

Nota van Zienswijzen

Programma van Eisen

OV-concessie NoordWest Noord-Holland

Zaaknummer: 2458035

Datum: 25 november 2025
Versie: 1.0
Uitgave: Provincie Noord-Holland

Postadres: Bezoekadres:
Postbus 3007 Houtplein 33
2001 DA Haarlem 2012 DE Haarlem

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

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Uitkomsten van de consultatie.....	4
2.1	Algemene beantwoording.....	4
2.2	Samenvatting vragen en reacties	5
3	Verdere procedure.....	8
4	Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie.....	9

1 Inleiding

Op 20 mei 2025 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) het ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland (NWNH) vrijgegeven.

Het ontwerp PvE heeft van 22 mei tot en met 4 juli 2025 via de website van de provincie ter inzage gelegen. Op deze pagina zijn een aantal ondersteunende documenten geplaatst, zoals de Nota van Uitgangspunten, een publieksvriendelijke toelichting op het ontwerp PvE, de uitkomsten van het in het voorjaar uitgevoerde behoefteonderzoek onder reizigers en de in samenwerking met gemeenten opgestelde ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord¹ en Zuid-Kennemerland-IJmond². Inwoners in het concessiegebied, reizigers en andere belanghebbenden zijn gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven. Conform de wet is ook advies gevraagd aan het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer ("ROCOV"), daarnaast is zoals gebruikelijk de gemeenten in het concessiegebied en de aangrenzende concessieverleners om een reactie gevraagd. Tevens is een marktconsultatie gehouden, waarin marktpartijen om een reactie op het ontwerp PvE is gevraagd en de belangrijkste strategische keuzes zijn besproken. In totaal zijn 72 zienswijzen en adviezen ontvangen. Het ontwerp PvE is op 23 juni besproken in de vergadering van de Commissie Ruimte.

De voorliggende Nota bevat de reacties die zijn ontvangen op het ontwerp PvE, de beantwoording van deze reacties en een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van enkele reacties in het definitieve PvE zijn doorgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de onderwerpen waarover adviezen en reacties zijn ontvangen en wordt voor een aantal thema's op hoofdlijnen ingegaan op in hoeverre en waarom de ingediende adviezen en reacties wel, niet of in zekere mate zijn overgenomen in het definitieve Programma van Eisen. Hoofdstuk 3 geeft een doorkijk naar de verdere procedure. In hoofdstuk 4 zijn ten slotte de individuele zienswijzen en de reactie van de provincie opgenomen. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend vindt zijn zienswijze en het antwoord terug in dit hoofdstuk.

Op 3 februari 2026 hebben GS het definitieve PvE inclusief deze Nota van Zienswijzen vastgesteld.

¹ <https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Ontwikkelperspectief%20OV%20Noord-Holland%20Noord.pdf>

² https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Verkeer_Vervoer/2025%20Ontwikkelperspectief%20OV%20Zuid-Kennemerland%20IJmond.pdf

2 Uitkomsten van de consultatie

Het ontwerp PvE heeft 6 weken ter inzage gelegen. Op de oproep (via gemeentelijke en provinciale websites, persbericht, nieuwsberichten en/of brief) tot het indienen van een zienswijze op het PvE hebben 72 partijen gereageerd. De partijen die gereageerd hebben zijn:

- ROCOV Noord-Holland als reizigersvertegenwoordiging van NoordWest Noord-Holland;
- Reizigers Advies Raad als reizigersvertegenwoordiging van de Vervoerregio Amsterdam;
- 18 gemeenten uit Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord;
- 3 regionale samenwerkingsverbanden;
- 3 omliggende vervoersautoriteiten (provincies Zuid-Holland en Fryslân, Vervoerregio Amsterdam);
- 6 belangengroepen;
- 40 individuele inwoners/reizigers/belanghebbenden.

Op 23 juni heeft in de Commissie Ruimte van Provinciale Staten de bespreking van het ontwerp PvE plaatsgevonden. De vragen die tijdens deze bespreking zijn gesteld, zijn meegenomen in paragraaf 2.1 en 2.2.

Daarnaast hebben er in de periode van ter inzage ligging ook twee marktconsultaties met vervoerders plaats gevonden: één over sociale veiligheid en één over het concept PvE.

2.1 Algemene beantwoording

De aanbesteding – het moment van verlenen van een nieuwe concessie aan een vervoerder – is een middel om doelen voor het ov-aanbod in deze regio in de komende jaren te bereiken. Deze doelen zijn geformuleerd in de Visie Publieke Mobiliteit en de invulling van de ontwikkelperspectieven (zie ook hoofdstuk 3). In het kader van de aanbesteding zijn op basis van deze doelen nieuwe uitgangspunten van het ov-aanbod geformuleerd. Dit kan tot veranderingen van het ov-aanbod bij start van de concessie leiden. Daarnaast dienen verdere verbeteringen van het ov-aanbod ook plaats te vinden gedurende de looptijd van de concessie in aansluiting op veranderende mobiliteitspatronen en -behoeften. De uitgangspunten zijn opgenomen in het Programma van Eisen (PvE).

Het PvE heeft een belangrijke rol voor de concessie. Het schetst het minimumniveau aan openbaar vervoer dat een vervoerder in ieder geval moet bieden gedurende de looptijd van de concessie. Het aanbod van de vervoerder kan nooit lager zijn. Door het aanbestedingsproces dat inzet op concurrentie tussen marktpartijen is de verwachting dat de winnende vervoerder meer aanbiedt dan dit minimumniveau. Het definitieve aanbod wordt daarom vastgelegd bij de gunning van de concessie. Bij de beoordeling van het aanbod van inschrijvers let de provincie met name op de bijdrage aan de doelen.

In het voorliggende PvE is gekozen om het netwerk grotendeels “functioneel” uit te vragen. Het verplichte minimumniveau wordt omschreven op basis van algemene criteria zoals maximale loopafstanden tot haltes en eisen aan het minimale bedieningsniveau per woonkern. Dit garandeert enerzijds een basisniveau voor iedereen en biedt anderzijds vervoerders de ruimte om verbeteringen ten opzichte van het minimumniveau op basis van hun expertise op de meest geschikte verbindingen aan te bieden. Een andere mogelijkheid was geweest om een vast netwerk met concrete lijnen voor te schrijven. Reizigers en opdrachtgevers zouden dan precies weten waar ze aan toe zijn. Het nadeel hiervan is dat geen ruimte voor verbeteringen ten opzichte van het huidige niveau zou bestaan. Hierdoor zouden wenselijke veranderingen voor het ov-aanbod die de bereikbaarheid en inclusiviteit van het openbaar vervoer verbeteren, op lange termijn onmogelijk worden gemaakt.

De “functionele” verwoording leidt tot een abstracte beschrijving van het minimumniveau dat onzekerheden met zich mee brengt. Dit is terug te zien in de zienswijzen waarin de zorg over het vervallen van lijnen, haltes en langere loopafstanden wordt uitgesproken.

Gelijktijdig wordt in zienswijzen gevraagd naar onder ander nieuwe lijnen, nieuwe verbindingen, hogere frequenties en ruimere bedieningstijden. Dergelijke uitbreidingen zijn binnen de beschikbare financiële ruimte alleen beperkt mogelijk. In de Nota van Uitgangspunten is vastgelegd dat het huidige budget voor de concessie uitgangspunt is. Omdat het PvE alleen het basisniveau beschrijft, zijn deze uitbreidingen in de meeste gevallen ook niet passend bij de gekozen uitgangspunten voor het minimale ov-aanbod. Daarnaast bestaat het risico dat vervoerders door nog hogere eisen geen inschrijving kunnen maken. Bij de verwerking van de reacties is vooral gekeken of de wensen in lijn zijn met de uitgangspunten voor het minimumniveau en bijdragen aan een rechtvaardige verdeling van het ov-aanbod. Dergelijke wensen zijn toegevoegd aan het PvE; daarentegen zijn wensen die het minimumniveau overstijgen, in principe niet gehonoreerd.

2.2 Samenvatting vragen en reacties

Vanuit het ROCOV, de gemeenten en veel andere stakeholders zien wij in grote lijnen positieve reacties op en instemming met de hoofdlijnen van het Programma van Eisen: een aantrekkelijk ov-aanbod met een sterk netwerk als basis voor Publieke Mobiliteit. Ook de fasering, waarbij in het eerste jaar van de concessie het lijnennet grotendeels gelijk blijft en vanaf jaar 2 grotere wijzigingen doorgevoerd worden, kan op goedkeuring rekenen. Daarbij worden wel de volgende aandachts- en zorgpunten geuit:

- Het implementeren van de Visie Publieke Mobiliteit, de rol van de vervoerder bij het ontwikkelen van hubs en het aanbieden van bijvoorbeeld meer vraagafhankelijk vervoer, deelmobiliteit en andere vormen van publieke mobiliteit;

De Visie Publieke Mobiliteit is breder dan alleen de ov-concessie. Onze ambitie is een sterk OV-netwerk (waaronder spoor) als goede basis en goede samenwerking met andere aanbieders van o.a. vraaggestuurd vervoer en deelmobiliteit. Dat organiseert de provincie met behulp van deze nieuwe concessie. De implementatie van overige onderdelen van de Visie Publieke Mobiliteit, zoals het bieden van deelmobiliteit, vraagt om extra middelen ten opzichte van de huidige situatie. Deze zijn geen onderdeel van deze ov-concessie. De vervoerders zijn niet de aangewezen partijen om alle aspecten – zoals deelmobiliteit en de ontwikkeling van hubs – van de publieke mobiliteit op zich te nemen. Daarom beperken wij ons de uitvraag van regulier OV en vraagafhankelijk vervoer. Het bieden van bijvoorbeeld deelmobiliteit is in het verleden in sommige aanbestedingen van andere ov-concessies opgenomen, maar gebleken is dat het aanbieden van deelmobiliteit binnen de ov-concessie niet goed werkt. De vervoerder moet natuurlijk wel samenwerken met aanbieders van andere vormen van publieke mobiliteit, bijvoorbeeld op het gebied van reisinformatie en data. De provincie werkt daarnaast aan een Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit om nader invulling te geven aan de Visie Publieke Mobiliteit en de aspecten daarvan die niet of beperkt in de ov-concessie worden ingevuld.

- Een aantal gewenste doorontwikkelingen van het netwerk gedurende de looptijd van de concessie (o.a. de ontwikkelperspectieven en BRT/Metrobus visie³)

We onderschrijven dat de concessie gedurende de looptijd verder ontwikkeld moet worden, zeker gezien een aantal grote ontwikkelingen in de regio. De provincie wil de komende jaren de BRT/Metrobus-visie implementeren o.a. door het introduceren van nieuwe lijnen/trajecten. Deze ontwikkelingen zijn niet allemaal in het PvE opgenomen omdat het PvE alleen de eisen aan de vervoerder – het minimumniveau – beschrijft. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe het lijnennet er

³ <https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/2023%20visiedocument%20BRT%20metrobus%20fase%203.pdf>

precies uit moet komen te zien en op welke termijn de ingebruikname haalbaar is. Daarnaast vergt de implementatie van de BRT-visie aanvullende middelen. Een verplichting van aanvullende BRT-lijnen zou ten koste gaan van het voorzieningenniveau binnen de concessie. In de aanbestedingsleidraad worden wel beoordelingscriteria voor inschrijvingen opgenomen die onder andere erop sturen dat inschrijvers uitbreidingen aanbieden in lijn met de ontwikkelperspectieven, BRT-ontwikkelingen en daarnaast oog hebben voor de verdere ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessie. Om gedurende de concessie verdere uitbreidingen mogelijk te maken, is in het PvE een mate van flexibiliteit ingebouwd om in samenspraak tussen vervoerder, provincie en andere stakeholders gedurende de concessie wijzigingen te kunnen doorvoeren.

- De ontwikkeling van grensoverschrijdende lijnen en de afstemming met het lijnennet van aangrenzende concessies, met name de lijnen vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden naar Haarlem;

De provincie is in nauw overleg met de Vervoerregio Amsterdam om de vervoerders meer ruimte te bieden om grensoverschrijdende lijnen aan te bieden. In het PvE is hiervoor al een uitgebreidere toelichting van de verwachtingen aan de vervoerder en zijn eisen aan de afstemming tussen de opdrachtgevers en vervoerders van de betreffende concessies gedurende de concessie opgenomen. Stakeholders zoals de betreffende gemeenten en het ROCOV worden via de reguliere afstemmingsmomenten (zoals het Vervoerplan) betrokken bij dit proces. Voor andere onderwerpen, zoals reisinformatie en tarieven, wordt de vervoerder gevraagd om zoveel mogelijk samen met aangrenzende concessiehouders op te trekken. Afstemming over deze onderwerpen kan ook in het betreffende overleg plaatsvinden.

- Het introduceren van een vaste lijn op Texel en veranderingen van het vraagafhankelijke vervoer op Texel;

De voorgestelde wijzigingen op Texel leidden tot veel reacties. Een van de belangrijkste wensen is meer vast vervoer op het eiland. Daarnaast zijn zorgen geuit over het verminderen van haltes bij het vraagafhankelijke vervoer. De provincie heeft daarom de voorgestelde wijzigingen nogmaals met stakeholders zoals de gemeente besproken en het PvE op een aantal punten aangepast. In lijn met het concessiedoel "borgen van inclusiviteit" heeft de provincie een voorkeur voor vast vervoer boven vraagafhankelijk vervoer omdat het vaste vervoer drempels zoals het boeken van ritten, wegneemt. De provincie heeft daarom een aanvullende verplichte vaste lijn naar De Cocksdorp in het PvE opgenomen. De provincie heeft voor het verminderen van het aantal verplichte haltes voor het vraagafhankelijke vervoer ten opzichte van de huidige situatie gekozen om de betrouwbaarheid voor de reiziger te verbeteren. Minder haltes leiden o.a. tot meer zekerheid voor reizigers over het daadwerkelijke reistijdstop. De provincie houdt daarom vast aan dit uitgangspunt. In overleg met de gemeente zijn er in het definitieve PvE wel een aantal haltes toegevoegd ten opzichte van het ontwerp PvE die de inclusiviteit van het vervoer verbeteren en is vervoerders toegestaan om reismogelijkheden ook tussen de vraagafhankelijke haltes aan te bieden. Daarnaast geldt dat vervoerders in hun inschrijvingen meer haltes mogen aanbieden.

- De bereikbaarheid van een aantal locaties in de regio; er worden verzoeken gedaan om voor specifieke locaties, haltes of buslijnen te garanderen dat deze behouden blijven in de nieuwe concessie en om (zeer) kleine kernen te gaan bedienen.

Zie ook de algemene beantwoording (paragraaf 2.1). We beoordelen de inschrijvingen op de bijdrage aan de doelen van de concessie, dus zowel op bijvoorbeeld snelle, directe, frequente en betrouwbare verbindingen als op een inclusief netwerk dat ook kleine kernen bedient.

- Een aantal specifieke vragen en opmerkingen over het vervoerkundig hoofdstuk

Mede naar aanleiding van de marktconsultatie zijn een aantal verduidelijkingen en kleine aanpassingen in het vervoerkundig hoofdstuk doorgevoerd. Het gaat daarbij o.a. om aanpassingen aan de concrete verplichte trajecten, het onderscheid tussen de productformules R-net en Stadssprinter en de bedieningsperiodes. Daarnaast zijn maximale afstanden tot centrale stations verlaagd (naar 800 meter) en een aantal aanvullende eisen aan de kwaliteit van het vraagafhankelijk vervoer toegevoegd.

- Het borgen dat er geen grote verschuivingen plaatsvinden tussen de huidige concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.

Zie ook de algemene beantwoording (paragraaf 2.1). Een aanzienlijk deel van het huidige vervoer is geëist in het PvE. Om met name in gebieden met minder reismogelijkheden en voorzieningen toegang tot het openbaar vervoer te borgen, is in deze gebieden bijna het volledige huidige niveau (circa 95%) geëist. In overige gebieden is circa 85% van het huidige niveau geëist. De provincie beoordeelt de inschrijvingen daarnaast op de bijdrage aan de doelen van de concessie.

- Het verzoek van verschillende partijen (ROCOV, gemeenten, Provinciale Staten) om hogere eisen en/of meer ambitie op te nemen op het gebied van Zero-Emissie.

Onze ambitie blijft hoog: 100% ZE materieel, en hernieuwbare energie die lokaal wordt geproduceerd. De afgelopen maanden heeft de provincie onder andere in samenspraak met een aantal gemeenten, zoveel mogelijk noodzakelijke randvoorwaarden gecreëerd, zoals het vastleggen van noodzakelijke strategische locaties voor stallingen en laadinfrastructuur en (zicht op) netaansluitingen met voldoende vermogen. Dat heeft nog niet tot voldoende zekerheid geleid dat een probleemloze start gegarandeerd kan worden. Bij recente implementaties van nieuwe concessies zijn problemen ontstaan bij de tijdige realisatie van stallingen, laadinfrastructuur en/of netaansluitingen en de levering van ZE-voertuigen. Naar aanleiding van de marktconsultatie zijn de eisen voor wat betreft de gebruikte brandstof aangepast. Zo hebben vervoerders ook de mogelijkheid om in de eerste jaren van de concessie wel ZE-voertuigen in te zetten en daarbij de noodzakelijke energie tijdelijk op een andere manier op te wekken. Ook heeft de provincie zich ingezet om zoveel mogelijk bestaande locaties (met laadinfrastructuur en aansluitingen) beschikbaar te laten zijn voor de volgende concessieperiode. We dagen inschrijvers uit, door middel van beoordelingscriteria, om hun vloot snel te transformeren naar 100% ZE. Inschrijvers moeten daarbij realistisch onderbouwde plannen indienen, waarbij wij beoordelen op maakbaarheid en risicobeheersing.

3 Verdere procedure

Op 3 februari 2026 hebben GS deze Nota van Zienswijzen vastgesteld. Op dezelfde datum is ook het definitieve PvE vastgesteld. Het definitieve PvE bevat alle eisen uit het ontwerp PvE, aangevuld met de wijzigingen die vermeld zijn in hoofdstuk 2 van dit document en de detailwijzigingen naar aanleiding van adviezen en reacties, zoals opgenomen in hoofdstuk 5.

Verdere procedure

In Q4 van 2025 heeft de provincie de overige aanbestedingsdocumenten uitgewerkt, waaronder de Inschrijfleidraad. De Inschrijfleidraad is het document dat vooral van belang is tijdens de aanbestedingsprocedure. In de eerste plaats geeft het een gedetailleerde beschrijving van de aanbestedingsprocedure (wanneer moet de offerte worden ingediend, uit welke onderdelen moet de offerte bestaan, etc.). In de tweede plaats beschrijft het de voorwaarden die worden gesteld aan vervoerbedrijven die willen inschrijven (onder andere ervaring en financiële zekerheid).

In de derde plaats beschrijft het de criteria waarop de offertes zullen worden beoordeeld. We beoordelen bijvoorbeeld hoe de inschrijver het lijnennet gaat ontwikkelen in de eerste jaren van de concessie en het materieel dat wordt ingezet. Verder kijken we naar hoe de inschrijver (mede) invulling gaat geven aan de transitie naar Publieke Mobiliteit, de ontwikkelperspectieven en de doelen van de concessie. Belangrijk om daarbij te vermelden is dat de uitwerking van de Inschrijfleidraad gezien het grote belang hiervan een vertrouwelijk proces is. In januari 2026 zal GS de Inschrijfleidraad en de overige aanbestedingsdocumenten vaststellen.

Op basis van de hierboven genoemde documenten wordt in Q1 2026 de aanbestedingsprocedure gestart. Na publicatie op het aanbestedingsplatform zijn deze documenten publiek beschikbaar. Voor de zomer van 2026 is de sluitingsdatum voor het inleveren van offertes. Na de zomer van 2026 wordt de aanbestedingsprocedure afgerond met de (voorlopige) gunning van de OV-concessie NoordWest Noord-Holland. Daarna wordt bekend op welke wijze het PvE is uitgewerkt door de winnende vervoerder en welke extra's deze vervoerder aanbiedt bovenop het PvE. GS zullen alle betrokken partijen hierover te zijner tijd informeren.

4 Ingediende zienswijzen en reactie van de Provincie

Reactie-nr.	Indiener	Hoofdstuk	Opmerking indiener	Reactie
1	Inwoner	Algemeen	Het vorige programma van eisen voor de concessie Noord-Holland Noord die in 2018 in ging, stond op pagina 155 en verder een zienswijze van de Stichting Diensten en onderzoekscentra Palestina. Ik vind het belangrijk dat er opnieuw een vergelijkbare tekst in komt omdat de mensenrechten schendingen door EBS/Egged niet zijn afgenomen, en de onderdrukking van de Palestijnse bevolking is toegenomen. Het vorige PvE bevatte het volgende: <i>[Opsomming met voorbeelden van integratie mensenrechten in het PvE]</i> Ik hoop dat u dit in overweging neemt voor het PvE van de nieuwe bus concessie.	Wij zien voor nu geen mogelijkheid om EBS Public Transportation B.V. uit te sluiten vanwege gedragingen van Egged Transportation Ltd.. Reden is dat een inschrijver alleen kan worden uitgesloten vanwege een 'ernstige beroepsfout' als hij deze beroepsfout zelf heeft begaan.
2	Regio Westfriesland	2	In het concept Programma van Eisen zijn - minimale eisen - opgenomen voor het door de Concessiehouder tijdig aanbieden van openbaar vervoer in nieuwe woonwijken. Positief is te vernemen dat er ook wordt nagedacht over OV-probeeracties. Het is echter nog niet SMART welke inzet verwacht wordt van de gemeenten in relatie tot het plannen van de plannen, de wijze waarop de Concessiehouder betrokken wordt en welke eisen gelden voor het openbaar vervoer in een nieuw plangebied. Kan de provincie hier meer informatie over verschaffen? Mede gezien de mogelijkheid van de provincie om ontheffing te verlenen aan de Concessiehouder wanneer zij de belangen van het ov niet geborgd ziet in de plannen van de gemeente.	Wij adviseren de gemeenten om, in het plan- en ontwikkelingsstadium van nieuwe woonwijken, al de concessiehouder en de provincie uit te nodigen om advies te vragen over de borging van het ov in een nieuwe woonwijk.
3	Regio Westfriesland	Algemeen	In onze brief stond: "In lijn met het Bestuursakkoord Zero Emissie, vroegen wij aandacht voor de gewichtstoename van het openbaar vervoer, met name in landelijke gebieden waar gebruik wordt gemaakt van onze lintwegen en onze historische binnensteden. Het toegenomen gewicht van emissievrije voertuigen kan leiden tot meer trillingsoverlast bij ongefundeerde woningen. Wij verzoeken om passende maatregelen en monitoring om deze impact te minimaliseren." Kan de provincie aangeven op welke wijze hier concreet invulling aangegeven is in het concept Programma van Eisen?	De elektrische bussen hebben een toelatingsbewijs van de Rijksdienst voor het Wegverkeer voor de Nederlandse wegen. Daarom zijn wij van mening dat monitoring van eventuele trillingsoverlast bij ongefundeerde woningen een zaak van de gemeente is. Conform het bestuursakkoord Zero Emissie zijn over een aantal jaren alle bussen elektrische bussen. Wij zien wel dat de bussen en accupakketten worden doorontwikkeld en het totale gewicht van de bus steeds lager wordt. Mocht blijken dat passende maatregelen noodzakelijk zijn, dan staat de provincie open voor een gesprek hierover.
4	Regio Westfriesland	2	De Westfriese gemeenten gaven aan kansen te zien voor een optimalisatie van het openbaar vervoer door een verdere integratie met het doelgroepenvervoer in de regio. De provincie spreekt in het concept Programma van Eisen over andere mogelijke wijzen van openbaar vervoer (Publieke Mobiliteit) die de Concessiehouder kan aanbieden. Kan de provincie aangeven op welke wijze hier concreet invulling aangegeven is in het concept Programma van Eisen? Wij zouden graag de toevoeging van de suggestie voor een combinatie met het Doelgroepenvervoer terug zien in het definitieve Programma van Eisen.	Wij zijn van mening dat integratie met doelgroepenvervoer geen doel op zich is. Wel biedt het kansen als invulling van vraagafhankelijk vervoer wanneer er geen regulier ov per bus wordt aangeboden (samen met andere vormen van publiek vervoer). De provincie vraagt van de concessiehouder een proactieve rol in de samenwerking met bijvoorbeeld overige concessiehouders en aanbieders van Flexvervoer, wmo-vervoer en lokale initiatieven (2.14). Wij zullen wmo-vervoer vervangen door doelgroepenvervoer.

5	Regio Westfriesland	6	In hoofdstuk 6.4. en 6.6. wordt aangegeven dat actuele reisinformatie via de website is opgenomen en aan welke voorwaarde de informatie moet voldoen. Wij lezen in dit hoofdstuk nog niet concreet terug hoe de verbetering van de reisinformatie wordt voorgesteld in de nieuwe bus concessie. Kan de provincie dit nader uitwerken in het definitief Programma van Eisen? Daarnaast zien we in de concessie Zaanstreek-Waterland dat de vervoerder eigen DRIS-displays heeft aangeboden. Het valt ons op dat deze niet voldoen aan de nieuwste landelijke eisen voor de weergave, ontsluiting van data en objecten soms lang in storing staan. Wordt het in het definitieve Programma van Eisen voor Concessiehouder mogelijk om hier eigen DRIS-displays aan te bieden boven op het komende vervangingsprogramma van de provincie? Wij zien liever dat de Concessiehouder dit geld voor andere doelen inzet.	1. verbetering reisinformatie. Landelijk zijn er afspraken gemaakt over de eisen aan reisinformatie. Dit is opgenomen bij artikel 6.1.3. 2. aanbieden DRIS-displays in offerte. De provincie start op korte termijn met een aanbesteding voor de vervanging van de huidige DRIS displays. Daarmee is de noodzaak dat de nieuwe concessiehouder DRIS aanbiedt verdwenen. Het staat de nieuwe concessiehouder echter vrij als ze toch nog extra DRIS-sen aanbieden als men van mening is dat dit tot meer reizigers zal resulteren. Gezien het feit dat de provincie zelf 600 borden gaat vervangen zal dit echter minimaal zijn en niet ten koste gaan van het aantal dienstregelingen.
6	Regio Westfriesland	2	De integratie van de mobiliteitshubs lijken te worden vervoegd in de verschillende typen knooppunten. Wel lijkt de mobiliteitshub bij Wervershoof uit de plannen te zijn vervallen. Klopt dit? Zo ja, wat is de reden daarvan?	Dit Programma van Eisen is onderdeel van de aanbesteding voor de concessie van het openbaar vervoer. In het PvE is het basisniveau voor het hele gebied bepaald. Het uitgangspunt daarbij is de huidige (of naar verwachting beschikbare) infrastructuur. De toekomstige ontwikkeling van mobiliteitshubs waar de plannen nog niet vergoed zijn zoals in het geval van Wervershoof, kan daarin nog niet worden meegenomen.
7	Regio Westfriesland	2	Wij verzochten om de verbinding naar Lelystad uit te breiden naar een vaste lijn. In het concept Programma van Eisen wordt enkel de scholierenlijn uitgevraagd. Ziet de provincie geen kansen voor een vaste buslijn?	De provincie is samen met de provincie Flevoland een onderzoek gestart naar een verbinding tussen Enkhuizen en Lelystad. Dit onderzoek is niet gereed voor het definitieve PvE. Om die reden is enkel de huidige bediening opgenomen als eis in het PvE. Als uit het onderzoek blijkt dat een andere opzet kansrijk is, dan zullen we hier samen met de provincie Flevoland en de vervoerders aanvullende afspraken over maken.
8	Regio Westfriesland	2	Wij zijn positief over dat de dienstregeling 2025 als basis wordt genomen, zodat er geen verdere verschrapping van het openbaar vervoer verwacht wordt in de nieuwe bus concessie; Een ander positief punt is dat er een maximale afstand tot een halte van 400 meter is opgenomen of - in uitzonderingen - het handhaven van de huidige haltes uit het lijnennet.	Dankuwel voor uw complimenten.
9	Regio Westfriesland	2	De regio is positief over het ingroeimodel dat gekozen wordt voor de nieuwe bus concessie. Dit leidt hopelijk na de start van de concessie tot minder stress onder de reizigers. Wel is de afgelopen periode veel te doen geweest over de implementatie van de bus concessies Friesland en Zuid-Holland Noord. Zijn hier door de provincie nog specifieke leerpunten uit te halen om op te nemen in het definitief Programma van Eisen?	Dankuwel voor uw compliment. De ervaringen uit andere concessies hebben geleid tot een langere implementatieperiode (fasering zoals opgenomen in Artikel 2.1 van het PvE).

10	Regio Westfriesland	3	In paragraaf 3.1.3 is te lezen: De Concessiehouder informeert Wegbeheerders, Gemeenten en Buurtbusverenigingen ten minste één maand voor ingebruikname over tijdelijke en permanente aanpassingen van Routes van (nieuwe) Lijnen. Onze ervaring is dat dit een te kort termijn is om een verkeersbesluit te organiseren of infrastructurele aanpassingen te kunnen doen. Zijn deze termijnen op te rekken naar minimaal 3 maanden?	Wij zullen 3.1.3 wijzigen zodat de concessiehouder minimaal 3 maanden bij permanente wijzigingen, en minimaal 1 maand van te voren bij tijdelijke aanpassing van routes, de wegbeheerder dient te informeren.
11	Regio Westfriesland	3	Voor de aanleg van bushaltes heeft de provincie een subsidieregeling beschikbaar. Echter bij het opheffen van een halte zijn er geen middelen beschikbaar. Gezien dit een gevolg is van een nieuw vastgestelde dienstregeling, zouden de gemeenten graag ook subsidie ontvangen voor het opruimen van een bushalte en haltevoorzieningen. Dit geldt ook voor het verplaatsen van abri's of andere haltevoorzieningen naar aanleiding van een concessiewijziging. Kan de provincie hierin gaan voorzien?	Dit hoort niet in het PvE thuis. De provincie neemt dit mee bij de overwegingen voor een nieuwe subsidieregeling voor de aanleg van haltes. Als er daarbij nog budget resteert, dan kan de provincie overwegen om dit voor andere wijzigingen, zoals het opheffen van haltes, te gebruiken.
12	Regio Westfriesland	2	In het concept Programma van Eisen (§2.2) is te lezen dat er geen minimale eisen worden opgenomen voor het openbaar vervoer bij kernen die kleiner zijn dan 1.250 inwoners. Wij zien graag een minimale eis dat er in kernen kleiner dan 1.250 inwoners voorzien wordt van vraag gestuurd openbaar vervoer (flex-vervoer). Eventueel kan deze wens ook vanaf 1500 inwoners in de zienswijze opgenomen.	Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau is ten aanzien van het vervoeraanbod een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de doelen "bereikbaarheid" en "inclusiviteit/toegankelijkheid". Daarbij hebben we de nadruk gelegd op het tweede doel (inclusief netwerk). Zo is bijvoorbeeld de inwonersgrens van 1.250 inwoners voor een verplichte bediening met vast openbaar vervoer een zeer scherpe eis ten opzichte van overige concessies in Nederland. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders gestimuleerd worden om deze uitbreidingen alsnog te realiseren. Ook daarbij maken we opnieuw een afweging tussen de twee doelen van de concessie omdat de wens voor meer openbaar vervoer in kleinere kernen in concurrentie staat met wensen van andere gemeenten (zoals hogere frequenties en langere bedieningstijden). Daarbij geldt ook dat voor de verdere uitrol van publieke mobiliteit extra budget beschikbaar moeten komen, om te voorkomen dat uitbreidingen te koste gaan van het reguliere openbaar vervoer.
13	Regio Westfriesland	2	In § 2.6, buurtbuslijnen, wordt aangegeven dat de huidige buurtbuslijnen gecontinueerd worden of uitgebreid. Hier worden de uitgangspunten van hoofdstuk 2.2 gebruikt. Wel is er een wens opgenomen 1 keer per uur flexvervoer in te zetten naar het dichtstbijzijnde knooppunt, maar bij onvoldoende reizigers kan dit vervallen. Vanuit de regio zijn er naar aanleiding hiervan diverse aandachtspunten en vragen die de toekomst van de buurtbussen aangaan, zijnde: - Uit onze gesprekken met de buurtbusvereniging bleek dat er weinig tot geen reservecapaciteit is van de bussen. In het concept Programma van Eisen staat geen specifieke eis om de buurtbussen voldoende reserve bussen aan te leveren. Kan dit worden opgenomen?	De provincie schaft de buurtbussen aan en stelt deze via de Concessiehouder ter beschikking. Bij de bestelling van nieuwe buurtbussen nemen wij uw signaal mee. De vervoerder is verantwoordelijk voor het onderhoud en stemt hierover af met de buurtbusvereniging.
14	Regio Westfriesland	2	Is de concessiehouder verplicht om ook stallingen te realiseren voor de buurtbussen en welke eisen zitten hieraan? Momenteel staan van meerdere verenigingen de bussen buiten gestald of onder een afdak bij een boer.	Wij continueren de huidige afspraken, namelijk dat de concessiehouder samen met de buurtbusvereniging voor een geschikte locatie voor de stalling van de buurtbussen moet zorgen (zie artikel 5.6.5).

15	Regio Westfriesland	2	Onder 2.6.5 is te lezen dat het de Concessiehouder is toegestaan om alternatieven voor de buurtbuslijn in te zetten ten aanzien van de ontsluiting van kernen en wijken zoals opgenomen in tabel 1. Dit is onzes inziens nogal vrijblijvend is en in tegenstrijd is met de illustratie die opgenomen is. Daarin wordt gesteld dat als de bediening niet volstaat er verplicht voldaan moet worden aan het bedieningsniveau. Wat is nu leidend?	We begrijpen uw stelling niet. In 2.6.5 is niet aangegeven dat de Concessiehouder alternatieven voor de buurtbus mag aanbieden. In tegendeel, hier geldt dat de huidige buurtbuslijnen gecontinueerd dienen te worden. Wel is de Concessiehouder volgens 2.6.5 verplicht om aanvullend op de buurtbuslijn ook een vaste buslijn aan te bieden als in de betreffende Kern ook in de huidige situatie een vaste buslijn rijdt.
16	Regio Westfriesland	2	Ook pleitten wij dat alle bestaande buurtbuslijnen bediend moeten blijven worden door de bestaande buurtbusverenigingen en de bestaande frequentie van deze lijnen minstens behouden moeten worden;	In Artikel 2.6.1 is opgenomen dat de huidige buurtbuslijnen gecontinueerd dienen te worden. Daarnaast geldt dat buurtbusverenigingen de dienstregeling zelf mogen bepalen. Dat is niet aan de Concessiehouder. De Concessiehouder dient wel volgens 2.6.8 in alle te bedienen Kernen voor een alternatief te zorgen in het geval dat een buurtbusvereniging de exploitatie stopzet.
17	Regio Westfriesland	2	In onze ogen is een verdere uitwerking nodig van o.a. tarieven, (reserve)materiaal, bushaltevoorzieningen en de omgang met chauffeurs- en vrijwilligerstekort.	Onzes inziens zijn geen aanvullende eisen in het PvE nodig ten aanzien van deze onderwerpen. 1) Tarieven worden vastgesteld door de provincie Noord-Holland. Dit wordt niet bepaald in het kader van deze aanbesteding. 2) Materieel: Zie reactie 13. 3) Haltevoorzieningen: De provincie Noord-Holland en/of andere verantwoordelijke wegbeheerders (zoals de gemeenten) zorgen voor het plaatsen en onderhoud van haltevoorzieningen. Dit wordt niet bepaald in het kader van deze aanbesteding. 4) Chauffeurs: De vervoerder is verplicht om altijd voldoende chauffeurs voor de uitvoering van zijn aanbod te hebben. In het geval van de buurtbus is de buurtbusvereniging zelf verantwoordelijk voor het werven van voldoende chauffeurs en vrijwilligers. Wel dient de vervoerder de buurtbusvereniging waar mogelijk te ondersteunen. De eisen hieraan zijn opgenomen in Artikel 9.4 van het PvE. Als de provincie daar een rol in kan spelen, staat zij daar voor open.
18	Regio Westfriesland	2	De bedieningsperiodes beperken het gebruik van openbaar vervoer voor bijvoorbeeld concerten, maar ook bepaalde groepen werknemers die vroeg moeten beginnen. Ook hierom is men nogal eens aangewezen op de auto. Ziet de provincie een mogelijkheid om de bedientijden verder te vergroten en meer in lijn te brengen met wat er in en rond Haarlem opgenomen is?	We herkennen de wens om langere bedieningstijden met het openbaar vervoer te realiseren. In dat kader hebben we een aantal eisen aangepast. In de Visie Publieke Mobiliteit is opgenomen dat inwoners van Noord-Holland tussen 6:00 en 1:00 uur kunnen beschikken over een vorm van Publieke Mobiliteit. Het eisen van reismogelijkheden in de gehele periode zou ten koste gaan van het bedieningsniveau (frequenties en aantallen haltes) van de buslijnen. Daarom is het huidige bedieningsniveau als uitgangspunt gekozen. Dat geldt ook voor de lijnen in Haarlem. We stimuleren daarnaast inschrijvers via de gunningscriteria van deze aanbesteding om langere bedieningstijden aan te bieden.
19	Regio Westfriesland	8	De komende jaren worden er in de regio veel woningen gerealiseerd. Deze inzichten zijn reeds met de provincie gedeeld via de eerder toegezonden zienswijzen per gemeente. Hiermee komen er in de toekomst veel potentiële reizigers bij, waarin het openbaar vervoer een belangrijke rol kan spelen in de mobiliteitsmix. Wij zien graag dat de nieuwe vervoerder in het Programma van Eisen hier aandacht voor heeft in haar groeiplan en marketingstrategie. Juist deze ontwikkelingen moeten er in onze beleving voor moeten zorgen dat de neerwaartse spiraal voor het ov-aanbod doorbroken kan worden. Kan de provincie hier minimale eisen of wensen voor opnemen in haar definitief Programma van Eisen?	Dank dat u onze aandacht hierop vestigt. We zijn het met u eens dat een vervoerder hier extra aandacht aan moet besteden. Daarom is in het ontwerp Programma van Eisen reeds opgenomen dat de vervoerder nieuwbouwwijken op een vroeg moment moet bedienen met openbaar vervoer. Wat betreft marketing passen we de toelichtende tekst aan en voegen we een aanvullende bepaling aan Artikel 8.2.1 van het Programma van Eisen toe.

20	Gem. Hoorn	2	Met de komst van de nieuwe fietstunnel van de Nieuwe Stadtoegang zal in de toekomst de bussluis aan het Keern/Provincialeweg komen te vervallen. Hierdoor zal de huidige lijn 133 een andere route moeten gaan rijden. Op dit moment wordt door die lijn de halte Gelderlozeweg aangedaan. Bij deze bushalte zit een grote zorginstelling waarvan de gemeente de nadrukkelijke wens heeft om deze in de toekomst via het openbaar vervoer ontsloten te houden. Kan dit als minimale eis opgenomen kunnen worden?	In het PvE is het basisniveau van het vervoeraanbod in het hele concessiegebied geformuleerd. Onderdeel hiervan zijn eisen zijn aan de ontsluiting van ziekenhuizen. Overige zorginstellingen zijn daarentegen niet verplicht te bedienen. Zoals u aangeeft, zal de infrastructurele situatie in Hoorn de komende jaren wijzigen en het is nog onzeker welke routes er mogelijk zijn. We werken graag met u samen om de infrastructuur zo in te regelen dat lijnvoeringen van het openbaar vervoer met korte reistijden mogelijk worden waardoor zo veel mogelijk relevante bestemmingen kunnen worden ontsloten. We stellen u voor om in overleg met de provincie en de concessiehouder van het ov strategische trajecten te definiëren waar een ov-vriendelijke weginrichting (goede doorstroming voor ov, hoog rijcomfort voor reizigers door bus vriendelijke drempels, etc.) prioriteit heeft. Anders bestaat het risico dat een herinrichting van de wegen tot langere rijtijden en minder rijcomfort voor reizigers leidt. Het gevolg hiervan zijn stijgende kosten en minder ov-reizigers. Dit leidt wederom tot een lager ov-aanbod en minder buslijnen. Nadere informatie over bus vriendelijke weginrichtingen is recent gepubliceerd op https://www.businfra.nl .
21	Gem. Hoorn	2	Met de realisatie van het project Buiten Stad zal de huidige bussluis naar het Dampden waarschijnlijk komen te vervallen. Dit maakt het voor de huidige buslijnen lastiger om over Dampden te rijden. Hierbij is de gezonde vraag op welke wijze de huidige reizigers (en met name de scholieren) op deze lijnen zonder extra overstap kunnen uitstappen bij de betreffende scholen. Op welke wijze kan de provincie hier in voorzien in het Programma van Eisen?	In het PvE is het basisniveau bepaald voor de ontsluiting van het hele concessiegebied, waaronder alle te bedienen wijken van Hoorn (zie Bijlage 3.7. Het gevolg van infrastructurele wijzigingen die de routemogelijkheden en doorstroming voor het ov beperken, is dat het ov-aanbod kan verslechteren. We werken graag met u samen om infrastructurele aanpassingen in het betreffende gebied zo in te richten dat het voor de concessiehouder haalbaar blijft om het gebied met openbaar vervoer optimaal te blijven bedienen. Nadere informatie over bus vriendelijke weginrichtingen is recent gepubliceerd op https://www.businfra.nl .
22	Gem. Hoorn	2	Met de toekomstige realisatie van de deelprojecten uit het Project van Hoorn is de kans aannemelijk dat het oostelijke deel van de Grote Waal niet meer bediend gaat worden met een buslijn. Dit is voor de gemeente en haar inwoners een flinke aderlating en een onwenselijke situatie. Kan de provincie in het Programma van Eisen hier voorzien in een minimale bediening?	Dank dat u dit zorgpunt met ons deelt. We passen de afstand vanaf station Hoorn die als ontsloten geldt, aan van 1.200m naar 800m. Hierdoor dient ook het oostelijke gedeelte van de Grote Waal bediend te worden met openbaar vervoer.
23	Gem. Koggenland	2	Het dorp Spierdijk een groeiend qua inwoners en is er een grote behoefte aan een OV-verbinding met het station in Hoorn. Is hier een minimale eis voor op te nemen?	We begrijpen uw wens voor een ov-ontsluiting voor de kern Spierdijk. Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Hiervoor zijn eisen bepaald op basis van aantallen inwoners per bevolkingskern. De bevolkingskern Spierdijk heeft minder dan 1.250 inwoners. Voor deze categorie kernen is geen eis aan de ov-ontsluiting opgenomen. Zie voor een uitgebreide toelichting hierop ook ons antwoord op reactie 12.
24	Gem. Koggenland	2	Wij achten het wenselijk dat de bestaande dienstregelingen van de niet benoemde buslijnen in de nieuwe busconcessie minstens behouden moeten worden en waar mogelijk zien we graag verbeteringen.	We delen uw wens. Tegelijkertijd worden geen extra financiële middelen aan deze aanbesteding toegevoegd. Daarom kunnen we niet het volledige huidige niveau in het PvE eisen. Bij het opstellen van het PvE hebben we wel rekening gehouden met de kenmerken en behoeften per regio. Voor landelijke gebieden zoals de gemeente Koggenland zetten we voornamelijk in op het garanderen van het huidige niveau. In het PvE is daarom voor deze gebieden ca. 95% van het huidige aanbod aan openbaar vervoer geëist. We gaan daarnaast inschrijvers via de gunningscriteria van deze aanbesteding te stimuleren om langere bedieningstijden aan te bieden.

