

Reactie- en beantwoordingsoverzicht bij de Visie Publieke Mobiliteit

Meest voorkomende reacties en antwoorden concept-visie publieke mobiliteit

Veel partijen in Noord-Holland hebben de moeite genomen om te reageren op de conceptvisie. Dit zijn mede-overheden, vervoerders en belangenorganisaties. In dit reactie- en beantwoordingsoverzicht is aangegeven hoe met deze vragen en opmerkingen is omgegaan. Een aantal thema's kwam vaker terug in de reacties. In onderstaande alinea's worden deze onderwerpen nog nader uitgelicht.

Toegankelijkheid

In meerdere reacties wordt expliciet aandacht gevraagd voor toegankelijkheid. In de visie is daarom een aparte alinea over toegankelijkheid toegevoegd met deze tekst:

Het uitgangspunt van het systeem van Publieke Mobiliteit is dat elke inwoner van de provincie Noord-Holland met publieke mobiliteit op de gewenste bestemming kan komen. Elke reiziger is anders, met eigen wensen en behoeften. Om publieke mobiliteit voor alle reizigers in de provincie een prettige manier van reizen te laten zijn, geldt dat er eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid of geleiding voor reizigers met een visuele beperking, maar ook over aanwezigheid van toiletten en toegankelijkheid van reisinformatie. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. Voor buurtbussen gelden de fysiek toegankelijkheidseisen niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

Naast de toegankelijkheid op haltes en hubs en in de voertuigen, is voor de reis van deur tot deur ook de first- en last mile van belang. Niet iedereen is even goed ter been of kan zelfstandig naar een (soms verder weg gelegen) halte of hub reizen, of van een halte naar de eindbestemming. Het Flexvervoer kan deze mensen naar hun bestemming brengen of thuis ophalen. Een bijkomend voordeel is dat Flexvervoer kleinschaliger is, en daarmee meer ruimte biedt voor persoonlijke aandacht.

Om publieke mobiliteit toegankelijker en gemakkelijker te maken wordt daarnaast ingezet op ov-coaches, zoals de VRA al inzet, en fietscoaches. Zij kunnen mensen helpen om reizen met het ov en/of de fiets te oefenen, om zo makkelijker zelfstandig te kunnen reizen. Naast dat dit mensen met een fysieke of verstandelijke beperking kan helpen, kan dit ook nuttig zijn voor mensen die vanwege bijvoorbeeld een andere culturele achtergrond niet gewend zijn om te fietsen of van het ov gebruik te maken.

Schoollocaties

In de conceptversie stond opgeschreven dat bussen bij voorkeur niet bij onderwijslocaties stoppen, om scholieren en studenten te stimuleren de fiets te pakken. Deelfietsen op het station zouden dan gebruikt kunnen worden voor de last-mile. Veel – terecht – reacties gaven aan dat sommige bezoekers van onderwijslocaties afhankelijk zijn van een halte voor de deur, en hier soms zelfs hun school op uitkiezen. Ook werd aangegeven dat de parkeerruimte voor fietsen op stations al beperkt is, en deelfietsen voor veel scholieren en studenten bovendien te duur. De formulering in de visie is daarom aangepast. Bussen halteren uiteraard bij onderwijslocaties die langs de route liggen. Er zullen echter geen aparte bussen worden ingezet om scholieren of studenten op de afstand vanaf een hub, ov-knooppunt of station te vervoeren, als die afstand dusdanig kort is dat de meesten dit zouden kunnen lopen of fietsen. Voor de bezoekers van de onderwijslocaties voor wie dit niet mogelijk is en waar de buslijn ook niet langs de school komt, is altijd maatwerk mogelijk in de vorm van Flexvervoer of Wmo. De speciale scholierenlijnen zullen zoveel mogelijk geïntegreerd worden met plusnet of basisnetlijnen, zodat scholieren de gehele dag met het ov kunnen reizen.

Concretisering en uitwerking

Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Hier wordt ook de precieze lokale invulling duidelijk. De lokale partners zoals gemeenten worden uiteraard betrokken bij deze concretisering.

Enkele gemeenten stelden vragen over een ondergrens van een aantal inwoners in een kern die voorzien zou moeten worden van openbaar vervoer. De kracht van publieke mobiliteit is dat er een breder aanbod komt dan in de huidige situatie, wat beter aan kan sluiten bij de vraag. Juist kernen waar nu geen enkel aanbod is, kunnen met publieke mobiliteit voorzien worden van bijvoorbeeld Flexvervoer, afhankelijk van de vraag ter plekke en op de rest van de route. Andersom is er norm voor de inzet van een Basisnetlijn. Per situatie/route/regio bepalen we de meest geschikte inzet van publieke mobiliteit.

Daarnaast spraken enkele gemeenten de wens voor een tussenvorm uit, met bijvoorbeeld kortere halteafstanden of meer dan één stop van het Plusnet in een kern, of juist hogere frequenties van het Basisnet. Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsstallingen naar en bij het station, ov-knooppunt of hub zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase. Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie en een aantrekkelijke reistijden aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.

De door gemeenten aangegeven wensen voor deze uitwerking zullen meegenomen worden bij de uitwerking. De kaart in de visie is indicatief en bedoeld om het systeem toe te lichten. De kaart is daarom niet aangepast met al deze wensen. Met het vaststellen van de visie wordt de kaart dan ook niet vastgesteld. Daarmee is nu ook niet aan te geven tot welke veranderingen de visie gaat leiden.

De visie geeft wel aan dat het aanbod ieder jaar wordt bijgesteld naar de behoefte waar dat nodig is. Een uitwerking waar nu voor wordt gekozen, is niet per definitie een blauwdruk dat tien jaar zal worden aangehouden.

Integratie/synergie met Wmo

Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Gemeenten vragen aandacht voor de relatie tussen Wmo-vervoer en de beschikbaarheid van ov. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen geslaagde pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. aanbesteding Wmo en Flexvervoer in West-Brabant). De verantwoordelijkheid voor Wmo blijft bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen.

Deelmobiliteit

De provincie stelt met deze visie dat zij de beschikbaarheid van deelmobiliteit in de gehele provincie belangrijk vindt. De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs met deelmobiliteit op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. In alle gevallen wil de provincie dit doen in samenwerking met gemeenten (ook financieel). Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Wat waar nodig of gewenst is, is nader te onderzoeken (fietsen, scooters, auto's).

Tarievenkader

Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen. Bij voorkeur moeten reizigers ook met één abonnement kunnen reizen en dat bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we paralleliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk. De provincie werkt daarom graag samen met de verschillende aanbieders om de tarieven af te stemmen. Daarnaast wordt via OV-pay gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald.

Reisinformatie

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak. Ten aanzien van lokale initiatieven wil de provincie er vooral voor zorgen dat deze beter vindbaar zijn voor potentiële reizigers. Daarom wil de provincie ze (indien mogelijk en gewenst) als reismogelijkheid in reisplanners (internet, apps, MaaS).

Ouderen

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een consulent kunnen bespreken.

Bijlage 1: Inventarisatie onderwerpen uit reacties

- Concretisering / wat betekent dit voor mijn gemeente/lokale wensen V IIII > *concretisering en uitwerking*
- Integratie/synergie met Wmo V II > *Integratie/synergie met Wmo*
- Toegankelijkheid V > *Toegankelijkheid*
- Tarievenkader V > *Tarievenkader*
- Rol provincie deelmobiliteit (en deelauto, carpool en taxi) V > *Deelmobiliteit*
- Schoollocaties als bestemming en deelfietsen IIII > *Schoollocaties*
- Reisinformatie IIII > *Reisinformatie*
- Kleine en middelgrote kernen IIII > *concretisering en uitwerking*
- Betaalintegratie III > *Tarievenkader*
- Plek en rol provincie lokale initiatieven III > *Reisinformatie*
- Verschil huidige situatie en visie II > *concretisering en uitwerking*
- Ouderen
- Onderscheid plusnet/basisnet/ov/publieke mobiliteit
- Vervoerssysteem integraal benaderen
- Handhaving voorzieningenniveau
- Zakelijke reiziger
- Verantwoordelijkheid provincie
- Samenwerking met partners
- Halteafstand
- Hoe van reizigerswensen naar eisen
- Meer uitleg Basis/Flex
- Deelmobiliteit aantrekkelijker voor de reiziger?
- Flex volwaardige optie
- Mobiliteit bij nieuwbouwlocaties
- Aanpassingen vóór concessie
- Werkgeversaanpak
- Innovatie

Bijlage 2: Overzicht alle reacties en antwoorden

Reactie/advies/vraag	Antwoord	Opgenomen/ verwerkt in visie
Mist enigszins de innovatie in het vervoer zoals zelfrijdend vervoer.	Opgenomen in visie paragraaf 3.1: Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer, zoals de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle a/d IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen op deze manier een plek krijgen.	Ja, toegevoegd aan de tekst
Toegankelijkheid soms wat mager beschreven en soms ook een beetje tegenstrijdig. Een kind in een rolstoel dat naar school gaat heeft geen behoefte aan de bus die op het station stopt en niet bij de school, bijvoorbeeld.... Sowieso zijn (HOV) lijnen met grote afstanden tussen de haltes voor de toegankelijkheid niet geweldig, volgens mij. Staat daarover wat opgeschreven in dat Bestuursakkoord?	In het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 is niets opgenomen over de afstand tussen haltes.	Ja, toegevoegd aan de tekst

Graag wil ik reageren op de Visie Publieke Mobiliteit provincie Noord-Holland. In Hoofdstuk 1.4 merkt u op "Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt." In hoofdstuk 2.2 geeft u voor de scholier en student het volgende aan: "Haltes zijn bij voorkeur dichtbij de onderwijslocatie."

In hoofdstuk 2.3 meldt u: "Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen." In Hoofdstuk 4.1 gooit u dit bij punt d) overboord: "Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit."

Hier introduceert u het STOMP-principe, tussen de regels door staat dat ook in figuur 7 (en de samenvatting, maar die laat ik buiten beschouwing) Dit principe hoort niet in dit hoofdstuk, maar moet veel eerder duidelijk gemaakt worden, als onderdeel van de visie in hoofdstuk 1.2. Ik merk daarbij op dat het principe strijdig kan zijn met "de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt" met name als er twee keer eigen fiets in zit. Eigen fiets in de openbare ruimte is niet altijd even betrouwbaar, fietsen geparkeerd in de openbare ruimte worden nogal eens gevandaliseerd.

"Om fietsen naar school daarnaast te stimuleren, rijden de buslijnen bij voorkeur niet langs school, maar stoppen op het station. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school. Vanaf het station naar school." Deze triggerde me dus in het geven van de reactie. Hij staat haaks op het gestelde in 2.2. en 2.3 waar OV juist langs de schoolomgeving gaat. U geeft aan goed OV van deur naar deur te willen, maar stelt u dat als die deur van een school is de bus er niet langs gaat. Verder vraag ik mij af of de NS vrolijk wordt van al die extra fietsen die op deze manier op het station terecht komen. Verder past het in het negatieve beeld dat OV je brengt van de plaats waar je niet bent, naar de plaats waar je niet moet zijn.

Ook punt e) over bedrijventerreinen die niet met OV ontsloten worden staat haaks op onze wens de bedrijventerreinen wel te ontsluiten, in het kader van de pijler Verander uit het perspectief mobiliteit is het wenselijk dat bedrijventerreinen ook goed ontsloten worden. Dit is iets voor de langere termijn, er moet natuurlijk wel een vervoersvraag zijn, en op het moment zal die in het landelijk gebied zeer beperkt zijn door hoog auto-gebruik.

- Antwoord op STOMP-principe in paragraaf 1.2 introduceren: Het STOMP-principe wordt nu eerder benoemd, in 1.2.

- Antwoord op halteren bij scholen: De tekst is aangepast: Rnet en Plusnet buslijnen halteren uiteraard bij scholen die langs de route liggen. Echter, er zullen geen bussen meer worden ingezet om scholieren op korte afstand tussen bijvoorbeeld een station of ov-knooppunt en een school worden ingezet als scholieren deze afstand ook kunnen lopen of fietsen. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school voor de reis vanaf het station naar school. Voor scholieren die minder valide zijn is altijd maatwerk beschikbaar. Voor scholieren die van bijzonder onderwijs gebruik maken wordt door gemeenten speciaal doelgroepenvervoer georganiseerd, ook omdat deze scholieren vaak niet zelfstandig kunnen reizen.

- Antwoord op de reactie op 4.1 e: Er staat dat bedrijventerreinen niet altijd met een Pluslijn ontsloten worden. Dat betekent niet dat bedrijventerreinen niet met ov ontsloten worden, maar het is waarschijnlijker dat dit met een Basisnetlijn gebeurt, of in overeenkomst met werkgevers bijvoorbeeld met een shuttle.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

In de quote van gedeputeerde Olthof, en in stuk zelf valt mij op dat de termen Publieke Mobiliteit en (beter) OV door elkaar heen worden gebruikt.
Dit lijkt een bewuste keuze, klopt dat?
De reden dat ik dit vraag is omdat ik wat worstel met het populaire begrip 'OV' aan de ene kant, versus het formele -wettelijke- begrip 'OV' aan de andere kant.
Er is landelijk inmiddels ook wel een soort besef dat de wettelijke term wat sleets is, en dat de wet Personenvervoer 2000 (waar de term uit volgt) niet helpt met bijvoorbeeld deelmobiliteit en vraaggestuurde diensten.
Er zijn een aantal verbanden waarin hier over wordt gesproken. Bij DOVA, daar zit je collega Lody Warmerdam ook aan tafel.
Maar ook bij I&W wordt gewerkt aan een landelijke definitie. Dit traject wordt getrokken door Dirk Grevink.
Laatste bijeenkomst zag ik vrijwel alle DO's aan tafel, behalve Noord-Holland. Ik vroeg er nog naar, maar werd me niet duidelijk waarom niet of wel.
Zou jullie eventueel kunnen bijpraten of in contact brengen met Dirk indien gewenst.
In ieder geval, het zou helpen wat inzicht te hebben in jullie overwegingen qua woordkeuze.
Is het gebruik van de term OV in deze context inderdaad bewust meer gericht op wat de gebruiker eronder verstaat, en minder gericht op hoe dat nu (nog) wettelijk verbijzonderd is tot -lijnggebonden- bus, tram, metro, trein, ferry?
Of lees ik het verkeerd en betekent (beter) OV alleen die verbijzonderde modaliteiten waar je als DO ook per definitie over gaat?
Goed om in dit verband ook van ons te weten. Wij gaan -vanwege diezelfde wet- formeel niet over vraaggestuurd en deelmobiliteit.
Dat doen gemeenten by default, mits ze daarvoor in actie komen. Dat komen ze veelal niet, en ze kijken naar ons.
Wij willen daarom, in ieder geval voor deelmobiliteit, kijken of wij deze bevoegdheden kunnen overnemen.
Bijgevoegd een infographic waar we nu staan. Ik acht het zeer waarschijnlijk dat we -op termijn- bij vraaggestuurd tot ongeveer dezelfde conclusie komen qua rolverdeling.

