissie van de voertuigen. Er worden door het eisen van Euro VI voertuigen voor nieuw materieel en een transitiepad naar Zero emissie met als ambitie 2025 grote stappen gezet op het gebied van duurzaamheid in de komende OV-concessie. Bij gebruik van elektriciteit als energiedrager wordt groene stroom geëist; bij gebruik van diesel als energiedrager is het op Europees niveau reeds verplicht om biodiesel bij te mengen. Dit past binnen de wens om well-to-wheel de schadelijke uitstoot te beperken. Verder is de maximum leeftijd van bussen ruim in vergelijking met andere Nederlandse concessies, namelijk 12 jaar. Dit bevordert het langdurig gebruik van de grondstoffen en materialen. Veel Nederlandse bussen vinden na hun dienstjaren in een Nederlandse concessie via de tweedehandsmarkt een tweede leven elders; deze bussen worden dus niet gesloopt. Met bovenstaande maatregelen wordt verder gegaan dan een ambitie naar Zero emissie alleen, er worden stappen gezet naar lage uitstoot in de gehele keten (well-to-wheel) en het cradle-to-cradle principe. Voertuigen die geheel gebouwd zijn volgens het cradle-to-cradle principe zijn op dit moment niet tegen acceptabele kosten leverbaar door busleveranciers en zou daardoor tot aanzienlijke meerkosten leiden (dat ten koste gaat van het beschikbare budget voor het voorzieningsniveau).

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
24	Duurzaamheid: méér dan Zero emissie	Gemeente Eindhoven	De transitie naar Zero emissie wordt van harte onderschreven. Daarbij heeft een geleidelijk invoerpad met een zo vroeg mogelijke eerste tranche onze voorkeur. Duurzaamheid is echter méér dan Zero emissie. Daarom zijn er ook eisen te stellen die verder gaan dan de emissie zelf, die de hele cyclus betreffen van energieopwekking en verbruik, hergebruik, e.d. ('well to wheel'1 I 'cradle to cradle'2). We vragen u hiervoor aanvullingen op te nemen in het PvE. 1 Well-to-Wheel wil zeggen dat zowel emissies van het voertuig zelf (Tank-to-Wheel) als emissies die vrijkomen tijdens winning en het raffinageproces of de productie van elektriciteit (Well- to-Tank) worden meegenomen. Op deze manier wordt een compleet beeld gegeven van alle emissies die samenhangen met het gebruik van een vervoermiddel. Bij de Well-to-Wheel analyse wordt er zowel rekening gehouden met de emissies die door het voertuig zelf worden uitgestoten tijdens het gebruik, de zogenaamde Tank-to-Wheel emissies, en de emissies die vrijkomen tijdens de winning, raffinage en transport van de brandstoffen of elektriciteit, de zogenaamde Well to Tank emissies. 2 De centrale gedachte van de cradle to cradle (wieg tot wieg) filosofie is dat in de noden van de eigen tijd wordt voorzien en tegelijkertijd wordt voorkomen dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties. Alle gebruikte materialen kunnen volgens deze filosofie, na hun leven in het ene product, nuttig worden ingezet in een ander product. Het verschil met conventioneel hergebruik is dat er geen kwaliteitsverlies is en er geen restproducten zijn die alsnog gestort worden.	De provincie stelt eisen aan de exploitatie van openbaar vervoer die verder gaan dan Zero emissie alleen. Zo is het streven naar volle bussen en een netwerk dat de vraag zoveel mogelijk bundelt een belangrijke stap in de verduurzaming van het OV als geheel. Verder worden er hoge eisen gesteld aan de emissie van de voertuigen. Er worden door het eisen van Euro VI voertuigen voor nieuw materieel en een transitiepad naar Zero emissie met als ambitie 2025 grote stappen gezet op het gebied van duurzaamheid in de komende OV-concessie. Bij gebruik van elektriciteit als energiedrager wordt groene stroom geëist; bij gebruik van diesel als energiedrager is het op Europees niveau reeds verplicht om biodiesel bij te mengen. Dit past binnen de wens om well-to-wheel de schadelijke uitstoot te beperken. Verder is de maximum leeftijd van bussen ruim in vergelijking met andere Nederlandse concessies, namelijk 12 jaar. Dit bevordert het langdurig gebruik van de grondstoffen en materialen. Veel Nederlandse bussen vinden na hun dienstjaren in een Nederlandse concessie via de tweedehandsmarkt een tweede leven elders; deze bussen worden dus niet gesloopt. Met bovenstaande maatregelen wordt verder gegaan dan een ambitie naar Zero emissie alleen, er worden stappen gezet naar lage uitstoot in de gehele keten (well-to-wheel) en het cradle-to-cradle principe. Voertuigen die geheel gebouwd zijn volgens het cradle-to-cradle principe zijn op dit moment niet tegen acceptabele kosten leverbaar door busleveranciers en zou daardoor tot aanzienlijke meerkosten leiden (dat ten koste gaat van het beschikbare budget voor het voorzieningsniveau).

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
24	Eigendomsverhouding en vervoerders	Burger	Is vervoerder Connexxion 100% eigenaar van vervoerder Hermes; Participeert Connexxion in een overkoepelende holding waarin de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) en Transdev SA (een naamloze vennootschap naar Frans recht) ook participeren; Is Transdev SA eigenaar van Veolia; Is de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) een belangrijke financiële instelling en een belangrijke investeerder ten behoeve van o.a. Nederlandse provincies en gemeenten; Is Transdev SA eigendom van de Caisse des Dépôts et Consignations (een publiekrechtelijke Franse investeringsmaatschappij die onder toezicht staat van het Franse parlement); Kunt u bevestigen of deze informatie juist is? Als deze informatie klopt, wilt u mij dan informeren over de verdeelsleutel in percentages van de manier waarop bovengenoemde partijen - Connexxion, de BNG, en Transdev - participeren in deze holding. Voor het antwoord op deze vragen doe ik een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB).	De eigendomsverhoudingen waarnaar wordt geïnformeerd worden niet door de provincie bijgehouden. Voor de provincie is het slechts van belang dat een eventuele vervoerder een deel van deze informatie levert in de bieding indien hiernaar door de provincie wordt gevraagd. Indien u deze gegevens wilt opvragen, kunt u dit doen bij de desbetreffende Kamer van Koophandel of het bedrijf zelf.
25	Eisen kernnetwerk	Metropool-regio Eindhoven	Wij constateren dat met de gestelde eisen aan het Kernnetwerk en het Pluspakket de aanbesteding behoorlijk dicht wordt getimmerd. Het kernnetwerk vinden wij te beperkt. Wij vragen om een uitbreiding van het kernnetwerk. We willen daarbij een evenwichtige verdeling van het aanbod van openbaar vervoer in Zuidoost Brabant.	Het kernnetwerk is het startpunt voor het eerste jaar en passend binnen het huidig budget. Daar bovenop stimuleert de provincie de vervoerder om meer vervoer te bieden in het pluspakket. De komende jaren gaan vervoerder, provincie en derden in de ontwikkelteams het netwerk verder ontwikkelen.
26	EU Richtlijnen	Volvo	EU Green Procurement Richtlijn no 2009/33/EG. Deze richtlijn geeft aanbestedende overheden de mogelijkheid om de maatschappelijke kosten voor energieverbruik en emissies van voertuigen in hun gunningsmodel mee te laten wegen. De regeling is ook door de Nederlandse overheid bekrachtigd via regeling nr. BZ2011046373 (gepubliceerd in Staatscourant nr. 9372). Wij pleiten er al geruime tijd voor dat aanbestedende overheden deze regeling in het Programma van Eisen opnemen en in de gunningscriteria waarderen.	De provincie heeft bij de uitwerking van de gunningscriteria andere keuzes gemaakt.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
27	Fiets	ROB	Graag zouden wij in de looptijd van de concessie zien dat er aandacht gevraagd wordt voor de fiets als onderdeel van de keten.	De vervoerder wordt gestimuleerd om toe te groeien naar een mobiliteitsconcessie. Fiets kan hier ook een onderdeel van uitmaken.