25	Gem. Medemblik	2	Hoewel het PvE het huidige rittenaanbod in kleinere kernen grotendeels waarborgt, is een garantie van '90% van de ritten' (par. 2.3.8) niet heel specifiek. Hoewel de provincie terecht inzet op het behouden van ov-bereikbaarheid, is dit niet duidelijk genoeg voor inwoners/ov-gebruikers van de kleinere dorpen zoals Midwoud, Nibbixwoud of Abbekerk en zeker voor inwoners van bijvoorbeeld Twisk, Oostwoud en Benningbroek.	Bij het opstellen van het minimale niveau in het PvE is de focus gelegd op het garanderen van een basisniveau voor alle kernen en wijken. Zo is bijvoorbeeld de inwonersgrens van 1.250 inwoners voor een verplichte bediening met vast openbaar vervoer een zeer scherpe eis ten opzichte van overige concessies in Nederland. De garantie van 90% van de huidige ritten biedt ook kleine kernen met meer dan 1.250 inwoners de zekerheid van een vaste ov-lijn en een aanbod dat vergelijkbaar is met het huidige aanbod. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders gestimuleerd worden om alsnog (minimaal) het huidige niveau of meer aan te bieden.
26	Gem. Medemblik	2	De grens van 500 nieuwe bewoners voor een nieuwbouwwijk (par. 2.2.4) als drempel voor een busverbinding is nogal 'hard' en verder niet uitgewerkt. De mate waarin ov-gebruik verandert kan onzes inziens sterk verschillen per stedelijkheidsgraad en (landelijke) (dorps)uitbreidingen. Daar is dan ook vaak sprake van een uitbreiding van 100-300 woningen. Is het een mogelijkheid om een lagere drempel voor nieuwe woonwijken in landelijke gebieden te hanteren?	Naast de eis aan de ontsluiting van nieuwbouwgebieden geldt ook de in Artikel 2.2.1 verwoorde norm dat (in principe) 90% van de adressen per kern ontsloten dienen te worden. Als door nieuwbouw het aantal inwoners in een Kern stijgt, betekent dit dat ook meer adressen met ov bediend moeten worden. Hierdoor houdt het ov-aanbod automatisch gelijke tred met de ontwikkeling in het aantal inwoners, ook bij kleinere woningbouwprojecten. Zie voor een uitgebreide toelichting ons antwoord op reactie 77.
27	Gem. Medemblik	2	Er ligt een sterke wens om Zwaagdijk-West met ov te verbinden, bijvoorbeeld in de vorm van een maatwerkverbinder of een buurtbuslijn. Is dit mogelijk om als minimale eis op te nemen?	Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau is ten aanzien van het vervoeraanbod een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de doelen "bereikbaarheid" en "inclusiviteit/toegankelijkheid". In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders gestimuleerd worden om deze uitbreidingen alsnog te realiseren.
28	Gem. Medemblik	2	Een verbeterde ov-verbinding vanuit Andijk naar het westen. De huidige buslijnen 131/132 rijden Andijk niet (ver genoeg) in. Er ligt een wens om dit tenminste door te trekken richting de bushalte Andijk Sorghvliet. Het in H3.3 genoemde 'Voor een kern als Andijk mag de vervoerder kiezen tussen een bediening die reizigers met een overstap in Bovenkarspel een snellere verbinding met Enkhuizen, Hoorn en andere bestemmingen biedt óf een comfortabele rechtstreekse busverbinding met Hoorn', ondersteunt deze wens. Het nabij gelegen Sorghvliet en Gezondheidscentrum Andijk maakt de huidige situatie extra onwenselijk, omdat ovgebruikers van en naar die functies vaak slecht ter been zijn	We begrijpen uw wens naar een verbetering van het ov-aanbod van en naar Andijk. Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau hebben we de focus gelegd op het garanderen van een basisniveau voor alle kernen en wijken. Voor kernen zoals Andijk is daarbij het uitgangspunt dat een snelle verbinding naar een grotere kern of knooppunt geboden moet worden. Hierdoor worden borgen we ook een rechtvaardige verdeling van het aanbod. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders gestimuleerd worden om deze uitbreidingen alsnog te realiseren.
29	Gem. Medemblik	2	Graag vragen wij aandacht voor de bouw van een nieuw zwembad, gecombineerd met de bouw van +/-150 woningen (De Tegel) aan de Vok Koomenweg t.h.v. huisnr. 4. De bouw is in 2026/2027 gepland. Er ligt binnen de gemeente een sterke wens om deze locatie met een buslijn/-halte te ontsluiten, bijvoorbeeld via de huidige lijn(en) 131/132.	Dank voor het wijzen op deze ontwikkeling. We stellen informatie over deze ontwikkelingen in het kader van deze aanbesteding graag beschikbaar aan vervoerders. Tegelijkertijd willen we u erop wijzen dat we hiermee geen oordeel vellen over de wenselijkheid van uw voorstel voor de bediening van de betreffende locatie. We beoordelen de voorstellen van vervoerders op basis van een afweging over de voor- en nadelen voor alle potentiële reizigers in het licht van de twee doelen van deze concessie.

30	Gem. Opmeer	2	Eisen rondom de buurtbussen: Op basis van het algemeen punt e. over de buurtbussen is er een risico dat kleine kernen als Aartswoud en de Weere niet meer bediend worden. Dit zal ook voor andere gebieden gelden. Dit zien wij als een ongewenste ontwikkeling. Kan de provincie haar standpunt hierover herzien?	We begrijpen uw zorg. Ten aanzien van bestaande buurtbuslijnen kunnen we bevestigen dat deze lijnen gecontinueerd worden. Ten aanzien van de bediening van specifieke kernen zonder buurtbuslijn geldt dat in het PvE het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie verwoord is. Bij het opstellen van dit minimale niveau is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de doelen "bereikbaarheid" en "inclusiviteit/toegankelijkheid". Daarbij hebben we de nadruk gelegd op het tweede doel (inclusief netwerk). Zo is bijvoorbeeld de inwonersgrens van 1.250 inwoners voor een verplichte bediening met vast openbaar vervoer een zeer scherpe eis ten opzichte van overige concessies in Nederland. Voor een uitgebreidere toelichting zie ook ons antwoord bij reactie 12.
31	Gem. Opmeer	2	Laat buslijnen naar bus-hubs ook de grotere plaatsen aandoen: Lijn 141 rijdt van Aartswoud via de Weere naar de Bushub Abbekerk. Reizen naar het noorden via deze hub is veel sneller dan via de reguliere lijn 133 via station Hoorn. Als lijn 141 ook Hoogwoud aandoet vergroot dit het reizigerspotentieel. De fietsenstallingsvoorzieningen op de hub worden goed gebruikt. Is het mogelijk om het netwerk meer voor te schrijven o.b.v. bovenstaand voorstel?	Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau hebben we de focus gelegd op het garanderen van een basisniveau voor alle kernen en wijken. Hierdoor worden borgen we ook een rechtvaardige verdeling van het aanbod. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders gestimuleerd worden om deze uitbreidingen alsnog te realiseren. Ook daarbij maken we opnieuw een afweging tussen de twee doelen van de concessie omdat de wens naar specifieke verbindingen in concurrentie staat met andere wensen (zoals hogere frequenties en langere bedieningstijden).
32	Gem. Opmeer	2	Station Obdam is geen A-knooppunt: In het concept Programma van Eisen is station Obdam geen A-knooppunt. De gemeente is van mening dat dit wel het geval is rekening houdend met de toekomstige bouw van extra woningen. In het achterhoofd dat de concessie tot 2043 gaat duren, pleitten wij ervoor om station Obdam wel als een A-knooppunt op te nemen en de statussen voor de regio nog eens te herbeoordelen;	We herkennen de wens om de gemeente Opmeer te voorzien van goed openbaar vervoer. Dit faciliteren we door eisen aan de ontsluiting van Kernen te stellen. Het toevoegen van woningen in Obdam is een positieve ontwikkeling. Ook voor deze woningen gelden bedieningseisen. Zie hiervoor reactie 77. Als A-knooppunten hebben we strategische locaties gekozen die de opbouw van een rechtvaardig verdeeld netwerk aan verbindingen faciliteren. Een uitgangspunt voor het huidige gebied Noord-Holland Noord is daarbij dat het station langs een IC-verbinding dient te liggen. Het treinstation van Obdam heeft deze status niet. Het toevoegen van Obdam als A-knooppunt zou daarnaast negatieve gevolgen kunnen hebben voor het ov-aanbod in Opmeer omdat hierdoor de verplichte verbinding met een andere grote kern (zoals in de huidige situatie Hoorn) zou komen te vervallen. We nemen Obdam daarom niet op als A-knooppunt.
33	Gem. Opmeer	2	Niet vergelijkbare ov-verbindingen: Vanuit Opmeer is de verbinding buurtbus 417-Obdam-trein een snellere, maar duurdere verbinding dan lijn 133-Hoorn-trein. Als de tarieven om van A naar B te komen ongeacht de openbaar vervoerswijze gelijk zouden zijn, zouden meer reizigers voor de verbinding via Obdam kiezen. Omdat de buurtbus in de avonden niet rijdt, is men op tragere verbindingen aangewezen of kiest men voor de auto. Kan de provincie station Obdam een andere status geven, zich hart maken om de tarieven tussen de verschillende modaliteiten gelijk te trekken en/of de bedientijd van de buurtbus vergroten?	Zie reactie 32. Tarieven voor de bussen worden niet bepaald in het kader van deze aanbesteding. De dienstregeling van buurtbussen worden door de buurtbusvereniging bepaald. Wat betreft uitbreidingen van het aanbod bovenop de eisen van het PvE zie de uitgebreide toelichting op reactie 31. Overigens zal het goedkope buurtbuskaartje vanaf 2026 verdwijnen.

34	Gem. Opmeer	2	Betere verbinding bus-trein: Op de Visie Publieke Mobiliteit heeft NS aangegeven dat het een aansprekende visie is waarbij nog meer aandacht naar de NS-stations kan uitgaan als hub. De Oost-West verbinding Heerhugowaard - Obdam - Hoorn kent de slechtste verbinding van Westfriesland. De laatste trein gaat te vroeg naar Obdam en er rijden geen bussen, waardoor inwoners van de gemeente Opmeer - maar ook een deel van gemeente Koggenland - niet met openbaar vervoer naar theater of andere avond invulling kunnen. Breng de bus en trein verbinding in balans met de rest van regio Westfriesland met dezelfde laatste reistijden 02:38 uur;	We herkennen de wens om langere bedieningstijden met het openbaar vervoer te realiseren. In de Visie Publieke Mobiliteit is opgenomen dat inwoners van Noord-Holland tussen 6:00 en 1:00 uur kunnen beschikken over een vorm van Publieke Mobiliteit. Het eisen van reismogelijkheden in de gehele periode zou ten koste gaan van het bedieningsniveau (frequenties en aantallen haltes) van de buslijnen. Daarom is het huidige bedieningsniveau als uitgangspunt gekozen, met een laatste rit voor bussen op zijn vroegst rond 23 uur. De concessie gaat echter alleen over het busvervoer. Het bedieningsniveau van de trein wordt door de NS vastgelegd, waarbij het minimale niveau in de concessie van het Hoofdrailnet is aangegeven.
35	Gem. Opmeer	2	Bedrijventerreinen worden niet met OV ontsloten: Bedrijventerreinen hebben beperkte bediening nodig, over het algemeen 's morgens heen en 's middags terug. Doordat bedrijventerreinen iets verwijderd liggen van de buslijnen is het openbaar vervoer - met name door reistijd - geen alternatief voor de auto, terwijl we er naar streven het autoverbruik te verminderen. Kan hier een spitsbus voor komen?	We sturen in deze aanbesteding op een netwerk aan sterke lijnen dat de bereikbaarheid van diverse bestemmingen op een efficiënte manier borgt. Dit doen we op basis van functionele eisen die gebaseerd zijn op verbindingen tussen woongebieden en knooppunten. Een groot deel van de relevante werklocaties bevindt zich in dichtbebouwde stedelijke gebieden binnen of buiten het concessiegebied. De bediening van deze gebieden wordt in het PvE geborgd. Hiermee zetten we in op betere economische bereikbaarheid. Andere clusters van werklocaties zoals bedrijventerreinen zijn moeilijk te ontsluiten met het openbaar vervoer. De inzet van laagfrequente lijnen naar deze locaties gaat ten koste van de aantrekkelijkheid en fijnmazigheid van het hoofdnetwerk. Daarom kiezen we ervoor om geen eisen te stellen aan verbindingen met deze locaties en ook geen prikkel voor vervoerders op te nemen om deze verbindingen te bieden, tenzij zij op een efficiënte manier bijdragen aan betere bereikbaarheid. Wel werken we via de werkgeversaanpak samen met gemeenten en werkgevers om de transitie naar duurzame mobiliteit voor bedrijventerreinen verder te bevorderen. In het kader van deze aanpak gaan we graag met u in gesprek over een mogelijke ov-lijn naar de betreffende locatie(s).
36	SED-organisatie	2	Vele kernen in Drechterland staan niet in het concept Programma van Eisen aangegeven, ook al kennen deze soms meer dan 1.500 inwoners. Dienen deze niet bediend te worden met een busverbinding? Het betreft Hem, Westwoud, Wijdenes en Oosterblokker.	Voor het bepalen van het aantal inwoners gaan we uit van de bevolkingskernen zoals gedefinieerd door het CBS. Zie hiervoor ons antwoord op reactie 39.
37	VVD Schagen	2	De fractie van de Schager VVD vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van noodvoorzieningen, waaronder de nieuw te bouwen huisartsenpost in Schagerbrug/Stolpen. Wij vinden het noodzakelijk dat die vanuit alle omliggende dorpen frequent en goed bereikbaar is. Daarnaast ontvingen wij klachten over het OV in Sint Maartenszee en Waarland. de geluiden waren dat het voor schoolgaande kinderen/studenten een opgave en langdurige kwestie is om op school te komen in Alkmaar of Schagen.	In het PvE is het basisniveau voor de bediening van het hele concessiegebied bepaald. Daarbij is uitgegaan van de twee doelen voor de concessie, de verbetering van de bereikbaarheid en het borgen van een inclusief netwerk. In het kader hiervan zijn verplichte verbindingen opgenomen, waaronder een verplichte buslijn tussen Schagen en Callantsoog via Schagerbrug. Het is verder aan de vervoerder om de meest geschikte locaties van haltes te bepalen. We beoordelen de vervoerders daarbij wel op basis van criteria zoals de mate waarin het aanbod bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid van relevante bestemmingen. Wat betreft het ov in Sint Maartenszee en Waarland geldt dat de huidige buurtbuslijn 406 gecontinueerd blijft. Hiermee blijft de bestaande verbinding met Schagen en Alkmaar geborgd.

38	Gem. Uitgeest	2	De gemeente Uitgeest kent momenteel twee buslijnen, bus 163 naar Alkmaar en bus 71 naar Beverwijk. Volgens het PVE hoeft Uitgeest slechts ontsloten te worden door één basisverbinder naar een type A knooppunt. Omdat de huidige lijn 163 naar Alkmaar gaat (een A knooppunt) en in het PVE als verplichte lijn is opgenomen, kan hiermee in principe worden voldaan aan de voorwaarden om Uitgeest te ontsluiten en is de bus naar Beverwijk niet noodzakelijk. Voor de gemeente Uitgeest is deze bus echter zeer van belang, het biedt een belangrijke verbinding naar Beverwijk en is ook voor inwoners uit Heemskerk, die vaak gebruik maken van station Uitgeest, een belangrijke verbinding. Het college verzoekt de provincie om buslijn 71 tussen Uitgeest en Beverwijk po te nemen in het PVE als verplichte verbinding.	In Artikel 2.5.4 zijn twee verplichte verbindingen opgenomen: - Alkmaar station - Akersloot - Uitgeest station - Heemskerk centrum - Uitgeest station Hiermee is het behoud van de huidige verbindingen onzes inziens voldoende geborgd. We eisen daarbij geen overstapvrije verbinding met Beverwijk om de inschrijver ruimte te bieden voor een optimale lijnvoering binnen Heemskerk en Beverwijk.
39	Gem. Uitgeest	2	De gemeente Uitgeest hecht veel waarde aan haar industrie. In lijn met de economische visie van de gemeente Uitgeest (2025) streeft de gemeente naar betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein Uitgeest Noord via het openbaar vervoer. Het bedrijventerrein wordt één keer per uur ontsloten door bus 163 tussen Alkmaar en Uitgeest. Het traject van buslijn 163 is in de concessie opgenomen als verplichte buslijn. Deze lijn doorkruist tevens het dorp Akersloot, omdat het inwonersaantal van Akersloot boven de 5000 ligt moet deze kern ontsloten worden met een verbinding die minimaal 2 keer per uur rijdt, het is daarom te verwachten dat lijn 163 Akersloot in de toekomst twee keer per uur zal ontsluiten. De gemeente Uitgeest ziet graag dat deze frequentie ontsluiting van Akersloot ook Uitgeest en in het bijzonder bedrijventerrein Uitgeest-Noord ten goede komt. Het college verzoekt de provincie om in de gunningscriteria van de concessie op te nemen dat het toekomstige equivalent van bus 163 minimaal twee keer per uur het dorp Uitgeest en in het bijzonder de bushalte 'Uitgeest Westerwerf' ontsluit.	Bij het opstellen van dit minimale niveau de focus gelegd op het garanderen van een basisniveau voor alle kernen en wijken. Voor de bedieningseisen gaat wij uit van de "bevolkingskernen" van het CBS (https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/regionale-statistieken/bevolkingskernen-in-nederland). Dit doen we omdat de bevolkingskernen (anders dan woonkernen) gebaseerd zijn op aaneengesloten bebouwd gebied. Op basis van de meest recente gegevens heeft de bevolkingskern Akersloot minder dan 5.000 inwoners (zie bijlage 3.7, p. 83). Daarom is een bediening op het niveau van een basisverbinder (1x per uur) geëist (conform Tabel 1). Hiermee wordt tevens niet alleen het huidige bedieningsniveau gecontinueerd, maar worden de bedieningstijden verplicht uitgebreid waardoor ook 's avonds een bus dient te rijden. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders geprikkeld worden om deze uitbreidingen ook te realiseren. Wat betreft haltes, laten we het aan de vervoerder over om haltes op de voor alle (potentiële) reizigers meest geschikte locaties te bedienen. Zie ten aanzien van de ontsluiting van bedrijventerreinen ook ons antwoord op reactie 35.
40	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Wij verzoeken nadrukkelijk dat het rapport "Elke regio telt" als integraal beleidskader wordt opgenomen in het Programma van Eisen. Dit rapport onderstreept het belang van regionale gelijkwaardigheid, maatwerk en het benutten van gebiedsspecifieke kansen. Door dit rapport als leidraad te hanteren, wordt geborgd dat het ov-beleid niet alleen efficiënt, maar vooral ook rechtvaardig en inclusief is zoals geschetst in het onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland Noord.	Het rapport "Elke regio telt" is een advies van drie onafhankelijke adviesraden (de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), de Raad voor Volksgezondheid & Samenleving (RVS) en de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB)) aan het Rijk over wat te doen aan de (negatieve) regionale verschillen. Wij zijn van mening dat dit rapport niet relevant is voor de concessiehouder (vervoerder). Bij het opstellen van het Programma van Eisen heeft de provincie de bijdrage van het openbaar vervoer aan een inclusief toegankelijk mobiliteitssysteem (mobiliteitsrechtvaardigheid) als uitgangspunt gebruikt. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de eisen voor het vervoeraanbod en het materieel.

41	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Wij betreuren het dat de “Serious Game”, die georganiseerd was voor de bestuurlijke input voor de totstandkoming van het programma van eisen is geannuleerd en daar geen alternatief voor is geboden. Als gevolg daarvan heeft er slechts zeer beperkt bestuurlijke afstemming plaats kunnen vinden tussen gemeenten en provincie. Wij hebben geconstateerd dat het programma van eisen weliswaar sinds het einde van mei 2025 openbaar is gemaakt, maar daarmee nog niet de raden zijn geattendeerd op het programma van eisen of voldoende zijn betrokken bij de totstandkoming. Wij zullen als gemeenten zelf dit proces onder de loep nemen maar vragen ook zeker aandacht vanuit de provincie om dit proces beter te stroomlijnen. Hierbij verzoeken wij een langere termijn om zienswijzes in te dienen, waardoor wij onze raden beter kunnen betrekken bij dit proces. Wij denken hier graag over mee richting de volgende concessie. Voor het huidige programma van eisen (2028) zouden wij het op prijs stellen om de termijn van de zienswijze te verlengen, zodat onze raden de tijd krijgen om nog een zienswijze in te dienen.	Wij zullen uw adviezen meenemen in een volgende aanbesteding en in aanloop van een volgende aanbesteding met uw bestuurders in gesprek gaan hoe raden geïnformeerd worden.
42	Regio Kop van Noord-Holland	2	Bereikbaarheid is een sleutelvoorwaarde voor participatie in onderwijs, werk en zorg. De bereikbaarheid van basisvoorzieningen, zoals zorg en onderwijs, staan met name in het landelijk gebied onder druk. Zeker in gebieden waar de afstanden groot zijn en niet iedereen een auto tot zijn/haar beschikking heeft, zoals in de Kop van Noord-Holland. Minimale dienstregelingsfrequenties en innovatieve vervoersoplossingen dragen bij aan leefbaarheid en economische vitaliteit. Het openbaar vervoer dient als vertrekpunt genomen te worden als vervoerswijze en een volwaardig alternatief op het gebruik van de auto. Voorstel: Neem expliciete eisen op in het PvE voor bereikbaarheid van landelijke gebieden, inclusief minimale frequenties en stimulering van maatwerkoplossingen. Leg vast dat de minimale bereikbaarheid geen vermindering van verbindingen ten opzichte van bestaand tot gevolg heeft. Regel grote lijnen goed in met scherpe verbindingen naar de knooppunten/(grote)kernen en de regio. Dit waarborgt sociaalmaatschappelijke inclusie en brede welvaart. Dit sluit aan op de greendeal, de modal shift en draagt bij aan de ambitie auto gebruik te reduceren.	Dank voor uw suggestie. Onzes inziens is uw voorstel in dit Ontwerp-PvE (hoofdstuk 2) geborgd.
43	Regio Kop van Noord-Holland	2	Regionale verschillen vragen om maatwerk. Flexvervoer kan bijdragen aan gelijke kansen voor inwoners van kleinere kernen. Dit houdt kleine kernen bereikbaar en bevordert sociale inclusie en brede welvaart. Voorstel: Leg duidelijke eisen vast voor de organisatie van flexvervoer, inclusief regierol van de concessieverlener, conform aanbevelingen uit het KIM-rapport Flexibel vervoer, hardnekkige uitdagingen? Dit betekent dat we vooraf duidelijk eisen vastleggen over hoe flexvervoer georganiseerd moet worden, zoals toegankelijke integrale reserveringssystemen. Daarnaast verwachten we toetsbare doelen te zien, zodat we de effecten van het flexvervoer inzichtelijk kunnen krijgen en bijsturing mogelijk is.	Inwoners/reizigers hechten meer waarde aan een reguliere bus dan aan flexvervoer. Wanneer flexvervoer een grotere rol in het mobiliteitssysteem gaat spelen, is meer uniformiteit waarschijnlijk gewenst. Hierbij gaat het dan bijvoorbeeld om uniformiteit in de manier van reserveren, zodat reserveringen allemaal via hetzelfde platform verlopen (bijvoorbeeld via een universele reisplanner). De adviezen van het KIM zijn gericht aan de opdrachtgevers voor OV/flexvervoer. Als flexvervoer onderdeel uit maakt van de ov-concessie (aanvulling op ov of ter vervanging van regulier ov), is er een duidelijke regierol voor de concessieverlener. Daarvoor hebben we eisen opgesteld in het PvE, in het hoofdstuk 13 (Ontwikkeling in samenwerking). Wij vinden het te ver gaan om de concessiehouder verantwoordelijk te stellen voor de hele organisatie voor het flexvervoer. Wij vragen wel om mee te werken aan initiatieven. Zie ook antwoord bij vraag 4.

44	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Samenwerking met lokale stakeholders versterkt de legitimiteit en effectiviteit van beleid. Als regio vertegenwoordigen we een groot gebied waardoor maatregelen in de concessie een breed effect hebben. Voorstel: Veranker structurele evaluatiemomenten met gemeenten en andere stakeholders in het PvE, met concrete borgingsmechanismen. Door integraal samen te werken en af te stemmen in de concessie wordt een hogere kwaliteit en effectiviteit bereikt.	Wij delen u mening dat samenwerking met lokale stakeholders belangrijk is. Wij zijn van mening dat deze borging is verankerd in de jaarlijkse procedure voor het opstellen van het vervoerplan en de dienstregeling (hoofdstuk 2.12).
45	Regio Kop van Noord-Holland	2	Lokale initiatieven zoals buurtbussen zijn essentieel voor sociale cohesie en bereikbaarheid, zeker in het landelijk gebied. Deze versterken de sociale inclusiviteit en dragen bij aan brede welvaart. Voorstel: Maak ondersteuning van buurtbusverenigingen verplicht, inclusief beleid voor continuïteit en alternatieven bij wegvallen van lijnen. Leg vast dat dit geen vervanging is voor een vaste lijn.	Dank voor uw suggestie. Onzes inziens is uw voorstel in dit Ontwerp-PvE (hoofdstukken 2 en 5) geborgd.
46	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Integratie bevordert inclusie en efficiëntie, met name voor kwetsbare groepen. Hiermee wordt het openbaar vervoer voor iedereen bereikbaar en dit draagt bij aan de integrale publieke mobiliteit. Voorstel: Formuleer bindende afspraken over samenwerking tussen vervoerder, instellingen en concessieverlener voor integratie van doelgroepenvervoer tussen flexvervoer en doelgroepenvervoer	In onze visie publieke mobiliteit hebben wij aangegeven hoe we de samenwerking tussen OV en doelgroep vervoer zien. De provincie gaat bijv. niet over doelgroepenvervoer; wij kunnen dit dus niet in het PVE "opleggen" aan een concessiehouder. Voorbeelden van afspraken met derden zijn de Vechtplas expres / Muiderslot expres in Gooi en Vechtstreek. In het traject van uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit zal de provincie, in overleg met gemeenten, vervoerders, reizigersverenigingen etc., onderzoeken hoe verdere integratie van doelgroepenvervoer en OV mogelijk is. En hoe concessies kunnen toegroeien naar publieke mobiliteitsconcessies.
47	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Een integrale benadering van mobiliteit voorkomt versnippering en vergroot de effectiviteit van investeringen. Het zorgt ervoor dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk is. In de huidige vorm is de concessie enkel ingestoken vanuit buslijnen, aangevuld met flexvervoer. Hierdoor missen we kansen voor bijvoorbeeld deelmobiliteit. Voorstel: Neem in het PvE de ambitie op om toe te werken naar een publieke mobiliteitsconcessie waarin onder andere OV en doelgroepenvervoer worden geïntegreerd, maar waar ook ruimte is voor deelmobiliteit en andere mobiliteitsvormen.	Wij nemen uw voorstel niet over. De ambitie om door te groeien naar publieke mobiliteitsconcessies staat verwoord in onze Visie Publieke Mobiliteit. Zie ook ons antwoord op vraag 46.
48	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Toerisme is een belangrijke economische pijler. Goede bereikbaarheid van recreatieve locaties versterkt de regionale economie. Voorstel: Ontwikkel een seizoensgebonden dienstregeling in samenwerking met de KOPgemeenten. Behoud de reguliere lijn naar Huisduinen, maak een aantrekkelijke busverbinding naar de Cocksdorp en neem een standpunt in over de kustbus Petten-Den Helder. Kijk naar de mogelijkheden om recreatiepunten eventueel in de dienstregeling op te nemen.	Dank voor uw suggestie. Onzes inziens is uw voorstel in dit Ontwerp-PvE (hoofdstukken 2 en 5) geborgd. Wat betreft het seizoensaanbod, hebben we aparte eisen in hoofdstuk 2.13 opgenomen. De bediening van Huisduinen is niet verplicht gesteld. Zie voor een algemene toelichting reactie 12. Voor wat betreft de verbinding naar De Cocksdorp zie reactie 139.

49	Regio Kop van Noord-Holland	Algemeen	Innovatieve mobiliteitsoplossingen zoals mobiliteitsknooppunten (hubs) kunnen bijdragen aan betere verbindingen en duurzame mobiliteit. Voorstel: Houd in het PVE ruimte voor toekomstige ontsluitingen van mobiliteitsknooppunten inclusief mogelijke (shuttle)verbindingen.	Deze ruimte is reeds aanwezig; zie hoofdstuk 3.3 van het PVE.
50	Regio Kop van Noord-Holland	9	De social return waarde dient aantoonbaar te worden ingezet om kansen te creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Voorstel: Wij verwachten dat de social return verplichting evenredig terugkomt in het concessiegebied en niet wordt geconcentreerd op enkele locaties waar een hoger rendement te behalen valt.	Genoemde wens kunnen wij niet overnemen in het PVE omdat concessiehouders social return vooral laten terugkomen rondom stallingen/remises.
51	Gem. Heiloo	2	In de eerdere versie van het PVE werd genoemd dat een buurtbus mogelijk kan worden vervangen door flexvervoer wanneer de buurtbus niet meer kan functioneren. Dit is aangepast in de nieuwe versie van het PVE waarop wij reageren naar de verplichting aan de concessiehouder om: “voor alle door deze Buurtbuslijn bediende Kernen (...) een gelijkwaardig alternatief (te bieden)”. Deze tekst geeft meer zekerheid, maar wij zijn nog steeds niet berust over de garantie van de toekomst van de buurtbus. Buurtbuslijn 408, die in de gemeente Heiloo rijdt, is een essentieel onderdeel van de bereikbaarheid voor inwoners, het is de enige bus die station Heiloo bedient, de bus draagt ook bij aan de bereikbaarheid van de kust. Het college verzoekt dat er expliciet in het PVE wordt opgenomen dat flexvervoer niet als een gelijkwaardig alternatief wordt gezien voor een buurtbus. Dit voorstel wordt ook gedeeld door de gemeente Bergen, die de buurtbusverbindingen ook van grote waarde acht.	We delen in principe uw standpunt dat flexvervoer niet gezien kan worden als volwaardig alternatief voor een buurtbus. Daarom hebben we in het PVE scherpe eisen opgenomen om de continuatie van buurtbuslijnen te borgen. Algemeen geldt op basis van het PVE dat de vervoerder een vaste bus naar alle te bedienen kernen moet aanbieden in het geval dat een buurtbus opgeheven wordt. Dit geldt ook voor Heiloo. De bepaling waar uw naar verwijst, heeft betrekking op de uitzonderlijke situatie dat een buurtbuslijn niet nodig is om aan de eisen aan de bediening van deze Kern te voldoen. Ook in dat geval eisen we dat de vervoerder een vaste buslijn als vervanging aanbiedt. We hebben de tekst aangepast om dit te verduidelijken. Daarbij hebben we wel als uitzondering toegevoegd dat we de ruimte bieden om alternatieven zoals flexvervoer wel toe te staan als de betreffende buurtbuslijn opgeheven wordt vanwege een zeer laag aantal reizigers. Dit is echter een zeer uitzonderlijke situatie.
52	Gem. Heiloo	2	Het is een langgekoesterde wens van de gemeente Heiloo om een buslijn tussen station Heiloo en bedrijventerrein de Boekelermeer te zien rijden. Dit zou voor de gemeente drie belangrijke locaties in het dorp bereikbaarder maken: het station, winkelcentrum 't Loo en bedrijventerrein de Boekelermeer. Momenteel wordt station Heiloo slechts ontsloten door buurtbus 408, datzelfde geldt ook voor winkelcentrum 't Loo, een belangrijk centrum in het dorp. Een (midi) lijnbus vanaf station Heiloo naar de Boekelermeer zou al deze punten beter bereikbaar maken en een goede verbinding vormen voor medewerkers van het bedrijventerrein die uit het zuiden van Noord-Holland komen. Het college verzoekt dat er een buslijn tussen station Heiloo en de Boekelermeer via winkelcentrum 't Loo gaat rijden. Het college ziet dit het liefst in het PVE opgenomen, en anders in de gunningscriteria. Deze lijn mag niet ten koste gaan van de dekking van lijn 167.	Zie ons antwoord op reactie 36.

54	Gem. Alkmaar	Algemeen	Investeren in het openbaar vervoer is noodzakelijk voor een bereikbare, duurzame en leefbare samenleving. Het aantrekkelijker maken van het OV in sterk groeiende gemeentes zoals Alkmaar is essentieel. Door de reistijden te verkorten, de frequentie te verhogen, en de reiservaring te verbeteren. Dit stimuleert mensen om voor het OV te kiezen. Dit vraagt ook om meer middelen voor het openbaar vervoer. Onze oproep is dan ook om meer geld beschikbaar te stellen voor hoogwaardig openbaar vervoer in deze concessie. Daarnaast hadden wij graag gezien dat onze gemeenteraad een actieve rol had gekregen bij de totstandkoming van dit ontwerp Programma van Eisen, we pleiten er dan ook voor om de gemeenteraden alsnog in positie te brengen om mee te praten over het Programma van Eisen en het vervolgproces.	Wij investeren al extra in de nieuwe concessie NWNH: - € 6,8 mln. per jaar uit provinciale middelen als gevolg tegenvallende bijdrage voor de Studenten OV kaart; - € 1,8 mln. per jaar uit de Bikkergelden om het OV in stand te houden; - € 3 mln. per jaar uit de Bikkergelden ter compensatie van het niet doorgaan van de prijsstijging van 11,2% van de ov-kaartjes in 2024. In totaal gaat het om € 11,6 mln. per jaar. Wij zullen uw opmerking over het betrekken van de gemeenteraad meenemen in een volgende aanbesteding en in aanloop van een volgende aanbesteding met uw bestuurders in gesprek gaan over hoe de gemeenteraden geïnformeerd kunnen worden. De gemeenten zijn onmiddellijk na het vaststellen van het ontwerp PvE door Gedeputeerde Staten geïnformeerd en gevraagd om binnen 6 weken een zienswijze te geven. Het betrekken van de gemeenteraad bij de opstelling van de zienswijze is niet de taak van de provincie. Er is geen rol weggelegd voor de gemeenten/gemeenteraad in het vervolgproces (aanbestedingstraject).
55	Gem. Alkmaar	Algemeen	In bijlage B2 Vervoerkundig kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland worden de drie kerndoelen van de Nota van Uitgangspunten aangehaald. Bij kerndoel "Bereikbaarheid wordt gesproken hoe openbaar vervoer bijdraagt aan economische bereikbaarheid en het vestigingsklimaat voor bedrijven. Bij hoofdstuk 3.3 van bijlage B2 wordt het volgende gesteld: "Voor bedrijventerreinen wordt geen bedieningseis opgenomen en laat de Provincie het aan de vervoerder om verbindingen aan te bieden die voor reizigers van meerwaarde kunnen zijn." Dit spreekt elkaar tegen. Specifiek op de Beverkoog en Boekelermeer wordt al jaren gevraagd om een betere bediening met OV. Als Gemeente Alkmaar werken we aan betere bereikbaarheid per fiets, maar het OV blijft achter. Het is voor ons onacceptabel als er geen eisen gesteld worden aan de ontsluiting van bedrijventerreinen. We verzoeken u dan ook om eisen op te nemen voor een goede bediening van de bedrijventerreinen per bus.	Zie ons antwoord op reactie 36.
56	Gem. Alkmaar	2	Om de ontsluiting te bepalen wordt gewerkt met hemelsbrede loopafstanden tot een bushalte of station. Dit is een laagdrempelige rekenmethodiek, echter is een hemelsbrede loopafstand dermate indicatief dat het te weinig zegt. Er zal met daadwerkelijke loopafstanden gerekend moet worden, we zien dit graag aangepast in het PvE. Mocht dit om bepaalde redenen niet haalbaar zijn, dan willen wij u verzoeken om de dekking van 90% aan te passen naar 95%.	We herkennen dat Hemelsbrede afstanden in de praktijk langere loopafstanden kunnen betekenen. Daarom hebben we in de definitie van het begrip (Bijlage B1, p. 64) ook aangegeven dat de hemelsbrede afstand niet (volledig) telt in het geval van barrières zoals water en snelwegen. Daarnaast hanteren we kortere Hemelsbrede afstanden dan de norm (400m in plaats van de CROW-richtlijn van 500m; en 600m voor R-net in plaats van 800m of meer zoals in de meeste andere concessies). We kiezen wel voor de methodiek van Hemelsbrede afstanden omdat het alternatief (werkelijke loopafstanden) te complex blijkt om in het kader van een aanbesteding toe te passen. Een aanpassing van de ontsluitingsgraad naar 95% is volgens ons niet wenselijk. Dit zou leiden tot een netwerk van lijnen met lagere frequenties die voor veel reizigers minder aantrekkelijk zijn.
57	Gem. Alkmaar	2	De volgende uitspraak is opgenomen: "Een adres geldt ontsloten wanneer de hemelsbrede afstand van dit adres naar – een van de Treinstations Alkmaar, Haarlem of Hoorn maximaal 1.200 meter bedraagt". Als de uitkomst van deze eis betekent dat er geen bushalte in dit gebied komt dan is dat voor ons vervoeraanbod onacceptabel. We verzoeken u deze afstand aan te passen naar maximaal 800m.	We gaan akkoord met uw verzoek en passen het PvE hierop aan.

