

Ontwikkelperspectief

OV Noord-Holland Noord

2024

Provincie Noord-Holland

Inhoud

Voorwoord 3

Samenvatting 4

Inleiding 5

De mobiliteit in Noord-Holland Noord 7
- Toekomstige ontwikkelingen 7
- Ontwikkelingen Spoor 8
- Inzichten in het gebruik 8

Een ander perspectief voor de reiziger: Het beeld tot 2028 10
- Zoektocht naar een betere bereikbaarheid voor alle inwoners van Noord-Holland Noord 10

Actieagenda 13

➔ Voorwoord

Dit is het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord. Noord-Holland Noord bestaat uit de bestuurlijke regio's de Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Alkmaar. Het openbaar vervoer staat onder druk. Corona heeft het reisgedrag van mensen veranderd. Dit is in de zomer van 2022 het startsein geweest om als drie partners, Transdev, NS en de provincie Noord-Holland, te kijken hoe we het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord als één mobiliteitssysteem kunnen verbeteren. Niet per definitie méér openbaar vervoer, maar beter. Hiermee willen we de duurzame bereikbaarheid en mobiliteit in Noord-Holland Noord bevorderen.

Er is voor een bottom-up aanpak gekozen. Het reisgedrag van de reiziger is geanalyseerd en gecombineerd met de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en de mobiliteitsvraag. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan immers hand in hand. Die inzichten zijn gebruikt om het openbaar vervoer netwerk vorm te geven. Dat hield ook in dat de drie partijen over hun eigen grenzen heen moesten kijken om samen een zo'n goed mogelijk openbaar vervoersysteem te realiseren. Op sommige momenten en trajecten is de trein het logische vervoersmiddel, op andere momenten is dat de bus.

Deze nieuwe manier van kijken naar ons eigen openbaar vervoersysteem zorgde voor het inzicht dat er een nieuwe algehele visie vanuit de provincie op het mobiliteitssysteem moet komen. Een visie naar de bredere context van mobiliteit in Noord-Holland Noord, waar ons openbaar vervoer deel van uit maakt. Dit is uiteindelijk de visie Publieke Mobiliteit geworden. Deze visie en het Ontwikkelperspectief zijn twee afzonderlijke documenten. De visie is van toepassing op de gehele provincie en is breder dan alleen het openbaar vervoer, terwijl het Ontwikkelperspectief concreter ingaat op Noord-Holland Noord. De ideeën en de richting van beide documenten zijn in lijn met elkaar.

Het Ontwikkelperspectief is een product geworden waar de drie partijen hard aan hebben gewerkt. De gemeenten zijn ook betrokken geweest. Zij hebben in meerdere sessies hun visie, ideeën en wensen voor Noord-Holland Noord kunnen delen, en daar is dankbaar gebruik van gemaakt.

Het Ontwikkelperspectief start met de situatie van Noord-Holland Noord. Het gaat daarna in op de ontwikkelingen die we zien op het gebied van woningbouw, arbeidsplaatsen en mobiliteitsgroei. Vervolgens wordt het perspectief geschetst. Het wordt afgesloten met een overzicht van de acties die de komende jaren opgepakt worden om de inwoners en de reizigers in Noord-Holland Noord een beter OV-product te geven.

Dit Ontwikkelperspectief is dan ook niet het eindpunt voor Noord-Holland Noord. De acties die genoemd worden zullen ongetwijfeld opgevolgd worden met nieuwe ontwikkelingen. We hopen en verwachten het ingezette pad van gezamenlijkheid voort te zetten, om zo samen onze inwoners en reizigers een zo'n goed mogelijke reis per openbaar vervoer aan te kunnen bieden.

Jeroen Olthof
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

Irma Winkenius
Regiodirecteur Randstad Noord, Nederlandse Spoorwegen

Erik van Essen
Regiodirecteur Transdev

➔ Samenvatting

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om een optimaal openbaar vervoersysteem te ontwikkelen in Noord-Holland Noord. De bezetting van busvervoer kent twee traditionele spitspieken, waarbij de middagpiek al vroeg begint, vanaf 14 uur, vanwege het hoge aandeel scholieren. Buiten de spits is het vervoersaanbod beperkt en het op het huidig niveau voortzetten lijkt daarmee geen duurzame werkwijze. Voor NS wordt Noord-Holland gekenmerkt door de eenzijdige vervoersvraag. Het ontbreken van een tegenspits zorgt ervoor dat vraag en aanbod niet in balans is. Treinen rijden vanuit Noord-Holland Noord vol naar de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en relatief leeg terug. In middagspits vice versa. Door het mobiliteitssysteem beter in te richten naar de vervoersvraag moet er een toekomstbestendig aanbod ontstaan, waarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord verbetert en de maatschappelijke functie behouden kan blijven.

Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en arbeidsplaatsen voorspellen nog wel een toename van de mobiliteitsvraag, met name van en naar de MRA. Hieruit voortvloeiend worden verkeersopstoppingen voorzien, vooral in de regio's Hoorn en Alkmaar richting het zuiden van de provincie. Hierin zijn de A7 en A9 grote bottlenecks, waarvan de verwachting is dat verdere verbetering van het hoofdwegennet niet aan de orde is. Dit biedt kansen om te investeren in duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals het openbaar vervoer, waarbij het spoor een snelle verbinding kan bieden die concurreert met de automobiliteit. Binnen Noord-Holland Noord is het zeer moeilijk om met het OV te concurreren met de auto, omdat binnen de regio het wegennet niet structureel overbelast is.

De provincie streeft naar een integraal vervoerssysteem, waarbij openbaar vervoer, het gebruik van de fiets en andere vervoerswijzen samen functioneren als één systeem, één keten. Analyse van OV-chipkaartgegevens laat zien dat binnen het OV het treingebruik de overhand heeft in Noord-Holland Noord. Treinen en bussen maken onderdeel uit van de ketenreis, maar de wisselwerking tussen beide systemen kan verder worden verbeterd.

Op basis van een aantal onderzoeken en analyses zijn er een aantal (beleids)principes opgesteld, die leidend worden binnen het OV-systeem van NHN:

Het uiteindelijke doel is het verwezenlijken van een toekomstbestendig openbaar vervoersysteem dat voldoet aan de uiteenlopende behoeften van de reizigers in Noord-Holland Noord. Dit document gaat dieper in op de verschillende onderbouwingen, voorbeelden en acties om dit te realiseren.



Binnen 2 km van het station nadruk op fiets



Integrale reis verbeteren door het ontwikkelen van (kleinschalige) mobiliteitshubs



Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen



Parallelliteit tussen trein en bus reduceren



Capaciteit op maat inzetten

➔ Inleiding

Dit is het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer voor Noord-Holland Noord. Samen met de vervoerders die in dit gebied de reizigers vervoeren is gekeken welk perspectief te schetsen is voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in dit deel van de provincie. Een gebied dat zich kenmerkt door haar landelijke karakter, haar ruimte en haar rust. Een gebied met historische steden als Alkmaar, Hoorn en Den Helder. Gemeenten in ontwikkeling, zoals Dijk en Waard, toeristische trekpleister Texel en een gebied met een grote sociale samenhang, wat we zien in de vele buurtbusverenigingen en andere vrijwilligersinitiatieven.

