

Vervoerplan

Vervoerplan

Noord-Holland Noord 2022

Datum	11 juni 2021	Soort document	Rapportage
Auteur	René M. Ouwehand MSc.	Classificatie	Voor advies
Versie	1.0	Aan	Rocov en gemeenten NHN



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Ontwikkeling vervoervraag – realisatie	5
1.2	Ontwikkeling vervoervraag – prognose	7
1.3	Financieel kader.....	7
1.4	Inbreng stakeholders en proces	8
1.5	Overzicht grootste wijzigingen ten opzichte van 2021.....	8
2	Uitgangspunten voor nieuw ontwerp	9
2.1	Ketenreis.....	9
2.2	Vervoerstromen	11
2.3	Wijzigende mobiliteitsbehoefte	14
2.4	Aantrekkelijk en toekomstvast vervoer	14
2.5	Lokale en regionale wensen	14
3	Nieuw ontwerp netwerk en dienstregeling.....	15
3.1	Noordkop – rondom Den Helder en op Texel.....	16
3.1.1	Texel	16
3.1.2	Den Helder.....	17
3.1.3	Julianadorp	20
3.2	Noordkop – rondom Schagen en Middenmeer.....	25
3.2.1	Callantsoog en ‘t Zand	25
3.2.2	Petten.....	26
3.2.3	Tuitjenhorn en Warmenhuizen.....	28
3.2.4	Middenmeer	32
3.2.5	Overige lijnen in Schagen en Hollands Kroon	34
3.3	Noord-Kennemerland – ten noorden van Alkmaar.....	35
3.3.1	Camperduin – Schoorl	36
3.3.2	Langedijk.....	37
3.3.3	Heerhugowaard	41
3.3.4	Overige lijnen in Bergen, Langedijk en Heerhugowaard	43
3.3.5	Alkmaar	44
3.4	Noord-Kennemerland – ten zuiden van Alkmaar.....	50
3.4.1	Egmond.....	51
3.4.2	Castricum, Heiloo en Uitgeest	51
3.4.3	Overige lijnen in de BUCH-gemeenten.....	53
3.5	Westfriesland	54
3.5.1	Medemblik, Opmeer, Stede Broec, Enkhuizen, Drechterland, Koggenland.....	54
3.5.2	Hoorn	61
3.6	Dienstregelingkalender 2022	64
3.7	Infrastructuur	65
3.7.1	Overzicht met infrastructurele wijzigingen	65
3.7.2	Afstemming over voorgenomen herinrichtingsplannen	66
4	Aanpassen voorzieningenniveau	67
5	Afsluiting	68
6	BIJLAGE 1 – “motie Salm”	69
7	BIJLAGE 2 – Benaderingen voor minimum plan en groei	72

Copyright © 2021 Connexxion Nederland. Alle rechten voorbehouden.

Dit document is eigendom van Connexxion. Connexxion behoudt zich alle rechten ter zake voor en er mag, behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen, niets uit dit rapport worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) en / of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Connexxion.



1 Inleiding

De concessie Noord-Holland Noord startte op 22 juli 2018. De aanbesteding van de concessie startte echter al in september 2016. De uitgangspunten die aan de concessie ten grondslag liggen zijn daardoor al weer een aantal jaren oud. De provincie Noord-Holland heeft daarin voorzien door iedere drie jaar te bepalen of de oorspronkelijke uitgangspunten, zowel in bestek als offerte, nog steeds aansluiten bij de realiteit en als dat niet meer zo is de uitgangspunten te herdefiniëren zodat het aanbod voor de reiziger bijgesteld kan worden. Nu is het eerste moment voor het eventueel herdefiniëren van de uitgangspunten. In Provinciale Staten is daar reeds over gesproken, ook stakeholders hebben daar hun reactie op kunnen geven.

Slimmer, sneller, samen verbinden

Uitgangspunten voor een toekomstgerichte bereikbaarheid in de ov-concessie Noord-Holland Noord

Slimmer

Combinatie fiets en OV

Er moeten slimme combinaties gezocht worden om de tevredenheid van reizigers en de reis met het OV te verbeteren. Om dit te bereiken zal de krachtige formule fiets + OV (nog) beter benut moeten worden. Daar waar de afstand tot de bushalte te groot is om te lopen, moeten goede haltevoorzieningen en veilige fietsinfrastructuur aanwezig zijn. Op deze manier kunnen reizigers met een gerust hart dag en nacht van en naar het OV reizen en de fiets stallen. Mobiliteitshubs (OV haltes met extra voorzieningen zoals fietsklemmen) kunnen hier een goede rol in spelen.

Combinatie buurtbus en OV

Een andere slimme combinatie is de buurtbus met OV. Daar waar geen reguliere buslijn rijdt, vanwege de beperkte reizigersvraag, is de buurtbus een goed alternatief. Gedreven door vrijwilligers met een hart voor de gemeenschap biedt de buurtbus vervoer tot in de haarvaten van Noord-Holland Noord. Aangevuld met de bijna 100 vrijwilligersvervoersinitiatieven spelen vrijwilligers een grote rol in het bereikbaar en vitaal houden van het landelijk gebied. Dit maatwerkvervoer is gericht op het verbinden van kernen en knopen en zal de komende jaren meer aanvullend worden op het openbaar vervoer. Goede aansluitingen maar ook wachtvoorzieningen zijn daarvoor van belang.

Combinatie doelgroepenvervoer en OV

De provincie wil een nieuwe start maken met de integratie van doelgroepenvervoer en OV. Door reizigers eenvoudiger en langer gebruik te laten maken van het reguliere OV kunnen gemeenten doelgericht het Wmo-vervoer aanbieden. Maar ook de OV-reiziger kan op plaatsen en momenten dat er, door beperkte vervoervraag, geen openbaar vervoer of buurtbus rijdt gebruik maken van de flexibiliteit van het systeem voor het doelgroepenvervoer. Samen met de gemeenten, regio en Connexxion zullen de komende periode pilots uitgewerkt worden om de integratie van Wmo-vervoer en OV te verbeteren onder andere met behulp van een MaaS-app (Mobility as a Service).

Sneller

Directe verbindingen

Door streekbuslijnen te versnellen en directer aan te sluiten op OV-knooppunten wordt het voor inwoners van kernen zonder treinstation aantrekkelijker om met het OV te reizen. Dit betekent dat bussen vaker via de provinciale weg zullen rijden in plaats van de kleine binnendoor wegen. Dit draagt bij aan de kwaliteit van de buslijn (kortere reistijd, directe verbinding) en zorgt voor een efficiëntere uitvoering.

De inzet om buslijnen via de provinciale weg te laten rijden, betekent dat kernen meer met haltes aan de rand bediend worden. Mobiliteitshubs met o.a. goede fietsvoorzieningen kunnen hier een grote rol spelen in het bereikbaar houden van gebieden. Het versnellen van verbindende lijnen en de aanleg van mobiliteitshubs sluit aan bij het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040.

Betere integratie met trein en stroomlijnen

Door trein, Qliner 350 en aanvullende systemen meer te integreren in het busnetwerk van Noord-Holland Noord zijn we in staat de reistijd te verkorten en de overstap te veraangename. Door reizigers naar overstappunten van sterke vervoerslijnen te brengen, kan een snel en betrouwbaar vervoer geboden worden van hoge kwaliteit. Met NS en Arriva zullen afspraken gemaakt moeten worden over tarieven, gemeenschappelijke marketing en voorkomen dat lijnen onnodig parallel aan elkaar rijden. Dit helpt om met name West-Friesland en de Kop van Noord-Holland beter te ontsluiten.



Samen verbinden

De provincie vindt dat het OV goed gebruikt moet worden. Zijn er onvoldoende instappers in een gebied, op een lijn of in een periode dan is dat een aanwijzing dat een bus niet de juiste mobiliteitsoplossing is. Met de concessieverlener, Rocov en regionale partners wordt gezocht naar goede alternatieven. Daarbij is het denkbaar dat combinaties worden gemaakt met doelgroepenvervoer, Wmo of andere initiatieven.

Verbindend openbaar vervoer in de regio

Er is niet alleen oog voor de snelle sterke OV-verbindingen, maar ook tussenliggende gebieden moeten bereikbaar zijn per openbaar vervoer. Ook hier kan de fiets een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport. Voor wie dat niet kan of wil, of voor wie de afstand te lang is, is er een netwerk van (buurt)buslijnen en scholierenlijnen in de regio.

Ondersteunend openbaar vervoer in de steden en grote kernen

Lopen en fietsen worden steeds belangrijker voor mensen om zich te verplaatsen in de steden. Dat is niet alleen een ambitie, maar ook de dagelijkse praktijk. Ook hier geldt dat voor wie dit niet kan of wil, of voor wie de afstand te lang is, er openbaar vervoer beschikbaar is. In de steden rijdt een ontsluitende lokale busdienst in een frequentie afgestemd op de vervoervraag en met haltes nabij belangrijke voorzieningen en functies.

Verbeterde samenwerking

Door een sterke samenwerking of zelfs integratie met doelgroepenvervoer blijven regio's bereikbaar op momenten dat er geen openbaar vervoer is vanwege een te lage vervoersvraag. Dit kan met commercieel doelgroepenvervoer (zoals in Alkmaar en West-Friesland) maar ook met vrijwilligerssystemen (zoals in de Kop van Noord Holland). Door samenwerking worden de vervoerssystemen beter benut en wordt de bereikbaarheid vergroot.

Vraagafhankelijk openbaar vervoer als vangnet

Op plaatsen waar het openbaar vervoer, doelgroepenvervoer dan wel een vervoersinitiatief mist, biedt Connexxion vraagafhankelijk vervoer. Dit vraagafhankelijke vervoer wordt in overleg met gemeenten, Rocov en Connexxion verder doorontwikkeld tot een toekomst vast, betrouwbaar en goed mobiliteit systeem.

Kostendekkende exploitatie

Recreatieve voorzieningen (strand, accommodaties of attracties) en bedrijventerreinen kunnen alleen worden bediend als het mogelijk is om kostendekkend vervoer te laten rijden. Hierbij is een bijdrage vanuit ondernemers, gemeenten en werkgevers noodzakelijk. Onderzocht wordt of met een werkgeversaanpak en/of verkeersmanagement het OV hier aantrekkelijker kan worden gemaakt voor automobilisten.

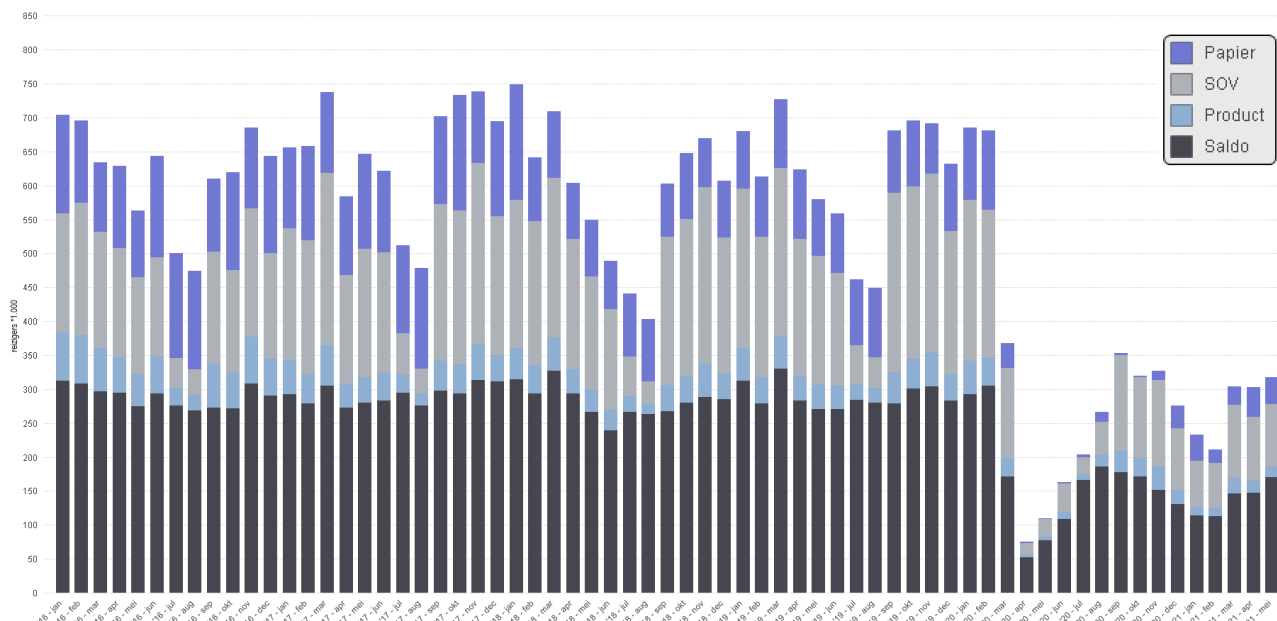
Dit vervoerplan is de concrete uitwerking van de herziene beleidsmatige uitgangspunten. De beoogde ingangsdatum is zondag 12 december 2021. Dan wijzigt ook de dienstregeling van de Nederlandse Spoorwegen. En omdat een aantal treinen in Noord-Holland Noord anders wordt ingepland zal hoe dan ook het busnet daarin mee moeten bewegen. Mocht dit vervoerplan op een ander moment in dienen te gaan, dan nog zal de dienstregeling in de concessie Noord-Holland Noord op 12 december 2021 een aantal wijzigingen moeten ondergaan. Wanneer die situatie zich voordoet, zal daar een apart voorstel voor worden ingediend.

Naast de herziene uitgangspunten houden we in dit vervoerplan rekening met de effecten in de mobiliteitsvraag door COVID-19. Sinds maart 2020 gelden in Nederland diverse maatregelen als gevolg van de uitbraak van COVID-19 waardoor de mobiliteitsvraag aanmerkelijk gewijzigd is. Na enige versoepeling in de zomer van 2020 zijn daarna maatregelen weer strenger geworden. Inmiddels staat de rijksoverheid weer steeds meer toe en zien we ook weer meer mensen onderweg zijn.



1.1 Ontwikkeling vervoervraag – realisatie

De ontwikkeling van de reizigersaantallen in 2019 en 2020 laat duidelijk de gevolgen van de door de overheid opgelegde lockdown-maatregelen zien. Eerst kijken we echter naar de historische langetermijntoename. De volgende grafiek laat per maand het aantal reizigers vanaf januari 2016 tot en met mei 2021 zien.

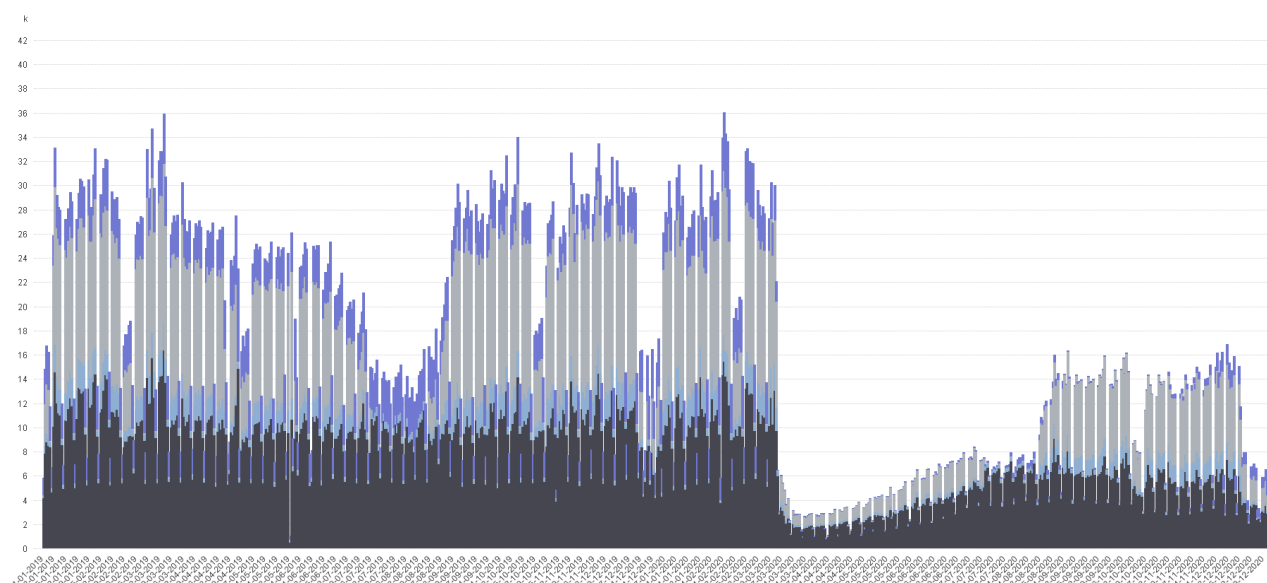


Seizoensinvloeden zijn elkaar jaar opnieuw zichtbaar. Zodra het voorjaar aanbreekt daalt het aantal reizigers per maand en tijdens de zomervakantie is het telkens het rustigst. Daarna neemt de vervoervraag steeds weer toe. Het grote aandeel onderwijs gerelateerd vervoer in Noord-Holland Noord speelt hier natuurlijk een belangrijke rol in. Tijdens schoolvakanties is er weinig vervoervraag van studenten en scholieren; dat verklaart waarom de categorieën “SOV” (studenten-reisrecht) en “producten” (bijvoorbeeld het Overal-maand-abonnement) juist het hardst dalen.

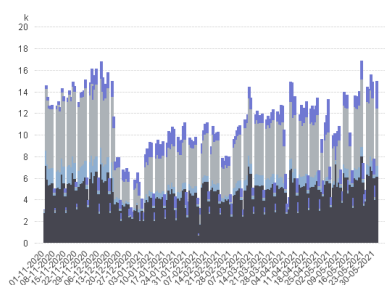
Daarnaast valt op dat vanaf 2018 het aantal reizigers per maand op “papier” per maand is afgenomen. Dat komt doordat toen bij betalen in de bus alleen “pin only” is ingevoerd. Betalen met contant geld was niet meer mogelijk. Een aantal reizigers heeft toen een andere keuze gemaakt en reist nu met de ov-chipkaart of reist minder vaak met de bus.

Als we inzoomen op de recente ontwikkelingen wordt duidelijk dat toen in maart 2020 de lockdown van kracht werd, de vervoervraag wegviel. Naar de zomer toe trok het aantal reizigers weer iets aan en groeide na de vakantie verder doordat scholen weer meer leerlingen op locatie ontvingen. In de onderstaande grafiek is de ontwikkeling van de vervoervraag in 2019 en 2020 per dag zichtbaar.