Publieke mobiliteit wordt in de visie breder gebruikt dan alleen ov. Waar over ov wordt gesproken betreft het Plusnet, Basisnet of de trein, publieke mobiliteit gaat over het bredere systeem dat de reis van deur tot deur mogelijk maakt, afgezien van eigen vervoer als fiets en auto. Wij hanteren de definitie van DOVA voor publieke mobiliteit.

Toelichting gegeven,
geen aanpassing in de visie vereist

<ul style="list-style-type: none"> • In het algemeen de vraag wanneer een concretiseringsslag wordt gemaakt, het document blijft wat oppervlakkig. De crux zal zitten in het uitrollen van het netwerk en waar de hubs komen. De hele concrete uitwerking blijft nog uit, maar daarvoor is het ook nog een visie. Kun je aangeven wanneer die uitwerking start? • Graag het vervoerssysteem integraler bekijken. Het aanbod beter laten aansluiten op de vraag en regionale ontwikkelingen en kansen. • Voor Hoorn is het belangrijk dat het bestaande voorzieningenniveau minimaal gehandhaafd blijft. Dat past ook bij de ambitie van Hoorn als regionale functie in Westfriesland. 	<p>Antwoord op concretiseringsslag: Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen.</p> <p>Antwoord op vervoerssysteem integraal bekijken: dit is juist de insteek voor de visie om het aanbod beter af te stemmen op de vraag. De uitwerking komt dus in de NvU en het PvE.</p> <p>Antwoord op voorzieningenniveau handhaven: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'.</p>	<p>Ja, in tekst ook verwijzing naar NvU en PvE benoemd.</p>
<p><i>Deelvervoer en flex (i.r.t. Basisnet)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Meer deelmobiliteit zoals benoemd in de hub strategie. Flexvervoer dient verder uitgewerkt te worden. Komt deelmobiliteit onderhanden bij de provincie? Is dit een onderdeel van flex of een aanvulling? Zijn er concrete plannen om deelmobiliteit te contracteren? Denk hierbij ook aan burgerinitiatieven. Graag 1 app of reserveringssysteem voor al het deelvervoer. Op pagina 19 wordt flexvervoer bijna actief ontmoedigd. Hoe wordt voorkomen dat een wankele lijn niet gelijk een flexlijn wordt. 	<p>Deelmobiliteit is geen onderdeel van flex, maar staat daarnaast en is wel onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie kan een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. Dit wordt georganiseerd in samenwerking met gemeenten. Om deelmobiliteit te vinden is het streven inderdaad om het volledige aanbod in één app beschikbaar te hebben. Flexvervoer is in de nieuwe versie op een andere, meer neutrale manier toegelicht. Er is een passage toegevoegd over hoe het proces van eventuele aanpassing van het ov- of maatwerkeraanbod in zijn werk gaat. Sowieso is het niet verstandig om lijnen vaak aan te passen, omdat reizigers dat niet prettig vinden. Elke wijziging moet weloverwogen zijn. De verdere uitwerking van Flexvervoer vindt plaats in de NvU en het PvE voor de aanbesteding van het ov.</p>	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>

<p><i>Doelgroepen</i></p> <p>a. Ouderen ontbreken als reizigerstype b. Meldt toegankelijkheid ouderen en beperkten. Schrappen bushaltes scholen sceptisch. e. Ouderen vergeten in het stuk zoals bijvoorbeeld op pagina 16. c. D66: ouder en de minder valide worden gemist in de doelgroepen. d. Ouderen niet noemen is te makkelijk – specifiek als doelgroep noemen. e. Op pagina 26 klinkt de voorkeur om niet bij een school te stoppen wat gek. f. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. g. Niet stoppen bij scholen vinden ze lastig, vraag toch weer om een investering in een fiets bijvoorbeeld. h. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. i. Kleine kernen dienen bereikbaar te blijven. j. Ontbreekt een visie op de afgelegen gebieden. Meer focus op de bestemmingen nodig. Ontsluiten natuur en recreatie gebieden.</p>	<p>De term doelgroepen is aangepast naar reisrelaties naar belangrijke bestemmingen. De analyse gaat namelijk niet over doelgroepen, maar over bestemmingen. In de visie wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen. Hierbij is de notie toegevoegd dat van deze reisrelaties reizigers van alle leeftijden en ook reizigers met eventuele fysieke of mentale beperkingen gebruik maken, dus in potentie iedereen. Daarom zijn ouderen en reizigers met een beperking geen aparte doelgroepen. De passage over het niet stoppen bij scholen is aangepast. Scholen blijven gewoon bediend, maar met pluslijnen en niet meer met speciale scholierenlijnen. Publieke mobiliteit biedt een breder palet aan reismogelijkheden, en kan daardoor beter de kleine stromen bedienen naar afgelegen gebieden of kleine kernen. Voor het bedienen van natuur- en recreatiegebieden sluiten we o.a. aan op het programma 'Buitenpoorten', maar ook met eventuele seizoensspecifieke lijnen.</p>	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>
<p><i>Betaalbaarheid en financiën</i></p> <p>a. Betaalbaarheid op dit moment van enorm belang. Ze missen hoe het OV betaalbaar blijft (komen zelf later met een voorstel). b. Geen extra opstapkosten bij wisselingen vervoerder. c. Betaalbaarheid blijft enorm belangrijk. d. 65+ gratis OV in ieder geval in de daluren. e. Er wordt te veel in gezet op winstwerking. f. Hoe zit het qua geld, meer nodig of kan het met huidig budget. Advies om een financiële paragraaf op te nemen. g. Betaalbaarheid, wat is betaalbaar?</p>	<p>In het hoofdstuk Succesfactoren is nu expliciete aandacht besteed aan zowel de betaalbaarheid voor de reizigers als het benodigde budget (betaalbaarheid voor de provincie). Hoe betaalbaar het aanbod moet zijn en voor wie, is een politieke keuze. De ambitie van de visie is hoog. Bij de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen wordt het benodigde budget duidelijker. Mogelijk is er aanvullende financiering nodig, dat gesprek wordt in de Staten gevoerd. Ook is specifiek benoemd dat overstappen bij voorkeur niet leidt tot extra kosten. Dit is niet makkelijk geregeld bij de combinatie bus-trein, maar we gaan ons er wel hard voor maken. Het doel van de visie is om een goed aanbod aan publieke mobiliteit voor alle reizigers neer te zetten. Hiervoor zijn wel vervoerders en aanbieders nodig die met ons deze stap willen zetten. Voor deze partijen is een gezonde businesscase belangrijk, zeker om een langjarig contract met ons aan te durven gaan. Wat er aan aanbod mogelijk is, is vooral afhankelijk van de middelen die de provincie ervoor over heeft.</p>	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>
<p><i>Toegankelijkheid en (sociale) veiligheid</i></p> <p>a. Sociale veiligheid bij haltes ook van belang. b. Hoe zit het met de veiligheid in de bussen? c. Toegankelijkheid + let op bestuursakkoord</p>	<p>Over toegankelijkheid is een uitgebreidere toelichting opgenomen in de tekst. Dit benoemt fysieke toegankelijkheid en informatievoorziening. Ook worden ouderen hier aangestipt. Ook over sociale veiligheid is een aparte paragraaf opgenomen in Hoofdstuk 2.</p>	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>

Overig

- a. Vreemd dat het enkel geldt voor de NH ov concessies en niet de VRA. Waarom is deze keuzen gemaakt en wat is het verschil tussen VRA.
- b. Zijn er al plekken benoemd voor autonoom vervoer.
- c. Kwaliteit basisnet ontbreekt.
- d. Ambitieniveau moet hoger in de begeleidende brief
- e. In hoeverre is rekening gehouden met innovaties die er zijn en zouden kunnen komen. Ook op het gebied van Co2 reductie.
- f. Wat er gebeurt er met tussenhaltes in de nieuwe situaties
- g. Nachtbus ontbreekt.
- h. Zetten steeds meer in op HOV, kleine lijnen worden vergeten.
- i. Hoe zorgen we dat plusnet niet gaat concurreren met treinen.
- j. Ov over water nergens benoemd.
- k. We moeten gaan voor echte mobiliteit. Dit houdt in frequente verbindingen op zowel plus als basis
- l. Waar zit te grens om te 'degraderen' naar buurtbus?
- m. Hoe is de aansluiting op plus of rnet vanuit de kleine kernen?
- n. Hoe zit het met aansluiting op festivals en natuurgebieden? Bezoekers en trekpleisters?

De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied. Voor autonoom vervoer zijn nog geen concrete locaties benoemd. De kansrijkheid hiervan is sterk afhankelijk van de technologische ontwikkeling en juridische mogelijkheden.

In de nieuwe versie is de verhouding tussen het Basisnet en het hoogwaardig ov duidelijker toegelicht. HOV vormt de ruggengraat van het netwerk, het Basisnet zorgt voor een meer fijnmazige bediening. het Plusnet vervoert in principe de grote stromen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Kleine kernen die langs deze routes liggen kunnen direct op het Plusnet opstappen. Vanuit kernen waar geen Plusnet rijdt kan met het Basisnet, Flexvervoer, deelmobiliteit of eigen vervoer naar een halte van het Plusnet worden gereisd. De frequenties hiervan worden afgestemd op de vraag. Innovaties hebben een plek in een eigen paragraaf in Hoofdstuk 3. Er zullen niet zomaar haltes verdwijnen.

Nachtvervoer is maatwerk. Dit kan via de ov-concessie georganiseerd worden, maar is wellicht beter via een apart contract te organiseren. Voor nachtvervoer zijn ook vaak aparte veiligheidsafspraken gewenst die een ov-vervoerder niet altijd kan of wil invullen.

Veerponten vormen vooral een belangrijke schakel in het regionale fiets- en wandelnetwerk en zijn als zodanig geen onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In deze Visie Publieke Mobiliteit wordt dit niet verder expliciet uitgewerkt. Er is niet een specifieke grens om te kiezen voor de inzet van een basisnetlijn, een buurtbuslijn of flex. Zo kan niet zomaar een buurtbuslijn worden ingezet. Dit is in de eerste plaats afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers die altijd regiogebonden zijn. een buurtbus is dan ook soms een van de mogelijkheden om in te zetten.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

De opmerkingen hebben betrekking op de hubs:

- Figuur 1 (en ook figuur 6) op pagina 4: hubs staan in de figuur aangegeven op de scheidingslijn “wettelijke verantwoordelijkheid” en “belang provincie”. Waarom zouden hubs een wettelijke verantwoordelijkheid zijn? En hubs zijn voor de provincie van belang, maar dat geldt in principe niet voor alle typen (buurthub, wijkhub is ons belang bijvoorbeeld minder groot)
- 1.1 Waarom een visie Publieke Mobiliteit? (pagina 3): er staat dat “de provincie wil investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs..” In de hubstrategie gaan we nog niet zover dat we daar al uitspraken over hebben gedaan. In feite loopt de visie Publiek Mobiliteit hiermee op de troepen vooruit. Uiteraard wil ik wel graag dat de provincie gaat investeren in hubs 😊. Vraag me dus af of we dit hier al zo hard kunnen stellen. Nieuwe middelen hebben we ook niet om te investeren (alleen nog wat geld uit het vorige coalitieakkoord).
- Figuur 8: deze kaart matcht niet met de hublocaties (bestaand als potentieel) die in de hubstrategie zijn genoemd. Is wel zo handig dat het kaartbeeld overeenkomt.
- Figuur 8: hubs worden aangemerkt als “R-net hub”. Zou geen nieuwe benaming willen introduceren. In de hubstrategie hebben we het over 6 hubtypen. Houd deze aan. Ik vermoed dat de R-nethubs vooral betrekking hebben op ‘mijn’ categorie streekhubs.
- Carpoolen, taxi en deelvervoer (p.14); Er staat “we faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs..” Zie eerdere opmerking. Hier hebben we nog geen besluit over genomen en lopen we in feite voor de troepen vooruit.
- 3.1 Hoe organiseren we publieke mobiliteit? (onderdeel hubs) p22. Idem met voorgaande opmerking. Er staat dat we de hubs langs provinciale wegen zelf gaan realiseren en voor het ingaan van de nieuwe concessie. Dat is ambitieus. Zou het graag willen overigens 😊. Ook staat er dat we zelf deelmobiliteitsaanbieders gaan contracteren waar de markt dit niet doet. Daar hebben we ook nog geen besluit over genomen.