De provincie heeft samen met de Nederlandse Spoorwegen en Connexxion gekeken hoe het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief voor de auto kan bieden, omdat we zien dat het OV, ook in het noorden van de provincie, een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gebied en het OV een duurzame vorm van mobiliteit is.

Tegelijkertijd is het beeld dat naar voren komt, wat openbaar vervoer betreft, niet zonder meer rooskleurig. De corona-pandemie heeft haar sporen achtergelaten. Er zitten op dit moment landelijk ongeveer 85% van de reizigers in het OV dan pre-corona. Het reisgedrag is na corona blijvend veranderd. Met name de woensdag en vrijdag kennen minder OV-reizigers, terwijl de dinsdag- en donderdagochtend drukker is dan voor corona. In het weekend tikt het reizigersaantal juist al niveaus aan van voor corona. Zowel Connexxion als NS speelt hier op in met aanpassing in de dienstregeling. Kijkend naar de inzet van beschikbare middelen en de verwachte reizigersgroei, heeft NS de keuze gemaakt om de uitbreidingen in 2024 vooral door te voeren op de trajecten waar zoveel mogelijk reizigers van de verbeteringen kunnen profiteren en frequenties op trajecten te verlagen waar de reizigersvraag dat rechtvaardigt.

Noord-Holland staat voor grote transitieopgaven op het gebied van mobiliteit, woningbouw, klimaat, stikstof en economisch en sociale ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit moeten hierbij hand in hand gaan. We zien de benodigde mobiliteitstransitie slagen daar waar we samen werken aan en investeren in de deur-tot-deurreis, het realiseren van woningbouw en werkgelegenheid nabij OV-Knooppunten en bijpassend gemeentelijk parkeerbeleid. Dit draagt tevens bij aan het creëren van een *tegenspits* in Noord-Holland Noord.Een andere opzet is nodig om perspectief te bieden aan de inwoners van Noord-Holland Noord om er samen voor te zorgen dat het openbaar vervoer toereikend blijft en passend is.

Medio 2022 is daarom gestart met een traject om te kijken naar het openbaar vervoersysteem in Noord-Holland Noord. Er is samen met de NS en Transdev/Connexxion een ambtelijke werkgroep gevormd, die op meerdere momenten de gemeenten en reizigersorganisaties van NHN hebben betrokken, om tot een 'nieuw' Noord-Holland Noord te komen. Een Noord-Holland Noord met niet méér OV, maar beter OV. Kern van de exercitie hierin is geweest om vanuit de data te analyseren hoe het vervoerssysteem op dit moment functioneert en hoe we verwachten dat de belangrijkste reizigersstromen zich gaan ontwikkelen op het moment dat we kijken naar de toekomst. Hiervoor zijn alle ontwikkellocaties in beeld gebracht en zijn ook nieuwe reizigersstromen bekeken. Door goed naar huidige en toekomstige reizigersstromen te kijken is vervolgens nagedacht over kansen en/of verbeteringen.

Alles mocht ter discussie worden gesteld. Ja, we weten van de Omgevingsvisie en het Regionale OV Toekomstbeeld (ROVT). En ja, we weten van het Perspectief Mobiliteit en de Stedelijke Programma's vanuit Bereikbare Steden. Allemaal zeer nuttige en belangrijke beleidsdocumenten. Maar laten we eerst kijken naar het reisgedrag van de inwoners van NHN en de reizigers die naar NHN toekomen. Niet alleen met het openbaar vervoer, maar de gehele mobiliteit. Laten we dat daarna koppelen aan de ontwikkelingen die we zien in het gebied, om zo tot een toekomstvast OV-netwerk te komen dat we de komende jaren kunnen laten groeien, en zo de inwoners van Noord-Holland een zo'n goed mogelijk product kunnen bieden.

Toekomstbestendig openbaar vervoer in Noord-Holland Noord. Een openbaar vervoersysteem dat in lijn is met de provinciale beleidsinzet, waarin het openbaar vervoer een grotere rol krijgt op specifieke relaties, met name van en naar de Metropool Regio Amsterdam (MRA), Alkmaar en Hoorn. Een systeem waarin een grotere rol voor de (elektrische) fiets is voorzien, en waar de deur-tot-deurreis optimaal wordt benut. Een systeem waar iedere inwoner van Noord-Holland Noord gebruik van kan blijven maken en er aandacht is voor het beschikbaar blijven van voorzieningen. Maar ook een concessie die financieel robuust en aantrekkelijk is. En dat alles met een gelijkblijvend budget, waarin kostenstijgingen, groei en krimp moeten passen. Kortom, de ambities zijn groot.

Deze ambities zijn ook niet aankomend jaar gerealiseerd, maar een deel ook wel. U vindt in dit document de richting van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord voor de komende jaren, in ieder geval tot het einde van de concessie in 2028. Maar we hopen hiermee ook de basis te leggen voor het openbaar vervoer in de volgende concessie en voor onze lange termijnvisie. Om de ambities de komende jaren verder te brengen is in hoofdstuk 4 ook een actieagenda opgesteld.

Daarnaast zijn maatregelen naar voren gekomen die aankomend jaar al doorgevoerd worden. Deze zijn verder verwerkt in een nieuw vervoerplan van Connexxion, dat al vanaf juli 2024 in zou moeten gaan. De afzonderlijke maatregelen, een twintigtal, staan omschreven in een apart document, namelijk het Vervoerplan 2024 OV-concessie Noord-Holland Noord, opgesteld door Connexxion. Dit product kent een eigen besluitvormingstraject, met verplicht adviesrecht conform de wet personenvervoer 2000. De principes waarop deze maatregelen zijn uitgewerkt, worden omschreven in dit ontwikkelperspectief. Het perspectief is er dus niet alleen voor de toekomst, maar heeft meteen concrete handvatten kunnen leveren om het OV-product in Noord-Holland Noord te kunnen verbeteren.



➔ De mobiliteit in Noord-Holland Noord

De provincie Noord-Holland is als concessieverlener verantwoordelijk voor de busconcessie Noord-Holland Noord. Een gebied dat zich strekt van Egmond aan Zee tot en met Enkhuizen en van Castricum tot en met Texel. De Nederlandse Spoorwegen voeren de HRN(hoofdrailnet)-concessie uit. Het betreft de spoorcorridors Helderse lijn, Hoornse lijn en West-Friese lijn. Het gebied wordt gekenmerkt door een aantal grotere steden in een verder minder dichtbevolkt gebied met dorpen. Hierdoor is de nabijheid van voorzieningen soms lager dan in dichtbevolktere gebieden. De provincie heeft als doel de bereikbaarheid van al haar inwoners op een goed niveau te krijgen en te houden. Daarbij is het aanbod van openbaar vervoer, naast de fiets en lopen, het (duurzame) alternatief voor de privéauto.