28	Gratis OV	Gemeente Eindhoven	Eindhoven gaat er van uit dat het gratis OV voor Eindhoveners minima kan worden gecontinueerd.	Er is ruimte om, net zoals nu, als gemeente Eindhoven weer aparte afspraken te maken met de toekomstige vervoerder.
29	Hoofdkeuzes aanbesteding	Gemeente Eindhoven	<u>Opmerkingen:</u> - Onduidelijk is wat concreet bedoeld wordt met 'ingebed in de Brabantse samenleving' binnen de hoofddoelen, tenzij wordt bedoeld dat uiteindelijk een 'mobiliteitsconcessie' de mobiliteitsvraag in brede zin in deze regio zo goed mogelijk dient te bedienen. - Naar onze mening dient gezien het voortraject en de daarin gestelde ambities, de ontwikkeling naar een mobiliteitsconcessie concreet een van de hoofddoelen te zijn. De route naar deze mobiliteitsconcessie is immers leidend voor de ontwikkelingen binnen de komende contractperiode. Welke ontwikkelingen zijn nodig dit doel zo snel mogelijk te bereiken? De ontwikkeling van vormen van openbaar vervoer als middel om de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk te bedienen dient de drager te zijn van dit ontwikkelingsgericht PvE. - Gelet op het voorgaande vinden wij een concrete innovatie-/ontwikkelingsparagraaf die deze opgave helder maakt en omschrijft een omissie in dit PvE	Het inbedden in de Brabantse samenleving gaat ook over de samenwerking met partijen in Brabant, zoals is gevraagd in de samenwerking met de Triple Helix. De route naar een mobiliteitsconcessie wil de provincie nu niet zelf uitzetten, maar dit wil de provincie graag doen samen met alle partijen. Dit heeft ook een link met innovatie en een link met een op te starten proces voor de onderkant van de markt. Daarnaast zijn het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie en innovatie belangrijke onderdelen van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en ontwikkeling. De vervoerder zal op zijn ideeën over innovatie en zijn visie op de mobiliteitsconcessie beoordeeld worden.
30	Hoofdkeuzes aanbesteding	Gemeente Eindhoven	Wij onderschrijven de hoofdkeuzes in het Ontwerp PvE: vraaggericht, verbindend en verantwoord openbaar vervoer, het beste voor de reiziger, nu en in de toekomst. 'Basis op orde' zoals omschreven in dit Ontwerp PvE is daarvoor een terechte randvoorwaarde. De ontwikkeling naar een goed en solide Kernnetwerk met HOV als drager vinden wij een logische keuze. Terecht wordt ook visie en verbinding gevraagd op andere vraag naar en vormen van mobiliteit. Wij kunnen ons vinden in de voorgestelde organisatie- en aansturingsstructuur en zullen ons inzetten voor een goede bijdrage daaraan.	De provincie heeft uw opmerking voor kennisgeving aangenomen.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
31	Hoofdkeuzes aanbesteding	Gemeente Eindhoven	Zonder 'basis op orde' is het moeilijk door ontwikkelen. Het belang van goed, comfortabel en toegankelijk materieel, sociale veiligheid en een betrouwbare dienstuitvoering wordt dan ook onderschreven. We zien echter ook toegankelijkheid en servicegericht (rijdend) personeel als een belangrijk onderdeel van deze basis. Uit het oogpunt van de reiziger vinden wij dit een noodzakelijke toevoeging als randvoorwaardelijk basisaspect zoals binnen de hoofdkeuzes omschreven.	Servicegericht personeel is inderdaad een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer. In het bestek zijn hierover diverse eisen opgenomen en het maakt onderdeel uit van de quality contest Klantinterface.
32	Hoofdkeuzes aanbesteding	ROB	De quality contest spreekt ons aan. We gaan ervan uit dat in het bestek straks ook een zeker gewicht gegeven wordt aan de verschillende onderdelen. Het ROB ziet graag dat de inzet voor de reiziger de meeste beoordelingspunten gaat krijgen.	Het belangrijkste doel van het Ontwerp PvE is het beste OV voor de reiziger. Dit doel zal ook worden vertaald in het gunningsmodel en de prioriteitsvolgorde zoals ook al is aangegeven op blz. 24 van het Ontwerp PvE.
33	Hoofdlijn aanbesteding	ROB	Het ROB wil zich sterk maken om zoveel mogelijk van de beschikbare financiële middelen in te zetten voor het daadwerkelijk vervoer dat de reiziger op de weg gaat ervaren. Het ROB pleit voor een goede afstemming tussen de nu voorliggende concessie en de verleende concessie in Oost Brabant, zodat hier voor de reiziger geen onnodige barrières gaan ontstaan.	Het belangrijkste doel van het Ontwerp PvE is het beste OV voor de reiziger. Hierbij ligt de focus allereerst op het vervoer. Daarnaast is afstemming tussen alle concessies ook voor de provincie belangrijk.
34	Hoofdlijn aanbesteding	Taxbus Contract-beheer	Het is een programma van eisen dat vooral gericht is op OV dat méér reizigers moet trekken. Versnelling, verstrakking en hoogwaardig OV zijn woorden die vaak voorkomen.	Deze lijn is ingezet met de OV visie waar gekozen is voor de focus op vraaggericht vervoer en geen aanbodgericht vervoer. Dit is het uitgangspunt geweest voor het Ontwerp PvE.
35	Implementatietijd	FNV Streekvervoer	Implementatie: gezien de ervaringen bij de aanbestedingen in Brabant West en Oost en de krappe implementatieperiode als gevolg van diverse juridische procedure, pleiten wij ervoor dat de implementatieperiode wordt opgeschoven als dit ook gaat spelen bij de aanbesteding in zuidoost Brabant.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking. Helaas heeft de provincie hier niet altijd invloed op en is dit ook afhankelijk van eventuele procedures.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
36	Inbreng ROB	ROB	De rol van het Reizigersoverleg Brabant (ROB) staat duidelijk in het document verwoord, maar via deze weg willen wij opmerken dat het ROB op een aantal punten het wettelijke adviesrecht heeft. Het gaat in onze optiek, over het te geven advies op het finale document voorafgaande aan de besluitvorming door GS. Daarom het verzoek om het PvE nog van een finaal advies te kunnen voorzien, waarbij wij een laatste toets in beperkte tijd kunnen realiseren.	Het Reizigersoverleg Brabant heeft een inspraakreactie geleverd op het ontwerp PvE, dit is de invulling van het wettelijk adviesrecht. Uw advies is gebruikt om het bestek aan te scherpen.
37	Innovatie	Burger	Er wordt gevraagd naar bus en buurtbus producten. Klanten willen geen bus of buurtbus. Die willen van A naar B. Dit voor een aantrekkelijk tarief op de tijd die ze zelf willen en comfortabel. Als dat beter kan per postkoets of per zelf rijdende auto maakt ze dat niet uit. De concessie biedt geen ruimte voor vervoersinnovatie. voortgaan op het volgende: na de verlening van de vorige concessie is de iPad, Uber, Tesla, Car2Go en nog veel meer geïntroduceerd. Het Programma van Eisen moet ruimte bieden voor nu nog onbekende ontwikkelingen. De regio Eindhoven is één van de meest innovatieve regio's in de wereld. Die regio kan je niet opscheppen met een OV systeem dat niet wezenlijk anders is dan wat we al 25 jaar kennen.	De provincie wil innovatie en het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie zoveel mogelijk stimuleren. Hiervoor is ontwikkelruimte binnen de concessie zodat toekomstige ontwikkelingen hierin meegenomen kunnen worden.
