****Aan Connexxion Openbaar Vervoer

Dhr R Ouwehand

Postbus 224

1200 AE HILVERSUM

 Alkmaar, 20 januari 2019

Advies vervoerplan ingaande april 2019.

Geachte heer Ouwehand.

Wij ontvingen op 21 december een adviesaanvraag voor een zoals u noemt “bijgeschaafd” vervoerplan dat moet ingaan in april.

Omdat we op deze korte termijn geen bijeenkomst meer met u konden organiseren, hebben we via email overlegd in de gebiedskamer.

We hebben met belangstelling de grondige evaluatie gelezen die aan de voorgestelde wijzigingen ten grondslag ligt.

Ook hebben we kennis genomen van het resultaat van de lijnen die met extra provinciaal budget zijn toegevoegd aan het oorspronkelijke vervoerplan.

De meeste van deze toegevoegde ritten voldoen min of meer aan de verwachtingen, wellicht met uitzondering van rit 30 op lijn 652. Er zijn overigens op deze route meer ritten die weinig reizigers vervoeren zoals rit 63. We wachten een voorstel af voor andere en gunstiger vertrektijden.

Op diverse lijnen stelt u voor om de strakke patroontijden zoals toegezegd in de aangeboden dienstregeling los te laten. In de gevallen die u benoemt, is het loslaten van de patroontijden veelal in het belang van de reiziger, en adviseren we positief daarover. Toch willen we u vragen dit instrument met terughoudendheid toe te passen. Vaste patroontijden zijn belangrijk voor de herkenbaarheid van de dienstregeling

We houden in dit advies de volgorde aan zoals in de adviesaanvraag.

Lijn 1 Het is jammer dat de eerste rit op zondag geen aansluiting geeft op de IC naar Amsterdam. Op dat moment is er nog geen kwartierdienst bij de treinen. Als deze eerste rit ongeveer 10 minuten eerder (of 20 minuten later) gaat rijden, is de aansluiting er wel. Ook ’s avonds is er geen goede aansluiting op de IC naar Amsterdam. We vragen u om ook van andere lijnen nog eens te bekijken of ze goed aansluiten. Vooral als de IC maar eens per half uur rijdt, zijn de aansluitingen soms niet goed.

Lijnen 2, 8 en 163. Het is een creatieve oplossing die voor deze lijnencombinatie is bedacht. De vraag is of de vervoervraag vanuit Oud Overdie dit rechtvaardigt, maar aan de andere kant is in de tegenspitsrichting in de Kooimeer de vervoervraag ook niet erg groot. De bus die vanaf Oud Overdie via Kooimeer rijdt mag dan niet geruime tijd stilstaan op de halte Koelmalaan (zoals nu). Dat zou de voordelen van deze oplossing weer grotendeels teniet doen. De buffertijd die soms nodig is als er files op de Koelmalaan staan, kan het beste op het station worden gepland.

We adviseren positief, waarbij we de voorkeur uitspreken om de ritten die nu ’s morgens bij het station naar Overdie vertrekken om .09 en .39 in te zetten voor de ringlijn. Omdat de ringlijn iets minder tijd vraagt, is het mogelijk om het vertrek van het station twee minuten later te plannen en de aankomst bij de station twee minuten eerder. Daarmee worden de aansluitingen op het station iets gunstiger en neemt de wachttijd op de Koelmalaan af.

We adviseren de ritten die via Oud Overdie rijden tussen Station en Koelmalaan en v.v. onder een ander lijnnummer te rijden dan de andere ritten van lijn 2. Hiervoor zou lijnnummer 8 kunnen worden gebruikt. Het is van groot belang om deze routevariant goed en breed bekend te maken. En bijvoorbeeld op de route aan te geven dat soms aan de overkant een eerdere bus vertrekt naar de bestemming.

Als de huidige lijn 8 na een kortstondig bestaan wordt opgeheven, dienen de vrijkomende dru’s ten gunste van de reizigers in Alkmaar te worden ingezet.

Lijn 10. De aansluiting op het station is te krap. Dat geldt overigens voor meer lijnen. Door de traverse is de benodigde overstaptijd toegenomen. Voor lijn 10 zou dat inhouden in de richting Sint Pancras 6 minuten later en richting Alkmaar 9 minuten later, zodat in beide richtingen een overstap van 10 minuten ontstaat.

Lijn 11. Op deze lijn stelt u het verschuiven voor van lijn 11 als deze ’s avonds en ook zondags een uur-dienst heeft. Daardoor ontstaat een half-uur patroon met lijn 132. Wij hebben dit al eens voorgesteld. We adviseren positief hierover. Een nadeel is dat dienst op lijn 11 zondags wel erg laat start. We vragen u met telcijfers de keus te onderbouwen voor later starten en later doorrijden. Als deze telcijfers daar aanleiding toe geven kan de eerste rit op zondag gewoon blijven staan of een extra rit ingelegd een half uur eerder. Of anders een extra rit op lijn 132 Dijkgraaf v. 8:11, Hoorn a. 8:28

Lijn 14. Het is een afweging tussen de nadelen en voordelen van de voorgestelde nieuwe route. We schatten in dat de voordelen opwegen tegen de nadelen zodat we positief adviseren. Voor de reizigers zal het overzichtelijk zijn om het kleine rondje via Groene Steen steeds dezelfde richting te rijden.