Naast het openbaar vervoer als basisvoorziening, zijn er twee belangrijke soorten stromen te herkennen in het gebruik in Noord-Holland Noord. De eerste stroom wordt gevormd door de forensen en studenten die zich 's ochtends richting de Randstad verplaatsen en in de namiddag weer terugkomen. De andere groep grootgebruikers van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord zijn de scholieren. Deze verplaatsen zich met name binnen de grenzen van Noord-Holland Noord in de ochtendspits en iets vóór de avondspits. Hoewel deze stromen zorgen voor een goede bezetting van het materieel (of openbaar vervoer), in (en rondom) de spitsperioden, is de bezetting op andere momenten van de dag beperkter.

Tel daar de beperktere (structureel aangepast reisgedrag over de week) vervoersvraag na de coronapandemie bij op en je komt uit op een concessie in onder druk. Op de manier doorgaan zoals dat de afgelopen jaren ging, is geen duurzame werkwijze. Er moet een kwaliteitssprong worden gemaakt en worden ingespeeld worden op de veranderde vraag. Om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord te verbeteren, moet er gekeken worden naar nieuwe ideeën die beter passen bij de vervoersvraag. Ideeën die soms buiten de gebaande paden van het concessiebesluit moeten kunnen treden.

De mobiliteit in Noord-Holland Noord zal, net als in de rest van de provincie, uitzicht moeten hebben op een duurzame toekomst. De te realiseren woningen in het gebied zullen zorgen voor een groei in de reisbehoefte. Als provincie nemen wij in nieuwe ontwikkelingen duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving mee als doelstellingen. Het stimuleren van het openbaar vervoer en andere duurzame vormen van mobiliteit als alternatief voor de privéauto zal daar een grote rol in spelen. Het creëren van een visie op dit duurzame mobiliteitssysteem doen wij via dit Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland Noord. Aan de hand van onze beleidsdoelstellingen, beschikbare gegevens en (innovatieve) expertise van onze partners doen wij hier verbetervoorstellen die moeten leiden tot een integraal en duurzaam mobiliteitssysteem.

Toekomstige ontwikkelingen

Mobiliteit kent een sterke relatie met woningbouw en de arbeidsplaatsen. Mensen moeten vanuit hun woning naar hun werk, en weer terug. Movares heeft in opdracht van de provincie onderzocht wat de groei, dan wel de afname is van het aantal bewegingen tussen gemeenten op basis van de verwachte woningbouwplannen en de verwachte ontwikkeling qua arbeidsplaatsen in 2030 en 2040. Dit onderzoek splitst de bewegingen op in auto- en openbaar vervoergebruik. Het verkeer in Noord-Holland Noord kenmerkt zich door een typische spitsenpendel tussen de regio en de MRA. Het aantal huishoudens in Noord-Holland Noord groeit naar verwachting in de periode tot 2030 gemiddeld met 6% en tot 2040 met 11%. Tegelijkertijd blijft het aantal arbeidsplaatsen in de regio ongeveer gelijk. Dat de groei van huishoudens niet in dezelfde regio plaatsvindt als de groei in arbeidsplaatsen leidt tot meer verkeersbewegingen; mensen moeten immers van en naar het werk dat zich in een andere regio bevindt.

De gegevens laten zien dat de mobiliteit in Noord-Holland Noord tot 2030 en 2040 flink groeit. De regio's Hoorn en Alkmaar laten een toename zien van verkeerscongestie. Er worden in 2030 28 drukke wegvakken voorzien. Op de A7 en de A9 nemen de huidige doorstromingsproblemen naar het zuiden toe, terwijl de andere knelpunten zich vooral in en rondom Alkmaar beperken. In 2040 komen daar nog 11 knelpunten bij, onder anderen op de N194, N243 en N246.

De onderstaande twee kaarten zijn visuele weergaven van de toename van de verkeerscongesties in 2030 en 2040. De kaarten laten een forse toename zien in de verkeersbewegingen in Noord-Holland Noord, met name van en naar de MRA. Deze verwachte toename in mobiliteitsvraag biedt kansen om op deze verbindingen in te zetten om duurzame vormen van mobiliteit, zoals het openbaar vervoer, met de fiets als essentieel onderdeel van de ketenreis.



Boven: 2030, onder: 2040.



Ontwikkelingen Spoor

Vanuit de regio wordt reeds samengewerkt aan de ontwikkeling van de Zaanlijn samen met NS en de provincie. Hier gaat het met name om de knooppuntontwikkeling rondom de stations. Tegelijk is er een tracébesluit genomen voor de ontwikkeling van de PHS corridor Alkmaar-Amsterdam, waardoor volgens planning vanaf 2029 de infrastructuur gereed is om meer intercity's te kunnen rijden tussen Amsterdam en Alkmaar. Dit biedt kansen voor de verdere ontwikkeling van het OV in de regio. Ook voor de spoorcorridors Helderse lijn, Hoornse lijn en Westfriese lijn wordt er aan de hand van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland gewerkt aan verschillende actieprogramma's.



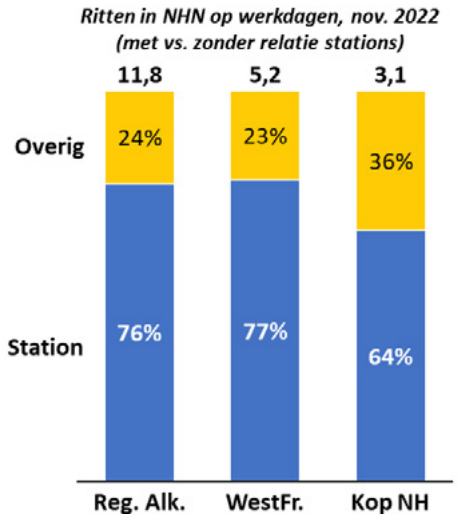
Inzichten in het gebruik

Om een integraal beeld van het huidige gebruik van het openbaar vervoer te krijgen heeft de provincie Noord-Holland namens de vervoerders die in NHN actief zijn een aanvraag ingediend bij Translink, de organisatie die de data van de OV-chipkaart verwerkt. Door deze aanvraag is er inzicht worden verkregen in het volledige reisgedrag van reizigers, zowel van trein- als busreizen. Van herkomst, naar overstap en bestemming, ongeacht welke vervoerders erbij betrokken zijn. De gehele ketenreis komt hiermee beter in beeld, al worden kleine reisrelaties niet exact weergegeven vanwege privacyoverwegingen vanuit Translink. Goudappel heeft de opdracht gekregen om uit de door Translink geleverde data nieuwe inzichten voor verbetering van het openbaarvervoerssysteem te halen.