38	Innovatie	Dorpsraad Steensel	Toepassen van "Dynamic Route Approach"(DRA). Hierbij wordt de route van de bus dynamisch beïnvloed afhankelijk van het passagiers aanbod van dat moment. Vertaald naar de Steenselse situatie waarbij lijn 150 van Eersel naar Veldhoven rijdt via Steensel of de A67 afhankelijk van het aanbod van passagiers tussen Eersel en Veldhoven. Via een te ontwikkelen APP zou een passagier aan de chauffeur van de bus kunnen door geven dat hij/zij b.v. in Steensel aan de halte staat en naar Eindhoven wil. De chauffeur past daarop zijn route aan en rijdt niet over de A67.	De provincie vraagt aan vervoerders om na te denken over nieuwe innovatieve concepten, mogelijk dat zij in hun aanbidding dergelijke technieken zullen opnemen.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
39	Innovatie	Gemeente Best	Zuidoost Brabant is een innovatie regio. In de concessie dient daarom meer expliciet opgenomen te worden dat via de ontwikkelteams meer dan elders de innovatieve capaciteit van de Brainportregio wordt benut om te komen tot een toekomstbestendig en vraaggericht openbaar vervoer in brede zin (dus inclusief doelgroepen vervoer en duurzaamheid).	In de opzet van de aanbesteding heeft innovatie een belangrijke rol. Tijdens de looptijd van de concessie zijn de Triple Helix en innovatie ook een onderdeel van het ontwikkelteam. De vervoerder wordt in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling gevraagd om een voorstel hiervoor.
40	Innovatie	Gemeente Gemert-Bakel	We willen m.n. bezien of innovatie voldoende is geborgd via het programma van eisen. Innovatie betreft niet alleen het materieel en de informatievoorziening, maar ook het systeem zelf. Vanuit regio ZO-Brabant is er met name behoefte aan een vraaggericht systeem van vraag/aanbod om mensen van A naar B te laten gaan (even los met welk vervoersmiddel dat is). We zien daar nog onvoldoende waarborgen voor in het programma van eisen.	Innovatie is een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling. Daarnaast zit het toegroeien naar het vraaggericht systeem verwoord in de wens om toe te groeien naar een mobiliteitsconcessie. De ideeën van de vervoerder hierover zijn ook onderdeel van de overkoepelende quality contest.
41	Innovatie	Gemeente Son en Breugel	Zuidoost Brabant is een innovatie regio. In de concessie dient daarom meer expliciet opgenomen te worden dat via de ontwikkelteams meer dan elders de innovatieve capaciteit van de Brainportregio wordt benut om te komen tot een toekomstbestendig en vraaggericht openbaar vervoer in brede zin (dus inclusief doelgroepen vervoer en duurzaamheid).	In de opzet van de aanbesteding heeft innovatie een belangrijke rol. Tijdens de looptijd van de concessie zijn Triple Helix partijen en innovatie ook een onderdeel van het ontwikkelteam. De vervoerder wordt in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling gevraagd om een voorstel hiervoor.
42	Innovatie	HTC, ASML, TU/e, Philips	In het Programma van Eisen staat dat het materieelwervend en comfortabel moet zijn en zoveel mogelijk Zero emissie is. Wij juichen toe dat verduurzaming wordt nagestreefd. Op dit punt komt echter ook het gebrek aan ambitie naar voren. Er wordt geen gebruik gemaakt van de kracht van de regio op het gebied van automotive Innovaties en smart mobility concepten. Voor de communicatie naar reizigers dient gebruik gemaakt te worden van slimme communicatiesystemen zoals die er heden ten dage zijn of ontwikkeld kunnen worden met partners. Door het Ontwerp Programma van Eisen is er ons inziens geen ruimte om met slimme oplossingen voor de vervoersvraag van onze medewerkers in de regio te komen. Graag denken wij met u mee over andere oplossingen.	Deze opgave ligt in de aanbesteding bij de vervoerder om mee te nemen in zijn aanbieding, hij wordt hier ook op beoordeeld. Daarna is dit tijdens de looptijd van de concessie de opgave in ontwikkelteams. De provincie wil hierbij graag ook gebruik maken van uw kennis en uw netwerk.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
43	Innovatie	Burger	voortgaan op het volgende: na de verlening van de vorige concessie is de iPad, Uber, Tesla, Car2Go en nog veel meer geïntroduceerd. Het Programma van Eisen moet ruimte bieden voor nu nog onbekende ontwikkelingen. De regio Eindhoven is één van de meest innovatieve regio's in de wereld. Die regio kan je niet opscheppen met een OV systeem dat niet wezenlijk anders is dan wat we al 25 jaar kennen.	De provincie wil innovatie en het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie zoveel mogelijk stimuleren. Hiervoor is ontwikkelruimte binnen de concessie zodat toekomstige ontwikkelingen hierin meegenomen kunnen worden.
44	Innovatie en duurzaamheid	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven	Daarnaast hechten wij veel waarde aan de wijze waarop 'innovatie en duurzaamheid in brede zin' (waaronder het principe van cradle tot cradle en social return) ingebed is in de nieuwe concessie. Wat betreft innovatie vragen wij u meer gebruik te maken van de kracht van de Brainport-regio. Deze concessie mag geen gemiddelde Brabantse concessie zijn. De innovaties die hier mogelijk uit voortkomen, komen immers dan ook niet alleen ten goede aan de regio Zuidoost Brabant, maar kunnen Brabantbreed van meerwaarde zijn.	In de opzet van de aanbesteding heeft innovatie een belangrijke rol. Tijdens de looptijd van de concessie zijn de Triple Helix en innovatie ook een onderdeel van het ontwikkelteam. De vervoerder wordt in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling gevraagd om een voorstel hiervoor.
45	Inrichting bestek	Fietzersbond N-Br	We adviseren u nadrukkelijk niet in het bestek aan te geven wat er allemaal "moet" maar de inschrijver de mogelijkheid te geven op haar eigen wijze invulling te geven aan wensen die bij de concessie-verlener leven. Een voorbeeld: "geef aan wat de mogelijkheden zijn om op regionale lijnen fietsen mee te nemen".	Een PvE moet als basis veel eisen bevatten maar daarnaast heeft de vervoerder ruimte om zelf in zijn bieding via de uitgevraagde quality contests extra innovatie en nieuwe ideeën in te dienen. Hierbij kan de vervoerder ook ideeën inbrengen die een relatie hebben met fietsgebruik.
46	Inspraakprocedure	Gemeente Best	'Wij zijn van mening dat de inspraakmogelijkheid die u biedt op dit ontwerp Programma van Eisen te beperkt is. Dit geldt zowel voor de tijdsperiode als de partijen die uitgenodigd worden om te reageren. Een inspraakperiode van twee maanden geeft ons als college te weinig ruimte om een door burgers, bedrijven en raadsleden gedragen inspraakreactie aan te leveren. Gezien het feit dat u deze partijen niet zelf benaderd heeft om te reageren op het ontwerp Programma van Eisen hechten wij als college van Best hier extra waarde aan.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking. Helaas kan de provincie de procedure niet verlengen vanwege de krappe tijdsplanning van de aanbesteding. Daarnaast staat het burgers en bedrijven vrij om een inspraakreactie te leveren, dit is ook meerdere malen gebeurd.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
47	Inspraakprocedure	Gemeente Son en Breugel	Wij zijn van mening dat de inspraakmogelijkheid die u biedt op dit ontwerp Programma van Eisen te beperkt is. Dit geldt zowel voor de tijdsperiode als de partijen die uitgenodigd worden om te reageren. Een inspraakperiode van twee maanden geeft weinig ruimte om een door burgers en bedrijven gedragen inspraakreactie aan te leveren.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking. Helaas kan de provincie de procedure niet verlengen vanwege de krappe tijdsplanning van de aanbesteding. Daarnaast staat het burgers en bedrijven vrij om een inspraakreactie te leveren, dit is ook meerdere malen gebeurd.