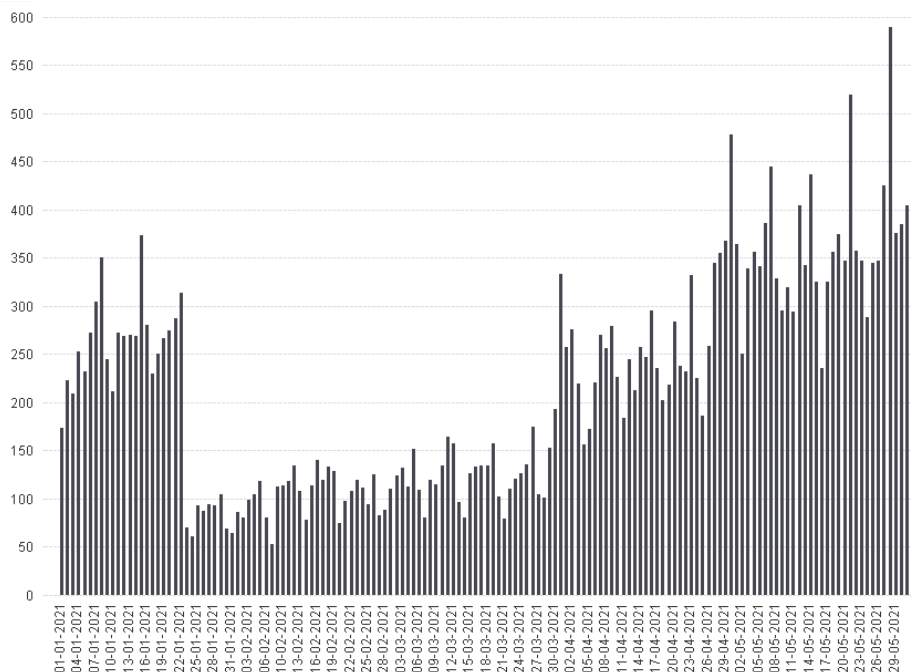




De eerste maanden van 2021 lieten vanwege de strengere maatregelen dan weer een daling van het aantal reizigers zien. Maar met het meer en meer opheffen van beperkende maatregelen wordt het, ook in de bus, steeds drukker.



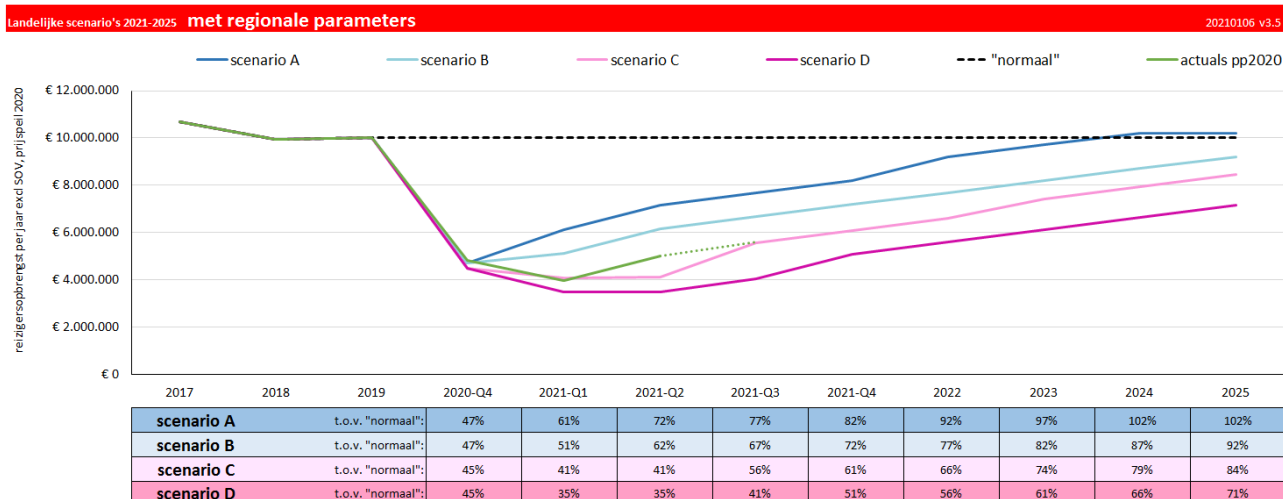
In de eerste maanden van 2021 speelde niet alleen mee dat scholen groten-deels (weer) gesloten waren, maar ook dat er een avondklok is ingevoerd. De grafiek rechts laat zien dat voordat de avondklok werd ingesteld er zo'n 300 reizigers per dag na 21:00 uur instapten, tijdens de avondklok nog maar 100 reizigers. Vervolgens werd de avondklok verlaet naar 22:00 uur, om weer later helemaal opgeheven te worden. Dat was ook zichtbaar in het gebruik, de reizigersaantallen namen weer snel toe.



1.2 Ontwikkeling vervoervraag – prognose

Het is moeilijk te voorspellen hoe de vervoervraag zich de komende tijd gaan ontwikkelen. Er zijn daarom landelijk verschillende scenario's uitgewerkt. Voor Noord-Holland Noord toont onderstaande grafiek de verwachtingen van de verschillende scenario's.

Noord-Holland Noord



Met de huidige inzichten lijkt scenario C het meest waarschijnlijk. Dat betekent dat de reizigersopbrengsten nog jaren (fors) achter zullen blijven ten opzichte van het niveau van 2019.

1.3 Financieel kader

De beschikbaarheidsvergoeding van de rijksoverheid drukt het verlies wat de openbaar vervoerbedrijven lijden. Maar die vergoeding is waarschijnlijk eindig en zal vermoedelijk eerder stoppen dan dat de reizigersopbrengsten weer op het oude niveau zijn. Tot voor kort gingen we er daarom vanuit dat om te zorgen dat de exploitatie van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord niet verlieslatend blijft, (voorlopig) het voorzieningenniveau verlaagd zou moeten worden. Provincie Noord-Holland heeft daarbij aangegeven het vervoerplan op te bouwen op basis van zo'n 260.000 dienstregelinguren per jaar en in stappen aan te geven hoe opgeschaald kan worden naar uiteindelijk weer de normale omvang van circa 320.000 dienstregelinguren. Echter, de meest recente inzichten gaan uit van het voortzetten van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) in 2022. Het aantal dienstregelinguren dient daarbij gelijk te blijven aan 2021. Dat actuele inzicht maakte, dat in korte tijd dit vervoerplan herschreven moest worden met 305.000 dienstregelinguren als uitgangspunt en niet meer het lage aantal van 260.000 uren. Ook met 305.000 dienstregelinguren zitten we nog onder de volledige omvang van de concessie. In hoofdstuk 4 geven we aan hoe uiteindelijk naar het volledige niveau van 320.000 dienstregelinguren gegroeid kan gaan worden. Tegelijk geven we in dat hoofdstuk ook aan wat er nodig is, mocht onverhoopt de BVOV in 2022 niet doorgaan of onder andere voorwaarden dan nu bekend.

In bijlage 2 is het stappenplan opgenomen wat oorspronkelijk het uitgangspunt voor dit vervoerplan was, maar op basis van de meeste actuele inzichten dus moest worden bijgesteld.



1.4 Inbreng stakeholders en proces

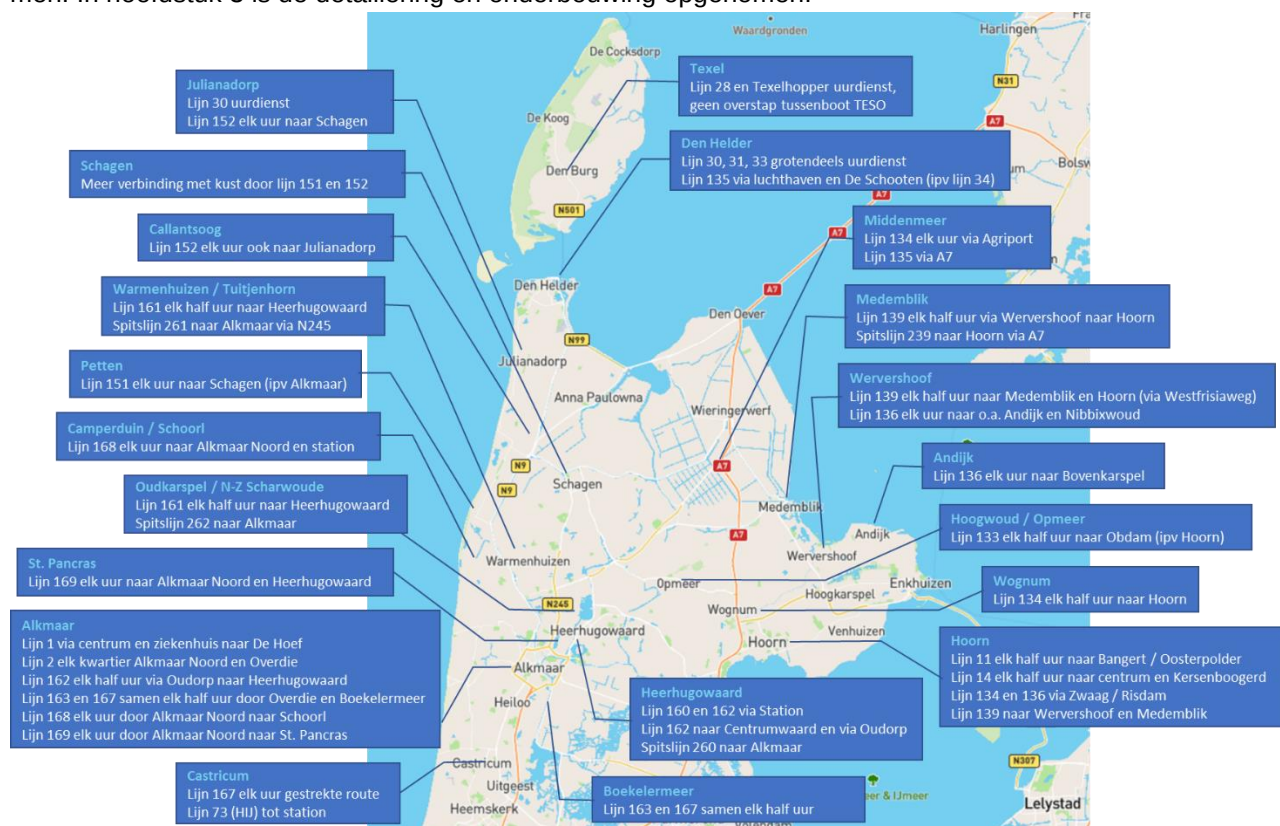
Het voorliggende vervoerplan is in de ontwerpfase informeel met de stakeholders (consumentenorganisaties en gemeenten) besproken. Die gesprekken hebben extra input opgeleverd die betrokken is bij het verdere ontwerp. De ingebrachte punten komen in dit vervoerplan aan de orde.

Deze concept versie van het vervoerplan wordt nu voor advies aan de stakeholders voorgelegd. De formele adviezen worden verwerkt in het definitieve vervoerplan.

Het definitieve vervoerplan Noord-Holland Noord 2022 wordt ter goedkeuring aan provincie Noord-Holland aangeboden.

1.5 Overzicht grootste wijzigingen ten opzichte van 2021

In de volgende infographic vatten we de grootste voorgestelde wijzigingen in netwerk en dienstregeling samen. In hoofdstuk 3 is de detaillering en onderbouwing opgenomen.



2 Uitgangspunten voor nieuw ontwerp

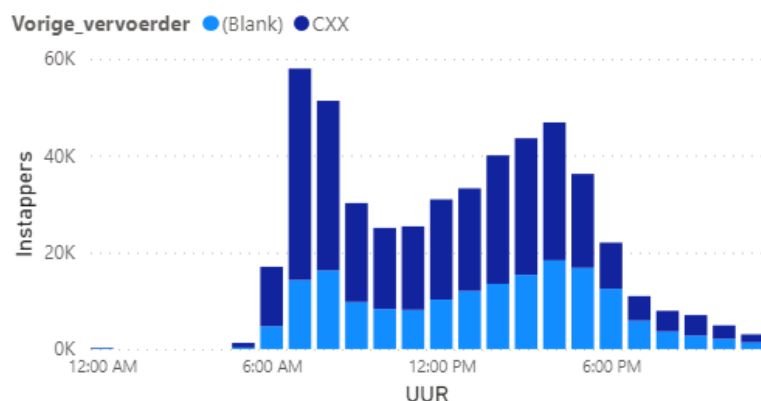
Zoals in hoofdstuk 1 benoemd is het aantal beschikbare dienstregelingen de norm voor een nieuw ontwerp. We gaan uit van 305.000 dienstregelingen per jaar als norm en baseren daar het ontwerp op. In dit hoofdstuk werken we een aantal analyses uit om te kunnen gebruiken als vervoerkundige uitgangspunten voor een nieuw ontwerp van het netwerk in Noord-Holland Noord.

2.1 Ketenreis

Veel reizigers in Noord-Holland Noord reizen niet alleen met de bus van Connexxion maar maken ook de overstap naar andere vervoerders. De meeste overstappen vinden plaats van/naar de trein, ook stappen er reizigers over op buslijnen van Arriva (Qliner 350), EBS (concessie Waterland) en Connexxion (concessie Haarlem-IJmond). De overstap tussen de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond hebben we goed in beeld vanuit de transactiedata met de ov-chipkaart in al onze voertuigen. Hoe exact de overstapbewegingen naar andere vervoerders zijn, is in de voor ons beschikbare data niet zichtbaar. Dat inzicht kan, op een redelijk hoog abstractieniveau, via Translink verkregen worden. Provincie Noord-Holland heeft daartoe een informatieverzoek bij Translink ingediend. Het genereren van de gevraagde inzichten vergt echter een doorlooptijd van enkele maanden. Daar kan niet op gewacht worden. De gegevens die wij nu beschikbaar hebben, kunnen met enige aanvullende analyse wel een indruk geven van de mate waarin sprake van een ketenreis is. In iedere transactie met de ov-chipkaart is ook een kenmerk van de vorige transactie opgenomen. Op basis van dat kenmerk kunnen we zien of de vorige transactie bij Connexxion of bij een andere vervoerder was. We weten echter niet bij welke vervoerder, op welke plek of wanneer. Het inzicht in de ketenreis is dus, voornamelijk, een indicatie.

Op basis van de check-in transacties in de bussen van de concessie Noord-Holland Noord zagen we op werkdagen in november 2019 dat ruim 35% van de reizigers de voorgaande transactie bij een andere vervoerder dan Connexxion deed. In november 2020 was dat percentage ruim 30%. Als we aannemen dat bij uitchecken eenzelfde verdeling geldt, dan maakt het merendeel van onze reizigers een reis waarbij de volgende of juist voorgaande vervoerder een andere partij dan Connexxion is. In Noord-Holland Noord zal dat over het algemeen de Nederlandse Spoorwegen zijn en meestal zal het ook om een directe overstap gaan. De verdeling wel/niet Connexxion varieert nogal per locatie, per lijn, per tijdstip. Die variatie gebruiken we bij de verdere onderbouwing van keuzes in het nieuw ontwerp van netwerk en dienstregeling. De volgende afbeeldingen geven enige inzichten (op basis van werkdagen november 2019). Over de gehele concessie gemeten is hieronder zichtbaar dat in de middagspits relatief de meeste reizigers instappen met een voorgaande transactie bij een andere vervoerder. Veelal zullen dit reizigers zijn geweest die weer op weg naar huis zijn en bijvoorbeeld met de trein vanuit Amsterdam kwamen.

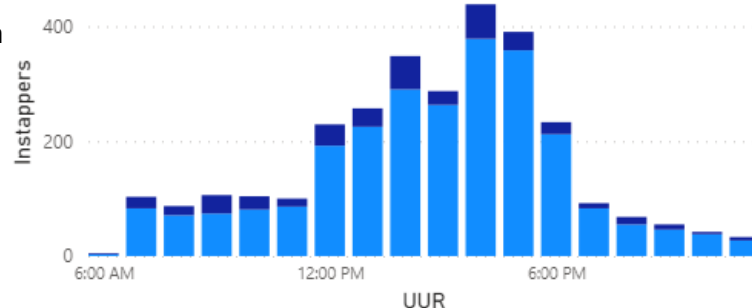
Instappers per uur



Dezelfde grafiek maar dan alleen voor de halte Den Helder, Station Zuid Westzijde laat zien dat eigenlijk de gehele dag door ruim 85% van alle check-ins een voorgaande transactie bij een andere vervoerder hadden. Het is daarom zeer aannemelijk om te veronderstellen dat voor 85% van de reizigers reizend vanaf Station Den Helder Zuid sprake is van een ketenreis trein-bus. En gegeven het lokale ov-netwerk zal dat nagenoeg altijd de trein vanuit Amsterdam / Alkmaar / Schagen zijn geweest.

Instappers per uur

Vorige_vervoerder (Blank) CXX



2.2 Vervoerstromen

Niet alleen uit de analyse van de transacties blijkt dat in Noord-Holland Noord de ketenreis een groot aandeel in de vervoervraag heeft. Ook als we de vervoerstromen in beeld brengen, wordt duidelijk dat de meeste vervoerstromen vanaf of naar één van de NS-stations leiden. Van alle reizen begint of eindigt bijna tweederde op één van de NS-stations in de regio.

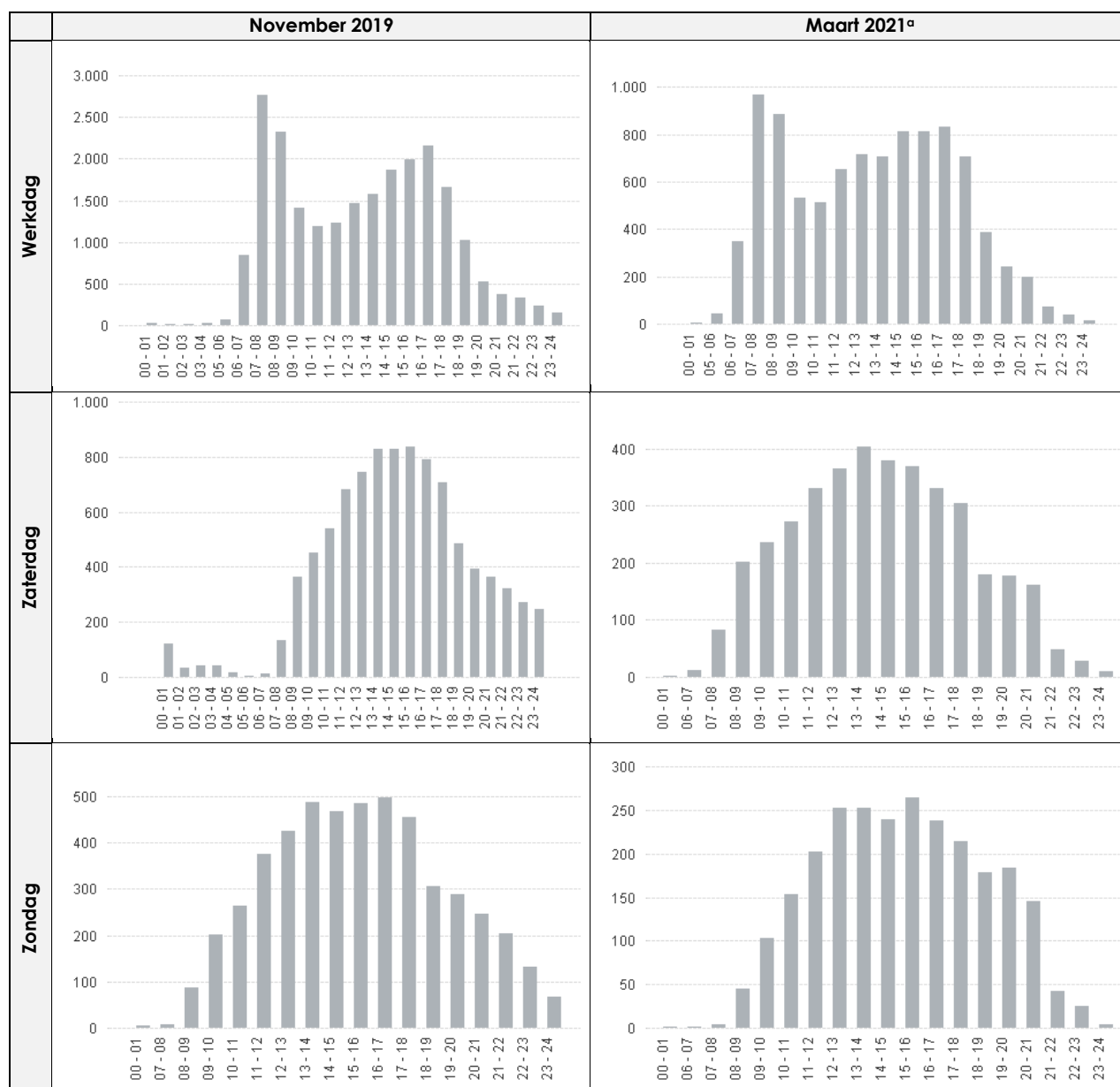
In de volgende tabellen is de top 15 haltes opgenomen waar de reis bij Connexxion in Noord-Holland Noord begon of eindigde. De analyse gaat uit van transacties met de ov-chipkaart op werkdagen in november 2019 en maart 2021.