In de analyse van de OV-chipkaartdata is te zien dat in het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord het gebruik van de trein overheersend is. Van alle OV-reizen van, naar en binnen NHN tijdens de onderzoeksperiode is 69% alleen met de trein. In het voor- of natransport is geen andere vorm van OV gebruikt, maar bijvoorbeeld gelopen of gefietst naar het station. Bij 19% van de reizen is alleen gebruik gemaakt van

de bus en in 12% van de gevallen is een combinatie van trein en bus gemaakt. Deze cijfers laten de mate van samenhang van het netwerk tussen de bus en de trein zien, die al sterk aanwezig is, maar ook nog verbeterd kan worden. Door een goede bediening van de grote reizigersstromen in de bus naar het station wordt duurzaam reizen over langere afstanden gestimuleerd.

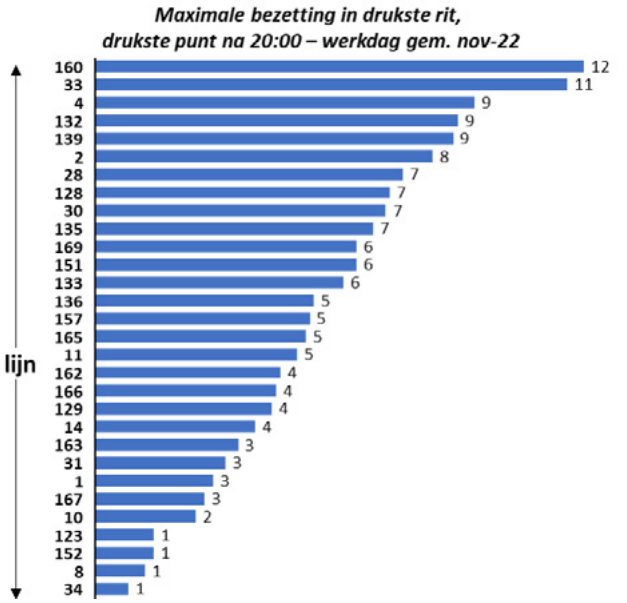
Station is belangrijk onderdeel van de busreis



Verder is te zien dat vanaf bushaltes in een straal van ongeveer 2 kilometer van het station minder reizigers naar het station gaan. Dit komt waarschijnlijk omdat deze afstand wordt beschouwd als een goed haalbare fietsafstand. Met goede fietsvoorzieningen bij het station is daarmee een makkelijk en flexibel alternatief voor de bus gevonden voor de korte afstand. Buiten de straal van 2 kilometer is de meerwaarde van een buslijn groter. Dit komt overeen met een rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uit 2018.

Dankzij veel haltes en relatief lage snelheden in de stad zijn buslijnen in stedelijk gebied qua reistijd vaak minder gunstig dan de auto of de fiets. Om aantrekkelijker te zijn, is het daarom goed om te kijken op welke manier de bus op een snellere manier in de vervoersvraag richting een station kan voorzien.

In avond lage bezetting op alle lijnen in NHN



De bezettingsgraad van een aantal lijnen in Noord-Holland Noord is gemiddeld vrij laag, vooral buiten de spits. In sommige gevallen zelfs dermate laag dat ook op de drukste momenten er met een kleinere bus gereden had kunnen worden. Dat levert besparingen op, die ingezet kunnen worden om bijvoorbeeld de frequentie van rijden te verhogen. Hiermee wordt een verbeterd aanbod gecreëerd, terwijl de functie behouden blijft. Er zijn een aantal trajecten waar zowel de bus als de trein een verbindende functie hebben. Hier rijden bus en trein (vrijwel) parallel aan elkaar en 'concurreren' zo direct met elkaar. Het is interessant om te onderzoeken op welke wijze een soepele overstap van of naar de trein kan bijdragen aan de kwaliteit van het vervoersaanbod.

➔ Een ander perspectief voor de reiziger: Het beeld tot 2028

De data leert ons dat de stations de belangrijkste bestemmingen zijn. De eerste twee grote reizigersstromen die naar voren zijn gekomen zijn 1. de forensen en studenten richting de MRA brengen en 2. scholieren naar school. Het ligt daarom voor de hand om voor deze groep reizigers snelle verbindingen richting het station te geven, waarop zij snel hun reis kunnen vervolgen richting de MRA. De ketenreis wordt hiermee geoptimaliseerd. Het OV als product wordt daarmee voor deze reizigersstroom, de grootste reizigersstroom, aantrekkelijker. Er ligt de kans om lijnen te strekken in stedelijk gebied, conform de conclusies vanuit de Translink analyse en het Perspectief Mobiliteit. Bussen zijn daarmee sneller op belangrijke locaties, wat rijtijdwinst oplevert voor de reiziger.

Korte afstanden in stedelijk gebied zullen meer worden aangedaan met de fiets. Dit komt ook naar voren vanuit de cijfers. Het aantal in- en uitstappers bij buslijnen richting het station is in de eerste twee kilometer significant lager. Het komt natuurlijk ook voor, dat een buslijn na het station nog verder reist. Dan combineert een bus vaak twee reizigersstromen. Op sommige plekken liggen er duidelijke kansen om de bus in de laatste twee kilometer sneller en directer naar het station te krijgen.

Alle analyses en de beleidsmatige invulling vertalen zich in een vijftal principes:

1. **Binnen een straal van 2 km rondom treinstations komt er meer nadruk op fiets en minder op OV.** Reizigers die wonen en werken nabij treinstations worden geacht vaker te lopen en te fietsen, met uitzondering voor mensen met een beperking (dit vergt maatwerk). Dit zorgt ervoor dat het busvervoer versneld kan worden in de regio doordat er minder wordt gehalteerd in de nabijheid van treinstations.
2. Het verbeteren van de integrale reis van deur tot deur door de **ontwikkeling van (kleinschalige) mobiliteitshub** op specifieke locaties (Abbekerk, Obdam, Wognum, Wervershoof, Middenmeer, transferium Nieuwe Niedorp). Hubs zorgen voor een goede overstap van lopen, fiets, auto op de (HOV)bus.
3. **Grote reizigersstromen naar stations beter bedienen.** Door het bundelen van HOV-lijnen ontstaat een frequentere, directe bediening van grote reizigersstromen in de bus naar treinstations. Hiermee wordt duurzaam reizen over langere afstanden gestimuleerd in de kop van NHN.
4. **Parallelliteit tussen trein en bus wordt zoveel mogelijk vermeden** en gereduceerd waar mogelijk. De bus rijdt niet meer door, maar takt aan op het dichtstbijzijnde treinstation. Koppeling tussen aankomsttijd bus en vetrektijd trein is hierbij essentieel. Dit zorgt voor efficiënter busvervoer.
5. Meer inzet op **vraagafhankelijk vervoer** (capaciteit op maat inzetten). Het blijven rijden met groot materieel in de late uren is niet houdbaar. In andere delen van Nederland en ook in Europa zijn vraagafhankelijke systemen met kleiner materieel steeds succesvoller om kleine vervoersstromen op efficiënte wijze te bedienen.