48	Inspraakprocedure	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven	Wij vinden het fijn betrokken te worden bij de totstandkoming van dit Programma van Eisen, maar we hadden graag gezien dat u de inspraak breder had opgepakt. Bedrijven en inwoners zijn met de gekozen inspraakprocedure niet direct betrokken, terwijl zij gedurende de looptijd van de concessie een cruciale rol hebben in succes van de concessie.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerking. Helaas kan de provincie de procedure niet verlengen vanwege de krappe tijdsplanning van de aanbesteding.
49	Klantwaardering OV	Gemeente Helmond	Bij de aanbesteding worden drie voorname doelen gesteld. Als tweede doel is genoemd: Een beter imago en een hogere klantwaardering in het OV. Wij zijn van mening dat je bij de uitvoering van dit doel moet luisteren naar zowel de bestaande reiziger als de potentiële reizigers. In veel gebieden waar het aanbod van OV verder wordt verschaald zal het imago van het OV juist verslechteren.	Voor het imago van het OV is ook de potentiële reiziger van belang. De vervoerder kan zijn ideeën hierover kenbaar maken bij de quality contest klantinterface.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
50	Kleinschalige knooppunten	Brabantse Milieu-federatie	Op veel plaatsen wordt geschreven over de OV-verbindingen op diverse kwaliteitsniveaus, die gezamenlijk het OV-netwerk vormen. Aan de ontwikkeling van diverse soorten knooppunten binnen dit netwerk worden (te) weinig woorden besteed. Ook in de OV-visie wordt hierop niet uitgebreid ingegaan. Het lijkt ons van belang dat provincie, gemeenten, concessiehouder en andere betrokkenen juist ook tot een gezamenlijke visie komen op en ontwikkelingsafspraken maken over de plaatsen in de gemeenten waar bushaltes tot kleinschalige knooppunten kunnen worden uitgebouwd. We denken dat kleinschalige knooppunten, die het voor- en natransport met de fiets, taxi en eventueel de auto goed faciliteren vanuit omliggende woonwijken of dorpen, een belangrijke rol kunnen vervullen in het aantrekkelijk maken van het gebruik van het OV-systeem op regionale verbindingen. Goed gekozen grotere en kleinere knooppunten lenen zich ook goed om aanvullende voorzieningen te ontwikkelen waar de reizigers mee geholpen zijn, zoals horeca en kleinschalige vergader- en werkplekken.	De provincie ziet (kleinschalige) OV knooppunten ook als een belangrijke ontwikkeling. Daarom is dit in het bestek opgenomen op de agenda van het tactisch ontwikkelteam om hier samen met vervoerder, gemeenten en Triple Helix partijen verder invulling aan te geven.
51	Koploper vernieuwende vervoersconcepten	Metropool-regio Eindhoven	Onze regio kan en wil koploper zijn voor vernieuwende vervoersconcepten. Wij beseffen dat innovatie risico's met zich mee brengt en dat ongelijkheid kan ontstaan met de uitvoering in andere Brabantse regio's. Onze regio is uniek en vraag om innovatief toekomstbestendig maatwerk op het gebied van mobiliteit. Wanneer onze regio koploper is, kan heel Brabant daarvan profiteren. Wij vragen de provincie te bevorderen dat kennis en kunde van de regionale partijen bij de ontwikkeling van onze vervoerconcepten worden betrokken. Bovendien, bedrijven en kennisinstellingen die op het op het gebied van mobiliteit en innovatie een voorhoede positie innemen, zijn in onze regio gevestigd. In onze regio vinden ontwikkelingen plaats die op nationaal en internationaal niveau toonaangevend zijn. Belangrijke regionale partijen zijn het bedrijfsleven, de TU Eindhoven en de Automotive Campus Helmond. Wij vragen u daarom in het Programma van Eisen meer nadruk te leggen op innovatie van het openbaar vervoer en Zuidoost Brabant te benutten als 'Living Lab'.	In de opzet van de aanbesteding heeft innovatie een belangrijke rol. Tijdens de looptijd van de concessie zijn de Triple Helix en innovatie ook een onderdeel van het ontwikkelteam. De vervoerder wordt in de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling gevraagd om een voorstel hiervoor.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
52	Kosten innovatie en Zero emissie	Gemeente Someren	Er wordt in het Programma van Eisen zwaar ingezet op innovatie en Zero emissie. Innovaties/Zero emissie brengen de nodige kosten met zich mee, die ook voor een deel een beslag zullen leggen op de exploitatie waaruit het aanbod van het reguliere openbaar vervoer wordt betaald. Innovaties/Zero emissie zullen een positief effect hebben, maar het gevaar bestaat dat dit gepaard gaat met te hoge kosten in verhouding tot het te bereiken resultaat en dat dit een onevenredige druk kan geven op het budget waaruit ook het reguliere aanbod van het openbaar vervoer wordt betaald.	Het doel van de provincie is het beste OV voor de reiziger, dit is uitgangspunt voor het Ontwerp PvE. Dit betekent ook dat Zero emissie niet ten koste mag gaan van het voorzieningenniveau.
53	Leenfiets	Brabantse Milieu-federatie	We hechten veel waarde aan aanbieden van leenfietsen volgens het concept van OV-fiets op zoveel mogelijke grote en kleinere OV-knooppunten	Het bestek biedt ruimte in de quality contest voor extra innovatie en nieuwe ideeën. Hierbij kan de vervoerder ook ideeën inbrengen die een relatie hebben met fietsgebruik.
54	Lijnen buiten regio	Metropool-regio Eindhoven	Niet alle lijnen blijven binnen de regio. Als er wijzigingen zijn voor lijnen die voor een deel buiten de regio liggen, vragen we de provincie om de betreffende gemeenten te betrekken.	De provincie heeft de betreffende gemeenten ook om een inspraakreactie gevraagd. Voor de toekomst past dit ook binnen de werkwijze van ontwikkelteams.
55	Lijnen met zeer lage kostendeckingsgraad	Gemeente Valkenswaard	Over lijnen met een zeer lage kostendeckingsgraad wordt aangegeven dat GS kan besluiten om na overleg met de Concessiehouder de betreffende lijn uit de concessie te halen. Een dergelijke lijn kan eventueel vervangen worden door een meer passende Kleinschalige Mobiliteitsoplossing, een vorm van maatwerkvervoer die niet bij de concessie hoort. Als wegbeheerder/gemeente worden wij hier uiteraard graag bij betrokken.	Bij het wegvallen van een lijn zal altijd een businesscase worden gemaakt in het ontwikkelteam, in overleg met de betrokken gemeenten.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
56	Lijnen met zeer lage kostendekkingsgraad	Gemeente Bergeijk	In het PvE wordt over lijnen met een zeer lage kostendekkingsgraad aangegeven, dat GS kan besluiten om na overleg met de concessiehouder de betreffende lijn uit de concessie te halen. Een dergelijke lijn kan eventueel vervangen worden door een meer passende kleinschalige mobiliteitsoplossing, een vorm van maatwerkvervoer die niet bij de concessie hoort. Als gemeente blijven wij hier uiteraard graag bij betrokken.	Bij het wegvallen van een lijn zal altijd een businesscase worden gemaakt in het ontwikkelteam, in overleg met de betrokken gemeenten.
57	Living Lab	Gemeente Helmond	Helmond is City of Smart Mobility en onderdeel van Living Lab Smart Mobility Brainport. In het kader van de wens om toe te groeien naar een mobiliteitsconcessie en de huidige pilots in Helmond met bundeling van WMO, OV en toepassing van Social Return, verzoeken we u om Helmond ook in deze concessie aan te wijzen als Living Lab voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Maar denk ook aan andere experimenten zoals: coöperatief, automated openbaar vervoersconcepten, experimenteren met Zero-Emissie Streeklijnen en experimenten met open data, multimodale reizigersinformatie en on demand OV concepten.	De provincie wil graag innovatie stimuleren en samenwerken in living labs. Hierbij is een belangrijk startpunt de uitvraag voor een maatwerkpilot binnen Helmond. Daarnaast moet de vervoerder de nog te starten pilot met een elektrische bus in Helmond ook overnemen in de nieuwe concessie. In de concessie is voldoende ruimte om ook tijdens de looptijd te blijven innoveren.