58	Gem. Alkmaar	2	Alkmaar is een van de steden in Noord-Holland Noord waar binnenstedelijk verdicht wordt. Hier speelt een mobiliteitsopgave om meer mensen met ruimte efficiënte vervoerswijzen zoals de bus en fiets te laten reizen in plaats van met de auto. Voor of tijdens het betrekken van een nieuwe woning in één van deze ontwikkelgebieden zullen nieuwe bewoners besluiten hoe ze gaan reizen, en of zij een of meerdere auto's meenemen of aanschaffen. Op dat moment moet het OV-aanbod dus al op orde zijn om een goede reisoctie te zijn. Wij verzoeken u daarom om een eis op te nemen die zorgt dat er voorafgaand al goed OV-aanbod is in deze ontwikkelgebieden, met haltes op maximaal 400 meter lopen.	In het PvE is het basisniveau voor de ontsluiting van het concessiegebied gedefinieerd. Daarbij zijn eisen aan de ontsluiting per wijk gesteld, waaronder de centraal gelegen wijken in Alkmaar (zie bijlage 3.7). Onzes inziens zorgen de eisen in Artikel 2.2.1 voor een goede ontsluiting van de wijken in lijn met uw verzoek.
59	Gem. Alkmaar	2	In de toekomst wordt het busstation naar de noordkant van het spoor verplaatst, dit gaat waarschijnlijk spelen rond de start van de nieuwe concessie. Een sterke relatie hiermee heeft de onderdoorgang van de Helderseweg onder het spoor. Op dit moment loopt het haalbaarheidsonderzoek voor deze onderdoorgang. Wij verzoeken u deze grootschalige wijzigingen mee te nemen in het PvE.	Dank u voor het nogmaals onder de aandacht brengen van deze grootschalige aanpassing in de infrastructuur. We zullen informatie over deze ontwikkelingen tijdens de aanbesteding ter beschikking stellen aan inschrijvers.
60	Gem. Alkmaar	2	Voor de gebruikte lijst met kernen (pagina 83) zijn cijfers gebruikt uit 2021. In groeigemeentes, zoals Alkmaar, is dit in 2028 (start concessie) achterhaald. Graag meer actuele cijfers opnemen.	Zie ons antwoord op reactie 39.
61	Gem. Alkmaar	2	We verzoeken u om Alkmaar Station-De Meent-Egmond aan Zee op te nemen als verplicht traject met de minimale bediening van een streeksprinter. De Meent heeft potentie als hub-locatie voor het overstappen van auto op bus voor zowel bezoekers van de Alkmaarse binnenstad als voor bezoek aan de kust. (2.5.4)	Zie ons antwoord op reactie 31 voor een algemene toelichting. Specifiek voor Egmond aan Zee geldt dat deze Kern conform de eisen in Tabel 1 in het PvE en het overzicht in Bijlage 3.7 met een Streeksprinter bedient wordt. De Streeksprinter maakt daarbij een verbinding met een A-knooppunt. Alkmaar station is daarbij het meest dichtbij zijnde A-knooppunt. De door u genoemde verbinding is daarom zeer kansrijk. We willen de vervoerder echter ook de ruimte bieden om alternatieve lijnvoeringen te overwegen. Daarom verplichten we algemeen geen vaste trajecten.
62	Gem. Alkmaar	2	Voor kern Graft/De Rijk (2.500-4.999 inwoners) is de frequentie van een basisverbinder veel te mager. We zien dit graag aangepast worden naar minimaal een streeksprinter. (2.2.1)	Zie ons antwoord op reactie 31 voor een algemene toelichting. Daarnaast willen we u graag erop attenderen dat Graft/De Rijk in de huidige situatie door een lijn ontsloten wordt die het bedieningsniveau van een Basisverbinder heeft (lijn 123). De overige huidige lijnen naar Graft/De Rijk (zoals lijn 305) vallen binnen de concessie Zaanstreek-Waterland en zijn geen onderdeel van deze aanbesteding. Deze lijnen zullen dus in ieder geval blijven behouden. Het bedieningsniveau van de Kern Graft/De Rijk wordt daarmee volledig gecontinueerd.
63	Gem. Alkmaar	2	Een minimale frequentie en bedieningstijd van een basisverbinder is voor NWZ in Alkmaar te summier. We zien graag dat dit aangepast naar minimaal een streeksprinter. Eén keer per uur is voor een ziekenhuisafpraak niet afdoende. We zijn blij met de eis voor een maximale loopafstand van 250 meter. (2.2.3)	Zie reactie 31 voor een algemene toelichting. Daarnaast willen we u graag erop attenderen dat het minimale bedieningsniveau voor Wijken in Alkmaar een Wijkverbinder is. Dat geldt ook voor de Wijk waarin het NWZ gelegen is. Het bedieningsniveau van een Wijkverbinder is hoger dan het bedieningsniveau van een Basisverbinder en ook van een Streeksprinter.
64	Gem. Alkmaar	2	We verzoeken u Hogeschool InHolland op te nemen in de tabel "Lijnen voor specifieke doelgroepen en bestemmingen." (2.7.1)	De lijst met lijnen voor specifieke doelgroepen en bestemmingen is uitsluitend bedoeld voor extra ritten die aanvullend op het netwerk aan vaste buslijnen geboden dienen te worden. Hogeschool InHolland is daarentegen een bestemming die in de huidige situatie al door een vaste buslijn (lijn 166) bediend wordt. Op basis van de eisen in het PvE aan verplichte verbindingen tussen grotere kernen (zoals Bergen) en A-knooppunten (zoals Alkmaar station) en de eisen aan de ontsluiting van wijken binnen Alkmaar (Artikel 2.2.1), blijft een verbinding tussen een halte in de nabijheid van Hogeschool InHolland en Alkmaar station geborgd.

65	Gem. Castricum	2	Volgens het met de gemeente gedeelde PVE is een toekomstige concessiehouder verplicht minimaal een basisverbinder in te zetten op de lijn Alkmaar – Heiloo – Limmen – Castricum (de huidige lijn 167). Op dit moment rijdt hier twee keer per uur een bus, volgens de concessie niveau streeksprinter, een basisverbinder rijdt slechts 1 keer per uur en zou daarmee een halvering van de huidige hoeveelheid bussen inhouden. Dit zou een grote verslechtering voor de bereikbaarheid van Castricum vanuit Limmen betekenen en een grote verslechtering van de bereikbaarheid van station Castricum voor de inwoners van het dorp Castricum. Het college verzoekt om de huidige lijn 167 in het PVE te op te nemen als streeksprinter, hiermee wordt het huidige bedieningsniveau van 2 keer per uur een bus gegarandeerd.	U geeft terecht aan dat de verbinding tussen Alkmaar, Limmen en Castricum in de lijst van verplichte verbindingen in Artikel 2.5.4 als Basisverbinder is aangeduid. Wel is het niveau van een Streeksprinter verplicht voor in ieder geval de verbinding tussen Limmen en Alkmaar (zie Tabel 1 in combinatie met het inwoneraantal van Limmen in Bijlage 3.7.). We herkennen dat dit onduidelijkheid schept en dat een bedieningsniveau van een streeksprinter ook op de resterende verbinding tussen Limmen en Castricum past bij het in het PVE opgenomen basisniveau. Daarom passen we de lijst met verplichte verbindingen in Artikel 2.5.4 volgens uw voorstel aan.
66	Gem. Castricum	2	Momenteel rijdt bus 164 een aantal keer per dag tussen station Castricum en halte Egmond aan Zee. Deze buslijn verbeterd de bereikbaarheid van de kust sterk voor inwoners van Castricum en draagt bij aan de bereikbaarheid van het spoor voor inwoners van Egmond aan Zee. Volgens het met de gemeente gedeelde PVE hoeft er alleen een basisverbinder van Egmond aan Zee naar een A-knooppunt te rijden. Aangezien Castricum geen A-knooppunt is, is een toekomstige concessiehouder niet verplicht om buslijn 164 of een soortgelijke busverbinding in stand te houden. Wij vrezen hierom het verlies van deze buslijn en daarmee een verslechtering van het openbaar vervoer in de gemeente. Het college verzoekt om de huidige buslijn 164 op te nemen in de lijst met verplichte trajecten zodat deze lijn wordt gegarandeerd in de nieuwe concessie. Dit voorstel wordt ook gedeeld door de gemeente Bergen, die ook veel waarde hecht aan deze verbinding.	Zie ons antwoord op reactie 31 voor een nadere toelichting. We attenderen u erop dat voor de verbinding tussen Egmond aan Zee en een A-knooppunt het minimale bedieningsniveau van een Streeksprinter voorgeschreven is (zie Bijlage 3.7 in combinatie met Tabel 1 op p. 10). We passen het PVE op dit punt niet aan.
67	Buurtbusvereniging de Noordkop	9	Ik ben voorzitter van bb vereniging de Noordkop 416 en mijn reactie op de aanbesteding is dat er voor de Bb chauffeurs niets omschreven is voor hulp/ondersteuning na een incident o.a. een ongeval of verbaal/fysiek geweld. De chauffeur op de Bb heeft daarbij wel dezelfde plichten maar niet dezelfde rechten. Voor hulp of ondersteuning kan alleen een beroep gedaan worden op slachtofferhulp maar psychische ondersteuning moet het slachtoffer of de vereniging zelf maar regelen. Graag zou ik bij de aanbesteding vastgelegd willen hebben dat de vrijwilligers dezelfde rechten hebben als beroepschauffeurs.	Hiertoe is artikel 9.4.1. opgenomen. Wij zullen 9.4.1.h. uitbreiden met opvang na incidenten en agressie. Daarover kunnen de buurtbusverenigingen dan zelfstandig afspraken over maken met de concessiehouder.
68	Gem. Den Helder		In Den Helder vinden we dat: het van groot maatschappelijk belang is in de aanbesteding mee te nemen dat de gemeenteraden en Provinciale Staten ook tussentijds zwaarwegende nadere aanwijzingen kunnen geven aangaande de dienstregeling, haltes en lijnen of andere significante zaken die betrekking hebben op het OV in hun gebied;	Wij hebben hiervoor 2 procedures ingebouwd: 1. herijking van de concessie: periodieke evaluatie om na te gaan in hoeverre afspraken tussen de Concessiehouder en de Concessieverleners nog aansluiten bij de ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt en de provinciale doelen, inclusief een voorstel voor aanpassing/invulling van de afspraken tijdens de resterende looptijd van de Concessie; 2. de jaarlijkse procedure voor het opstellen van het vervoerplan en de dienstregeling (hoofdstuk 2.12). Aanwijzingen voor het opstellen van het vervoerplan door de concessiehouder kunnen alleen door Gedeputeerde Staten worden gegeven. Daarnaast kan de gemeente altijd in gesprek gaan met de provincie over zaken die betrekking hebben op het ov.

69	Gem. Den Helder		In Den Helder vinden we dat: de gekozen wijze van aanbesteden niet altijd leidt tot het beoogde resultaat en het beste past bij onze regio. Daarmee zijn onder andere de dienstregeling en het aantal haltes steeds verder onder druk komen te staan;	Wij nemen kennis van uw reactie op het proces en verschillen met u van mening over het resultaat van een aanbesteding. Het huidige vervoerplan (de uitwerking van de herijking welke met de gemeenten is gedaan), is de basis voor deze aanbesteding.
70	Gem. Den Helder	2	In Den Helder vinden we dat: de eis om 90% van de adressen binnen de gemeente binnen 400 m een halte aan te bieden ruimte laat een groot aantal haltes te laten vervallen. Haltes die in het verleden zijn geschrapt en waar nog altijd behoefte aan is worden hiermee niet hersteld. Juist in het dunbevolkte buitengebied in onze regio's en gemeenten zijn de afstanden groter en is OV van groot belang, voor jongeren, ouderen en werkenden;	In het PvE is het basisniveau voor de ontsluiting van het hele concessiegebied gedefinieerd. Daarbij hanteren we als eis kortere Hemelsbrede afstanden dan de norm (400m in plaats van de CROW-richtlijn van 500m). Deze norm is tevens ook het uitgangspunt voor de huidige concessie. Het is verder aan de vervoerder om af te wegen of het bedienen van haltes in het belang van (potentiële) reizigers is. We beoordelen vervoerders erop in hoeverre hun aanbod aansluit bij de doelen van deze concessie, te weten de verbetering van de bereikbaarheid en het borgen van een inclusief netwerk. We zien daarom geen reden om af te wijken van onze norm.
71	Gem. Den Helder	2	In Den Helder vinden we dat: de keuze voor hoogfrequente lijnen t.o.v. een uitgebreid, fijnmazig net voor veel gebruikers mogelijk verschraling oplevert ten koste van de leefbaarheid in het landelijk gebied, terwijl we juist willen dat we aantrekkelijk zijn voor vestiging t.o.v. de Randstad;	Bij het opstellen van dit PvE hebben we een afweging gemaakt tussen de twee doelen van de concessie (borgen van bereikbaarheid en bijdragen aan een inclusief toegankelijk mobiliteitssysteem). In de Bijlage B2 (Vervoerkundig kader) hebben we nader uitgewerkt dat per regio de nadruk op een ander doel kan komen te liggen. We delen uw beeld dat de bediening van de kern Den Helder de doelstelling van een inclusief netwerk met een hoge ontsluitingsgraad (maar lagere frequenties) zwaarder weegt dan de doelstelling voor een hoge bereikbaarheid in de vorm van hoogfrequente lijnen. Met de eisen in het PvE is deze keuze onzes inziens voldoende geborgd.
72	Gem. Den Helder	2	In Den Helder vinden we dat: inwoners van Julianadorp een goede, frequente busverbinding moeten hebben met Den Helder;	Waarvan akte.
73	Gem. Den Helder	2	In Den Helder vinden we dat: in de gemeente scholen, verzorgingshuizen, ziekenhuis en andere maatschappelijk belangrijke voorzieningen in de buslijnen moeten zijn opgenomen.	Waarvan akte.
74	Gem. Bergen	2	Buslijn 166 verbindt Alkmaar met Bergen Plein. Deze verbinding is essentieel voor de gemeente Bergen als primaire openbaar vervoer verbinding tussen het dorp Bergen en station Alkmaar. Volgens het huidige concept PVE zou de verbinding tussen Bergen en Alkmaar een streeksprinter worden, hiermee is de gemeente in principe tevreden. Op dit moment rijdt de bus echter in de spits ook 4 keer per uur. Dit zorgt ervoor dat de buslijn voor inwoners van Bergen ook een bruikbaar alternatief voor de auto is om richting de MRA te bewegen of om onderwijsvoorzieningen in Alkmaar te bereiken. De gemeente ziet graag dat lijn 166 de huidige dienstregeling behoudt zodat bus 166 deze functie kan blijven vervullen. Ons college verzoekt de provincie om in het PVE op te nemen dat lijn 166 Alkmaar – Bergen Plein in de spits 4 keer per uur blijft rijden. De gemeente Alkmaar heeft het behoud van deze frequentie ook opgenomen in zijn zienswijze.	We delen in principe uw wens om het huidige bedieningsniveau minimaal in stand te houden. In het PvE kunnen we echter alleen een basisniveau voor alle Kern en eisen. Daarom passen we het PvE op dit punt niet aan. Zie hiervoor de algemene toelichting op reactie 31. Daarnaast willen we u erop attenderen dat voor de vervoerder een vervoerplicht geldt. Dit houdt in dat de vervoerder het aanbod verplicht moet uitbreiden als dit nodig is om alle reizigers te kunnen vervoeren. Hierdoor borgen we de continuïteit van het bestaande aanbod als dit nodig blijkt om voldoende capaciteit voor reizigers te bieden.

75	Gem. Bergen	2	Het dorp Egmond aan Zee kent momenteel twee reguliere lijnbuslijnen: 165 naar Alkmaar en 164 naar Castricum. Deze lijnen zijn essentieel voor de bereikbaarheid van de kust en als reisopties voor inwoners in de dorpen Egmond aan Zee, Egmond aan den Hoef en Egmond Binnen. Volgens het concept PVE zou Egmond aan Zee, omdat deze kern minder dan 5000 inwoners heeft, slechts recht hebben op één buslijn naar een A-knooppunt (station Alkmaar). Dit zou een grote verslechtering voor de bereikbaarheid van dit gebied betekenen, iets wat de gemeente Bergen wil voorkomen. Deze verslechtering zou in het bijzonder problematisch zijn omdat de Egmondse zeer populaire bestemmingen zijn voor kustbezoekers. Het inwonersaantal geeft bij deze gemeenten hierom ook geen goede indicatie van de vraag aan openbaar vervoer. Daarnaast zijn Egmond aan Zee en Egmond aan den Hoef ook nagenoeg aan elkaar gegroeid en bevatten zij als gezamenlijke kern meer dan 5000 inwoners. Ons college verzoekt de provincie om buslijn 165 en 164 als verplichte lijnen, met de huidige frequentie, in het PVE op te nemen. Dit voorstel wordt ook gedeeld door de gemeente Castricum, die ook veel waarde hecht aan deze verbinding.	In het PVE is bepaald dat Egmond aan Zee samen met Egmond aan den Hoef als een kern te beschouwen is (bijlage 3.7). Hierdoor dient deze dubbele kern bediend te worden door een Streeksprinter die een verbinding met een A-knooppunt biedt. We laten het aan de vervoerder om de precieze route te bepalen en/of aanvullende lijnen aan te bieden. De vervoerder dient daarbij af te wegen met welk aanbod hij het beste kan bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid en inclusiviteit van het netwerk. Zie hiervoor ook ons antwoord op reactie 66. Daarnaast borgen we de bereikbaarheid van Egmond aan Zee tijdens de zomervakantie door voor te schrijven dat het aanbod minimaal gelijk moet zijn aan de basisdienstregeling (zie Artikel 2.13.2 van het PVE.).
76	Gem. Bergen	2	Eén van de wijzen waarop de gemeente Bergen overweegt om in de zomer minder fossiele mobiliteit naar de kust te faciliteren is middels transferia. In het PVE ontbreekt enige verwijzing naar transferia. Dit sluit ook aan bij de hubstrategie van de provincie: door het faciliteren van transferia kan duurzame mobiliteit naar attracties worden aangemoedigd. Ons college verzoekt de provincie om in het PVE een paragraaf op te nemen over transferia waarin wordt aangegeven dat een concessiehouder verplicht kan worden om mee te werken aan het bedienen van een transferiumhalte. De gemeente Alkmaar heeft een soortgelijk punt opgenomen in haar zienswijze.	Het PVE leggen we de nadruk op eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarbij geldt als uitgangspunt dat verbindingen op basis van de (naar verwachting) beschikbare infrastructuur aangeboden dienen te worden. Daarmee borgen we de betrouwbaarheid van het aanbod voor reizigers. We stellen daarom geen eisen aan de bediening van geplande overstaplocaties waar de plannen nog niet vergevorderd zijn. Indien een nieuwe overstaplocatie gerealiseerd wordt, maken we individuele afspraken met de vervoerder over de bediening. De mogelijke bediening van een halte wordt idealiter tijdens de planning in nauwe afstemming tussen provincie, gemeente(n) en vervoerder bepaald.
77	Gem. Bergen	2	In het programma van eisen is opgenomen dat een kern zonder station met meer dan 5000 inwoners moet worden ontsloten door een streeksprinter. Het dorp Schoorl heeft nu ongeveer 4700 inwoners. Het dorp heeft een uitgebreide woningbouwagenda. Het is zeer waarschijnlijk dat het dorp in 2028 meer dan 5000 inwoners zal hebben. Het is hierom verstandig om in het PVE voor te sorteren op deze groei zodat een concessiehouder dit mee kan nemen in het buslijnen ontwerp. De verdubbeling van het aantal bussen dat hiermee gepaard gaat zou ook een grote bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van het dorp en aan de bereikbaarheid van de kust en duinen, waarvoor Schoorl een zeer populaire bestemming is, voor bezoekers. Ons college verzoekt de provincie om voor te sorteren op de groei van Schoorl naar een streeksprinter status kern door in het PVE op te nemen dat Schoorl moet worden bediend met minimaal een streeksprinter.	We gaan voor alle eisen in dit PVE ten aanzien van het vervoeraanbod uit van de <i>bevolkingskernen</i> van het CBS. Zie hiervoor ook de uitgebreide toelichting op reactie 39. Daarnaast geldt dat de Concessiehouder verplicht is om elk jaar uit te gaan van de actuele cijfers. Indien een Kern door groei of krimp in het aantal inwoners in een andere categorie te bedienen Kernen komt te staan, dient de Concessiehouder aan de nieuwe eisen te voldoen en hiervoor, indien nodig, het aanbod uit te breiden. Hiermee borgen we onzes inziens voldoende dat het aanbod mee schuift met de groei in het aantal inwoners.
78	Gem. Bergen	2	In de eerdere versie van het PVE werd genoemd dat een buurtbus mogelijk kan worden vervangen door flexvervoer wanneer de buurtbus niet meer kan functioneren. Dit is aangepast in de nieuwe versie van het PVE waarop wij reageren naar de verplichting aan de concessiehouder om: "voor alle door deze Buurtbuslijn bediende Kernen (...) een gelijkwaardig alternatief (te bieden)". Deze tekst geeft meer zekerheid, maar wij zijn er nog steeds niet gerust op dat de van de toekomst van de buurtbus gegarandeerd is. De twee buurtbuslijnen, 408 en 410, die in de gemeente Bergen rijden zijn een essentieel onderdeel van de bereikbaarheid voor inwoners en dragen ook bij aan de bereikbaarheid van de kust. Ons college verzoekt de provincie om in het PVE op te nemen dat flexvervoer niet als een gelijkwaardig alternatief wordt gezien voor een buurtbus. Dit voorstel wordt ook gedeeld door de gemeente Heiloo, die ook grote waarde hecht aan de buurtbus verbindingen.	We delen uw mening ten aanzien van het belang van de buurtbussen. Daarom zien we algemeen graag dat buurtbuslijnen gecontinueerd worden. Zie verder ons antwoord op reactie 51.

79	Gem. Bergen	2	De bereikbaarheid van de kust is voor zowel de provincie Noord-Holland als voor de gemeente Bergen een belangrijk beleidsdoel. Sinds 2022 organiseert de gemeente Bergen zelf een buslijn tussen Bergen Plein en Bergen aan Zee omdat de concessiehouder niet in staat was om deze lijn aan te bieden. Deze lijn wordt door de gemeente als een succesvol project ervaren, maar wordt beperkt door noodzaak voor reizigers om over te stappen naar een aparte kustbus. In het PVE wordt gesteld dat een concessiehouder de buslijn naar Bergen Plein door mag trekken naar Bergen aan Zee, hierbij wordt geen verplichting opgelegd. Wij hebben begrepen dat de buslijn van Alkmaar naar Bergen aan Zee wordt opgenomen in de gunningscriteria, deze hebben wij echter niet kunnen inzien, daarbij zijn de gunningscriteria optioneel en bieden zij weinig garantie. Ons college verzoekt de provincie om het doortrekken van buslijn 166 naar Bergen aan Zee in de zomer in het PVE op te nemen.	We delen uw wens om de huidige kustbus tussen Bergen en Bergen aan Zee te verbinden met de buslijn naar Bergen. Daarom hebben we in het PVE de vervoerder de mogelijkheid geboden om deze verbinding aan te bieden. In het PVE formuleren we echter alleen het basisniveau voor alle Kernen en kunnen we geen verdere uitbreidingen ten opzichte van de huidige situatie eisen. Zie hiervoor de algemene toelichting op reactie 31.
80	Inwoner	2	Het valt mij op dat bij vervoeraanbod (hoofdstuk 2) niet wordt gesproken over de Marinebasis Den Helder terwijl dat de grootste werkgever van de regio is. Daarnaast zal de Marine in het tijdsbestek van de concessie gaangroeien in personele omvang. Op dit moment is de basis niet bereikbaar met openbaar vervoer.	We verwijzen u voor deze vraag graag naar onze generieke reactie op de ontsluiting van bedrijventerreinen en andere (grotere) werklocaties in ons antwoord op reactie 36.
81	Gem. Schagen	2	In de tekst staat dat de concessieverlener zich ervoor inzet dat de huidige buurtbuslijnen gecontinueerd worden. Gezien het grote belang van de buurtbussen mag dit wat mij betreft wel sterker geformuleerd worden.	Onzes inziens is het grote belang van de buurtbus duidelijk aangegeven in het PVE en de bijlagen.
82	Gem. Schagen	2	De buurtbuslijnen zijn kwetsbaar doordat deze organisaties door vrijwilligers worden bemenst. Gezien de hoge leeftijd van veel van de vrijwilligers en de steeds oplopende AOW-leeftijd is dit systeem kwetsbaar en wordt mogelijk steeds kwetsbaarder. Of dit op tijd door technologische ontwikkelingen kan worden opgevangen betwijfel ik. Mijn advies is dat: a. De aansturing van de buurtbussen geheel of gedeeltelijk door betaalde krachten wordt uitgevoerd. Op die manier kan de organisatie ook gemakkelijker meeliften met ontwikkelingen. b. Een misschien groeiend deel van de ritten zou ook door betaalde krachten kunnen worden gereden.	De buurtbus is een lokaal vrijwilligersinitiatief om een vorm van openbaar vervoer aan te bieden in de drie concessiegebieden van de provincie waar geen regulier ov meer rijdt. Daar past niet bij dat de werkzaamheden (o.a. de ritten) door betaalde krachten wordt uitgevoerd. De buurtbusverenigingen zijn georganiseerd in het OMNI en vanuit de provincie zijn de concessiebeheerders verantwoordelijk voor het volgen van ontwikkelingen. Daarnaast hebben we in artikel 2.6 opgenomen dat we van de concessiehouder eisen dat buurtbusverenigingen proactief worden ondersteund (maken dienstregeling, opleidingen, etc.).
83	Gem. Schagen	3	De termijn moet echt langer worden als de gemeente infrastructurele aanpassingen moet uitvoeren. Een half jaar tot een jaar is dan gepaster.	Zie ons antwoord bij reactie 10. Mocht een gemeente meer tijd nodig hebben om infrastructurele aanpassingen door te voeren, dan zal er een tijdelijke situatie gecreëerd moeten worden. Wij adviseren zowel de concessiehouder als de gemeente om vroegtijdig met elkaar in gesprek aan over infrastructurele aanpassingen.
84	Gem. Schagen	3	Moeten alle haltes incl. die van buurtbuslijnen ook toegankelijk zijn/worden voor mindervaliden? Zo ja wanneer. Dit in het kader van een inclusieve samenleving waarin iedereen kan meedoen.	Op termijn moeten alle haltes toegankelijk zijn voor minder validen. De decentrale opdrachtgevers van het openbaar vervoer (provincies en vervoerregio's) hebben berekend dat dit circa € 800 mln. gaat kosten en daarmee niet van vandaag - op-morgen geregeld kan zijn. Tevens hebben zij het Rijk gevraagd om hiervoor budget voor beschikking te stellen. Regelmatig stelt de provincie budget beschikbaar voor het verder toegankelijk maken van haltes. Wij verwijzen u naar de brief van Gedeputeerde Staten van 3 april 2025: https://noordholland.bestuurtijkeinformatie.nl/Agenda/Document/6193c1e3-6a1b-4210-9b1d-da359a29a319?documentId=6fe062fe-4935-44e3-8966-ccfb9d1745ff&agendaltemId=9121a542-8b1c-42b6-bf45-c066de66e7ac

85	Gem. Schagen	11	De looptijd van de concessie is tot 2045. In 2050 moet alle mobiliteit emissie loos zijn. Het lijkt me daarom verstandiger om gedurende de looptijd van het contract een hogere eis te stellen dan dat minimaal 2/3 zero-emissievoertuigen zijn. Misschien kan met dat percentage start worden en moet het percentage vervolgens oplopen tot 100%?	Dank voor uw suggestie. Een van de doelen van de concessie zoals ook aangegeven in het PvE, is de bijdrage aan duurzaamheid "door de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken". Dit is in lijn met de ambitie in het Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer dat het materieel in heel Nederland in 2030 volledig emissievrij dient te zijn. Daarnaast geldt echter ook dat het vanwege de netcongestie onzeker is op welk moment een volledige overgang naar emissievrije bussen daadwerkelijk haalbaar is. Als uitgangspunt in het PvE is daarom opgenomen dat bij start van de concessie het materieel nog niet volledig emissievrij hoeft te zijn. Wel stimuleren we vervoerders met onze eisen en (nog te bepalen) gunningscriteria om de transitie naar emissievrije voertuigen zo snel mogelijk te realiseren.
86	Hart voor Medemblik	2	Hart voor Medemblik pleit voor de ontwikkeling van aanvullende Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) buslijnen die de gemeente Medemblik (ook Hollands Kroon) verbinden met belangrijke regionale knooppunten en steden bijvoorbeeld zoals Hoorn en Hoogkarspel. Deze HOV-lijnen dienen te rijden over de hoofdstructuren van de gemeente en worden een aanvulling op het bestaande netwerk. Kortere reistijden zijn hiermee het voornaamste doel!	Dank voor uw suggesties. We delen in principe uw wens om meer en betere busverbindingen te realiseren. In het PvE kunnen we alleen het basisniveau voor alle Kernen eisen en daarom geen verdere verbeteringen opnemen. Zie hiervoor de algemene toelichting bij ons antwoord op reactie 31.
87	Hart voor Medemblik	2	Wij stellen voor om HOV-haltes te realiseren op strategische locaties, zoals: · Zwembad De Spetter, Abbekerk · Gemeentehuis Wognum · Vok Koomenweg / N240, Wervershoof · Almereweg / N240, Medemblik Deze haltes zorgen voor een goede afweging tussen reistijd en de catchment area's (gebieden waar mensen daadwerkelijk woonachtig zijn).	Dank voor uw suggesties. De realisatie van potentiële haltes is geen onderdeel van deze aanbesteding. Voor de aanbesteding kunnen vervoerders wel voorstellen voor nieuwe haltes opnemen onder de voorwaarde dat ze hiermee blijven voldoen aan de eisen van het PvE. We gaan graag na gunning van de aanbesteding met u in gesprek om samen met de vervoerder verdere potentiële verbeteringen van het ov-aanbod te bespreken. Zie daarnaast de algemene toelichting bij ons antwoord op reactie 31.
88	Hart voor Medemblik	2	De nieuwe bus concessie moet voorzien in verlengde dienstregelingen in de avond en nacht. Hart voor Medemblik pleit voor aansluiting van onze gemeente op het nachtnet van Amsterdam-Hoorn, zodat inwoners die 's avonds werken, uitgaan of studeren ook veilig en zelfstandig kunnen reizen. Dit zou kunnen in een pilot vorm om te kijken of dit daadwerkelijk rendabele lijnen zijn.	We delen uw wens voor langere bedieningstijden. In het PvE kunnen we alleen het basisniveau voor alle Kernen eisen en daarom geen verdere verbeteringen opnemen. Zie hiervoor ons antwoord op reactie 18.
89	Hart voor Medemblik	2	Het behoud van basisbereikbaarheid is voor Hart voor Medemblik een uitgangspunt. Dit betekent dat ook kleine kernen als Twisk, Hauwert, Abbekerk, Lambertschaag en Oostwoud goed bereikbaar moeten blijven. Hiervoor kunnen ook flexibele of vraaggestuurde vervoersvormen worden ingezet, mits ze betrouwbaar en laagdrempelig zijn voor inwoners.	We delen uw wens om kleine kernen bereikbaar te houden. Daarbij hebben we een voorkeur voor de bediening met vaste ov-lijnen. Wel bieden we vervoerders de mogelijkheid om kleine kernen ook met vraagafhankelijk vervoer te bedienen. Voor een uitgebreide toelichting over de eisen en ambities ten aanzien van kleine kernen zie ons antwoord op reactie 12.
90	Hart voor Medemblik	5	Alle bussen moeten volledig toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Denk aan lage instap, voldoende ruimte voor rolstoelen en rollators, en duidelijke informatievoorziening in beeld en geluid. Daarnaast dienen de haltes veilig, toegankelijk en beschermt te zijn.	We delen uw mening. In het PvE is daarom opgenomen dat het materieel moet voldoen aan de eisen uit het Toegankelijkheidsakkoord. De vervoerder is daarentegen niet verantwoordelijk voor de toegankelijkheid en veiligheid van haltes. Daarom zijn hieraan geen eisen in het PvE opgenomen.
91	Inwoner	2	Met lijn 132 zien we graag weer een grote bus bij halte kleingouw sorghvliet en gedeputeerde laanweg. Door boeren landwegen is een bus natuurlijk niet wenselijk. (dit gebeurt nu wel) dus graag weer een grote bus door de bewoonde wereld zodat we vanaf deze haltes weer in wervershoof/ Zwaagdijk en Hoorn kunnen komen.	Zie ons antwoord op reactie 28.

92	Inwoner	2	Binnen Hollandskroon is het openbaar vervoersaanbod afgelopen jaren drastisch ingekrompen. Tijdens de RRN overleg lag vaak de aandacht op Julianadorp terwijl er ook in dropen in Hollandskroon het openbaar vervoer slecht is. Binnen de onderwijsinstelling bereiken ons geregeld berichten dat er bussen de halte voorbij rijden omdat de bus al overvol was. Dit is bijvoorbeeld in de ochtend spits. Leerlingen komen niet aan , veel te laat of besluiten dan maar niet naar school te gaan.	Dank dat u ons hierop attendeert. We hebben in bij het opstellen van het PvE rekening gehouden met dit probleem. De vervoerder heeft volgens de eisen in het PvE een vervoerplicht. Dit houdt in dat als het aantal reizigers in een bus structureel boven een bepaalde norm komt, dan dient de vervoerder verplicht zijn aanbod hierop aan te passen. Dit kan zijn in de vorm van extra ritten of groter materiaal. We geven in het PvE expliciet aan welke norm vervoerders als uitgangspunt dienen te hanteren.
93	Inwoner	2	Wat we nodig hebben zijn meer/vaker bussen naar Julianadorp, binnen de stad een betere verbinding naar het ziekenhuis, en als daar iets voor ingeleverd moet worden dan is de bus naar Schagen het meest logisch: er gaat vaak een trein die kant op, die sneller en goedkoper is.	We begrijpen uw wens voor een betere verbinding tussen Julianadorp en Den Helder. Daarom is in het Ontwerp-PvE reeds opgenomen dat er geheel volgens uw voorstel een Streeksprinter (2x per uur op werkdagen overdag) tussen Den Helder station - Den Helder Zuid station - Julianadorp dient te rijden.
94	Inwoner	2	Bus tussen Den Helder en Julianadorp, minstens twee keer per uur. En aansluitend op de trein bij Den Helder-Zuid.	Zie ons antwoord op reactie 93.
95	Gem. Dijk en Waard		Investeren in het openbaar vervoer is noodzakelijk voor een bereikbare, duurzame en leefbare samenleving. Het aantrekkelijker maken van het OV in sterk groeiende gemeentes zoals Dijk en Waard is essentieel. Door de reistijden te verkorten, de frequentie te verhogen, en de reiservaring te verbeteren. Dit stimuleert mensen om voor het OV te kiezen. Dit vraagt ook om meer middelen voor het openbaar vervoer. Onze oproep is dan ook om meer geld beschikbaar te stellen voor hoogwaardig openbaar vervoer in deze concessie.	Zie ons antwoord bij reactie 54.
96	Gem. Dijk en Waard	2	Met de in oktober 2024 afgesloten 'Intentieovereenkomst Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard' markeren provincie Noord Holland, ProRail, NS en de gemeente Dijk en Waard het begin van een volgende fase in de samenwerking aan de OV-knoop in het Stationskwartier Dijk en Waard. De 'OV-knoop' kan gezien worden als het Dijk en Waardse treinstation met alle voorzieningen in de ketenreis, zoals fietsenstallingen en P+R. Onderdeel van dit plan is ook een volwaardig nieuw busstation met goede overstapmogelijkheden van bus op de trein. Een logisch vervolg is het aanmerken van de OV-knoop als centraal overstappunt van bus op trein voor de regio. Al jaren bestaat de wens voor een betere ontsluiting van het station Heerhugowaard op de buslijnen in de gemeente Dijk en Waard. Wij zijn daarom blij met de mogelijkheid dat station Heerhugowaard ook als A-Knooppunt wordt aangemerkt in de toekomst. Wij vertrouwen erop dat de provincie als concessieverlener de nieuwe vervoerder zal aanmoedigen om vanaf de start concessie betere busverbindingen aan te laten bieden naar alle delen van Dijk en Waard in aansluiting op de treinen.	Waarvan akte.

97	Gem. Dijk en Waard		Hierin is opgenomen een lijst 'Verplicht te bedienen kernen' met een minimale bevolking van 1.250 inwoners. Hierin staat niet opgenomen de kern De Noord in Dijk en Waard. Dit is losse kern met ruim 1.500 inwoners. Graag aanpassen en een bedieningseis opnemen voor deze kern. De Kern Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk wordt beschouwd als drie aparte Kernen.". De gebruikte benamingen in dit onderdeel zijn niet kloppend. Daarom wordt voorgesteld om dit te veranderen in: De Kern Dijk en Waard wordt beschouwd als vier aparte Kernen, te weten: 1. De Kern Sint Pancras (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijk SintPancras) met als bedieningseis minimaal een Basisverbinder die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1; 2. De Kern Langedijk (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijken Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk) met als bedieningseis een Streeksprinter die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1; 3. De Kern De Noord (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijk De Noord) met als bedieningseis minimaal een Maatwerkverbinder die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1; en 4. De Kern Heerhugowaard (bestaand uit het overige gebied binnen de Kern) met als bedieningseis een bediening conform de eis aan Kernen met >50.000 inwoners. - Voor de gebruikte lijst met kernen (pagina 83) zijn cijfers gebruikt uit 2021. In groeigemeentes, zoals Dijk en Waard, is dit in 2028 (start concessie) achterhaald. Graag actueler cijfers opnemen. Dijk en Waard heeft inmiddels 90.747 inwoners (1-1-2025).	Dank voor uw aanvullingen en correcties. We passen de benaming van de Kern Scharwoude aan in "Langedijk". Ten aanzien van uw overige voorstellen geldt we uitgaan van de bevolkingskernen van het CBS. Een uitgebreide toelichting over onze keuze hiervoor vindt u in reactie 39. Op basis van deze indeling wordt de Kern De Noord als aparte Bevolkingskern beschouwt (zie Bijlage 3.7). Daarnaast geldt dat de concessiehouder elk jaar uit dient te gaan van de meest recente cijfers. Indien een Kern door groei of krimp in het aantal inwoners in een andere categorie te bedienen Kernen komt te staan, dient de Concessiehouder aan de nieuwe eisen te voldoen en hiervoor, indien nodig, het aanbod uit te breiden. Hiermee borgen we onzes inziens voldoende dat het aanbod mee schuift met de groei in het aantal inwoners.
98	Gem. Dijk en Waard	2	Voorgeschreven frequentie voor de streeksprinter op werkdagen in de spits 2x per uur en zaterdag overdag is slechts 1x per uur. Dit kan een verslechtering opleveren voor de bediening van de kern Langedijk. Graag handhaven op de huidige bediening van respectievelijk 4x en 2x per uur.	We delen in principe uw wens om het huidige bedieningsniveau minimaal in stand te houden. In het PvE kunnen we echter alleen het basisniveau voor alle Kernen eisen. Zie hiervoor de algemene toelichting in reactie 31. Daarnaast willen we u erop attenderen dat voor de vervoerder een vervoerplicht geldt. Dit houdt in dat de vervoerder het aanbod verplicht moet uitbreiden als dit nodig is om alle reizigers te kunnen vervoeren. Hierdoor borgen we de continuïteit van het bestaande aanbod als dit nodig blijkt om voldoende capaciteit voor reizigers te bieden.
99	Gem. Dijk en Waard	2	Het wordt ons niet duidelijk of en hoe er in de nieuwe concessie ruimte wordt geboden aan het vervoerssysteem van de vervoersvereniging Hugohopper in de gemeente Dijk en Waard en mogelijk samenwerkingsvormen. De lijndienst van de HugoHopper is er voor alle inwoners van de gemeente Dijk en Waard. Deze lijndiensten zijn een lokale aanvulling op het OV en maakt het reizen binnen de gemeentegrenzen mogelijk en simpeler.	De Hugohopper is een besloten vervoerssysteem. De vervoerder dient dit in principe te gedogen. Wel mag de vervoerder zelf openbaar vervoer aanbieden op dezelfde verbindingen van de Hugohopper.
100	Gem. Dijk en Waard	2 & 9	Ambtelijk is mondeling aan ons doorgegeven dat er in het ontwerp PvE aandacht is voor overbezetting van de buurtbus. Een buurtbus mag maximaal 8 personen vervoeren. Op de buurtbus 407 Heerhugowaard – Langedijk – Heerhugowaard is de afgelopen jaren regelmatig sprake van overbezetting geweest, waarbij passagiers niet meegenomen konden worden en dus achterbleven bij de bushalte. In het PvE moet een regeling worden opgenomen in het geval van structurele overbezetting, waarbij de nieuwe vervoerder een alternatief moet bieden. We kunnen in het ontwerp PvE niet de eis vinden waarin staat dat de vervoerder een alternatief moet bieden. Graag opnemen hoe overbezetting van de buurtbus in de nieuwe concessie moet worden aangepakt.	Zie ons antwoord op reactie 92.