Lijn 28. De rijtijd van lijn 28 is niet altijd voldoende om het rondje in Den Burg te rijden. Daarom is in juli gekozen om de bediening van dit rondje over te laten aan de Texelhopper. Als gevolg kon de regiecentrale de vraag naar Texelhopper ritten niet meer aan en was bus 28 véél te vroeg bij de boot. Deze situatie is onbevredigend.

U stelt voor om Den Burg Oost in één richting (naar De Koog) weer te gaan bedienen met de reguliere bus 28.

Wij adviseren om dat juist in de andere richting te doen (naar de boot).

Het lijkt ons dat het inplannen van ritten op de Texelhopper veel beter te doen is met een vast vertrekpunt en vaste vertrektijd zoals bij de veerhaven. De aankomsttijd op de bestemming is meestal veel plooibaarder dan de aankomsttijd bij de veerhaven.

Verder is het is dit geval mogelijk voor reizigers met bestemming Den Burg Oost dat op momenten dat de tussenboot vaart, om vanaf de boot bij de Elemert direct over te stappen op de bus naar de boot, die de lus via Den Burg Oost dan nog moet gaan beginnen. Dit kan zonder noemenswaardig langere reistijd, want de bussen komen dan in beide richtingen tegelijk bij De Elemert. Ze moeten in dit geval wel op elkaar wachten.

Lijnen 30, 31, 33 en 34. We adviseren positief op de voorgestelde wijzigingen. We merken op dat de punctualiteit van lijn 33 extreem hoog is (het hoogst van de hele concessie) zodat de rijtijd richting het station wel een minuut korter zou kunnen. Daarmee wordt de aansluiting ook in theorie ruimer.

Lijnen 132 en 133. We adviseren positief op aanpassingen van de rijtijden en op anders inleggen van ritten.

We adviseren niet positief op een kortere stilstand in Andijk en Hoogwoud, vooral als dat wisselende vertrektijden inhoudt. De overstaptijden op de trein in Hoorn zijn al erg ruim, en zullen nog langer worden. Van enige sociaal onveilige situatie in Hoogwoud (of Andijk) is in het jaarplan sociale veiligheid geen enkele aanwijzing te vinden. We wijzen deze reden dan ook af.

We verzoeken u om te onderzoeken of op lijn 133 tegenspitsritten kunnen worden toegevoegd Hoorn v. 6:47, 7:17 en 7:47, zodat treinreizigers uit de richting Alkmaar met bestemming in Risdam, Wognum of Hoogwoud ook een goede aansluiting hebben ~~?~~ Evenzo voor Hoogwoud v. 16:31 en 17:01.

Lijn 136. We adviseren positief op de genoemde routeaanpassing. Hierdoor ontstaat er ook weer een verbinding met de ijsbaan. Het voetpad dat voor OV-reizigers werd aangelegd kan dan weer dienst doen. Worden de haltes Wogmergouw en Sportpark ook weer in dienst genomen ?

Lijn 139. We adviseren om niet de rit van 6:39 te schrappen, maar juist die van 6:49. Dan gaan er ritten om 6:22, 6:39 en 6:59. Bovendien sluit de rit van 6:39 wel op een trein aan en die van 6:49 niet. Met de overige aanpassingen zijn we het eens.

Lijnen 151 en 251: we adviseren positief op de voorgestelde wijzigingen. Het deels loslaten van vaste patroontijden is in dit geval duidelijk in het voordeel van de reiziger. Voordat we een oordeel kunnen geven over het vervroegen van de laatste rit met 30 minuten, hebben we recente telcijfers nodig van deze rit van 22:54 uit Alkmaar.

We willen verder pleiten voor een oplossing voor ECN in de schoolvakanties, bijvoorbeeld door enkele ritten van lijn 151 in de vakanties door te trekken naar ECN als lijn 251. Omdat er dan waarschijnlijk minder rijtijd nodig is in de spits, zou dat misschien binnen de normale dienstregeling mogelijk zijn.

Lijnen 152/652. U stelt voor om de route in Schagen altijd in één richting te rijden. Gezien de smalle straten in Schagen adviseren we positief daarover. Verder stelt u voor om de route van lijn 152 halverwege de dag om te draaien, zodat reizigers uit ’t Zand zowel ’s morgens als ’s middags volgens de dienstregeling met 24 minuten extra reistijd te maken krijgen, terwijl het voordeel voor Callantsoog slecht 2 minuten is.

We tekenen hierbij aan dat ons de telcijfers niet meegedeeld zijn van het aantal reizigers uit ’t Zand dat van lijn 152 gebruik maakt. Vermoedelijk reizen de meeste reizigers, vooral in de ochtend, met de 652. Verder zijn we nog niet op de hoogte van eventuele verbeteringen en/of uitbreidingen van de dienstregeling van de 652 als resultaat van recent overleg met de scholen in Schagen. Tenslotte kunnen we in routeplanners geen rechtvaardiging vinden voor de 24 minuten extra reistijd waar reizigers uit ’t Zand volgens dienstregeling mee geconfronteerd worden. We verzoeken u de rijtijdverdeling op de route van lijn 152 te onderzoeken.