58	Maatwerk	Gemeente Deurne	Hoe wordt de gemeente betrokken in de afweging of een lijn uit de concessie wordt gehaald en wordt vervangen door maatwerk? Wie betaalt de kosten voor dat maatwerk wanneer er sprake is van te weinig reizigers en/of een zeer lage kostendekkingsgraad?	Bij het wegvallen van een lijn zal altijd een businesscase worden gemaakt in het ontwikkelteam, in overleg met de betrokken gemeenten.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
59	Maatwerk	Gemeente Gemert-Bakel	Het Openbaar Vervoer heeft een belangrijke functie in het "verbinden (mobiliteitsfunctie)" en de "leefbaarheid van kernen (maatschappelijke functie)". Het huidige systeem van treinen en grote bussen is niet toekomstvast: het moet echt anders met het Openbaar Vervoer! Naast de "dikke lijnen" zou er ook een veel fijnmaziger, flexibeler en maatwerksysteem moeten komen.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. Eventuele benodigde budgetten zullen in later stadium bepaald worden als de opgave duidelijk is.
60	Maatwerk	Gemeente Heeze-Leende	We zien graag een stevigere borging van maatwerk en de bediening van verschillende doelgroepen. We hebben hier goede ervaringen mee en als plattelandsgemeente zijn wij ook afhankelijk van maatwerk. Voorbeeld is hiervoor de scholierenlijn 195/196. Door hoge inzet van ouders is een goed lopende scholierenlijn opgestart en uitgevoerd. Dit is één van de best lopende pilots in Zuidoost Brabant, een prestatie die bevestigd is door de huidige busvervoerder en het SRE. We vragen daarom ook een stevigere inzet op het borgen van de bediening van doelgroepen en het gebruik van de kracht van de markt hiervoor.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
61	Maatwerk	Taxibus Contract- beheer	Voor Helmond wordt naar een maatwerk oplossing gevraagd maar aan de overige gebieden met weinig vraag wordt weinig aandacht besteed. Wel wordt aangegeven dat de provincie kan kiezen voor het uitwerken van kleinschalige oplossingen met derden. De vervoerder moet dit gedogen. Het is de vraag of een dergelijke insteek de integratie bevordert. Los daarvan wordt in het bestek helder gezegd dat regiotaxisystemen niet tot de concessie behoren, terwijl in het OV-beleid de variant 'Knooppunt taxi' wel wordt genoemd. Dat is niet consistent.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. In het nog op te zetten proces zal gezocht worden naar een innovatieve oplossing voor de onderkant van de markt. De vraag is of een knooppunttaxi zoals genoemd als voorbeeld in de OV visie hierin past. Dit zal onderdeel zijn van het op te starten proces.
62	Meer ambitie in aanbesteding	HTC, ASML, TU/e, Philips	Gelukkig groeit de Nederlandse economie. Het gevolg is dat de Nederlandse wegen ook steeds drukker worden. Wij moedigen de provincie Noord-Brabant daarom ook aan door te gaan met de ruggengraat van het OV-systeem door middel van een Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten. De vertaling naar de doelstellingen van de aanbesteding van het openbaar vervoer Zuidoost Brabant zijn echter meer gericht op de basis (Betrouwbaar, solide en schoon) dan op een systeemsprong. Wij willen een hogere ambitie.	In de quality contest is gezocht naar maximale ambitie voor het startpunt van de concessie binnen het beschikbare budget. Daarnaast is er voor de toekomst voldoende ontwikkelruimte om te blijven innoveren. De provincie wil toegroeien naar een mobiliteitsconcessie en zal deze zoveel mogelijk stimuleren.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
63	Merken kloppen niet bij de regio	Burger	Het Ontwerp Programma van Eisen laat hoegenaamd geen ruimte voor eigen invulling van merk en uitstraling. Dit motiveert de concessiekrijger niet tot het creëren van een eigen innovatief product. Het beschermt hem ook als hij een slecht product levert. Primair is de uitstraling die van de provincie en door de provincie gecreëerde merken. Die merken zullen schade oplopen als de concessiekrijger het slecht doet. Voortbordurende op het bovenstaande bestaan al de merken Brainport, Eindhoven, Metropool Eindhoven, HOV etc. nog meer merken die slaan op de regio en/of vervoer lijkt niet iets waar de provincie over moet gaan. Het is vreemd om dat zo in het Ontwerp Programma van Eisen op te nemen.	De provincie heeft kennis genomen van uw opmerkingen.
64	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Gemert-Bakel	De stip aan de horizon is het toegroeien naar een 'mobiliteitsconcessie'. Hoewel de mobiliteitsconcessie enkele malen wordt vernoemd vinden we onvoldoende verankerd in het programma van eisen dat daadwerkelijk naar een mobiliteitsconcessie wordt toegroeid.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.
65	Mobiliteitsconcessie	D66 fractie regio ZO-Br	D66 wil een nieuwe busmaatschappij selecteren die durft in te schrijven met innovaties op het gebied van Smart Mobility in bussen. D66 heeft daarbij oplossingen in gedachte die al in regio's als Boston en Helsinki in gebruik zijn en gebaseerd zijn op kleinere bussen die via smartphones weten waar reizigersbehoefte is. Ook denkt D66 aan Uber-achtige systemen voor groepstaxi's die op aanvraag rijden in plaats van een vaste frequentie. De concessie voor traditioneel busvervoer moet stapsgewijs veranderen richting een mobiliteitsconcessie.	De provincie wil ook graag toegroeien naar een mobiliteitsconcessie. Daarom is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.
66	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Best	'In het PvE is onder de 'hoofdkeuzes voor de aanbesteding' (A2) benoemd dat de provincie op termijn wil doorgroeien naar een 'mobiliteitsconcessie'. Deze mobiliteitsconcessie wordt in het PvE meerdere keren benoemd, maar onduidelijk is hoe de groei naar een dergelijke concessie daadwerkelijk verankerd is in het PvE.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
67	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Eindhoven	Op basis van de innovatieverkenning, die als voorbereiding op het Programma van Eisen in 2014 binnen SRE is opgestart, is als voorkeursontwikkeling voor de toekomst een zogenaamde 'mobiliteitsconcessie' benoemd. De komende aanbesteding dient hiertoe het groeipad te zijn. In een mobiliteitsconcessie staat niet langer de uitvraag van een specifiek aanbod aan openbaar vervoer (bv bussen) centraal, maar het faciliteren van de - te verwachten - vervoersvraag. Het is dan aan de aanbieders vrij om daarvoor mobiliteitsconcepten aan te bieden. Dat kan de bus zijn, maar ook integratie van verschillende vervoersvormen, met vervoer op maat of innovatieve concepten. Dit toekomstdoel vinden wij onvoldoende sterk verankerd in dit PvE. Concreet dient de mobiliteitsconcessie een van de hoofdoelen te zijn en leidend voor de ontwikkelingen binnen de contractperiode. En daarom ook structureel onderdeel van de gunnings- en beoordelingssystematiek.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.