101	Gem. Dijk en Waard	2	Dit onderdeel heeft betrekking op het gestelde op pagina 76: "Aparte spitslijnen zijn volgens de Provincie in principe onwenselijk omdat deze lijnen niet bijdragen aan de herkenbaarheid en betrouwbaarheid van het aanbod en slechts beperkte verbeteringen voor de bereikbaarheid bieden. Wel zijn spitslijnen beperkt toegestaan om een kern met voornamelijk eenzijdige vervoerstromen beter te kunnen bedienen (zoals het bijvoorbeeld in Scharwoude [N.- en z. Scharwoude] nu het geval is)". De huidige bediening van Langedijk met lijn 169/269 leidt tot 5 verschillende lijnvoeringen en bijbehorende onduidelijkheid voor reizigers, omdat niet duidelijk is aan welke zijde van de weg moet worden ingestapt en in welke richting. Informatie in reisplanners is onduidelijk. Regelmatig staan reizigers aan de verkeerde zijde te wachten. Bovendien wordt de kern Oudkarspel vaak overgeslagen, waardoor reizigers op die momenten de drukke N504 moeten oversteken. Dit moet in de nieuwe concessie voorkomen worden, bijvoorbeeld met de eis voor maximaal 1 lijnvariant via Oudkarspel en duidelijke reisinformatie.	We herkennen dit probleem en hebben daarom bij vervoerders duidelijk kenbaar gemaakt dat we dergelijke routewijzigingen niet tolereren. Dit is ook opgenomen in eis 2.3.4. We passen daarnaast de door u aangegeven tekst in Bijlage B2 aan.
102	Gem. Amsterdam	2	Uit de informatie onder 2.5.2 op pagina 13 maken we op dat de huidige lijn 80 in de toekomst niet verder zal rijden dan Haarlem Nieuw Zuid. Waarschijnlijk is het idee hierachter dat de reiziger naar Zandvoort kan overstappen op het nieuwe busstation. Wij doen de oproep om ook in de toekomst lijn 80 door te laten rijden naar Zandvoort. Zo blijft die lijn een mooi alternatief voor de al drukke spoorcorridor tussen Haarlem en Amsterdam, waarbij zonder overstap en op fijnmazige wijze Amsterdam, Haarlem en Zandvoort onderling worden verbonden.	Wij herkennen dat de verwoording in het PvE de indruk kan geven dat een vervoerder lijnen kan aanbieden die geen centrale halte (zoals Centrum/Houtplein, Verwulft/Centrum of Haarlem station) bedienen. Dit is echter niet de bedoeling en ook niet mogelijk. De achtergrond van deze verwoording is onze keuze om voor een aantal verbindingen een hoog bedieningsniveau (Stadsprinter) te eisen. Daarbij willen we de vervoerder de mogelijkheid geven om deze verbindingen op de voor reizigers het meest zinvolle manier aan elkaar te koppelen. Daarom is geen verplichting opgenomen dat bijvoorbeeld de verbinding tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee busstation en de verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Elandsgracht als één lijn moet worden bediend. Het is wel de bedoeling dat de vervoerder op de betreffende verbindingen doorlopende lijnen creëert en zodanig een herkenbaar basisnetwerk met een hoog bedieningsniveau vormt. Een kortlopende lijn met als eindpunt Haarlem Nieuw-Zuid is ook daarom niet mogelijk omdat Haarlem Nieuw-Zuid om infrastructurele redenen niet geschikt is als eindpunt. Voor de verduidelijking passen we de toelichtende tekst van het Artikel aan.
103	Gem. Amsterdam	2	Verder komen in het stuk drie concessiegrensoverschrijdende lijnen voor die voortkomen uit de BRT-visie: IJmond-Amsterdam Zuid, Haarlem-Schiphol en Haarlem-Lelylaan. De eerste twee zijn opgenomen in de tabel op pagina 17 terwijl de laatste slechts gesuggereerd wordt als ontwikkelmogelijkheid op pagina 22. Verder staat op pagina 77 toegeelicht dat hiervoor gekozen is om te voorkomen dat een nieuwe lijn ten koste gaat van het bedieningsniveau binnen de concessie. Kunnen jullie toelichten waaro de eerste twee lijnen meer prioriteit krijgen dan de lijn naar Lelylaan? Wij hechten veel waarde aan deze nieuwe verbinding, onder andere vanwege de betekenis voor Nieuw-West, en daarom hopen we dat hier zwaarder op wordt ingezet in het PvE.	De in het ontwerp-PvE voorgeschreven verbindingen komen voort uit het Ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland. De verbinding Haarlem-Lelylaan komt daarentegen voort uit de BRT-studie. De BRT-visie laat zien dat er kansen zijn om het lijnennet tussen Haarlem, Amsterdam en Haarlemmermeer verder uit te breiden. We willen deze concessiegrensoverschrijdende lijnen de komende jaren verder ontwikkelen en de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam op dit vlak versterken. Gedurende de looptijd van de concessie gaan we in samenspraak met de Vervoerregio, gemeenten, Rocov/RAR en andere stakeholders in gesprek om te bepalen hoe we deze lijnen verder kunnen ontwikkelen en hoe deze lijnen het beste kunnen aansluiten in de concessiegebieden zelf. De vervoerder wordt daarbij verplicht om mee te werken aan onderzoeken die daarvoor nodig zijn en we bouwen de mogelijkheid in om het netwerk tijdens de concessie verder uit te breiden (paragraaf 2.14). Algemeen delen we de wens voor meer lijnen en hogere frequenties op alle genoemde verbindingen. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat een grote uitbreiding op de lijnen naar Amsterdam ten koste gaat van het voorzieningsniveau in de concessie zelf. Daarom stellen we een beperkt aantal eisen (paragraaf 2.8). Wat betreft de concrete mogelijkheden voor grensoverschrijdende rechten, zoals het bedienen van trajecten en haltes en het schrappen van maximale frequenties, zijn we in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam als concessieverlener.
104	Gem. Amsterdam	2	Daarnaast valt op dat meermaals wordt benadrukt dat het niet de bedoeling is in Nieuw-West te halteren en dat dat, eventueel, alleen mogelijk is met toestemming van de concessieverlener. Naar onze mening heeft een lijn Haarlem-Lelylaan geen zin zonder haltes in Nieuw-West. Nu ontstaat de suggestie dat de nieuwe lijn eventueel opgestart kan worden als directe verbinding naar Lelylaan, terwijl dat weinig toegevoegde waarde heeft. Door enkele keren te halteren zullen namelijk ook de inwoners van Nieuw-West, een stadsdeel met veel sociaaleconomische uitdagingen, profiteren van deze nieuwe OV-lijn.	We delen het beeld dat voor een optimaal netwerk de bediening van haltes in alle concessiegebieden mogelijk moet zijn. Voor de concrete bediening van haltes in Nieuw-West is echter voorafgaande toestemming van de betreffende concessieverlener nodig. We zijn in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam als concessieverlener over de mogelijkheid hierover.

105	Gem. Amsterdam	2	<i>Het is de Concessiehouder toegestaan om de Lijn (382) in de bedieningsperiode zaterdag overdag conform de minimumfrequenties die geldt voor het Lijntype Stadsprinter te exploiteren'</i> Maar op pagina 12 zien we in de tabel bij zaterdag overdag geen verschil tussen de minimumfrequenties van de Stadsprinter of een R-netlijn?	Dank voor uw oplettendheid. We gaan de voetnoot schrappen.
106	Gem. Amsterdam	2	<i>Vooruitlopend op de realisatie van deze Verbindingen introduceert de Concessievertener in 2025 een Verbinding tussen IJmond, Haarlem Noord en Amsterdam Zuid (werktitel lijn 244) die al eerder geëxploiteerd werd (voor 2020). De Concessievertener heeft als doel om deze Lijn structureel in de Dienstregeling op te nemen en op termijn als Lijn aan te bieden die tijdens de hele bedieningsperiode rijdt.'</i> Wordt hier nu een spitslijn bedoeld of niet? Wat is het verschil tussen de introductie in 2025 en de opname in de dienstregeling op termijn?	De lijn is sinds 29 september 2025 opgenomen in de dienstregeling als spitslijn. We hebben de ambitie om de lijn op termijn te ontwikkelen tot een volwaardige lijn. De tekst in het PvE hebben we aangepast in lijn met de overeenkomst met de Vervoerregio Amsterdam over de bediening van concessiegrensoverschrijdende lijnen.
107	Gem. Amsterdam	2	De naam van de tabel klopt niet helemaal, aangezien de lijn onder 2.8.2 niet naar Amsterdam rijdt.	Dank voor uw oplettendheid. We passen de tekst aan.
108	Gem. Haarlemmermeer		Allereerst willen wij u complimenteren voor het Programma van Eisen als geheel. Er staan veel zaken in die ons positief stemmen. Desondanks willen wij onze teleurstelling uiten over het feit dat onze gemeente als inliggende gemeente binnen de concessie Haarlem-IJmond in het proces tot nu toe volledig over het hoofd is gezien. Dit blijkt ook uit de inhoud van het OPvE en zal voor een groot deel ook onze zienswijze vormgeven. Mogelijk wordt dit verklaard doordat wij niet deelnemen aan het Provinciaal Verkeer- en Vervoersberaad vanwege onze positie binnen het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer & Vervoer van de Vervoerregio Amsterdam, maar desondanks vinden wij dit onzorgvuldig.	Dankuwel voor uw compliment. Spaarndam Oost hoort sinds 2019 bij de gemeente Haarlemmermeer. Met de aanbesteding is de 'overgangsperiode' voorbij en hoort Spaarndam-Oost volledig opgenomen te zijn in de concessie Amstelland-Meerlanden. Lijnen vanuit de concessie NWNH die doorrijden tot in Spaarndam-Oost, worden door de VRA gedoogd. Wij zijn van mening dat we het proces zorgvuldig hebben doorlopen, maar desalniettemin had daar een gesprek met de gemeente Haarlemmermeer bij gehoord.
109	Gem. Haarlemmermeer	1	Onder paragraaf 1.2 is een overzichtkaart te zien van het toekomstig concessiegebied. In deze kaart is het deel van Haarlemmermeer buiten de Ringvaart (het gebied van de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude) ingetekend als onderdeel van het beoogde concessiegebied. In paragraaf 1.2.1 is het concessiegebied beschreven waarin de inliggende gemeenten alfabetisch is opgesomd. Hierin ontbreekt onze gemeente. Graag zien wij dat onze gemeente toegevoegd wordt aan deze opsomming.	Spaarndam-Oost hoort inderdaad bij de gemeente Haarlemmermeer en daarmee bij de concessie Amstelland-Meerlanden van de Vervoerregio Amsterdam. Wij zullen de kaart in paragraaf 1.2 aanpassen
110	Gem. Haarlemmermeer	2	Onder hoofdstuk 2 zien wij de ontsluitingseisen van het toekomstige concessiegebied beschreven. Het valt ons daarbij op dat er uitsluitend over het ontsluiten van woongebieden en inwoners wordt gesproken. In ons optiek zijn werklocaties eveneens belangrijk om per openbaar vervoer ontsloten te worden. Wij verzoeken u daarom om ook een voorziening op te nemen over het ontsluiten van werkgebieden/werklocaties binnen de concessie. Dit is ook in lijn met de vervoerkundige doelstelling in bijlage B2 waarin wordt aangegeven dat "het openbaar vervoer dient bij te dragen aan de verbetering van de economische bereikbaarheid van toplocaties en het vestigingsklimaat voor bedrijven.."	Zie ons antwoord bij reactie 36.

111	Gem. Haarlemmermeer	2	Onder artikel 2.2.1 van het ontwerp PvE wordt genoemd dat er een haltecirkel geldt van 600 meter voor een R-netlijn of Stadssprinter. Hoewel wij handzamere haltecirkels toejuichen vanuit inclusie en nabijheid van openbaar vervoer, vragen wij ons wel af hoe dit rijmt met andere concessies die de R-netproductformule hanteren en een haltecirkel van 800 meter voor deze lijnen hanteren. Wellicht dat hierin onderscheid gemaakt kan worden tussen R-net en Stadssprinter.	Bij het kiezen van loopafstanden hebben we een afweging gemaakt tussen het doel van inclusiviteit, waarvoor de fijnmazige ontsluiting van het gebied essentieel is, en bereikbaarheid, waarvoor het bieden van snelle en frequente lijnen op centrale verbindingen essentieel is. Gezien het stedelijke bedieningsgebied van de twee verplichte R-net-lijnen achten we een eis van 800m als niet passend bij het gewenste ontsluitingsniveau van de betreffende gebieden in Haarlem en IJmond.
112	Gem. Haarlemmermeer	2	Wij zijn verheugd om te zien dat de routes van de lijnen 382 en 385 als verplicht worden gesteld. Echter wordt onder artikel 2.5.1 daarbij wel aangegeven dat de toekomstige concessiehouder deze als R-net óf een productformule voor Stadssprinters mag uitvoeren. Op dit moment zijn beide R-netlijnen volgens de hoogwaardige eisenset van de R-netproductformule. Het bieden van de mogelijkheid aan een toekomstige vervoerder om hier een andere productformule op te voeren, doet naar onze mening afbreuk aan het streven naar een eenduidig netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer binnen de Randstad. Graag zien wij voor deze lijnen de Stadssprinters toevoeging geschrapt worden.	We herkennen de wens om te komen tot een eenduidig netwerk van openbaar vervoer voor de reiziger. In het definitieve PvE is opgenomen dat de bestaande R-net-lijnen gehandhaafd moeten blijven. We beoordelen tijdens de aanbesteding alle voorstellen erop in hoeverre ze bijdragen aan een eenduidig herkenbaar netwerk voor reizigers.
113	Gem. Haarlemmermeer	2	Onder artikel 2.5.2 lezen wij dat de route van de huidige lijn 80 verplicht wordt gesteld. Dit stemt ons tevreden. Wel zien wij dat het lijkt alsof deze lijn geknipt dient te worden op het toekomstige Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Wij zouden graag bevestigd willen zien dat het een toekomstige concessiehouder de mogelijkheid wordt geboden om een continue lijn naar Zandvoort mag aan (blijven) bieden.	Zie ons antwoord bij reactie 102.
114	Gem. Haarlemmermeer	2	Wij zijn verheugd te lezen dat de nieuwe vervoerder de werknemerslijnen naar het SEIN-terrein in Cruquius (lijnen 567, 568 en 569) moet blijven aanbieden.	Waarvan akte.

115	Gem. Haarlemmermeer	2	In paragraaf 2.8 lezen wij terug dat vanuit de BRT-Visie het de concessiehouder vooralsnog niet is toegestaan een lijn aan te bieden buiten de verplicht gestelde lijn naar Amsterdam-Zuid en een optionele lijn naar Schiphol Airport. Dit omdat u wil "voorkomen dat het aanbod van nieuwe lijnen op deze trajecten ten koste gaat van het bedieningsniveau in het concessiegebied". Dit lezen wij ook terug in paragraaf 3.4 van bijlage B2 waarin staat dat "de provincie hanteert als uitgangspunt dat de lijnen uit de BRT-Visie niet worden opgenomen in de concessie tenzij de exploitatie van deze lijnen bekostigd wordt door aanvullend budget". Wij zijn verbaasd om dit te lezen. De afgelopen vijf jaar hebben wij gezamenlijk met vier andere partners (Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en de gemeenten Amsterdam en Haarlem) gestudeerd binnen het project 'Op weg naar R-net Metrobus; HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam'. Binnen deze studie is geconcludeerd dat er capaciteitsknelpunten gaan ontstaan tussen de concessiegebieden Haarlem-IJmond (straks Noordwest Noord-Holland), Amstelland-Meerlanden en Amsterdam. De oplossing hiervoor is vanuit Fase 2 van het onderzoek de R-net Metrobus/Bus Rapid Transit (BRT). Uit deze studie is ook gebleken dat een nieuwe lijn tussen Haarlem en Amsterdam-Lelylaan via een mogelijke hub bij Lijnden/Badhoevedorp een essentiële ontbrekende schakel is (Fase 3). Ondertussen werkt ook u mee aan Fase 4 waarin de zes partijen gezamenlijk het eindbeeld willen vaststellen en tot een adaptief plan voor realisatie willen komen. Daarbij is meermaals geopperd om de lijn naar Lelylaan eventueel als pilot uit te voeren. Niet alleen wordt in dit voorliggende OPvE gesteld dat deze lijn niet verplicht wordt gesteld voor de nieuwe concessieverlener; er wordt expliciet benoemd dat de BRT-Visie niet mag worden uitgevoerd uit angst dat dit ten koste gaat van andere buslijnen in uw concessiegebied. Graag zien wij uw commitment voor dit project omgezet worden in een toevoeging van de lijn naar Lelylaan onder paragraaf 2.8. Hetgeen beschreven onder artikel 2.14.2 (medewerking verlenen aan een eventueel nieuwe verbinding) vinden wij te vrijblijvend geformuleerd. Mocht u dit standpunt willen vasthouden in het definitieve PvE, dan twijfelen wij of het voor onze gemeente zinvol is om verder te gaan met dit Metrobus project. Eventueel kunnen wij ons voorstellen dat deze lijn naar Lelylaan dan gereden wordt vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden of Amsterdam. In dat geval zouden wij graag een voorziening willen zien in het definitieve PvE waarin dit gedoogd dan wel toegestaan wordt	Zie ons antwoord bij reactie 103.
116	Gem. Haarlemmermeer	2	Onder 2.11.5 geeft u aan dat bij het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer het OV-tarief van toepassing is en het basistarief (Vaste Voet) niet dubbel mag worden berekend. Kunt u aangeven of bij vraagafhankelijk vervoer de concessiehouder voorzieningen dient te treffen voor het reizen met de OV-Chipkaart (of opvolger) en OVPay? Wij kunnen (ook) onder paragraaf 7.1 onvoldoende terugzien of dit het geval is.	Dank dat u dit onderwerp onder de aandacht brengt. We passen het PvE aan om duidelijk te maken dat betalen per OV-chipkaart en OVPay ook bij vraagafhankelijk vervoer mogelijk dient te zijn.
117	Gem. Haarlemmermeer	4	Onder 4.5.4 geeft u aan dat de compensatieregeling bekend moet zijn bij reizigers en gemakkelijk terug te vinden moet zijn op de website van de concessiehouder. Kunt u ons bevestigen - en dit artikel eventueel aanscherpen - dat deze compensatieregeling op de website ook moet voldoen aan de eisen voor digitale toegankelijkheid?	Dank voor deze vraag. We zijn het met u eens dat de compensatieregeling op de website moet voldoen aan de eisen voor digitale toegankelijkheid. Hoewel de eisen in Artikel 6.2 dit suggereren, passen we de tekst van artikel 4.5.4 van het PvE aan om dit te verduidelijken.

118	Gem. Haarlemmermeer	5	Onder artikel 5.1.6 geeft u expliciet aan dat het de concessiehouder niet is toegestaan om dubbeldekkers in te zetten ten behoeve van de uitvoering van de concessie. Wat ons betreft is dit artikel overbodig en deels ook in conflict met artikel 5.1.1. Naar onze mening dient de toekomstige concessiehouder materieel in te zetten die past bij de lijnvoering en verwachte reizigersvraag. Als dat een dubbeldekker is, dan zou dat niet bij voorbaat uitgesloten mogen worden. In verschillende steden in de wereld (Londen, Berlijn, Porto en Hongkong) worden specifiek voor OV geschikte dubbeldekkers naar tevredenheid gebruikt. Dit zijn andere type dubbeldekkers dan die op lijn 346 worden gebruikt, waarvan wij vermoeden dat u als argument aanvoert voor het opnemen van artikel 5.1.6. Graag zien wij daarom dit artikel geschrapt, dan wel dusdanig gespecificeerd dat de inzet van materieel 'passend' dient te zijn en het gebruik van (geschikte) dubbeldekkers niet bij voorbaat wordt uitgesloten.	We begrijpen uw intentie en delen uw uitgangspunt om materieel te eisen dat past bij het karakter van het betreffende inzetgebied en de behoeften van reizigers. Ten aanzien van dubbeldekkers hebben we daarbij voor een expliciet verbod gekozen vanwege negatieve ervaringen in het concessiegebied, waaronder klachten van bewoners over privacy. Daarnaast geldt dat dubbeldekkers onzes inziens niet geschikt zijn voor de door u gesuggereerde stedelijke trajecten in het concessiegebied (o.a. vanwege de doorstroming bij het in- en uitstappen) en dat voldoende alternatieven voor capaciteits sterkere bussen beschikbaar zijn (zoals geleed materieel) die we nadrukkelijk goedkeuren. Daarom passen we het PvE op dit punt niet aan. Daarnaast geldt dat de inzet van de huidige dubbeldekkers op bestaande te gedogen trajecten tot in ieder geval einde van de concessie Amstelland-Meerlanden toegestaan blijft.
119	Gem. Haarlemmermeer	5	Onder artikel 5.4.2 stelt u dat materieel moet zijn uitgerust met KAR (Kortafstandsradio) en/of VETAG (Vehicle Tagging) voor verkeerslichtbeïnvloeding. Onder artikel 5.4.3 staat dat de concessiehouder rekening moet houden met nieuwe technologieën. VETAG is technologie uit de jaren '70 van de vorige eeuw en KAR is in 2005 al landelijke standaard geworden. Sinds 2016 wordt het nieuwe digitale Talking Traffic uitgerold met als bedoeling dat dit in 2030 KAR vervangt als landelijke standaard. Daar deze concessie medio 2028 in moet gaan, bent u het met ons eens dat Talking Traffic de standaard moet zijn vanaf de start van de concessie of in ieder geval als eis moet worden opgenomen voor de periode vanaf 2030? Daarnaast willen wij u verzoeken of artikel 5.4.7 uitgebreid kan worden met het aanwezig zijn van een frontcamera op de bussen zodat dit gebruikt kan worden bij de analyse van verkeersongevallen waar een bus van de concessiehouder bij betrokken is.	Wij zullen de tekst in het PvE aanpassen naar: VETAG, KAR en eventuele opvolgers. Hiermee voorzien wij in de mogelijkheden van VRLs in de toekomst.
120	Gem. Haarlemmermeer		Paragraaf 3.4 concessiegrensoverschrijdende trajecten behorende tot de concessie In dit overzicht staat dat lijn 12 als verplichte lijn wordt benoemd. Dit stemt ons tevreden. Wel willen wij u erop wijzen - in lijn met onze eerdere opmerking dat onze gemeente over het hoofd lijkt te zijn gezien - dat lijn 12 geen concessiegrensoverschrijdende lijn is, maar een lijn die binnen de concessie valt. Daarnaast willen wij onze teleurstelling uiten dat scholierenlijn 680 als facultatieve lijn is opgenomen. Naar onze mening vervult deze een belangrijke functie voor scholieren naar Haarlem en Heemstede. Dit blijkt ook uit de instapcijfers. Wij verzoeken u opnieuw te kijken of deze lijn op de een of andere manier alsnog als verplichte lijn kan worden opgenomen, eventueel met een herijkmoment later in de concessieperiode.	Het gebied van de gemeente Haarlemmermeer ligt volledig buiten het concessiegebied van de concessie NWNH en is onderdeel van de concessie Amstelland-Meerlanden. Het gedeelte van Spaarndam binnen de gemeente Haarlemmermeer is daarom geen onderdeel van het concessiegebied. Om die reden komt het traject van de huidige lijn 12 op het grondgebied van Haarlemmermeer in aanmerking als concessiegrensoverschrijdend traject. Wat betreft lijn 680 geldt dat we streven naar een uniform herkenbaar basisnetwerk. Dit houdt in dat er zo min mogelijk routewijzigingen en lijnen met een beperkt bedieningsvenster worden aangeboden. We stimuleren vervoerders zo om bestaande scholierenlijnen te integreren in het aanbod aan vaste lijnen. Gezien lijn 680 vrijwel volledig een versterking van de verplichte Stadsprinter (huidige lijn 80) is, bieden we de vervoerder de mogelijkheid om de ritten van lijn 680 toe te voegen aan deze Stadsprinterlijn. Doordat de vervoerplicht van toepassing blijft, wordt het huidige aantal ritten - indien voor de capaciteit noodzakelijk - gegarandeerd.
121	Gem. Haarlemmermeer		Onder paragraaf 3.6 wordt gesteld dat alle treinstations die niet genoemd worden als A-Knooppunten in het concessiegebied automatisch als B-Knooppunt geldt. Gezien onze eerdere opmerkingen over de opname van onze gemeente binnen het OPvE zouden wij graag van u bevestigd willen zien dat Station Halfweg-Zwanenburg daarmee als B-Knooppunt voor de concessiehouder geldt.	Zie ons antwoord bij reactie 120.

122	Gem. Haarlemmermeer		In het overzicht te bedienen kernen in het concessiegebied heeft u hier een opsomming gemaakt van alle kernen boven de 1.250 inwoners die daarmee bedieningsplichtig zijn. Wij zien hierin dat Spaarndam (vallend onder zowel gemeente Haarlem als Haarlemmermeer) qua inwonertal als één kern is benoemd zonder voetnoot die wel bij andere gemeentegrensoverschrijdende kernen is geplaatst. Graag zien wij hier een voetnoot dat deze kern in twee gemeenten valt. Daarnaast zien wij ook hier wederom tot onze teleurstelling dat onze gemeente is vergeten, doordat Halfweg - met 2.615 inwoners in het ijkingsjaar 2021 - niet in de lijst met bedieningsplichtige kernen van Haarlem-IJmond staat. Vanzelfsprekend zien wij deze fout graag hersteld worden.	Zie ons antwoord bij reactie 120. Wij zullen voor Spaarndam een voetnoot toevoegen dat een deel van het te ontsluiten gebied onderdeel uitmaakt van de gemeente Haarlemmermeer en daarmee buiten het concessiegebied valt. Halfweg valt als onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer niet binnen de concessie NWNH maar binnen de AML-concessie van de VRA.
123	Inwoner		Zie weinig terug van de conclusies uit het onderzoek "denk mee met het ov". Weinig ambitie, gebrek aan sturing op zaken die belangrijk zijn voor de reizigers en te veel losse lijnen waardoor er een gebrek is in samenhang. In het netwerk waardoor reizigers teveel moeten overstappen. De eis om de concessie voort te zetten met het huidige materieel is niet handig aangezien deze bussen nu al achterhaald zijn door de huidige techniek en zal bovendien de zittende vervoerder bevoordelen wat mij niet de bedoeling lijkt!	De resultaten van het onderzoek zijn zo veel als mogelijk verwerkt in het PvE. Zo zetten we in op behoud van bestaande lijnen (boven het inzetten op kleinschalig vervoer), goede aansluitingen op trein en meer handhaving in de bussen. Ook hebben we de resultaten besproken met gemeenten, bijvoorbeeld als het gaat om doorstroming (snelheid) van het ov en de veiligheid bij haltes. Het PvE is een document waarin minimeisen gesteld worden aan de vervoerder. Middels de gunning proberen we een beter aanbod te krijgen dan het minimum uit het PvE. Dat zou moeten gebeuren a.g.v. de marktwerking. Onze ambities staan in de ontwikkelperspectieven. Samen met de het gunningsmodel (waarop kan een inschrijver scoren) verwachten we de ambities uit de ontwikkelperspectieven waar te kunnen maken. Wij vinden het moeilijk uw reactie 'gebrek aan sturing op zaken die belangrijk zijn voor reizigers' en te veel losse lijnen in het netwerk, te plaatsen. De zero emissiebusen die overgaan naar de nieuwe concessie zitten in een construct waarbij de zittende vervoerder ze (tegen de dagwaarde) moet overdragen aan de nieuwe vervoerder. De zittende vervoerder heeft daarbij geen voordeel, hetgeen ook niet is toegestaan in een aanbesteding.
124	Inwoner	2	De grotere kernen worden via een streeksprinter verbonden met de stad. Door de gekozen bedieningsperiode tot 23.00 te laten lopen, is er nauwelijks mogelijkheid om na een cultureel avondbezoek met het OV terug te keren naar de grotere kern vanuit de stad. Bijvoorbeeld vanuit Alkmaar naar Warmenhuizen. Om meer OV te stimuleren zou het helpen om ook na 23.00 nog één mogelijkheid te hebben met de streeksprinter terug te keren naar de grotere kernen. In provincie Utrecht is er bijvoorbeeld wel een optie om na 23.00 huiswaarts te keren naar een grotere kern waardoor het OV meer wordt gebruikt.	Zie ons antwoord op reactie 19.
125	FNV	11	FNV streekvervoer is voorstander van Zero Emissie Busvervoer. Echter zijn wij tegen het vroegtijdig afvoeren van huidige Dieselbussen, die nog niet aan vervanging toe zijn. De productie van bussen is milieubelastend. Daarom is het inzetten van nog goed bestaand materiaal in plaats van het vroegtijdig vervangen van dit materiaal meestal minder belastend is voor het milieu. Een geleidelijke overgang naar Zero Emissie voertuigen zorgt ook voor vermindering van leveringsrisico's en extra problemen, die kunnen ontstaan bij massaal inzetten van nieuw materiaal. Het is van belang om bij de aanschaf van Elektrische bussen goed erop te letten dat er voldoende stroom beschikbaar is gedurende de tijden dat bussen geladen moeten worden en dat er voldoende laadplekken zijn om een efficiënt verloop van de dienstregeling te garanderen.	Waarvan akte.
126	FNV	Algemeen	In het kader van garanderen van continuïteit ook bij wisseling van concessiehouder zijn wij voorstander van een constructie waarbij de concessieverlener eigenaar is van de gebouwen, bussen en in geval van elektrische bussen de bijbehorende laadfaciliteiten, die nodig zijn om het vervoer in de concessie uit te voeren.	Wij streven er naar om zoveel mogelijk elektrische bussen en laadinfrastructuur te laten opnemen in een overnameregeling. Daarnaast proberen voor de aanbesteding stallingslocaties die gehuurd worden van derden, vast te leggen voor langere termijn voor volgende concessiehouders. Daarmee zijn wij van mening dat de continuïteit voldoende geborgd is.

127	FNV	Algemeen	Wij zien vele vormen van overleggen met verschillende partijen genoemd worden. Wat ons echter opvalt is, dat er geen overleg gepland is met deskundigen vanuit de werkvloer. Wij dringen erop aan om 2 keer per jaar een overleg tussen concessieverlener en een vertegenwoordiging van deskundigen vanuit de werkvloer te organiseren. De samenstelling van de vertegenwoordiging zou door vakbonden moeten gebeuren.	De decentrale opdrachtgevers in het openbaar vervoer (provincies en vervoerregio's) hebben met de vakbonden en streekvervoerders de Code Verantwoord Marktgedrag Streekvervoer afgesproken. Wij verwijzen hiernaar in hoofdstuk 9.
128	FNV	2	Voor de Corona Pandemie reed de nachttlijn N 69 van Alkmaar naar Adam Leidseplein en retour via Assendelft, Uitgeest, Limmen, Heiloo naar Alkmaar. Wij adviseren om deze lijn weer op te nemen in de dienstregeling.	Dank voor de suggestie. We nemen deze nachttlijn niet op in het PvE omdat er inmiddels een treindienst in de nachturen gerealiseerd is op de betreffende verbinding.
129	FNV	2	Welke vormen van vraagafhankelijk vervoer mag de concessiehouder inzetten?	De vervoerder is het toegestaan om de vormen van vraagafhankelijk vervoer zelf te bepalen, mits voldaan wordt aan de eisen in Artikel 2.11 en overige relevante eisen in het PvE. Dit houdt bijvoorbeeld in dat vraagafhankelijk vervoer alleen vervoer tussen haltes mag bieden.
130	FNV	3	Wij zijn van mening dat de laadinfrastructuur onder verantwoording en beheer van de concessieverlener moet vallen.	Zie ons antwoord op reactie 126.
131	FNV	4	Niet eerder dan 180 seconde is niet wat in de praktijk gebeurt. De bus wacht in dat geval 1 halte eerder of op de buffer zijn tijd af. 180 seconde na de dienstregeling is eigenlijk te lang want met deze 3 minuten haalt de passagier zijn trein niet meer, de rijtijd is te krap en zorgt voor verhoging van de werkdruk voor de chauffeur. 60 seconden te laat zou de concessiehouder verplichten om een meer reële rijtijd aan te houden.	Dank voor uw toelichting. We passen de bepaling dusdanig aan dat de normen in lijn zijn met de bepalingen van recente aanbestedingen in het openbaar vervoer.
132	FNV	5	Hoe is de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers gegarandeerd in bijvoorbeeld buurtbussen en taxi's.	Alle bussen van de vervoerder dienen te voldoen aan de eisen in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 (zie PvE, Artikel 5.3). De buurtbussen zijn vrijgesteld van het meenemen van mensen in een rolstoel omdat deze voor de wet wordt gezien als een Auto. Dit neemt niet weg dat wij elke keer, als er nieuwe buurtbussen besteld worden, kijken naar de ontwikkelingen in de markt zodat ook de buurtbus rolstoeltoegankelijk wordt.
133	FNV	7	Om het gebruik van Openbaar Vervoer te stimuleren, maar vooral met als doel de CO ₂ in enkele grote steden te beperken, adviseren wij om in Alkmaar, Beverwijk, Haarlem en Hoorn het stadsvervoer gratis aan te bieden.	Wij achten dit niet realiseerbaar op basis van het gelijkheidsbeginsel voor de inwoners van de provincie Noord-Holland.
134	FNV	9	Voor FNV is het uitgangspunt dat alle werkzaamheden in het Openbaar Vervoer betaald werk zijn. Dat houdt dus in dat het inzetten van vrijwilligers om de buurtbussen te rijden niet meer gebeurt en dat dit betaalde banen worden. Het rijden van de bussen, maar ook het schoonmaken van bussen zijn werkzaamheden, die bij voorkeur in het kader van Social Return voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt geschikt gemaakt kunnen worden.	Wij hebben grote waardering voor de buurtbuschauffeurs en buurtbusverenigingen. De provincie ziet de buurtbus niet als werkverdringing, maar als een mogelijkheid het openbaar vervoer aan te vullen met een passende oplossing voor zeer dunne stromen waar een reguliere bus niet haalbaar is. O.a. een veranderende mobiliteitsvraag betekent dat de provincie keuzes moet maken. De provincie is er van bewust dat deze keuzes het belang van werkgelegenheid kunnen raken. De provincie wil u dan ook vooral oproepen om met uw werkgevers mee te denken over hoe ook in de toekomst een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid kan worden vormgegeven. Bijvoorbeeld door het personeelstekort (o.a. buschauffeurs) door middel van social return mede op te lossen. Het schoonmaken van bussen wordt bij veel vervoerders al in het kader van sociale return (gedeeltelijk) uitbesteed.

135	FNV	9	FNV Streekvervoer wil dat de uitzondering voor personeel op buurtbussen vervalt. Wij begrijpen niet waarom deze eis niet van toepassing is op alle chauffeurs in het Openbaar Vervoer.	Gezien de verschillen in bevoegdheden vinden we het onredelijk om dezelfde eisen te hanteren voor beroepschauffeurs en vrijwilligers. De bevoegdheden van chauffeurs van buurtbussen zijn daarom beperkt tot het rijden van achtpersoonsvoertuigen. We hechten veel waarde eraan dat reizigers hun reis ongeacht het lijntype veilig kunnen volbrengen. Daarom stellen we aanvullende eisen aan de opleiding van vrijwilligers voor buurtbussen in Artikel 9.4.1.
136	FNV	9	FNV Streekvervoer vindt deze eisen onuitvoerbaar. Wij begrijpen dat roken in en in de directe omgeving van het voertuig niet toegestaan is. Echter op enige afstand van het voertuig moet de chauffeur mogen roken. Chauffeurs die hun pauze in de bus of in de directe omgeving van de bus willen doorbrengen moeten gewoon hun mobiele telefoon mogen gebruiken en naar muziek of radio kunnen luisteren, bij voorkeur met gebruik van 'oortjes'.	Wij passen hier de tekst niet aan; deze bepaling wordt ook in andere concessiegebieden gebruikt. Wij gebruiken bewust de term 'onmiddellijke nabijheid' om te voorkomen dat reizigers hiervan hinder ondervinden, chauffeurs kunnen deze activiteiten in hun pauze uitvoeren op een afstand waarbij geen hinder wordt veroorzaakt.
137	FNV	9	FNV Streekvervoer ondersteunt dit artikel volledig. Hierbij verwijzen wij ook naar onze opmerking onder punt 9.	Dankuwel voor uw reactie. Zie ook ons antwoord op uw reactie 134.
138	FNV	13	Wij dringen erop aan om 2 keer per jaar een overleg tussen concessieverlener en een vertegenwoordiging van deskundigen vanuit de werkvloer te organiseren. De samenstelling van de vertegenwoordiging vanuit de werkvloer zou door vakbonden moeten gebeuren.	Zie ons antwoord op reactie 127.
139	Inwoner	2	Het is al moeilijk genoeg om op een eiland ergens te komen met het openbaar vervoer, de Texelhopper maakt dat nog mogelijk, al is die niet perfect. Ik had verwacht dat deze service zouden verbeteren niet praktisch ontmantelen. 16 haltes?? Hoe moet mijn vriendin van school/werk naar huis komen? Ouders hebben echt niet de tijd of het geld om hun kinderen overal naartoe te rijden en fietsen is ook niet altijd mogelijk. Bizar — zo maak je Texel toch nog een beetje onaantrekkelijker voor jongeren om op te wonen. Chapeau, hoor.	Dank voor uw reactie. We begrijpen uw zorg. We hebben de ambitie om op Texel een betrouwbaar aanbod aan openbaar vervoer te bieden. Algemeen biedt hiervoor een systeem met minder haltes voordelen voor reizigers. Op die manier meer kan de vervoerder namelijk meer ritten aanbieden die vaker op tijd komen. Daarnaast willen we dat het vervoeraanbod op Texel voor zover mogelijk overeenkomt met de uitgangspunten voor de rest van Noord-Holland. In het Programma van Eisen definiëren we de uitgangspunten voor het basisniveau. Daarbij zijn verplichte haltes bepaald die ervoor zorgen dat inwoners nooit langere afstanden tot haltes hebben dan maximaal 400 meter. De vervoerder kan hieraan verdere haltes toevoegen om de toegankelijkheid van Texel verder te verbeteren. Daarnaast hebben we naar aanleiding van o.a. uw reactie een aantal verplichte haltes toegevoegd en eisen ook een uitbreiding van het aanbod aan vaste lijnen. Zie hiervoor de aanpassingen van het PvE in hoofdstuk 2.9.
140	Inwoner	2	Het zou mooi zijn om de lijnen N30, 382 en 385 in IJmuiden een gestrektere route te laten volgen. Zo ontstaat er dan eindelijk een echte R-Net waardige situatie voor genoemde lijnen, in plaats van dat slingeren door de woonwijken heen met 30km per uur. Het is nu behoorlijk afzien, vanuit steden als Amstelveen en Amsterdam naar de kust. Lijn 3 kan dan bijvoorbeeld vanuit de halte Rotonde Stadspark doorgetrokken worden naar de halte Dennekoplaan of om en om bijvoorbeeld naar het strand voor behoud van een rechtstreekse verbinding. Zie voor meer ook de aparte mail aan servicepunt@noord-holland.nl.	Dank voor uw suggesties. We zijn verheugd dat inwoners initiatieven voor routeverbeteringen met ons delen. In het PvE hebben we gekozen voor het behoud van de huidige lijnvoering. Hierdoor blijven reizigers in woongebieden met een hoge dichtheid en veel bewoners profiteren van een hoogfrequent aanbod en een directe lijnvoering naar Amsterdam en Haarlem. Dit weegt onze inziens zwaarder dan een naar verwachting minimale reistijdverbetering voor doorgaande reizigers naar de IJmuiden aan Zee.
141	Inwoner	2	Hierbij spreek ik mijn verbazing uit dat er op Texel minder opstap plekken met de Hoppers gaan komen ivm bezuinigingen, er zijn heel veel mensen afhankelijk van goed en divers openbaar vervoer, waarom?	Zie reactie 139.

142	Provincie Flevoland	2	Bedankt dat u ons de gelegenheid geeft te reageren op het ontwerp Programma van Eisen NoordWest Noord-Holland. Vanuit Flevoland is er één raakvlak, en dat betreft de verbinding Enkhuizen-Lelystad. Zoals bij u bekend zijn wij samen met u bezig met een onderzoek naar een conceptueel exploitatiemodel. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend. Mocht blijken dat de verbinding Enkhuizen-Lelystad potentie heeft, dient deze – afhankelijk wie de verbinding gaat rijden – als te gedogen lijn te worden opgenomen. Ook dient de mogelijkheid te worden ingebouwd dat de bestaande scholierenlijn (650) geïntegreerd wordt in het exploitatiemodel, ook als deze door een andere vervoerder wordt gereden.	Dank dat u dit onder de aandacht brengt. We staan achter het onderzoek naar een vaste lijn vanuit Lelystad naar Enkhuizen als vervanging van de huidige scholierenlijn. Daarom nemen we in het PvE op dat de concessiehouder een potentiële lijn naar Enkhuizen dient te gedogen.
143	Inwoner	2	Ik woon in de Schooten en in bijna de hele wijk rijdt er geen bus meer. Zorgcentra en winkelcentrum is niet meer te bereiken met de bus terwijl er in deze wijk veel senioren wonen. Schandalig dat de haltes zijn opgeheven ondanks de 2000 handtekeningen. Graag de haltes terug in de woonwijk en winkelcentrum.	Algemeen geldt dat we in het PvE het basisniveau voor de ontsluiting van het hele concessiegebied definiëren. Daarbij hanteren we in het Ontwerp-PvE als eis kortere Hemelsbrede afstanden dan de norm (400m in plaats van de CROW-richtlijn van 500m). Deze norm is tevens ook het uitgangspunt voor de huidige concessie. Het is verder aan de vervoerder om af te wegen of het bedienen van haltes in het belang van (potentiële) reizigers is. Daarbij dient een vervoerder keuzes te maken die passen bij de kenmerken van de wijken en de behoeften van inwoners. Dat geldt ook voor uw specifieke situatie. We beoordelen vervoerders erop in hoeverre hun aanbod aansluit bij de doelen van deze concessie, te weten de verbetering van de bereikbaarheid en het borgen van een inclusief netwerk.
144	Inwoner	2	Helaas heb ik de vragen lijst wb ov gemist. ik wil iig toch nog even reageren. Het is belangrijk dat bussen aansluiten op de treintijden! En dat er meerdere bussen in het uur gaan en niet naar een plaats verder weg maar gewoon naar het dichtsbijzijnde station. Dus niet met de bus naar Schagen om daar de trein te nemen maar gewoon naar Den Helder Zuid vanuit Julianadorp. Ook loop ik liever iets langer als de bus dan vaker gaat dan dat er maar 1x per uur een bus gaat. Ov moet sws veel goedkoper! Denk ook aan mensen buiten randstad. NH is niet alleen A'dam en Haarlem!!!	Dank voor uw suggestie. We hebben in het PvE eisen geformuleerd aan Aansluitingen tussen bus en trein (zie Artikel 4.3.6). Wat betreft de verbinding tussen Den Helder Zuid en Julianadorp zie ons antwoord op reactie 155.
146	Inwoner	2	Graag de bussen elk uur laten rijden. Mogen gewoon ook kleine bussen zijn maar wel dat er ook vervoer is voor mensen zonder rijbewijs. En dan graag het hele jaar door en niet alleen als de scholen open zijn.	Dank voor uw suggestie. In het PvE hebben we opgenomen dat alle lijnen die de ontsluiting van verplicht te bedienen kernen borgen, minimaal een keer per uur dienen te rijden. Dat geldt ook voor de vakantieperiodes van scholen.

