

Alkmaar, 21 maart 2022

Advies over het vervoerplan 2022-2023 in de concessie Noord-Holland Noord.

We ontvingen van u ter advisering een concept vervoerplan 2022-23 voor de concessie Noord-Holland Noord met maatregelen die ingevoerd kunnen worden afhankelijk van de eventuele stopzetting van de BVOV tegemoetkoming.

We zien dat het ongewijzigd voortzetten van de huidige dienstverlening zonder financiële hulp niet goed mogelijk is.

Algemeen

Het Rocov-NH mist in het vervoerplan 2022-2023 een zekere ambitie om het vervoer te verbeteren en daardoor meer reizigers te trekken. De nadruk valt erg sterk op het besparen van kosten door het schrappen en uitdunnen van de dienstregeling.

Veel van de door u voorgestelde maatregelen betreffen het uitdunnen van de dienstregeling in de dalperiode. Inderdaad is de vervoervraag dan soms minder, maar er zijn ook lijnen waarbij het verschil tussen dal en spits niet erg uitgesproken is.

De gevaren van het uitdunnen zijn u ongetwijfeld bekend: er is geen zekerheid voor reizigers meer over vaste patroontijden. Dat doet de vervoervraag geen goed. Uitdunnen van een half-uurdienst naar een uurdienst leidt tot drastische uitval van de vervoervraag zoals u in een vorige adviesaanvraag terecht opmerkte. En reizigers die eenmaal wegblijven komen vooralsnog niet terug. Het is dus een gevaarlijke spiraal waar we in terecht komen.

Een andere zorg die wij hebben bij uurdiensten is dat een niet-gehaalde overstap meteen tot een wachttijd van bijna een uur zal leiden. Vooral 's avonds is dit zeer onaantrekkelijk, ook al omdat bij huidige veel-gebruikte knooppunten zoals station Alkmaar of Hoorn geen comfortabele wachtruimtes aanwezig zijn

In de spits handhaaft u veelal de huidige dienstregeling, maar het beoordelen wordt lastig doordat niet duidelijk is wat spits betekent. U hanteert ochtendspits, hoogspits, middagspits en avondspits. Ook is niet duidelijk om hoeveel ritten het in al deze spitsen gaat.

Het Rocov-NH kan door deze onduidelijkheden pas daadwerkelijk reageren als wij de dienstregelingen met daarin de spitsritten en de overstapmogelijkheden kunnen beoordelen.

Het Rocov-NH mist een blik in de toekomst, want wegbezuinigen is één ding, maar opschalen kan in de toekomst zeker mogelijk zijn. En ook daarvoor moeten plannen gereedliggen. Zeker als we kijken naar allerlei verkeers- en milieuplannen van rijk, provincies en gemeenten waarin OV een belangrijke rol speelt op het gebied van de mobiliteit.

Advies per lijn:

2.2.1

In Alkmaar stelt u voor om lijn 2 te knippen, en het vervoersaanbod in Overdie in het dal te halveren.

In de Huiswaard zal lijn 2 in het dal als bezuiniging een half-uur dienst krijgen. Hierover adviseren we niet positief, maar hebben wel begrip voor deze maatregel.

U stelt voor om lijn 2 vanuit de Daalmeer te laten doorrijden van het station naar het NW ziekenhuis en daar te keren. Er zou dan ook in het dal een vier-maal per uur dienst ontstaan op het traject station naar NW ziekenhuis. Daarbij ontstaat een kwartier wachttijd voor reizigers van

Daalmeer naar Overdie. Wij adviseren om daar een oplossing voor te vinden, bijvoorbeeld het doorrijden van lijnen 3 of 4 naar Overdie.

We vragen ons af of de korte ritten van lijn 2 van ziekenhuis naar station enige toegevoegde waarde hebben als ze niet doorrijden naar een andere bestemming zoals lijn 3 of 4.