68	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Gemert-Bakel	De gemeente Gemert-Bakel ondersteunt uw ambities om te groeien naar een mobiliteitsconcessie. Naar onze overtuiging schiet het PvE echter tekort op belangrijke onderdelen. Het risico op verschraving van het openbaar vervoersaanbod wordt daarmee te groot. We missen concrete voorwaarden voor slimme en innovatieve (kleinschalige) mobiliteitsoplossingen en een stevige inzet op bediening van specifieke doelgroepen. Voor Gemert-Bakel is daarnaast van essentieel belang dat de aansluiting met omliggende centra door goed openbaar vervoer verbeterd wordt. Zeker nu de maatregelen om de bereikbaarheid van Gemert-Bakel te vergroten voorlopig nog niet uitgevoerd worden (De Ruit, alternatieve oplossingen). Wij verzoeken u daarom om het PvE aan te passen en ons tegemoet te komen ten aanzien van onze zienswijze (bijlage)	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
69	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Helmond	De provincie wil toegroeien naar een mobiliteitsconcessie, waarin onder andere voor verbindingen met minder vraag innovatieve vervoersoplossingen worden geboden. Echter lijkt dit PvE in aanloop naar een concessie met een looptijd van 10 jaar toch vooral traditioneel van opzet; het wordt volledig ingericht op regulier (buurt)busvervoer. Vervoersconcepten als taxidiensten, nieuw in te stellen innovatieve kleinschalige mobiliteitsoplossingen en bestaande of nieuwe vormen van collectief vraagafhankelijke vervoerssystemen (CVV) worden uitgesloten van deze concessie. Wij vinden dit geen goede ontwikkeling en pleiten er juist voor om kleinschalige mobiliteitsoplossingen en vormen van CVV als onderdeel mee te nemen in het kernnetwerk. Hier ligt ook een relatie met het doelgroepenvervoer, conform landelijk beleid. Voor Helmond ligt dit extra gevoelig aangezien we juist van mening zijn dat kleinschalige OV mobiliteitsoplossingen, indien mogelijk geïntegreerd met doelgroepenvervoer, juist voor verschillende wijken in Helmond hele goede oplossingen kunnen zijn voor de beperkte vraag. Hoewel in dit PvE als onderdeel van het "quality contest vervoersaanbod" een optie maatwerk Helmond wordt uitgevraagd, worden er geen zekerheden geboden door deze optie los te koppelen van het kernnetwerk. Het risico is dat we terugvallen op het resterende OV-aanbod zoals dat nu is omschreven in het kernnetwerk wat een enorme verschraving zou betekenen van OV in, van en naar Helmond.	De provincie heeft het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Programma van Eisen. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.
70	Mobiliteitsconcessie	Gemeente Son en Breugel	In het PvE is onder de 'hoofdkeuzes voor de aanbesteding' (A2) benoemd dat de provincie op termijn wil doorgroeien naar een 'mobiliteitsconcessie'. Deze mobiliteitsconcessie wordt in het PvE meerdere keren benoemd, maar onduidelijk is hoe de groei naar een dergelijke concessie daadwerkelijk verankerd is in het PvE.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
71	Mobiliteitsconcessie	Gemeenten Best, Eindhoven, Oirschot, Son en Breugel en Veldhoven	U geeft aan toe te willen groeien naar een mobiliteitsconcessie. Wij ondersteunen dit uitgangspunt. Het ontwerp Programma van Eisen maakt echter niet duidelijk op welke wijze u concreet verwacht dat de vervoerder dit uitgangspunt inbedt. Een mogelijkheid om dit te doen is door concrete mijlpalen in de ontwikkelingsagenda voor de ontwikkelteams op te nemen. Werk in deze ontwikkelteams ook samen met burgers, bedrijven en (kennis)instellingen. Wij zijn van mening dat de concessie nu te veel geënt is op het bestaande. Wij zouden graag zien dat de concessie meer gericht is op toekomstige behoeften en mogelijkheden. Denk daarbij aan Smart Mobility. Ook de integratie met andere vervoersvormen dient hier een plaats in te krijgen. Het doelgroepenvervoer is hier een concreet voorbeeld van.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden. In de ontwikkelagenda van het tactisch ontwikkelteam zijn al een aantal ontwikkelingen opgenomen met daarbij ook de verbinding met doelgroepenvervoer. Dit is aangepast in het bestek. Daarnaast is het PvE het startpunt voor ontwikkeling, de komende 10 jaar is er voldoende ruimte om hierin door te ontwikkelen.
72	Mobiliteitsconcessie	Metropool-regio Eindhoven	De stip aan de horizon is het toegroeien naar een 'mobiliteitsconcessie'. In het programma van eisen is onvoldoende verankerd dat naar een mobiliteitsconcessie wordt toegegroeid. Wij vragen u in het Programma van Eisen voorwaarden op te nemen waardoor aanbieders verplicht worden hiermee aan de slag te gaan.	We hebben het begrip mobiliteitsconcessie verder aangescherpt in het Bestek. Daarnaast is het ook een belangrijk onderdeel van de overkoepelende quality contest Marktpositionering en Ontwikkeling. De vervoerder zal op dit punt beoordeeld worden.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
73	Mobiliteitsconcessie	Taxibus Contract- beheer	Hoe moet de ontwikkeling van Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen (die buiten de OV-concessie vallen) gezien worden in relatie tot de ambitie te komen tot een mobiliteitsconcessie? M.a.w. hoe vindt borging van de verbindingen plaats tussen de OV-concessie en belangrijke andere vervoersvragen?	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. De verbinding tussen maatwerk, kleinschalige mobiliteitsoplossingen en de toegroei naar een mobiliteitsconcessie is ook onderdeel van dit proces.
74	Onderaannemers	FNV Streekvervoer	Goed werkgeverschap is niet meer vanzelfsprekend in het openbaar vervoer. Daarom is het noodzakelijk dat bij de concessie-overeenkomst een lijst van onderaannemers toegevoegd wordt, zodat de concessieverlener toezicht houdt op alle partijen betrokken bij het openbaar vervoer om claims e.d. te voorkomen.	De provincie vraagt ter informatie een lijst op van de door de vervoerder in te schakelen onderaannemers. De vervoerder blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de uitvoering van de concessie.
75	Ontvlechten busroutes en hoofdroutes fietsverkeer	Fietzersbond N-Br	De Fietzersbond wil dat in steden en dorpen de buslijnen maximaal gescheiden van een hoofd-fietsroutenetwerk lopen. Dit is een omissie in het Ontwerp PvE. Concessie-verlener moet inschrijver vragen hoe hij dit gaat invullen. Dit betreft ontvlechting zowel binnen als buiten bebouwde kom. Dit verbetert ook de verkeersveiligheid. Deze ontvlechting betreft ook de locatie van haltes die niet met fietsroutes mogen interfereren. Bij VRI's (met vetag/vecom): inschrijver moet willen meewerken aan een voorstart voor fietsers als uitvloeisel van het bovenstaande.	Omdat fietsverkeer en busverkeer veel gebruik maken van dezelfde routes is het in de ogen van de provincie niet mogelijk om uw opmerking te verwerken.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
76	Ontwikkeling aanbod	Brabantse Milieu-federatie	We denken dat het van groot belang is dat de provincie (in samenspraak en nauwe samenwerking met de regio en de concessiehouder) op hoofdlijnen actief richting geeft aan de verdere ontwikkeling van het aanbod, de kwaliteit en de diversiteit van de regionale OV-voorzieningen. Hierin kan het strategisch ontwikkelteam een belangrijke rol vervullen, mits ze de beschikking krijgt over passende faciliteiten en bevoegdheden en toerekende middelen worden gereserveerd.	Dit is inderdaad de bedoeling van de ontwikkelteams.
77	Ontwikkelopgave onderkant van de markt	Gemeente Gemert-Bakel	Wij pleiten voor verruiming van de mogelijkheden om de kracht van de markt te gebruiken om tot innovatieve maatregelen te komen. Er ligt een ontwikkelopgave op het deel van de markt waar de druk het hoogst is. Deze komt nu onvoldoende tot uiting in het programma. We vragen een stevigere inzet op het borgen van de bediening van die doelgroepen; ook i.r.t. WMO, leerlingen-/schoolvervoer, vervoer naar/van werklocaties i.s.m. werkgevers. Ook wordt gepleit voor meer ontwikkelbudget op dit gebied.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
78	Ontwikkelteams	Taxbus Contract- beheer	Ontwikkelteams spelen een belangrijke rol, ook voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen, maar concreet krijgt dit nauwelijks uitwerking.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. Ontwikkelteams kunnen een rol krijgen in dit proces, dit is ook afhankelijk van de afspraken die hierin verder worden gemaakt met andere partijen.