147	Inwoner	2	In het document wordt gesteld dat de provincie inzet op betrouwbaar, bereikbaar, toegankelijk en inclusief openbaar vervoer, met minimaal elk uur een bus en een bushalte op maximaal 400 meter afstand. Deze uitgangspunten zijn toe te juichen. Echter, wij maken ons zorgen over de praktische invulling hiervan voor kleinere dorpen zoals Wieringerwaard. Voor Wieringerwaard is het essentieel dat er structurele en frequente ov-verbindingen blijven (of worden ingericht) naar: 1. Schagen, waar scholieren dagelijks onderwijs volgen. 2. Treinstation Anna Paulowna, als belangrijkste overstappunt richting grotere steden en regio's. Wij verzoeken de provincie daarom om: -De verbindingen tussen Wieringerwaard – Schagen en Wieringerwaard – Anna Paulowna expliciet op te nemen als verplichte verbindingen in het definitieve Programma van Eisen. -Vervoer aan te bieden met een dienstregeling die afgestemd is op schooltijden en aansluitingen op de trein. -Voldoende frequentie te garanderen, met name in de spitsuren. -Bij voorkeur gebruik te maken van reguliere buslijnen, en alleen flexvervoer of buurtbussen als aanvulling, niet als vervanging van een basale ov-structuur. Zonder deze expliciete garanties dreigt Wieringerwaard – en soortgelijke dorpen – verstoken te raken van volwaardig ov-aanbod, wat in strijd is met de uitgangspunten van bereikbaarheid en inclusiviteit.	In Artikelen 2.6.1-2 is opgenomen dat de huidige buurtbuslijnen gecontinueerd moet worden. We kunnen daarom bevestigen dat de huidige bediening van Wieringerwaard gecontinueerd wordt. Met het gunningsmodel stimuleren wij de vervoerder om meer openbaar vervoer aan te bieden in het kader van inclusiviteit en bereikbaarheid.
148	Inwoner	2	De buurtbus 412 in Drechterland faciliteert alle dorpen BEHALVE het dorp Oosterleek. Voor deze inwoners is geen enkel openbaarvervoer mogelijk. De dichtstbijzijnde halte voor hen is de halte in Wijdenes (halte Zaaizaadvereniging). Deze halte ligt op 2,8 kilometer van Oosterleek. Dat is bijna 40 minuten lopen. Ook voor kleine kernen moet het mogelijk zijn van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken voor noodzakelijke voorzieningen.	We delen uw wens om ook voor kleine kernen een vorm van Publieke Mobiliteit te bieden. In het PvE kunnen we echter alleen een minimaal niveau voor Kernen vanaf een bepaald aantal inwoners eisen. Aanvullende eisen aan een verplichte bediening van alle kleine kernen met een laag aantal inwoners zijn binnen het beschikbare budget niet mogelijk. Tegelijkertijd stimuleren we vervoerders om waar mogelijk ook niet in het PvE opgenomen kleine kernen met openbaar vervoer te verzorgen. We lichten dit uitgebreider toe in ons antwoord op reactie 12.
149	Inwoner	Algemeen	Zie te weinig ambitie en nauwelijks tot niets terug komen als verbetering uit het onderzoek "denk mee over het ov". Door de vervoerder het eerste jaar het huidige lijnennet te laten rijden is er nog steeds sprake van 2 losse vervoersgebieden binnen 1 concessie terwijl er met wat simpele lijnkoppelingen al een veel samenhangend net kan ontstaan. In het onderzoek "denk mee met het ov" komt ook naar voren dat er voor het bereiken van het NWZ te Alkmaar teveel over gestapt moet worden en dat die overstaptijden bovendien erg lang zijn. Door de keuzes in het PVE krijgt de Noord Hollander het idee dat	Dank voor uw suggestie. De resultaten van het onderzoek zijn zoveel mogelijk verwerkt in het PvE. Zo zetten we in op behoud van bestaande lijnen, goede aansluitingen op trein en meer handhaving in de bussen. We delen daarnaast uw ambitie van een samenhangend netwerk voor het gehele nieuwe concessiegebied. Daarom geven we vervoerders ook de ruimte om vanaf fase 2 het netwerk aan te passen conform de ontwikkelperspectieven. We kiezen ervoor om in het eerste jaar (fase 1) het huidige netwerk uit te vragen om een soepele implementatie met een voor reizigers betrouwbare dienstverlening te borgen. De concessiehouder heeft de mogelijkheid om doorkoppelingen van lijnen in zijn vervoerplan voor te stellen. We beoordelen deze voorstellen op basis van onze doelen voor de concessie (bijdrage aan betere bereikbaarheid en inclusiviteit). Hiermee stimuleren we vervoerders om doorkoppelingen daar te realiseren waar dit voor reizigers zinvol is.
150	ANWB	Algemeen	Uit ANWB onderzoek is gebleken dat het ov-aanbod in de provincie te gering is: - inwoners zijn ontevreden over reismogelijkheden in en naar landelijk gebied; - lang reizen maar ook het niet aansluiten bij specifieke reisbehoeftes is een belemmering in het onderweg zijn met het OV; - 20% inwoners ziet het geringe ov-aanbod als grootste bereikbaarheidsprobleem in de provincie.	Wij bedanken u voor uw reactie. De uitkomsten komen overeen met ons busonderzoek uit 2024. Meer ov in landelijk gebied, kost veel geld omdat de reizigersinkomsten relatief laag zijn. Maar wij vertrouwen erop dat met de aanbesteding van de concessie NWNH de bereikbaarheid van het landelijk gebied wordt verbeterd.

151	Inwoner	2	Het uitbreiden van het nachtnet wordt essentieel in velen regio's met name Westfriesland heeft maar tot hoorn een verbinding naar Amsterdam. Door de regio beter te verbinden met nachtknooppunten in hoorn en Alkmaar kunnen meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer in de nacht. Hiervoor mogen de afstanden tot haltes voor mensen naar mijn mening groter zijn.	We delen uw wens voor langere bedieningstijden van het openbaar vervoer. Uitbreidingen zoals aanvullende nachtlijnen kunnen we echter niet eisen in het PvE omdat dit ten koste gaat van het vervoeraanbod overdag. Zie hiervoor ons antwoord op reactie 18.
152	Inwoner	2	Wij hebben een kantoorgebouw op Factorij 33 in Zwaag en Connexxion weigert op een groot industrieterrein als dit een bushalte te plaatsen. Daardoor moet er of 20 minuten worden gelopen van de dichtstbijzijnde halte(met koffer of tas) of continue gereden om daar of op het spoor in Hoorn onze huurders of relaties te halen en brengen. De gemeente Hoorn zegt dat de beslissing bij Connection ligt, die zijn echter alleen op geld uit.	We begrijpen dat u de wens heeft om met een bushalte de bereikbaarheid van uw kantoor te verbeteren. In het kader van deze aanbesteding worden echter alleen de uitgangspunten voor het vervoeraanbod vastgesteld. De mogelijkheid om een halte te realiseren is daarnaast een complexe afweging tussen verschillende belangen. Het voordeel van het aandoen van nieuwe haltes moet worden vergeleken met potentieel negatieve gevolgen voor overige reizigers (langere reistijd). Daarnaast willen we u graag verwijzen naar de mogelijkheid om via het provinciale werkgeversaanpak potentiële verbeteringen van het ov naar werklocaties te realiseren.
153	Inwoner	5	Ik denk dat het efficiënter is om kleinere bussen in te zetten op bepaalde trajecten in Den Helder. Er zit vaak geen kop in op veel tijden. En omdat de kleinere busjes goedkoper zijn wat vaker rijden dan 1 keer per uur. Nu neem je de bus niet omdat hij dan net voorbij is en je dan een uur moet wachten. Gewoon kleine 9 of 12 persoons busjes kan vaak prima.	Volgens het Programma van Eisen geldt voor de vervoerder de vervoerplicht. Dat houdt in dat de bussen voldoende capaciteit moeten hebben om wachtende reizigers mee te kunnen nemen. Verder heeft de vervoerder alle ruimte om de capaciteit van de bussen aan te passen op basis van de verwachte behoefte. De inzet van kleine bussen is daarmee toegestaan. Ter informatie willen we u ook meegeven dat de inzet van kleine bussen voor vervoerders in veel gevallen minder kosteneffectief is. Dit komt omdat op veel lijnen voor sommige ritten meer capaciteit nodig is dan voor andere. In deze gevallen zouden twee bussen beschikbaar moeten zijn voor deze lijn - een kleine en een grote. Grote bussen die voor een deel van de ritten een beperkte bezetting kennen, zijn daarom alsnog vaak bedrijfseconomisch zinvoller dan de inzet van kleine bussen.
154	Inwoner	2	In het huidige PvE is uitsluitend een verplichte verbinding opgenomen op het traject Den Helder – Middenmeer – Hoorn. Daarmee is een directe buslijn naar Hoorn station gewaarborgd. Een rechtstreekse busverbinding naar Alkmaar ontbreekt echter volledig als verplichte lijn. Voor een kern als Middenmeer, zonder treinstation, met een groeiende populatie én met veel scholieren en forenzen, is een structurele en directe verbinding naar zowel Hoorn als Alkmaar essentieel. Veel jongeren reizen dagelijks met het OV naar onderwijsinstellingen in Alkmaar (zoals het Clusius College, Horizon College, PCC, Heliomare, InHolland, enzovoorts). Ook de beschikbaarheid van zorg (bijvoorbeeld het NWZ) en werkgelegenheid maakt Alkmaar een cruciale bestemming. Verzoek tot wijziging in PvE: Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om in de definitieve versie van het Programma van Eisen op te nemen dat: "Voor de kern Middenmeer (gemeente Hollands Kroon) ten minste twee directe, structurele en frequent bediende verbindingen verplicht worden gesteld met zowel het station Hoorn als het station Alkmaar (A-Knooppunten), bij voorkeur via een Basisverbinder of Streeksprinter." Argumentatie • Onderwijstoegang: veel scholieren uit Middenmeer gaan dagelijks naar onderwijs in beide steden (Alkmaar én Hoorn). Zonder directe verbinding ontstaat een onwenselijke reistijdverlenging en overstapgevoeligheid. • Gelijke spreiding van mobiliteit: eenzijdige focus op Hoorn kan leiden tot onbalans in vervoerstromen en een lagere benutting van het netwerk. • Sociale inclusie en leefbaarheid: goede verbindingen zijn cruciaal om krimpgebieden leefbaar en aantrekkelijk te houden voor jonge gezinnen. • Milieu en duurzaamheid: een directe busverbinding vermindert het gebruik van de auto voor woon-school/werk-verkeer, in lijn met de duurzaamheidsdoelen van de provincie.	Dank voor uw suggestie. We zijn het met u eens dat deze verbinding essentieel is voor de bereikbaarheid van de genoemde gebieden. De bestaande lijn 350 die de gewenste verbinding met Alkmaar biedt, maakt onderdeel uit van de concessie Fryslân. Deze lijn wordt gecontinueerd en is daarom opgenomen in de lijst met "te gedogen lijnen" (Bijlage 3.5).

155	Inwoner		Buslijn 30 moet weer om het half uur gaan rijden, zodat het voor de mensen in Julianadorp (GEMEENTE DEN HELDER) makkelijk blijft om naar DEN HELDER te gaan. Hij moet ook gewoon goed aansluiten op de trein bij Den Helder Zuid en de bus naar Hoorn, zoals het voorheen ook was. Die aansluiting met Schagen boeit me niks, ik wil gewoon een goede aansluiting met Den Helder terug. Dit is ontzettend belangrijk voor het ziekenhuis, maar ook mensen die binnen en/of buiten de gemeente werken/studeren en ouderen die met het openbaar vervoer reizen. Die dienstregeling van nu is schijt.	We begrijpen uw wens voor een betere verbinding tussen Julianadorp en Den Helder. Daarom is in het Ontwerp-PvE reeds opgenomen dat er geheel volgens uw voorstel een Streeksprinter (2x per uur op werkdagen overdag) tussen Den Helder station - Den Helder Zuid station - Julianadorp dient te rijden.
156	Inwoner	2	Wij (mijn man en ik, maar ook onze kinderen en kleinkinderen) zijn momenteel heel blij met de bus (lijn 152) die - elk uur - van en naar Schagen rijdt. Zo kunnen wij (resp 77 en 83 jaar) contact houden met elkaar én bij het NS-station komen. Uiteraard hopen wij - met vele andere ouderen in Callantsoog en omliggende dorpen - dat deze buslijn blijft bestaan. Wat tevens als groot voordeel heeft dat toeristen op een milieuvriendelijke manier bij ons strand kunnen komen. Maak desnoods de ritten wat duurder en hef de geldverslindende kustbus op. Want die rijdt meestal leeg tussen Petten en Den Helder	Dank u voor uw bericht. We zijn blij om te horen dat u goed met het openbaar vervoer kan reizen. De verbinding met Callantsoog is ook opgenomen in de nieuwe concessie.
157	Inwoner		Regel gratis openbaar vervoer buiten de kantooruren. Laat de kosten van dit vervoer drukken op de provinciale opcenten. Dan komen er veel meer mensen in de bus en zijn deze uren lonend. Dus ook voor alle dagen in de week inclusief zon en feestdagen	Wij bedanken u voor uw reactie, maar achten uw voorstel op dit moment niet betaalbaar.
158	Inwoner	2	Blij dat lijn 851 gedoogd wordt dat de concessiehouder andere vervoerders toelaat. Winst na een jarenlange lobby: TOP. U schrijft echter voor de maanden juli/augustus. In 2025 rijden wij ook in juni. De wens is ook om in September te gaan rijden. In jun/sep zijn er ook heel veel toeristen in ons gebied, met name de ouderen. Huisduinen is in 2024-2027 uitgesloten. Er staat toch geen 'hek' om een bepaald gebied, en dat op slot staat. Overlappingsen moeten mogelijk blijven. Concreet: tijdspanne aanpassen en geen 'hek' om een gebied.	Dank voor uw reactie. We kunnen ons goed in uw intentie vinden om een zo goed mogelijk aanbod voor reizigers te bieden. We juichen dan ook toe als men nieuwe initiatieven wil starten of een initiatief voor een bepaalde periode willen verruimen (zoals in uw geval om niet alleen in de zomervakantie, maar voor een langere periode te rijden). Tegelijkertijd zijn door de werkwijze van concessies een aantal voorwaarden van toepassing. De concessie houdt het alleenrecht in om openbaar vervoer op het grondgebied van de concessie NWNH te mogen verzorgen. De concessiehouder verwacht op basis van zijn aanbod opbrengsten te genereren. Deze opbrengsten zijn nodig om de het aanbod in het hele concessiegebied mede te financieren. Daarom heeft de concessiehouder in principe het recht om een initiatief tegen te houden op het moment dat dit tot minder reizigers in zijn eigen bussen leidt. Dat kan ook in uw geval van toepassing zijn. Een verruiming van de bedieningsperiode, zoals u voorstelt, vergt daarom een expliciete toestemming door de nieuwe concessiehouder van de concessie NWNH.
159	Inwoner	3	De vervoerder moet bij de reizigersaantallen rekening houden met: is een halte in slechte staat dan trekt de reiziger weg. Dus het belang van een goed toegankelijk en onderhouden reizigersnetwerk is van groot belang om de reiziger te behouden op het traject. De praktijk laat zien dat alleen het reizigersaantal word bepaald op telcijfers en niet op de halte locatie	Wij bedanken u voor uw reactie. De halte wordt beheerd door de wegbeheerder. Dat is vaak de gemeente, de provincie of in enkele gevallen het waterschap. Wij vragen de concessiehouder om de wegbeheerder te informeren over de 'staat van de halte'. In de vervoerplanprocedure zal de provincie aandacht besteden aan de toegankelijkheid van het netwerk. Daarnaast stelt de provincie regelmatig budget beschikbaar aan wegbeheerders om haltes toegankelijk te maken.

160	Rocov-NH	2	U geeft aan dat de concessiehouder gedurende de eerste 12 maanden van de concessie het lijnennet in principe niet mag wijzigen, behalve wanneer het gaat om voorstellen om de frequentie te verhogen en andere positieve veranderingen. Wij zijn het met u eens dat hiermee een stabiele overgang naar de nieuwe concessiehouder geborgd kan worden en adviseren hierover dan ook positief. Volgens planning zal in 2029 het nieuwe busstation Knooppunt Zuid geopend zal worden. Wij constateren dat hier niets over het belang hiervan voor meerdere concessieverleners en concessiehouders vermeld wordt. Er staat dat dit knooppunt na oplevering de mogelijkheid biedt voor optimalisering van het lijnennet. Hier verwachten we in het belang van de reiziger tenminste een tekst over de samenhang en afstemming met de concessie AML en de uitwaaiing van AML-lijnen in Haarlem. Voor de reiziger zijn deze lijnen net zo belangrijk als de NWNH-lijnen.	Dank voor uw adviezen. Ten aanzien van de algemene samenhang, reageren we hierop bij reactie 163. Wat betreft de samenhang met de concessie AML en de verbindingen tussen Amsterdam en Haarlem, zie reactie 103.
161	Rocov-NH	2	In dit ontwerp wordt als halteafstand voor de R-net lijnen en de Stadsprinter 600 meter aangehouden en voor de Streeksprinter, de Wijkverbinder, de Basisverbinder, de Maatwerkverbinder en de Buurtbus maximaal 400 meter. Dit is een verbetering ten opzichte van het eerder voornemen (800 meter, resp. 500 meter). Hoewel wij erkennen dat dit voor de concessiehouder minder mogelijkheden biedt om 'wat extra's' te doen, betekent dit een betere toegankelijkheid van het OV in de brede zins des woords en adviseren wij dan ook hier ook positief over.	Dank hiervoor.
162	Rocov-NH	2	Wij vinden de eis van het ontsluiten van nieuwbouwlocaties weinig ambitieus. Niet alleen is het pas hoeven te ontsluiten bij 500 bewoners (gaat dit echt om bewoners, dus inclusief baby's of om woningen?) naar onze mening te laat, maar er worden veel voorbehouden aan deze eis gesteld. Wil het OV een rol kunnen spelen in de mobiliteitskeuze van de bewoners van een nieuwbouwwijk, dan zal er in een veel eerder stadium een ov-aanbod moeten zijn.	We delen uw wens om nieuwbouwwijken op een zo vroeg mogelijk moment met goed openbaar vervoer te bedienen. We hebben daarom een vier keer lagere norm voor een verplichte bediening opgenomen. Tegelijkertijd houden we ook rekening met de behoefte van vervoerders om voldoende reizigersopbrengsten te kunnen genereren. Een verplichting op een nog vroeger moment zou dan als gevolg kunnen hebben dat het aanbod elders minder aantrekkelijk wordt.
163	Rocov-NH	2	Hier staat met betrekking tot de opbouw van het lijnennet (blz. 10) dat de Concessieverlener streeft naar een samenhangend lijnennet, dat voor de reiziger eenvoudig te begrijpen is. Dat zou echter niet alleen moeten gelden binnen het concessiegebied maar, zoals verwoord in het Ontwikkelperspectief, voor het gebied dat voor de reiziger een samenhangend geheel zou moeten vormen. Met andere woorden een samenhangend lijnennet, inclusief de lijnen van andere concessieverleners. Tevens vragen wij ons af of dit hele pallet van lijntypes ook naar buiten toe gecommuniceerd moet worden. Een onderscheid tussen bijvoorbeeld R-net, stadslijnen, buurtbussen en vraagafhankelijk vervoer is voor de reiziger wel helder, maar 8 verschillende lijntypes lijkt ons wat veel. Een onderscheid op basis van type lijnnummer lijkt meer geschikt. Overigens wordt in de tekst gesteld dat de concessiehouder "een voor reizigers navolgbaar lijnennet" aanbiedt. Dat geeft al iets te denken met betrekking tot de 8 'productformules'.	Dank voor uw suggestie. We kunnen ons geheel vinden in de ambitie van een samenhangend lijnennet ook buiten de grenzen van de concessie. In het kader van dit hoofdstuk worden echter uitsluitend eisen aan de bediening van het concessiegebied gesteld. Daarbij is in de toelichtende tekst onzes inziens voldoende opgenomen dat naar een integratie met overige aanbieders van openbaar vervoer binnen en buiten het concessiegebied gestreefd wordt. Ten aanzien van de lijntypes geldt dat deze in principe niet gelden als door de concessiehouders te hanteren productformules (met als enige uitzondering één aanvullend hoogwaardig productformule zijnde R-net). Het hoge aantal lijntypes gebruiken we in dit PvE om het gewenste aanbod zo precies mogelijk uit te vragen. Zoals de lijntypes aanduiden en zoals ook in Bijlage B2 toegelicht staat, helpt dit om het basisniveau te definiëren passend bij de specifieke kenmerken van de verschillende regio's.
164	Rocov-NH	2	Bij de eisen aan lijntypes worden o.a. R-net lijnen onderscheiden, maar de eisen aan R-net lijnen zijn niet in overeenstemming met de ooit gezamenlijk vastgestelde productformule, zoals in de spits een frequentie van 8x per uur. Argumentatie ontbreekt waarom een lagere norm wordt gehanteerd.	We houden voor R-net-lijnen als minimale frequenties de uitgangspunten in het "Programma van Eisen R-net" zoals vastgesteld in 2024 aan. Daarin zijn o.a. frequenties van zes keer per uur in de spits opgenomen. Daarnaast zijn onze eisen vergelijkbaar met het bedieningsniveau in andere concessies.

165	Rocov-NH	2	In de tekst over de opbouw van het lijnennet ontbreekt een passage over het doorkoppelen van lijnen van verschillende concessiehouders. Ook ontbreekt in de lijst met verplichte verbindingen de verbinding met Amsterdam (de huidige lijn 80), met de mogelijkheid deze op te waarderen naar R-net niveau).	Zie reactie 103. Wat betreft lijn 80, eisen we een Streeksprinter op het gehele traject (zie Artikel 2.5.2). Het PvE voorziet in de mogelijkheid om het bedieningsniveau conform de eisen aan R-net te verbeteren.
166	Rocov-NH	2	De bedieningsperiode van de R-net lijnen op werkdagen wordt gesteld op 6.00 tot 1.00 uur. In het weekend mag later worden opgestart. Voor medewerkers van bijvoorbeeld Schiphol en Tata Steel is een eerdere start wenselijk, ook in het weekend, bijvoorbeeld 5.00 uur. Wij zien graag dat de bedieningseis hiervoor wordt aangepast. In het weekend zou daarbij in de vroegste uren een lagere frequentie kunnen gelden mits er wel een reismogelijkheid wordt geboden.	We zijn bij het opstellen van het Programma van Eisen uitgegaan van het vigerende beleid van de provincie Noord-Holland. In de Visie Publieke Mobiliteit is de bedieningsperiode 6:00 tot 1:00 uur verankerd. Zoals nader in reactie 18 toegelicht, zijn verdere uitbreidingen van de bedieningsperiode alleen in zeer beperkte omvang mogelijk. Wel herkennen we de specifieke behoefte van vroege ritten op met name de verplichte R-net-Lijnen. Daarom passen we het PvE dusdanig aan dat op R-net-lijnen in de maatgevende richting op alle dagen van de week vroegere ritten dienen te worden geboden dan nu geëist. Daarnaast sturen we via de gunningscriteria op verdere uitbreidingen van de bedieningstijden.
167	Rocov-NH	2	In 2.4 worden eisen gesteld aan de bediening van kernen en (A) knooppunten c.q. treinstations. Vervolgens wordt dit (grotendeels) vertaald door een opsomming van verplichte trajecten. Deze benadering is puur vanuit het systeem bedacht en niet vanuit reizigersperspectief. Hoewel het naar onze mening goed is dat deze eisen als uitgangspunt gelden, bestaat het risico dat er verplichte lijnen worden geëist, waar vrijwel geen vervoervraag naar is. Als voorbeeld noemen wij Julianadorp – Schagen. Probleem hierbij is wel dat wij niet over vervoercijfers beschikken van het lijnennet in NHN na de herijking, maar ons hierbij moeten baseren op eigen waarneming en verhalen van chauffeurs. Wij adviseren de lijst met verplichte trajecten nog eens goed tegen de vervoerswaarde te houden. Elders in het ontwerp PvE wordt aangegeven dat het geen zin heeft om met lege bussen rond te rijden. Dat zou dan ook moeten gelden bij het beoordelen van de verplichte trajecten.	Dank voor uw suggestie. Bij het bepalen van de verplichte trajecten hebben we een afweging gemaakt tussen de doelstellingen van deze concessie. Ten behoeve van de doelstelling "toegankelijk en inclusief lijnennet" kijken we niet primair naar reizigersaantallen, maar willen we een basisniveau voor zoveel mogelijk kernen bieden. In het kader daarvan hebben we de keuze gemaakt om het huidige bedieningsniveau voor kleine en middelgrote kernen voor een groot deel te garanderen en hiervoor onder ander de trajecten in artikel 2.5.4 te verplichten.
168	Rocov-NH	2	Wij missen in het PvE de verbinding met de Cruiseterminal in IJmuiden. De huidige concessiehouder heeft inmiddels afspraken gemaakt met de Cruise terminal over de kaartverkoop, maar dat lost het probleem niet op van reguliere reizigers verderop in IJmuiden, die met volle bussen worden geconfronteerd. Wij adviseren om als eis op te nemen dat de concessiehouder bij groot aanbod van cruise passagiers er bijvoorbeeld vanaf de Dennekoplaan voldoende vervoeraanbod is om reguliere passagiers te kunnen vervoeren.	We herkennen dit aandachtspunt. Onzes inziens is uw voorstel geborgd via de generieke vervoerplicht waarvoor we een norm hebben uitgewerkt. Zie hiervoor ons antwoord bij reactie 92.
169	Rocov-NH	2	Hoewel (de ontwikkeling van) BRT geen onderdeel van deze concessie is, zouden wij toch een uitgebreidere motivering en visie op BRT in relatie tot de concessie NWNH verwachten. Bovendien is onduidelijk wat de BRT-visie (BRT/Metrobus) gaat betekenen voor de R-net verbindingen (wel onderdeel van de concessie). Wordt BRT een extra lijntype bovenop R-net of (deels) een vervanging. En wat gaat dit voor de tarieven betekenen. Moeten de reizigers straks een toeslag betalen voor dit kwaliteitsniveau? Het Rocov wil in ieder geval betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van BRT en de gevolgen die dit heeft / kan hebben voor de concessie NWNH. Wat ons ook opvalt is dat er blijkbaar in Haarlem alleen doorkoppeling mag plaatsvinden van de nieuw geëiste R-netlijnen IJmond - Amsterdam Zuid ('244') en de optionele lijn Haarlem - Schiphol Plaza. Doorkoppeling van een AML-lijn (zoals 340) met een NWNH-lijn (zoals 385) blijft dus kennelijk taboe. Dit taboe kan dan wel in het belang van de concessiehouder zijn, maar is niet in het belang van de reiziger. Waarom mag dit niet?	Zie reactie 103. Er is nog geen besluit genomen over de inbedding van eventuele toekomstige BRT-lijnen in de bestaande concessiestructuur. Het Rocov NH wordt betrokken bij de verdere ontwikkelingen van BRT in de concessie NWNH, zie hiervoor ook de aangepaste teksten in het PvE in hoofdstukken 2.8 en 2.14.

170	Rocov-NH	2	Meer in het algemeen willen wij stellen dat de reiziger van het gegeven dat het openbaar vervoer in Haarlem en de regio door twee vervoer autoriteiten wordt verzorgd (de provincie NH en de VRA) niets mag merken. Op dit moment wordt al het openbaar vervoer, zowel van de concessie die valt onder de VRA als het deel dat valt onder de verantwoordelijkheid van de Noord-Holland, uitgevoerd door Connexxion. Dat kan bij de nieuwe aanbesteding voor Noord Holland mogelijk wijzigen en er kan er een andere vervoerder komen.	We herkennen dit aandachtspunt en zijn in gesprek met de VRA om de samenwerking tussen de concessies van de provincie Noord-Holland en de concessies van de VRA zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Zie ook hier reactie 103.
171	Rocov-NH	2	De buslijnen die vallen onder de concessie van de Vervoerregio Amsterdam zullen nog tot 2034 ongewijzigd blijven (de concessie Amstelland en Meerlanden waaronder deze worden gereden, loopt door tot 2034). Mocht er voor Haarlem-IJmond vanaf 2028 een nieuwe vervoerder komen, ook dan, mag de reiziger hier niets van merken in zijn of haar reis. Wij missen wat dit betreft een duidelijke eis dat de samenwerking tussen de beide concessiehouders in het belang van de reiziger blijft functioneren.	Zie onze antwoorden op reactie 169 en 170.
172	Rocov-NH	2	In deze paragraaf wordt ook gesteld dat dat voor deze lijnen geen bediening van overige haltes buiten het concessiegebied is toegestaan. Dit is voor ons onbegrijpelijk. Het zou voor de reiziger zeer ongewenst zijn wanneer bijvoorbeeld Schiphol Noord, of zelfs Haarlem Reinaldapark niet bediend zouden worden. De reiziger mag van concessiegrenzen naar onze overtuiging niets merken en dat gebeurt op deze manier wel.	Zie onze antwoorden op reactie 169 en 170.
173	Rocov-NH	2	Ook vinden wij het opmerkelijk dat u voor deze verbindingen een maximum frequentie vastlegt. Dat past niet bij de groeiambities van het OV. Beide lijnen zouden juist moeten uitgroeien tot R-net niveau en de vervoerder mag daarbij niet in frequenties worden beperkt (eis 2.8.1 en 2.8.2).	Zie onze antwoorden op reactie 169 en 170.
174	Rocov-NH	2	In het PvE dient wat ons betreft duidelijker de voorwaarde opgenomen te worden dat de nieuwe vervoerder inspeelt op de ontwikkelingen rond de metrobus /BRT uitwerking. De provincie als concessieverlener is samen met Haarlem, Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam (VRA), Haarlemmermeer en Rijkswaterstaat opdrachtgever voor de uitwerking van een metrobus /BRT systeem. Eind dit jaar worden daarvan de resultaten van de zgn. verkenningen fase voorgelegd.	Dank voor uw suggestie. We hebben de tekst in hoofdstuk 2.14 in lijn hiermee aangepast. Zie verder onze antwoorden op voorgaande reacties.
175	Rocov-NH	2	Het ontwerp PvE maakt het echter niet mogelijk dat R-netlijnen van de concessie AML doorrijden in Haarlem voorbij het station of dat vanuit de bestaande R-netlijnen een aanzet tot de beoogde uitwaaiëring kan worden geboden. De concessie spreekt alleen van gedogen van de lijnen uit AML en Zuid-Holland en bevriest feitelijk de huidige situatie voor lijnen vallend onder andere concessies voor de komende tien en mogelijk vijftien jaar als de concessieduur nog verlengd zou worden. Omgekeerd verbiedt de provincie aan beoogde concessienemers om met BRT voorstellen te komen en geeft ook geen zicht op reële stappen om vanuit R-net tot die ontwikkeling te komen. De restrictieve condities ogen meer als een ontmoediging, dan een uitnodiging aan ov-bedrijven om voorstellen te doen in hun offertes. Wij vrezen dat door deze invulling het BRT-concept eerder verschuift en vervaagt, terwijl tegelijk concrete stappen tot een beter R-lijnnennetwerk beperkt blijven tot een enkele lijn, zonder dat sprake is van een netwerk.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174.

176	Rocov-NH	2	De vanuit de BRT-rapporten voortkomende R-netverbinding tussen Haarlem en station Amsterdam Lelylaan, die als zeer kansrijk werd omschreven, met een route via Amsterdam Osdorp, wordt in het ontwerp PvE zodanig neergezet, dat de kans dat een concessienemer met een voorstel zal komen zeer gering is, ook al omdat het toekomstperspectief naar BRT niet toegestaan is voor de vervoerder. De eis dat buiten de concessie van de provincie alleen de halte op de eindbestemming Lelylaan mag worden aangedaan, roept de vraag op over de vervoerwaarde en de routing. Zo geformuleerd kan de lijn dus net zo goed of beter via de snelwegen A9-A4-A10 afslag S106 worden gevoerd, omdat de route in Osdorp geen nut heeft. Maar dan is de vraag hoe dit zich verhoudt tot de Airport Sprinter. Met het toevoegen van haltes zal die lijn meer eigen waarde hebben. Dit alles vereist uiteraard eerst afstemming tussen provincie en VRA en kan niet aan een offerend ov-bedrijf worden overgelaten. Die afspraken moeten dan ook in het PvE vertaald worden.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174.
177	Rocov-NH	2	Voor Texel wordt alleen een vaste lijn tussen de Koog, Den Burg en 't Horntje. Rond de Cocksdoorp zijn inmiddels een aantal vakantieparken gerealiseerd en de verwachting is dat er dit nog verder uitgebreid zal worden. al eerder is voorgesteld een nieuwe vaste lijn (lijn '28') te realiseren die de Cocksdoorp met de Veerhaven verbindt. Gezien het streven van Texel om het autoverkeer te reduceren adviseren wij voor de route de Cocksdoorp – 't Horntje eveneens een vaste lijn te eisen. Dit kan een extra lijn zijn (naast de bestaande lijn naar de Koog of een verlenging van de bestaande lijn.	Dank voor uw reactie. We hebben naar aanleiding van uw reactie de eisen aan vaste Lijnen op Texel aangepast in hoofdstuk 2.9 van het PvE.
178	Rocov-NH	2	Voor Texel stelt u voor dat naast de vaste lijn het vraagafhankelijke vervoer alleen tussen een aantal haltes en een aantal haltes van de vaste lijn vervoer biedt. Tijdens ons gesprek van 26 mei heeft u aangegeven hier nog eens naar te kijken. Wij adviseren in ieder geval ook vervoer tussen de haltes onderling mogelijk te maken.	Dank voor uw reactie. We hebben op basis van uw voorstel de eisen in het PvE aangepast. Het bieden van vraagafhankelijk vervoer tussen haltes is op basis van deze aanpassing mogelijk, maar niet verplicht.
179	Rocov-NH	2	Vraagafhankelijk vervoer vormt in delen van NHN, maar ook daarbuiten, een belangrijk onderdeel van het OV aanbod. De eis dat er dagelijks een vorm van OV moet zijn tussen 6.00 uur en 1.00 uur vinden wij een goede zaak. Hiermee kan vervoerarmoede voor een deel worden tegengegaan. Wij hebben wel moeite met het feit dat er geen eisen worden gesteld voor (zeer) kleine kernen. Er wordt slechts gesteld dat de concessieverlener hiervoor op termijn de wens heeft een andere vorm van Publieke Mobiliteit aan te bieden. Dit vinden wij (veel) te vrijblijvend en lijkt ons in strijd met de eis dat er dagelijks een vorm van OV moet zijn tussen 6.00 uur en 1.00 uur. Publieke Mobiliteit moet vanaf de start van de nieuwe concessie vorm krijgen, zodat ook de (zeer) kleine kernen een vorm van OV c.q. publieke mobiliteit hebben. Hierbij verwijzen wij ook naar het manifest van de Landelijke Vereniging voor kleine kernen. Hieruit blijkt dat jongeren in kleine kernen de beschikbaarheid van openbaar vervoer, na de behoefte aan woningen, als essentieel ervaren voor de leefbaarheid van het platteland.	We delen uw ambitie om ook kleine kernen zonder bedieningsplicht met een vorm van Publieke Mobiliteit te bedienen. We willen daarbij wel benadrukken dat dit volgens de Visie Publieke Mobiliteit niet in alle gevallen een vorm van Openbaar Vervoer hoeft te zijn. Andere vormen van Publieke Mobiliteit zijn geen onderdeel van deze concessie. Ten aanzien van de bediening van kleine kernen zonder bedieningsplicht, zie de nadere toelichting bij reactie 12.
180	Rocov-NH	2	Blijkens het voorwoord van de visie publieke mobiliteit, die mede basis is van dit PvE, kunnen ook deelfietsen en deelauto's deel uitmaken van het aanbod, waarbij de Provincie investeert in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. Hiermee dreigt Publieke Mobiliteit een containerbegrip te worden. Deelfiets en deelauto zijn slechts voor een beperkte doelgroep inzetbaar als onderdeel van de vervoerketen. Voor wie buiten deze doelgroep valt, vervalt de hele vervoerketen en dreigt vervoerarmoede. Bij publieke mobiliteit moet onderscheid gemaakt worden tussen de vorm en de kwaliteit en toegankelijkheid. Dit laatste blijft ook binnen het begrip publieke mobiliteit een verantwoordelijkheid die de concessieverlener moet vormgeven in het PvE.	Deze opmerking hoort niet bij het PvE. Wij zijn bezig om een uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit op te stellen waar een inventarisatie gemaakt wordt van de mogelijkheden voor de uitrol van Publieke Mobiliteit.

181	Rocov-NH	2	Deze eisen suggereren dat vraagafhankelijk vervoer alleen toegestaan is tussen (bestaande) haltes. Vraagafhankelijk vervoer biedt juist de mogelijkheid om flexibeler met de route en de haltes om te gaan. Wij onderschrijven de eis dat het vraagafhankelijk vervoer altijd van of naar een knooppunt of halte van een vaste lijn rijdt, maar zien niet in waarom aan het andere uiteinde van de rit ook van of naar een halte gereden moet worden. een rit kan wellicht veel efficiënter gepland worden wanneer dit een (fysiek) adres is. Dit maakt tevens ook alternatieve vraagafhankelijke vervoer methoden van OV, zoals het Vlinderconcept, mogelijk. Wij adviseren dan ook het vraagafhankelijk vervoer ook mogelijk te maken naar een adres (waarbij het andere uiteinde van een rit een knooppunt of halte van een vaste lijn is).	Zie ook ons antwoord op reactie 129. Het alternatief deur-halte-vervoer (of deur-deur-vervoer) sluiten we in het kader van deze aanbesteding expliciet uit omdat het strijdig is met de definitie van Openbaar Vervoer en het streven naar een herkenbaar en eenduidig netwerk. Onzes inziens zijn hierdoor mogelijke concepten zoals het "Vlinder"-concept niet onmogelijk.
182	Rocov-NH	4	Deze eis stelt (terecht!) dat de concessiehouder vervangend vervoer inzet wanneer reizigers achterblijven op een halte vanwege te krappe capaciteit en de eerstvolgende rit meer dan 30 minuten later vertrekt. Wij gaan ervan uit dat dit voor alle lijndiensten geldt, dus inclusief de buurtbussen.	We bevestigen dat deze eis geldig is voor al het Openbaar Vervoer van de Concessiehouder, dus inclusief buurtbussen.
183	Rocov-NH	4	Deze eis geeft aan in welke gevallen de concessiehouder een gegarandeerde aansluiting biedt. Wij adviseren dit artikel aan te vullen met lid.: de overstap van een lijn van de concessiehouder met een lijn van de concessiehouder met een uursdienst.	Dank voor uw suggestie. We delen uw mening dat betrouwbare aansluitingen belangrijk zijn. Omdat het aantal aansluitingen en het belang van aansluitingen voor reizigers afhankelijk is van het lijnennet, willen we vervoerders de ruimte geven om zelf keuzes te maken in het bieden van (gegarandeerde) aansluitingen. We zullen de kwaliteit van de dienstregeling in de plannen van de inschrijvende vervoerders beoordelen.
184	Rocov-NH	4	Dit impliceert dus dan de klantenservice van de concessiehouder tot zeker een half uur na vertrek van de laatste bus bereikbaar moet zijn.	Onzes inziens is het bepaalde in artikel 4.3.10 geborgd door Artikel 12.1.2 van het PvE.
185	Rocov-NH	4	Wij gaan ervan uit dat dit ook geldt voor aansluitingen op de laatste trein van de dag.	We bevestigen dat deze eis ook geldig is voor aansluiting op de laatste trein.
186	Rocov-NH	11	Wij begrijpen dat u twee derde van de bus vloot voorschrijft als elektrisch. Dit is een afzwakking ten opzichte van o.a. het Bestuursakkoord. Wij hadden erop gerekend dat bij de start van deze concessie al het vervoer elektrisch zou worden. We zijn verrast dat dit nu geen eis blijkt te zijn en vragen om een duidelijke onderbouwing hiervan en een duidelijke fasering om die 100% zero-emissie wel te bereiken.	Vanwege beperkingen in het elektriciteitsnet kunnen we niet garanderen dat bij start van de concessie voldoende netaansluitingen beschikbaar zullen zijn voor een onmiddellijke transitie naar een 100% emissievrije vloot in 2030. Met Paragraaf 11.2 borgen we dat deze transitie zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt.
187	Rocov-NH	13	U ziet een grote rol weggelegd voor de concessiehouder bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer per bus in het concessiegebied. Het tot stand brengen van een samenhangend R-lijnennetwerk in de regio Haarlem-IJmond, Schiphol en Amsterdam kan naar onze mening met dit PvE niet aan de concessiehouder worden overgelaten. Temeer daar R-netlijnen, mogelijk als voorloper op termijn van BRT, aan een goede routing en infrastructuur gebonden zijn. Dat vereist niet alleen afspraken voorafgaand aan de vaststelling van het PvE tussen VRA en de Provincie, maar ook afspraken met in ieder geval de gemeente Haarlem over routing en geschikte infrastructuur. De resultaten van mogelijke afspraken zouden dan in het PvE (of eventueel een addendum) vertaald moeten worden. Het gaat hier om zaken die niet aan een offerend ov-bedrijf kunnen worden overgelaten. Zeker waar het gaat om concessiegrens-overschrijdende lijnen of 'gedeelde' lijnen; dan moet ofwel VRA ofwel PNH de randvoorwaarden benoemen zoals gedoogcorridors of overheveling van lijnen en dus budgetten tussen concessies. Gezien het grote aantal van dit soort lijnen tussen Haarlem en AML/Amsterdam moet dit strak geregeld worden. Het Rocov-NH adviseert het PvE aan te passen om een samenhangend R-lijnennetwerk mogelijk te maken in het gebied tussen Haarlem-IJmond, Schiphol en Amsterdam. Daarbij dienen verbeteringen voor de komende jaren voorop te staan, maar ook passend in een langer termijn	Wij delen uw mening dat de ontwikkeling van het ov in het westelijk deel van de MRA niet alleen kan worden overgelaten aan de concessiehouder. Dit is de voornamelijk een taak van de opdrachtgevers van het ov, met deelname/medewerking van het Rijk, de wegbeheerders, reizigersorganisaties en vervoerders in dit gebied. Hoofdstuk 13 van het PvE is bedoeld om ons ook te verzekeren van de medewerking en de denkkraft van de concessiehouder.

			perspectief, mogelijk leidend tot BRT. Dit vraagt voor nu nog steeds om keuzes in het PvE voor meer doorgaande lijnen in Haarlem, ook in samenhang met het toekomstige busstation Haarlem Zuid. Dit stelt eisen aan het PvE en aan de relatie met de vigerende concessie AML van de VRA. Het vraagt ook om meer richtinggevende uitspraken over gewenste relaties en concrete routes, gelet op de benodigde kwaliteitseisen voor de infrastructuur om snelle, betrouwbare en frequentie lijnen mogelijk te maken.	
188	Rocov-NH	13	Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij bij de uitvoering van zijn ontwikkelrol zich richt op de hele ketenreis en niet alleen op het (traditionele) openbaar vervoer. Dit betekent dat de concessiehouder een rol heeft bij andere vormen van publieke mobiliteit als onderdeel van de ketenreis. In dat kader constateren wij dat de bestaande OV fiets al een duidelijke rol spleet in de first- en (vooral) last mile van een ketenreis. Wij adviseren dan ook dat de concessiehouder zich inspant om de OV-fiets op knooppunten te laten aanbieden.	Wij zien weinig in een inspanningsverplichting om de ov-fiets op knooppunten uit te rollen. De organisatie van ov-fiets committeert zich alleen maar aan NS-stations en dan ook nog stations van een bepaalde grootte. Daarom doen wij in Gooi en Vechtstreek onderzoek naar andere vormen van deelfietsen.
189	Rocov-NH		De enige verwijzing naar de Ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond zijn te vinden in een bijlage. Dit verbaast ons. Daarbij wordt ook nog eens gesteld dat de provincie ervoor wil zorgen om concessiehouders de ruimte te bieden om de ontwikkelperspectieven op termijn (!) door te kunnen voeren. Wij zouden toch verwachten dat het PvE prikkels biedt aan de concessiehouder om hier maximaal op in te spelen. Nu is dit veel te vrijblijvend geformuleerd.	We zijn het niet eens met uw constatering. De hoofdstukken 2 en 13 verwijzen op meerdere plekken naar de ontwikkelperspectieven. Het PvE is daarnaast een document dat het minimale niveau bepaalt. Prikkels voor vervoerders om het aanbod bovenop de eisen verder te ontwikkelen, worden opgenomen in het bestek op basis van gunningscriteria.
190	Rocov-NH		Met betrekking tot de ontsluiting van het concessiegebied wordt in Bijlage B2 als eis voor de kleinste kernen (500 – 1.250 inwoners) de ontsluiting door bestaande buurtbussen genoemd. Slechts als wens (gunningscriteria) wordt eenmaal per uur een reismogelijkheid met flexvervoer genoemd. Dit verhoudt zich naar onze mening slecht met de in B2-3.2 genoemde opbouw van het netwerk. Hier wordt gesteld dat de Visie Publieke Mobiliteit o.a. het volgende uitgangspunt is opgenomen: 'Van 6.00 tot 1.00 uur dient altijd een vorm van Publieke Mobiliteit beschikbaar te zijn'. Buurtbussen rijden in principe alleen overdag en niet op zondag en soms ook niet op zaterdag. Wij vinden dit een uitgelezen kans om de visie Publieke Mobiliteit vorm te geven, namelijk het opnemen als eis dat buiten de bedieningstijden van de buurtbus er enige vorm van Vervoer op Maat beschikbaar moet zijn.	Zie onze uitgebreide toelichting in reactie 12.
191	Rocov-NH		Binnen het concessiegebied bestaan er verschillende vormen van collectief vervoer, die niet tot de concessie behoren. Onder andere vallen de Hugohopper en de belbus Noordkop daaronder. Het ontwerp PvE zegt hierover dat de concessiehouder een gedoogplicht heeft. In de praktijk leidt dit ertoe dat er in sommige kernen c.q. op sommige trajecten een overlap is tussen concessielijnen en lijnen die niet tot de concessie behoren. Wij dringen erop aan dat in het PvE wordt opgenomen dat in dergelijke gevallen naar samenwerking en afstemming van het vervoeraanbod gestreefd moet worden onder duidelijke aansturing van de concessievrager. Dat zou idealiter ertoe moeten leiden dat lokale (niet concessie) vormen van collectief vervoer (deels) worden opengesteld voor niet leden of inwoners van een dergelijk systeem.	Dank voor uw suggestie. We delen uw wens om een samenhangend geheel aan mobiliteitsopties te faciliteren. Tegelijkertijd gaat uw voorstel verder dan de omvang van deze aanbesteding voor het openbaar vervoer. De concessiehouder heeft de plicht om te voldoen aan de eisen aan de ontsluiting. Besloten vervoervormen zijn niet opengesteld voor iedereen en kunnen daarom niet als vervanging voor deze eis gelden. Het is aan de aanbieders van deze vervoervormen om het initiatief te nemen als ze wel een vorm van openbaar vervoer willen aanbieden, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbustlijn of een vraagafhankelijk systeem. Dergelijke initiatieven juichen we uiteraard toe. Tegelijkertijd geldt ook dat de concessiehouder het alleenrecht tot het aanbieden van openbaar vervoer binnen het concessiegebied NWNH heeft. De concessiehouder mag daarom een dergelijk initiatief weigeren als dit tot paralleliteit met zijn eigen vervoerdiensten leidt. Als provincie bieden we vrijwilligersinitiatieven die een aanvullend aanbod van openbaar vervoer willen aanbieden, aan om in deze gevallen een gesprek met de concessiehouder te faciliteren.