Beginhalte	Aantal		Eindhalte	Aantal	
Alkmaar, Station	3.630,2	16%	Alkmaar, Station	3.472,7	15%
Hoor, Station	2.189,0	9%	Hoor, Station	1.966,8	8%
Den Helder, Station	708,8	3%	Alkmaar, Kanaalkade	666,6	3%
Alkmaar, Kanaalkade	629,4	3%	Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	515,5	2%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	478,3	2%	Den Helder, Station	354,6	2%
Den Helder, Station Zuid Westzijde	260,4	1%	Den Helder, Station Zuid Westzijde	301,7	1%
Heerhugowaard, Station	250,0	1%	Alkmaar, Station Noord	278,1	1%
Schagen, Station	241,5	1%	Den Helder, Steiger TESO	266,7	1%
Heerhugowaard, Huygenhoek	230,0	1%	Heerhugowaard, Station	260,0	1%
Alkmaar, Station Noord	213,2	1%	Schagen, Station	208,2	1%
Den Oever, Busstation	197,8	1%	Heerhugowaard, Huygenhoek	205,9	1%
't Horntje, Veerhaven	195,1	1%	Schagen, Hofstraat	196,3	1%
Alkmaar, Laan van Bath	185,2	1%	Bergen, Plein	184,9	1%
Bergen, Plein	180,9	1%	Den Oever, Busstation	184,6	1%
Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	168,6	1%	Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	182,9	1%
Overige haltes	13.509,9	58%	Overige haltes	14.022,8	60%
Totaal	23.268,3		Totaal	23.268,3	

Beginhalte	Aantal		Eindhalte	Aantal	
Alkmaar, Station	1.396,2	15%	Alkmaar, Station	1.244,4	13%
Hoor, Station	958,1	10%	Hoor, Station	911,5	10%
Den Helder, Station	336,9	4%	Alkmaar, Kanaalkade	224,1	2%
Alkmaar, Kanaalkade	217,4	2%	Den Helder, Station	164,6	2%
't Horntje, Veerhaven	134,8	1%	Den Helder, Station Zuid Westzijde	125,4	1%
Den Helder, Station Zuid Westzijde	115,1	1%	Den Helder, Steiger TESO	124,5	1%
Heerhugowaard, Station	96,3	1%	't Horntje, Veerhaven	113,1	1%
Den Oever, Busstation	95,9	1%	Alkmaar, Station Noord	111,4	1%
Alkmaar, Laan van Bath	91,7	1%	Heerhugowaard, Station	107,0	1%
Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	86,0	1%	Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	99,7	1%
Heerhugowaard, Huygenhoek	80,6	1%	Den Oever, Busstation	89,1	1%
Alkmaar, Station Noord	74,3	1%	Den Burg, Elemert/Centrum	88,1	1%
Bergen, Plein	73,7	1%	Alkmaar, Laan van Bath	80,9	1%
Schagen, Station	71,9	1%	Bergen, Plein	76,0	1%
Heerhugowaard, Rivierenwijk	70,7	1%	Heerhugowaard, Huygenhoek	75,5	1%
Overige haltes	5.588,2	59%	Overige haltes	5.852,5	62%
Totaal	9.487,8		Totaal	9.487,8	

Van oudsher kent de vervoervraag in Noord-Holland Noord een heel hoge spitsdruk. De grafieken hieronder tonen het gemiddeld aantal reizigers per dag per uurblok per dagsoort. Zowel voor november 2019 als maart 2021 is de analyse op basis van transactie met de ov-chipkaart uitgevoerd. Naast de absolute daling in het aantal reizigers is ook zichtbaar dat in 2021 de spits/dalverhouding een stuk minder scheef is. Bij een toenemende vervoervraag zal ook die verhouding weer anders kunnen gaan worden, al is nog niet duidelijk hoe. Dat hangt bijvoorbeeld af van de mate waarin thuiswerken blijft bestaan, of hoe onderwijsinstellingen de lesroosters gaan invullen. Daarnaast heeft de elektrische fiets een ontzettende opmars gemaakt en beïnvloedt dat het gebruik van het openbaar vervoer.

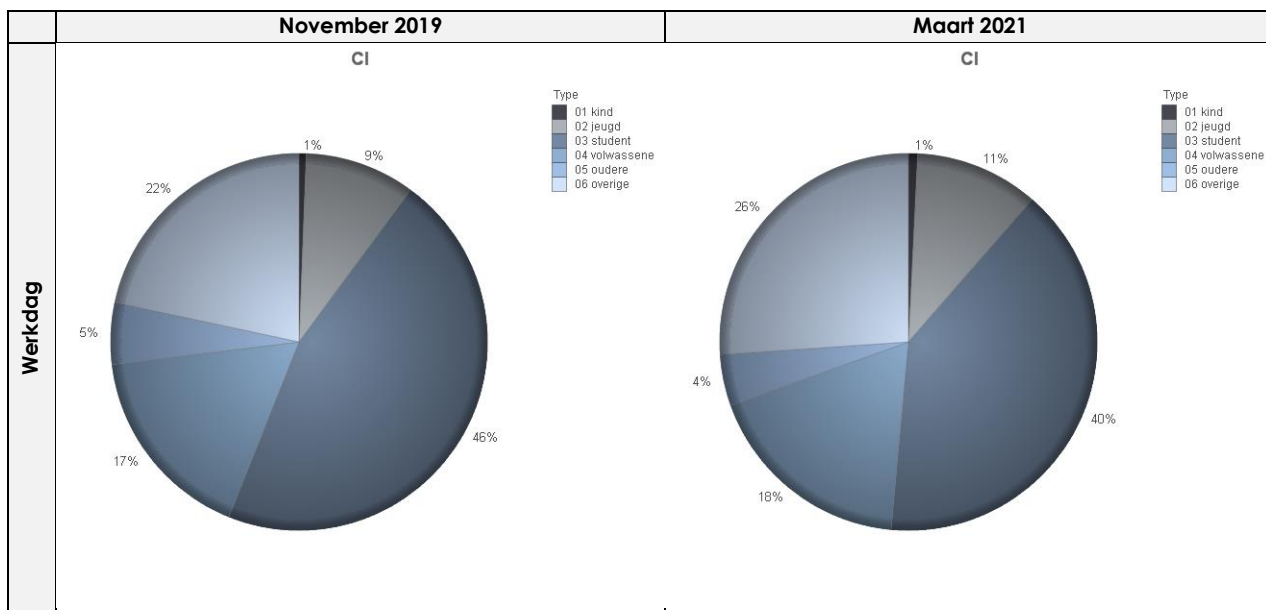




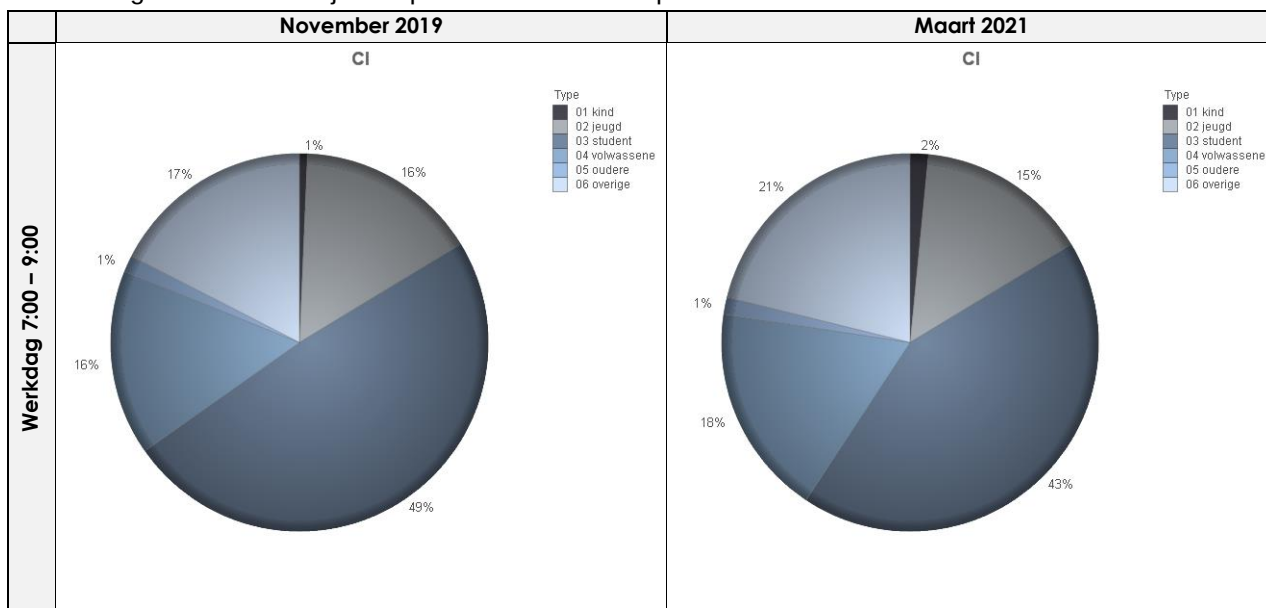
De hoge spitsdruk in Noord-Holland Noord hangt samen met het reismotief. Meer dan de helft van de reizigers valt in de leeftijdscategorie “jeugd” of gebruikt het OV-studenten reisproduct. In de meeste gevallen zal hun reismotief onderwijs gerelateerd zijn geweest. Om op tijd op school aanwezig te zijn, reizen veel passagiers daarom tussen 7:00 en 9:00 en wordt de terugreis al vanaf de eerste helft van de middag ingezet. De volgende grafieken laten op basis van het gebruikte reisproduct het aandeel reizigers per leeftijdscategorie of OV-student zien voor de werkdagen in november 2019 en maart 2021. Het aandeel jeugd/student was in maart 2021 kleiner dan voorheen. Het feit dat thuis- of online-onderwijs de boventoon voerde verklaart dit. De categorie “overige” betreft de reisproducten die niet in één van de andere categorieën te plaatsen vallen, bijvoorbeeld een reis gemaakt met een anonieme ov-chipkaart.

^a Opgemerkt wordt dat in maart 2021 een avondklok gold en de vervoervraag daardoor in de latere avonden beperkt was.





Tijdens de ochtendspits is het aandeel jeugd/student nog forser. Als het reisgedrag / tijdstip voor een deel van deze groep kan wijzigen, neemt dat een stuk druk op de spitscapaciteit weg. Daardoor kan efficiënter geëxploiteerd worden of ontstaat ruimte voor andere groepen reizigers. Zowel sectorbreed als in Noord-Holland Noord vindt overleg met onderwijsinstellingen plaats en wordt gezocht naar de mogelijkheden om de afstemming tussen onderwijs en openbaar vervoer te optimaliseren.



2.3 Wijzigende mobiliteitsbehoefte

De hierboven uitgewerkte vervoervraag zal gaan wijzigen. Bijvoorbeeld door meer thuiswerken, online onderwijs of andere spreiding van lestijden zal het aantal reizigers zich anders gaan verdelen over de lijnen en ritten. Hoe die verdeling exact gaat worden, is nog niet duidelijk. Wel is zeker dat historische patronen er anders uit komen te zien. Aan de andere kant zullen bepaalde factoren ongetwijfeld van invloed blijven op het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord.

Nog steeds zullen veel reizigers een ketenreis blijven maken en zal de aansluiting tussen bus en trein leidend in de dienstregelingopbouw blijven. Ook zal onderwijs gerelateerd vervoer nog altijd (één van) de belangrijkste reismotieven blijven.

De elektrische fiets zal nog vaker dan voorheen in het straatbeeld zichtbaar zijn. Op langere afstanden dan we gewend waren is de fiets daarmee een alternatief voor de bus. En als éénmaal de investering in zo'n dure fiets is gedaan, zal veel minder snel ook nog gekozen worden voor een busabonnement. Het gebruik van de bus wordt meer incidenteel, een leuke band of slecht weer bepaalt dan de vervoervraag.

2.4 Aantrekkelijk en toekomstvast vervoer

Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden zoeken we opnieuw naar de balans tussen ontsluitende en verbindende routes. Binnen de grootste plaatsen in Noord-Holland Noord zal nog voldoende vervoervraag zijn voor lijnen die niet alleen de doorgaande wegen volgen maar ook meer de wijken in gaan. Daarbuiten gaan de meeste reizen over langere afstanden en is snelheid voor de doorgaande lijn belangrijk om met name het alternatief voor de auto te zijn. Dit zal in een aantal gevallen betekenen dat de halte wat verder weg komt te liggen en er een stukje langer voortransport nodig is. Dit doen we dan om de gemiddelde reistijd te verkorten, de meeste reizigers gaan erop vooruit, sommige reizigers zullen wat langer onderweg zijn.

Het netwerk van openbaar vervoer in Noord-Holland Noord willen we ook op de langere termijn in stand houden. Dat vraagt ook om efficiënte inzet van middelen. Daarbij kijken we niet alleen naar de buslijnen maar ook naar andere vervoervormen. Samen met provincie zijn we gestart met het inventariseren van mogelijkheden om doelgroepvervoer en OV meer te integreren. We hopen dat eerst in een pilotproject te kunnen toetsen. Zodra er meer duidelijkheid over zo'n pilotproject is, zullen we dit voorleggen aan de regio.

Bundelen van vervoerstromen kan ook door lijnen samen te voegen. Door van twee lijnen één lijn te maken kan je investeren in frequenties en met name in de daluren een hogere kwaliteit bieden. In de spitsuren is de piek in de vervoervraag vaak zo groot dat specifieke lijnen nodig zullen blijven. Een andere manier van bundelen is om nog meer gebruik te maken van de aanwezigheid van het spoor. Nu brengen we reizigers vaak nog over langere afstand naar het station, zodat ze daar op de trein kunnen overstappen. Door een andere lijnvoering is het mogelijk om reizigers naar een dichtbij gelegen station te vervoeren. Daar maken ze dan al de overstap op de trein. Vaak is dit ook nog een stuk sneller dan nu, soms wel iets duurder.

2.5 Lokale en regionale wensen

Zowel vanuit reizigers als verschillende stakeholders worden regelmatig wensen geuit om het vervoeraanbod aan te passen. Het is zeker niet haalbaar om iedere wens in te passen, uiteindelijk bepaalt het collectieve belang meer dan het individuele belang de keuzes die gemaakt moeten worden, maar juist bij het creëren van een nieuwe opzet van het netwerk in Noord-Holland Noord zijn er de grootste kansen om wensen mogelijk te maken.



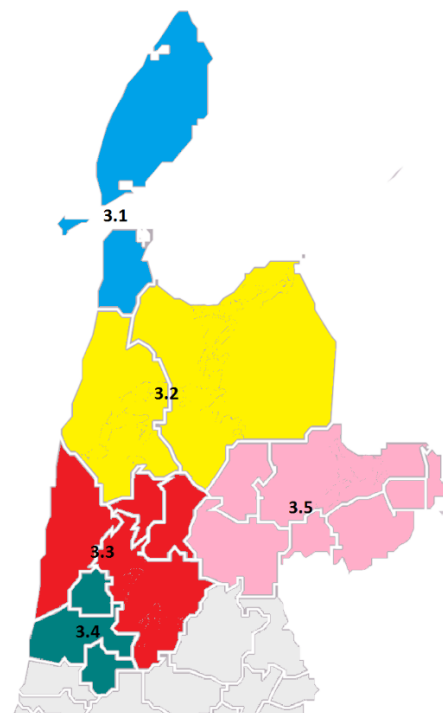
3 Nieuw ontwerp netwerk en dienstregeling

In de volgende paragrafen beschrijven we per deelregio hoe de routes, frequenties en bedieningstijden vormgegeven worden. Dit onderbouwen we met gebruiksdata, informatie van stakeholders en wensen van reizigers.

De kaart hiernaast laat zien in welke paragraaf welke regio nader uitgewerkt wordt.

Hoewel de maatregelen apart beschreven worden, is er wel sprake van samenhang en afhankelijkheid. Het is geen menukaart waaruit verschillende gangen gekozen kunnen worden. Ergens een maatregel niet doorvoeren, zal direct ook voor andere maatregelen gevolgen hebben en mogelijk als een olievlek zich verspreiden.

In paragraaf 3.6 is de dienstregelingkalender 2022 opgenomen. De infrastructurele gevolgen van de voorstellen en de nadrukkelijke oproep om vroegtijdig herinrichtingsplannen met ons te bespreken staan in paragraaf 3.7.

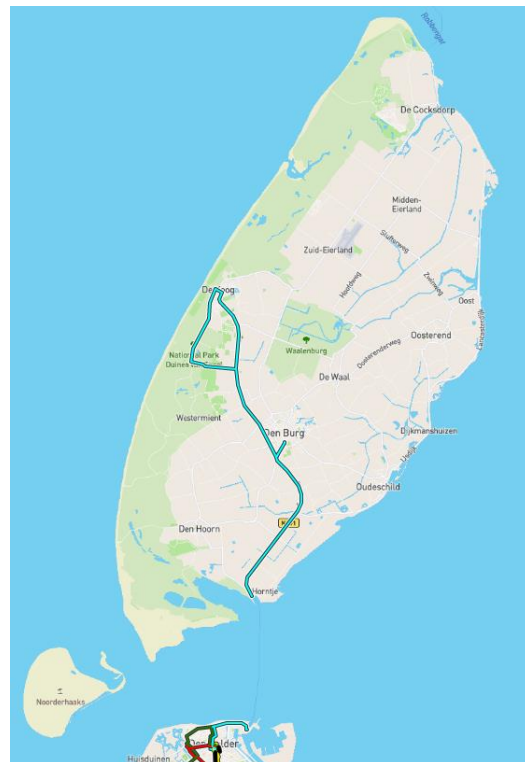


3.1 Noordkop – rondom Den Helder en op Texel

In deze paragraaf beschrijven we het openbaar vervoer in de gemeentes Texel en Den Helder, daarbij gaan we ook specifiek in op de situatie in Julianadorp.