- Antwoord op wettelijke verantwoordelijkheid: De provincie is verantwoordelijk voor de haltes op de wegen waar zij wegbeheerder is. In sommige gevallen zal dit een hub zijn, dan is de provincie daar dus verantwoordelijk voor. Het is wel goed om 'hubs' te nuanceren naar streekhubs, corridorhubs en regiohubs, om de verantwoordelijkheid en het belang af te bakenen.
- Antwoord op investeren in hubs: De provincie investeert momenteel al in hubs, bijvoorbeeld bij Crailoo of Knooppunt Zuid. Hier gaan we graag mee door, op plekken waar de provincie wegbeheerder is, of we ondersteunen waar de grond in eigendom van gemeenten is. De visie agendeert ook nadrukkelijk de ambities voor hubs en gaat wellicht verder dan de hubstrategie. Dat is niet erg, want met de visie wordt de noodzaak voor hubs als onderdeel van publieke mobiliteit (met name het plusnet) duidelijk benoemd. Daarmee is er een duidelijk kader om ermee aan de slag te gaan. En ja, we willen ook via de visie investeringsgeld regelen.
- Antwoord op kaart hublocaties: De kaart is indicatief, maar aangezien de Hubstrategie al openbaar is, nemen we de hublocaties hierin op. Echter alleen de hubs die voor plusnet relevant zijn, andere hubs dus niet. We kunnen geen hubs opnemen die geen relatie hebben met een plusnet of Rnetlijn. Andersom geldt ook voor de hubstrategie dat als er geen plusnetlijn komt, het ook geen zin heeft om een hub te maken. Dat moet bij de uitwerking meer samen komen.
- Antwoord op R-net hub: We sluiten aan bij benamingen in de hubstrategie.
- Antwoord op faciliteren parkeerplaatsen: Het faciliteren van parkeerplaatsen bij hubs is een voorwaarde om het systeem goed te laten werken, door ov-reizen waarbij de first mile met de auto wordt gemaakt te faciliteren.
- Antwoord op hubs realiseren en deelmobiliteit contracteren: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel. De ambitie van de provincie is hoog. Juist door al voor de ingang van de concessie in te zetten op realisatie van de hubs waar dit nodig is, zorgen we dat het systeem van publieke mobiliteit direct kan functioneren zoals bedoeld.

Beantwoord

<p>Het viel ons op dat in de visie namelijk niet duidelijk staat omschreven in hoeverre de visie afwijkt van het huidige mobiliteitsaanbod.</p>	<p>Paragraaf 2.4 is nu toegevoegd, waar het verschil tussen het huidige en het nieuwe aanbod wordt uitgelegd en gevisualiseerd.</p>	<p>Verwerkt in de visie</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Busverbindingen Heemskerk, op kaartje is een basis netwerk ingetekend. Heemskerk ziet dit graag met een hogere frequentie. Trein rijdt bijvoorbeeld al 4xper uur. Trein 1x per uur. - Overstaptijd bus x bus is van belang niet enkel bus x trein. Kunnen jullie daar naar kijken. - Hoe zorg je voor een minimale garantie van x aantal ritten per uur zonder dit te eisen in het PvE. - integratie wmo-vervoer Westfriesland. Initiatieven 't Gooi. Kunnen we op een creatieve manier iets voor elkaar betekenen? - Mooie ambities maar hoe zit het dan met lokale en regionale initiatieven, hoe valideer je die en hoe voeg je die toe aan dit gehele systeem. - Hoeveel geld is beschikbaar? - In de basis klinkt het allemaal goed, maar wat betekent dit voor mijn gemeenten? - scholenaanpak hoort ook nog in het lijstje als werkgeversaanpak - Waarom geen r-net light o.i.d. of iets anders, extra lagen tussen basis en r-net niet nodig. Waarom nieuwe merknaam plusnet ontwikkelen. - pilot deelmobiliteit in Gooien Vechtstreek. Zijn we vanuit Velsen erg in geïnteresseerd (ipv de auto) - Wordt er gedacht aan vrijdag afschalen bijvoorbeeld om de andere dagen meer te kunnen rijden? - Wordt er ook gesproken met andere provincies? - Tarievenkader: maand en jaarkaart niet meer rendabel door anders reizen. Wordt hier nog naar gekeken? - Wil PNH een actieve rol gaan spelen in deelmob, zorgen voor eenheid bijvoorbeeld. Vooral deelmob met meer dan 2 wielen? - Meerdere kleine kernen hebben geen ov op dit moment, hoe wordt hier mee omgegaan. Worden er minimale criteria opgesteld hiervoor? - Hoe wordt er gekeken wat er mogelijk is. 	<p>algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antwoord op busverbinding Heemskerk: Het streven is inderdaad om trein en bus zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten, om reis van deur tot deur zo makkelijk mogelijk te maken. Het basisnetwerk heeft een <u>minimum</u> frequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. - Antwoord op overstap bus-bus: Het gaat inderdaad om het hele systeem. Daarom is het belangrijk om ook veelgebruikte combinaties van bussen op elkaar te laten aansluiten, bijvoorbeeld bij een Basisnetlijn naar een Plusnetlijn. Dit zal in de praktijk voornamelijk op OV-knooppunten gebeuren. Alle basisnetlijnen rijden ook naar een OV-knooppunt. - Antwoord op frequentiegarantie: We vragen dus geen frequentiegarantie uit, behalve de minimaal 1x/u voor basisnet en minimaal 2x/u voor plusnet met liefst 4x/u in de spits. De vervoerder dient vervolgens voldoende capaciteit te bieden. dit kan jaarlijks aangepast worden aan de vervoervraag. - Antwoord op integratie Wmo: Lokale initiatieven benutten we graag. dit is maatwerk en altijd bespreekbaar. Maar geen doel op zicht. Elders in het land zien we veel belemmeringen bij pogingen om ov en wmo (deels) te integreren. We volgen daarom initiatieven van collega-overheden op de voet. - Antwoord op validatie lokale initiatieven: De provincie ziet een rol voor zichzelf om lokale initiatieven te ondersteunen door ze bijvoorbeeld via een website vindbaar en eventueel boekbaar te maken voor gebruikers. Het vergt afstemming om lokale initiatieven op te nemen in het systeem. Daar zullen ook minimale eisen aan zijn. Het begint met willen. De provincie zal (indien zinvol) helpen om dit te organiseren. - Antwoord op geld: Het huidige budget is 60 miljoen. Dat is niet bedoeld voor investeren in hubs en organiseren van deelmobiliteit. Bij de bespreking van de Nota van Uitgangspunten wordt met de Provinciale Staten gekeken of er aanvullend budget gewenst en mogelijk is. - Antwoord op impact gemeenten: Deze visie geeft de principes en 	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>

uitgangspunten weer. De concrete uitwerking wordt gedaan in de concessie, via de NvU en het PvE van de aanbesteding en daarna jaarlijks bij vervoerplannen. Daar wordt duidelijk wat de precieze impact per gemeente is. Over belangrijke wijzigingen treden we met gemeenten in overleg.

- Antwoord scholenaanpak: Dit is toegevoegd aan paragraaf 4.1

- Antwoord op merknaam Plusnet: Er is voor een nieuwe term 'Plusnet' gekozen, omdat Rnet een merknaam is met bepaalde kwaliteits- en frequentie-eisen, die niet overal in de provincie aansluit op de vraag (frequentie minimaal 8x/u). Met een andere productnaam worden geen valse verwachtingen gewekt.

- Antwoord op pilot deelmobiliteit G&V: Voortgang en resultaten zullen we t.z.t. delen.

- Antwoord op vrijdag afschalen: De insteek van de visie publieke mobiliteit is om het aanbod en de vraag zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Op trajecten waar de vrijdag rustiger is kan het daarom inderdaad een optie zijn om dan minder frequent te rijden. Dit kan ruimte geven om de schaarse chauffeurs slimmer over de week in te zetten.

- Antwoord op andere provincies: Er wordt zeker gesproken met andere provincies, om af te stemmen of kennis en inspiratie te delen. De conceptvisie is ook voorgelegd aan omliggende provincies (en de Vervoerregio).

- Antwoord op tarievenkader: Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald.

- Antwoord op rol deelmobiliteit: De provincie ziet voor zichzelf een rol om deelmobiliteit in te kopen op plekken waar de markt niet uit zichzelf aanbiedt. Ook speelt ze een rol in de uniformiteit van de hubs waar aanbod van deelmobiliteit is. Uniformiteit van het aanbod is een aandachtspunt. Dit is zinvol voor uitstraling, vindbaarheid en tarieven. Echter, niet overal is de vraag hetzelfde en dus zal niet overal hetzelfde aanbod nodig zijn.

- Antwoord op ov kleine kernen: Er worden geen harde criteria opgesteld voor waar wel of geen publieke mobiliteit moet zijn. De nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag.

Waar nu geen bus rijdt, gaat niet met de visie opeens wel een bus rijden.

Inhoudelijke uitwerking

U herkent in het stuk meerdere relevante doelgroepen reizigers. Dit redeneren vanuit de reiziger is fijn om te lezen. Het betekent dat u onderkent dat het OV als eenheidsworst niet meer houdbaar is. Hierover zijn wij het eens. Wij zouden nog 'de zakelijke reiziger' als specifieke doelgroep willen toevoegen. Dit kan bijvoorbeeld ook een zorgverlener zijn, onderweg naar een afspraak.

U stelt voor om naast OV ook andere vervoersvormen als beleidsmatig kansrijk te beschouwen. Dit betreft openbaar toegankelijke vervoersvormen, die voor de reiziger gevoelsmatig ook als OV zouden kunnen gelden. Daarom zegt u regelmatig dat Publieke Mobiliteit 'ov in verschillende verschijningsvormen' is. Vanuit de reiziger is dit een mooie ambitie om na te streven. Wettelijk gezien is ov een beperkt tot lijngebonden bus, tram, metro en trein. In de praktijk beslaat in de provincie de wettelijke verantwoordelijkheid daarmee alleen het lijngebonden busvervoer. Dit maakt dat een dergelijke uitspraak veronderstelt dat u de wettelijke verantwoordelijkheid voor de andere verschijningsvormen ook naar u toe wilt halen. U blijft hier enigszins ambigu over.

Wij beschouwen de basis van Publieke Mobiliteit als bestaande uit zowel OV, deelvervoer als flexvervoer. Met name deel- en flexvervoer zijn wat ons betreft kansrijk naast de bus. Maar ook het veranderen van regels zodat personen met een indicatiestelling makkelijker gebruik kunnen maken van het OV, en dat AOV-voertuigen ook personen zonder indicatiestelling kunnen vervoeren, zijn buitengewoon interessant. Maar wel weerbarstig omdat dit een collectieve inzet van alle overheidslagen samen vergt.

Hoe u zich verhoudt ten opzichte van 'diensten anders dan OV' kunnen wij nog niet goed opmaken in dit stuk. U schetst een concentrisch model (figuur 6) van wettelijke verantwoordelijkheid – belangen en ambities. Uitgaande vanuit het OV en flexvervoer. Hierbij lijkt het dat het OV het belangrijkste is, en de meeste aandacht vraagt. Dit is logisch vanuit de huidige wettelijke verantwoordelijkheid, dit kan dus mogelijk wijzigen, maar dat wordt niet aan de lezer uitgelegd. De vraag hoe onderwerpen in de cirkels 'belang' en 'ambitie' worden vormgegeven blijft in het document grotendeels onbeantwoord. Wij vermoeden en hopen dat u de taakopvatting van de provincie ten aanzien van in ieder geval deelvervoer, flexvervoer en AOV later verder uitwerkt. Want wij merken dat vertrouwen op gemeenten en markt tot onvoldoende groei van deze diensten leidt, en juist leidt tot focus op dichtbevolkte gebieden, waar de maatschappelijke meerwaarde beperkter is, want er is daar al veel OV. Mede daarom verkent de Vervoerregio een regionaal sturingsmodel voor deelmobiliteit. Wij bieden aan u hiervan op de hoogte te houden. En met uw welbevinden kunnen niet-Vervoerregiogemeenten aansluiten.

- Antwoord op zakelijke reiziger: De zakelijke reiziger en de woonwerker zien wij als een doelgroep, zie ook grotendeels dezelfde behoeften hebben. Enige verschil is dat zakelijke reizen vaak ook buiten de spits plaatsvinden. Het is echter een beperkte markt, waar we niet apart op inspelen. Het voorbeeld van zorgverlener is typisch een zakelijke reis die nauwelijks per OV plaatsvindt en eerder met de auto of de fiets. Geen wijziging tekst.

- In paragraaf 1.3 staat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie als vervoerautoriteit beschreven. Daarnaast is in Figuur 6 weergegeven waar de provincie voor verantwoordelijk is. Dat betreft dus niet alle publieke mobiliteit, maar wel de lijnbussen, Flexvervoer voor zover dat naar een hub of ov-knooppunt gaat, het deel van de services en informatievoorziening dat hierbij hoort en alle infrastructuur en hubs op grondgebied van de gemeente. Wettelijke taken en verantwoordelijkheden blijven wat ons betreft ongewijzigd. Dat de provincie belang heeft in b.v. deelmobiliteit en daarin wil investeren, betekent niet dat we een wettelijke verantwoordelijkheid naar ons toe trekken, maar dat we willen samenwerken en eventueel subsidiëren. Dat doen we b.v. ook met gemeentelijke wegen. geen wijziging tekst.

- Antwoord op inzet deel- en flexvervoer: Dit is meer een constatering. Geen wijziging tekst. Eens dat dit lastig is.