2.2.2

Ook bij lijnen 3 en 4 daalt de frequentie in het dal tot elk een uurdienst. In de Daalmeer vallen de routes samen zodat daar wel een half-uur dienst blijft. We hebben begrip voor deze maatregel, maar willen niet positief adviseren.

2.2.3 en 2.2.9

Op de lijnen 128 en 129 stelt u voor om in het dal een uur-dienst in te voeren. Het verschil tussen spits en dal is op deze lijnen niet zo groot als op sommige andere lijnen, en de echte dalperiode duurt maar kort. We adviseren niet negatief op een uurdienst in het dal, mits die dalperiode niet meer dan enkele ritten betreft rondom de middag.

2.2.4

Bij lijn 151 zouden de tegenspitsritten over de N9 kunnen rijden in plaats van de langzamere ritten langs Schoorl. Dit is een maatregel die al in de spits werd uitgevoerd vóór de corona-tijden, en nu wordt uitgebreid naar de hele dag. Hierover adviseren we positief.

We zouden het toejuichen als er met de EHC overeenstemming kan worden bereikt over het rijden van lijn 251 via de EHC, bijvoorbeeld met een kering bij de poort van het EHC terrein. Belangrijk is een goede aansluiting in Alkmaar op de trein van/naar Amsterdam.

2.2.5. en 2.2.6

De constructie met tegenspitsritten langs een snellere route wilt u ook tussen Heerhugowaard en Alkmaar invoeren. We adviseren positief over deze opzet.

De frequentie van lijn 160 langs Centrumwaard wilt u terugbrengen naar een half-uur dienst. Gelet op de vervoercijfers adviseren wij hierover positief.

Het vervoer op dit traject zal zeker toenemen als lijn 160 ook station Heerhugowaard aandoet, bijvoorbeeld langs Vondellaan en Westtangent. Het is ook in andere plaatsen het vaste beeld dat een treinstation de belangrijkste bestemming van buslijnen is. Het is dan ook voor de bewoners van een ver van het station gelegen nieuwbouwwijk als de Draai een gemis dat er geen OV naar het station is. Dat geldt ook voor drukke haltes Stad van de Zon en Butterhuizen.

We adviseren om deze andere route te onderzoeken. Hierbij is het belangrijk dat er een goede overstap komt op zowel station Heerhugowaard als station Alkmaar. Uit een korte inventarisatie hebben wij de indruk dat dit mogelijk is.

Op de momenten dat de 160 en 162 beide éénmaal per uur rijden, is onderlinge afstemming gewenst.

Mochten deze aanpassingen mogelijk blijken, dan adviseren we positief over de maatregelen met betrekking tot de lijnen 160 en 162.

2.2.7

Over het verlagen van de frequentie op lijn 167 de gehele dag naar een uur-dienst adviseren wij negatief. Gezien de vervoervraag is het afschalen in alleen het dal hier een beter alternatief.

2.2.8

Wij adviseren positief op het invoeren van lijn 269 met tegenspits ritten op lijn 169. We adviseren om te onderzoeken of op de N245 een mogelijkheid is voor één of twee bushaltes van lijn 169 nabij voetgangers-tunneltjes. Dat zou voor de naastgelegen wijken de mogelijkheid bieden voor een zeer snelle en daardoor aantrekkelijke route naar het station.

2.2.10

U stelt voor om de lijnen 617 en 133 te combineren tot één lijn. Daarmee ontstaat een half-uur dienst tussen Hoogwoud en Hoorn. Eénmaal per uur via Wognum, en eenmaal via Obdam. Tevens

zouden de routes van lijn 11 en 133 binnen Hoorn moeten worden gewisseld. Daardoor komt er een betere bediening vanuit Hoogwoud met twee scholengemeenschappen in Hoorn. Om deze redenen adviseren we positief op beide maatregelen.