3.1.1 Texel

28 texelhopper Het openbaar vervoer op Texel blijven we uitvoeren in een combinatie van vaste lijndienst en vraagge-stuurd vervoer. Lijn 28 verzorgt de verbinding vanaf de veer-haven aansluitend op TESO naar Den Burg en De Koog. Daar waar lijn 28 niet komt, is de Texelhopper beschikbaar. Terwijl lijn 28 een vaste route en dienstregeling volgt, is Texelhopper flexibel en afhankelijk van de vervoervraag. Voor Texelhopper is reserveren noodzakelijk. De huidige opzet continueren we, waarbij geldt dat zowel lijn 28 als Texelhopper uitgaan van de aansluiting op de vaste uurdienst van TESO. Op eventuele af-vaarten van de tussenboot is geen aansluiting. De keuze om niet meer aan te sluiten op de tussenboot is al met ingang van 3 januari 2021 in de dienstregeling ingevoerd als maatregel in addendum I op het vervoerplan 2021. We lieten toen zien dat de ov-reizigers vooral de reguliere afvaart gebruiken. We ver-wachten dat dat beeld voorlopig niet zal wijzigen. Natuurlijk monitoren we de verwachte en gerealiseerde ontwikkeling van de vervoervraag. Als dit aanleiding geeft tot aanpassingen, doen we daar aanvullende voorstellen toe.



De volgende tabel toont de voorgestelde bedieningsperiode en frequentie van het openbaar vervoer op Texel.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
28 texelhopper	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag							1 ^a							1											
	Werkdag (regulier)														⊙											
	Werkdag (vakantie)														⊙											
	Zaterdag														⊙											
	Zondag							⊙ ^a							⊙											

De gemeente Texel is onlangs gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden om de mobiliteitsvraag op het eiland anders te faciliteren. Connexxion levert waar nodig haar bijdrage aan dit onderzoek. Wellicht leidt dit in de toekomst nog tot aanpassingen in het aanbod van openbaar vervoer op Texel.

^a Alleen in het hoogseizoen (maart – oktober)

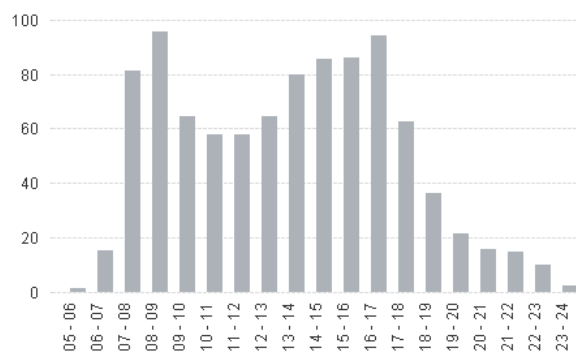
3.1.2 Den Helder

De meeste verplaatsingen binnen Den Helder zijn vanaf of naar één van de twee treinstations. Op basis van transacties met de ov-chipkaart kunnen we een indruk krijgen van eventuele ketenreizen. Van iedere check-in in één van onze bussen zien we ook of de voorgaande transactie bij Connexxion of bij een andere vervoerder plaatsvond. De volgende tabel laat het percentage bij Connexxion incheckende reizigers zien waarvan de vorige transactie bij een andere vervoerder plaatsvond en waar naar alle waarschijnlijkheid sprake was van een ketenreis met verschillende vervoerders. In dit geval de overstap van NS naar Connexxion.

Halte	Aandeel november 2019	Aandeel november 2020
Den Helder Station (excl. lijn 33)	35%	31%
Den Helder Station (lijn 33)	74%	68%
Den Helder Station Zuid	85%	85%

In de dienstregeling is het vaak lastig om lijnen die verschillende stations aandoen, overal een goede aansluiting tussen bus en trein te geven. Bovenstaande analyses bevestigen de keuze om station Den Helder Zuid voor de lokale Helderse lijnen de prioriteit te geven. Gezien de ligging en logische reisroute per trein (zuidelijke richting) is dat ook zonder deze analyse verklaarbaar.

We zien daarnaast dat de verplaatsingen binnen Den Helder redelijk verspreid over de dag plaatsvinden (exclusief lijn 33). Het verschil tussen de spits- en daluren is kleiner dan in andere delen van Noord-Holland Noord. In de avond zakt de vervoervraag overigens wel snel onderuit. De grafiek hiernaast toont de spreiding per uurblok.



We stellen voor om de routes binnen Den Helder te optimaliseren.

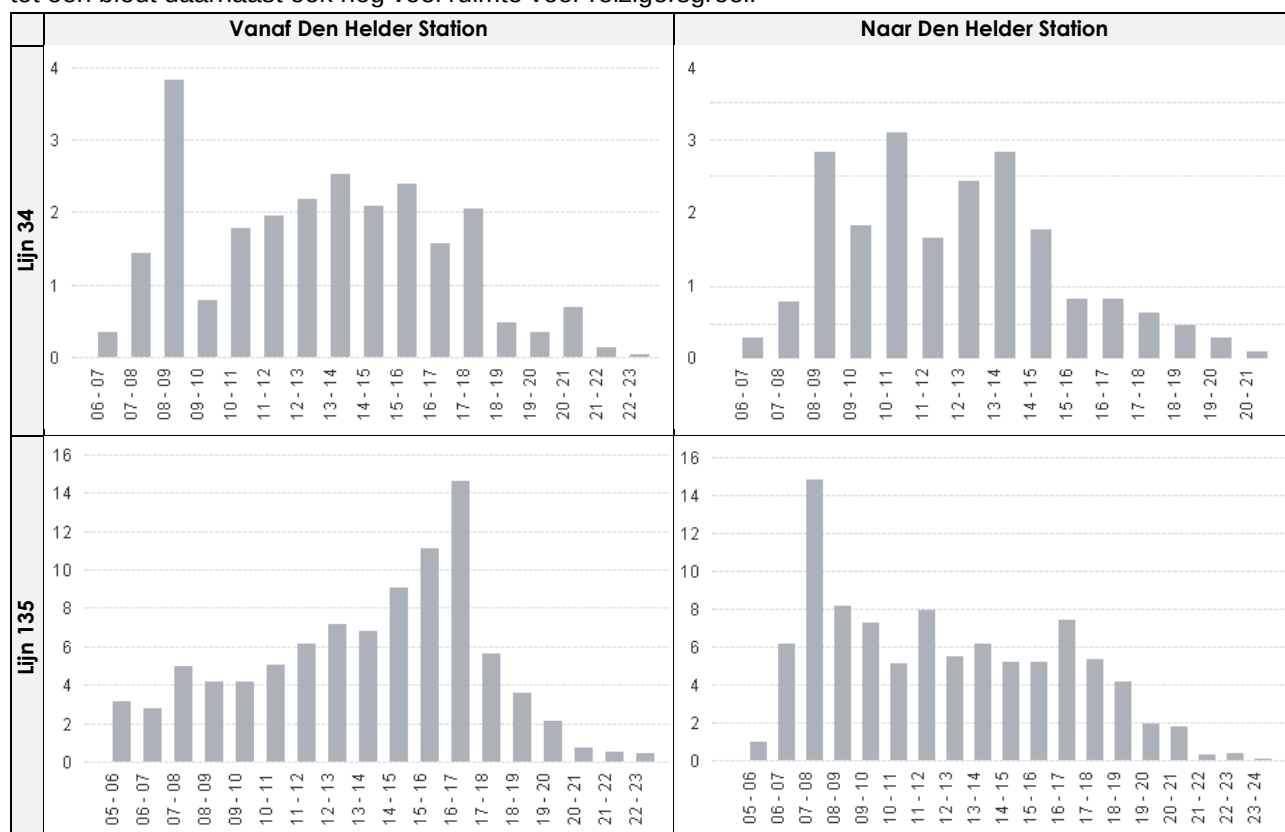
In de volgende kaart geven we de voorgestelde nieuwe routevoering binnen Den Helder weer. Daarna lichten we per lijn de wijzigingen toe.



135 Door lijn 135 vanaf Kooypunt via het vliegveld en door De Schooten te voeren, zorgen we voor een aanmerkelijke verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld. Tegelijkertijd neemt lijn 135 de lokale functie van lijn 34 over. Het aantal reizigers in lijn 34 is beperkt en lijn 135 heeft voldoende plaatscapaciteit over. Doorgaande reizigers in lijn 135 zullen hierdoor langer binnen Den Helder onderweg zijn. De efficiëntere netwerkopbouw (geen lijn 34, functie overgenomen door lijn 135) en de ontsluiting van het vliegveld, wegen echter zwaarder. Doordat lijn 135 dan niet meer over de N250 rijdt, lossen we direct de onveilige oversteek bij halte "Luchthaven" op, nu moeten reizigers zonder enige voorziening de N250 zien over te steken. Op het deeltraject van de Luchthavenweg tussen de terminal en de Rijksweg geldt nu een geslotenverklaring omdat de weg over militair terrein loopt. Daardoor moet lijn 135 een extra ommetje rijden, het verbetert de aantrekkelijkheid van lijn 135 wanneer het openbaar vervoer een ontheffing voor de geslotenverklaring kan krijgen. Om de ontsluiting van Kooypunt tot een succes te maken zal ook een werkgeversaanpak nodig zijn. Bedrijven zullen zich moeten inspannen om hun medewerkers en bezoekers met het OV te laten reizen. Als dat uitblijft, is maar de vraag of deze nieuwe routevoering van lijn 135 structureel kan blijven.

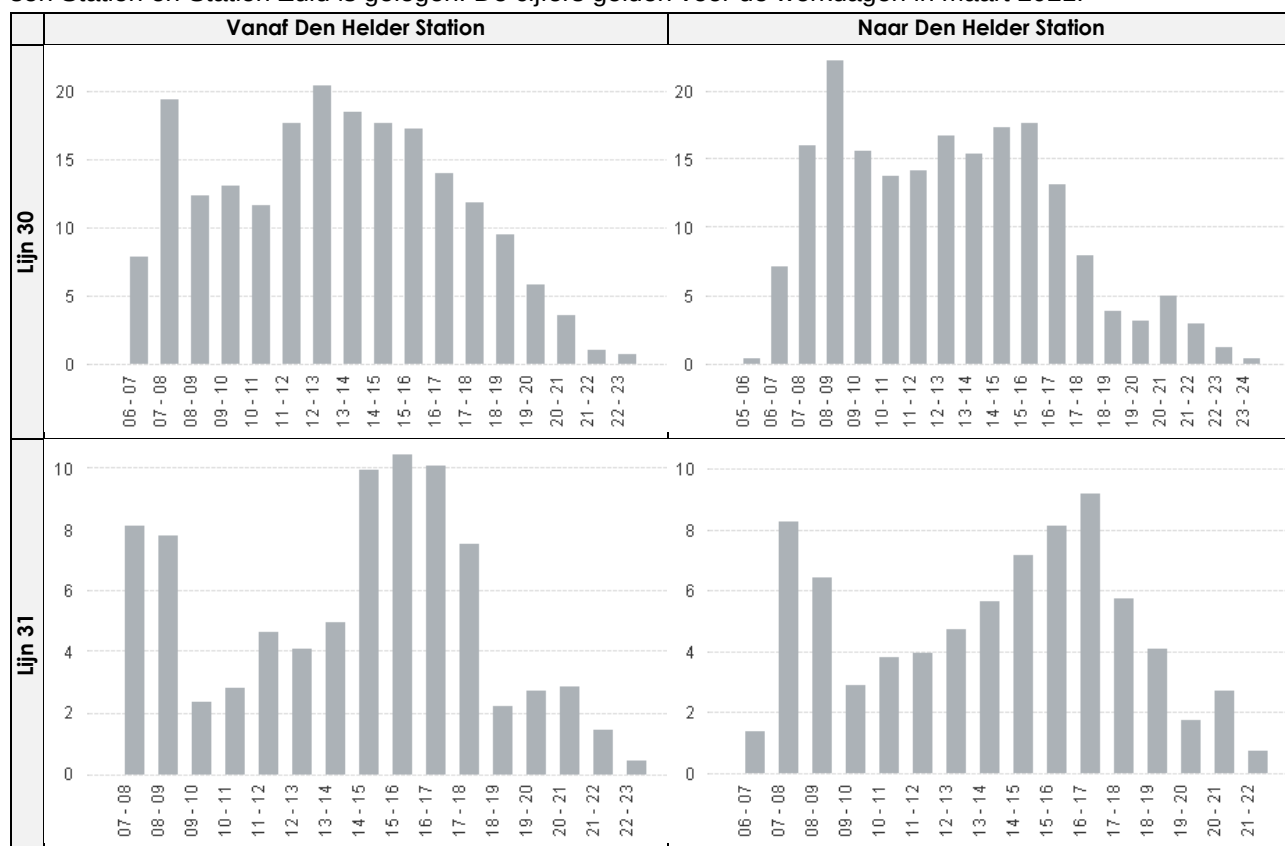
Lijn 135 rijdt ieder uur, waarmee het aantal reismogelijkheden gelijk blijft. De dienstregelingtijden van lijn 135 worden bepaald door de aansluiting op Qliner 350 in Den Oever. De aankomst- en vertrektijden in Den Helder volgen daaruit en corresponderen daardoor niet altijd met andere lijnen en de trein. Zowel bij het vliegveld als in De Schooten (Torplaan wordt voortaan in beide richtingen bereden) zullen extra haltevoorzieningen voor lijn 135 nodig zijn. De haltes aan de Hendrik Baskeweg, Walvisvaardersweg, Baljuwstraat en Waterkeringsweg komen te vervallen.

De volgende grafieken laten de reizigersaantallen per uur op basis van de werkdagen in maart 2021 zien voor lijn 34 en lijn 135 (voor zover de reiziger in Den Helder in- of uitstapte). De bundeling van beide lijnen tot één biedt daarnaast ook nog veel ruimte voor reizigersgroei.



30 31 Ten westen van het spoor vragen we ons af of het haalbaar is om de lijnen 30 en 31 tot één route samen te voegen. Vooralsnog gaan we uit van de huidige routes, maar beide lijnen gaan als uurdienst uitgevoerd worden. Daardoor neemt het aantal reismogelijkheden af. Kijkend naar de actuele vervoervraag (maart 2021) waarbij in het drukste uur dagelijks zo'n 40 reizigers binnen Den Helder (exclusief lijn 33) reizen, is deze aangepaste frequentie nu passend bij de vervoervraag. De verwachting is echter dat de reizigersaantallen stijgen, daarom rijden beide lijnen in ieder geval in de spits elk half uur. Voor de aankomst- en vertrektijden van lijn 30 en 31 zoeken we de balans tussen de onderlinge aansluiting op station Den Helder Zuid voor reizigers van/naar Julianadorp; de spreiding van tijden vanaf/naar bijvoorbeeld het ziekenhuis en de aansluiting op de trein. Daarbij zullen we keuzes moeten maken. Prioriteit geven we dan aan de grootste groepen reizigers en de reisrelaties waarbij er geen alternatief is.

Hieronder is voor lijn 30 en 31 het aantal reizigers per uur weergegeven waarbij de in- en/of uitstaphalte tussen Station en Station Zuid is gelegen. De cijfers gelden voor de werkdagen in maart 2021.



33 Voor de ketenreis van en naar Texel is lijn 33 van belang als verbinding tussen TESO en NS. Lijn 33 sluit op dezelfde afvaarten aan als lijn 28 en de Texelhopper en rijdt zodoende ieder uur.

Scholierenlijn 652 naar Schagen vervalt, lijn 30 is op het traject Den Helder – Julianadorp het alternatief. Ook kustbus 851 zal geen onderdeel van het netwerk meer zijn. In de volgende paragraaf (3.1.3 Julianadorp) werken we deze aanpassingen verder uit.



De tabel hieronder toont per lijn de basisfrequenties per uur.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
30	Werkdag (regulier)							2							1				2			1				
	Werkdag (vakantie)							2							1				2			1				
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
31	Werkdag (regulier)							2							1				2			1				
	Werkdag (vakantie)							2							1				2			1				
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
33	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
135	Werkdag (regulier)					1	2								1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											

In de toekomst zullen de ontwikkelingen op Willemsoord (nieuwe gemeentehuis) mogelijk aanleiding zijn om het Helderse netwerk verder te herzien. Vooral nog is de vervoervraag te laag om daar een kostendekkende lijndienst voor op te zetten. Dat geldt ook voor Huisduinen, we verwachten niet dat daar structureel voldoende reizigers zullen zijn. Waar nodig bespreken we met de gemeente de lokale wensen en adviseren we over alternatieven.

3.1.3 Julianadorp

De vraag naar het herstellen van de vaste verbinding van Julianadorp met Schagen is van terugkerende aard. Met de huidige scholierenlijn 652 wordt weliswaar op de drukste tijden voor grote groepen een passende oplossing geboden, maar daarbuiten zijn de reismogelijkheden beperkt. Daardoor kiezen reizigers voor de route via Den Helder Zuid, eerst met lijn 30 in noordelijke richting reizen om daarna met de trein naar het zuiden te gaan. Hieronder werken we uit of dit een reële vraag is en zo ja, hoe daar dan op ingespeeld kan worden.

In de volgende tabel is te zien dat van Julianadorp op werkdagen in november 2019 en in maart 2021 de meeste reizen naar de twee stations in Den Helder en naar Schagen Hofstraat werden gemaakt. Voor bijna twee derde van alle reizen vanuit Julianadorp (binnen het domein van Connexxion) waren deze haltes de eindbestemming.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Den Helder, Station Zuid Westzijde	179,6	35%	Den Helder, Station Zuid Westzijde	73,8	32%
Schagen, Hofstraat	75,6	15%	Den Helder, Station	38	16%
Den Helder, Station	69,9	14%	Schagen, Hofstraat	22,9	10%
Schagen, Station	23,7	5%	Den Helder, Scheldestraat	10,8	5%
Den Helder, IJsselmeerstraat	22,6	4%	Den Helder, Drs. Bijlweg	10,7	5%
Den Helder, Middenweg	18,6	4%	Den Helder, IJsselmeerstraat	10,2	4%
Schagen, Muggenburg	18	3%	Den Helder, Sportlaan	8,7	4%
Den Helder, Drs. Bijlweg	17,9	3%	Den Helder, Noordwest Ziekenhuisgroep	7,8	3%
Den Helder, Noordwest Ziekenhuisgroep	12,4	2%	Schagen, Muggenburg	7,2	3%
Den Helder, Pastoor Koopmanweg	12,1	2%	Schagen, Station	6,5	3%
Elders	66,9	13%	Elders	37	16%
Totaal	517,3		Totaal	233,6	

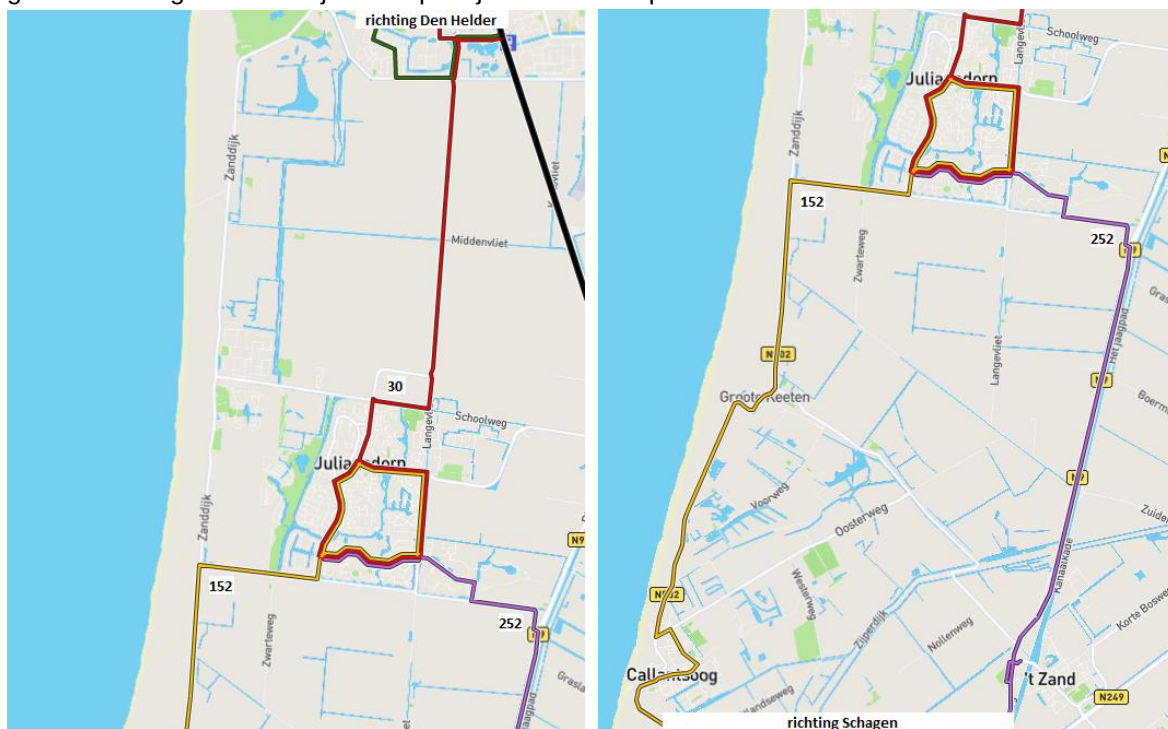
^a Alleen in het hoogseizoen (maart – oktober)



Op basis van de ov-chipkaarttransacties van de instappende reizigers op de haltes Den Helder Station en Den Helder Station Zuid Westzijde in lijn 30 richting Julianadorp hebben we onderzocht of de voorgaande transactie (check-out) bij Connexxion of bij een andere vervoerder was. Op Station Zuid Westzijde blijkt circa 87% van de instappende reizigers de voorgaande transactie bij een andere vervoerder gedaan te hebben. Dat zal (bijna) altijd een check-out bij NS zijn geweest. Op Den Helder Station gaat het om ongeveer 25%; daarbij moet worden opgemerkt dat voor die reizigers niet zeker is dat zij naar Julianadorp reisden, zij kunnen ook binnen Den Helder zijn uitgestapt.