192	Gem. Haarlem		Dat u ervoor kiest om in het eerste jaar van de nieuwe concessie de bestaande dienstregeling aan te houden, geeft de garantie dat de overgang naar de nieuwe dienstuitvoering soepel kan verlopen. Wij zien dit als een logische stap na alle problemen die zich in andere concessies in die overgang nu voordoen. Wij begrijpen dat u twee derde van de bus vloot voorschrijft als elektrisch. Wij hadden erop gerekend dat bij de start van deze concessie al het vervoer elektrisch zou worden. We zijn verrast dat dit nu geen eis blijkt te zijn.	Vanwege beperkingen in het elektriciteitsnet kunnen we niet garanderen dat bij start van de concessie voldoende netaansluitingen beschikbaar zullen zijn voor een onmiddellijke transitie naar een 100% emissievrije vloot in 2030. Met Paragraaf 11.2 borgen we dat deze transitie zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt.
193	Gem. Haarlem		De afgelopen periode heeft de regio een bijdrage gegeven aan het zogenaamde openbaar vervoer perspectief, dat u als GS gaat vaststellen. Hierin worden ontwikkelingen rond het openbaar vervoer voor de lange termijn geschetst, ingespeeld op de mobiliteitsgroei en wordt vooral ook de relatie tussen bus en trein uitgewerkt. Wij hebben begrepen dat dit openbaar vervoer perspectief bij het definitieve programma van eisen wordt gevoegd zodat de nieuwe vervoerder met dit perspectief bij de inschrijving rekening kan houden. Wij missen in het ontwerp PvE een verwijzing naar dit perspectief en een naar de concessiehouder geformuleerde prikkel om hier maximaal op in te spelen. Wij zouden dit graag opgenomen zien. Wij gaan ervan uit dat het rapport bij de definitieve stukken gevoegd wordt.	De ov-perspectieven voor Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland zijn verwerkt in de vervoerkundige eisen van het ontwerp PvE. De ov-perspectieven zijn ter informatie toegevoegd aan de stukken op de website van de provincie. De ov-perspectieven worden t.z.t. toegevoegd aan het bestek en deze zullen de basis zijn voor vervoerders waarop hun toekomstvisie voor de concessie NWNH door de provincie zal worden beoordeeld.
194	Gem. Haarlem	2	Wij zien het lijnennet dat u voorschrijft en de daarbij behorende frequenties nadrukkelijk als het minimale niveau waaraan een vervoerder dient te voldoen. Wij gaan er echter vanuit dat u de vervoerders maximaal uitdaagt om meer te bieden. Hoe gaat u dit precies naar de inschrijvers toe bewerkstelligen? Dit hangt mede af van de gunningscriteria die u gaat hanteren. Wij kennen deze niet, maar gaan ervan uit dat u deze zodanig maakt dat een vervoerder maximaal wordt uitgedaagd om zo hoog mogelijke frequenties te gaan rijden. Wat dit betreft vinden wij het gestelde in paragraaf 1.3, een basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen van 1x per uur wel erg mag. Het streven moet erop gericht zijn dat er ook hier overdag (maandag t/m vrijdag) sprake is van ten minste een half uur bediening.	Zoals in Bijlage B2 nader toegelicht zijn voor deze concessie twee doelen (verbeteren van de bereikbaarheid en borgen van een inclusief netwerk) geformuleerd die leidend zijn voor het bepalen van het vervoeraanbod. In het PvE hebben we deze doelen vertaald naar een verplicht basisniveau. Daarbij hebben we onderscheid gemaakt naar gebiedstypen hebben we de nadruk gelegd op het doel inclusief netwerk. In het bestek werken we vervolgens gunningscriteria op basis waarvan we inschrijvingen zullen beoordelen. We willen hierbij meegeven dat verbeteringen vanwege het beperkte budget niet overal mogelijk zijn. Langere bedieningstijden, een hogere ontsluitingsgraad, aanvullende bediening van kleine kernen en hogere frequenties zijn niet in dezelfde mate en overal realiseerbaar.
195	Gem. Haarlem	2	In paragraaf 2.3 (pagina 12) gaat u voor R net bussen uit van een bedieningsperiode op werkdagen van 6.00 tot 1.00 uur. In het weekend mag later worden opgestart. Wij begrijpen van gebruikers gericht op bijvoorbeeld Schiphol en Tata Steel dat een eerdere start wenselijk zou zijn, ook in het weekend. Bijvoorbeeld 5.00 uur. Wij geven u graag in overweging dit op te nemen en de bedieningseis aan te passen. In het weekend zou daarbij in de vroegste uren een lagere frequentie kunnen gelden mits er wel een reismogelijkheid wordt geboden.	Zie ons antwoord op reactie 167.
196	Gem. Haarlem	2	Voor woonkernen met meer dan 1.000 inwoners gaat u uit van, handhaving tot op minimaal 90% van het huidige bedieningsniveau. Daarmee behouden kleine kernen als Vogelenzang en Bennebroek, waar geen treinstation is, een basisverbinding, maar wel met slechts een uur verbinding per buslijn. Door verschillende lijnen (deels) te koppelen, zoals met de huidige lijnen 4 en 9, kan de bediening een toegevoegde waarde krijgen. In het verlengde daarvan vragen wij u, bij het uitwerken van de dienstregeling van bussen die in de concessie NoordWest N-H gaan rijden, rekening te houden met de bus vanuit Zuid-Holland (lijn 250 Leiden-Haarlem via Bennebroek) en lijn 401 (buurtbus Bennebroek-Hoofddorp, vervoerregio Amsterdam). Door de verschillende dienstregelingen op elkaar af te stemmen kan een optimale bediening worden bereikt, in zowel bestemmingen als frequentie.	Dank voor uw suggesties. Onzes inziens zijn uw voorstellen geborgd met de eisen in het Ontwerp-PvE. Zie hiervoor de bijlage 3.5 (te gedogen trajecten), de eisen aan aansluitingen (Artikel 4.3) en de lijst met verplichte trajecten (Artikel 2.5.4). Daarnaast geldt dat het borgen van 90% van het huidige bedieningsniveau alleen is voorgeschreven voor Kernen met maximaal 2.500 inwoners. Kernen zoals Bennebroek met een hoger aantal inwoners, dienen voorzien te worden van een hoger bedieningsniveau (zie hiervoor Tabel 1 in combinatie met de Tabellen 3 en 4). In de gunningscriteria zullen we daarnaast ook aandacht besteden aan de afstemming tussen de dienstregelingen tussen vervoerders.

197	Gem. Haarlem	2	Ook vragen wij aandacht voor de koppeling van de laatste buslijnen aan de trein. Ervaring op dit moment is dat in Heemstede de laatste bus naar Zandvoort een paar minuten eerder vertrekt dan de aankomst van de trein uit de richting Leiden. Dit brengt ons op het verzoek om in het PvE op te nemen dat de vervoerder over aansluitingen met de NS de afstemming heeft in het bepalen van het vertrek van de laatste busrit.	Zie ons antwoord op reactie 185.
198	Gem. Haarlem	2	Wij zijn verheugd te zien dat u in het basisnet de verbinding Haarlem — A9 - Schiphol en de verbinding Haarlem Noord - Amsterdam Zuid (busverbinding 244) heeft opgenomen. U stelt echter in paragraaf 3.4 (pagina 80) dat voor deze lijnen geen bediening van overige haltes buiten het concessiegebied is toegestaan. Hier begrijpen wij niets van. Het zou voor de reiziger zeer ongewenst zijn wanneer bijvoorbeeld Schiphol Noord, of zelfs Haarlem Reinaldapark niet bediend zouden worden. De reiziger mag van concessiegrenzen naar onze overtuiging niets merken en dat gebeurt op deze manier wel. Ook vinden wij het opmerkelijk dat u voor deze verbindingen een maximum frequentie vastlegt. Dat past niet bij de groeiambities van het Ov. Beide lijnen zouden juist moeten uitgroeien tot R-net niveau en de vervoerder mag daarbij niet in frequenties worden beperkt (eis 2.8.1 en 2.8.2).	We delen uw standpunt. Zie ons antwoord op reactie 103.
199	Gem. Haarlem	2	U noemt expliciet nog een derde nieuwe hoogwaardige verbinding namelijk tussen Haarlem Nieuw Zuid en Amsterdam Lelylaan. Wij juichen deze zeer toe, want deze is een voorbode op het metrobus /BRT systeem. Het is echter onduidelijk of deze verbinding nu valt onder de concessie NoordWest Noord-Holland (paragraaf 3.4 blz. 80) of dat het om een te gedogen lijn gaat van de naburige concessie wat eis 2.14.2 lijkt te suggereren. Ook is onduidelijk waarom u als concessieverlener eerst zou moeten instemmen voordat deze lijn mag gaan rijden. Dit geeft onzekerheid voor vervoerders die een bod willen uitbrengen. Wij zien deze lijn graag als eis opgenomen waarbij ook meer haltes buiten het concessiegebied aangedaan moeten kunnen worden.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam, nodig hebben.
200	Gem. Haarlem	2	Uit paragraaf 2.5 eis 2.5.2 en 2.5.4, maken wij op dat lijn 73 slechts verplicht wordt ten noorden van Delftplein en ten zuiden van Nieuw Zuid. En lijn 3 slechts wordt genoemd als stadssprinter ten zuiden van Haarlem Nieuw Zuid en als wijkverbinder tussen Umuiden en Velserbroek. Wij kunnen ons in een knip in deze lijnen niet vinden en dringen erop aan om in het definitieve PvE uit te gaan van een doorgaande route door de binnenstad van beide lijnen. Lijn 3, zou zeker zolang er in Haarlem Noord nog geen metrobus concept is, een functie als stadssprinter tussen in ieder geval de binnenstad en Velserbroek moeten krijgen. Mocht lijn 73 opgaan in het metrobus concept ten noorden van Haarlem Nieuw Zuid dan blijft een stadssprinter voor de routes in Schatkwijk naar station Haarlem wenselijk.	Zie ons antwoord op reactie 102.
201	Gem. Haarlem	2	Ook menen wij uit eis 2.5.2 op te maken dat in het basisnet is opgenomen dat lijn 80 mogelijk als stadssprinter gesplitst wordt bij het nieuwe regionale openbaar vervoer knooppunt Nieuw-zuid. Wij gaan voor de metrobus/BRT (zie hier onder) nadrukkelijk uit van de doorgroei naar doorgaande lijnen en gaan ervan uit dat dit ook voor lijn 80 blijft gelden. Daarnaast hebben wij de wens dat deze lijn doorgroeit naar R-net niveau, dus met een frequentie van minimaal 6x per uur op werkdagen in de spits. Dit past bij de omvangrijke woningbouwlocaties langs de route (ontwikkelzones Europaweg en Haarlem Zuid West). Wij zien dit bij voorkeur als eis en anders in ieder geval als wens in de gunningcriteria	We delen uw wens om de kwaliteit van bestaande frequente verbindingen zoals de huidige lijn 80 verder te verbeteren. Het PvE formuleert echter alleen het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau is ten aanzien van het vervoeraanbod een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de doelen "bereikbaarheid" en "inclusiviteit/toegankelijkheid". Vanwege het beperkte budget is het niet mogelijk om alle wenselijke uitbreidingen ten opzichte van dit niveau in het PvE te eisen. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders geprikkeld worden om deze uitbreidingen alsnog te realiseren.

202	Gem. Haarlem	2	Wij begrijpen dat nu wordt opgenomen om Hogeschool In Holland vanaf Haarlem Nieuw Zuid te bedienen (paragraaf 2.5 eis 2.5.4). Dit sluit aan op de vervoerbewegingen van de meeste scholieren. Onduidelijk is echter voor ons hoe u de bediening biedt van scholieren uit andere richtingen. Wordt de huidige lijn 7 vanaf station Haarlem gehandhaafd?	Het PvE formuleert de uitgangspunten voor het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. In het geval de wijken rondom Hogeschool InHolland in Haarlem is naast de verplichte continuering van buurtbustlijn 481 gekozen voor een verplichte lijn op de verbinding van de huidige lijn 81, met als afwijkende bestemming Knooppunt Nieuw-Zuid (en mogelijk verder).
203	Gem. Haarlem	2	Graag vragen wij aandacht voor de opgenomen criteria voor loopafstanden naar haltes. Deze zijn voor voorzieningen als ziekenhuizen, scholen, opgenomen met een voorschrift van de feitelijke loopafstand (in dit geval 250 meter). Bij de voorschriften voor stadssprinters, streeksprinters en de Rnet lijnen menen wij op te maken dat u uitgaat van de hemelsbrede loopafstand. Dit zouden wij graag anders zien. Immers, hemelsbreed betekent voor vele bewoners feitelijk een veel langere looproute dan de gehanteerde 400 of 600 meter. Wij dringen er dan ook op aan ook hier uit te gaan van de feitelijke loopafstanden en het PvE hierop aan te passen.	Zie reactie 56.
204	Gem. Haarlem	2	Een zorgpunt als het gaat om loopafstanden en bediening is voor ons de Spaarndamseweg. Hier is met lijn 14 nu slechts een beperkt aanbod. Dit komt mede omdat er maar aan één zijde bebouwing is. De Rijksstraatweg is echter voor bewoners op te grote afstand. In dit gebied vindt bovendien woningbouw plaats (ontwikkelzone Spaarndamseweg). Wij zouden graag in het PvE opgenomen zien dat de vervoerder wordt uitgedaagd hier tot een toekomst vaste oplossing te komen. Dit kan door een hogere frequentie van de bestaande verbinding te eisen of een gunningscriterium die de vervoerder prikkelt hier een nieuwe streeksprinter te ontwikkelen die in de spits tenminste 4x per uur gaat. Dit zou een nieuwe lijn kunnen zijn of een aangepaste route van lijn 244.	Het PvE formuleert de uitgangspunten voor het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. De minimale loopafstanden zijn zorgvuldig gekozen en zijn gelijkgetrokken met de loopafstanden zoals opgenomen in het PvE van de lopende concessie Haarlem-IJmond. Dat betekent dat de toekomstige concessiehouder in principe dezelfde ruimte heeft als de huidige concessiehouder. Daarom zien wij geen reden om voor andere uitgangspunten te kiezen. Daarnaast geldt dat we - op een aantal noodzakelijke uitzonderingen na - geen eisen aan de concrete bediening van trajecten in het PvE opgenomen hebben. Daarmee bieden we de concessiehouder de ruimte om per gebied keuzes te maken over een specifieke lijnvoering en frequenties. We stimuleren de inschrijvers daarbij om goede afwegingen te maken tussen de versterking van de bereikbaarheid via kansrijke corridors en het bieden van een fijnmazig netwerk. Binnen Haarlem leggen we daarbij de focus op het verder verbeteren van de bereikbaarheid. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders geprikkeld worden om wenselijke uitbreidingen alsnog te realiseren.

205	Gem. Haarlem	In het ontwerp PvE zien wij op diverse momenten dat u van de nieuwe vervoerder vereist dat deze de samenwerking zoekt met de Vervoerregio Amsterdam en in dit geval met de concessiehouder van Amstelland en Meerlanden. Wij lezen echter ook dat u de nieuwe concessiehouder de mogelijkheid biedt om voor het busvervoer in Haarlem een eigen uitstraling en identiteit door te voeren. Dat vinden wij uiteraard prima, zolang dit ons niet wegbrengt van het onwrikbare uitgangspunt dat ons college heeft, dat het openbaar vervoer netwerk, ondanks dat in Haarlem en de regio twee concessiehouders actief zijn, als één geheel dient te worden gezien. In lijnvoering, in frequentie afstemming, in tarieven en dus ook in uitstraling. De reiziger mag niets merken van een concessiegrens, ook niet in het geval dat de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland leidt tot een andere uitvoerder dan Connexxion. Wij zouden dit punt van afstemming en samenwerking en de verplichting elkaar als concessiehouders te treffen in een gezamenlijk openbaar vervoer afstemmingsorgaan, nadrukkelijke opgenomen willen zien. Wat in het verleden is voorgekomen, dat er in de ene bus (VRA) wel gratis met kinderen mocht worden gereisd en in de andere bus (provincie) niet, mag naar onze overtuiging niet meer voorkomen. Ook als het gaat om minimaregelingen gaan wij uit van afstemming tussen de concessiehouders. In het voorliggende ontwerp PVE zien wij hiervoor onvoldoende waarborgen. Wij zouden ook op het vlak van abonnementen graag verplichte samenwerking zien, bij voorkeur ook met NS zodat in de hele metropoolregio een aantrekkelijk aanbod ontstaat. Voorts vragen wij de provincie Noord-Holland om in gesprek te gaan met de VRA om te komen tot één gezamenlijk opstelsterrein voor de bussen aan de Industrieweg in de Waarderpolder.	Wij onderschrijven uw wensen op gebied van net werk en afstemming met andere concessies in de provincie. Wij zijn van mening dat het ov in de hele provincie, inclusief spoor, als 1 net netwerk dient te worden gezien. Zo beschouwt de reiziger het immers ook. Echter wij hebben geen productformule voor de gehele provincie en schrijven derhalve geen productformule voor (anders dan R-net). Daarmee mag de concessiehouder hier (aan bijv. de uitstraling) een eigen invulling geven. Het is ook onze wens om een betere afstemming met de andere opdrachtgever van het ov in de provincie, de vervoerregio Amsterdam, te realiseren. Dat hebben wij ook opgenomen in ons Coalitieakkoord Verbindend Vooruit! (https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Coalitieakkoord%202023-2027.pdf). Helaas is dit niet van de ene op andere dag geregeld en blijven er daarmee voorlopig verschillen in tarieven en acties (zoals het kinderkaartje) bestaan. Dat wil niet zeggen dat wij ons niet blijven inzetten om te werken aan 1 ov-systeem voor de inwoners van de provincie Noord-Holland. Bij het herijking van Zuid-Kennemerland hebben we samen met gemeenten, VRA en NS een nieuw perspectief voor de toekomst van het ov in deze regio geschetst. Dit perspectief is dan ook de basis voor de vervoerkundige eisen in het PvE en wordt gebruikt bij de beoordeling van toekomstvisie van de aanbieders. Het is wens van de gemeente om de 2 opstelsterreinen in de Waardepolder samen te voegen. Wij zijn van mening dat de gemeente hier het voortouw in dient te nemen. De gemeente heeft al in een eerder stadium met de provincie hierover gesproken en de provincie heeft ook een onderzoek tot samenvoegen van de opstelsterreinen mede gefinancierd. Wij staan dus open voor het gesprek hierover maar vervullen geen trekkersrol op dit onderwerp.
-----	--------------	---	---

206	Gem. Haarlem	3	In paragraaf 3.4 (pagina 77) staat dat de Provincie als uitgangspunt hanteert dat de lijnen uit de BRTvisie niet opgenomen worden in de concessie, tenzij de exploitatie van deze lijnen bekostigd wordt door aanvullend budget. In het Programma van Eisen zijn deze verbindingen niet geëist en ook niet als optie opgenomen om te voorkomen dat de introductie van nieuwe buslijnen richting Amsterdam ten koste gaat van het bedieningsniveau binnen de concessie. Wij begrijpen hieruit dat het nu voorliggende ontwerp PvE ons dus nog ver weghoudt, van de metrobus/BRT die wij samen met u beogen. Dit achten wij zeer ongewenst. Op dit moment wordt onder meer ook door u als opdrachtgever, samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) de gemeenten Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Rijkswaterstaat uitwerking gegeven aan het metrobus/BRT systeem voor onze regio. Eind dit jaar, of begin 2026, wordt de zogenaamde verkenningen fase voor de metrobus/BRT afgerond, nadat wij als opdracht gevende partijen in 2023 al de initiatievenfase voor dit systeem hebben afgerond en vastgesteld. Dit met de gezamenlijke constatering dat het metrobus/BRT systeem voor de toekomst van het openbaar busvervoer in onze regio zeer kansrijk is.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam, nodig hebben.
207	Gem. Haarlem	3	Uitgangspunt van de metrobus/BRT vormt een stelsel met hoogfrequente doorgaande buslijnen die zich verknopen bij het toekomstige regionale openbaar vervoer knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. De buslijnen komen uit Amsterdam station Zuid (huidige 346), Bijlmer Arena (huidige buslijnen 300 en 356) en station Lelylaan (nieuw). Ze rijden dan via de A9 (met als eindbeeld een vrije busbaan) naar Haarlem Nieuw-Zuid en waaiëren daarna uit de regio in met, voor zo ver nu in de plannen opgenomen, drie uitwaaiër lijnen. Een lijn via Heemstede naar Zandvoort (huidige lijn 80); een lijn via binnenstad Haarlem naar Velsen en Umuiden (huidige lijn 385) en een lijn naar Velsersbroek via een nieuwe route door het oostelijk deel van de binnenstad (nieuw). Deze lijnvoering gaat uit van doorgaande buslijnen. Buslijnen die dus zowel de concessie Amstelland en Meerlanden (opdrachtgever de VRA) raken als lijnen in de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland met u als provincie als opdrachtgever. Door het gestelde op pagina 77 (zie hier boven) neemt u richting de nieuwe vervoerder iedere prikkel weg om op het metrobus/BRT systeem in te spelen en om samen met de Amstelland en Meerlanden tot ontwikkelingen te komen die richting de metrobus/BRT gaan. Wij zien liever dat u als concessieverleners reeds komt tot een verdeling van lijnen tussen beide concessies en dan de nieuwe BRT-lijnen voor de voorliggende concessie expliciet opneemt als eis.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam, nodig hebben.
208	Gem. Haarlem	3	Vanuit paragraaf 3.3 (pagina 76) begrijpen wij dat voor bedrijventerreinen geen bedieningseis is opgenomen en dat u het aan de vervoerder overlaat om verbindingen aan te bieden die voor reizigers van meerwaarde kunnen zijn. Wij realiseren ons dat het lastig is om in de Waarderpolder een systeem van openbaar vervoer te realiseren. Het bedrijventerrein is erg op de auto gericht, ook door de verkaveling. Bovendien zijn reizigers aantallen vooral gebonden aan de spits. De huidige buslijn 15 die station Haarlem verbindt met de Waarderpolder (spits 2x per uur, daarbuiten 1x per uur overdag) wordt zeer matig gebruikt. Wij zouden graag zien dat ook de Waarderpolder beter per openbaar vervoer verbonden wordt. Dit is ook noodzakelijk gezien de woningbouwontwikkeling in Oostpoort. Op dit moment is de Industrie- en Waarderpolder bezig om over de toekomstige bereikbaarheid van de Waarderpolder een visie te ontwikkelen met meer ruimte ook voor fiets en openbaar vervoer. De Waarderpolder wordt in het ontwerp PvE niet benoemd. Wij zien dit als een ommissie. Immers de Waarderpolder is het grootste bedrijventerrein in het westelijk deel van de MRA. Wij zouden graag zien dat in het PvE wordt opgenomen dat de concessiehouder voor de Waarderpolder tot een creatief bedieningsvoorstel komt. Dit zou kunnen door de vervoerders via de gunningcriteria te prikkelen om te komen tot een wijkverbinder of streeksprinter vanaf Delftplein naar Nieuw Zuid of over de A9 naar Schiphol, Amstelveen of Amsterdam West.	Zie ons antwoord op reactie 36.

209	Gem. Heemskerk	2	Dit betekent dat Woonwijk De Broekpolder een aansluiting krijgt naar station Beverwijk. In de huidige dienstregeling is er ook een lijnverbinding tussen deze Woonwijk en het centrum van Heemskerk. Wij zien dit graag gecontinueerd. Dus maak ook tussen Broekpolder-centrum HK een wijkverbinder.	Het PvE formuleert het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Bij het opstellen van dit minimale niveau de focus gelegd op het garanderen van een basisniveau voor alle kernen en wijken. Zie reactie 31 voor een uitgebreidere toelichting.
210	Gem. Heemskerk	2	Wij willen dat de wijkverbinders naar de stations Uitgeest en Castricum en tussen centrum Heemskerk-Broekpolder-station Beverwijk minimaal 2x per uur rijden, dus ook in de avond en in het weekend. Op de stations stoppen meerdere treinen per uur. Uit het oogpunt van ketenmobiliteit dient de bus hier goed op aan te sluiten.	Zie ons antwoord op reactie 209.
211	Gem. Heemskerk	3	Wij zien graag dat de gemeente geraadpleegd moet worden, als bij de nieuwe concessie bestaande haltes zouden vervallen. Daarnaast zou de gemeente de kosten van het verwijderen moeten mogen verhalen op provincie of vervoerder.	Wij zijn van mening dat die borging is verankerd in de jaarlijkse procedure voor het opstellen van het vervoerplan en de dienstregeling (hoofdstuk 2.12). Voor wat betreft het kunnen verhalen van de kosten van het verwijderen van haltes op de provincie of de vervoerder, verwijzen wij u naar ons antwoord op reactie 11.
212	Gem. Heemskerk	Algemeen	Wij zien toch graag dat bij de nieuwe concessie hier een eerste stap gezet wordt. Door de concessiehouder te verplichten hiermee aan de gang te gaan door het overleg hiervoor op te starten met het doelgroepenvervoer en jaarlijks aan de provincie te rapporteren welke stappen hierin gezet zijn. Hieraan kunnen kpi's worden gekoppeld als bijvoorbeeld %-besparing en verschuiving van reizigersaantallen.	Wij delen uw mening niet dat dit een verantwoordelijkheid is die neergelegd moet worden bij de concessiehouder. Wij vinden dit een verantwoordelijkheid van de opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer (gemeenten) en het ov (provincie) en nodigen u dan ook van harte uit om hierover met ons in gesprek te komen. De provincie vraagt van de concessiehouder een proactieve rol in de samenwerking met bijvoorbeeld overige concessiehouders en aanbieders van Flexvervoer, wmo-vervoer en lokale initiatieven (2.14).
213	Gem. Heemskerk	Algemeen	De concessiehouder zal moeten accepteren dat op bepaalde trajecten de gemeente uit oogpunt van verkeersveiligheid de rijsnelheid verlaagt door herinrichtingen van GOW-50 naar GOW-30.	Het is in principe aan de gemeente als wegbeheerder om rijsnelheden vast te leggen. Echter willen we de gemeente graag oproepen om bij de afweging over herinrichtingen het belang van het openbaar vervoer te behartigen. We stellen u voor om in overleg met de provincie en de concessiehouder van het ov strategische trajecten te definiëren waar een ov-vriendelijke weginrichting (goede doorstroming voor ov, hoog rijcomfort voor reizigers door bus vriendelijke drempels, etc.) prioriteit heeft. Zie hiervoor de recent gepubliceerde handreiking op www.businfra.nl . Anders bestaat het risico dat een herinrichting tot langere rijtijden en minder rijcomfort voor reizigers leidt. Het gevolg hiervan zijn stijgende kosten en minder ov-reizigers. Dit leidt vervolgens tot een lager ov-aanbod en meer auto's op de weg. We willen u daarmee erop wijzen dat afwegingen bij de herinrichting van wegen ook de realiseerbaarheid van uw wensen ten aanzien van de uitbreiding van het aanbod (reacties 209 en 210) raakt.

214	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp	9	De inzet van belbussen bemand door vrijwilligers is voor onze fractie geen acceptabel alternatief voor regulier openbaar vervoer. Wij verwerpen het idee dat essentiële vervoersvoorzieningen mogen steunen op vrijwilligheid. Openbaar vervoer is een kerntaak van de overheid en mag niet worden afgewenteld op informele structuren. Dit ondermijnt bovendien reguliere werkgelegenheid.	Wij delen uw mening niet. Zie ons antwoord op reactie 134.
215	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp	2	De teruggebrachte frequentie op de lijn Julianadorp–Den Helder, van twee keer per uur naar één keer per uur, heeft de bereikbaarheid ernstig beperkt. De route naar station Zuid is essentieel voor forensen, scholieren en studenten. Wij achten het dan ook niet acceptabel dat deze lijn is versoberd, terwijl lijnen met beduidend lagere bezetting, zoals lijn 37, zijn behouden.	Zie ons antwoord op reactie 93.
216	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp	Algemeen	Het gemeentebestuur stelt in reactie op onze vragen dat uit OV-chipkaartdata zou blijken dat veel inwoners van Julianadorp via Schagen reizen in plaats van via Den Helder. Deze interpretatie is echter misleidend. De achterliggende oorzaak hiervan is dat de verbinding met station Den Helder Zuid is verslechterd, waardoor reizigers alternatieve routes zijn gaan zoeken. Dit is een gevolg, niet een keuze.	U refereert hier naar een onderzoek gedaan in het kader van de herijking voor Noord-Holland Noord. Het onderzoek combineerde de reisgegevens van zowel de bus als van de trein. Door het combineren van deze data kon er worden achterhaald dat de meeste reizigers uit Julianadorp via Den Helder-Zuid richting Schagen en verder reisden. Deze gegevens zijn van voor de aanpassingen in de dienstregeling van de zomer 2024. Er is daarom destijds voor gekozen voor een versterking van de verbinding tussen Julianadorp en Schagen (in plaats van Den Helder) om op die manier het merendeel van de reizigers een kortere reistijd en een goedkopere reis te kunnen bieden.
217	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp	Algemeen	De gemeenteraad van Den Helder is pas zeer laat betrokken bij het indienen van een zienswijze. De motie van coalitiepartij GroenLinks om een zienswijze op te stellen werd pas op het laatste moment in de raadsvergadering gebracht, en direct overgenomen door het college, zonder ruimte voor andere partijen om inbreng te leveren. Onze fractie is van mening dat dit de democratische legitimiteit van de gemeentelijke zienswijze ernstig schaadt.	Wij zijn van mening dat uw reactie niet een inhoudelijke reactie is op het ontwerp PvE. Daarnaast verwijzen wij u naar ons antwoord op reactie 54.
218	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp		Wij verzoeken u met klem onderstaande eisen over te nemen in de definitieve versie van het Programma van Eisen: -Minimale frequentie op hoofdverbindingen tussen Den Helder en Julianadorp: minstens 2x per uur op doordeweekse dagen -Busverbinding Julianadorp Oost - station Zuid -Behoud en herstel van (oude) bushaltes in Julianadorp en De Schooten -Vaste OV-lijnen als basis – belbussen uitsluitend aanvullend en professioneel georganiseerd -Maximale loopafstand van 400 meter naar haltes, ook voor kwetsbare groepen -Busverbinding winkel en zorg centrum de Schooten (Schooten Plaza) optimaliseren -Specifieke eisen voor aansluiting op stations Den Helder en Den Helder Zuid -Structureel overleg met gemeenteraad en gebruikers bij opstellen gemeentelijke zienswijzen	Algemeen geldt dat het PvE het minimale niveau voor het aanbod aan Openbaar Vervoer gedurende de concessie. Daarbij hebben we in het licht van de budgettaire beperkingen een afweging gemaakt welk bedieningsniveau per kern gegarandeerd kan worden. We lichten dit o.a. in ons antwoord op reactie 31 nader toe. Ten aanzien van de betreffende onderwerpen, zie ook de volgende reacties voor de betreffende onderwerpen: - Frequenties: reactie 93 - Bushaltes: reactie 87 - vraagafhankelijk vervoer: reactie 89 - Loopafstanden: reactie 56 - Aansluitingen: zie artikel 4.3 van het PvE Wat betreft de overlegstructuur geldt dat gemeenten hun adviserende rol in het opstellen van het jaarlijkse vervoerplan ook in de nieuwe concessie behouden. Het is aan de betreffende gemeenten om bij het opstellen van hun zienswijzen rekening te houden met belanghebbenden binnen de gemeente.

219	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp		Wij zien in het concept-PvE te weinig waarborgen voor participatie. Inwoners moeten meer dan enkel via een formulier kunnen reageren. Wij pleiten voor bindende adviezen van gebruikerspanels, betrokkenheid van gemeenten bij lijnvoering en een openbaar participatieverslag bij de concessieverlening.	De provincie heeft een behoefteonderzoek gedaan onder reizigers en bewoners, dat meegenomen is bij het opstellen van het PvE. Een concessie wordt gegund op basis van een uitvraag en een offerte. Daarbij moet de inschrijver met de offerte voldoen aan de eisen zoals die zijn opgenomen in het PvE en zich committeren aan het concessiebesluit en de subsidieverordening. Wij staan open voor adviezen voor verdere inwonersparticipatie, maar het past niet in de concessiesystematiek dat gebruikerspanels bindende adviezen kunnen geven. Zeker als deze adviezen financiële gevolgen hebben. De gemeenten zijn betrokken bij de lijnvoering in het jaarlijkse vervoerplanproces. Wettelijk is de reiziger vertegenwoordigd via het Rocov. In het Rocov zijn verschillende belangenorganisaties vertegenwoordigd zoals Rover, ouderenbond, slechtziende organisatie etc. In de wet is vastgelegd voor welke onderwerpen de concessiehouder tenminste advies moet aanvragen. Op de website van Rocov zijn hier verslagen van terug te vinden.
220	Fractie behoortijk bestuur Den Helder en Julianadorp		Wij verzoeken u om niet alleen met de grote steden rekening te houden, maar ook met de noordelijke regio's, zoals Den Helder, waar de afstanden groot zijn, de voorzieningen schaars, en het OV cruciaal voor sociale inclusie. Wij wensen als centrumgemeente een duidelijke stem in het vervoersplan van de nieuwe vervoerder te hebben.	We hebben bij het opstellen van dit PvE expliciet rekening gehouden met de kenmerken en behoeften van de verschillende regio's van het concessiegebied. Dit blijkt onze inziens uit de toelichting van de uitgangspunten voor het vervoeraanbod in Bijlage B2, maar ook uit de focus op het garanderen van vast openbaar vervoer naar kleinere kernen, met daarbij meer eisen dan in andere provincies gebruikelijk. Wat betreft uw wens, geldt dat gemeenten hun huidige adviserende rol in het opstellen van het jaarlijkse vervoerplan in de nieuwe concessie behouden.
221	Provincie Frylân	2	Het traject Den Helder station – Hippolytushoef – Den Oever – Middenmeer – Abbekerk busstation – (A7) – Hoorn station heeft u gedefinieerd als basisverbinder met een minimale frequentie van 1x per uur. Wij vragen u te overwegen om dit traject te definiëren als streeksprinter met een minimale frequentie van 2x per uur op werkdagen overdag. Het verhogen van de frequentie op dit traject zorgt voor een goede aansluiting op de grensoverschrijdende lijn 350 Leeuwarden – Den Oever – Alkmaar uit de Friese concessie. Sinds december 2024 rijdt Qbuzz met lijn 350 Leeuwarden – Den Oever – Alkmaar in een frequentie van 2x per uur. Door ook de verbinding Den Helder – Hoorn een frequentie van 2x per uur te bieden, wordt het mogelijk voor Friese toeristen om met het OV tweemaal per uur naar Texel te reizen. Ook wordt het mogelijk voor reizigers uit bepaalde regionen in Noord-Holland (omgeving Hoorn en omgeving Den Helder) om tweemaal per uur met het OV d.m.v. een overstap op Den Oever om naar Fryslân te reizen.	We delen uw wens voor een hoger bedieningsniveau. In het Programma van Eisen leggen we echter alleen het basisniveau vast. Voor een uitgebreide toelichting, zie ons antwoord op reacties 31 en 194.
222	Provincie Fryslân	3	In onderstaande eis wordt vermeld dat de concessiehouder medewerking dient te verlenen aan onderzoek naar medegebruik van laadinfrastructuur door andere concessiehouders. Wij verzoeken u deze passage krachtiger te formuleren, zodanig dat de concessiehouder gehouden is medewerking te verlenen aan het daadwerkelijk mogelijk maken van gedeeld gebruik van de laadinfrastructuur op station Alkmaar. De verbinding Leeuwarden – Alkmaar betreft een lang traject van meer dan 100 kilometer. Aangezien op een aanzienlijk deel van dit traject met snelheden van circa 100 km/uur wordt gereden, neemt de actieradius van elektrische bussen snel af. In het kader van de elektrificatie van deze lijn is het essentieel dat bussen uit de Friese concessie op station Alkmaar kunnen bijladen. Het faciliteren van gedeeld gebruik van de laadvoorzieningen is dan ook noodzakelijk om de inzet van elektrische voertuigen over deze concessiegrenzen heen mogelijk te maken.	Wij zullen de tekst krachtiger formuleren. Het blijft een zaak van de concessiehouder van de verbinding Leeuwarden-Alkmaar om hierover afspraken te maken met de concessiehouder NWNH. Zowel de provincie Fryslân als de provincie Noord-Holland kunnen hierin zo nodig een bemiddelende rol spelen.