- Antwoord op diensten anders dan ov: De cirkels verantwoordelijkheid, belang en ambitie zeggen niets over hoe belangrijk een onderdeel is, maar puur wat de rol van de provincie is t.a.v. een aspect. De inzet van de provincie gaat over alle cirkels, maar dus op verschillende wijzen. In de visie staat vooral dat we er iets mee willen en wat ongeveer, vanuit de samenhang van alle onderdelen van publieke mobiliteit. Veel moet uitgezocht en uitgewerkt worden, in overleg en samenwerking met andere partijen. Dat staat op verschillende plekken in de tekst. We zetten niet in op verschuiving van wettelijke taken. Interessant dat de VRA aan een sturingsmodel voor deelmobiliteit werkt. Wij willen beter samenwerken met de VRA, ook op dit thema.

- Antwoord op combinatiegebruik: Zowel bij tarieven als toegankelijkheid hebben we benoemd dat we dit belangrijk vinden. Zal deels in NvU en PvE moeten landen als het gaat om vervoerders te dwingen om hierin stappen te zetten. Staat ook in tabel 'hoe'.

- Antwoord op Spreiden en Mijden: De recreatieve reiziger en bezoeker van voorzieningen reist vooral buiten de spits, voor deze doelgroepen is spitsmijden dus niet van toepassing. Voor de groep scholieren en studenten kan een scholenaanpak, waarin wordt gekeken naar lestijden en eventueel onderwijs op afstand, wel nog een mogelijkheid bieden. Dit is

Weinig tekstwijzigingen. Wel op meerdere plekken de samenwerking met VRA toegevoegd. Bij succesfactoren in paragraaf 4.1 mobiliteitsmanagement (spreiden en mijden) beter terug laten komen.

Een belangrijk onderdeel van een nadere uitwerking vormt combinatiegebruik van OV met andere diensten. Want de reiziger ziet deze samenhang meestal nog niet. Dit ligt volgens ons vooral aan verkrijgbaarheid, betaalbaarheid en betaalwijze van die andere diensten. Geïntegreerde ticketing is eerder uitzondering dan regel, en de marktmacht van OV-vervoerders is groter. Kort gezegd, de aanbieders van deel- en flexvervoer hebben de OV-vervoerder vaak veel harder nodig voor integratie dan vice versa. Daarmee vormt de beschermde positie (exclusief, langjarig concessiemodel) van de overvoerder een belemmering voor de doorgroei van deze andere diensten. Ook in onze organisatie vormt dit een nog uit te werken aandachtspunt. Wij zouden hier graag samen met u aan willen werken.

U wilt mogelijk deelfietsen inzetten voor schoolgaande jeugd. Dit is een interessante, maar op dit moment voor de markt onmogelijke business case. Wij vinden dit zeer interessant, en zijn benieuwd hoe u deze business case uit zult werken. Wij bieden u aan (omdat deze maatregel formeel niet gebonden is aan OVopdrachtgeversgrenzen) om dit samen uit te werken, en ook te kijken in welke gevallen dit in Vervoerregio gebied kan werken. Wellicht leidt dit tot een interessantere business case.

Voor de Vervoerregio is het thema 'Spreiden en Mijden' erg belangrijk, maar wij zien dit alleen terugkomen bij woon- werkverkeer. Daarmee lijkt het bestaan van een spits als een gegeven te worden omarmd, terwijl de maatschappelijke kosten ervan het hoogst zijn. Juist ook het OV wordt door een hogere spitsinzet maatschappelijk duurder, wat weer ten koste gaat van de mogelijke rol door de rest van de dag heen. Wij bieden aan samen met u na te denken hoe we tot minder spitsreizen kunnen komen -ook in het ov- zodat we financiële middelen efficiënter kunnen inzetten.

Het valt op dat deze uitwerking verschijnt terwijl er in landelijk verband gesprekken gaande zijn over Publieke Mobiliteit. Het betreft bijvoorbeeld de lezing van en mogelijke aanpassingen van de Wet Personenvervoer 2000 (grondslag OV-taak provincie en Vervoerregio), het organiseren van een wettelijke basis en rolverdeling rondom deelvervoer en flexvervoer, het aanpassen van regelgeving en 'ontschotting van budgetten' omtrent AOV. Door als provincie nu al een Visie vast te stellen neemt u het risico dat de Visie straks niet goed aansluit bij deze ontwikkelingen, of als document onvolledig is. Het zou zelfs kunnen dat u taken toebedeelt krijgt die in dit stuk nog niet goed beschreven staan.

toegevoegd aan paragraaf 4.1.

- Antwoord op timing visie: Deze visie is nodig voor de komende aanbesteding. We schrijven op wat we willen. Als er de komende jaren verantwoordelijkheden gaan schuiven, dan maken we daar gebruik van, maar zal niet leiden tot veranderingen in wat we willen, hoogstens in hoe we dat kunnen organiseren. Daarmee behoudt de visie zijn nut. Veel uitwerking moet plaats vinden in de aanbesteding (op basis van huidige spelregels) en pilots (altijd ruimte voor veranderde spelregels).

Samenwerking Provincie-Vervoerregio

In het stuk wordt regelmatig aangegeven dat de Vervoerregio binnen een geografisch deel van de provincie taken uitvoert, die de provincie elders wel uitvoert. Deze scheiding is ten aanzien van het openbaar vervoer ook formeel vastgelegd, maar ten aanzien van deelvervoer en flexvervoer nog niet. Het zou wenselijk zijn om ook daar een dergelijke werkafpraak als overheden over te maken, zolang het Rijk daar nog geen uitspraken over doet. Zoals eerder aangestipt, in bepaalde gevallen lijkt ons een gezamenlijke vorm van aansturing geen probleem, maar eerder een kans. In het OV kennen wij als concessieverleners de nodige zogeheten uitlopers in elkaars gebieden. Het is wenselijk om deze grensoverschrijdende verbindingen in stand te blijven houden.

Concessiehouders hebben de neiging om deze verbindingen af te bouwen, of deze uit zichzelf niet verder uit te breiden. Complicerende factor bij concessiegrensoverschrijdende OV-lijnen is dat de concessiehouder tegenwoordig vaak al de kleinste uitbreiding van een uitloper juridisch aanvecht. Deze houding vormt een bedreiging in het verder optimaliseren van het OV.

Inzet van lijnbusvervoer op stranddagen kent bijvoorbeeld een risico op botsende commerciële belangen van ov-vervoerders. Een aanzienlijk deel van de strandgasten is immers afkomstig is uit het Vervoerregiogebied. Wanneer je deze wilt verleiden om OV i.p.v. auto te gebruiken zijn directe -concessiegrensoverschrijdende- verbindingen wenselijk. Deze nieuwe uitlopers zullen tot weerstand bij concessiehouders leiden. Wij stellen voor om als overheden samen hier oplossingen in de aansturing van concessiehouders te zoeken. En om samen te werken aan slim plan voor het vervoer van strandgasten per ov naar de Noord-Hollandse kust.

U stelt voor om naast onze gemeenschappelijke productformule R-net een tweede productformule voor het overige OV in te voeren. Wij gaan graag met u in gesprek over het hoe en waarom, en de kansen en impact voor onze streekconcessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. Wij stellen voor om gezamenlijk naar handelingsperspectief te zoeken in wettelijke kaders, en concessieafspraken om een flexibeler OV-systeem mogelijk te maken. Waarbij de reiziger zich niet hoeft te vergewissen wie de opdrachtgever van de bus is. Dit strekt zich wat ons betreft ook uit naar tarieven en abonnementen. Door verschillende contracten (met dezelfde opdrachtnemer) zijn verschillende prijzen en geldigheid op dezelfde route binnen Haarlem nu de realiteit, maar daar moeten we van af.

De ambtelijke samenwerking tussen provincie en Vervoerregio op de concessieverlenerstaak is op dit moment beter dan ooit, en wij zouden deze op genoemde onderwerpen nog verder willen uitbouwen.

De provincie blijft graag samenwerken met de Vervoerregio in de precieze invulling van publieke mobiliteit op het vlak van lijnen en tarieven. Wij onderschrijven de wens om eerder meer dan minder concessiegrensoverschrijdende verbindingen en diensten te willen organiseren. Wij gaan heel graag het gesprek met u aan over verregaande samenwerking en het behalen van deze ambities, o.a. door in de ov-concessies dit goed te regelen.

Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

Balans onderwerpen binnen het document

Zoals eerder gezegd. Het is logisch dat de taakopvatting van de provincie bij het OV in veel groter detail wordt beschreven dan die bij AOV, deel- en flexvervoer. De onderlinge verhouding in aandacht voor de onderwerpen valt alleen wel op. Er zijn meerdere passages waarbij de lezer geacht wordt te begrijpen dat de tekst alleen over het openbaar vervoer (concessiedeel) gaat. Dit veronderstelt dat de onderdelen binnen publieke mobiliteit ongelijk zijn, en het OV het belangrijkste is. Wij willen zoveel mogelijk wegblijven bij dit beeld, en AOV, deel- en flexvervoer een zo groot mogelijke kans geven, naast het ov.

Als u deze visie deelt zouden we daarom willen aanbevelen specifieke ov-passages explicieter te maken. Door aan te geven dat de tekst alleen op de ov-rol van de provincie slaat, wordt dan ook meteen duidelijk gemaakt dat de mogelijke equivalenten voor AOV, deel- en flexvervoer nog niet uitgewerkt of zelfs niet-bestaand zijn.

Het verschil in mate van uitwerking van de ov-taak in vergelijking met andere diensten vormt op zichzelf een belangrijk signaal. Dit explicieter maken kan volgens ons helpen bij het kweken van begrip bij bijvoorbeeld statenleden en bestuurders van inliggende gemeenten, om taken ten aanzien van deze andere diensten op te adresseren, te beleggen of ter hand te nemen.

Naar onze inschatting is het huidige concept ongeveer 70% gericht op de traditionele OV-taak van de provincie, en de overige 30% gaat over AOV, deel- en flexvervoer. Wij zouden willen pleiten voor een andere verhouding, waarin meer recht wordt gedaan aan de kansen, vraagstukken en reeds herkende opgaven bij deze belangrijke bouwstenen.

Wij komen graag in contact met u over de uitwerking van de geschetste onderwerpen, naast de al bestaande goede samenwerking op de concessieverlenerstaak.

De visie is bedoeld om het geheel aan publieke mobiliteit als een samenhangend systeem te beschrijven. Sommige delen zijn daarvoor belangrijker of vergen meer aandacht van de provincie. We willen juist niet het onderscheid tussen ov en niet-ov benadrukken. We realiseren ons dat in de uitwerking dit onomkooptbaar is. We moeten immers van alles gaan regelen via de ov-concessies en dus via de komende aanbesteding. niet-ov ambities moeten we op een andere manier gaan regelen. We moeten nog gaan bepalen hoeveel van (elk onderdeel van) deze ambitie we gaan realiseren, zowel qua budgetten als ook beleidsinzet. Deze keuze zal de komende tijd bij de uitwerking worden gemaakt.

Beantwoord, geen wijziging in tekst

1. Het regulier openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer staan beiden onder druk. Ik zie daarom graag dat bij de komende concessie dat er meer ingezet wordt op synergie tussen beiden vervoerswijzen. Dit betekent dat er eerst een goede afstemming moet komen tussen beide concessieverleners over de kansen die hier zijn. Deze kunnen dan vervolgens worden meegenomen in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van eisen voor de nieuwe concessie. Dus pak als overheid hier je verantwoordelijkheid ook al valt doelgroepenvervoer "slechts" onder de ambitie van de publieke mobiliteit. Leefbaarheid voldoen aan klimaatakkoord zijn immers ook een wettelijke verplichting van de provincie. Synergie wordt niet bereikt indien beide concessieverleners een samenwerking alleen maar als ambitie hebben en geen van beiden zich verantwoordelijk voelt.

2. De busafstanden door Heemskerk zijn relatief kort. De bus wordt in Heemskerk voor een groot deel ook gebruikt als voor- en natransport naar de NS-stations. Voor Heemskerk is ritfrequentie en voldoende opstaplocaties belangrijker dan een hoge gemiddelde snelheid. Heemskerk is daarmee het meest gebaad bij een lijntype dat ligt tussen plusnet (hoge frequentie) en basisnet (voldoende opstaplocaties). Wij zien graag dat deze tussen liggende variant kan worden aangeboden.

3. Op onderstaand kaart wordt slechts 1 buslijn getekend door Heemskerk, namelijk een plusnetlijn tussen Beverwijk en Castricum. Hoewel dit kaartje nog indicatief is, trek ik hierbij toch aan de bel. Het kaartje wekt de suggestie van verdere verschralling van het busvervoer door Heemskerk. De gemeente Heemskerk wil geen verdere verschralling van het openbaar vervoer in Heemskerk. Heemskerk is voor veel bewoners en werknemers aangewezen op de NS-station Beverwijk, Uitgeest en Castricum. Op al deze stations vertrekken meerdere treinen per uur. Heemskerk wil dan ook de frequentie van de ritten naar deze stations minimaal in de spits 4x/uur en buiten de spits 2x/uur bedraagt. Volgens de huidige definities betekent dit dat er dus ook tussen Heemskerk en station Uitgeest een plusnetlijn nodig is. Daarnaast zal er door Heemskerk ook minimaal één basisnetlijn nodig zijn als opvolging van de huidige lijn72. Om de mensen te verleiden meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer, zal de ritfrequentie op de basislijnen door Heemskerk verhoogd moeten worden naar minimaal 2x/uur.

4. Heemskerk heeft geen baadt bij een plusnet met slechts 1 of 2 haltes in de gemeente. Voor Heemskerk is fijnmazigheid, ritfrequentie en bereikbaarheid gedurende de gehele dag juist nodig.

5. Ik voel een groot verschil tussen basis en flexvervoer. Ik adviseer daarom deze beide typen van vervoer niet onder één hoofdstuk te plaatsen.

- Antwoord op 1 (synergie ov en doelgroepenvervoer):

Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen goede pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. West-Brabant).