Gezien het bovenstaande adviseren wij negatief op uw voorstel.

Lijn 157. We adviseren positief op de voorstellen die u doet. Een eventuele stilstand van de bussen in Tuitjenhorn moet een juiste aansluiting op de treinen in Alkmaar dienen. Van een onveilige situatie in Tuitjenhorn is ons niets bekend.

Lijnen 160 en 162. We adviseren positief op de aanpassingen die ten doel hebben het rijden van het dubbele rondje in Heerhugowaard te voorkomen. Helaas is er daardoor ’s avonds geen aansluiting van bus op trein meer in Alkmaar. Ook wordt de afstemming met lijn 162 van Heerhugowaard naar Alkmaar minder. We vragen u om te onderzoeken of lijn 162 in de avonduren en op zondag om :09 en :39 uit Alkmaar kan vertrekken en om :37 en :07 uit Heerhugowaard. Dan vertrekt er in de avonduren en op zondag elk kwartier een bus van Alkmaar naar Heerhugowaard (en ongeveer elk kwartier in de andere richting), wordt de aansluiting trein op bus in de avond in Heerhugowaard hersteld en geeft de 162 in Alkmaar een mooiere overstap op de trein naar Amsterdam.

Lijn 165. In Egmond aan Zee wordt geklaagd dat lijn 165 niet meer langs de boulevard rijdt. Daarbij maken ook vele toeristen van dit traject gebruik. Nu de besparing door de kortere route in Egmond aan Zee tegenvalt, is het wellicht mogelijk om, in elk geval in de zomer, de route langs de boulevard weer te overwegen.

Het zowel aandoen van het busstation en de boulevard leidt niet tot een logische route in Egmond aan Zee. We vragen u te onderzoeken of de aanleg van een busstation langs de route (in plaats van de huidige locatie) het mogelijk maakt om standaard een rondje om Egmond aan Zee te rijden langs de boulevard. Dat vergt gemeentelijke medewerking en investering.

Lijnen 166, 660 en 866. We adviseren positief op de aanpassingen die u voorstelt. Ook hier geldt dat stilstand bij het eindpunt een juiste aansluiting op de trein in Alkmaar moet dienen. Als sociale onveiligheid een rol speelt, dan zou dat eerst met gegevens onderbouwd moeten zijn. We adviseren om de vertrektijden zo aan te passen dat lijn 660 altijd iets eerder vertrekt dan lijn 166.

We worden graag geïnformeerd over de evaluatie van lijn het gebruik van lijn 866. Die evaluatie zal moeten uitwijzen of het instellen van lijn 866 toegevoegde waarde heeft.

We herhalen ons standpunt dat het voor reizigers ideale model uitgaat van een doorgaande verbinding met lijn 166 naar Bergen aan Zee op drukke dagen zoals in de zomer, waarbij op alle andere dagen het vervoer tussen Bergen Plein en Bergen aan Zee wordt verzorgd door de buurtbus met een dienstregeling die naadloos aansluit op lijn 166.

Lijn 169. We adviseren positief op het licht aanpassen van de tijden om de overstap van trein naar bus op avonden en zondags te verruimen. Op zondag zou een vertrek van 5 minuten later en een terugkomst van 7 minuten later heel goed kunnen; dan is de overstap trein op bus en bus op trein beide 10 minuten.

Lijn N69. De dienstregeling is nog niet terug gewijzigd na het heropenen van de Leidsebrug. We adviseren om weer de oorspronkelijke dienstregeling te rijden, zodat de bus niet onnodig lang stilstaat bij de halte Leidseplein.

Met veel besturen van buurtbusverenigingen is nog overleg gaande. We wachten de uitkomst daarvan af. Vooruitlopend daarop alvast het volgende.

We stemmen in met het laten vervallen van de halte De Strip op de route van lijn 415. Ook adviseren we positief op het ontlasten van buurtbus 417 door met scholierenlijn 653 langs ’t Veld in plaats van via Kolhorn te rijden. We adviseren om met buurtbus 406 te overleggen of het nodig is om op schooltijden ook langs ’t Veld te rijden. Op de tijden dat lijn 653 rijdt kan lijn 406 een kortere en dus snellere route rijden.

U bent ongetwijfeld op de hoogte van enige maatschappelijke onrust over de capaciteit van de kleinere VDL Midcity elektrische bussen die vanaf eind maart deels de groene dieselbussen gaan vervangen. We vertrouwen erop dat u deze onrust niet wilt voeden en zorgen dat er in geen geval reizigers bij de haltes achter hoeven te blijven.

Wat betreft andere, niet genoemde aanpassingen hebben wij geen bezwaar cq adviseren we positief.

Met vriendelijke groet,

Namens het Rocov-NH

 Ludolf Maat, secretaris

cc: provincie Noord-Holland, mw E. Ypma, dhr R Verkaik,

cc: Connexxion, mw S. Louwers, dhr L Warmerdam.