De busreizigers tussen Julianadorp en Station Zuid Westzijde v.v. zullen vooral de overstap gemaakt hebben naar/uit de trein richting Schagen / Alkmaar / Amsterdam. Als we dan de vervoerstroam naar Station Zuid Westzijde en de reeds bestaande vervoerstroam naar Schagen samenvoegen, dan gaat het om meer dan de helft van de reizigers vanuit Julianadorp die uiteindelijk naar Schagen of verder reizen. Dat verklaart dan ook waarom de vraag naar een vaste verbinding met Schagen blijft terugkeren.

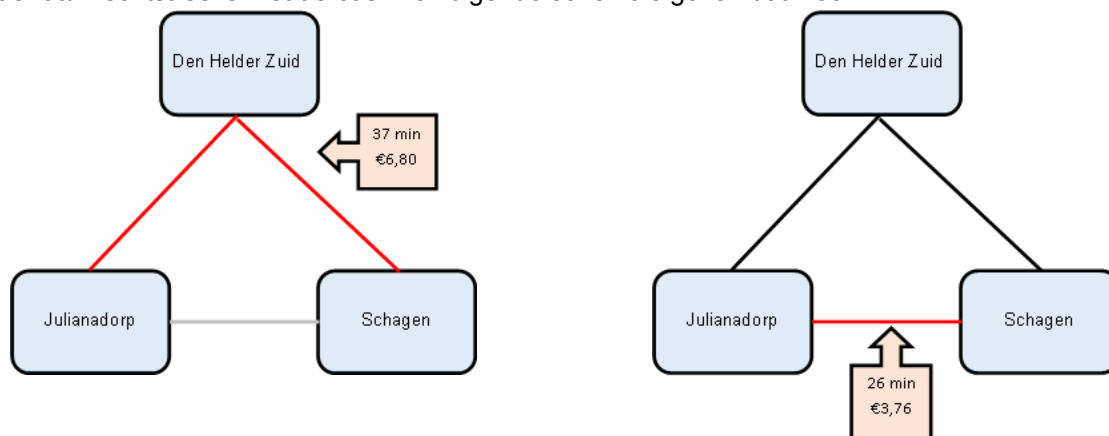
Om beter in te spelen op de (verwachte) vervoervraag vanuit Julianadorp stellen wij voor de verbinding met Schagen te versterken. De beoogde routes vanuit en door Julianadorp zijn in de volgende kaarten weergegeven. Vervolgens beschrijven we per lijn de nieuwe opzet.



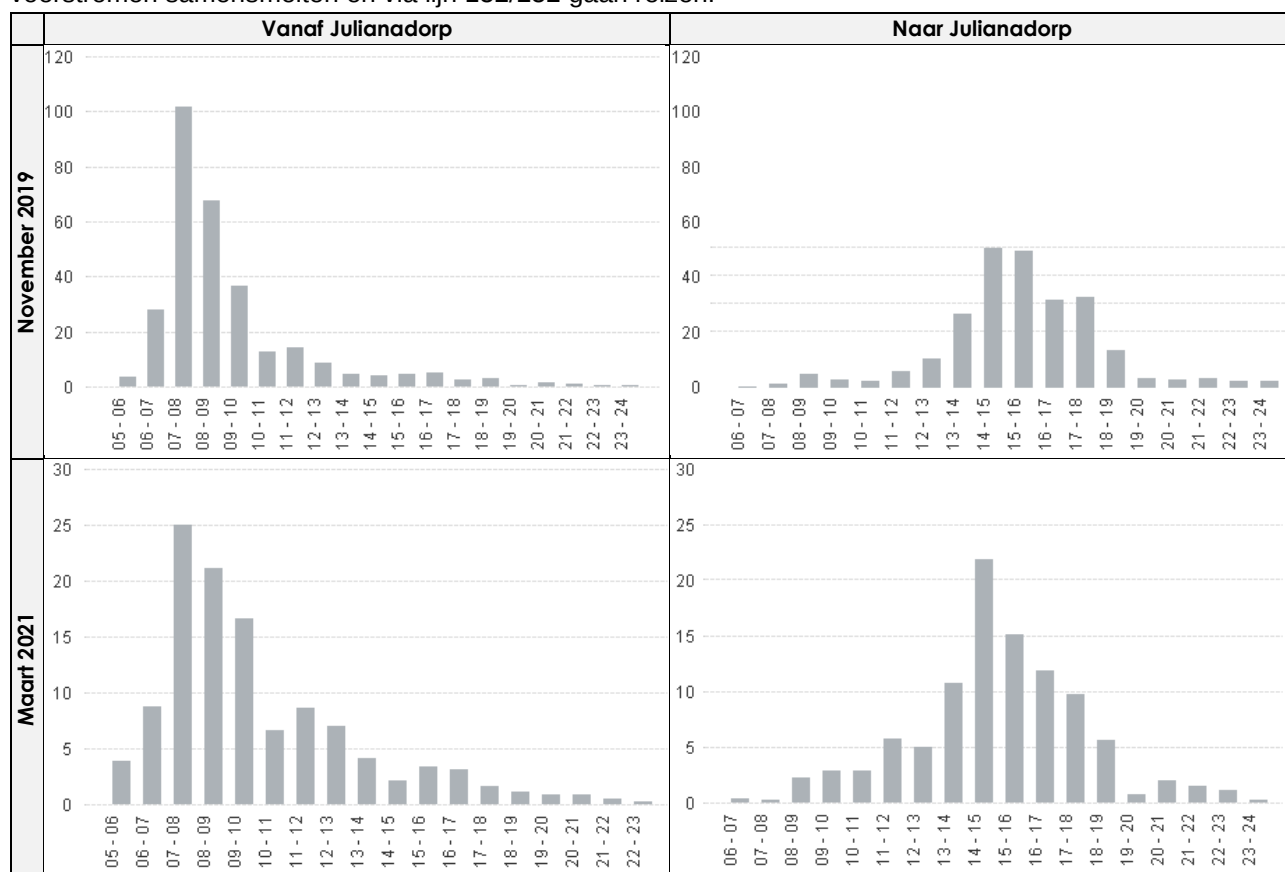
152 **252** Door lijn 152 vanuit Schagen via Callantsoog te verlengen naar Julianadorp versterken we de relatie tussen de kernen. Deze verbinding bieden we dagelijks ieder uur en op schooldagen overdag vullen we dit aan met lijn 252 via 't Zand (N9) zodat er dan twee keer per uur tussen Julianadorp en Schagen kan worden gereisd.



De reis van Julianadorp naar Schagen (en verder) via Den Helder Zuid is langer en ook aanmerkelijk duurder dan rechtstreeks met de bus. De volgende schema's geven dat weer.

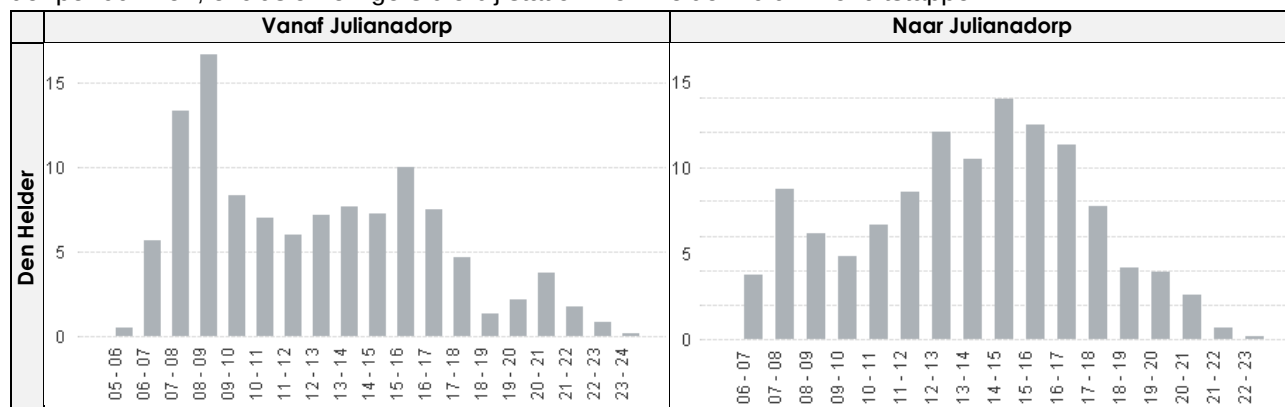


De reizigersaantallen op werkdagen in november 2019 en in maart 2021 per uur zijn in de volgende grafieken weergegeven. Dit betreft de vervoervraag van Julianadorp naar station Den Helder Zuid en van Julianadorp naar de haltes in Schagen samen en vice versa. Door de gewijzigde netwerkopbouw zullen deze vervoerstromen samensmelten en via lijn 152/252 gaan reizen.



30 Door de sterkere verbinding met Schagen verwachten we dat meer reizigers via die route met lijn 152 en 252 gaan reizen dan met lijn 30 en trein via Den Helder Zuid. De frequentie van lijn 30 brengen we daarom terug naar eens per uur.

De grafieken hieronder laten de vervoervraag op werkdagen in maart 2021 tussen Julianadorp en Den Helder per uur zien, exclusief reizigers die bij station Den Helder Zuid in- of uitstappen.



Indien exploitatief inpasbaar koppelen we lijn 30 en 152 zoveel mogelijk aan elkaar door. Voor reizigers “over Julianadorp heen” is dat immers de beste oplossing, maar als dat ten koste gaat van goede aansluitingen of een efficiënte exploitatie kiezen we toch voor twee aparte lijnen. Die lijnen rijden dan allebei het rondje door het zuidelijk deel van Julianadorp. Met de gemeente bespreken we de gewenste rijrichting en eventuele extra haltevoorzieningen.

Met de terugkeer van lijn 152 tussen Julianadorp en Callantsoog wordt de kust veel beter bediend dan voorheen alleen door de 152 tussen Groote Keeten en Callantsoog doordeweeks en met Overall Flex in het weekend. Kustbus 851 zal daarmee nog minder reizigers kennen en daarmee niet financieel houdbaar zijn, tenzij stakeholders bereid zijn daarin te investeren.

De bedieningsperioden en frequenties van de lijnen in Julianadorp zijn hieronder opgenomen.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
30	Werkdag (regulier)														1 ^a											
	Werkdag (vakantie)														1 ^a											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
152	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
252	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag																									
	Zondag																									

^a Tijdens de spitsuren rijdt lijn 30 binnen Den Helder ieder half uur, de verwachte vervoervraag tussen Den Helder en Julianadorp past binnen een uurdienst, mogelijk is het exploitatief haalbaar om op een efficiënte wijze ook van en naar Julianadorp in de spits elk half uur te gaan rijden

Tijdens de implementatie van de huidige concessie nam Provinciale Staten de “motie Salm” aan. Als uitvloeisel van deze motie stelde Provinciale Staten extra budget beschikbaar voor specifieke verbindingen in Noord-Holland Noord. Voor lijn 30 betekende dit het uitbreiden van de dienstregeling op zondag overdag van elk uur naar elk half uur en voor lijn 652 leidde dit tot het toevoegen van ritten rond lunchtijd. Gezien het voorstel om lijn 30 grotendeels als uurdienst te gaan rijden, is het niet logisch om op zondag vast te houden aan ieder half uur. Daarnaast is de vervoervraag ook niet van een dergelijke omvang dat die frequentie daarbij zou passen. In november 2019 (nog voordat COVID-19 uitbrak) was de bezetting van de drukste ritten op zondag gemiddeld niet meer dan acht reizigers. Lijn 252 neemt de functie van lijn 652 over en rijdt overdag ieder uur. In Bijlage 1 is een analyse van het gebruik van ritten uit “motie Salm” opgenomen.



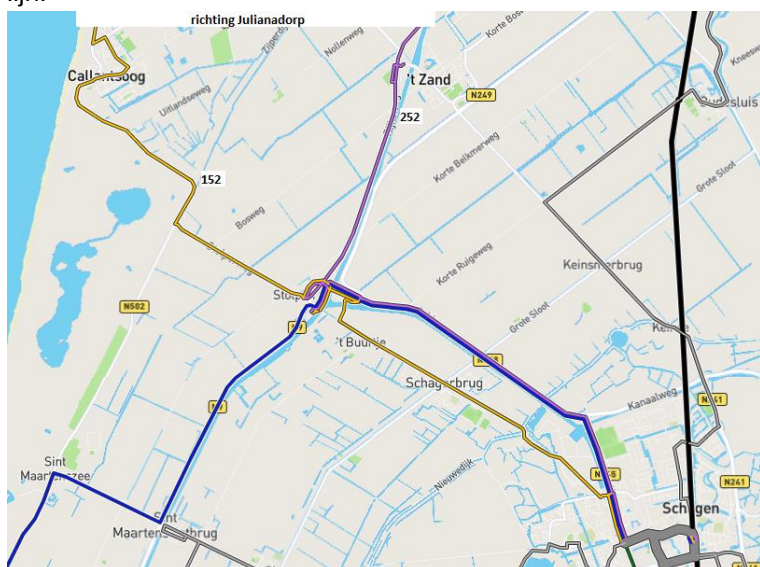
3.2 Noordkop – rondom Schagen en Middenmeer

Hieronder gaan we in op het openbaar vervoer in de gemeenten Hollands Kroon en Schagen. Aparte aandacht besteden we aan de wijzigingen in Callantsoog, 't Zand, Petten, Tuitjenhorn, Warmenhuizen en Middenmeer.

Uitgangspunt voor de dienstregeling is de aansluiting op de trein. In de nieuwe dienstregeling van NS per 12 december is voor Noord-Holland Noord een aantal wijzigingen opgenomen. Het aantal spitsintercity's ten noorden van Alkmaar zal verminderd worden. Over het algemeen sluiten de buslijnen in Schagen niet op de spitsintercity's maar op de reguliere treinen aan. Maar omdat er minder treinen zullen rijden, is er in de detailuitwerking van de dienstregelingstabellen daardoor iets minder flexibiliteit.

3.2.1 Callantsoog en 't Zand

De voorgestelde routevoering is in onderstaande kaart weergegeven. Daarna beschrijven we wijzigingen per lijn.



152 Zoals in paragraaf 3.1.3 is beschreven, wijzigen we de opzet van lijn 152. In plaats van een ringlijn Schagen – Callantsoog – Schagen rijdt lijn 152 voortaan van Schagen via Callantsoog naar Julianadorp en vice versa. Deze lijn rijdt dagelijks en ieder uur. Hiermee spelen we in op de vraag vanuit Callantsoog om de verbinding met Julianadorp en Den Helder te verbeteren. Ook versterken we zo de relatie tussen Schagen en de kust. We verwachten dat de combinatie met Julianadorp voldoende vervoervraag oplevert om in het weekend het huidige vraaggestuurde Overal Flex te vervangen door lijn 152. Kustbus 851 maakt geen onderdeel uit van het netwerk. De nieuwe opzet van lijn 152 neemt dat voor een deel over, niet alleen tijdens de zomervakantie maar het hele jaar rond. Lijn 152 kan tussen De Stolpen en Schagen op termijn mogelijk versneld worden door niet via Schagerbrug, maar over de N248 te rijden. Dan moet wel eerst een halte ter hoogte van het kruispunt Grote Sloot – N248 worden gerealiseerd. Die halte zal dan ook van goede voorzieningen, zoals voldoende fietsstallingsruimte moeten zijn voorzien.

252 Overal Flex Door de wijziging op lijn 152 wordt de bediening van 't Zand ook anders. De nieuwe lijn 252 biedt op schooldagen overdag elk uur een verbinding met zowel Schagen als Julianadorp. In de perioden dat lijn 252 niet rijdt, kan er vraaggestuurd openbaar vervoer geboekt worden. Overal Flex wat nu al wordt ingezet tussen Anna Paulowna en Breezand, zal dan ook tussen Anna Paulowna en 't Zand beschikbaar zijn.



De tabel hieronder geeft de bedieningsperioden en frequenties weer.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
152	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
252	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									
Overall Flex tZand	Werkdag (regulier)																									
	Werkdag (vakantie)														⊙						⊙					
	Zaterdag														⊙											
	Zondag														⊙											

3.2.2 Petten

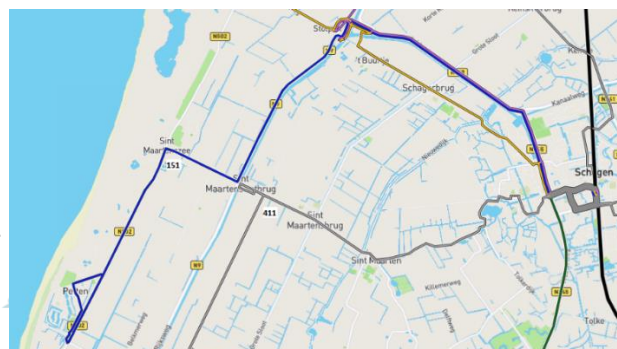
De gemeente Schagen geeft aan dat de wens is om alle kernen die tot de gemeente behoren met de kern van Schagen te verbinden. Petten is veruit de grootste kern die op dit moment geen rechtstreekse lijn naar Schagen heeft. Ook vraagt de gemeente om de verbinding vanuit de kern van Schagen met de kust te verbeteren. Daarnaast wil de Energy & Health Campus de bereikbaarheid graag verbeteren, op dit moment is er alleen in de spitsuren een mogelijkheid om de campus met het openbaar vervoer te bereiken.