- Antwoord op 2 (tussenliggende variant): Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsenstallingen naar en bij het station zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase.

- Antwoord op 3 (verschralling): Hoe het busnetwerk in Heemskerk eruit komt te zien is uitwerking (volgende fase). De vraag is of er een plusnet naar Castricum én Uitgeest nodig is, aangezien op beide station treinen in dezelfde richting vertrekken. We garanderen niet dat er geen verandering in het busnet gaat plaatsvinden.

- Antwoord op 4 (plusnet meer haltes): Hoeveel haltes een plusnetlijn heeft is uitwerking. Hiervoor stellen we geen normen die overal gelijk moeten zijn. Mogelijk is het voor Heemskerk zinvol om juist meer haltes te bedienen. Dit wordt verder concreet in de uitwerking in de volgende fase.

- Antwoord op 5 (basis en flex): Het Basisnet en Flexvervoer zijn beide vormen van vraagvolgend vervoer naast en aanvullend op het hoogwaardig ov en worden daarom in één laag behandeld. Daarbinnen worden ze apart toegelicht. Afhankelijk van de situatie (uitwerking) kunnen ze naast elkaar bestaan, maar veelal is het of-of. Voor Rnet en Plusnet is het altijd of-of. Het zijn dus geen aparte lagen.

- Antwoord op 6 (tarieven): Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald. Naarmate je vaker reist, wordt de ritprijs daardoor lager. Of mensen dit te hoog vinden is een ander vraagstuk. Reizigersopbrengsten zijn een belangrijk onderdeel van de bekostiging van het OV. Structureel lagere tarieven zet druk op het voorzieningenniveau. Bovendien kunnen veel mensen de tarieven wel betalen of vergoed de werkgever dit. We willen daarom voor de tarieven onderzoeken of er iets nodig is voor reizigers met

Beantwoord, geen aanvullende wijzigingen in de tekst nodig

Naar mijn idee zijn er de volgende vier lagen van busvervoer:

- R-net
- Plusnet
- Basisnet/buurtbus
- Flexnet

6. De woon-werkreiziger vindt ook de tariefstelling belangrijk. Nu er minder dagen per week op kantoor wordt gewerkt zijn maand-/jaarkaarten veelal niet meer concurrerend met autokosten. Er is een nieuw product nodig om de reiziger die 2 à 3 maal per week naar kantoor reist te verleiden gebruik te maken van de bus.

7. Investerings: op voorhand wil ik al aangeven dat Heemskerk graag de huidige halteplaatsen behoudt. Verplaatsing hiervan leidt immers tot kapitaalvernietiging en nieuwe investering van Heemskerk. Daarnaast wordt de openbare ruimte in Heemskerk steeds schaarser, waardoor nieuwe halte locaties veelal moeilijk inpasbaar zijn.

8. Het STOMP-principe is op zich een mooi uitgangspunt, maar er is een groep reizigers die (af en toe) aangewezen is op openbaar vervoer en niet goed meer uit de voeten komt per voet of fiets (al dan niet afhankelijk van het weer) en ook niet direct gebruik kan maken van Wmo-vervoer. Voor deze reiziger dient de basis op orde te zijn, anders is de keuze naar de auto snel gemaakt.

9. De visie is in mijn ogen erg geschreven vanuit het oogpunt van stedelijk en landelijk gebied en houdt daardoor te weinig rekening met de tussenliggende variant (de categorie waartoe Heemskerk behoort).

lagere inkomens.

- Antwoord op 7 (halteplaatsen): De precieze lijnen en haltes worden bij de invulling van de concessie bepaald. De intentie is niet om overal nieuwe haltes te plaatsen.

- Antwoord op 8 (basis): Reizigers die niet zelfstandig met de fiets of te voet naar de halte kunnen reizen, en ook niet in aanmerking komen voor Wmo-vervoer, kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van Flexvervoer. In paragraaf 2.3 is hier extra toelichting over opgenomen. Het zal ook niet altijd nodig zijn om te voorkomen dat mensen van de auto gebruik maken.

- Antwoord op 9 (tussenliggend): De visie biedt handvatten voor landelijk én stedelijk gebied. We hebben hier echter geen definitie voor. Als Heemskerk er tussen in zit, dan biedt de visie ook voor Heemskerk voldoende mogelijkheden.

1. BRT en buslijnen

We zijn verheugd in de visie te lezen dat de provincie inzet op BRT en overige (H)OV-lijnen. Echter wij missen een concrete ambitie, met name op het gebied van het regionale busvervoer en in de uitwaaiering van de grote lijnen en deelmobiliteit.

Zo is Heemstede geconfronteerd met een afname van dienstregeling van RNet 340 (Uithoorn-Haarlem). Wij zullen in de gezamenlijke propositie van Zuid-Kennemerland voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en Amstelland-Meerlanden aangeven dat de frequentie van deze buslijn terug moet gaan naar de oorspronkelijke frequentie (nu: 4 keer per uur. Was: 8 keer per uur). Naast de 340 zouden wij ook graag zien dat het gehele busnetwerk in Heemstede wordt verbeterd. Wij weten dat de provincie Noord-Holland zich sterk maakt om het(H)OV in de provincie op het huidige niveau te behouden en het liefst zelfs laat groeien. Dit is echter niet terug te lezen in de Visie.

Ook al is het een Visie voor het onderwerp Deelmobiliteit, geldt dat we nog detaillering/-zicht op concrete invulling missen. Wij zouden graag in de Visie terugzien dat wij voor deelmobiliteit kunnen rekenen op hulp en/of stimulering vanuit de provincie Noord-Holland. En niet uitsluitend deelfietsen (waar de visie op inzet) maar ook de inzet van deelauto's en deelscooters. In maart 2024 zal naar verwachting de Nota Parkeernormen Heemstede worden vastgesteld waarin rekening gehouden wordt met reductiemogelijkheden bij inzet van deelmobiliteit in de brede zin van het woord. Hiermee willen wij Heemstede leefbaar en bereikbaarheid houden en bijdrage aan de uitvoering van de Woonvisie Heemstede.

Tot slot is het in stand houden van het doelgroepenvervoer (toegankelijk OV) essentieel. In de Visie wordt aangegeven dat het doelgroepenvervoer een taak is van de gemeente. Echter zonder concrete invulling, hulp en/of stimulering van de provincie Noord-Holland zal dit een opgave worden die nauwelijks uitvoerbaar zal zijn. Enerzijds omdat het aantal reizigers toe neemt door vergrijzing en het langer zelfstandig wonen, anderzijds zien wij dat buslijnen versoberd worden (zoals bijvoorbeeld RNet 340) en er een tekort aan personeel is voor de uitvoering van dit vervoer. Hierdoor wordt het steeds lastiger voor inwoners van Heemstede zich te verplaatsen naar het regulier OV, waardoor de toegankelijkheid van OV voor gebieden met vervoersarmoede niet gewaarborgd kan worden. Elke inwoner van Heemstede moet zo zelfstandig mogelijk kunnen reizen.

- Antwoord behouden huidig niveau: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'. Overigens is de afgelopen jaren ook afgeschaald vanwege personeelstekorten. Dit is hopelijk een tijdelijk probleem, maar zal ook op lange termijn wel een beperkende rol blijven spelen.

- Antwoord deelmobiliteit: In paragraaf 3.1 is hierover het volgende toegevoegd over de rol van de provincie: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel.

- Antwoord doelgroepenvervoer: Doelgroepenvervoer is inderdaad de verantwoordelijkheid van gemeenten, onder andere omdat de gemeente de doelgroepen kent. Wij denken dat het basisnet/flexvervoer leidt tot een betere toegankelijkheid, ook als er minder reguliere buslijnen rijden. We hopen dat daarmee publieke mobiliteit voor zoveel mogelijk mensen te gebruiken is. Er zullen echter altijd doelgroepen blijven die hier geen gebruik van kunnen maken.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

2. Concessies en Plusnet

De visie geeft aan dat de provincie met de vervoerregio Amsterdam wil samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren. Wij zijn zeer content met dit uitgangspunt.

Voor de gemeente Heemstede is dit van groot belang. Enerzijds vanwege onze centrale (doorvoer) ligging omdat diverse bussen de bereikbaarheid van buurgemeenten ten noorden van Heemstede en de verbinding naar zuidelijke en omliggende gemeente moeten waarborgen. Zoals eerder aangegeven is een belangrijkere verbinding (RNet 340) sinds de zomer 2023 afgewaardeerd naar vier keer per uur in plaats van acht keer per uur. Maar anderzijds hebben we ook concrete vooruitzichten nodig op rechtstreekse oost-west verbindingen zoals tussen Intercity station Heemstede-Aerdenhout en de in ontwikkeling zijnde OV Hub Nieuw Zuid in Haarlem. Deze is essentieel voor de bereikbaarheid van Heemstede. Een goed dekkend OV kan daarnaast ook bijdragen aan de verlaging van de te zware verkeersintensiteiten op de N201 in Heemstede. De N201 is zoals u weet een belangrijke doorgaande verkeersader door de kern van Heemstede heen waar reeds nu te hoge intensiteiten gemeten worden en verder dicht slipt. Heemstede heeft hiervoor een eerste aanzet in de gezamenlijke propositie voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en zal dit ook doen voor de concessie Amstelland-Meerlanden.

Buslijnen worden nu onderverdeeld in hoogwaardig OV (HOV) en OV. In de Visie wordt gesproken over een nieuw te introduceren "Plusnet". Plusnet zit tussen de twee andere varianten in. Plusnet is voor de gemeente Heemstede een nieuw begrip. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre onze gezamenlijke propositie beïnvloed wordt door deze nieuwe variant: wij hebben in onze input voor de propositie geen rekening gehouden met het 'nieuwe' Plusnet. Dit kan onze input voor de propositie veranderen, zeker omdat in de Visie gesproken wordt dat enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport. Wat betekent dit voor de gemeente Heemstede en welke kansen en mogelijkheden biedt dit ons? Maar ook: krijgt Plusnet een eigen bustype? Hoe sluit dit dan aan op de netwerken van de vervoerregio Amsterdam? En hoe werkt dit met de voorrang bij kruisingen in Heemstede, die volgens de Visie ook aan buslijnen behorend tot het Plusnet gegeven dient te worden?

Het Plusnet is vergelijkbaar met R-net, maar rijdt op andere plekken en vaak met een lagere frequentie dan voor R-net vereist is. Het is dus onderdeel van het HOV, en is geen tussenliggende laag. De uitwerking van de visie zal plaatsvinden in de NvU en het PvE van de komende aanbesteding. Het kaartbeeld is daarom slechts indicatief.

Beantwoord, geen
aanpassing aan tekst
nodig.

<p><i>3. Afstand haltes</i> In de visie staat dat een afstand van minimaal twee kilometer aangehouden wordt tussen de haltes van HOV en Plusnet (in binnensteden mogelijk iets korter). Met het oog op een bereikbaar Heemstede voor alle inwoners willen wij u graag meegeven dat, waar mogelijk, de afstand van twee kilometer binnen de gemeentegrens Heemstede (binnenstedelijk) losgelaten kan worden en toegestaan wordt dat een afstand korter is dan twee kilometer.</p>	<p>Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.</p>	<p>Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.</p>
<p><i>4. Maximum snelheid</i> De Visie gaat niet in op de maximale snelheid van de wegen waar het (H)OV over moet rijden en/of de gewenste snelheid voor het (H)OV. Wij houden bij onze herinrichtingen nadrukkelijk rekening met toekomstig (H)OV mogelijkheden en gaan ervan uit dat het vastgestelde Weg Categorisering Plan Heemstede (WCP) geen nadelige effecten zal hebben ten aanzien toekomstige (H)OV verbindingen in Heemstede. We houden hier voortdurend contact met de provincie over en de gezamenlijke buslijnenpropositie uit de regio Zuid-Kennemerland komt voor de zomer 2024 naar u toe. We horen graag spoedig na ontvangst uw reactie hierop en gaan wij graag met elkaar in overleg om te mogelijkheden te bespreken.</p>	<p>Fijn om hierover in contact te blijven. Dit is uiteraard een aandachtspunt voor alle gemeenten.</p>	<p>Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.</p>
<p><i>5. Online reisinformatie</i> Als laatste willen wij graag de aandacht voor de in de Visie genoemde website en app waar alle actuele reisinformatie terug te vinden zal zijn. Onze zorg is of deze informatie ook toegankelijk wordt voor mensen die geen toegang hebben tot deze ene app of website.</p>	<p>Reizigers die geen gebruik kunnen maken van een app of website kunnen ook telefonisch reisinformatie opvragen of een reis plannen, zoals is beschreven in paragraaf 4.1. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen.</p>	<p>Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.</p>

Toelichting

- Op 12 december 2023 heeft de provincie Noord-Holland de conceptvisie publieke mobiliteit 2024-2034 voor reactie vrijgegeven en Samenwerkingsverband DOVA gevraagd om op deze conceptvisie te reageren.
- Met veel interesse hebben we van de conceptvisie kennisgenomen. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om op deze conceptvisie te reageren. Desondanks had het ons passender geleken om eerder in het proces betrokken te worden voor een intercollegiale toetsing in een informele setting.
- Deze reactie is afgestemd met de decentrale overheden die deelnemen aan het netwerk publieke mobiliteit. Met deze reactie richten we ons op een inhoudelijke reactie. Decentrale overheden kunnen ook als belanghebbende een aanvullende reactie toesturen.

