Aan Provincie Noord-Holland
t.a.v. Beleidsadviseur sector mobiliteit
Haarlem

Rocov Noord-Holland
reizigersadviesraad openbaar vervoer

Hilversum, 19 juli 2025

Advies ontwerp Programma van Eisen concessie NoordWest Noord-Holland

Wij ontvingen op 23 mei jl. van u het ontwerp Programma van Eisen concessie NoordWest Noord-Holland. Zoals u aangeeft is dit PvE gebaseerd op de visie Publieke Mobiliteit, het Ontwikkelperspectief NHN, het Ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland/ IJmond en de Nota van Uitgangspunten concessie NWNH. Kort gezegd moeten deze documenten de basis vormen voor een toekomstgericht, duurzaam en toegankelijk Publieke Mobiliteit.

Op 26 mei hebben wij dit ontwerp met u besproken en zijn reeds diverse onderwerpen aan de orde geweest. Onderwerpen die aan de orde zijn geweest en waarvan de provincie heeft aangegeven dat aan te passen zijn:

- In gunningscriteria 'browniepoints' voor rechtstreekse verbindingen naar bijvoorbeeld ziekenhuizen over de knooppunten heen
- Ritten tussen haltes Texelhopper mogelijk maken
- Adviesrecht voor het Rocov met betrekking tot Sociaal Veiligheidsplan.
- Aanpassen van Scharwoude in Langedijk (gemeente Dijk en Waard)
- Diverse tekstuele aanpassingen (reeds gestuurd door Paul de Graaf).

Daarnaast heeft u in dit overleg duidelijk gemaakt dat de BRT-ontwikkeling geen deel uitmaakt van dit (concept) PvE. Enerzijds doordat er dit moment nog geen duidelijkheid is over hoe dit verder uitgewerkt gaat worden. Anderzijds omdat dit niet binnen de financiële kaders past. Het opnemen van BRT in dit PvE zou dan bij wijze van spreken betekenen dat er in Haarlem geen overig OV meer beschikbaar zou zijn. Ook ligt het voor de hand dat voor de implementatie van het BRT-concept aparte budgetten beschikbaar komen.

Dit advies gaat dieper in op de voor het Rocov, lees voor de huidige en toekomstige/potentiële reiziger, belangrijke aspecten zijn voor een goed OV, of zoals je wilt, voor goede Publieke Mobiliteit.

Inleiding
In de inleiding wordt gesteld dat: *"De concessie moet de bereikbaarheid van relevante bestemmingen in NoordWest Noord-Holland op een inclusieve, toegankelijke, veilige, en duurzame manier borgen in de vorm van een goed ov-aanbod, aangevuld met andere vormen van Publieke Mobiliteit"*.
Met dit uitgangspunt zijn wij het eens en op basis daarvan zijn de hoofdpunten van ons advies:

1) Publieke mobiliteit is niet vrijblijvend: eisen stellen aan zekerheid, governance en continuïteit
2) Eisen aan integratie met aangrenzende concessiegebieden. De reiziger mag geen belemmeringen ondervinden als gevolg van bestuurlijke, juridische en organisatorische grenzen.
3) De toekomst is niet vrijblijvend. In het zuidelijk deel van het concessiegebied hebben bestuurlijke partijen zich gecommitteerd aan de ontwikkeling van BRT/Metrobus. Van de nieuwe concessie mag worden verwacht dat deze geen belemmering vormt maar integendeel hierop flexibel kan inspelen.

In het onderliggende document Ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland IJmond staat dat de sterke relatie met Amsterdam zich ook uit in de verwevenheid van de buslijnen tussen de concessies Haarlem-IJmond en de concessies van de Vervoerregio Amsterdam. Benadrukt wordt dat in de toekomst deze interactie alleen nog maar sterker wordt en het daarom goed is de ideeën over ontwikkelingen op één lijn te krijgen.