Zoektocht naar een betere bereikbaarheid voor alle inwoners van Noord-Holland Noord

Alle inwoners van Noord-Holland Noord hebben recht op een basisbereikbaarheid. Dit kan worden verbeterd met optimalisaties in de OV-keten. De vijf omschreven principes zijn losgelaten op de huidige dienstregeling van de busvervoerder. Dit leverde in de uitwerking samen met gemeenten tot een veelheid van ideeën voor optimalisatie. Een deel hiervan is verwerkt in het maken van een nieuwe dienstregeling voor 2024, maar heel wat ideeën vragen ook meer tijd in verdere uitwerking. Inzet is wel om de komende jaren hiermee verder aan de slag te gaan om ze zo een plek te kunnen geven in de nieuwe concessie, die vanaf 2028 in zal gaan.

Noord-Holland Noord kenmerkt zich door haar sociale verbondenheid. Het gebied kent veel buurtbusverenigingen en andere vrijwilligersinitiatieven. Daar moeten we trots en zuinig op zijn. Tegelijk moet er ook gekeken worden of er verbindingen zijn die weer door 'regulier' openbaar vervoer verzorgd kunnen worden, wanneer de reizigersvraag daar reden toe geeft. Dit vraagt wel om een commitment vanuit de provincie om die verbinding voor langere tijd te ondersteunen.

De provincie moet constateren dat sommige kleine kernen niet (meer) aangedaan kunnen worden door reguliere buslijnen, omdat de vervoervraag de kosten voor deze lijnen niet rechtvaardigen. De provincie wil wel een basisbereikbaarheid voor haar inwoners bieden. De provincie zoekt de oplossingen in vraag gestuurde concepten. Eerder is er een marktverkenning geweest naar de laatste inzichten voor dit concept. Het product 'OV-op-maat' van de huidige vervoerder Connexxion lijkt een geschikte oplossing om de reiziger in zijn reis te voorzien. Het voordeel is dat dit nog in de huidige concessie toegepast kan worden. De uiteindelijke uitgangspunten voor vraag gestuurd OV moeten in de

volgende concessie, die start medio 2028, worden opgenomen in het nieuwe programma van eisen. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat OV-capaciteit wordt afgestemd op de vraag naar openbaar vervoer. De optimalisaties bieden kansen om het aanbod voor de reiziger te verbeteren.

Denk hierbij aan combineren op sommige momenten van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. De provincie voert op dit moment gesprekken met de gemeente Hoorn om te kijken naar kansen in het combineren van het doelgroepenvervoer en het reguliere ov. De gemeente Den Helder heeft ook aangegeven interesse te hebben om dit gesprek te voeren.

Alkmaar heeft zich gecommitteerd aan een forse woningbouwopgave, waarbij er ook wordt gekeken naar een doorontwikkeling van het stationsgebied. Deze twee ontwikkelingen bieden genoeg aanknopingspunten voor een onderzoek naar het toekomstige OV-netwerk rondom Alkmaar. Een van de eerste ideeën is een HOV corridor langs de Huiswaarderweg/N245 om de nieuwbouw, niet alleen in Alkmaar, maar ook noordelijker met Langedijk/West, optimaal te gaan bedienen. Een onderzoek naar het toekomstige OV-netwerk in Alkmaar is ook benoemd in het ROVT.

De gemeente Dijk en Waard kent ook een forse woningbouwopgave met de ontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente ligt nabij Alkmaar. Deze twee gemeenten kennen samen inmiddels circa 200.000 inwoners en beiden een grote vervoersstroom richting de MRA, waardoor het voor de hand ligt om in het onderzoek naar de bediening van Alkmaar ook Dijk en Waard mee te nemen.

De groei van de mobiliteit gaat met name zitten in de bewegingen van en naar de MRA. De trein is daarmee het belangrijkste alternatief voor de auto. De provincie en de NS organiseren samen ambtelijke werkgroepen langs de spoorcorridors, zoals de Westfriese Lijn, de Helderse Lijn en de Hoornse lijn. In deze werkgroepen zijn ook de gemeenten en Connexxion aangesloten. De NS onderzoekt in het kader van het 10-puntenplan van de Helderse lijn hoe de spoorverbinding Alkmaar – Den Helder in de toekomst het beste bediend kan worden.

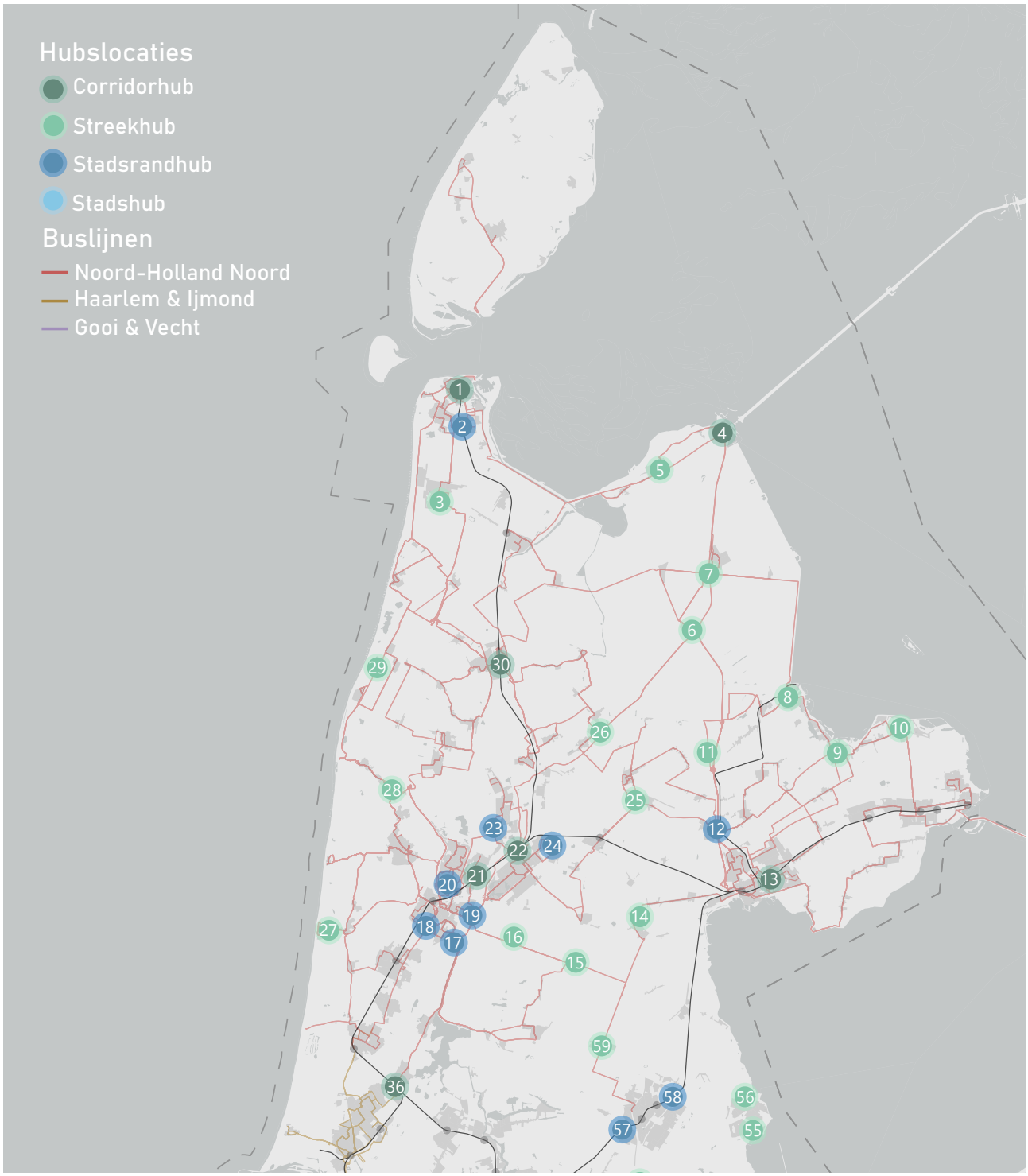
Het bedienen van de reiziger naar de MRA biedt de kans om de trein en de bus meer op elkaar aan te laten sluiten, en daarmee recht te doen aan het principe dat de parallelliteit tussen trein en bus wordt verminderd. Het ligt voor de hand om te zoeken naar een zoveel mogelijk geïntegreerd OV-systeem. Hierin past ook een gezamenlijke reisproduct voor zowel de trein en de bus. Verdere uitwerking van dit vraagstuk vindt plaats op de middellange termijn in relatie tot de introductie van de OV-pas en de nieuwe concessie van NS per 2025.