79	Opbrengstverantwoording	FNV Streekvervoer	We lezen in het concept PvE dat de nieuwe concessiehouder voor een groot deel (57%) opbrengstverantwoordelijk wordt. Wij vinden dit percentage van 57% veel te hoog temeer daar een groot aantal punten buiten de invloedssfeer van de concessiehouder liggen. Hierdoor komt ons inziens de continuïteit van de bedrijfsvoering zwaar onder druk te staan.	De provincie gaat uit van de huidige situatie waarbij de vervoerder in Zuidoost Brabant al opbrengstverantwoordelijk is. Ook de kostendekkingsgraad die u noemt is in de huidige situatie al gerealiseerd.
80	Opzet aanbesteding	ROB	In ons advies bij de aanbesteding van Brabant Oost en West hebben wij een opmerking gemaakt over de gedetailleerdheid van sommige onderdelen, waardoor het echte ondernemerschap in onze ogen ingeperkt dreigt te worden. Ook nu zien wij weer een aantal zaken tot op een behoorlijk detailniveau omschreven.	Het Programma van Eisen moet de basis bevatten van alle eisen waar de vervoerder aan moet voldoen, het is een document dat onderdeel is van een concessieovereenkomst en geen beleidsdocument.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
81	Pilots	Gemeente Best	'Er rust een druk op pilots. Indien een pilot niet direct succesvol is, kan het zijn dat voorzieningen geen openbaar vervoer meer kennen. Wij willen dat u pilots ruimte geeft om te groeien. Daarbij vinden wij het belangrijk om eerst met alternatieven te komen alvorens lijnen te laten verdwijnen. Lijn S7 (Best - Eindhoven Airport - Veldhoven) uit het kernnetwerk is een voorbeeld hiervan.	Er zijn een beperkt aantal pilots in de nieuwe concessie. Hiervoor geldt hetzelfde als voor het gehele kernnetwerk. Dit is een startpunt voor verdere ontwikkeling van het vervoeraanbod en is de basis voor verder doorontwikkeling. Het kernnetwerk ligt niet vast voor 10 jaar maar is het startpunt voor het eerste jaar. Dit geldt ook voor de pilots.
82	Pilots	Gemeente Son en Breugel	Er rust een druk op pilots. Indien een pilot niet direct succesvol is, kan het zijn dat voorzieningen geen openbaar vervoer meer kennen. Wij willen dat u pilots ruimte geeft om te groeien. Daarbij vinden wij het belangrijk om eerst met alternatieven te komen alvorens lijnen te laten verdwijnen.	Er zijn een beperkt aantal pilots in de nieuwe concessie. Hiervoor geldt hetzelfde als voor het gehele kernnetwerk. Dit is een startpunt voor verdere ontwikkeling van het vervoeraanbod en is de basis voor verder doorontwikkeling. Het kernnetwerk ligt niet vast voor 10 jaar maar is het startpunt voor het eerste jaar. Dit geldt ook voor de pilots.
83	Pilots	Metropool-regio Eindhoven	De druk op pilots wordt te hoog gemaakt. Daar waar geen voorzieningen zijn en waar deze met pilots worden ingevuld, betekent het dat pilots in feite niet mogen mislukken. Dit geeft te weinig ruimte. Het alternatief moet eerst staan, want anders stappen mensen over op de auto. Wij willen dat pilots zich kunnen bewijzen voordat lijnen verdwijnen. Mochten pilots niet slagen dan willen we waarborgen dat er wordt teruggevallen op de oude lijnen. Om dit te garanderen verzoeken we u om aanvullende voorwaarden op te nemen in het kernnetwerk	Er zijn een beperkt aantal pilots in de nieuwe concessie. Hiervoor geldt hetzelfde als voor het gehele kernnetwerk. Dit is een startpunt voor verdere ontwikkeling van het vervoeraanbod en is de basis voor verder doorontwikkeling. Het kernnetwerk ligt niet vast voor 10 jaar maar is het startpunt voor het eerste jaar. Dit geldt ook voor de pilots.
84	Pluspakket	Gemeente Best	'Wij constateren dat met de gestelde eisen aan het kernnetwerk en pluspakket de aanbesteding behoorlijk dicht is getimmerd. Het kernnetwerk vinden wij te beperkt (zie onze opmerkingen onder o.a. punten 14 - 15 - 16). De eisen voor zowel het kernnetwerk als het pluspakket zijn in hoofdlijn gelijk. Wij geven u mee het pluspakket minder dicht te timmeren; met name in de aanbidding van dit pakket moet het innovatieve karakter van de concessie tot uiting komen.	Het kernnetwerk is voorgeschreven, maar het pluspakket mag de vervoerder zelf invullen. De provincie heeft hiervoor meer ruimte gegeven in het bestek, door de tijdsblokken niet verplicht voor te schrijven voor het pluspakket.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
85	Procedure	Gemeente Someren	Op welke wijze en op welke momenten hebben de gemeenten uit Zuidoost Brabant in de aankomende concessieperiode de mogelijkheid om hun standpunten kenbaar te maken over de aanwending van het beschikbare budget (verdeling over diverse thema's) inzake het openbaar vervoer en op welke wijze worden deze standpunten betrokken in de besluitvorming?	Gemeenten zijn onderdeel van de ontwikkelteams voor de ontwikkeling van het OV. Daarnaast zijn er GGA overleggen waar het totale mobiliteitsbeleid zal worden besproken.
86	Reizigers met een beperking	Taxibus Contract-beheer	We zien de aandacht voor reizigers met een beperking zeer beperkt in dit programma van eisen terug. Een tikje cynisch zou je kunnen stellen dat het programma van eisen volledig uitgaat van zelfredzaamheid van de reiziger met een beperking. Hoe de samenwerking met gemeenten voor doelgroepen en voor gebieden en tijden met weinig vraag moet worden ingericht, zien we niet echt terug. Waarschijnlijk is het de bedoeling dat dit in de ontwikkelteams wordt opgepakt, maar in de ontwikkelteams spelen de vertegenwoordigers van burgers met een beperking getalsmatig een beperkte rol. Er is dus de nodige reden voor zorg als het gaat om OV als alternatief voor reizigers met een beperking. Zeker omdat de rijksoverheid openbaar vervoer WEL als een geschikt alternatief wil inzetten voor deze burgers	Voor de reiziger met een beperking is de doelstelling om OV begrijpelijker te maken ook van belang. Dit is aangescherpt in het bestek bij het onderwerp klantinterface. Daarnaast zal de provincie samen met andere partijen een proces opzetten voor mobiliteitsoplossingen voor de onderkant van de markt en de link met doelgroepenvervoer. Dit zal ook een link hebben met de ontwikkelteams van de OV concessie.
87	Salarisnormering bestuurders vervoerbedrijven	Burger	Geldt bij het gebruik van gemeenschapsgeld voor het openbaar vervoer de normering van de salarissen die gelden voor de (semi)publieke sector – de “Balkenende – norm” + een plafond voor prestatiebeloningen en bonussen voor bedrijven als Hermes en Connexxion?	De provincie schrijft geen normering voor salaris voor aangezien de financiering een subsidierelatie met een private partij betreft.