Inhoudelijk op hoofdlijnen

- De visie is sterk en duidelijk opgebouwd. De opbouw 'waarom, wat en hoe' maakt de visie op publieke mobiliteit duidelijk en maakt het visiedocument prettig leesbaar.
- Het is mooi om te zien hoe verschillende deelonderwerpen, zoals toegankelijkheid, hubs en buitenpoorten, in deze visie een plek krijgen. De visie op publieke mobiliteit is een combinatie van 'wat er al is' en 'waar de provincie naartoe wil'. Daarmee zet de provincie Noord-Holland een ambitieuze én praktische visie neer.
- De uitwerking van verschillende reizigers, hun kenmerken en reiswensen helpt als toetssteen om de uitwerking van publieke mobiliteit te kunnen toetsen. Het is echter onduidelijk hoe vanuit deze reizigerswensen is gekomen tot een ordening met uitspraken over onder andere de kwaliteit van het ov en flexvervoer (blz. 17 t/m 19). In aanvulling daarop zullen er naar verwachting ook dilemma's in de keuzes spelen, bijvoorbeeld tussen flexibiliteit en toegankelijkheid/eenvoudigheid. Is het mogelijk om deze overwegingen beter toe te lichten?
- In deze visie wordt publieke mobiliteit niet vanuit het gehele mobiliteitssysteem benaderd. Ov (en aanvullende collectieve vraggerichte diensten) blijft dominant. Vooral bij de uitwerking (hoe) wordt de scope smaller. De meerwaarde van publieke mobiliteit ligt in de samenhang óók met knooppunten en hubs, reisinformatie, apps, deelmobiliteit, doelgroepenvervoer en meerijddiensten, maar wordt beperkt beschreven. Het is onmogelijk om publieke mobiliteit primair vanuit een OV-insteek te organiseren.
- In figuur 9 (blz. 20) wordt een onderscheid gemaakt van verschillende vormen van vervoer. Dit wordt in tabel 1 (blz. 23) verder uitgewerkt. Hoe verhouden deze uitwerkingen zich tot elkaar? Deelmobiliteit wordt wel genoemd op blz. 23, maar niet op blz. 20. Anderzijds wordt op blz. 20 wel gesproken over buurtbussen, lokale initiatieven en flex-/OV-taxi, maar deze komen niet terug op blz. 23. Daarmee is onduidelijk hoe de provincie deze onderdelen wil (laten) organiseren: wel of geen onderdeel van de OV-concessie? Zo niet, wat wel? Daarmee blijft de visie nog erg algemeen en is onduidelijk

- Antwoord op uitwerking reizigerswensen: Er zitten in reizigerswensen inderdaad dilemma's. We hebben dan ook niet zozeer een uitgebreide analyse gemaakt, maar deze reizigerswensen meegenomen in de keuzes voor de systeemopbouw, ook rekening houdend met wat er al is, en wat financieel en qua markt haalbaar lijkt. Daarbij speelt ook nog dat voor het onderdeel Flex en ook wel deelmobiliteit in landelijk gebied er geen kant en klare oplossingen zijn. Daarin zal eea ontwikkeld en uitgeprobeerd moeten worden, waarbij we de reizigerswensen uiteraard meenemen, maar ook als onderdeel van een bredere afweging.
- Antwoord op mobiliteitssysteem: De visie legt in de uitwerking de nadruk op de verantwoordelijkheid en het belang van de provincie, die zich inderdaad beperkt tot het ov, flexvervoer en een deel van deelmobiliteit, met als uitgangspunten dat iedereen die niet met de auto of fiets wil of kan reizen, toch kan reizen. Daarom hebben we een breed palet aan vervoersmogelijkheden opgenomen in de visie. Voor de komende ov-aanbesteding hebben we hiermee een duidelijk kader geschetst (de uitwerking moet nog plaatsvinden). Voor onderdelen als hubs, flexvervoer en deelmobiliteit weten we nog weinig. Hiervoor zal eerst meer uitgezocht moeten worden. Dit is minder urgent, omdat het grotendeels niet via de ov-concessie zal worden geregeld.
- Antwoord op figuur en tabel: De figuur beschrijft de twee lagen zoals beschreven in hoofdstuk 2 gerelateerd aan de ov-concessie. De tabel beschrijft het gehele systeem van publieke mobiliteit, dus incl. deelmobiliteit. Deelmobiliteit gaan we niet via de ov-concessie regelen.
- Antwoord op gebruikers doelgroepenvervoer: De doelgroepen zijn opgebouwd vanuit reismotieven, zoals in paragraaf 2.2 nu scherper is toegelicht. Gebruikers van doelgroepenvervoer hebben grotendeels dezelfde reismotieven als hier beschreven. In de uitwerking zullen we meer inzoomen op wat de het palet aan vervoerssystemen kan bijdragen aan de vervoerbehoefte van het doelgroepenvervoer en andersom, welke eisen we dan moeten meegeven om voldoende interessant te kunnen zijn.
- Antwoord kaderstellende rol: De provincie heeft een belang bij deelmobiliteit maar geen wettelijke rol. De provincie zal dus geen kaders stellen. Als de provincie wel deelmobiliteit gaat organiseren, dan zal via af te sluiten contracten eisen worden gesteld. Dat is geen kader, maar een uitvraag.
- Antwoord op toegankelijkheid: Uiteraard moet het volledige systeem van publieke mobiliteit toegankelijk zijn. Dit is in paragraaf 2.2 en 2.3 nog sterker benadrukt.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst. Figuren zijn aangepast.

wat reizigers straks mogen verwachten.

- Voor reizigers die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer is publieke mobiliteit zowel een kans als een bedreiging. Deze reizigers kunnen (in sommige situaties) ook gebruik maken van het reguliere ov. We missen deze reizigers in de reizigersprofielen en adviseren om de kansen in de combinatie doelgroepenvervoer en ov en de benodigde afstemming met gemeenten en vervoerders één slag dieper uit te werken.
- De provincie ziet voor deelmobiliteit, carpoolen en taxi een rol voor de markt. Tegelijkertijd heeft de provincie een ambitie en kaderstellende rol, ook om de doelstellingen uit het Perspectief Mobiliteit (verminderen, veranderen en verbeteren) te realiseren. We zijn erg benieuwd hoe de provincie Noord-Holland hier invulling aan wil geven.
- Er wordt gesteld dat hoogwaardig ov (trein en bus) toegankelijk is. Reizigers met een (motorische) beperking zijn vaak afhankelijk van ov. Voor hen is het wenselijk dat het gehele publieke mobiliteitssysteem ook buiten de bedieningstijden van hoogwaardig ov toegankelijk is. We vragen daarom aandacht voor de toegankelijkheid van basisnet en flex.
- Voor veel decentrale overheden is publieke mobiliteit een nieuw onderwerp, waarop we pionieren en ontdekken. We adviseren om in de visie te benoemen dat er monitoring, evaluatie en kennisdeling met andere partijen plaatsvindt, zodat we van elkaar kunnen leren.

- Antwoord M&E en kennisdeling: In H3 na de tabel is hiervoor een nieuwe paragraaf toegevoegd.



In dit advies maken wij graag van de mogelijkheid gebruik de visie verder aan te scherpen.

De ambitie die u heeft om Publieke Mobiliteit een volwaardig alternatief te laten zijn van de particuliere auto vinden wij lovenswaardig. Hiertoe wordt Publieke Mobiliteit onderverdeeld in een Plusnet, een Basisnet en een Flexnet. Het Plusnet is naar onze mening vergelijkbaar met R-net: gestrekte lijnen met weinig haltes. Voor woon-werk vervoer kan dit een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn en ook voor woon-school vervoer biedt dit perspectieven. Het Plusnet krijgt in de visie dan ook ruim de aandacht. Het Basisnet en in sterkere mate het Flexnet daarentegen krijgen veel minder aandacht. Het Basisnet bevat in grote lijnen de traditionele streeklijnen die nu al vaak een kwijnend bestaan leiden. Het Basisnet wordt in de visie min of meer gelijkgesteld aan het Flexnet ('Basisnet wordt ingevuld met lijnbusdiensten of buurtbussen...'; 'Een alternatief is de inzet van Buurtbussen'; 'voor zeer kleine stromenis Flexvervoer voorzien'). Wij zien hier het gevaar van een 'race to the bottom'. Nu al zien we dat streeklijnen worden omgezet naar buurtbussen, waar vrijwilligers het werk van professionele chauffeurs, mogen uitvoeren. Zie lijn 407 in NHN, waar de vrijwilligers zich eigenlijk onbetaalde krachten van Cxx voelen en de animo om vrijwilliger te worden tanende is. Wij adviseren om ook het Basisnet duidelijk te definiëren, zodat er sprake is van een samenhangend netwerk.

Tegelijkertijd wordt veel ingezet op deelmobiliteit als aanvulling op het ov en als onderdeel van de Publieke Mobiliteit. In de visie heet het dat 'soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker en kosteneffectiever dan ov. Onze vraag is: voor wie? Het zal zeker voor de provincie of de vervoerder voor dunne stromen of 'the first or last mile' kosteneffectiever zijn, maar is het ook voor de reiziger aantrekkelijker?

Naar onze mening wordt hier te gemakkelijk vanuit gegaan dat iedereen wel kan fietsen. Er zijn groepen voor wie de fiets geen alternatief is. Dat kan zijn vanuit mobiliteits beperkingen, mentale beperkingen, leeftijd en financiële beperkingen (een ov-fiets kost al 4,95 per dag en commerciële deelfietsen zullen niet veel goedkoper zijn, zeker niet in landelijke gebieden). Dat wil niet zeggen dat wij tegen deelmobiliteit zijn, integendeel, maar het moet een duidelijk onderdeel zijn van het Flexnet, niet als vervanger van het Flexnet, want dan ontstaat naar onze mening ook hier het gevaar dat groepen uitgesloten worden.

In de aanbestedingsbrief wordt gesteld dat bussen niet meer bij scholen zouden moeten halteren, aangezien scholieren wel zouden kunnen fietsen. Hiermee worden groepen scholieren die dat niet kunnen uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Er zijn scholieren die ver weg wonen, die fysiek of geestelijk slecht in staat zijn te fietsen, een

- Antwoord op beschrijving Basisnet: Hoofdstuk 2 is anders opgebouwd, om de verhouding tussen de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit beter weer te geven. Basis en Flex is een volwaardig systeem naast hoogwaardig ov. Het heeft alleen andere eigenschappen. Ze staan ook naast elkaar in de figuren.

- Antwoord positie Flexvervoer: In paragraaf 2.1 en 2.3 is meer aandacht besteed aan de rol van Flexvervoer, o.a. als alternatief voor deelmobiliteit of voor mensen die niet makkelijk te voet of per fiets kunnen reizen. In paragraaf 4.1 is het belang van een geïntegreerde reisplanner aangescherpt.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

gevaarlijke weg zouden moeten fietsen, enz. Bovendien geldt hier zeker het motto 'jong geleerd, oud gedaan'. Als scholieren tijdens hun schooltijd niet met de bus kennismaken, zullen ze dat niet gauw later doen. De suggestie dat scholieren ook van deelfietsen gebruik kunnen maken, vereist wel dat er (ook op de piekmomenten) altijd voldoende deelfietsen aanwezig zijn. Of een commerciële aanbieder dat waar gaat maken is zeer de vraag.

Wij adviseren meer in te zetten op het Flexnet, en niet uit te gaan van een 'mooie aanvulling voor als de vervoervraag klein is', zoals in de visie wordt gesteld, maar dat het Flexnet zich ontwikkelt tot een hoogwaardig, vraagafhankelijk vervoer. Er zijn inmiddels in binnen- en buitenland goede voorbeelden (Texelhopper, Hubtaxi, Arriva Vlinder, Hoppin (de Lijn)). Apps, zoals de VIA app kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

Wij adviseren tevens de mogelijkheden te onderzoeken om het WMO vervoer te betrekken bij de invulling van het Flexnet. Wij beseffen dat hier wat hobbels te overwinnen zijn (gemeenten zijn verantwoordelijk voor WMO vervoer; provincie voor openbaar vervoer), maar dit mag geen belemmering zijn samenwerking in enigerlei vorm aan te gaan. In de concessie GV wordt hier al naar gekeken.

Belangrijk hierbij is dat het flexvervoer, maar ook de deelvervoer reis mogelijkheden, in de reisplanners meegenomen worden, zodat ook mensen van buiten van deze vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken en daarmee het gebruik kunnen vergroten. De NS

Reisplanner, OV9292 en Google Maps doen dit al gedeeltelijk, maar er is nog geen Reisplanner die het totaalaanbod weergeeft. In het buitenland heeft o.a. de Lijn met de Hoppin app een planner waar deelvervoer goed geïntegreerd is. Wij adviseren de provincie om hier een actieve rol in te spelen.

U stelt dat de provincie in het kader van het Masterplan Wonen vooral inzet op woningbouw bij OV locaties. Dat ondersteunen wij, omdat dit onnodige mobiliteit tegengaat en de afhankelijkheid van de auto kan verminderen. Ook kan dan makkelijker ingezet worden op deelmobiliteit. Maar ook hier geldt dat voor bepaalde groepen die deelmobiliteit geen optie is er dus ook in dit soort locaties een vorm van vraagafhankelijk Flexvervoer beschikbaar moet zijn, en wel vanaf het moment dat de eerste woningen worden opgeleverd. Als dat niet het geval is, zal toch voor de (tweede) auto gekozen worden.

U heeft aangegeven dat er op basis van de vast te stellen visie geen uitvoeringsagenda komt, maar dat de visie geconcretiseerd gaat worden in de nota van uitgangspunten voor het PvE van de nieuwe concessies. Wij denken daarbij graag met u mee.