Op basis van transacties met de ov-chipkaart is te zien dat op werkdagen in november 2019 en in maart 2021 de meeste reizigers vanuit Petten naar Alkmaar Station reisden. En van alle reizigers die op lijn 151 op de halte Alkmaar Station incheckten, was de voorgaande transactie in meer dan 60% van de waarnemingen bij een andere vervoerder dan Connexxion. Dat zal grotendeels NS zijn geweest, wellicht een klein aantal vanuit Qliner 350 van Arriva.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar, Station	39,4	40%	Alkmaar, Station	14,6	39%
Alkmaar, Voltastraat	17	17%	Alkmaar, Voltastraat	7,3	20%
Alkmaar, Gerechtsgebouw	10,6	11%	Alkmaar, Gerechtsgebouw	3	8%
Alkmaar, Koedijkervlotbrug	6,6	7%	Alkmaar, Koedijkervlotbrug	2	5%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	2,7	3%	Schoorl, Frederikslaan	1,8	5%
Schoorl, Frederikslaan	2,4	2%	Alkmaar, Rijnstraat	1	3%
Alkmaar, Metiusgracht	2,1	2%	Alkmaar, Troelstrakade	0,8	2%
Groet, Kerkbrink	1,8	2%	Bergen, Plein	0,7	2%
Groet, De Bokkesprong	1,2	1%	Alkmaar, Rietschoot	0,7	2%
Alkmaar, Rijnstraat	1,1	1%	Groet, De Bokkesprong	0,6	2%
Elders	13	13%	Elders	4,9	13%
Totaal	97,9		Totaal	37,4	

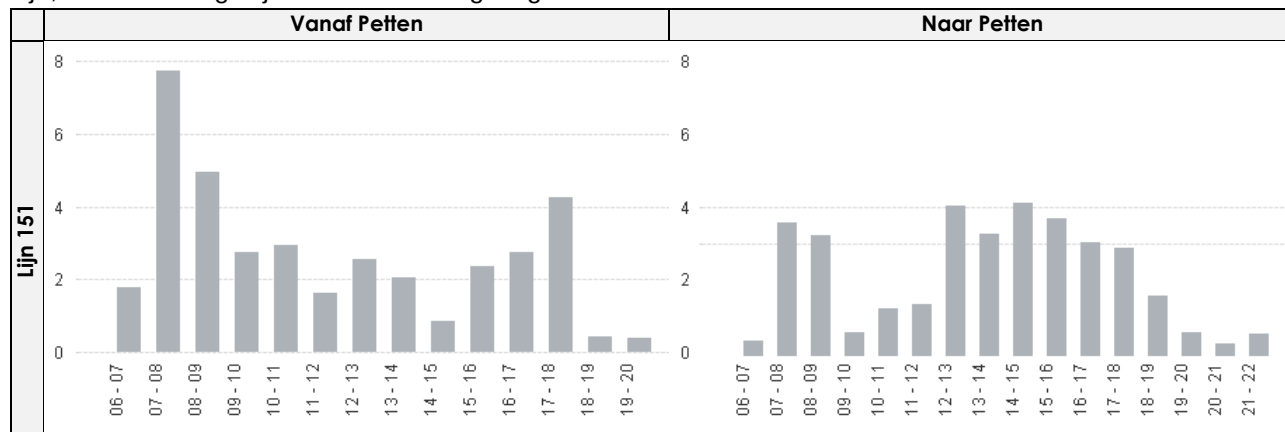
De ketenreis bus-trein is voor Petten de belangrijkste relatie. Deze relatie hoeft niet per se via Alkmaar geboden te worden, maar kan ook via Schagen lopen.

151 Wij stellen voor om Petten voortaan rechtstreeks met Schagen te verbinden in plaats van met Alkmaar. Daarmee kan invulling gegeven worden aan de versterking van de bereikbaarheid tussen Schagen, Petten, de kust en de Energy & Health Campus. De route van lijn 151 passen we aan zoals de kaart hiernaast laat zien. Tijdens de detailuitwerking van de dienstregeling onderzoeken we of het mogelijk is om bij De Stolpen aansluiting tussen de verschillende lijnen te realiseren, waarbij de overstap op de trein in Schagen leidend blijft.



Reizigers die nu lijn 151 richting Alkmaar gebruiken, maar niet overstappen op de trein zullen hun reisroute hierdoor moeten herzien. Ook zij reizen dan voortaan via Schagen en nemen de trein naar Alkmaar. Dit is een duurdere reis. Op basis van de geuite wensen verwachten wij dat de aanpassing van lijn 151 per saldo een verbetering oplevert.

De grafieken hieronder tonen voor de werkdagen in maart 2021 de reizigersaantallen per uur. De verwachting is dat de aantallen reizigers gaan toenemen ook door het feit dat Schagen voortaan ook bereikbaar zal zijn, maar dan nog blijft de vervoervraag laag.



De bedieningsperioden en frequenties staan in de tabel hieronder.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
151	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											

Kustbus 851 is geen onderdeel van het netwerk. Daarvoor in de plaats wordt de verbinding tussen de kern van Schagen en de kust versterkt via lijn 151.

Het aantal buslijnen vanaf en naar station Schagen neemt als gevolg van dit vervoerplan toe. Omdat de buslijnen veelal dezelfde aansluitingen op de trein en afstemming op schooltijden kennen, zal er geregeld sprake zijn van een vol busstation. Connexxion treedt in overleg met de gemeente om te bezien hoe we het gebruik van het busstation zo optimaal mogelijk kunnen verzorgen, zonder dat daardoor opstoppen ontstaan.



3.2.3 Tuitjenhorn en Warmenhuizen

Tuitjenhorn en Warmenhuizen zijn onderdeel van de gemeente Schagen. Zoals ook hiervoor aangegeven is de wens van de gemeente om goede verbindingen tussen de kern van Schagen en de andere kernen van de gemeente te bieden. De vervoerstromen op werkdagen in november 2019 en maart 2021 laten zien dat, voor zover het gaat om het deel van de reis in de bussen van Connexxion, de meeste reizigers richting Alkmaar gaan en dat Alkmaar, Station daarbij het eindpunt is.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar, Station	84,3	51%	Alkmaar, Station	68,1	51%
Alkmaar, Gerechtsgebouw	17,2	10%	Alkmaar, Gerechtsgebouw	14,2	11%
Schagen, Hofstraat	9,4	6%	Schagen, Hofstraat	8	6%
Alkmaar, Voltastraat	8,1	5%	Alkmaar, Voltastraat	6,8	5%
Schagen, Station	8,1	5%	Schagen, Station	6,4	5%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	4,5	3%	Alkmaar, Laan van Bath	1,8	1%
Alkmaar, Metiusgracht	1,9	1%	Warmenhuizen, Stationsstraat	1,3	1%
Heerhugowaard, Huygenhoek	1,6	1%	Alkmaar, Robonsbosweg	1,1	1%
Warmenhuizen, Stationsstraat	1,6	1%	Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	1,1	1%
Alkmaar, Sportpark de Meent	1,5	1%	Heerhugowaard, Huygenhoek	1	1%
Elders	27,4	17%	Elders	22,6	17%
Totaal	165,6		Totaal	132,4	

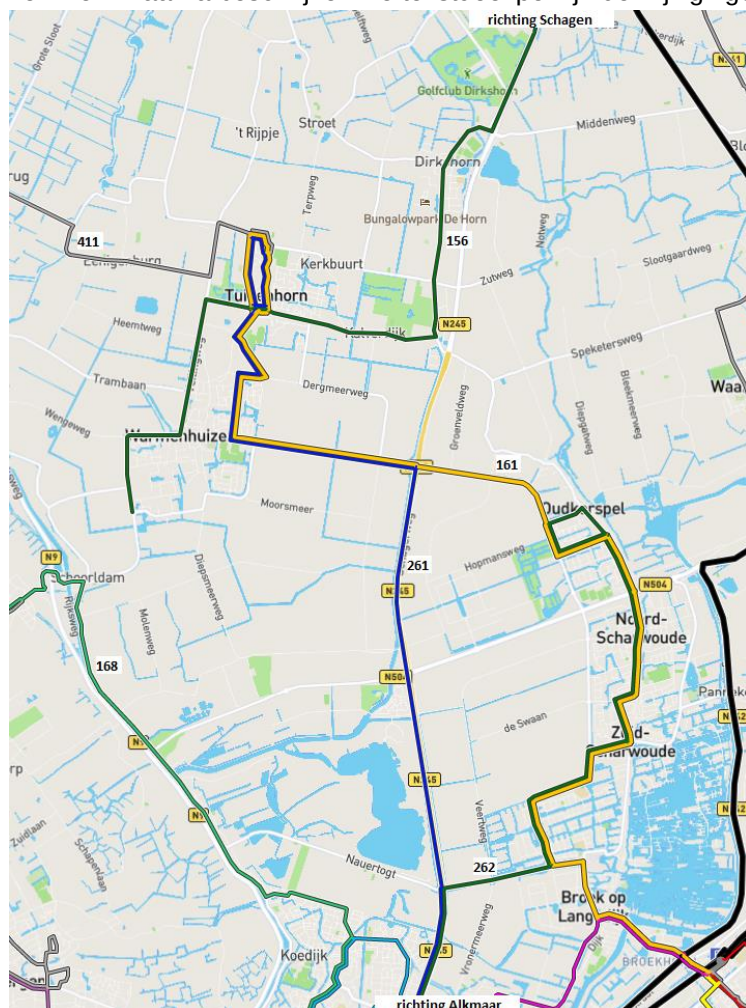
De check-in transacties van de ov-chipkaart op halte Alkmaar, Station op lijn 157 richting Warmenhuizen en Tuitjenhorn geven aan dat meer dan 60% van de reizigers de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deed. Dat zal bijna altijd een check-uit bij NS zijn geweest. De ketenreis bus-trein is dan ook de belangrijkste vervoerstroom van / naar Warmenhuizen en Tuitjenhorn. Naast Alkmaar, Station kan ook via Schagen, Station worden gereisd. De aantallen reizigers die dat doen zijn weliswaar veel lager, maar ook op Schagen zien we dat ongeveer 60% van de instappende reizigers de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deed.

Inwoners van Warmenhuizen geven aan overlast te ervaren van al het verkeer door de (oude) dorpskern. Ook het busverkeer wordt door de inwoners daarbij betrokken. De huidige route die lijn 157 nu door het dorp rijdt, gaat ook over smallere wegen met nauw aansluitende bebouwing. Inwoners stellen voor om de busroutes te verleggen naar de doorgaande wegen, meer aan de rand van het dorp.

In Tuitjenhorn wordt nagedacht over de herinrichting van het wegennet. Doorgaand verkeer wil men zoveel mogelijk afwikkelen via de Harenkarspelweg. De lokale wegen zouden dan afgewaardeerd kunnen worden naar 30-kilometer wegen of bijvoorbeeld fietsstraten. Dergelijke heringerichte wegen zijn vaak niet meer geschikt om met openbaar vervoer te gebruiken. Op basis van de informatie die wij nu hebben, zou Kalverdijk als eerste deel heringericht kunnen worden, waarbij de realisatie van een fietsstraat een reële optie is. Dat heeft dan wel tot gevolg dat een andere busroute vanuit Tuitjenhorn naar Dirkshorn en Schagen bepaald moet worden.



De volgende kaart laat de herijkte routevoering van de verschillende lijnen door Tuitjenhorn en Warmenhuizen zien. Daarna beschrijven we tekstueel per lijn de wijzigingen.

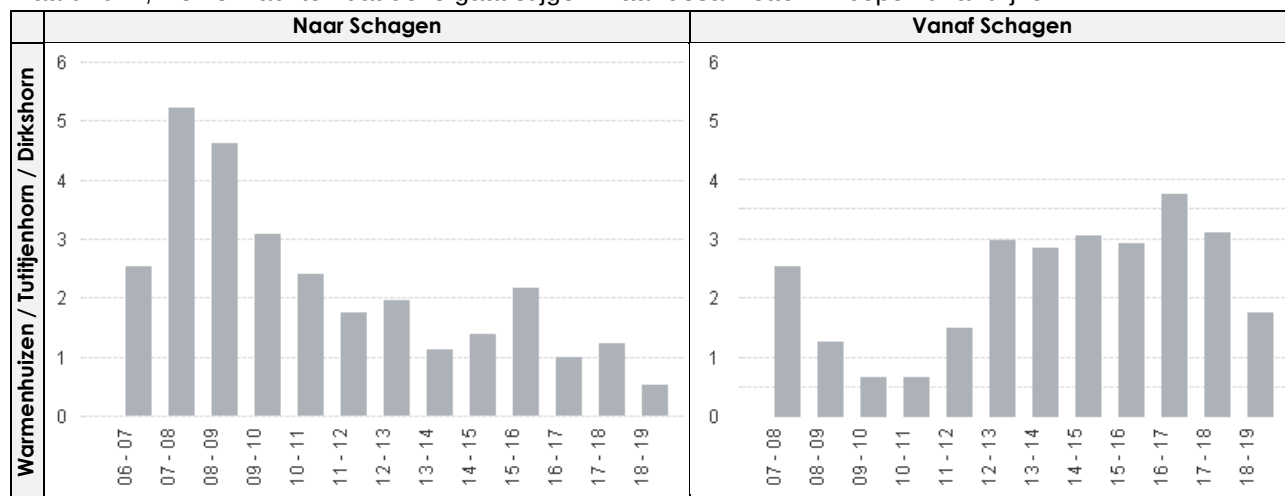


156 Overall Flex De verbinding met Schagen bieden we met lijn 156. Deze start in Warmenhuizen en rijdt langs de westzijde van het dorp richting Tuitjenhorn. Daarmee ontlasten we de verkeersdruk in de oude kern. Voor sommige reizigers zal dit leiden tot een langer voor- of natransport. Dat kan meer fietsbewegingen met zich meebrengen. In overleg met de gemeente Schagen bepalen we waar op de Veilingweg eventueel extra haltes mogelijk zijn en met welke voorzieningen. Op dit moment gaan we nog uit van de route via Kalverdijk naar Dirkshorn en Schagen. Maar wanneer in Kalverdijk de infrastructuur wordt aangepast, zal een andere route noodzakelijk zijn. De alternatieven zijn echter beperkt. Wellicht biedt een route via Sportlaan – Kerkbuurt – Burgerweg een mogelijkheid. In afstand en waarschijnlijk ook rijtijd is deze vergelijkbaar met de huidige situatie en daardoor voor de doorgaande reiziger nauwelijks van invloed. De andere optie is om via Harenkarspelweg – Dergmeerweg – N245 te rijden, maar dat leidt tot langere afstanden en hogere tarieven en tot meer reistijd.

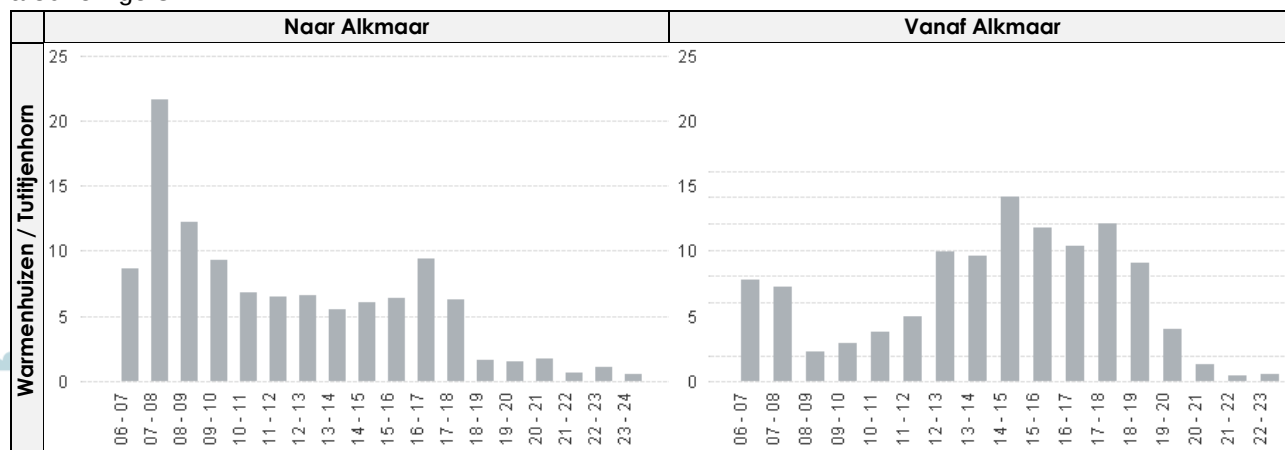
We verwachten dat er uiteindelijk alleen op werkdagen overdag voldoende vervoervraag is om lijn 156 te kunnen rijden. Voor de verdere ontsluiting van Dirkshorn kan op zaterdag overdag buurtbus 411 worden gebruikt en 's avonds en zondags is er vraaggestuurd vervoer in de vorm van Overall Flex (van/naar Schagen).



De volgende grafieken laten de reizigersaantallen per uur zien. Dit betreft de vervoervraag op werkdagen in maart 2021; we verwachten dat deze gaat stijgen maar desalniettemin beperkt zal blijven.



161 261 De analyse van de vervoerstromen van/naar Warmenhuizen en Tuitjenhorn laat zien dat de overstap op de trein belangrijk is. Dat kan via Alkmaar maar ook via Heerhugowaard. Door lijnen samen te voegen en zo meer dorpen met één lijn te ontsluiten, verwachten we de bezetting van de bus te verhogen en kunnen we in de rustige uren vaker hogere frequenties bieden. Als basisvoorziening kiezen we er daarom voor de (nieuwe) lijn 161 vanaf Tuitjenhorn via Warmenhuizen en Oudkarspel naar Heerhugowaard te laten rijden. In Heerhugowaard kan overgestapt worden op de trein richting Alkmaar / Amsterdam, Hoorn of Den Helder; maar ook op andere buslijnen. Lijn 161 rijdt overdag elk half uur, 's avonds elk uur. In de spitsuren buiten de schoolvakanties zal (uiteindelijk) extra capaciteit nodig zijn om alle reizigers te vervoeren, dat doen we door lijn 261 als spitslijn vanuit Tuitjenhorn en Warmenhuizen rechtstreeks via de N245 naar Alkmaar te rijden. Met de provincie Noord-Holland overleggen we of er mogelijkheden zijn om ter hoogte van Alkmaar Noord aan de N245 haltes te realiseren, zodat lijn 261 ook daar reizigers kan meenemen. Vooralsnog gaan we in Tuitjenhorn uit van de huidige route waarin de bus een rondje door het dorp rijdt. Mocht de gemeente besluiten om de infrastructuur zo aan te passen dat deze niet meer voor het openbaar vervoer geschikt is, zal een alternatief gezocht moeten worden. In Warmenhuizen rijden de bussen over de Sportlaan en ontzien zo de oude dorpskern, wellicht vraagt dit een extra halte op de Sportlaan en uitbreiding van voorzieningen zoals ruimte om fietsen te stallen. Dit bespreken we verder met de gemeente Schagen. Door de gewijzigde lijnvoering zullen reizigers in de daluren voortaan via Heerhugowaard moeten reizen in plaats van direct naar Alkmaar, maar kunnen we tegelijkertijd vaker een halfuursdienst bieden. De volgende grafiek (werkdagen maart 2021) toont dat de vervoervraag tussen Tuitjenhorn/Warmenhuizen en Alkmaar vooral spitsvervoer betreft. De vervoervraag zal weer toenemen, uitgaand van een factor 2 tot 2,5 gaat dan het in het drukste uur om 40 à 50 reizigers.