Maar in de formulering van het hoofddoel van de concessie NWNH is het belang van de huidige en toekomstige samenhang geheel afwezig.
Wij adviseren het hoofddoel te formuleren als de bijdrage die de concessie NWNH levert aan (het vergroten van) de bereikbaarheid van NWNH in samenhang met aangrenzende concessiegebieden.
Dit geldt des te meer daar het toekomstige BRT uitgaat van uitwaaiering van die BRT-lijnen in zowel Haarlem als Amsterdam. Wij vinden daarom het huidige R-netstelsel als vertrekpunt te nemen en van daaruit stapsgewijs verbeteringen door te voeren richting de beoogde BRT-kwaliteiten. Enerzijds omdat het perspectief op BRT wel erg ver in de toekomst ligt en zo van heel veel randvoorwaarden afhankelijk wordt gesteld, anderzijds omdat stapsgewijze verbeteringen de reizigers al de komende jaren voordelen gaan opleveren. Dat houdt daarmee ook druk op de ketel om verder door te gaan met verbeteringen, ook als het BRT-concept uiteindelijk niet volledig geïmplementeerd wordt zoals ten tijde van het opstellen van het PvE wordt voorgespiegeld. Het PvE zou daarom aan de toekomstige concessiehouder duidelijke eisen moeten stellen om aan de toekomstige BRT-ontwikkeling bij te dragen. Aan de concessieverlener de taak om daarover meer duidelijkheid te geven in het PvE, met name als het gaat om de integratie van de AML en NWNH-lijnen in Haarlem en omgeving. Uiteindelijk moet er voor de reiziger één integraal ov-systeem zijn, onafhankelijk van wie de vervoerder is.

Die samenhang moet tussentijds bewaakt worden en de consumentenvertegenwoordiging (ROCOV en RAR) moeten daarin een adviserende stem hebben.

Vervoeraanbod
(2.1) 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 uitwaaiering van AML-lijnen in Haarlem. Voor de reiziger zijn deze lijnen net zo belangrijk als de NWNH-lijnen.

(2.2) 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.

(2.2.4) 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.

(2.3) 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'.

(2.3) 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.

(2.3) 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).

(2.3) 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.

(2.4.1 – 2.4.3 en 2.5.4) 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.

(2.7) 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.

(2.8) 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?

(2.8) 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.

(2.8) 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.

(2.8) 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.

(2.8) 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 2.81 en 2.8.2).

(2.8) 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.

(2.8) 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 uitwaaiering 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-lijnennetwerk beperkt blijven tot een enkele lijn, zonder dat sprake is van een netwerk.

(2.8) 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 routering. 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 offrerend ov-bedrijf worden overgelaten. Die afspraken moeten dan ook in het PvE vertaald worden.

(2.9) Voor Texel wordt alleen een vaste lijn tussen de Koog, Den Burg en ’t Horntje. Rond de Cocksdorp 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 Cocksdorp met de Veerhaven verbindt. Gezien het streven van Texel om het autoverkeer te reduceren adviseren wij voor de route de Cocksdorp – ‘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.

(2.9) 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.

(2.11) 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.

(2.11) 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.

(2.11.1 en 2.11.2) 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).

Uitvoeringskwaliteit
(4.1.4) 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.

(4.3.8) 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.

(4.3.10) Dit impliceert dus dan de klantenservice van de concessiehouder tot zeker een half uur na vertrek van de laatste bus bereikbaar moet zijn.

(4.3.11) Wij gaan ervan uit dat dit ook geldt voor aansluitingen op de laatste trein van de dag.

Duurzaamheid
(11.2.1) 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.

Ontwikkeling is samenwerking
(13.1) 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 routering 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 routering 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 offrerend 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 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.

(13.3) 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.

Bijlage B2
(B2.1) 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 beiden 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.

(B2.3) 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.

Bijlage B3
(B3.5) 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 concessieverlener. 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.

Met vriendelijke groet,
namens het Rocov-NH

secretaris