



Schriftelijke vragen: **Aanbesteding busvervoer vanaf 2028**

24-09-2026

Geacht college,

Transdev (moederbedrijf van Connexxion) heeft besloten niet in te schrijven op de nieuwe concessie Noord-West Noord-Holland, die in juli 2028 ingaat. Het vervoersbedrijf wijst daarbij op twee harde knelpunten: het aanhoudende personeelstekort onder chauffeurs en de risico's rond netcongestie bij het laden van elektrische bussen.

Hierdoor lag er bij sluiting van de inschrijving maar één offerte op tafel: die van Arriva. Dat doorkruist de opzet van de provincie, die juist mikte op concurrentie. Normaal daagt een tender vervoerders uit om boven de minimeisen uit te stijgen met bijvoorbeeld kortere wachttijden, slimmere routes of een bredere dienstregeling. Nu Arriva de enige gegadigde is, hoeft zij geen andere bieder af te troeven. Het risico is reëel dat het uiteindelijke bod niet verder gaat dan de absolute ondergrens van het Programma van Eisen.

D66 en het CDA maken zich hier grote zorgen over. We vrezen voor het voorzieningenniveau, de frequentie en de betrouwbaarheid van de buslijnen in onze gemeente en de omliggende dorpen vanaf 2028.

Naar aanleiding hiervan stellen de fracties van D66 en CDA de volgende vragen aan het college:

1. Is het college bekend met het feit dat Transdev/Connexxion zich heeft teruggetrokken uit de aanbesteding en dat Arriva als enige partij een bod heeft uitgebracht op de concessie NoordWest Noord-Holland?
2. Deelt het college de zorg van onze fracties dat het ontbreken van marktwerking het risico vergroot dat onze inwoners te maken krijgen met een 'uitgeklede' basisdienstregeling, waarbij vervoersbedrijven niet geprikkeld worden tot extra ritten of kwaliteitsimpulsen bovenop het minimumniveau van het Programma van Eisen?
3. Heeft het college reeds ambtelijk of bestuurlijk contact gehad met de provincie Noord-Holland (in het bijzonder met verantwoordelijk gedeputeerde Jeroen Olthof) over de mogelijke nadelige gevolgen van deze eenmans-aanbesteding voor de verbindingen in en rondom onze gemeente (zoals de lijnen via Castricum, Limmen en Akersloot richting o.a. Alkmaar, Egmond en Heemskerk)?
 - 3.1. *Zo ja, wat was hiervan de uitkomst en welke toezeggingen zijn gedaan?*
 - 3.2. *Zo nee, is het college bereid op korte termijn het gesprek hierover aan te gaan?*

4. Wat verwacht het college zelf van de uitgangspunten in het PvE betreft de verschillende, bestaande busroutes:
 - A. Castricum naar Egmond aan Zee via Bakkum – lijn 164
 - B. Alkmaar naar Uitgeest via Akersloot – lijn 163
 - C. Castricum naar Alkmaar via Limmen – lijn 167
 - D. Castricum naar Haarlem via Heemskerk en Beverwijk – lijn 73
5. In de nota van zienswijzen (nr. 66) vreest gemeente Castricum het verlies van de buslijn 164 richting Egmond, omdat de PvE enkel een verbinding met A-knooppunt eist wat Alkmaar wel is en Castricum niet. Op welke manier wil het college verder inzetten op het behoud van buslijn 164 vanuit Castricum?
6. In de nota van zienswijzen (nr. 65 & 66) gaat het college in op het behouden van 2x per uur op buslijn 167 (Castricum - Alkmaar) en op behoud van buslijn 164 (Castricum - Egmond). Waarom wordt er niet ingegaan op het versterken van de buslijn 163 (Alkmaar via Akersloot naar Uitgeest)? Welke overweging is gemaakt om hiervan geen zienswijze in te dienen om het belang van Akersloot naar voren te brengen?
7. Deelt het college de mening van gemeente Uitgeest in hun zienswijze (nr. 39) dat Akersloot ontsloten moet worden met een verbinding die minimaal twee keer per uur rijdt?
8. In reactie daarop geeft de provincie NH het verweer dat “op basis van de meest recente gegevens de bevolkingskern Akersloot minder dan 5.000 inwoners heeft. Daarom is een bediening op het niveau van een basisverbinder (1x per uur) geëist”. Terwijl gemeente Uitgeest in hun zienswijze (nr. 39) aangeeft dat de dorpskern Akersloot wél meer dan 5000 inwoners heeft. Welk standpunt neemt het college hier in?
9. Is het college bereid om gezamenlijk met gemeente Uitgeest zich hard te maken voor minimaal twee bussen per uur op de verbinding Alkmaar-Akersloot-Uitgeest met name doordeweeks tijdens de spits? (van lijntype: Basisverbinder naar Streeksprinter).
10. Transdev wijst expliciet op netcongestie als een te groot risico voor het laden van elektrische bussen. Heeft het college zicht op de status van de elektriciteitsnetcapaciteit en eventuele plannen voor laadinfrastructuur binnen onze gemeentegrenzen ten behoeve van de nieuwe busconcessie, en wat is diens status dan?
11. Ziet het college hier knelpunten ontstaan die de overstap naar zero-emissiebusvervoer in Castricum kunnen belemmeren?
12. Ook het tekort aan buschauffeurs werd als doorslaggevend risico genoemd. Welke mogelijkheden ziet het college om er bij de provincie op aan te dringen dat bij eventuele personeelskrapte de buslijnen in de meer landelijke kernen (zoals Limmen en Akersloot) niet onevenredig hard worden getroffen door rituitval?
13. Hoe staat het college tegenover de inzet van buurtbussen op vrijwillige basis en het faciliteren van buurtbusverenigingen in onze gemeente?
14. De provincie beoordeelt het bod van Arriva in de komende maanden en verwacht in december een besluit te nemen. Heeft de gemeente Castricum in deze tussenperiode nog formele of informele inspraak om lokale belangen en wensen onder de aandacht te brengen?
15. Op welke manier wil het college onze lokale belangen, wensen en zorgen verder borgen en onder de aandacht brengen bij de provincie én bij Arriva?

Gesteld door:

- Jamie Shalders, D66
- Luc Damen, CDA