223	Reizigers Advies Raad		De RAR constateert dat de provincie NH zegt de realisatie van BRT op termijn na te streven en daar in de concessie rekening mee te willen houden. De provincie geeft in het concept PvE echter geen enkele invulling aan het BRT-concept, integendeel het wordt zelfs sterk ontmoedigd. Daarmee constateert de RAR dat de ov-bedrijven met de gestelde eisen in het PvE initiële stappen richting meer kwaliteit van de R-lijnnennetwerk (zoals de stap naar BRT) in feite niet kunnen maken, tenzij besloten wordt alles op Haarlem Zuid te laten eindigen. Maar zo'n groot besluit hoort in onze ogen niet impliciet vanuit een PvE puur voor deze concessie gemaakt te worden. Zo maakt het PvE het niet mogelijk dat R-netlijnen van de concessie AML doorrijden in Haarlem voorbij het station of dat vanuit de bestaande R-netlijnen een aanzet tot de beoogde uitwaaiing kan worden geboden. De concessie spreekt alleen van gedogen van de lijnen uit AML en Zuid-Holland en bevriest feitelijk de huidige situatie voor lijnen vallend onder andere concessies voor de komende tien en mogelijk vijftien jaar als de concessieduur nog verlengd zou worden. Omgekeerd verbiedt de provincie aan beoogde concessienemers om met BRT voorstellen te komen en geeft ook geen zicht op reële stappen om vanuit R-net tot die ontwikkeling te komen. De restrictieve condities ogen meer als een ontmoediging, dan een uitnodiging aan ov-bedrijven om voorstellen te doen in hun offertes. De RAR vreest dat door deze invulling het BRT-concept eerder verschuift en vervaagt, terwijl tegelijk concrete stappen tot een beter R-lijnnennetwerk beperkt blijven tot een enkele lijn, zonder dat sprake is van een netwerk.	Zie ons antwoord op reactie 103.
224	Reizigers Advies Raad		Er wordt geen enkel voorstel gedaan om bestaande R-netlijnen vanuit de concessie AML en vanuit de nieuwe concessie met elkaar te verbinden tot doorgaande lijnen, of de deur daarvoor te openen. Het PvE redeneert alleen vanuit eigen lijnen. Ook is de optie om R-netlijnen vanuit AML te laten eindigen voorbij station Haarlem niet uitgewerkt, terwijl dit bij de uitwerking van het busstation bij het station een optie zou kunnen zijn. Daarbij wordt wel een nieuwe R-netlijn opgelegd vanuit het noorden van Haarlem via knooppunt Zuid naar Amsterdam Zuid. Een lijn die voor een groot deel de bestaande R-netlijn 346 overlapt. Het zal toch duidelijk zijn, dat zonder afstemming eerder een probleem wordt geïntroduceerd dan een wenkend perspectief wordt geboden. Lijnen kunnen elkaar gaan beconcurreren en in plaats van groei kan dat ook tot reductie van aanbod per lijn leiden. Tevens wordt een R-netlijn vanuit Beverwijk naar Schiphol voorgesteld, die weliswaar dan buiten Schiphol-Plaza geen haltes zou krijgen, maar die toch een concurrent voor de R-netlijn 300 kan zijn. Terwijl de vraag gesteld kan worden of de recent ingevoerde Airport Sprinter, met een overstap vanuit Haarlem-IJmond op station Sloterdijk, niet reeds in een deel van die potentiële vervoerbehoefte voorziet.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam nodig hebben.

225	Reizigers Advies Raad	2	De vanuit de BRT-rapporten voortkomende R-netverbinding tussen Haarlem en station Amsterdam Lelylaan, die als zeer kansrijk werd omschreven, met een route via Amsterdam Osdorp, wordt in het concept PvE zodanig neergezet, dat de kans dat een concessienemer met een voorstel zal komen zeer gering is, ook al omdat toekomstperspectief naar BRT niet toegestaan is voor de vervoerder. De eis dat 2 buiten de concessie van de provincie alleen de halte op de eindbestemming Lelylaan mag worden aangedaan, roept de vraag op over de vervoerwaarde en de routing. Zo geformuleerd kan de lijn dus net zo goed of beter via de snelwegen A9-A4-A10 afslag S106 worden gevoerd, omdat de route in Osdorp geen nut heeft. Maar dan is de vraag hoe dit zich verhoudt tot de Airport Sprinter. Met het toevoegen van haltes zal die lijn meer eigen waarde hebben. Dit alles vereist uiteraard eerst afstemming tussen provincie en VRA en kan niet aan een offerend ov-bedrijf worden overgelaten. Die afspraken moeten dan in het PvE vertaald worden.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam nodig hebben.
226	Reizigers Advies Raad	2	De provincie moedigt in het PvE ook aan tot bundeling van lijnen en grotere halteafstanden. Dus nog meer toewerken naar R-net, zonder duidelijk zicht te bieden op vervoerrelaties en wenselijke lijnen. Daarbij valt het te meer op dat de huidige R-netlijnen vanuit AML naar Haarlem en de R-netlijnen vanuit de huidige concessie Haarlem IJmond in de nieuwe concessie sterk verschillen in de eisen die gesteld worden aan frequenties en bedieningstijden. De provincie eist minder hoge frequenties dan gebruikelijk is binnen de productformule Rnet. Als de loopafstanden voor de reiziger wel toenemen, terwijl er geen hogere frequentie tegenover staat, is dat juist kwaliteitsverlies. De RAR ziet graag een samenhangend R-netlijnen netwerk in het gebied tussen Haarlem-IJmond, Schiphol en Amsterdam. Dat betekent dat binnen de regio Haarlem ook tariefintegratie gewenst is tussen R-netlijnen vanuit AML en het netwerk in Haarlem-IJmond wat betreft prijs, kaartsoorten en geldigheid van abonnementen.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam nodig hebben.
227	Reizigers Advies Raad	2	Het valt op dat bij de benoeming van knooppunten en verplichtingen er kennelijk geen verplichting is tot bediening van de Haarlemse binnenstad. Die ontbreekt. Ook de betekenis van Haarlem station wordt niet uitgewerkt, alle kaarten worden ook hier gezet op Haarlem Zuid. Echter zonder een vervoerkundige onderbouwing waarom al die lijnen verplicht langs Haarlem Zuid moeten rijden. Daarbij is de formulering zodanig dat dit ook voor veel lijnen het begin-/eindpunt kan zijn, zonder verplichting tot het instellen van doorgaande lijnen. Dit zal het aantal noodzakelijke overstapbewegingen voor de reizigers fors doen toenemen en zoals bekend stimuleert dit het ovgebruik niet. Bij Haarlem station ontbreekt ook een verwijzing naar de ontwikkeling van een nieuw busstation en of in dat kader ook bestaande lijnen vanuit het zuiden door kunnen rijden naar een eindpunt ten noorden van het station, om enerzijds de capaciteit van het busstation optimaal te benutten, maar ook om de noord-zuidrelaties in Haarlem en de verbinding met de binnenstad te versterken. Daarbij gaat het dus ook om lijnen uit de concessie AML.	Dank voor uw reactie. Zie voor de bediening van de binnenstad van Haarlem en Haarlem Nieuw-Zuid reactie 102. We zullen daarnaast een verwijzing naar de geplande ontwikkelingen rondom Haarlem busstation als informatie voor inschrijvers opnemen.
228	Reizigers Advies Raad	2	Wij wijzen verder op het risico van de 'ontsluitingscriteria' die gelden rond stations. Feitelijk hoeft de vervoerder bijvoorbeeld in de gehele binnenstad (1.200 meterstraal) van de 3 grote steden geen bussen te laten rijden, anders dan als knooppuntverbinding. Daarmee kan de provincie geen enkele sturing meer geven op ontsluitende buslijnen in deze steden. Opvallend is ook dat er geen criteria zijn opgenomen voor de ontsluiting van bedrijventerreinen of industrieterreinen, terwijl daar toch ook veel reizigers heen moeten.	Dank voor uw aandachtspunten. We verlagen de maximale afstand rond deze stations naar 800m. Ten aanzien van bedrijventerreinen zie reactie 35.

229	Reizigers Advies Raad	2	Het valt op dat lijn 382 in zijn huidige route als verplichting wordt opgenomen, maar dat dit niet het geval is voor lijn 80. Deze lijn lijkt eerder verknippt te worden in deeltrajecten, met in de ogen van de RAR het risico van marginalisering van deze lijn. Wij vragen ons ook af wat dit dan betekent voor de belangrijke nachtlijn N80; o.i. zou deze elke nacht moeten rijden en dus van stad tot stad. Daarnaast lezen we in artikel 2.10.2 dat uitbreiding van het nachtnet haast onmogelijk wordt gemaakt, dat vinden wij ongewenst. Bijvoorbeeld een nachtvariant van lijn 382 lijkt ons kansrijk, gezien de nachtelijke activiteiten in het havengebied en rond Sloterdijk. Bij de verplichte handhaving van R-netlijn 385 ontbreekt het perspectief om deze door te laten rijden voorbij Haarlem station en al helemaal om een koppeling te maken met een lijn vanuit de AMLconcessie.	Ten aanzien van lijn 80, zie reactie 102. Lijn N80 is een verplichte Nachtlijn volgens Artikel 2.10.1. Uitbreidingen van het Nachtnet zowel in frequenties en bedieningsperioden als in verbindingen zijn uiteraard welkom. We begrijpen dat de huidige formulering van Artikel 2.10.2 daarbij tot verwarring kan leiden. Daarom passen we de tekst in het PvE aan. Ten aanzien van een mogelijke doorkoppeling van lijn 385, zie reactie 103.
230	Reizigers Advies Raad	2	Bij de lijnvoering valt ook de nachtlijn N30 op, die o.i. onderdeel uitmaakt van de concessie AML van de VRA, evenals lijn 244. Ook is niet duidelijk hoe het met tarifiering moet. Op Schiphol zijn ook werknemers met hele vroege en late diensten die heen van een nachtbus gebruik maken en terug van een dagbus en omgekeerd.	Dank voor uw aandachtspunten. De huidige nachtlijn N30 wordt gedeeltelijk geëxploiteerd door de concessiehouder Amstelland-Meerlanden en de concessiehouder Haarlem-IJmond, waarbij Haarlem station als concessiegrenshalte geldt. We willen dit model van gedeelde exploitatie in de nieuwe concessie continueren met als nieuwe concessiegrens de Halte Europaweg/Schipholweg (Nieuw-Zuid). We passen het PvE in lijn met deze reactie aan.
231	Reizigers Advies Raad	2	Het tot stand brengen van een samenhangend R-lijnnennetwerk in de regio Haarlem-IJmond, Schiphol en Amsterdam kan met dit PvE niet aan een offerend ov-bedrijf worden overgelaten. Temeer daar Rnetlijnen, mogelijk als voorloper op termijn van BRT, aan een goede routing en infrastructuur gebonden zijn. Dat vereist niet alleen afspraken voorafgaand aan de vaststelling van het PvE tussen VRA en de provincie, maar ook afspraken met in ieder geval de gemeente Haarlem over routing en geschikte infrastructuur. De resultaten van mogelijke afspraken zouden dan in het PvE vertaald moeten worden. Het gaat hier om zaken die niet aan een offerend ov-bedrijf kunnen worden overgelaten. Zeker waar het gaat om concessiegrens-overschrijdende lijnen of 'gedeelde' lijnen; dan moet ofwel VRA ofwel PNH de randvoorwaarden benoemen zoals gedoogcorridors of overheveling van lijnen en dus budgetten tussen concessies. Gezien het grote aantal van dit soort lijnen tussen Haarlem en AML/Amsterdam moet dit strak geregeld worden.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam, nodig hebben.
232	Reizigers Advies Raad		De RAR beveelt dan ook aan om zo snel mogelijk bestuurlijk overleg te voeren tussen de VRA en de provincie om tot bestuurlijke afspraken te komen over: • een samenhangend netwerk, met doorgaande lijnen in Haarlem, • welke knooppunten in Haarlem aangedaan dienen te worden en • hoe dit ingepast gaat worden in de vigerende concessie AML, • de mogelijke gevolgen voor de (toekomstige) concessie AML, • de relatie met de concessie Amsterdam, • hoe dit alles vertaald wordt in het PvE voor NWNH, • de eisen aan de productformule R-net wat betreft frequenties en bedieningstijden.	Zie onze antwoorden op reactie 169, 170 en 174. De reden voor de formulering in het ontwerp-PvE is dat we voor de bediening van trajecten buiten het concessiegebied van NWNH toestemming van de betreffende concessieverlener, in dit geval de Vervoerregio Amsterdam, nodig hebben.

233	Reizigers Advies Raad		Zondermeer zijn afspraken nodig over de door de provincie beoogde lijn naar Schiphol, de afstemming tussen de beoogde lijn 244 met lijn 346 en het instellen van een R-netlijn naar Amsterdam Lelylaan, uitgaande van een route via Osdorp met haltes bij Westgaarde/ Akerpoort, de vestiging van de HvA, winkelcentrum Osdorp en station Lelylaan. Bij de gewenste afspraken kunnen verschillende opties worden besproken, zoals onder welke concessie (NWNH, AML, Amsterdam) een lijn valt, of het mogelijk maken van gezamenlijke lijnen vanuit meerdere concessies, maar ook wanneer een nieuwe lijn of doorkoppeling van lijnen gerealiseerd zou moeten worden. Daarbij kan ook voorgesorteerd worden op de nieuwe concessie AML. Dat duurt nog even, maar die kan moeilijk inspelen op doorgaande lijnen en andere routes als de provincie de deur voor tien tot vijftien jaar op slot doet. Onderwerp van overleg is tevens de geschiktheid van infrastructuur en de integratie van tarieven en kaartsoorten binnen de regio Haarlem-IJmond voor lijnen van de concessie NWNH en AML. Over geschikte routes voor doorgaande lijnen dienen ook afspraken met de gemeente Haarlem gemaakt te worden, wil een route qua doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid maakbaar zijn. De RAR beveelt ook aan om buslijn 80 als doorgaande buslijn Amsterdam – Haarlem – Zandvoort aan de verplichte lijnen toe te voegen. Ook ziet de RAR graag meer helderheid over de status van nachttijnen N30 en N80.	Zie onze antwoorden op voorgaande reacties. Wat betreft lijn 80, zie reactie 165. Wat betreft de eisen aan nachttijnen hebben we het betreffende hoofdstuk van het PvE aangepast.
234	Rocov-NH	2	Ingangsdatum wijzigingen: zomervakantie 2029 begint op 21 juli, dat lijkt een logischer wijzigingsdatum dan 16 juli 2029. Of helemaal geen dag vermelden	Wij zullen uw advies om de juiste datum te noemen, over nemen.
235	Rocov-NH	2	Bedieningstijden: is dat eerste aankomst op resp. laatste vertrek vanaf een knooppunt of eerste vertrek vanaf beginpunt/laatste aankomst bij een eindpunt?	Zie de concrete formulering in eis 2.3.1. We hebben de tekst in het PvE aangepast.
236	Rocov-NH	2	laatste zin: er staat 2x 'geldt'	Dank voor uw oplettendheid. We passen de tekst aan.
237	Rocov-NH	2	Hoe zit het dan met lijn 5 en 6 in Alkmaar? En het woordje 'te' is teveel	Met de door uw genoemde eisen willen we voorkomen dat Stadsprinterlijnen aangeboden worden die een éézijdige lus rijden. Voor een Stadsprinterlijn geldt voor ons als uitgangspunt dat alle Haltes in beide richtingen bediend worden met per richting de minimale frequenties van een Stadsprinterlijn. Een situatie van lijn 5/6 in Alkmaar is volgens deze criteria geen Stadsprinterlijn. We passen de tekst in het PvE aan om dit duidelijker te maken. Daarnaast geldt conform Bijlage B2 dat we voor Alkmaar streven naar een uitbreiding op kansrijke verbindingen, maar dat eventuele uitbreidingen niet ten koste van het huidige aantal haltes en de ontsluitingsgraad dienen te gaan.

238	Rocov-NH	2	moeilijk te begrijpen, voorbeelden zouden helpen	Met eis 2.4.3 geven we aan voor welke wijken en buurten volgens de CBS-indeling in steden een bedieningseis geldt. Algemeen dienen wijken vanaf een bepaald aantal inwoners en een bepaalde dichtheid bediend te worden met openbaar vervoer. Met deze drempelwaarden zorgen we ervoor dat het een rechtvaardige spreiding van het ov-aanbod in alle gebieden gegarandeerd wordt waar het ov ook daadwerkelijk kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid. De uitzondering voor buurten is toegevoegd omdat sommige wijken weliswaar weinig inwoners of een lage dichtheid hebben, maar wel een hoge concentratie van inwoners in een specifieke buurt kennen. Met deze aanvulling garanderen we openbaar vervoer ook in deze buurten. Op basis van de huidige cijfers is dit van toepassing voor de buurt Oud-IJmuiden (zie bijlage 3.7).
239	Rocov-NH	2	Schermerhoorn moet Schermerhorn zijn	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.
240	Rocov-NH	2	Bij 2.9 (Texel) staat een lijn naar De Cocksdorp genoemd, met als nummer '28'. Dat is het nummer van de huidige vaste lijn naar De Koog. Ik neem dan ook aan dat hier '29' wordt bedoeld, het nummer van de vroegere lijn naar De Cocksdorp	Dank voor uw reactie. We hebben de tekst in hoofdstuk 2.9 van het PvE aangepast.
241	Rocov-NH	2	Het lijkt erop dat verbindingen tussen de dorpen onderling worden uitgesloten	Zie reactie 178.
242	Rocov-NH	2	ik mis Zuid-Eierland (paracentrum)	De halte is onder de naam De Cocksdorp, Vliegveld opgenomen in het PvE.
243	Rocov-NH	2	't Horntje ipv Hoorntje	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.
244	Rocov-NH		Bovenkarspel moet zijn Bovenkarspel-Grootebroek	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.
245	Rocov-NH	3	lijn 100 rijdt naar Middenbeemster ipv Westbeemster. Lijn 250 rijdt volgens mij niet naar Vogelenzang	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.
246	Rocov-NH		3.6 is Nieuwe Niedorp Transferium, niet Winkel	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.
247	Rocov-NH	3	Op meerdere plekken staat de plaatsnaam Scharwoude. Hier lijkt meestal Langedijk te worden bedoeld, of anders Noord- en Zuid-Scharwoude	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen. Zie reactie 97.
248	Vervoerregio Amsterdam	1	Sinds de fusie van de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude met de gemeente Haarlemmermeer, vallen de kernen Haarlemmerliede en Spaarnwoude onder de Vervoerregio Amsterdam. Dit staat wel goed beschreven in de tekst, maar blijkt niet uit de overzichtskaart op pagina 4 van het ontwerp Programma van Eisen.	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de kaart aanpassen.
249	Vervoerregio Amsterdam	2	We lezen in artikel 2.2.1 dat voor R-net haltecirkels van 600 meter worden gehanteerd. Op basis van (praktijk)onderzoek en ervaring hanteert de Vervoerregio Amsterdam voor al haar concessies haltecirkels van 800 meter voor R-net lijnen. De Vervoerregio stelt voor om ook 800 meter haltecirkels te gebruiken in de provincie Noord-Holland voor R-net lijnen.	Dank voor uw suggestie. We houden alsnog vast aan de norm van 600 meter. Bij het kiezen van loopafstanden hebben we een afweging gemaakt tussen het doel van inclusiviteit, waarvoor de fijnmazige ontsluiting van het gebied essentieel is, en bereikbaarheid, waarvoor het bieden van snelle en frequente lijnen op centrale verbindingen essentieel is. Gezien het stedelijke bedieningsgebied van de twee verplichte R-net-lijnen achten we een eis van 800m als niet passend bij het gewenste ontsluitingsniveau van de betreffende gebieden in Haarlem en IJmond. Met 600m eisen we trouwens alsnog ruimere hemelsbrede afstanden dan bijvoorbeeld in uw concessie Amsterdam waar voor een vergelijkbaar minimaal bedieningsniveau (eisen aan Verbindende lijnen zijn vergelijkbaar met eisen R-net in Haarlem) 400 meter als uitgangspunt is gehanteerd.
250	Vervoerregio Amsterdam	2	De Vervoerregio is verheugd om te zien dat vrijwel alle bestaande grensoverschrijdende lijnen als verplichte lijnen zijn benoemd. Ze vervullen een belangrijke rol in de regio Amsterdam in zowel stad als streek.	Waarvan akte.

251	Vervoerregio Amsterdam	2	In het ontwerp Programma van Eisen staat lijn 244 vermeld. We zijn als Vervoerregio voorstander van deze lijn om de drukte van lijn 346 en daarmee de binnenstad van Haarlem te ontlasten. De voorganger daarvan moet binnenkort zelfs al gaan rijden. Uitgangspunt daarbij is echter wel dat dit vergelijkbaar zoals in de eerdere pilot (augustus 2019 t/m 2 januari 2021) als gezamenlijke lijn wordt geëxploiteerd van de Vervoerregio en de provincie Noord-Holland tot en met in ieder geval einde huidige concessie Amstelland-Meerlanden. De Vervoerregio gaat niet akkoord met het huidige voorstel in het ontwerp Programma van Eisen om ongewenste concurrentie tussen twee concessies te voorkomen en staat op deze manier lijn 244 niet toe op het grondgebied van de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio bespreekt graag met de provincie Noord-Holland en Connexxion hoe lijn 244 wel gereden kan worden.	We delen dit beeld en de ambitie om lijn 244 verder te ontwikkelen met als streefbeeld een voor reizigers optimaal netwerk. Gedurende de looptijd van de concessie Amstelland-Meerlanden gaan we hiervoor uit van een gezamenlijke exploitatie tussen beide concessiehouders met als concessiegrens Haarlem Spaarnepoort. We gaan graag met de Vervoerregio Amsterdam in gesprek om afspraken te maken hoe een verdere uitbreiding van deze lijn gefaciliteerd kan worden.
252	Vervoerregio Amsterdam	2	Lijn N30 is een gedeelte lijn van de Vervoerregio en provincie Noord-Holland met een knip op station Haarlem. De Vervoerregio gaat er vanuit dat de provincie Noord-Holland dit op dezelfde wijze wil voorzetten. Op dit moment staat deze lijn beschreven alsof de provincie Noord-Holland deze volledig wil overnemen.	Dank voor uw oplettendheid. We gaan dit in het PvE dusdanig aanpassen dat de huidige werkwijze gecontinueerd wordt. Zie ook reactie 230.
253	Vervoerregio Amsterdam	2	De toevoeging van een lijn tussen Haarlem en Schiphol Plaza is vervoerkundig interessant. Dit geeft bewoners in Haarlem een snellere verbinding tussen Haarlem en Schiphol Plaza. Deze mogelijke verbinding concurreert echter wel met lijn 300 en in mindere mate met lijn 356. De Vervoerregio gaat niet akkoord met het huidige voorstel in het voorgestelde ontwerp PvE om ongewenste concurrentie tussen twee concessies te voorkomen en staat de lijn Haarlem – Schiphol Plaza op deze manier niet toe op het grondgebied van de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio bespreekt graag met de provincie Noord-Holland en Connexxion of en zo ja hoe deze lijn gereden kan worden.	We delen de analyse dat een lijn tussen Haarlem en Schiphol Plaza kansrijk is. We hebben de eisen ten aanzien van de betreffende deze lijn en andere grensoverschrijdende lijnen aangepast en we gaan graag met de Vervoerregio Amsterdam en Connexxion in gesprek om afspraken te maken over de verdere ontwikkeling van deze lijnen.
254	Vervoerregio Amsterdam	2	De Vervoerregio kan zich vinden in de huidige beschrijving voor een nieuwe lijn tussen Haarlem en station Lelylaan. De Vervoerregio bespreekt de precieze route en extra haltes graag verder met de provincie Noord-Holland, GVB en gemeente Amsterdam. Uitgangspunt is een goede toekomstige hoogwaardige verbinding tussen Haarlem en met meerdere haltes in Amsterdam Nieuw-West.	Wij gaan hier graag over met u in gesprek.
255	Vervoerregio Amsterdam	2	De Vervoerregio en de provincie Noord-Holland hebben met de gemeente Hoorn afspraken gemaakt om de lijn 314 te blijven gebruiken om de kernen Scharwoude en De Grote Waal te ontsluiten. Deze afspraak blijft staan in de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland en na realisatie van het project Poort van Hoorn. Door dit project zal de route van de 314 wijzigen en kan in dit PvE dus niet gesteld worden dat alleen de huidige route toegestaan is. Dit geldt ook voor de lijn N14.	Dank voor uw oplettendheid. We gaan de tekst dusdanig aanpassen dat vanaf realisatie van het project Poort van Hoorn een gewijzigde route binnen Hoorn toegestaan is.

256	Vervoerregio Amsterdam	2	Steeds meer reizigers maken gebruik van de bus tussen de verschillende concessies van de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio. Er is veel potentie voor verdere groei van reizigers en buslijnen tussen onze regio's. Deze potentie is terug te zien in de Vervoerplannen van onze vervoerders, het OV ontwikkelperspectief en de BRT/Metrobus-studies. Ook werken wij in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid samen aan P+R-hubs, wat de potentie verder kan verhogen. En we werken allebei aan publieke mobiliteit, waar het om de ruggengraat van is. We blijven daarom graag samen optrekken om het OV in onze regio's op elkaar af te stemmen en verder te verbeteren.	We herkennen ons volledig in uw verwoording. We willen de komende jaren graag de samenwerking verder versterken om de door u benoemde doelen te bereiken.
257	Gem. Beverwijk	1	Is deze zin wel realistisch? Reizigers kunnen erop vertrouwen dat zij op meer momenten en binnen hetzelfde tijdbestek meer plekken met het Openbaar Vervoer kunnen bereiken. In ogenschouw nemende dat lijnen welke minder dan 2 keer per uur realiseren als onwenselijk worden beschouwd terwijl deze soms de enige OV optie zijn in de buurt.	Het PvE is bevat minimumeisen die worden gesteld aan de concessiehouder. Door middel een aanbesteding hoopt de provincie een hoger aanbod te krijgen dan de minimumeisen.
258	Gem. Beverwijk	2	Is het bij 2.2.3 nog nuttig aan te geven dat onze sterke voorkeur uitgaan naar een zo klein mogelijke loopafstand tot de hoofdingang van een zorginstelling?	In eis 2.2.3 verwoorden we de eis aan loopafstanden van een ov-halte tot de ingang van een ziekenhuis. Met de keuze voor werkelijke (in plaats van hemelsbrede) en kortere (250 in plaats van minimaal 400 meter) afstanden stellen we al een ten opzichte van andere haltes zeer strenge eis aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen. Hiermee worden vervoerders al gestimuleerd om hun aandacht te vestigen op de betreffende haltelocaties. Een verdere aanscherping is gezien de ruimtelijke inpasbaarheid van halte infrastructuur niet realiseerbaar.
259	Gem. Beverwijk	2	Uit 2.4.2 maak ik op dat de verbinding tussen station Beverwijk en Heemskerk door de broekpolder instant blijft naast de andere wijk verbindende lijnen in Beverwijk zouden wij graag zien dat deze minimaal 2 keer per uur realiseren.	We gaan ervan uit dat u eis 2.4.3 bedoelt. Deze eis zorgt in combinatie met het verplichte bedieningsniveau (tabel 2) ervoor dat de wijk Broekpolder met een Wijkverbinder (minimaal 2x per uur overdag) bediend en met een A-knooppunt (bijvoorbeeld station Beverwijk) verbonden wordt. Het PvE stelt geen eisen aan overige verbindingen voor deze wijk. In het bestek werken we gunningscriteria uit waarmee inschrijvende vervoerders geprikkeld worden om alsnog een hoger bedieningsniveau te realiseren.
260	Gem. Beverwijk	2	De in 2.8.1 genoemde verbinding zou wat ons betreft het best ingepast kunnen worden met een startpunt in Beverwijk, IJmuiden is tenslotte als voorzien van 2 R-net lijnen.	Dank voor uw suggestie. We willen de concessiehouder de mogelijkheid geven om het lijnennet naar eigen inzicht vorm te geven. Daarom laten we het aan de concessiehouder om het beginpunt van deze lijn te bepalen. In het ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland-IJmond geven wij een visie over het lijnennetwerk in de regio. We verwachten dat de vervoerders deze visie mee zullen nemen in het ontwikkelen van een netwerk en we beoordelen de inschrijvingen hierop.
261	Gem. Beverwijk	2	Nog als algemene opmerking wil ik aangeven dat het ontwerpprincipe GOW-30 de komende jaren (naar verwachting) breed uitgerold gaat worden in de gemeente Beverwijk waarbij verkeersveiligheid belangrijker geacht wordt dan bereikbaarheid, hier moet een concessiehouder rekening mee houden. Ook is het wenselijk dat de bestaande haltelocaties zo veel mogelijk gewaarborgd blijven, ik meen dat wij het hier in groter gezelschap al over hebben gesproken.	Zie ons antwoord op reactie 213. Ten aanzien van haltes begrijpen we uw wens voor continuïteit. In het licht van veranderingen in de beschikbare weginfrastructuur voor bussen, zoals u zelf voorstelt, verwachten we wel een constructieve houding van de gemeente om alternatieve haltelocaties te realiseren waar nodig en wenselijk. Daarnaast geldt dat we vervoerders mede gezien de lange looptijd van de concessie principieel de mogelijkheid blijven bieden om suggesties voor nieuwe haltes in hun vervoerplannen voor te stellen.

262	Inwoner	2	Wij vrezen dat de ontsluiting van de binnenstad van Hoorn vervalt met uw eisen. Alles ligt namelijk binnen 1200 meter van het station. Toch zijn wij wel gehecht aan buslijn 14 die nu door de binnenstad rijdt. Deze mag wat ons betreft vaker gaan rijden en meer haltes in de binnenstad krijgen.	We delen uw wens om de binnenstad van Hoorn te blijven ontsluiten met openbaar vervoer. Daarom verlagen we de maximale afstand van 1.200m naar 800m. Ook dan nog zullen echter niet alle haltes in de binnenstad van Hoorn verplicht te bedienen zijn, die in de huidige situatie wel bediend worden door lijn 14. We willen daarmee de vervoerder de mogelijkheid geven om het lijnennet rondom de het stationsgebied van Hoorn zo optimaal mogelijk in te richten. We benadrukken expliciet dat we hiermee geen voorkeur uitspreken voor het overslaan van haltes in het centrum. In de Bijlage B2 (Vervoerkundig kader) geven we duidelijk aan dat onze voorkeur bij de bediening van kernen als Hoorn uitgaat naar (minimaal) het behoud van het huidige (ontsluitings-) niveau.
263	Inwoner	1	U noemt meermaals dat het openbaar vervoer eenvoudig te begrijpen moet zijn. Tegelijkertijd gebruikt u zelf aan de lopende band onnodig moeilijke woorden en (zeer) lange, lastig te begrijpen zinnen. In eisen is dit niet zo gek, daar moet een en ander juridisch afgedicht worden. In de begeleidende tekst zou je juist een begrijpelijke uitleg verwachten. Lastig taalgebruik zorgt ervoor dat u niet duidelijk maakt aan mogelijke vervoerders wat uw wensen zijn. Zo krijgt u misschien niet wat u wilt en wij als reizigers willen. Daarnaast kunnen praktisch geschoolde inwoners lastiger gebruik maken van hun recht tot inspraak als zij de documenten niet snappen. Wij verzoeken u daarom gebruik te maken van eenvoudigere taal zodat vervoerders en inwoners snappen wat u wenst.	Dankuwel voor uw reactie. Wij beseffen dat een PvE schipperen is tussen eenvoudig taalgebruik en juridisch dichtgetimmerde eisen. Daarom hebben wij bij publicatie van het ontwerp PvE ook een informatieve praatplaat en een publieksvriendelijke toelichting gemaakt (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer/Aanbesteding_busvervoer_2028).
264	Inwoner	2	De termen Stadssprinter en Streeksprinter zijn ongelukkig gekozen. Het roept al snel de verwarring op met de Sprinters van NS. Liever gewoon een buslijn dan de zoveelste aparte 'productformule'. Als reizigers zien we door de bomen de bus niet meer: "MeerPlus, Overal, Connexion, OVopMaat, Stadssprinter, R-Net, Flex, etc etc". Mag het gewoon een bus zijn met de naam van de vervoerder erop?	We delen uw mening dat een uitbreiding van productformules niet principieel wenselijk is. We streven zelf naar een duidelijk lijnennet dat uniformiteit uitstraalt. Daarom willen we graag verduidelijken dat de namen voor lijntypes niet bedoeld zijn als productformules. De functie van de benaming is volledig beperkt tot deze aanbesteding. Zie verder reactie 163.
265	Inwoner	2	Door zo strikt routes, lijnen en haltebediening voor te schrijven zet u vervoerders klem. Wij vrezen ervoor dat hiermee vervoerders te weinig mogelijkheden krijgen om het netwerk positief te veranderen en kansarme verbindingen op te heffen. Daarmee krijgen we als inwoners een netwerk wat we al hadden en blijft het dus vlees noch vis zoals veel streeklijnen nu zijn.	Dank dat uw deze zorg met ons deelt. We begrijpen dat u een ov-netwerk wenst waarin een beter aanbod op een aantal lijnen gefaciliteerd wordt, ook als dit ten koste gaat van lijnen met (potentieel) weinig reizigers. Wij hebben als provincie echter twee doelen van de concessie gedefinieerd. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid (verbetering van het aanbod op verbindingen met veel reizigers), houden wij ook rekening met de behoefte van inwoners om korte loopafstanden naar haltes en een vaste lijn ook in en naar kleine kernen te hebben. Bij het bepalen van het minimale vervoeraanbod PvE hebben we daarom per regio een afweging gemaakt tussen deze twee conflicterende doelen. Algemeen hebben we de keuze gemaakt om voor het PvE de nadruk te leggen op het borgen van een inclusief netwerk. In sommige regio's, met name in het meer landelijke gebied, gaat onze voorkeur daarom expliciet uit naar het borgen van het huidige bedieningsniveau. We lichten de achterliggende keuzes uitgebreid toe in Bijlage B2. Een van de gevolgen voor de genoemde keuze is dat het PvE een hoog detailniveau kent. We gaan alsnog ervan uit dat vervoerders de bereikbaarheid kunnen verbeteren "verbetering van de bereikbaarheid". Via de gunningscriteria in het bestek willen we vervoerders stimuleren om juist ook uitbreidingen van het aanbod op trajecten met potentieel veel reizigers aan te bieden.
266	Inwoner	2	De keuze om het eerste jaar rust in de concessie te houden waarderen wij, zeker gezien de ervaringen in andere concessies met bepaalde vervoerders. Een jaar kan wel lang zijn. Is het mogelijk het eerste halfjaar het aantal wijzigingen nog beperkter te houden en dan rond de reguliere dag in december het nieuwe netwerk uit te rollen?	Dank voor uw interessante suggestie. Onzes inziens is het niet wenselijk om binnen een jaar drie grotere wijzigingen in de dienstregeling voor te nemen. We houden daarom vast aan een fasering met twee stappen (fase 1: zomer 2028 - zomer 2029; fase 2: vanaf zomer 2029). De vervoerder mag daarnaast ook in het eerste jaar het aanbod uitbreiden op basis van het bestaande netwerk.
267	Inwoner	2	In eis 2.3.1 schrijft u dat de eerste rit nooit eerder mag vertrekken dan het begintijdstip in een tabel. Bedoelt u hier niet juist dat de rit nooit later mag vertrekken dan dat tijdstip?	Dank dat u ons op deze fout wijst. We gaan de tekst aanpassen.

268	Inwoner	2	Op belangrijke verbindingen wenst u minder routevarianten en een duidelijk netwerk. Tegelijkertijd geeft u de ruimte om op Texel de dienstregeling minder duidelijk te maken dan nu door ritten die aansluiten op de extra afvaarten korte en/of andere trajecten te laten rijden. Juist op een plek waar veel reizigers komen die niet vaak met de bus reizen is dit niet handig volgens ons.	Dank voor uw reactie. We streven naar een duidelijk en betrouwbaar netwerk op Texel. Tegelijkertijd willen we de vervoerder de ruimte geven om dit netwerk uit te werken op basis van eigen inzichten. We beoordelen de inschrijvingen van vervoerders ook op de mate van duidelijkheid en betrouwbaarheid van het netwerk.
269	Inwoner	2	De lijnnummers van de steden overlappen straks als twee concessies samengevoegd zijn. Bijvoorbeeld lijn 14 in Hoorn en in Haarlem. Kunt u erop toezien dat dit duidelijk blijft?	Onzes inziens is dit geborgd door artikel 2.3.10 van het Programma van Eisen.
270	Inwoner	6	De eisen die u stelt aan lijnnetkaarten zijn wel heel specifiek. Dezelfde kleur per lijntype op schematische kaarten maakt deze kaarten onbruikbaar. Schematische kaarten zijn daarnaast vaak onbegrijpelijk voor veel reizigers en vormen een kostenpost voor de vervoerder, die hoe dan ook wordt doorberekend in het aanbod. Wij zien liever meer ritten of andere extra kwaliteit dan een waaier aan lijnnetkaarten waar reizigers weinig aan hebben.	Wij delen uw mening niet. Goede informatie helpt mensen hun weg in het OV te vinden. Wij zijn van mening dat een goede lijnnetkaart daarbij hoort. Voor de leesbaarheid van de lijnnetkaart zullen wij de consumentenorganisaties raadplegen.
271	Inwoner	9	Prettig om te lezen dat u ook Engelssprekend personeel accepteert. Liever dat dan uitval van bussen door personeelsgebrek zoals in Waterland.	Wij bedanken u voor uw reactie.
272	Inwoner	6	We lezen weinig terug over hoe de vervoerder de verschillende garanties aan reizigers gaat communiceren. In de praktijk zijn deze vaak niet bekend bij reizigers of verstopt op de website.	Dank voor uw reactie, wij zullen in de implementatie hier extra aandacht aan geven.
273	Inwoner	2	In uw overzicht met te gedogen lijnen mist lijn 112 van de firma EBS in Hoorn	Op dit moment bestaat er geen lijn 112 in Hoorn. We gaan er vanuit dat u een door de vervoerder EBS geplande lijn 112 bedoelt. Deze lijn is echter nooit gerealiseerd.
274	Gem. Texel	2	In het verleden waren er vaste lijnen voordat er vraagafhankelijk vervoer was. Dat wensen we weer. Een betrouwbare lijndienst voor verbindingen tussen dorpen, woonkernen en voorzieningen is in onze ogen het belangrijkste. De reiziger hecht namelijk waarde aan een vaste lijndienst en het is de ruggengraat van je netwerk. Houd de vaste buslijn veerhaven Den Burg - De Koog en zet in op een buslijn (in het hoogseizoen) naar de Cocksdorp. Verbindt met vaste lijndienst(-en) de dorpen met het grootste dorp Den Burg. Bedien met deze buitendorpenlijndienst ook de ring van Den Burg middels een vaste lijn. Dit lijkt op het Vlindermodel wat u voorstelt, maar dan met een verhoogde betrouwbaarheid. Zoals besproken tijdens het raadsinformatiemoment op 1 juli '25 gaan wij graag met u in gesprek over de routes die in Den Burg mogelijk zijn.	Dank voor uw reactie. We hebben naar aanleiding van uw reactie de eisen aan vaste Lijnen op Texel aangepast in hoofdstuk 2.9 van het PvE.

275	Gem. Texel	2	In uw voorstel lijkt u uit te gaan van het systeem, terwijl wij vanuit het perspectief van de reiziger kijken. Vanuit de jarenlange ervaring met de Texelhopper is er kennis opgedaan over weerstanden van reizigers om gebruik te maken van vraagafhankelijk vervoer. Cijfers laten zien dat het gebruik van het ov op Texel niet is gestegen vanaf 2072. Wij zijn ervan overtuigd dat de oorzaak hiervoor is een gebrek aan de betrouwbaarheid van de Texelhopper: hoe lang doe ik over mijn reis en kan ik erop vertrouwen dat de Texelhopper ook daadwerkelijk komt opdagen? Wij vragen daarom aandacht om in het nieuwe PvE strengere eisen te stellen over hoe het vraagafhankelijke vervoer georganiseerd moet worden. Doe dit onder andere door eisen te stellen aan het live kunnen volgen van voertuigen door reizigers [betrouwbaarheid] en een goede integratie met reisplanners als 9292. Wij kunnen ons voorstellen dat er nog meer effectieve manieren zijn om de betrouwbaarheid te vergroten. Wij verzoeken u om hierover in gesprek te gaan met bijvoorbeeld andere provincies, zodat deze inzichten als eis kunnen worden opgenomen in het PvE. Wij staan daarnaast ook open voor innovaties en [gedrags]onderzoek en dit mag proactief worden meegegeven aan de vervoerder	We delen uw beeld dat een betrouwbaarder systeem aan openbaar vervoer op Texel wenselijk is. Daarom eisen we meer vaste Lijnen en hebben we de uitgangspunten voor het vraagafhankelijke vervoer aangepast. Zie hiervoor naast de aanpassingen hoofdstuk 2.9 ook de algemene eisen aan vraagafhankelijk vervoer in hoofdstuk 2.11 en aan punctualiteit in hoofdstuk 4.
276	Gem. Texel	5	Daarnaast vragen wij ook aandacht voor de reiziger met een verminderde fysieke of mentale belastbaarheid. Wij zouden graag zien dat u eisen opneemt over hoe de nieuwe vervoerder ook deze doelgroep kan stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen vanuit effectief bewezen manieren die elders gebeuren. Hierdoor vergroten we immers de vervoersgelijkheid	Zie ons antwoord op reactie 132.
277	Gem. Texel	2	Een loopafstand van maximaal 400 meter tot een ov-halte wordt vaak als acceptabel beschouwd voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Bezoekers verwachten dat toeristische hotspots bereikbaar zijn met het ov en inwoners moeten op een makkelijke manier van een vervoersmiddel gebruik maken en werknemers moeten makkelijk naar hun werk kunnen reizen met het openbaar vervoer. Zoals hierboven al benoemd geldt deze gangbare eis niet voor Texel. U schrappt namelijk een groot aantal haltes, waardoor de loopafstanden een stuk langer worden. Dit gaat ten koste van een fijnmazig netwerk. We vragen daarbij expliciet de aandacht voor het "rondje Den Burg". Mede door de woningbouwontwikkelingen in Den Burg is de urgentie voor deze haltes des te groter geworden.	Dank voor uw aandachtspunt. We hebben de eisen aan de ontsluiting van Den Burg met een vaste Lijn aangescherpt in lijn met de uitgangspunten voor de rest van de concessie (maximale afstanden van 400m). Hierdoor wordt een variant van het "rondje Den Burg" verplicht.
278	Gem. Texel	2	Verder maakt u uw keuze voor de haltes op basis van het aantal instappers. Echter, wij zouden graag zien dat u de haltes daarnaast kiest op basis van de gewenste gedragsverandering. Wat zijn plekken waar we graag willen dat mensen met het ov naartoe reizen? De combinatie met stimulerings- en flankerende maatregelen die de gemeente Texel kan nemen, zorgt voor een verschuiving van het autogebruik naar duurzame mobiliteitsvormen. Wij stellen daarom voor om de toeristische hotspots bereikbaar te laten blijven met het ov [bijv. de strandtenten, de jachthaven, de vuurtoren en Ecomare]. Maar dat niet alleen.	Dank voor uw aandachtspunt. We delen uw ambitie om gewenste veranderingen in het reisgedrag te stimuleren. Dit doen we in het kader van deze aanbesteding grotendeels op basis van de gunningscriteria. In het PvE formuleren we daarentegen het basisniveau. Hiervoor is het aantal huidige instappers per halte op Texel zinvol om te bepalen welke haltes voor reizigers essentieel zijn. Hiermee borgen we de continuïteit en betrouwbaarheid van het vervoersysteem. Het is verder aan de vervoerder om met zijn aanbod bij te dragen aan een verschuiving van het mobiliteitsgedrag.
279	Gem. Texel	2	Aangezien een vervoerder elke extra wens die geen onderdeel is van het PvE niet zomaar gaat uitvoeren, doen wij hierbij een voorzet voor het toevoegen van onderstaande haltes [verwijzing naar tabel uit zienswijze] aan de reeds opgenomen haltes in het ontwerp PvE. Met deze haltes verhogen we het fijnmazige netwerk waarbij betrouwbaarheid voorop blijft staan. We onderzoeken graag met u welke haltes in het centrum van Oudeschild moeten worden opgenomen en hoe de ontsluiting van de accommodaties in het bosgebied in de Koog eruit moet komen te zien.	Dank voor uw suggesties. Wij hebben deze haltes toegevoegd. Daarnaast geldt dat de aanbesteding vervoerders stimuleert om meer aan te bieden dan in het Programma van Eisen geëist.