Een ander uitgangspunt voor de reiziger is het gemak van de reis. Noord-Holland Noord kent een aantal locaties waar de provincie kansen ziet om de verblijfskwaliteit voor de reiziger te verbeteren, in het geval de reiziger moet wachten bij een overstap. De provincie wil de komende jaren, samen met gemeenten en andere partners, de haalbaarheid van hubs onderzoeken, zoals opgesteld in de hubstrategie, op de volgende locaties: Den Oever, Abbekerk, Obdam, Wognum, Wervershoof, Middenmeer, Transferium Nieuwe Niedorp en Warmenhuizen.

De provincie voert op dit moment het beleid dat bedrijventerreinen niet standaard worden ontsloten met het openbaar vervoer. Dit is in het verleden wel gebeurd, maar de reizigersaantallen rechtvaardigden de kosten voor het in stand houden van het openbaar vervoer op deze terreinen niet. De redenen hiervoor zijn de ruime beschikbaarheid van (gratis) parkeerplekken op de terreinen, waardoor het openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief bleek.

Dit neemt niet weg dat we als provincie flexibel willen zijn en willen inspringen op kansen. De provincie heeft zich daarnaast uitgesproken in het Perspectief Mobiliteit dat we willen veranderen, verminderen en verbeteren, waarbij het openbaar vervoer een belangrijke rol heeft. De werkgeversaanpak is een voortvloeisel hieruit. Er wordt samen met werkgevers integraal gekeken/geanalyseerd welke maatregelen er kunnen worden genomen om de bereikbaarheid van de afzonderlijke bedrijventerreinen, te verbeteren. De provincie wil kijken of bedrijventerreinen via openbaar vervoer ontsloten kunnen worden indien uit de analyse blijkt dat deze locaties kansrijk zijn. Alleen een buslijn neerleggen is niet het antwoord, het moet een pakket aan maatregelen zijn: commitment van de werkgevers, OV-abonnementen opnemen in arbeidsvoorwaarden, etc. Dit kan wel leiden tot extra kosten vanuit de provincie om een buslijn te verleggen naar een bedrijventerrein. Er draait op dit moment een pilot met de EHC in Petten om te zien of een dergelijke aanpak succesvol kan zijn.

Noord-Holland Noord kenmerkt zich door haar landelijke karakter, met voldoende ruimte. Zolang er geen tekort is aan ruimte, zal de auto in de regio het belangrijkste



vervoermiddel blijven. De MRA kent wel een gebruik aan ruimte, en heeft daarom een parkeerbeleid dat gericht is op het ontmoedigen van de auto. We zien daarom dat het OV het aantrekkelijkst is richting de MRA. De stedelijke kernen Alkmaar en Hoorn komen qua grootte nog enigszins in de buurt om de auto te ontmoedigen. De provincie hoopt door de lijnen te strekken en te versnellen en in te zetten op hubs tot een zo'n aantrekkelijk mogelijk alternatief te komen, maar erkent tegelijk dat de auto tot 2028 dominant zal blijven.

Deels van de inzichten die de exercitie NHN heeft opgeleverd worden al meegenomen in het vervoerplan van Connexxion voor volgend jaar. Buslijnen worden op sommige plekken gebundeld tot sterkere toekomstbestendige corridors, met meer ruimte voor de fiets binnenstedelijk. De reizigers-stroom naar het station wordt beter bediend. De beoogde ingangsdatum is 21 juli 2024. De provincie voorziet dat dit nieuwe lijnennet het fundament zal blijven tot in elk geval het einde van de concessie NHN in 2028, en als uitgangspunt zal hanteren voor de daaropvolgende concessie.

➔ Actieagenda

Het vorige hoofdstuk beschreef diverse ontwikkelingen, kansen en ideeën. Inzet is deze te vertalen in acties. Deze worden in dit hoofdstuk omschreven.

De provincie wil de voortgang van deze acties borgen in al bestaande overlegstructuren, namelijk in de Regionale Agenda's Mobiliteit die voor elke regio in Noord-Holland Noord is vastgesteld, als ook in de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland en bijbehorende actieprogramma's per spoorcorridor. Deze overleggremia zijn geschikt om de voortgang op te monitoren. Op die manier voorkomen we dat we een structuur gaan optuigen die dubbelop is, en tegelijk verstevigt dit de al bestaande structuren die we met onze partners hebben.

Alle vervolgacties zijn hieronder schematisch weergegeven, met daarbij benoemd de trekker, de partners, de uit te voeren actie, de planning en waar de voortgang op deze trajecten wordt bewaakt.