<p>Hoewel het enigszins benoemd is in de visie, vragen wij als landelijke gemeente met name aandacht voor openbaar vervoer in de kleine kernen. Een kern van ongeveer minimaal 1000 inwoners moet wat ons betreft voorzien worden van enige vorm van openbaar vervoer. In onze gemeente heeft bijvoorbeeld Spierdijk wat een kern is van ongeveer 1500 inwoners geen openbaar vervoer. Wij gaan ervan uit dat bij de verdere uitwerking van de visie een kern als Spierdijk voorzien wordt van openbaar vervoer.</p>	<p>De ambitie van de provincie is dat iedereen in Noord-Holland van publieke mobiliteit gebruik kan maken. De precieze uitwerking hiervan gebeurt in de concessie.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p><i>Opmerkingen publieke mobiliteit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Algemeen <ul style="list-style-type: none"> o Er staat best veel herhaling het in het stuk, kan het stuk korter, waardoor het (nog) beter leesbaar wordt? o Met een vergrijzende bevolking is het goed om de wensen en belangen maar ook de beperkingen van ouderen goed mee te nemen in de aanbesteding. o In figuur 6 valt Doelgroepenvervoer onder de ambitie publieke mobiliteit. Als deze meer richting de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie zou kunnen opschuiven, dan is doelgroepenvervoer misschien beter te combineren met openbaar vervoer en kan er mogelijk een efficiencyslag en daarmee een kostenbesparing gerealiseerd worden. Bovendien sluit dit goed aan op het uitgangspunt dat publieke mobiliteit voor iedereen is. • Toegankelijkheid <ul style="list-style-type: none"> o In het stuk staat veel over fysieke toegankelijkheid. Maar toegankelijkheid is meer dan alleen fysiek. Toegankelijkheid ouderen, laaggeletterden, digibeten, mensen met mentale uitdagingen etc. etc. is ook belangrijk. Dit wordt wel op meerdere plekken genoemd (zoals bellen i.p.v. een app), maar lijkt ons goed om naast de fysieke toegankelijkheid ook de andere vorm van toegankelijkheid een prominentere plek te geven in het stuk. o Het lijkt ons een goed streven om sommige (!) reizigers die nu in het doelgroepenvervoer zitten actief te stimuleren en helpen om gebruik te maken van het reguliere vervoer, door bijvoorbeeld aanpassingen en coaching. 	<ul style="list-style-type: none"> - Antwoord algemeen: We hebben gekozen om de principes uitgebreid uit te leggen, soms levert dat wat herhaling op. Voor het compacte verhaal is de samenvatting opgesteld. De doelgroepen zoals omschreven in paragraaf 2.2 gaan uit van reismotieven en omvatten alle leeftijden. In de nieuwe versie is dit explicieter benoemd. Ook zijn ouderen in het kader over toegankelijkheid meegenomen. Doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Wel onderzoekt de provincie, in afstemming met gemeenten en vervoerders, naar synergiemogelijkheden tussen doelgroepenvervoer en Flexvervoer, bijvoorbeeld door voertuigen voor doelgroepenvervoer op andere momenten in te zetten voor Flexvervoer. - Antwoord toegankelijkheid: In de nieuwe versie is in paragraaf 2.3 toegankelijkheid uitgebreider toegelicht. Een toegankelijk systeem kan zorgen dat sommige reizigers die nu op Wmo-vervoer zijn aangewezen, makkelijker gebruik kunnen maken van reguliere publieke mobiliteit. 	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>

Vragen over publieke mobiliteit

- Flex bedieningstijd 06-01.00.
- o Geldt dit voor alle inwoners? Of alleen de plekken waar haltes zijn?
- Hubs
- o Zijn er minimale eisen aan hubs?
- o Er gaat ook HOV vervoer over rijkswegen, (A7, N99). Worden die ook verplicht tot het maken van hubs?
- HOV Buslijn 350
- o Welke rol speelt HOV buslijn 350, die valt onder de concessie van Friesland en in die concessie staat dat die minimaal 1x in het uur rijdt.
- Frequentie
- o De verhoging van de frequentie gaat in bij de nieuwe concessie. In hoeverre is het mogelijk om ook al voor die tijd de frequentie te verhogen op het toekomstige plusnet?
- Plusnetlijn
- o Op pagina 14 staat het volgende; Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd). In welke gevallen kan een plusnetlijn teruggedraaid worden naar een basisnetlijn?
- Deelvervoer
- o Betreft deelauto's. Aan de ene kant geven jullie aan dat jullie niet over de deelauto's gaan, maar aan de andere kant geven jullie aan dat jullie in landelijk gebied wel deelmobiliteit kunnen contracteren. Wat zijn de concrete doelen van deelvervoer in landelijk gebied? Betaald de provincie dit? Welke toekomst hebben de Mobipunten?

- Antwoord Flex bediening: Flexvervoer is gekoppeld aan hubs en ov-knooppunten. Een inwoner in provincie Noord-Holland kan met Flexvervoer tussen 6:00 en 1:00 van en naar een hub of ov-knooppunt worden gebracht. Als het Basisnet op dat moment niet rijdt of op die plek niet rijdt, dan zal een vorm van Flexvervoer beschikbaar zijn. Ook hiervoor geldt: vraagafhankelijk.
- Antwoord hubs: Voor de eisen aan hubs volgen we de hubstrategie, specifiek voor streek- en regiohubs. Daarbij moeten, zoals in paragraaf 2.3 beschreven, o.a. voldoende parkeer- en laadvoorzieningen aanwezig zijn, een aanbod van deelmobiliteit en goede wachtvoorzieningen. De komende tijd werkt de provincie dit verder uit, waar nodig in samenwerking met gemeenten. Hubs hebben vooral functie als toegangspoort tot het Plusnet, langs rijkswegen is dit waarschijnlijk niet van toepassing. Mocht dit toch in de uitwerking het geval zijn, dan gaan we het gesprek aan met Rijkswaterstaat.
- Antwoord op 350: Voor provinciegrensoverschrijdende lijnen stemmen we af met de buurprovincies.
- Antwoord frequentie: In principe kunnen elk jaar via het vervoerplan wijzigingen worden doorgevoerd. Uiteraard moet daar wel budget voor zijn.
- Antwoord Plus naar Basis: Als een Plusnetlijn te weinig wordt gebruikt, kan het in sommige gevallen logischer zijn om bijvoorbeeld de frequentie wat te verlagen, om zo met een vollere bus te kunnen rijden. Of dit nodig is wordt jaarlijks samen met de vervoerder geëvalueerd.
- Antwoord deelvervoer: Met de visie geeft de provincie aan dat zij dit belangrijk vindt. Hoe dit eruit komt te zien, hoe dit te organiseren en hoe dit te bekostigen moet eerst verkend worden. In de regio Gooi en Vecht vindt als eerste een verkenning plaats.

Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Per gemeente

Hollands Kroon

- Figuur 8 ; Er missen een aantal lijnen van de Basis en Flex. Namelijk van alle kernen van Hollands Kroon richting een OV Hub. Daarnaast mist er een goede verbinding tussen Wieringen en station Anna Paulowna en mist er een goede verbinding tussen Nieuwe Niedorp / Winkel richting een station en voorzieningen.

Schagen

- De (jarenlange) geuite wens is dat Petten via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen krijgt. Hoe kijkt de provincie hier tegenaan?
- De wens is dat Waarland via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen behoudt. Dit ter versteviging van de regio. Hier wordt ook de komende jaren flink gebouwd.

Texel

- Figuur 8 ; er mist een plaatje voor het Voortgezet Onderwijs op Texel (er is een middelbare school in Den Burg).

De kaart is indicatief. Een pijl van Basisnet/flex kan voor diverse kernen gelden. In de concessie worden de precieze routes en haltes uitgewerkt.

Beantwoord

<p>Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw conceptvisie Publieke Mobiliteit. Openbaar vervoer staat in de regio's steeds meer onder druk. Het voorbeeld van Zeeland, waar een reguliere concessie niet meer uit te voeren is, is exemplarisch. Wij juichen het dan ook van harte toe dat u fundamenteel kijkt naar het functioneren van het openbaar vervoer in de provincie. Onze focus ligt vanzelfsprekend op het openbaar vervoer boven Alkmaar in het algemeen en in Den Helder in het bijzonder.</p> <p>Wij begrijpen dat voor een toekomstbestendig OV-systeem de indeling in Plus-, Basis- en Flexnet in de provincie nodig is, aangevuld met hubs en deelvervoer. Tegelijk vraagt dat voor een deel van de reizigers een omslag in denken. Zij krijgen immers te maken met wellicht snellere buslijnen, maar zijn meer tijd kwijt om de halte te bereiken. Daarnaast kan meer inzet op flexibel vervoer botsen met lokale initiatieven in bijvoorbeeld met WMO-vervoer. Dat WMO-vervoer is op dit moment een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Wanneer gemeenten hun WMO-vervoer moeten inbrengen in deze visie, worden zij daarmee ook beslisser en opdrachtgever. Overigens geldt dat voor de Kop van Noord-Holland voor wat betreft de Mobipunten.</p> <p>In deze visie, die een goede basis legt onder het publiek vervoer in de provincie, zou eigenlijk meer plaats moeten worden ingeruimd voor lokale initiatieven en zou meer in gezamenlijkheid met de gemeentelijke colleges moeten worden vastgesteld. Wij pleiten dus eerder voor overleg vooraf, waardoor er meer overeenstemming ontstaat.</p> <p>Wij wensen u veel succes met de verdere uitwerking hiervan en vertrouwen erop hierover snel met elkaar om de tafel te kunnen zitten.</p>	<p>Het doel is om een samenhangend netwerk te creëren, en lokale initiatieven om mensen op hun bestemming te brengen te benutten. Het streven is om, uiteraard in afstemming met gemeenten, te zoeken naar mogelijke synergie tussen Wmo- en Flexvervoer, bijvoorbeeld in het gebruik van voertuigen. Voor de uitwerking in de concessie worden de gemeenten betrokken, om zo gezamenlijk tot een goede invulling te komen.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p>Allereerst in algemene zin, is ons inziens de visie (teveel) gefocust op het aanbod van publieke mobiliteit en wordt er te weinig aandacht besteed aan het gebruik ervan. In de visie wordt niet specifiek ingegaan op hoe de provincie graag zou willen zien dat er gebruik gaat worden gemaakt van publiek mobiliteit. Een cijfermatige onderbouwing kan hierbij bijdragen aan de noodzakelijkheid van een bepaald aanbod aan publiek vervoer. Andere vragen die bij ons opkwamen gaan over het stimuleren van het gewenst gedrag (naast het aanbieden van bepaald vervoer) en hoe de ambitie van de provincie zich verhoudt tot provincie-grensoverschrijdende daily urban systems (bijv. rondom het Gooi)?</p>	<p>De visie beschrijft een toekomstbeeld naar het systeem van aanbod van publieke mobiliteit. De uitwerking zal deels vraagstimulerend zijn en grotendeels vraagafhankelijk. Gedragsverandering zoals o.a. beschreven in het Perspectief Mobiliteit en het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) waarbij het daily urban system van de MRA centraal staat, zal plaatsvinden door een combinatie van diverse beleidsinzet, waaronder het aanbod aan publieke mobiliteit. Keuzes in ruimtelijke ordening, flankerend beleid, mobiliteitsmanagement zijn veel meer bepalend voor gedragsverandering. Het systeem publieke mobiliteit kan naar verwachting meebewegen en zal zich van jaar tot jaar ontwikkelen. Goede monitoring is hierbij van belang. Met de beschikbare data en instrumenten is het helaas niet goed mogelijk om goede prognoses te maken voor belangrijke onderdelen van publieke mobiliteit zoals basisnet, flexvervoer en deelmobiliteit.</p>	<p>Beantwoord</p>

De deelauto ontbreekt bij figuur 2? Deze wordt niet genoemd. Op pagina 4 wordt aangegeven dat publieke mobiliteit wordt gezien als vervoer wat geen eigen (privé) vervoermiddel betreft.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
Ontbreekt wederom de deelauto in het natransport.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
In figuur 8 ontbreekt de link met het Ontwikkelperspectief Mobiliteit NHN wat onlangs door PNH i.a.m. CXX en NS is vastgesteld. Het eerder aantakken van de bus op de trein komt bijv. niet terug in figuur 8 voor West-Friesland.	Het is een indicatieve kaart. Niet aanpassen. Ontwikkelperspectief is enerzijds uitwerking en anderzijds voor korte termijn.	Beantwoord
De OV-taxi is een private dienst en niet van NS.	De toevoeging 'van NS' is verwijderd uit de tekst.	Beantwoord en verwerkt in de visie
Goed voorstel, alleen ontbreekt daarbij de regiorol. Ziet de provincie dit als haar taak om te initiëren?	Zoals toegelicht in paragraaf 3.1 ziet de provincie voor zichzelf een rol om te faciliteren dat lokale vrijwilligersinitiatieven goed vindbaar zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
Het huidige taxivervoer is dermate hoog in tarief vergeleken met regulier OV dat het voor veel reizigers geen aantrekkelijk reismogelijkheid is. Dus als je het aan de markt overlaat zal het taxivervoer ook zeer beperkt zijn in het aanbod.	Voor reizigers die een rechtstreekse verbinding van deur tot deur wensen, kan een taxi soms een aantrekkelijke optie zijn. We zien het als iets positiefs dat regulier ov voor veel reizigers de meest aantrekkelijke optie is.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
NS is allereerst van mening dat er - met name in NHN - zo min mogelijk parallel vervoer tussen bus en trein moet worden aangeboden. Dat er verschillende tarieven zijn tussen bus en trein is in die zin ook logisch kijkend het verschil in luxe/comfort/snelheid.	Het is niet de bedoeling dat bus en trein met elkaar concurreren, dus paralleliteit proberen we te voorkomen (mits de trein voldoende frequentie biedt). Wij zouden graag de tarieven van trein en bus gelijk zien, zodat we busreizigers ook naar de trein als alternatief kunnen verwijzen. Het argument luxe/comfort/snelheid vinden we niet relevant.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
De OV-chipkaart gaat op den duur verdwijnen. Advies is hier om de nieuwe term "OV-pas" of "OV-betalen" te gebruiken.	OV-chipkaart is in het stuk aangepast naar ov-pas	Beantwoord en verwerkt in de visie