280	Gem. Texel		Het huidige ontwerp PvE gaat over een bus-concessie. We vinden dit een te beperkte kijk op hoe wij met elkaar toewerken naar een toekomstbestendig publiek mobiliteitsstelsel. We pleiten er daarom voor dat u in het PvE aangeeft hoe u de aankomende jaren toewerkt naar een publieke mobiliteitsconcessie waarin ook andere modaliteiten kunnen worden opgenomen zoals een hop-on hop-off bus langs toeristische trekpleisters, de fiets, deelmobiliteit en carpooldiensten. Oftewel, wij horen graag van u welke maatregelen u neemt om uw visie Publieke Mobiliteit 2024 - 2035 te realiseren en hoe u dit meeneemt binnen de nieuwe concessie.	Het PvE is geen visie-document, maar een document waarin de eisen verwoord zijn waar de vervoerder aan moet voldoen. De visie van de provincie Noord-Holland staat verwoord in de Visie Publieke Mobiliteit. De realisatie van de visie wordt buiten de concessie verder uitgewerkt. Wij zijn van mening dat we voldoende hebben geborgd dat de concessiehouder hieraan dient mee te werken (hoofdstuk 13 van het ontwerp PvE).
281	Gem. Texel		Het realiseren van mobiliteitshubs is nooit een doel op zich, maar een middel om het ketenreizen te stimuleren. Het vervoersaanbod komt samen bij een aantrekkelijk knooppunt (mobiliteitshub), bijvoorbeeld nabij een dorpskern die tevens ook een functie dient vanuit sociaal oogpunt. De Elmer is in Den Burg een belangrijke hub. Wij willen u daarnaast verzoeken om de potentie voor een mobiliteitshub in de Koog te onderzoeken en de invloed hiervan op de busverbindingen.	Het realiseren van hubs is geen taak van de concessiehouder, wel het gebruik ervan. De gemeente Texel en de provincie zullen gezamenlijk in overleg moeten gaan om de potentie voor een mobiliteitshub in de Koog te onderzoeken. Wij zijn van mening dat wij voldoende geborgd hebben dat als de hubknooppunt is aangelegd, de concessiehouder haar vervoerplan hierop moet aanpassen, bijvoorbeeld doordat de vervoerder actief betrokken is bij gesprekken over nieuwe infrastructuur en de verplichting om van die infrastructuur gebruik te maken.
282	Gem. Texel	2	In het rapport Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid (provincie Noord-Holland) staat benoemd dat de provincie aandacht moet hebben voor korte reizen binnen dorpen of voor reisbewegingen van het ene dorp naar het andere dorp. In het ontwerp PvE staat echter benoemd dat reizen tussen haltes niet mogelijk is; dit gaat daarmee dwars in tegen de aanbeveling om de mobiliteitsrechtvaardigheid te vergroten. Ook strookt het niet met het ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord waarin ingezet wordt op het inzetten van een mobiliteitstranstie onder toeristen. Wij stellen daarom voor om reizen tussen haltes mogelijk te blijven maken.	Dank voor uw reactie. We hebben op basis van uw voorstel de eisen in het PvE aangepast. Het bieden van vraagafhankelijk vervoer tussen haltes is op basis van deze aanpassing mogelijk, maar niet verplicht.
283	Gem. Texel		In het rapport Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid (provincie Noord-Holland) staat de aanbeveling benoemd dat de provincie goed met de gemeente moet samenwerken om flexibel vervoer en openbaar vervoer op elkaar aan te laten sluiten. Hoe zorgt u ervoor dat binnen het PvE er met deze (toekomstige) ontwikkelingen rekening gehouden kan worden, zodat we voldoende ruimte hebben om het doelgroepenvervoer te integreren met andere modaliteiten? Zie voor dit punt de regionale zienswijze van de Noordkop.	Zie ons antwoord op reactie 280.
284	Gem. Texel		De veerverbinding Texel - Den Helder is de primaire verbinding voor al het vervoer van en naar Texel. Hoewel reeds opgenomen in het Ontwerp PvE willen we benadrukken dat de ov-aansluiting, met voldoende capaciteit, op alle afvaarten (zowel op Texel als in Den Helder) van wezenlijk belang is. Buslijn 33 in Den Helder moet dus blijven. Wij verzoeken u om te onderzoeken of de wachttijd op station Den Helder tussen aankomsttijd trein en vertrek bus naar de TESO veerhaven verminderd kan worden voor een prettigere reiservaring.	We verwachten van de vervoerder dat hij ervoor zorgt dat de aansluiting zo optimaal mogelijk is. We eisen in het PvE dat de lijn aansluiting biedt van en naar alle afvaarten van de TESO. Dat betekent dat voor de dienstregeling van de buslijn de afvaarten van de TESO leidend zijn en dus niet van de treindienst. Idealiter sluit de bus op beide goed aan, echter is hiervoor afstemming met de NS en TESO nodig. Van de vervoerder verwachten we dat hij samenwerkt met beiden om zo goed mogelijke aansluitingen te realiseren.
285	Gem. Texel	8	In het huidige ontwerp PvE staat benoemd dat er marketingactiviteiten moeten worden uitgevoerd, maar hierbij wordt niet benoemd dat er gebruikt gemaakt moet worden gemaakt van effectieve gedragsveranderingstechnieken om zo te zorgen voor een gewenste gedragsverandering van autobedrijf naar het gebruik van de vaste buslijn en het flexvervoer. Een belangrijk onderdeel hiervan is het doen van effectmetingen van je interventies. Neem dit dus ook op als eis. Mocht de vervoerder de kennis van gedragsverandering niet in huis hebben, dan is ons voorstel om te eisen dat de vervoerder samenwerkt met een bureau gespecialiseerd in gedragsverandering.	Dank voor deze suggestie. We hebben voor het uitgangspunt gekozen dat de vervoerder verantwoordelijk is voor marketingactiviteiten. De vervoerder moet daarom jaarlijks een marketingplan opleveren met een beschrijving van deze activiteiten.

286	Gem. Texel	14	Naast het doen van effectmetingen vinden we een goed monitoring en evaluatieplan van groot belang. Binnen de huidige concessie hebben we ervaren dat bijsturen niet altijd mogelijk is; en hierdoor is het haast onmogelijk om te kunnen anticiperen op relevante ontwikkelingen. We pleiten er daarom voor dat de eis wordt opgenomen dat er een kwalitatief goed monitorings & evaluatieplan wordt opgesteld, inclusief meetbare indicatoren, waarbij er op basis van gedegen onderzoek bijgestuurd kan worden binnen de lopende concessie.	Wij zijn van mening dat er voldoende mogelijkheden zijn om bij te sturen in een concessie: jaarlijks wordt een vervoerplan opgesteld waarbij de concessiehouder met de stakeholders (o.a. de gemeente Texel) in gesprek moet gaan over wensen en ontwikkelingen. Daarnaast is er nog het middel van de herijking om een concessie bij te sturen. Wij zullen graag met u in gesprek gaan over welke aspecten die u, samen met de provincie, wilt (gaan) monitoren. De concessie biedt de mogelijkheid voor een herijking, om afspraken met de vervoerder aan te passen of aanvullende afspraken te maken. De vervoerder heeft verschillende verplichtingen op de door u genoemde punten: - Jaarlijks o.a. rapporteren over de uitvoeringskwaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer, het aantal klachten en incidenten, de reizigerstevredenheid en hoe hij deze tevredenheid gaat verbeteren (hoofdstuk 14). - Voorafgaand aan de start van de concessie een ontwikkelplan opstellen met o.a. strategieën om het openbaar vervoer verder te verbeteren (hoofdstuk 13). - Jaarlijks een vervoerplan opstellen waarbij de vervoerder met de stakeholders (o.a. de gemeente Texel) in gesprek gaat over wensen en ontwikkelingen. In het vervoerplan doet de vervoerder voorstellen voor aanpassingen en moet de vervoerder inspelen op verwachte en onverwachte ontwikkelingen (hoofdstuk 2). - In het jaarlijkse marketingplan dient de vervoerder voorstellen te doen om de reisbeleving verder te verbeteren (hoofdstuk 8). We zijn van mening dat de vervoerder hiermee voldoende actie moet ondernemen om de reisbeleving van reizigers en niet-reizigers te monitoren en te verbeteren. Het structureel onderzoek doen naar de beleving van het ov op Texel past in onze beleving niet bij de rol van de vervoerder, maar zou vanuit de gemeente geïnitieerd kunnen worden. Wij zullen graag met u in gesprek gaan over welke aspecten u, samen met de provincie, wilt (gaan) monitoren.
287	Gem. Texel		Daarnaast willen wij u vragen om als eis op te nemen dat er structureel onderzoek door de vervoerder plaatsvindt naar de beleving van de reizigers en niet-reizigers van het ov op Texel. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek moet er ruimte zijn om tussentijds bij te kunnen sturen en hiermee de reizigersbeleving te verbeteren. Zoals hierboven al gesteld staan we hierbij open voor gedragsonderzoek en innovaties.	Zie ons antwoord op reactie 286.
288	Gem. Texel		Wij begrijpen dat onze voorstellen meer kosten dan het budget dat u als provincie ter beschikking heeft. Daarom willen wij graag met u in gesprek over mogelijkheden om aanvullende wensen, zoals een toeristische lijn, mogelijk te financieren vanuit toeristische bijdragen zoals vanuit de parkeerbelasting. Zo'n constructie wordt ook onderzocht in de provincie Zuid-Holland en gebeurt al elders in Europa.	Wij staan open voor gesprekken over voorstellen over financiering van buslijnen door derden.
289	Gem. Texel		Met het Mobiliteitsprogramma Texel 2035 streven we naar dezelfde doelen als u. Daarom stellen we voor om een halfjaarlijkse monitorbijeenkomst tussen gemeente Texel, provincie en vervoerder op te nemen als eis én periodieke evaluatiemomenten na de start van de concessie inclusief uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit.	Zie ons antwoord op reactie 286. Wij staan altijd open voor een (extra) gesprek over de toestand van het ov, wensen en ontwikkelingen. Dit nemen we niet als eis op.
290	Gem. Texel		Ook gaan wij graag met u in gesprek om de mogelijkheden te onderzoeken of Texel, net zoals het een eigen veerdienst heeft, ook een eigen concessieverlener kan worden.	Wij zijn van mening dat uw reactie niet een inhoudelijke reactie is op het ontwerp PvE, maar nodigen u graag uit voor een gesprek hierover.
291	Inwoner		In het stuk wordt niet of nauwelijks ingegaan op de sociale rol die openbaar vervoer vervult. Zeker voor kwetsbaren (ouderen, kinderen, mensen met een fysieke, visuele of andere beperking) en mensen die bewust kiezen voor een autoloos bestaan is het openbaar vervoer cruciaal om deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven. In de concessie-eisen wordt weliswaar genoemd dat plekken met regionale betekenis moeten worden ontsloten, maar daarnaast zijn er veel lokale plekken waar een ontsluiting noodzakelijk is. Denk hierbij niet alleen aan kleine winkelgebieden, maar ook aan grotere bedrijven, zorginstellingen, recreatiegebieden, toeristische hotspots, etc. Aan welke eisen denkt de provincie Noord-Holland op dit thema?	De basis voor de bereikbaarheid van de inwoners in het concessiegebied, is onze Visie Publieke Mobiliteit (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer). Daarin gegeven we aan hoe we de komende jaren samen met andere stakeholders de provincie voor eenieder bereikbaar willen houden (ook voor mensen zonder auto/fiets of voor mensen die de auto/fiets niet willen gebruiken). Hierin heeft openbaar vervoer een belangrijke rol maar ook deelsystemen, opgesteld doelgroep vervoer, vrijwilligerssystemen en vraaggestuurd vervoer. In het PvE eisen we dat de belangrijkste locaties met het ov bereikbaar zijn en stimuleren we de vervoerder om het aanbod nog verder te verbeteren.

292	Inwoner	U geeft in uw inleiding aan dat het OV een volwaardig alternatief moet zijn voor de auto. In het licht van dat laatste is het opmerkelijk dat u, zeker voor Texel kiest voor een zeer uitgehold systeem waarbij het OV zeer zeker géén alternatief voor de auto is. Bij de laatste concessiewisseling in 2018, toen de provincie de pilot van Texelhopper (gestart in 2014) definitief onderdeel maakte van de concessie, is de concurrentiepositie van het OV al verslechterd. Uw huidige voorstel lijkt dit alleen maar slechter te worden. Dit komt mede doordat: -De afstanden tot haltes voor veel inwoners veel groter worden, groter dan de meest gangbare eis van maximaal 400 meter lopen naar een reguliere bushalte. -Alle relaties tussen dorpen worden geschrapt. -De eisen die voor de rest van de concessie gelden (2.2 t/m 2.8) in zijn geheel niet gelden voor Texel.	Dank voor uw reactie. Voor de concessie zijn twee doelen gedefinieerd die per regio in verschillende mate van belang zijn. Voor het aanbod van Texel ligt de nadruk op een inclusieve ontsluiting van het hele gebied. Naar aanleiding van o.a. uw reactie hebben we de eisen aan de bediening van Texel met vaste Lijnen en vraagafhankelijk vervoer verder aangescherpt. Zie hiervoor onze antwoorden op de reacties 139 en 277.
293	Inwoner	Ik ben het met u eens dat er op Texel een zeer sterke relatie bestaat tussen het OV en de veerboot naar de vaste wal. Echter, het is zeer zeker niet zo dat er geen relaties tussen de dorpen bestaan. Het schrappen van deze verbindingen maakt dat het OV straks uitsluitend nuttig is voor mensen die van en naar de boot willen. Omdat zij voor alle andere relaties gebruik zullen (moeten) maken van een auto, zal het in de praktijk zo zijn dat zij de enige relatie waar het OV nog wel een alternatief is ook met de auto zullen afleggen. Dit is volledig tegenstrijdig aan de huidige manier van denken met betrekking tot de mobiliteitstransitie. Ik verzoek u dan ook deze eis te heroverwegen, en het wel mogelijk te maken dat er ook tussen de dorpen gereisd kan worden.	Dank voor uw reactie. We hebben op basis van uw voorstel de eisen in het PvE aangepast. Het bieden van vraagafhankelijk vervoer tussen haltes is op basis van deze aanpassing mogelijk, maar niet verplicht.
294	Inwoner	Het uitgaan van het aantal inwoners is voor Texel niet zinvol. Immers: Texel is de meest toeristische gemeente van alle gemeenten waarvoor de provincie Noord-Holland het OV organiseert. Logischer is het om op Texel uit te gaan van het aantal aanwezigen, dus toeristen en inwoners gezamenlijk. Deze notie is nergens in het O-PvE terug te vinden. Sterker: in hoofdstuk 3.7 noemt u uitsluitend Den Burg als te bedienen kern: De Koog is hier niet genoemd. Mijn vraag aan u is waarom de Koog niet is opgenomen?	Dank voor uw reactie. We zijn het in principe met u eens dat de systematiek van eisen op basis van inwoners voor Texel niet van toepassing dient te zijn. Daarom zijn voor Texel ook aparte eisen opgenomen in hoofdstuk 2.9. Daarin is ook een verplichte bediening van De Koog (zie eis 2.9.2) opgenomen.
295	Inwoner	In uw plan van eisen schrapt u bovendien een zeer groot aantal opstappunten. Ook schrapt u alle opstappunten in Den Burg op de Elemert (+VVV en de Zandkoog) na, wat volgens mij een fout is. Een van de grote voordelen van het Texelhopper systeem is dat dit een fijnmazig systeem van Vervoer op Maat opleverde. Dit belangrijke voordeel wordt in uw huidige O-PvE geschrapt. Ik ben benieuwd naar uw afwegingen hierin, en of u deze keuze ook kunt staven met bijvoorbeeld in- en uitstapgegevens. Deze zou ik graag van u willen ontvangen (bv. jaartotalen van 2018, 2020 en 2024). Ook ben ik benieuwd naar de huidige cijfers met betrekking tot de kaartverkoop, wat zeker in een toeristische gemeente als Texel mogelijk voor een aanzienlijk aandeel van de ritten als vervoersbewijs wordt benut.	Zie reactie 139. Wij zullen u de presentatie toesturen die aan de gemeenteraad van Texel is gegeven. Daarin worden gebruikscijfers en kenmerken van de Texelhopper gedeeld.

296	Inwoner		Aangezien een vervoerder elke extra wens die geen onderdeel is van het PvE niet zondermeer gaat uitvoeren (zonder financiële bijdrage van de opdrachtgever), verzoek ik tenminste om de volgende punten in het kader van fijnmazigheid toe te voegen, eventueel door het verplaatsen van haltes (zodat ook de aanrijdbaarheid van haltes verbeterd en deze meer “op de route liggen” tussen dorpen in). Zo worden in ieder geval bewoners en bezoekers van Texel beter voorzien dan in uw huidige voorstel van het O-PvE. Vetgedrukt zijn de haltes die noodzakelijk zullen zijn om niet onder de ondergrens van sociale ontsluiting van Texel te zakken. [Verwijzing tabel in document '105379233_10897278_Reactie_O-PvE_op_NoordWest_Noord-Holland_MvdS]	Dank voor uw suggesties. Wij hebben de meeste van deze haltes overgenomen. Het PvE wordt aangepast voor Den Burg, zodat ook daar de ontsluitingseis geldt dat 90% van de adressen binnen 400 meter moet hebben. Daarnaast geldt dat de aanbesteding vervoerders stimuleert om meer aan te bieden dan in het Programma van Eisen geëist.
297	Inwoner	6	Communicatie is een belangrijke voorwaarde in het laten slagen van zaken. Dit is zeker het geval voor openbaar vervoer, en in het bijzonder voor systemen waarbij er veel van de flexibiliteit van de gebruiker wordt gevraagd zoals bij de Texelhopper. De communicatie is nu onder de maat. Dat uit zich bijvoorbeeld in de volgende feiten: -Het flexibele vervoer is niet goed geïntegreerd met reisplanners als 9292. Veel haltes komen in hun geheel niet terug in de reisplanners (zie bijlage 1). -De toegankelijkheidskenmerken van haltes klopt volledig niet in het Centraal Haltebestand: er missen haltes, kenmerken zijn niet goed ingevuld en aanpassingen zijn niet verwerkt (bijlage 2). -De website van de Texelhopper (https://www.texelhopper.nl/nl/onze-routes/haltes) is slecht bruikbaar. Zo zijn de locaties van de haltes zeer moeilijk te onderscheiden, en functioneert de “google maps” kaart niet. -Gecommuniceerde rijtijden kloppen vaak in het geheel niet. Zo moest ik ooit eens vanaf halte Zwinweg naar Den Burg, en moest ik via De Waal, Oudeschild, Veerhaven en Paal 9. Een onredelijke rijtijd van meer dan een uur was toen het gevolg voor een afstand van ongeveer 9 kilometer. Dat leidt tot een VF-factor van ongeveer 6, een waarde waaruit wel blijkt dat het OV op geen enkele manier concurrerend is met de auto. Als een aantal van deze punten langs het huidige plan van Eisen wordt gelegd, valt op dat dus niet aan alle eisen op dit moment wordt voldaan. Is er in de afgelopen periode sprake geweest van gebruikerservaringsonderzoek van de reisinformatie via bv. de website? Ik verzoek de provincie Noord-Holland, als opdrachtgever van het OV, de huidige concessiehouder hierop aan te spreken en waar mogelijk de volgende concessiehouder strenger op te controleren.	Dankuwel voor uw reactie. Wij zijn mening dat uw reactie niet een reactie is op het ontwerp PvE maar op de uitvoering van de huidige concessie. Wij zullen dit doorgeven aan Connexxion. Het bijhouden van het Centraal Haltebestand is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, wij zullen uw opmerking doorgeven aan de gemeente Texel.
298	Inwoner	6	De kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer staat onder druk, dat besef ik mij ook. In de provincie Zuid-Holland wordt momenteel een voorstel uitgewerkt om een deel van het openbaar vervoer in de meer toeristische gemeenten (Duin- en Bollenstreek) deels te financieren met opbrengsten uit de toeristische bijdrage van bezoekers. Dit is in andere delen van Europa al vrij gangbaar, zoals in het Zwarte Woud, waar de KONUS-gastenkaart bestaat. Het voordeel is dat alle toeristen bijdragen aan het openbaar vervoer, of zij er gebruik van maken of niet. Hiermee verschuift de rol van het OV van een meer “zakelijke” benadering (“het moet uitkunnen van het bedrijf”) naar een meer maatschappelijke voorziening (“bekostiging door de samenleving”). Voordeel is dat ook meer onrendabele delen beter in stand gehouden kunnen worden. Ik verzoek u dit voorstel in overweging te nemen en hier mogelijk over te informeren bij de provincie Zuid-Holland.	Dank voor uw reactie. Wij staan open voor financiering door derden. Voor het bepalen van de minimale eisen moeten we uitgaan van de huidige financiering.
299	Inwoner	Algemeen	Ik ben van mening dat de huidige eisen een verslechtering zijn ten opzichte van het systeem dat bij de vorige concessie is voorgeschreven. Weliswaar heb ik het definitief plan van eisen binnen uw ibabs systeem gevonden, maar helaas zijn een aantal cruciale bijdragen niet te vinden, zoals het Integraal Plan Texel of bijlage B.1-9 (haltes). Is het een mogelijkheid dat u deze bijlagen alsnog kunt delen zodat ook een vergelijking is te maken tussen het huidige PvE en de eisen in het nu voortliggende O-PvE?	We zullen u het concessiebesluit uit 2018 met de bijlagen toesturen.

300	Inwoner	Algemeen	Texel wordt steeds drukker. Dat vertaalt zich met name in drukte op de toe- en afritten naar de veerhaven toe. Op piekdagen is het simpelweg onmogelijk om uit te kunnen gaan van betrouwbare rijtijden, maar ook bij reguliere wisseldagen is er sprake van congestie. De provincie Noord-Holland is wegbeheerder op Texel van de N501. Aanpassing van de huidige kruising met het Molwerk is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de bus vooral spoedig kan wegrijden bij grote drukte. Wellicht is het realiseren van een stuk busbaan tot net voorbij het huidige verdrivingsvlak een oplossing. De bus zou zo het stilstaande verkeer kunnen passeren, en bovendien geeft het meer ruimte op de Pontweg om daar beter door te rijden. Wat ook opvalt: er wordt al vroeg “geritst”, waardoor niet de volledige capaciteit wordt benut en er terugslag plaatsvindt tot op het kruispunt. Wellicht zijn kleine schildjes en een doorgetrokken lijn tussen de twee banen richting Den Burg een mogelijkheid om de doorstroming te bevorderen. Ik overweeg u deze twee suggesties mee te nemen als wegbeheerder en ben benieuwd hoe u hier tegenaan kijkt.	Wij danken u voor deze suggestie. Infrastructurele wijzigingen zijn geen onderdeel van dit PvE, daarom passen we het PvE niet aan. Wel zullen we uw suggestie meenemen in separate gesprekken over de verbeteringen van de infrastructuur.
301	Inwoner	Algemeen	Ook in Den Helder is er, zeker op drukke dagen, sprake van ernstige congestie. Dit wordt veroorzaakt door sluipverkeer dat door Den Helder rijdt in plaats van de gangbare route via de haven. Hierdoor wordt geregeld de boot gemist. Een mogelijke oplossing, in samenspraak met de gemeente en TESO, zou kunnen zijn om een “voorportaal” te realiseren, bijvoorbeeld ter hoogte van het Kooypunt. Op drukke dagen kan, met informatie op DRIPS, het verkeer via deze plek worden geleid. Na het halen van een soort “stempel”, kan vervolgens in fases doorgereden worden naar de veerhaven. Personen met een voorrangkaart, die vaak om een goede reden deze kaart hebben en minder “tijd” hebben om te wachten, kunnen zo met minder verkeershinder naar de boot rijden. Zo wordt voorkomen dat Den Helder volledig vastloopt als gevolg van congestie. Dit geeft ook ruimte aan de bus, en zorgt er ook voor borging van aanrijdtijden van bijvoorbeeld hulpdiensten.	Wij danken u voor deze suggestie. Zie verder reactie 300.
302	Inwoner	5	In de afgelopen periode zijn er diverse concessie gestart waarin waardevolle zaken zijn geïmplementeerd. Een voorbeeld hiervan is de “pratende bus”, waarbij halterende bussen op plekken waar meerdere lijnen halteren aangeven welke bus het is en wat de bestemming is van die bus. Hoe en in welke mate is er bij het opstellen van het voorliggende O-PvE met andere OV-autoriteiten contact geweest?	Dankuwel voor uw bijdrage. Wij kennen het initiatief “de pratende bus”. Wij hebben dit als eis opgenomen in het definitieve PvE.
303	Inwoner	5.3	In uw huidige O-PvE lijken een aantal eisen te zitten die leiden tot openbaar vervoer wat onvoldoende inclusief is. Een voorbeeld is de mogelijkheid om te knielen tot 28 cm. Met een perronhoogte van 18 cm, leidt dat tot een verschil van 10 cm, wat groter is dan de maximale 5 cm die wordt aanbevolen.	Naar aanleiding van uw vraag hebben wij de eis met betrekking tot de knielfunctie van bussen herzien.
304	Inwoner	6.2	Verder lijkt u in eisen vooral in te zetten op toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking, en minder op mensen met een visuele of mentale beperking. Een eis zoals bijvoorbeeld het aanbieden van de Sunflower-Keycord zou een relatief eenvoudige eis kunnen zijn, of een product dat wordt aangeboden als gevolg van bijvoorbeeld de eis “de vervoerder denkt na over de toegankelijkheid voor mensen met een mentale beperking”. Wat is uw afweging om niet specifiekere eisen voor deze doelgroepen op te nemen?	We eisen dat de vervoerder voldoet aan alle doelstellingen en bepalingen van het Toegankelijkheidsakkoord (eis 5.3.2) en meerdere CROW-richtlijnen (5.3.1.) voor wat betreft het gebruikte materiaal. Verder eisen we dat alle reisinformatie begrijpelijk en toegankelijk is voor alle reizigers, dus ook de reizigers met een visuele of auditieve beperking (eis 6.2.1.). En de provincie eist dat de informatie op begrijpelijke wijze wordt getoond (B1-niveau)(eis 6.2.2). De informatie moet verder ook digitaal toegankelijk zijn (eis 6.2.3.). Wij denken dat hiermee ook reizigers met een visuele of mentale beperking gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.
305	Inwoner	Algemeen	Via de lokale (betaalde) media heb ik vernomen dat de provincie momenteel werkt aan het voorliggende O-PvE. Dit bericht, wat redelijk summier was en eigenlijk zich uitsluitend toespitste op het schrappen van het overgrote deel van de Texelhopperhaltes, riep maar beperkt op tot participatie. Daarnaast ben ik benieuwd of er binnen het huidige reizigersoverleg wel voldoende vertegenwoordiging is voor de specifieke situatie op Texel. Ik ben dan ook benieuwd in hoeverre er specifiek aan reizigers op Texel wordt gecommuniceerd dat zij op dit moment kunnen meedenken over de toekomst van het openbaar vervoer. Wordt dit bijvoorbeeld gedeeld via affiches bij de hopperpalen, via schermen of folders in de bussen/busjes of op andere manieren?	We hebben de vaststelling van het O-PvE gecommuniceerd met de gemeenten, reizigersorganisaties en de media. In het geval van Texel zijn de plannen gepresenteerd aan de gemeenteraad en aan lokale stakeholders, zoals de werkgevers en de dorpsraden. Het is aan de gemeenten om de participatie binnen de betreffende gemeente, bijvoorbeeld door aanvullende oproepen, te organiseren. De gemeente Texel en reizigersorganisaties hebben allebei gereageerd met een zienswijze op het ontwerp PvE.

306	Inwoner	Algemeen	Mijn oog viel ook op een klein onderzoek dat eerder is gedaan onder reizigers. Daarbij viel ook op dat er slechts een zeer beperkte respons is gekomen vanaf Texel. Heeft u hier ook een verklaring voor? En welke methodes heeft u meegenomen om tenminste de input van reizigers in de kleine hopperbusjes mee te nemen? Is dit destijds ook gedeeld met bijvoorbeeld lokale media en hebben zij deze oproep ook gedeeld onder de inwoners van Texel? En gezien het grote aantal toeristen op Texel die ook een belang hebben bij het OV: is deze enquête ook meertalig aangeboden? Overigens zijn er ook veel niet-Nederlandstalige busreizigers in de gehele provincie, dus in hoeverre heeft u ook bij hen input opgehaald?	Om zoveel mogelijk inwoners te bereiken heeft de provincie Noord-Holland eind 2024 een uitgebreide communicatiecampagne gevoerd, met zowel online als offline middelen. De online advertenties verschenen op Instagram en Facebook, maar ook in populaire nieuws- en reisapps. Verder stond er een advertentie in het huis-aan-huisblad Texel Dit Weekend van 21 november 2024 en hingen er eind november 2024 op 4 verschillende plekken op Texel grote posters in abri's (in De Koog en Den Burg). Daarnaast heeft de provincie een persbericht verstuurd naar meerdere Texelse media waaronder de Texelse Courant en Radio Texel. Bij de start van de vragenlijst konden deelnemers ervoor kiezen om de taal naar Engels om te zetten. Hiervan hebben in totaal 7 deelnemers gebruik gemaakt.
307	Inwoner	2	Betere aansluiting op de trein, met name waar het uurdiensten in de avond betreft. Nu is de wachttijd van Egmond op de trein naar Hoorn dan ca 50 minuten.	Dank voor uw suggestie. In het PvE stellen we eisen aan goede aansluitingen. We zullen het bieden van aansluitingen meenemen in de beoordeling van de inschrijvingen. Wat betreft concrete aansluitingen kunnen we echter niet garanderen dat die altijd geboden kunnen worden. Zo is het bijvoorbeeld niet altijd mogelijk om aansluitingen in meer dan één richting te bieden.
308	Inwoner	Algemeen	Streven naar 1 OV systeem waarbij de huidige treinabonnementen OV abonnementen worden. Eenvoudiger systeem met minder wirwar aan abonnementen, voordelige voor de reiziger en beter dal/spits systeem bij BTM net als de trein wat reizigers beter kan spreiden. Daarnaast rechtvaardiger mensen die niet vlakbij een treinstation vertrekken, maar eerst met ander OV reizen worden dan gelijk behandeld met mensen die wel dicht bij een station wonen. Ze kunnen ook makkelijker in het dal reizen en zijn daarnaast niet duurder uit dan een vergelijkbare reis geheel per trein. Het is ongeveer net zo ver om vanaf Enkhuizen naar Amsterdam Centraal te reizen als vanaf Medemblik. De laatste reiziger moet en fors meer betalen, overstappen en is langer onderweg. Het afwijzen van het ministerie onder het mom van verdienmodel van vervoerders gaat boven het belang van reizigers en samenleving is onwenselijk.	De provincie is geen opdrachtgever voor het treinvervoer. Dat is het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat. De basis voor de bereikbaarheid van de inwoners in het concessiegebied, is onze Visie Publieke Mobiliteit (https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer). Daarin gegeven we aan hoe we de komende jaren samen met andere stakeholders de provincie voor eenieder bereikbaar willen houden (ook voor mensen zonder auto/fiets of voor mensen die de auto/fiets niet willen gebruiken). Hierin heeft openbaar vervoer een belangrijke rol maar ook deelsystemen, opengesteld doelgroep vervoer, vrijwilligerssystemen en vraaggestuurd vervoer.
309	Inwoner	Algemeen	Ga de spoorlijnen ook beter gebruiken. Dubbelspoor naar Den Helder en Enkhuizen voor forse reistijdverkorting en meer robuustheid, nieuwe diensten zoals ook internationaal naar Den Helder. En ook sprinter diensten naar deze stations met enkele nieuwe stops (zoals Oosthuizen, Westwoud, Limmen, Sint Pancras, Waarland/Zijdewind en Breezand. Evenals de spoorlijn Hoorn – Medemblik reactiveren voor regulier personenvervoer. Dat moet met de Duitse manier van onderzoeken prima een maatschappelijk rendabele investering kunnen zijn.	Dankuwel voor uw reactie. De provincie is in de provincie Noord-Holland niet de opdrachtgever voor het vervoer per spoor. Dat is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij zijn het wel met u eens dat OV als totaalsysteem gezien moet worden. Verdubbeling van genoemd traject en uitbreiding van het aanbod, zijn dan ook opgenomen in onze OV visie 2040. Helaas heeft de Rijksoverheid geen budget voor uitbreiding van en op het spoor.
310	Inwoner	2	[Bus Enkhuizen - Lelystad] Dit is echt een grote missende schakel in het landelijk OV netwerk, die wellicht ook een aparte aanbesteding vergt buiten de gebiedsconcessies gezien zijn zeer specifieke karakter. Wenselijk hier zo snel als mogelijk een proef te gaan starten dan wel tenminste op het juiste schaal niveau te onderzoeken. [Verwijzing naar aandachtspunten voor deze verbinding in [105101379_10851291_reactie_concessie_2028_NH]	Dank voor uw suggestie. Zie ons antwoord op reacties 7 en 142.
311	Inwoner	2	[135 Den Helder station – Hippolytushoef – Den Oever – Middenmeer – Abbekerk busstation – (A7) – Hoorn station] Meer eisen stellen dan basisverbinder die passen bij de lijn. Zoals: -100 km/u bussen gezien veel rijden op de snelweg -meer comfort gewenst gezien lange reisafstanden -Spoortariefstructuur in combinatie met lijn 350 zeer gewenst.	We eisen geen hoger bedieningsniveau op deze lijn. Zie hiervoor de algemene toelichting bij reactie 194. Ten aanzien van materieel is ons uitgangspunt dat de vervoerder de keuze maakt voor het meest passende materieel, wij zullen de gemaakte keuzes meenemen in de beoordeling van de inschrijving. We delen uw opvatting dat een tariefstructuur met lijn 350 wenselijk is. Dit is in de huidige situatie al het geval, en dat wordt gecontinueerd. Hiervoor zijn afspraken met de provincie Fryslân (de opdrachtgever van lijn 350) gemaakt.

312	Inwoner	2	[M.b.t. de kust] Bij voorkeur komt er een uitgebreide visie op Texel en kustgebied autoluw met minder parkeervlaktes in natuurgebieden met de in het kader van de stikstofaanpak, klimaatbeleid en mobiliteitstransitie. Waarbij parkeren aan bijvoorbeeld het hoofdwegen net op bestaande parkeerplaatsen die juist op recreatieve kust/strand momenten vrij leeg zijn beter te benutten zoals bijvoorbeeld bij de N9 in Alkmaar. Passend zeer fors uitbreiden busvervoer, dus afhankelijk jaargetijde en op zeer hete dagen extra capaciteit naar de kust is daarbij een zeer belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast zal ook het treinverkeer versterkt moeten worden. Met dubbelspoor naar Den Helder (reistijd IC Amsterdam-Den Helder van 76 naar 63 min met Sloterdijk – Alkmaar non stop 2x per uur, zeker zinnig als aanbod tussen Alkmaar en Amsterdam verhoogd gaat worden), en doorrijdende internationale treinen naar Den Helder voor Duitse bezoekers aan Texel en de kust (stops Alkmaar en Schagen reistijd ca 53 min tussen Amsterdam en Den Helder.) Dubbelspoor zou ook sprinterverbinding met nieuwe stops tussen Den Helder en Uitgeest mogelijk maken.	Dank voor uw suggesties. We waarderen dat u deze voorstellen voor de verbetering van de mobiliteit in de provincie met ons deelt. Deze aanbesteding is echter beperkt tot het busvervoer. Een aantal van de voorstellen die u noemt, liggen daarom niet in de invloedssfeer van dit PvE. Ten aanzien van de bereikbaarheid van kustplaatsen tijdens het hoogseizoen hebben we in het PvE een aantal eisen gesteld. Zie hiervoor Artikel 2.13 van het PvE.
313	Inwoner	2	Bergen aan Zee is niet alleen in de zomervakantie een locatie om te bezoeken. Ma t/m za is er ook de mogelijkheid gebruik te maken van de buurtbus op zondag is deze er niet. Het minimale wat verwacht kan worden naar Bergen aan Zee ook zonder uitgebreide visie Duingebied autoluw: Zorgen dat buurtbus ma t/m vr zeker vanaf 7:00 mogelijkheid biedt en za vanaf 8:00 tot ca 20:00 en relevant houden dat Kaasmarkt bezoek op vrijdag voldoende capaciteit heeft. Dan wel op passende tijd 2x een doorgaande bus beschikbaar is naar Alkmaar. Zondag april tot en met oktober 1x per uur een bus tot ca 20:00. In de winter enkele verbindingsmogelijkheden passend bij het doel wenselijk. 15 juni tot en met 15 september, mei en herfst vakantie, feestdagenweekenden zomerperiode ma t/m zo bussen naar Bergen aan Zee gedurende de hele dag. Deel van de dag 2x per uur.	Dank voor uw suggesties. We delen uw wens om uitbreidingen van het vervoeraanbod te realiseren waar dat mogelijk en wenselijk is. In het PvE formuleren we echter alleen het basisniveau voor alle Kerns. Zie hiervoor de uitgebreide toelichting in reactie 31.
314	Inwoner		Buiten de bus van de Veerhaven naar de Koog en vraagafhankelijk vervoer zou ten minste moeten worden opgenomen dat 15 juni tot en met 15 september, mei en herfst vakantie, feestdagenweekenden zomerperiode ma t/m zo meer buslijnen uitdrukkelijk gevraagd worden met een frequentie van ten minste 1x per 2 uur, en op tijden dat de meeste reizigersstromen plaats vinden elk uur. Daarnaast wenselijk buiten de periode. Vaste buslijn(en) met 8 pers bus als spitslijn, beperkte bereikbaarheidslijnen. Optimalisatie naar de veerhaven, nu is er zeker op rustige momenten vaak een lange wachttijd bij de haven richting de vaste wal. Wenselijk is deze zeker op toeristisch rustige momenten te verkorten.	Dank voor uw suggesties. Mede naar aanleiding hiervan hebben we de eisen aan de bediening van Texel met vaste Lijnen aangescherpt. Dit houdt onder andere in een vaste Lijn naar De Cocksdorp tijdens de zomer met een bediening van minimaal een keer per uur.

315	Inwoner		[M.b.t. Egmond] De 165 op zondagen van april tot en met oktober 2x per uur overdag. En in het weekend vroegere bereikbaarheid. De buurtbus Heiloo is vaak vol, stopt vroeg, de 164 naar Castricum rijdt beperkt. Uitbreiden deze diensten zeker in de zomerperiode. Naar Heiloo dan zeker wenselijk tot ca 20:00 en half uur op drukke momenten.	Dank voor uw suggesties. Zie ook hiervoor reactie 31. Ten aanzien van de drukte in bussen hebben we in het PvE de eis opgenomen dat vervoerders altijd voldoende capaciteit bieden. Als de capaciteit van de voertuigen niet volstaat om alle reizigers te vervoeren, dient de vervoerder het aanbod uit te breiden. Dit geldt ook voor buurtbussen.
316	Inwoner		[M.b.t. Castricum aan Zee] Ten minste 15 juni tot en met 15 september, mei en herfst vakantie, feestdagen weekenden zomerperiode, za/zo van april tot en met oktober ten minste een aanbod met 8 pers bus overdag tot ca 20 uur. Met op drukke momenten meer capaciteit/frequentie	Zie ons antwoord bij reactie 315.
317	Inwoner		[Lijn Den Helder - Petten] Terug in lijn 151 en ook bediening uitbreiden in bredere periode. Bijvoorbeeld gelijk aan hier boven genoemde periodes, maar ook bijvoorbeeld spits. Ook combinatie met 251 mogelijk.	Dank voor uw suggesties. Zie ook hiervoor ons antwoord op reactie 31.