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Vervoerplan Noord-Holland Noord 2024	Het opstellen van het Vervoerplan 2024	Connexxion	PNH, gemeenten, Rocov (advies)	1 september 2023 advies aanvraag Q3 2024 start nieuwe vervoerplan	Reguliere Vervoerplan procedure
	• Connexxion is gestart met het maken van een vervoerplan, dat in de loop van 2024 ingaat. Aan dit vervoerplan liggen de vele verbetervoorstellen vanuit de analyse ten grondslag. • Dit vervoerplan zal de 'reguliere' route doorlopen bij vaststelling van een vervoerplan, dus voor advies neergelegd worden bij de verschillende adviescommissies en gemeenten. • Vanuit het plan zullen acties en maatregelen benoemd worden om deze dienstregeling vanaf 21 juli 2024 mogelijk te maken.					
2	Vraag gestuurd OV	Benoemde kansen verder uitwerken naar mogelijke producten	PNH	Connexxion, NS	Q2 2024 voorstellen gereed richting dienstregeling 2025	
	• Vanuit de analyse blijkt dat er met name in de avonduren en in de weekenden er kansen liggen voor de ontwikkeling van OV-producten die meer maatwerk zouden moeten leveren. De reizigersstromen blijken dan namelijk op veel plekken zeer dun en eigenlijk een bus niet te rechtvaardigen. Een vraag gestuurd product zou juist meer kunnen aansluiten bij de behoefte, dan wel een extra kwaliteit kunnen bieden door sneller naar de bestemming te kunnen rijden, omdat niet alle haltes aangedaan hoeven te worden. Ook op plekken waar nu geen reguliere lijnen zijn, zou een vraag gestuurd product een maatwerkproduct kunnen bieden. • Voor het vervoerplan 2024 zijn nog geen nieuwe voorstellen uitgewerkt. Daarom wordt verder gezocht aan voorstellen die eventueel in de dienstregeling 2025 terecht zouden kunnen komen. Naast deze initiatieven wordt op sommige plaatsen ook gestart om de mogelijkheid met het combineren met het WMO vervoer te onderzoeken.					
3	Doorontwikkeling Mobiliteitshub concept per locatie	Strategie verder ontwikkelen en benoemen eerste mogelijkheden	PNH	Connexxion, NS en gemeenten	Vaststelling definitieve strategie	Afzonderlijke acties (hieronder benoemd) en RAM's per regio
	• Vanuit de provincie wordt gewerkt aan een definitieve Hubstrategie. Vanuit de verschillende gemeenten zijn een aantal kansrijke locaties benoemd. De komende periode wordt gekeken waar het eerst/het snelst stappen te maken zijn met de ontwikkeling van hubs. Dit moet leiden tot een aantal goede voorbeelden, waar de komende twee jaar mee aan de slag gegaan kan worden. Dit wordt gezien als 'fase II' in de ontwikkeling van hubs. Vervolgens kan met verdere uitrol begonnen worden.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1a	HOV in Alkmaar: corridor Huiswaarderweg	In beeld brengen op welke wijze deze corridor ontwikkeld kan worden	PNH	Alkmaar en Connexxion	Q4 2024	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de voorstellen is een andere bediening voor de wijk Daalmeer naar voren gekomen. Deze aanpassing in de dienstregeling wordt gezien als een eerste stap in de verdere mogelijkheden om een snelle buscorridor te maken richting het noorden van Alkmaar en ook verder richting Dijk en Waard en Warmenhuizen. De verdere vormgeving hangt ook samen met de mogelijkheid om haltes/hubs te ontwikkelen langs de Huiswaarderweg en bij de nieuwbouw in Langedijk en aan de rand van Warmenhuizen. Verder zal in de loop van 2024 ook een eerste inzicht komen hoe de reizigersaantallen zich ontwikkelen vanuit Daalmeer. • Vanuit deze verschillende ontwikkelrichtingen kan wellicht een 'HOV'-corridor ontstaan in de nieuwe concessie.					
1b	HOV in Alkmaar: corridor Zuid-AFAS stadion-Boekelermeer	Kijken naar de kansen om aan de zuidkant van Alkmaar tot een stadsrandhub te komen	PNH	Gemeente Alkmaar	Q4 2024	RAM regio Alkmaar
	• Het stadion van AZ ligt aan de zuidrand van de stad en de A9 eindigt praktisch op de parkeerplaatsen rondom het stadion. Tijdens het EK wielrennen was deze locatie één van de grote plekken om bezoekers op te vangen. Vanuit de Hubstrategie lijkt deze locatie ook zeer kansrijk om reizigers op te vangen, die anders doorrijden de stad in. Hiermee samen hangt dan natuurlijk een goed OV-systeem om mensen makkelijk de stad in te krijgen. Vanuit de huidige dienstregeling was het te vroeg om hiermee aan de slag te gaan, maar richting een nieuwe concessie heeft deze locatie veel potentie. Ook op andere plaatsen in Nederland hebben dergelijke plekken zich ontwikkeld als belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem, zoals de stad Groningen. Inzet is om de potentie de komende periode verder te bestuderen.					
2	Verkenning verplaatsen busstation Alkmaar Centraal	Aan de noordzijde een busstation voor effectievere dienstregeling en woningbouwontwikkeling	Alkmaar	PNH, NS, Connexxion	2025	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de gemeente wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied in Alkmaar. Hierin zit ook het plan om het busstation naar de noordzijde van het treinstation te verplaatsen. Het busstation zou hier goed kunnen aansluiten op de traverse van het station. Verder zouden bussen richting het noorden een snellere verbinding krijgen. Echter, voor de bussen vanuit het centrum vormt de spoorwegovergang in de Helderse weg op dit moment nog een barrière. Gezamenlijk wordt gestudeerd hoe een eventueel busstation aan de noordzijde vorm kan krijgen.					
3	Lijn 350 verder ontwikkelen als OV-'drager' richting de kop van NH	De verbinding kan als sterke lijn door NH ontwikkelen	PNH	Hollands Kroon, Dijk en Waard, Alkmaar, Connexxion, provincie Fryslan (+vervoerder)	Q1 2024	RAM regio Alkmaar en RAM regio kop
	• Langs de lijn van de 350, die van Alkmaar richting Friesland rijdt, worden verschillende kansen gezien om deze verbinding als drager door het noorden van Noord-Holland te ontwikkelen. Met name bij de kernen in Hollands Kroon kan de halte zich verder ontwikkelen als HUB en een rol krijgen in het leefbaar houden van deze kernen. Hiervoor is een frequente verbinding richting Alkmaar van belang.					
4	Dienstregeling 'Dijk en Waard' i.c.m. woningbouw	Nieuwe woningbouwlocaties met OV bedienen	Dijk en Waard en PNH	Alkmaar, Connexxion	2025	RAM regio Alkmaar
	• Vanuit de analyses blijkt dat er voor woningen die ten noorden van het station liggen kansen ontstaan voor snellere verbindingen richting Alkmaar en verder via station Heerhugowaard, afhankelijk van de dienstregeling van de bus en trein. • De gemeente heeft veel ontwikkellocaties benoemd ten noorden van het station en op een flinke fietsafstand. Met de ontwikkeling van deze gebieden, zal gekeken moeten worden, naar een efficiënt OV product, wat goed aansluit op de behoefte, de reisbestemmingen (scholen) en het treinproduct naar de MRA, aangezien de verwachting is, dat dit een belangrijke reisrelatie gaat vormen.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Onderzoek bediening Helderse lijn	Studeren op verschillende dienstregelmodellen richting Den Helder 2040	NS	Gemeenten, PNH, ProRail	Q1 2024	ROA Helderse Lijn
	• De NS heeft een voorstel gedaan om een aantal bedieningsscenario's uit te werken voor de treinverbinding tussen Alkmaar en Den Helder voor op de lange termijn (2040). Uitkomsten worden besproken en meegenomen in de regionale ontwikkelagenda van de Helderse Lijn en afhankelijk van uitkomsten ook in de verschillende PVVB's-.					
2	Actieprogramma Helderse lijn (10 puntenplan)	Verder uitvoeren van het actieprogramma Helderse lijn	PNH, NS	Gemeenten	Doorlopend	ROA Helderse Lijn en RAM kop van NH
	In 2022 is het actieprogramma opgesteld voor de Helderse lijn (Alkmaar – Den Helder) in de vorm van een 10-puntenplan. Dit plan bestaat uit een gezamenlijke ambitie voor de Helderse lijn met een aantal meetbare doelstellingen voor het jaar 2030. De maatregelen moeten bijdragen aan het verbeteren van de Helderse lijn en ook een intensiever gebruik van het OV van en naar Texel. Het 10-puntenplan bestaat verder uit maatregelen op het gebied van: • gebieds- en knooppuntontwikkeling; ontwikkelen in nabijheid van OV-knooppunten • het verbeteren van de deur-tot-deur reis (fietsroutes/stallingen/P+R) • versterken toerisme en recreatie					
3	Lijn 350 verder ontwikkelen als OV-'drager' richting de kop van NH	De verbinding kan als sterke lijn door NH ontwikkelen	PNH	Gemeenten, Transdev	Q1 2024, aanbieding in aanbesteding Friesland duidelijk, daarna discussie over eventuele aanvullingen.	RAM kop van NH
	• Langs de lijn van de 350, die van Alkmaar richting Friesland rijdt, worden verschillende kansen gezien om deze verbinding als drager door het noorden van Noord-Holland te ontwikkelen. Met name bij de kernen in Hollands Kroon kan de halte zich verder ontwikkelen als HUB en een rol krijgen in het leefbaar houden van deze kernen. Hiervoor is een frequente verbinding richting Alkmaar van belang.					
4	Ontwikkeling hubs Wervershoof, Middenmeer, Nieuwe Niedorp, Den Oever	Opstarten haalbaarheids-onderzoeken na vaststelling strategie	PNH	Hollands Kroon	Q2 2024 Start onderzoek	RAM Kop van Noord-Holland
	• Vanuit het onderzoek komt dat deze verbinding een drager zou moeten zijn binnen het noorden van Noord-Holland. Een viertal hubs zijn benoemd in Hollands Kroon. Ook vanuit de gemeente wordt de ontwikkeling van een centrale plek rondom deze hubs als belangrijk gezien in het leefbaar houden van deze kernen. Daarnaast heeft de provincie als speerpunt in haar nieuwe coalitieakkoord benoemd dat het behouden van voorzieningen in het landelijk gebied essentieel is. In andere delen is de koppeling tussen de Hub-ontwikkeling en het bieden/behouden van bepaalde voorzieningen reeds gemaakt. Na vaststelling van de hubstrategie lijkt juist deze verbinding zeer geschikt om verder in te vullen in samenwerking met de gemeente.					