88	Seniorenpas c.q. Minimapas	Gemeente Best	Vanuit onze burgers wordt aangegeven dat zij veel waarde hechten aan de terugkeer van een seniorenpas en minimapas. Senioren geven aan een eigen bijdrage te willen leveren. Wij vragen u om vanuit uw minimabeleid en/of de Essentgelden te bezien wat u voor deze doelgroepen kunt betekenen. Uiteraard zijn wij bereid daarin met u mee te denken en te bekijken wat onze rol als gemeente daarin kan zijn.	Gratis OV past niet in het beleid van de provincie Noord-Brabant. Wel heeft u de mogelijkheid (zie hiervoor de gemeente Eindhoven) om dit zelf te financieren en in te voeren in overleg en afstemming met de toekomstige vervoerder en de provincie als concessieverlener.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
89	Splitsen voormalige lijn 25	Burger	Is het splitsen van lijn 25 in 2 lijnen van 2 verschillende vervoerders – Hermes en Arriva – naar uw mening geen voorbeeld van “uit elkaars vaarwater blijven” in relatie met een toekomstige concessie?	De huidige concessieverdeling van lijnen heeft geen invloed op de toekomstige concessie.
90	Toegankelijkheid	Stichting ZET	Er is op meerdere punten in het PVE aandacht voor toegankelijkheid. De formulering met betrekking tot de eisen mag echter scherper/meetbaarder. Zie hiervoor de reacties per hoofdstuk. Van de vervoerder zou ook actieve inzet verwacht mogen worden ten aanzien van de mentale toegankelijkheid van het OV. Dit sluit aan op diverse (provinciale) projecten waarbij het belang van een betrokken vervoerder zich bewezen heeft. Dit zou ondergebracht kunnen worden in hoofdstuk C10.	Voor de reiziger met een beperking is de doelstelling om OV begrijpelijker te maken ook van belang. Dit is aangescherpt in het bestek bij het thema klantinterface.
91	Toekomstige vervoersvraag	Gemeente Valkenswaard	Hoe is / wordt de omvang van een verborgen vraag-behoefte in beeld gebracht. Op bedrijventerrein Schaapsloop zijn 4770 arbeidsplaatsen. Dit bedrijven terrein met een aantrekkende werking op personeel uit de hele regio heeft geen OV verbinding.	Het kernnetwerk is opgezet op basis van de huidige vraag, maar dit is een startpunt en kan gedurende de concessie verder ontwikkeld worden in ontwikkelteams.
92	Uitsluiten vervoerder aanbesteding	Burger	Hermes dient uitgesloten dient te worden voor deelname aan de aanbestedingsprocedure voor het gedeelte dat de regio Helmond betreft vanwege wanprestatie in de huidige concessie. Het bestuursrecht geeft de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen tegen een beslissing van de overheid als er sprake is van onjuiste beslissingen of van domme dingen. Met het oog hierop teken ik dan ook formeel bezwaar aan tegen het toelaten van Hermes tot de aanbestedingsprocedure die betrekking heeft op de regio Helmond.	De provincie kan geen partijen uitsluiten van de aanbesteding als die partijen voldoen aan de selectiecriteria.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
93	Uitsluiten vervoerder aanbesteding	Burger	Als frequente OV – reiziger constateer ik, dat de bussen van Hermes vaak niet op het juiste busperron van het busstation Helmond, staan, terwijl daar displays voor de buschauffeurs en voor de reizigers aanwezig zijn. Of dit op eigen initiatief van de Hermes – chauffeurs gebeurt of deel uitmaakt van de Hermes – werkinstructie kan ik niet beoordelen. Hoe het ook zij: onnodig slordig en onnodig verwarrend voor OV – reizigers dat het predicaat wanprestatie verdient. Met het oog hierop teken ik formeel bezwaar aan tegen het verlenen van de concessie aan Hermes dat betrekking heeft op de regio Helmond. Het bestuursrecht geeft de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen tegen onjuiste beslissingen of tegen domme dingen van de overheid.	De provincie kan geen partijen uitsluiten van de aanbesteding als die partijen voldoen aan de selectiecriteria.
94	Verlies – en winstrekening vervoerders	Burger	Kunt u mij aangeven waar ik een kosten/batenanalyse c.q. een verlies – en winstrekening in Euro's van de holding kan vinden - als deze informatie openbaar is - over de kalenderjaren 2008 – 2014 en - als deze informatie niet openbaar is – mij deze informatie verstrekken over de genoemde jaren? Hierbij doe ik een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB).	De provincie is geen eigenaar van door u gevraagde gegevens van potentiële inschrijvers. Indien u deze gegevens wenst, dient u deze gegevens op te vragen bij de desbetreffende Kamer van Koophandel of het bedrijf zelf
95	Vraaggericht	Taxibus Contract-beheer	De OV-concessie vermeldt dat zij vraaggericht te werk gaat. Dit komt in de verdere uitwerking onvoldoende tot uiting.	Vraaggericht is bedoeld als zijnde vervoer bieden daar waar de vraag is. Dit is een belangrijk uitgangspunt.

Nr.	onderwerp	Instantie	uw reactie	antwoord provincie
96	Vraaggericht systeem	Metropool-regio Eindhoven	Openbaar Vervoer heeft een belangrijke functie in het “verbinden (mobiliteitsfunctie)” en de “leefbaarheid van kernen (maatschappelijke functie)”. Het huidige systeem van treinen en grote bussen is niet toekomstvast. Het moet echt anders met het Openbaar Vervoer. Naast de “dikke lijnen” moet er ook een veel fijnmaziger, flexibeler maatwerksysteem komen. Er is behoefte aan een vraaggericht systeem om mensen van A naar B te laten gaan (met welk vervoersmiddel is secundair). We willen dat de bereikbaarheid van kleine kernen wordt gewaarborgd en dat dit wordt verankert in het Programma van Eisen. We willen meer aandacht voor een vraaggerichte insteek. Een deel van het kernnetwerk kan met een vraaggerichte aanpak worden ingevuld. We vragen om dit in het Programma van Eisen op te nemen.	De provincie ziet dat er een verbinding is tussen verschillende vervoersvormen voor de onderkant van de markt. Dit gaat dan om de link tussen maatwerk, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie wil graag samen met partijen op korte termijn een proces op zetten om dit verder uit te werken. Dit is breder dan alleen de OV concessie Zuidoost Brabant. De nieuwe vervoerder zal wel moeten meewerken aan dit proces, hierop is het Programma van Eisen aangepast en dit is verwerkt in de gunningscriteria. Daarnaast is bij het toegroeien naar een mobiliteitsconcessie ook de verbinding met doelgroepenvervoer opgenomen in het PvE en de gunningscriteria. Daarnaast is het kernnetwerk vraaggericht ingevuld op basis van de reizigersvraag. De vervoerder heeft de vrijheid om in het pluspakket en bij de optie maatwerk Helmond vraagafhankelijke systemen aan te bieden.
97	Vraaggericht vervoer	Gemeente Best	Wij vragen u om de flexibiliteit in de werkwijze van het taxivervoer te integreren in het busvervoer. Een en ander in relatie tot planning, inroostering en aansturing chauffeurs.	De link met doelgroepenvervoer en taxivervoer is verder aangescherpt in het programma van eisen bij de overkoepelende quality contest marktpositionering en ontwikkeling.
98	Wegvallen project De Ruit	Brabantse Milieu-federatie	We geven in overweging te onderzoeken of door het wegvallen van het project Noordoostcorridor/De Ruit extra uitdagingen ontstaan om het OV-netwerk in de oostflank van de regio extra te versterken en op welke manier dit kan gebeuren.	De provincie heeft uw opmerking ter kennisname aangenomen.
99	Werven vrijwilligers buurtbus	Gemeente Best	'Steeds vaker zal een verbindend openbaar vervoer gezocht moeten worden in maatwerkoplossingen. De buurtbus is daar een voorbeeld van. Wij verwachten van u en de toekomstige vervoerder om als dat aan de orde is inzet op het gebied van het werven van vrijwilligers voor (nieuwe) buurtbusverenigingen. Neem deze inzet op in het PvE.	De gemeente en de vervoerder zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het werven van vrijwilligers.