<p>Wie is volgens de provincie hiervoor verantwoordelijk? De betreffende aanbieder van het vervoer?</p>	<p>De provincie voelt zich verantwoordelijk en wil dit via de regionale vervoerder van de OV-concessie regelen. Elke aanbieder van het vervoer moet inderdaad de benodigde informatie beschikbaar stellen. Dit moet op een centrale plek gedeeld worden, dus de aanbieders hoeven niet ieder hun eigen website of app te hanteren. Een centrale rol ligt dus bij de regionale vervoerder, maar de provincie zal aanvullend afspraken moeten maken met b.v. buurtbusorganisaties, lokale initiatieven, NS en deelmobiliteitsaanbieder dat zij ook informatie delen en wellicht ook krijgen en aanbieden. Een duidelijke regiorol voor de provincie dus.</p>	<p>Beantwoord. Geen aanpassing in de tekst.</p>
<p>In het begin wordt ook gesproken over dat deelmobiliteit een onderdeel betreft van het publieke mobiliteitssysteem in NHN. Dat lees ik nu niet terug?</p>	<p>Figuur 9 gaat over het ov-concessie gerelateerde deel. De titel bij de figuur is aangepast (ook in de samenvatting).</p>	<p>Beantwoord en aangepast</p>
<p>Wat wordt door de provincie precies bedoeld met tarieven afstemmen? En wat is de argumentatie voor tariefintegratie? Is dit alleen bedoeld voor losse reizen en/of ook voor abonnementen? NS staat open voor het gesprek met de provincie hoe we voor de reiziger/eindgebruiker tot een aantrekkelijke OV-propositie kunnen komen.</p>	<p>Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen, en bij voorkeur ook met één abonnement kunnen reizen, en bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we paralleliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk.</p>	<p>Beantwoord, geen wijziging in tekst</p>
<p>Betekent dit ook dat de provincie over gaat tot subsidiëren van deelmobiliteit indien deelmobiliteitsaanbieders aangeven dat subsidie (van de onrendabele top) noodzakelijk is om deelvervoer te kunnen aanbieden in NH?</p>	<p>Voor locaties waar de provincie graag deelmobiliteit ziet, maar de markt dit niet zelf aanbiedt, is dit inderdaad mogelijk.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p>Wenselijk is om in een vroegtijdig stadium in contact te treden met de gemeente en afstemming te zoeken met NS. Een evenementenkalender is behulpzaam zodat er vroegtijdig overzicht is van evenementen en samenwerking tot stand kan worden gebracht.</p>	<p>Afstemming tussen vervoerders en provincie is hierbij inderdaad van belang.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p>Gezien de grote druk op het fietsparkeren op maaiveld in onze stallingen op vele stations in Noord-Holland is ons advies om dit eerst in overleg met NS en onze collega's van NS Stations (en evt. ProRail die gaan over # fietsparkeerplekken) vooraf af te stemmen. Heeft de provincie meer inzicht op welke locaties dit men wilt gaan uitvoeren, incl. aantallen scholieren/fietsen?</p>	<p>De precieze uitwerking komt aan bod bij de concessie. Waar van toepassing gebeurt dit uiteraard in afstemming met NS Stations.</p>	<p>Beantwoord</p>

<p>Dit betreft een goed voorstel, maar zoals het er nu staat opgeschreven staat het er wel vrijblijvend. Bij welke organisatie ligt hiervoor het initiatief volgens de provincie? Advies vanuit NS is om hierbij de bestaande Werkgeversaanpak en Breikers te benutten. En uiteraard ook is het van belang dat overheden zelf hierin het goede voorbeeld geven.</p>	<p>Eens, de provincie neemt een actieve rol maar gebruikt de lopende trajecten.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p>Publieke mobiliteit vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is er nu sprake van fijnmazig vervoer? • Wat bedoel je met een buurtbus • Verwachten jullie dat een aantal reizigers afhaken vanwege 2km tot halt? • Als je wilt dat ze met een kleine bus rijden, waarom doe je dat dan niet sowieso? • Hoe zit het qua verantwoordelijkheid WMO vervoer, maakt de rol gemeente belangrijker. • Zijn er mogelijkheden met dit systeem om ov te introduceren waar het nu niet is? • Mist dat Rijkswaterstaat niet investeert in infra op dit moment. • Samenwerking met andere autoriteiten moet meer naar voor komen. • Verwachtingen van gemeenten duidelijker weergeven. 	<ul style="list-style-type: none"> - Antwoord op fijnmazig vervoer: Fijnmazig vervoer is geen doelstelling van de visie. De doelstelling is bereikbaarheid voor iedereen. Dat is iets anders. - Antwoord op buurtbus: Een buurtbus is een ov-lijn die gereden wordt door vrijwilligers en hangt onder een stichting. Vaak wordt via de ov-concessie geregeld dat de concessiehouder de buurtbus faciliteert met voertuigen en reisinformatie. - Antwoord op 2 km: Elke verandering zal in meer of mindere mate leiden tot andere keuzes van reizigers, dus ook afhaken. Dat is niet te voorkomen. - Antwoord op kleine bus: De vraag is niet duidelijk - Antwoord op verantwoordelijkheid Wmo: Die blijft zoals hij is, bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen. - Antwoord op ov waar nu niets is: Ja, vooral de flex-systemen - Antwoord op RWS: Dat is een operationeel probleem. Indien financieel, valt er mogelijk iets af te spreken - Antwoord op samenwerking: Dit is op enkele plekken in de tekst sterker benadrukt. - Antwoord op verwachtingen gemeenten: Dit is een visie van de provincie. De wensen van gemeenten kunnen bij uitwerking in de concessie, waar gemeenten bij worden betrokken, worden afgewogen. 	<p>Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.</p>

<p><i>1. Aanleiding en visie</i></p> <p>Wij delen de door u gesignaleerde ontwikkelingen en veranderde opgaven voor mobiliteit, ook door veranderd reisgedrag. Een aantal van de uitgangspunten voor duurzame mobiliteit en inzet op goed OV is herkenbaar in een aantal gemeentelijke mobiliteitsvisies.</p> <p>Daarnaast zien we ook dat de bereikbaarheidsopgave in onze regio een extra dimensie hebben, door de corridorfunctie (met veel reizigers die door onze regio reizen, maar hier geen herkomst en bestemming hebben). Dat betekent dat er een grote druk op onze regio ligt. De herprioritering van het landelijke Mobiliteitsfonds, en het 'on hold' plaatsen van investeringen, maken de noodzaak om slim om te gaan met alternatieven extra belangrijk. We pleiten daarom voor versterking van het OV in onze regio.</p> <p>Daarnaast groeit Nederland qua inwoners nog door, dat kan een discrepantie opleveren met de ambitie om minder te reizen. Ook de impact van een vorm van rekening rijden ("anders betalen voor mobiliteit") is nog niet duidelijk. Het is ons inziens goed om de visie zo nodig hierin bij te kunnen stellen.</p>	<p>De ambitie van de provincie is om de groei op een duurzame manier te kunnen faciliteren. De concrete invulling van de visie wordt ieder jaar in overleg met de vervoerder herijkt, dit geeft ruimte om flexibel om te gaan met eventuele ontwikkelingen de komende jaren.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p><i>2. Oplossingsrichtingen</i></p> <p>In de (concept)visie zijn de bouwstenen voor systeem van publieke mobiliteit neergelegd, waarbij ook de belang van een HUB en deelmobiliteit zijn opgenomen. Een aantal van deze oplossingen zijn nog volop in ontwikkeling, zoals de HUB's, de doorfietsroutes en de deelmobiliteit.</p> <p>We constateren ook dat de oplossingen in minder dicht bewoond gebied een andere business case hebben, dan in metropoolgebied. Het zou daarom wellicht logisch zijn om stapsgewijs toe te groeien naar een nieuw systeem; wat in onze ogen ook betekent dat het belang van bestaande OV-systeem groot is, zo lang we nog geen nieuwe stappen hebben kunnen zetten. Pilot deelmobiliteit (alleen deelfietsstelsel) Gooi en Vechtstreek nog geen besluit, start in 2024 nog niet duidelijk. Daarnaast kan het van belang zijn om te kijken naar (boven)regionale samenwerking voor het invoeren van bijvoorbeeld deelmobiliteit (zoals gedaan is in Antwerpen). En wat een goede samenwerking met de werkgeversaanpak als extra impuls kan opleveren (bijvoorbeeld in meer fietsen).</p>	<p>We gooien niets weg voordat er iets nieuws is. Lopende initiatieven zetten we door en kunnen een plekje krijgen bij de uitwerking. Samenwerken zal steeds meer nodig zijn om goede uitwerkingen op straat te krijgen.</p>	<p>Beantwoord</p>

<p>3. Aandachtspunten</p> <ul style="list-style-type: none"> - We pleiten voor behoud en uitbreiding van de regionale R-net en HOV-lijnen; de huidige lijnen vullen een grote functie in. En nieuwe lijnen, zoals op de verbinding Almere-Huizen-Hilversum-Utrecht of Almere-Huizen-Amersfoort kunnen extra waarde hebben (gegeven de belangrijke herkomst-bestemmingsrelatie). Het is belangrijk om daarbij over de grenzen van de concessie heen te kijken. Niet alleen naar de Vervoerregio Amsterdam, maar ook de aangrenzende concessies van de provincie Utrecht en Flevoland. - Vanuit de Hubstrategie voor de Gooicorridor kijken we naar potentiële Hub-locaties. Het is mooi als de visie daarop gaat aansluiten. Voor de kortere termijn is het in ieder geval al de moeite waard om de HOV halte Eemnes / Laren te vermelden, die is in de zomer 2024 gereed. <p>Op pagina 23 van het rapport, in de tabel, staat bij ‘hubs’ bij ‘wie?’ de ‘provincie en gemeenten’. De ervaring leert dat mobiliteitshubs vaak op gronden van het Rijk liggen; namelijk RWS, Prorail of NS. Zie bijvoorbeeld P+R Muiden, Station Naarden-Bussum of Bussum-Zuid. Op dit soort locaties zal het gesprek, over het realiseren van lokale en regionale publieke mobiliteitsambities, gevoerd moeten worden met het Rijk. De strekking van de voorgaande zin graag toevoegen in de laatste kolom van de tabel.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoewel de concessie Gooi en Vechtstreek al in grote mate gebaseerd is op de visie van plusnet en basisnet, willen we graag gezamenlijk keuzes maken bij eventuele wijzigingen. - In de visie is nog niet aangegeven wat er verandert voor onze regio ten aanzien van basisnet en flexvervoer. We willen graag betrokken worden in deze uitwerking. - We hebben nog geen beeld hoe flexnet gaat functioneren. Daarnaast zijn we in gesprek over het opzetten van een pilot met vraaggestuurd OV. Het is ook nog niet bekend wanneer deze wordt gestart, maar we willen de pilot graag gezamenlijk evalueren. We vinden het relevant om de ervaring van de reiziger mee te laten wegen, bij nieuwe keuzes. - In de visie is onduidelijk hoe omgegaan wordt met scholierenlijnen (pag 18), we vragen ons af welke lijnen in onze regio als zodanig zijn gekwalificeerd. En wat de ambitie is: juist haltes bij onderwijsinstellingen realiseren (pag 16) of juist niet, om fietsen te stimuleren juist minder bussen langs onderwijsinstellingen te laten rijden (pag 26). - De ontwikkeling en inzet van buurtbussen in buitengebieden zou niet ten koste mogen gaan van het reguliere openbaar vervoer, om ook leefbaarheid in kleine kernen te bewaken. 	<p>Algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk. Al deze aandachtspunten kunnen dan afgewogen worden.</p>	<p>Beantwoord</p>
<p>4. Overig</p> <p>- in paragraaf 4.1 is een aantal succesfactoren benoemd, waaronder parkeerbeleid. In een regio met een heel divers karakter, is het niet mogelijk om daarin unaniem een gezamenlijk beleid in te voeren (ondanks dat in verschillende gemeentelijke mobiliteitsvisies autoluwe gebieden zijn opgenomen voor dichtbevolkte centrumgebieden). We stellen voor dit ook flexibel te ontwikkelen.</p>	<p>De specifieke invulling van het parkeerbeleid zal natuurlijk per gemeente verschillen. Wel kan dit een belangrijke rol spelen in het aantrekkelijker maken van publieke mobiliteit. Gemeenten kunnen hier onderling ook kennis en ervaring over uitwisselen.</p>	<p>Beantwoord</p>

Cruciaal in het gebruik van OV is de use case. Dit pleit op zich al voor flex naast basis. Misschien vind ik het eigenlijk veel handiger dat twintig minuten na mijn melding er een busje komt, dan elk uur. Maar de use case hangt sterk samen met apps. Als bijvoorbeeld lokale initiatieven niet zichtbaar worden in apps zoals 9292, missen we een kans. Dit zou volgens mij in de uitvraag een belangrijk criterium moeten zijn. Want je kunt wel publiek vervoer organiseren, maar als een onervaren gebruiker niet ziet dat het er is pakt deze alsnog de auto.

Voor de gebruiker is het inderdaad van groot belang dat alle reisopties op één plek (website, app, of telefooncentrale) te vinden is, om zo een keuze te maken voor de meest aantrekkelijke optie voor die reis. De provincie gaat hiervoor met vervoerders en andere partners in gesprek. De provincie zal hierin regio nemen en een deel van het organiseren via de ov-aanbesteding gaan regelen. Daarnaast moet hiervoor ook nog veel geregeld en afgestemd worden.

Beantwoord