168 De nieuwe opzet van lijn 156, 161 en 261 heeft gevolgen voor de verbinding met Schoorl. Deze wordt overgenomen door lijn 168 Alkmaar – Alkmaar Noord – Schoorl – Schoorl – Camperduin. Lijn 168 rijdt eens per uur en wordt verder toegelicht in paragraaf 3.3.

411 Naast de reguliere streeklijnen rijdt in het gebied tussen Tuitjenhorn en Schagen ook buurtbus 411. Route en dienstregeling van deze buurtbus wijzigen niet.

We gaan uit van de volgende bedieningsperioden en frequenties.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
156	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag																									
	Zondag																									
161	Werkdag (regulier)														2						1					
	Werkdag (vakantie)														2						1					
	Zaterdag														2						1					
	Zondag														2						1					
168	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
261	Werkdag (regulier)									2							2									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									
411	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag																									
Overal Flex Dirkshorn	Werkdag (regulier)																				①					
	Werkdag (vakantie)																				①					
	Zaterdag																				①					
	Zondag																					①				

Voor de ingangsdatum van de wijzigingsvoorstellen betreffende de nieuwe lijnen 161 en 261 geldt een disclaimer. De ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard en grootschalige werkzaamheden aan de Zuidtangent hebben forse invloed op de nieuwe lijnvoering; een te forse invloed. Aan het einde van paragraaf 3.3.2 wordt dit verder toegelicht. In het kort komt het erop neer dat we voorstellen om de hierboven beschreven wijziging met lijn 161 en 162 pas medio 2024 in te laten gaan. En tot die tijd Tuitjenhorn en Warmerhuizen rechtstreeks met Alkmaar te blijven verbinden. Dan ontstaat de vraag of we de huidige lijn 157 conform de dienstregeling per 3 januari 2021 continueren, of de route wijzigen naar de voorgestelde lijn 261. Dit bespreken we graag met gemeente Schagen en Rocov.



3.2.4 Middenmeer

De gerealiseerde vervoervraag in november 2019 en in maart 2021 laat op basis van transacties met de ov-chipkaart zien dat reizigers vanuit Middenmeer vooral richting Hoorn reizen. Voor zover dit de lijnen van Connexxion betreft, is de top 10 van bestemmingen vanuit Middenmeer hieronder weergegeven.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Hoorn, Station	76,9	58%	Hoorn, Station	43,9	58%
Wieringerwerf, Ir. Krijnstraat	13,3	10%	Wieringerwerf, Ir. Krijnstraat	4,3	6%
Wieringerwerf, Brinkweg	5	4%	Den Oever, Busstation	3,9	5%
Den Helder, Station	4,6	3%	Den Helder, Station	3,4	4%
Hoorn, van Dedemstraat	4,5	3%	Hippolytushoef, N99	1,7	2%
Den Oever, Busstation	4,3	3%	Wieringerwerf, Brinkweg	1,7	2%
Schagen, Hofstraat	2,3	2%	Wieringerwerf, Badweg	1,6	2%
Wieringerwerf, Badweg	2	2%	Medemblik, Schuitemoederslaan	1,2	2%
Hoorn, Oscar Romero	1,5	1%	Schagen, Station	1	1%
Medemblik, Schuitemoederslaan	1,5	1%	Schagen, Hofstraat	0,8	1%
Elders	17,1	13%	Elders	12,4	16%
Totaal	133		Totaal	75,9	

Daarnaast biedt Qliner 350 van Arriva de verbinding met Alkmaar en Friesland. Door Arriva verstrekte cijfers laten zien dat op jaarbasis (2019) op werkdagen iets meer dan 3900 reizigers richting Alkmaar/Heerhugowaard reisden en ruim 4200 richting Den Oever/Friesland. Gemiddeld per werkdag komt dat overeen met zo'n 20 reizigers per richting.

De volgende kaart toont de voorgestelde busroutes rond Middenmeer (NB scholierenlijnen 653 en 655 zijn niet ingetekend maar blijven wel rijden). Op de volgende pagina lichten we de wijzigingen toe.



134 135 250 350 Wij verwachten dat de grootste vervoervraag op de relatie met Hoorn zal blijven bestaan. Dit faciliteren we met de lijnen 134 en 135. Wel benadrukken we nog meer de verbindende functie van lijn 135 en de onderliggende rol van lijn 134. We stellen voor om lijn 135 tussen Wieringerwerf en Middenmeer voortaan via de A7 te laten rijden. Reizigers van / naar Middenmeer gebruiken dan voortaan halte Alkmaarseweg, in plaats van één van de haltes in het dorp. Dat is gelijk aan de situatie met Qliner 350, maar verlengt het voor/natransport enigszins. Doorgaande reizigers, die niet in Middenmeer in- of uitstappen, reizen via de A7 voortaan sneller met lijn 135. De volgende tabel laat zien dat richting Den Helder gemiddeld 168 reizigers per werkdag profiteren van de route via de A7, gemiddeld 74 reizigers moeten in Middenmeer voortaan naar halte Alkmaarseweg (of nemen lijn 134). Richting Hoorn gaat het om 186 versus 86 reizigers gemiddeld per dag.

Vlr	Haltenaam	Bezetting	CI	CO
1	Hoorn, Station	234	234	0
4	Hoorn, v an Dedestraat	244	11	0
5	Abbekerk, Busstation	229	9	24
6	Middenmeer, Alkmaarseweg	217	1	13
7	Middenmeer, Breestraat	202	10	25
8	Middenmeer, Winkelcentrum	193	12	21
9	Wieringerwerf, Westerterpweg	193	3	3
10	Wieringerwerf, Badweg	196	13	10
11	Wieringerwerf, Ir. Krijnstraat	217	59	39
12	Wieringerwerf, Brinkweg	205	15	27
16	Den Oever, Busstation	225	103	82
18	Hippolytushoef, N99	177	40	88
19	Westerland, Hollebalweg	171	9	16
20	Den Helder, Luchthaven Den Helder	171	6	6
21	Den Helder, Quelderduin	166	1	6
22	Den Helder, Sperwerstraat	150	0	17
23	Den Helder, Station	26	0	123

Vlr	Haltenaam	Bezetting	CI	CO
1	Den Helder, Station	146	146	0
4	Den Helder, Sperwerstraat	149	15	12
5	Den Helder, Quelderduin	150	4	2
6	Den Helder, Luchthaven Den Helder	144	6	12
7	Westerland, Hollebalweg	154	18	8
8	Hippolytushoef, N99	202	84	36
9	Den Oever, Busstation	198	91	95
13	Wieringerwerf, Brinkweg	216	35	17
14	Wieringerwerf, Ir. Krijnstraat	212	48	51
15	Wieringerwerf, Badweg	215	6	4
16	Wieringerwerf, Westerterpweg	218	5	2
17	Middenmeer, Winkelcentrum	230	26	14
18	Middenmeer, Breestraat	242	26	13
19	Middenmeer, Alkmaarseweg	250	9	1
20	Abbekerk, Busstation	258	18	11
23	Hoorn, v an Dedestraat	241	0	17
24	Hoorn, Station	7	0	234

Waar lijn 135 de verbindende route over de A7 biedt, krijgt lijn 134 de ontsluitende functie. Vanaf Middenmeer gaat de route via Agriport in plaats van via de A7 naar Lambertschaag en Abbekerk. Voor Agriport leidt dit tot extra reismogelijkheden in noordelijke richting (Middenmeer, Wieringerwerf en overstap op lijn 135 of Qliner 350), extra reismogelijkheden overdag maar wel lagere frequentie in de spitsuren. Om de ontsluiting van Agriport tot een succes te maken zal ook een werkgeversaanpak nodig zijn. Bedrijven zullen zich moeten inspannen om hun medewerkers en bezoekers met het OV te laten reizen. Als dat uitblijft, is maar de vraag of deze nieuwe routevoering van lijn 134 structureel kan blijven. Vanaf Abbekerk naar Hoorn voert de route van lijn 134 voortaan via Benningbroek, Wognum en Risdam; dit wordt in paragraaf 3.5 verder beschreven.

De bedieningsperioden en frequenties zijn hieronder weergegeven. Lijn 350 wordt door Arriva uitgevoerd en is onderdeel van de concessie Noord- en Zuidwest Friesland en staat daarom niet in dit overzicht.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
134	Werkdag (regulier)								2 ^a						1 ^a											
	Werkdag (vakantie)														1 ^a											
	Zaterdag																									
	Zondag																									
135	Werkdag (regulier)					1	2								1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
250	Werkdag (regulier)							1																		
	Werkdag (vakantie)							1																		
	Zaterdag																									
	Zondag																									

^a Vermelde frequenties lijn 134 betreffen alleen ritten die volledig traject Hoorn-Wieringerwerf rijden, zie paragraaf 3.5 voor frequenties op deeltraject Hoorn-Wognum

3.2.5 Overige lijnen in Schagen en Hollands Kroon

Hierboven beschreven we de voorgestelde wijzigingen in de gemeente Schagen en Hollands Kroon. Daarnaast handhaven we de volgende lijnen.

406 De buurtbus tussen Schagen, 't Veld en Waarland wordt voortgezet volgens de huidige opzet.

416 De exploitant van landgoed Hoenderdaell zou graag zien dat de buurtbus Kreileroord – Anna Paulowna – Schagen ook een halte bij de entree van het park kan aandoen. Dat is alleen mogelijk door een traject van 650 meter heen en terug toe te voegen. Hierover hebben we eerder met de buurtbusvereniging overleg gevoerd. De inschatting is dat het opnemen van Hoenderdaell in de route ertoe leidt dat de dienstregeling niet meer uit te voeren is met de huidige inzet. De buurtbusvereniging adviseert de route en dienstregeling dan ook niet aan te passen. De buurtbusvereniging kampt met een dreigend tekort aan voldoende vrijwilligers. Als dat werkelijkheid wordt, zal het niet meer mogelijk zijn om de huidige dienstregeling toch in stand te houden. In dat geval zal separaat een wijzigingsvoorstel met een lager voorzieningenniveau worden voorgelegd. Alternatieve reismogelijkheden zullen er niet of nauwelijks zijn.

417 Vanwege wijzigingsvoorstellen op het traject tussen Hoogwoud en Obdam heeft Connexxion de buurtbusvereniging voorgelegd om na te gaan of een aangepaste route haalbaar is. Het traject Schagen – Nieuwe Niedorp, Transferium blijft dan in stand. Maar in plaats van de route vervolgen richting Hoogwoud en Obdam is onze suggestie om juist richting Medemblik te gaan rijden. Daardoor ontstaat een nieuwe oost-west verbinding. Dit is nog onderwerp van gesprek.

653 De route van scholierenlijn 653 door Winkel en 't Veld is niet snel. Het alternatief zou zijn om de N242 en N241 aan te houden. Reizigers moeten dan per fiets naar de halte Nieuwe Niedorp, Transferium of Zijde-wind, Hartweg om vandaar met lijn 653 verder te reizen. In beide kernen rijden echter ook buurtbuslijnen 406 en 417. Wij verwachten dat de kans groot is, dat reizigers niet de fiets nemen maar voor de buurtbus kiezen en daardoor voor overbezetting zorgen. Dat is niet wenselijk, daarom handhaven we de huidige opzet van lijn 653.

655 Route en dienstregeling van de scholierenlijn tussen Medemblik en Wieringerwerf blijven in stand.

658 De gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven graag een verbeterde verbinding vanuit Hippolytushoef met Anna Paulowna te zien. Een uitbreiding van het aantal ritten op de route van lijn 658 zou daar invulling aan kunnen geven. We verwachten echter dat de extra vervoervraag niet zal opwegen tegen de extra dienstregelingen, temeer de belbus Noordkop al een alternatief biedt. Voorlopig wijzigen we scholierenlijn 658 Den Oever – Hippolytushoef – Anna Paulowna – Schagen niet.

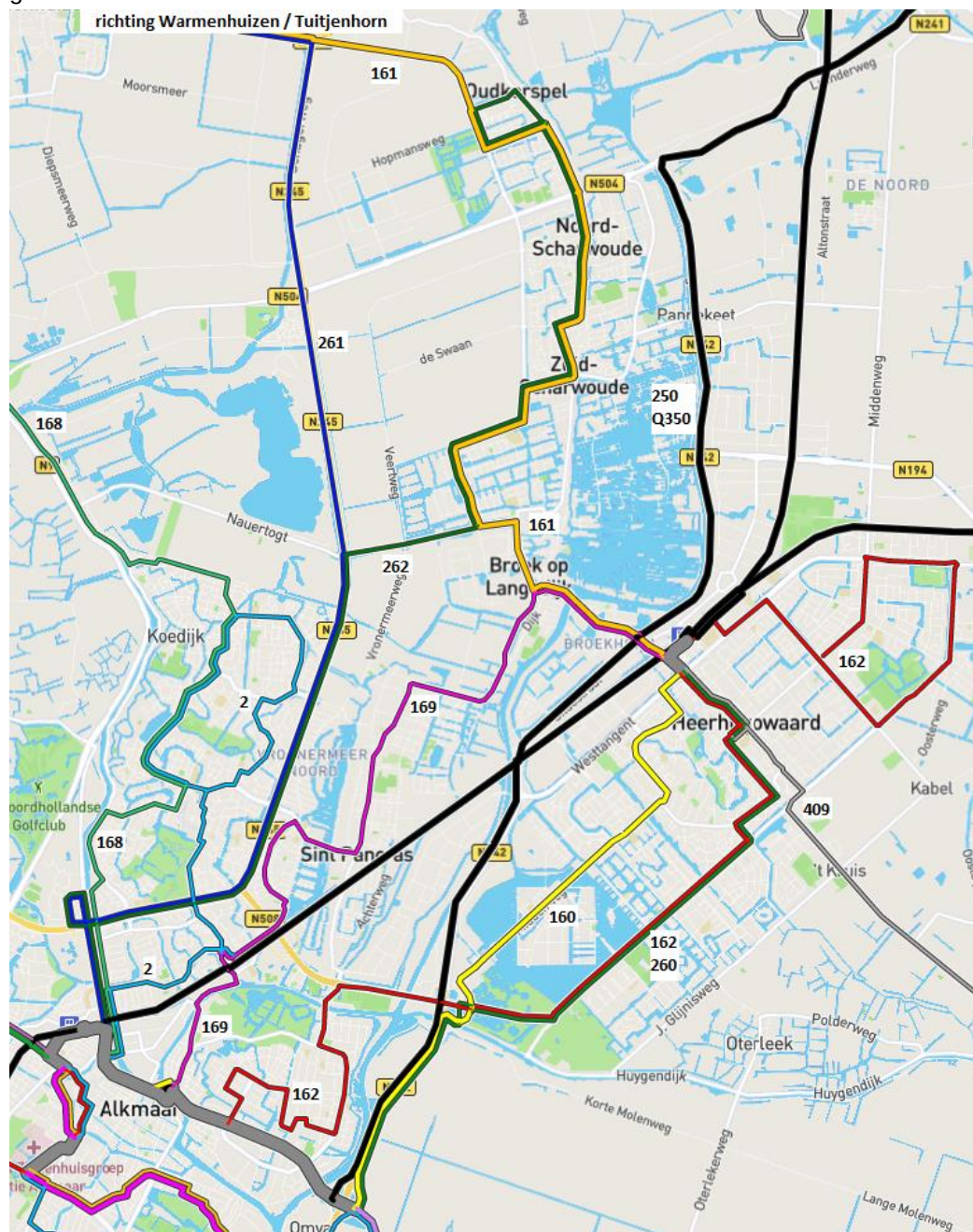
Overall Flex Breezand blijft zeven dagen per week via vraaggestuurd vervoer verbonden met Anna Paulowna. 's Avonds en op zondag wanneer de buurtbussen niet meer rijden is er vanuit 't Veld en Winkel een vraaggestuurde verbinding met Schagen.



3.3 Noord-Kennemerland – ten noorden van Alkmaar

In deze paragraaf beschrijven we de voorgestelde wijzigingen in het lijnennet aan de noordzijde van Alkmaar. Mutaties in de gemeente Bergen, Langedijk, Heerhugowaard en Alkmaar komen achtereenvolgens aan bod.

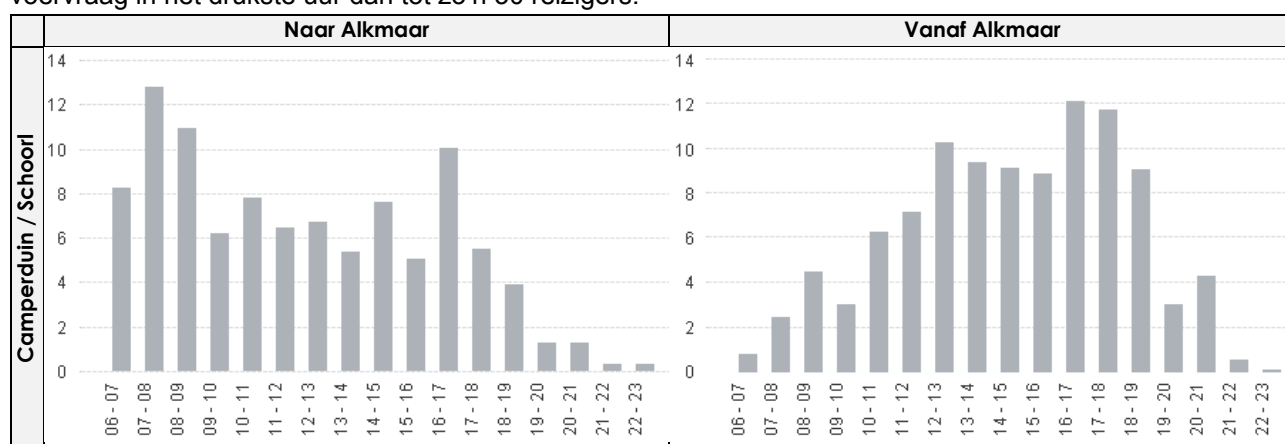
De volgende kaart laat de uiteindelijk voorgestelde routevoering -na afronding van de werkzaamheden aan de Zuidtangent- in Langedijk en Heerhugowaard zien. In de paragrafen daarna lichten we de voorstellen per gemeente verder toe.



3.3.1 Camperduin – Schoorl

In paragraaf 3.2.2 beschreven we de aanpassingen op lijn 151. Doordat deze voortaan de verbinding Petten – Schagen verzorgt, is er ook een andere verbinding voor de kernen tussen Camperduin en Schoorl nodig. De eerste schetsen die we voor het vervoerplan 2021 maakten, leidden tot een verbinding Camperduin – Schoorl – Bergen – Alkmaar; een verlenging van de huidige lijn 166. Dit bespraken we ook met de gemeente, waarop de gemeente Bergen heeft aangegeven de route tussen Schoorl en Bergen via Aagtdorp niet wenselijk te vinden vanwege de beschikbare infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen in Schoorl. We hebben vervolgens de alternatieven onderzocht. De huidige route via de N9 is weliswaar snel, maar levert nagenoeg geen in- of uitstappende reizigers op. We verwachten dat bundeling met lokaal vervoer binnen Alkmaar Noord wel extra bezetting van de bus oplevert en daarmee een effectievere inzet van middelen zal zijn.