Tussen Obdam en Hoogwoud is er nu geen OV-verbinding in de avonduren en op zondag. Dat die verbinding er ook niet is in het nieuwe voorstel is daarmee geen achteruitgang.

Voor buurtbus 417 heeft uw plan grote gevolgen. We adviseren u om actief mee te denken met het buurtbusbestuur over de toekomst van deze succesvolle buurtbus.

2.2.11

Om de nieuwe wijken Bangert en Oosterpolder te ontsluiten wilt u een nieuwe lijn 131 invoeren. Daarmee daalt de frequentie van lijn 132 door de Dorpsstraat in Zwaag. Dat is voor de vele haltes aan de Dorpsstraat een forse achteruitgang. Het aanbod in de nieuwe wijken zal vooral in het begin fors lager zijn. Dat is te billijken omdat het streven is om nieuwe wijken vanaf het begin te voorzien van openbaar vervoer.

Omdat er in de spits een half-uur frequentie op de Dorpsstraat overblijft adviseren we positief op deze maatregel.

2.2.12

Op lijn 139 stelt u voor om in de tegenspitsrichting veel ritten via de N239 naar busstation Medemblik te laten rijden en niet via Opperdoes. Wij adviseren positief op dit voornemen. We vragen u op de richtingsfilm en de schermen van bus 239 op te nemen: rijdt verder als lijn 139 naar Opperdoes. Wellicht is hiervoor een software aanpassing nodig.

2.2.13

Als mogelijke maatregel in zuidelijk Den Helder stelt u voor om de lijnen 135 en 34 enigszins te wijzigen. De halte van lijn 134 op de N250 bij luchthaven De Kooy kan hierbij vervangen worden door een halte op de parallelweg. We zijn het met u eens dat het omrijden via de ingang van de luchthaven te veel tijd kost. Het aantal reizigers dat de luchthaven als bestemming heeft is zeer laag.

We adviseren positief om de lijnen 135 en 34 aan te passen zoals u in het voorstel aangeeft, waarbij we aantekenen dat lijn 34 op deze route alleen maar zin heeft als de lijn aansluit op de trein in Den Helder-Zuid. De aansluiting op de trein op station Den Helder is van secundair belang.

2.2.14

Een mogelijke maatregel op de route van lijn 135 zodat de bus station Anna Paulowna aandoet is nadelig voor de doorgaande reizigers op deze lijn. Ze zijn langer onderweg en betalen extra. Dit weegt niet op tegen het geringe aantal reizigers dat station Anna Paulowna als bestemming heeft. Bovendien leidt deze maatregel tot extra bezuinigingen elders omdat voor deze maatregel meer dru's nodig zijn. We adviseren over deze maatregel negatief.

Dit laat echter onverlet dat de bediening van station Anna Paulowna en van Breezand zeker verbeterd kan worden. Als de bediening van Breezand per flexvervoer weg valt, zijn andere maatregelen nodig. Onze adviezen daarover staan bij het punt flexvervoer.

2.2.15

We vinden het een goede zaak dat de verbinding van Julianadorp met Schagen weer hersteld wordt met meer ritten dan alleen die van de huidige 652.

Voor ons is belangrijk dat 't Zand vaker wordt bediend dan alleen in de ochtendspits en middagspits. Er is tot aan het eind van de middag vraag naar vervoer van Schagen naar 't Zand. De middagspits dient daarom uitgebreid te worden met de avondspits.

De oplossing die u voorstelt voor de avond en het weekend is niet aanvaardbaar. Dat zou betekenen dat reizigers van Schagen naar 't Zand of naar Callantsoog via Julianadorp moeten reizen. Op die tijden is de huidige situatie volgens ons beter: een luslijn niet via Julianadorp.

Voor de inwoners van Schagerbrug betekent het voorstel een achteruitgang. Gegeven de voordelen die de verbinding van Julianadorp met Schagen biedt, vinden we dit acceptabel. Vanzelfsprekend zijn daarbij nieuwe haltes met fietsvoorzieningen nodig op de N248.