Vervolg n.a.v. ontwikkelperspectief OV in heel Noord Holland Noord		Actie	Trekker	Partners	Planning / mijlpalen	Voortgang bewaakt in
1	Ontwikkel-agenda Hoornse lijn	opstellen en uitvoeren Actieprogramma Hoornse lijn	PNH, NS	Gemeenten, ProRail	Q2 2024	ROA Hoornse lijn
	• De Hoornse lijn heeft een sterke eenzijdige spitsrichting: in de ochtendspits zitten de treinen vol richting Amsterdam, terwijl richting Hoorn nauwelijks mensen in de trein zitten. Ook de bussen die aansluiten op de trein worden veel gebruikt. Dit komt omdat in onze provincie de werkgelegenheid sterk is geconcentreerd in en rondom Amsterdam. In het actieprogramma voor de Hoornse lijn wordt gekeken hoe hier verbeteringen in te bereiken zijn. • Er wordt een concreet actieprogramma opgesteld, met o.a. het opstellen van een ruimtelijk-economisch perspectief voor de Hoornse lijn en uitvoering geven aan diverse First en last mile maatregelen.					
2	Ontwikkeling 'HOV' naar Wervershoof en Medemblik	Studie naar ontwikkeling HOV	PNH	Gemeenten, Connexxion	Q2 2024 start studie	RAM West-Friesland
	• Deze actie hangt samen met de ontwikkeling van het treinproduct. Voor de korte termijn lijkt een doorgroei naar buslijnen met een hoge frequentie lastig. Dit zal het eerste aan de orde zijn in de ochtendspits en dan ook nog eens op een beperkt aantal dagen. • Om dan te komen tot een frequentieverhoging over de hele dag is lastig. Wel is het goed om te onderzoeken onder welke condities zo'n frequente busverbinding zich kan ontwikkelen.					
3	Doorontwik-keling belang hub Abbekerk, Obdam en Wognum?	Opstarten haalbaarheids-onderzoeken na vaststelling strategie	PNH	Gemeenten	Q3 2023 vaststelling Q2 2024 Start onderzoek	RAM West-Friesland
	• Vanuit de Hubstrategie zijn meerdere plekken in West-Friesland benoemd waar kansen liggen voor hubontwikkeling. De provincie gaat samen met de gemeenten studeren op de mogelijkheden om deze plekken verder te ontwikkelen binnen het OV-systeem.					
4	Ontwikkel-agenda West-Friese lijn	Toewerken naar een Regionale ontwikkelagenda voor de West-Frieselijn	PNH en NS	Gemeenten en Connexxion	Q1 2024	ROA West-Friesland
	• Voor de West-Friese lijn wordt op dit moment een regionale ontwikkelagenda afgestemd door Provincie en NS samen met gemeenten. Afzonderlijke acties komenin dit document te staan. Eventuele projecten die raakvlak hebben met de dienstregeling van de bus kunnen terugkomen op de regionale agenda mobiliteit van West-Friesland.					
5	Koppeling doelgroepenver-voer-openbaar vervoer	Het maken van een opzet voor een pilot	Hoorn en PNH		Q2 2024	RAM West-Friesland
	• De gemeente en de provincie zijn op dit moment aan het onderzoeken hoe het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer elkaar kunnen aanvullen. Beide partijen bieden een vorm van vervoer aan, waarbij een koppeling interessant zou kunnen zijn.					