U refereert terecht aan de extra reismogelijkheden die de “motie Salm” aan het net toevoegde. Als die in uw concept vervoerplan verdwijnen, is tenminste een politieke beslissing nodig over de provinciale bijdrage die met deze motie gemoeid is.

2.3

U stelt voor om het aanvullend openbaar vervoer in de vorm van Overall Flex, dat u aanbod bij de offerte voor deze concessie, op te heffen.

Dat dit een dure vorm van openbaar vervoer is, is ons bekend, en wist u ook bij het indienen van de offerte. We betreuren het dat het opheffen van Overall Flex en het deels vervangen daarvan door andere mogelijkheden moet leiden tot het schrappen van ritten op andere lijnen.

Om uw argumenten kracht bij te zetten, noemt u niet de telcijfers van 2019 zoals bij de andere lijnen, maar die van de corona-jaren 2020 en 2021. Dat levert een vertekend beeld op.

Toch willen we een poging doen om uw redenering te volgen, want we zien dat op veel van de Flex-lijnen het vervoer minimaal is. Dat is overigens deels te wijten aan de zeer bescheiden publiciteit voor Overall Flex.

Er zijn enkele trajecten waar de vervoerbehoefte zo laag is, dat we geen bezwaar maken tegen het opheffen. Het gaat dan om de trajecten Bakkum-Castricum en de trajecten van Schagen naar respectievelijk 't Veld, Dirkshorn en Winkel.

Op de verbinding Egmond-Binnen naar Heiloo vv rijdt overdag een buurtbus 408. We adviseren u te overleggen met deze buurtbus of het mogelijk is om enkele ritten aan het eind van de middag en extra ritten aan begin van de avond te rijden als belbuurtbus tussen Egmond aan Zee en Heiloo. De bereidheid van buurtbus 408 om dit te doen zal zeker afhangen van een positieve en welwillende houding van Connexxion om mee te denken bij mogelijke problemen.

Op diverse andere trajecten wilt u Overall Flex vervangen door een belbus. We adviseren positief over deze opzet, maar willen ook adviseren om alternatieve mogelijkheden te onderzoeken die minder dru's kosten zodat er minder besparingen op het overige lijnennet nodig zijn. We denken dan aan inzet van de OV-taxi, als opvolger van de zone-taxi. Dat vereist overleg met de NS.

Op het traject Anna Paulowna Breezand en verder naar Den Helder adviseren we u om actief op zoek te gaan naar de mogelijkheid van een buurtbus op dit traject. In sommige andere provincies helpt de vervoerder actief mee met het opzetten van buurtbusverenigingen, en het bemensen van de buurtbus. Als er te weinig vrijwilligers zijn, worden eigen (taxi)chauffeurs ingezet. Dit vereist een geheel andere inzet en houding van Connexxion.

Voor de verbinding van Wieringen met Anna Paulowna vragen we u om in overleg te gaan met de belbus Noordkop. Misschien kan de belbus een rol spelen bij het vervoer naar station Anna Paulowna in plaats van lijn 658, maar ook expertise inbrengen over het opzetten van een buurtbus Anna Paulowna - Den Helder.

Op de traject van lijn 136 stelt u voor een belbus in te zetten op zaterdag. Wij adviseren om dat ook te doen op zondag.

Omdat belbussen een nieuw fenomeen zijn in de concessie Noord-Holland Noord, willen we graag betrokken worden bij de nadere details en uitwerking daarvan.

Belangrijk is dat de reizigersinformatie goed op orde moet zijn omdat de lijnbus en de belbus hetzelfde nummer hebben. Bij de lijnbus hoeft u niet tevoren te bellen, voor de belbus op hetzelfde traject wel.

Met vriendelijke groet,

Namens het Rocov-NH
secretaris

cc: provincie Noord-Holland,
cc: Connexxion