168 Tussen Camperduin en Schoorl volgt de nieuwe lijn 168 dezelfde route als nu nog lijn 151 doet. Vanaf Schoorl gaat de route dan verder via Schoorldam om aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal over de N504 richting Alkmaar te vervolgen. Daarmee is lijn 168 voortaan ook het alternatief voor vervoer van/naar Schoorldam vanwege de in paragraaf 3.2.3 toegelichte wijzigingen op de route van de huidige lijn 157. De lintbebouwing van Koedijk wordt op deze manier voortaan ook ontsloten. De grafieken hieronder laten op basis van het gebruik op werkdagen in maart 2021 het aantal reizigers per uur zien. De verwachting is dat de reizigersaantallen gaan stijgen; met een factor van 2 tot 2,5 groeit de vervoervraag in het drukste uur dan tot zo'n 30 reizigers.



Binnen Alkmaar Noord vult lijn 168 het voorzieningenniveau wat door lijn 2 wordt geboden verder aan; zie paragraaf 3.3.4. Lijn 168 rijdt ieder uur volgens onderstaande bedieningsperioden.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
168	Werkdag (regulier)																									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									



3.3.2 Langedijk

De gemeenten Langedijk en Heerhugowaard gaan fuseren. Naast de reismogelijkheden naar andere gemeenten wordt ook belang gehecht aan goede interne verplaatsingsmogelijkheden. Daarnaast is de gemeente Heerhugowaard gestart met de herontwikkeling van het stationsgebied, waarbij onder andere wordt ingezet op een sterker OV-knooppunt. De inwoners van Sint Pancras hebben een verkeersplan opgesteld waarin de lokale wensen zijn verwoord; over het openbaar vervoer wordt aangegeven dat een verbinding met Broek op Langedijk en Heerhugowaard gewenst is, dat de verbinding met Alkmaar sneller mag worden en dat frequenties omhoog gaan; tegelijkertijd is er behoefte aan meer ruimte voor de voetganger op de Bovenweg waardoor het beschikbare profiel van de rijbaan minder wordt en de geschiktheid voor het busverkeer nog verder onder druk komt te staan.

Uit de transacties met de ov-chipkaart blijkt dat de meeste reizigers uit Oudkarspel, Noord- en Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk vooral naar Alkmaar (Station) reizen en daar hun reis met de bus van Connexxion beëindigen. Behalve dat het aantal reizigers in maart 2021 fors lager is, valt ook op dat Heerhugowaard, Station niet meer in de top-10 bestemmingen te zien is. Dat komt doordat buurtbus 407 niet reed. Het alternatief met de buurtbustaxi werd zeer beperkt gebruikt.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar, Station	281,6	55%	Alkmaar, Station	106,1	55%
Alkmaar, Gerechtsgebouw	86	17%	Alkmaar, Gerechtsgebouw	29,6	15%
Heerhugowaard, Station Westzijde	24,8	5%	Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	4,6	2%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	18,6	4%	Broek op Langedijk, Laansloot	2,9	2%
Alkmaar, Kanaalkade	8,7	2%	Alkmaar, Kanaalkade	2,6	1%
Alkmaar, Noordwest Ziekenhuisgroep	8	2%	Noord-Scharwoude, Kloosterstraat	1,7	1%
Broek op Langedijk, Laansloot	4,6	1%	Alkmaar, Laan van Bath	1,6	1%
Alkmaar, Robonsbosweg	3,3	1%	Zuid-Scharwoude, Vroedschap	1,6	1%
Noord-Scharwoude, Molenkade	3,1	1%	Alkmaar, Muiderwaard	1,5	1%
Alkmaar, Rekerdijk	2,7	1%	Alkmaar, Sportpark de Meent	1,5	1%
Elders	73,9	14%	Elders	39,6	20%
Totaal	515,3		Totaal	193,3	

Als we inzoomen op het gebruik van lijn 169 en voor reizigers die op station Alkmaar (richting Langedijk) inchecken met de ov-chipkaart, zien we dat op werkdagen in november 2019 ruim 57% de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deed. In november 2020 was dat 53%. Over het algemeen zal de voorgaande vervoerder dan NS zijn geweest, soms Arriva.

Ook voor Sint Pancras en lijn 10 onderzochten we de vervoerstromen. Dan zien we dat het aandeel reizen naar Alkmaar, Station kleiner is dan vanuit de andere kernen van Langedijk. Sowieso is de vervoervraag van en naar Sint Pancras in absolute aantallen beperkt.

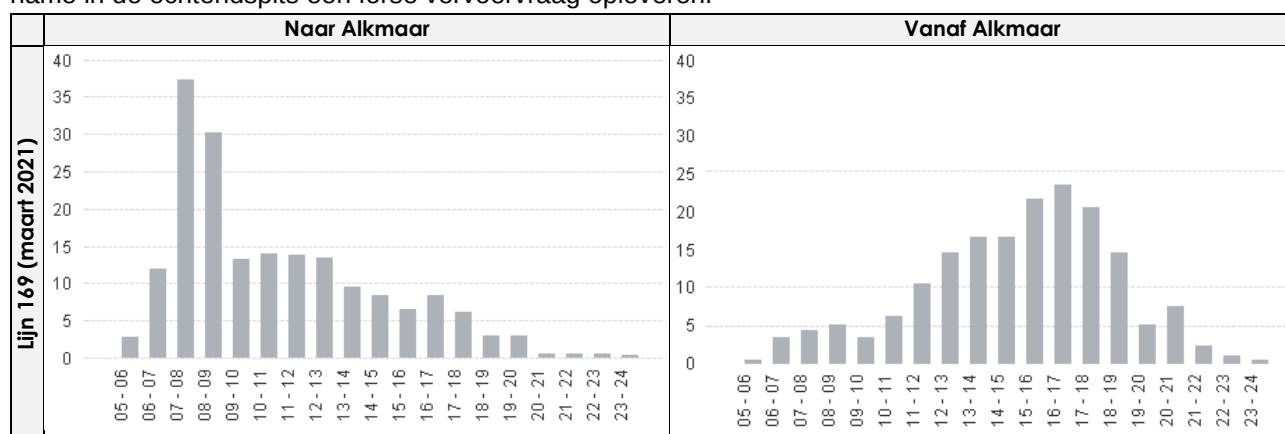
Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar, Station	18,4	44%	Alkmaar, Station	8,8	37%
Alkmaar, Kanaalkade	9,3	22%	Alkmaar, Kanaalkade	4,4	19%
Bergen, Europese School	1,5	4%	Bergen, Europese School	1	4%
Heiloo, Stationsweg	0,9	2%	Oudorp, Wilgenlaan	0,9	4%
St. Pancras, v.d. Vijzellaan	0,9	2%	Oudorp, Nijenburgh	0,7	3%
Alkmaar, Rijnstraat	0,8	2%	Bergen, Natteweg	0,6	3%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	0,7	2%	Warmenhuizen, Oudewal Oost	0,6	3%
Bergen, Plein	0,7	2%	Bergen, Plein	0,5	2%
Oudorp, Wilgenlaan	0,7	2%	St. Pancras, v.d. Vijzellaan	0,5	2%
Heerhugowaard, Butterhuizen	0,4	1%	Heerhugowaard, Stad van de Zon	0,5	2%
Elders	7,2	17%	Elders	5,1	22%
Totaal	41,5		Totaal	23,6	

Van alle reizigers die op station Alkmaar in lijn 10 incheckten (inclusief reizigers naar Oudorp) was in november 2019 bij 55% de voorgaande transactie bij een andere vervoerder, in november 2020 daalde dat percentage naar 49%.

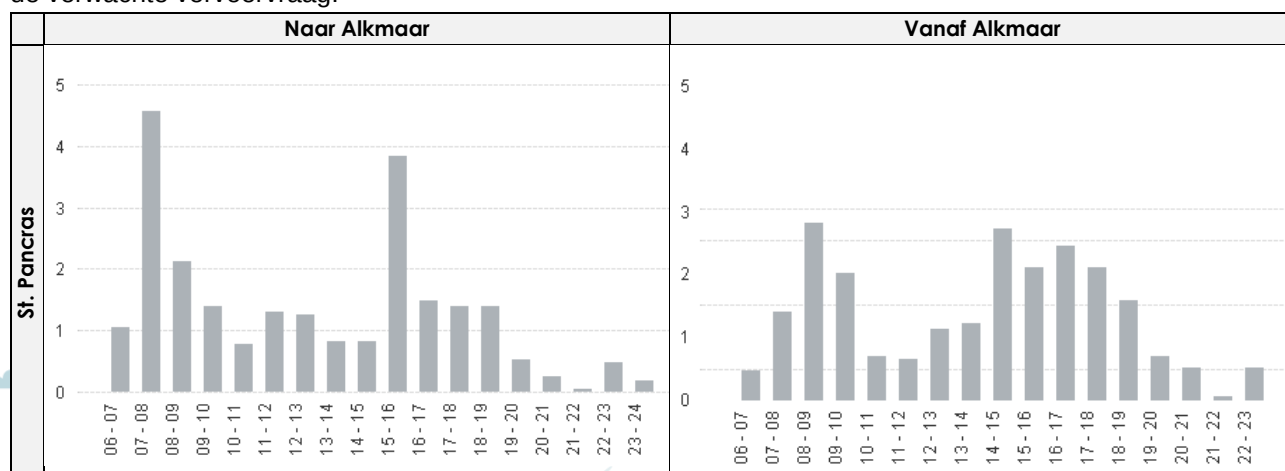


161 262 Ook in Langedijk is in veel gevallen de busreis onderdeel van een ketenreis met overstap op de trein. Dat hoeft niet per se via Alkmaar maar kan ook via station Heerhugowaard. Voor treinreizigers richting Schagen / Den Helder of Hoorn is dat sneller en goedkoper, maar ook richting Amsterdam levert dit winst op. Zoals we in paragraaf 3.2.3 al beschreven stellen we voor om Oudkarspel, Noord- en Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk als basisvoorziening te ontsluiten via station Heerhugowaard. Daar kan niet alleen op de trein worden overgestapt, maar ook op de lijnen die door Heerhugowaard rijden. Ook zorgen we op die manier voor extra verbindingen binnen de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Lijn 161 rijdt overdag ieder half uur, 's avonds elk uur. Tijdens de spitsuren buiten de schoolvakanties zal (uiteindelijk) extra capaciteit nodig zijn. Daarin voorzien we door spitslijn 262 te bieden met een rechtstreekse route naar Alkmaar via de N245. Indien er ter hoogte van Alkmaar Noord langs de N245 nieuwe haltes gerealiseerd kunnen worden, zal lijn 262 deze ook bedienen.

De grafieken hieronder tonen op basis van de ov-chipkaarttransacties op lijn 169 op werkdagen in maart 2021 de gemiddelde aantallen reizigers per uur. Deze aantallen zullen de komende tijd toenemen en met name in de ochtendspits een forse vervoervraag opleveren.



169 Vanuit St. Pancras wordt aangegeven dat een betere verbinding met Heerhugowaard gewenst is, maar ook dat Alkmaar sneller bereikt kan worden. Daarnaast is de wens om frequenties te verhogen. Connexxion ziet mogelijkheden om enerzijds een busroute naar Heerhugowaard mogelijk te maken en anderzijds sneller in Alkmaar te komen. Dat doen we door een nieuwe route met lijnnummer 169 te ontwerpen. Deze lijn rijdt vanaf station Alkmaar via station Noord en Vroonermeer-Zuid naar St. Pancras en vandaar via Broek op Langedijk verder naar Heerhugowaard. Hiermee verbeteren we de reismogelijkheden van en naar St. Pancras, maar tegelijkertijd zijn we voorzichtig als het gaat om de ontwikkeling van het aantal reizigers en de frequentie die daarbij hoort. De gebruikcijfers in maart 2021 (werkdagen) waren zeer beperkt, zoals hieronder zichtbaar. En zelfs bij forse groei blijven het weinig reizigers per uur. Een frequentie van eens per uur past bij de verwachte vervoervraag.



Meer ritten van en naar St. Pancras rijden achten wij niet in balans met de reizigersaantallen. Sterker nog, het verkeersplan wat in St. Pancras is opgesteld lijkt vooral prioriteit aan het langzame verkeer te geven. Op delen van de Bovenweg lijkt nog minder ruimte voor de rijbaan dan nu over te blijven, terwijl het nu al aan de (eigenlijk te) krappe kant is. Connexxion vraagt zich dan ook af of de bus werkelijk in St. Pancras gewenst is, als dat zo is zal daar infrastructureel rekening mee moeten worden gehouden. En dat betekent in ieder geval niet bekknibbelen op de nu beschikbare krappe ruimte. Als de verkeerskundige ideeën toch doorgezet worden, dan moet overwogen worden of een reguliere buslijn door St. Pancras überhaupt nog mogelijk is. Wellicht zal dan een alternatief vervoersysteem opgezet moeten worden. Een optie zou kunnen zijn om te onderzoeken of buurtbusvereniging 407 (onder de paraplu van Hugohopper) daar een rol in kan spelen. Met de voorgestelde nieuwe ontsluiting van Oudkarspel, Noord- en Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk zal de toegevoegde waarde van de huidige route van buurtbus 407 veel minder zijn. Indien St. Pancras door een buurtbus ontsloten zou worden, dan zal dat leiden tot een beperktere bedieningsperiode dan nu. Buurtbussen worden gereden door vrijwilligers, maar meestal niet 's avonds of op zondag en soms ook niet op zaterdag. Gezien de reizigersaantallen is anderzijds in de spitsuren een frequentie van eens per half uur haast nodig, omdat er per rit maximaal acht reizigers in de buurtbus mee kunnen. Connexxion bespreekt graag verder met gemeente wat de visie is op het openbaar vervoer in St. Pancras en hoe zich dat dan verhoudt tot standpunten in het verkeersplan.

De voorgestelde bedieningsperioden en frequenties zijn hieronder opgenomen.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
161	Werkdag (regulier)														2						1					
	Werkdag (vakantie)														2						1					
	Zaterdag														2						1					
	Zondag														2						1					
169	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
262	Werkdag (regulier)								2								2									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									

De beoogde routes zijn in de kaart in paragraaf 3.3.3 opgenomen. Opgemerkt wordt dat lijn 168 (zie paragraaf 3.3.1) via de N504 / Kanaaldijk gaat rijden en daarmee over grondgebied van Langedijk.



Er is echter een grote disclaimer voor het moment waarop de voorstellen voor Langedijk en daarmee ook Tuitjenhorn en Warmenhuizen (zie paragraaf 3.2.3) kunnen worden ingevoerd. Zoals aangegeven is de gemeente Heerhugowaard gestart met een project om het stationsgebied te vernieuwen. Daar hangt ook mee samen om de Zuidtangent verdiept onder het spoor te gaan aanleggen in plaats van de huidige overweg. Tevens zullen de verschillende aansluitingen van andere wegen op de Zuidtangent anders worden ingericht. Eind mei 2021 heeft gemeente Heerhugowaard Connexxion over de plannen betreffende de Zuidtangent bijgepraat. Belangrijkste conclusie is dat verwacht wordt dat de Zuidtangent gedurende zo'n anderhalf jaar gestremd zal zijn en verkeer wat van de ene naar de andere kant van het spoor moet via een omleidingsroute moeten rijden. De omleidingsroute gaat over N242 en Westtangent. Naast het feit dat die route sowieso al extra tijd kost, moet ook rekening gehouden worden met vertraging door verkeersdrukte. Die vertraging kan ook verder terugslaan, bijvoorbeeld op de Broekerweg. De verwachting is dat de werkzaamheden in het vierde kwartaal van 2022 gaan starten.

De voorstellen die Connexxion doet voor de nieuwe lijnen 161 (Tuitjenhorn – Oudkarspel – Heerhugowaard), 169 (Alkmaar [Noord] – St. Pancras – Heerhugowaard), 261 (Tuitjenhorn – Alkmaar) en 262 (Oudkarspel – Alkmaar) gaan uit van de knooppuntfunctie van station Heerhugowaard, zowel voor de ketenreis bus-trein alsmede de overstap tussen verschillende buslijnen. En ook de versterking van de verbindingen binnen de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Echter, die uitgangspunten zullen fors onder druk komen te staan tijdens de werkzaamheden aan de Zuidtangent. Buslijnen 161 en 169 zullen langer onderweg zijn en geregeld ook nog met extra vertraging te maken kunnen krijgen. Voor de reizigers een tijdelijke, forse verslechtering van het openbaar vervoer tot gevolg hebbend. Met het reële risico dat OV-reizigers op zoek gaan naar een alternatief en de bus niet meer gebruiken. Hiermee wordt naar onze verwachting een te grote hypotheek genomen op de verbeteringen die wij voorstellen en zou effectief gedurende anderhalf jaar juist sprake van een verslechtering zijn. Dat vinden wij niet wenselijk. Gegeven de planning van de werkzaamheden aan de Zuidtangent, stellen we daarom voor om de voorgestelde wijzigingen pas in te voeren nadat de werkzaamheden aan de Zuidtangent zijn afgerond, vermoedelijk medio 2024. Tot die tijd uit te gaan van:

- Tuitjenhorn, Warmenhuizen rechtstreeks verbinden met Alkmaar – frequenties vergelijkbaar met de huidige lijn 157 conform de dienstregeling per 3 januari 2021. Voor wat betreft de route in de kernen stellen we voor om deze in Warmenhuizen te verleggen naar buiten de oude kern. Dan is nog de vraag of het logisch is de in paragraaf 3.2.3 voorgestelde lijnvoering van de nieuwe lijn 261 te hanteren (dus via N245 ipv N9) of toch de N9 te blijven rijden. Dit bespreken we graag met Rocov en gemeente.
- Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude, Broek op Langedijk rechtstreeks te verbinden met Alkmaar – frequenties en route vergelijkbaar met de huidige lijn 169 conform de dienstregeling per 3 januari 2021. Daarnaast kan buurtbus 407 dan blijven bestaan, waarbij in overleg met gemeente goed bezien moet worden of enige aanpassing van de route om vertraging door de werkzaamheden aan de Zuidtangent vermeden kan worden.
- St. Pancras alleen te verbinden met Alkmaar via Alkmaar Noord conform de route die voor de nieuwe lijn 169 in deze paragraaf beschreven is. De bus zal dan bij halte Kerkplein keren en niet doorrijden richting Broek op Langedijk en Heerhugowaard. Uitgangspunt voor de frequentie blijft een uurdienst conform dit vervoerplan. Opgemerkt wordt dat de ontwikkelingen met betrekking tot het verkeersplan van St. Pancras nog tot nieuwe inzichten kunnen leiden.

Per saldo zal de tijdelijke oplossing meer dienstregelingen vergen dan het wijzigingsvoorstel uit dit vervoerplan. Dat betekent dat we elders in het netwerk voorlopig minder verbeteringen kunnen doorvoeren, zodat het totale aantal dienstregelingen binnen de gestelde opgave blijft.



3.3.3 Heerhugowaard

In de vorige paragraaf beschreven we de voorstellen voor het westelijk deel van de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Hieronder gaan we in op het oostelijke deel. Het knooppunt voor beide delen is station Heerhugowaard, maar zoals we hierboven toelichtten zal dat naar verwachting pas medio 2024 zijn volledige beslag kunnen krijgen. Natuurlijk zullen alle ontwikkelingen in het stationsgebied van Heerhugowaard en aan de Zuidtangent ook effect hebben op de lijnen en uitvoering in Heerhugowaard zelf. We verwachten echter een veel beperktere impact en zien, op basis van de door gemeente verstrekte informatie, geen aanleiding om voorstellen voor Heerhugowaard te verschuiven. Invoering is ons inziens gewoon mogelijk bij de start van dit vervoerplan 2022.

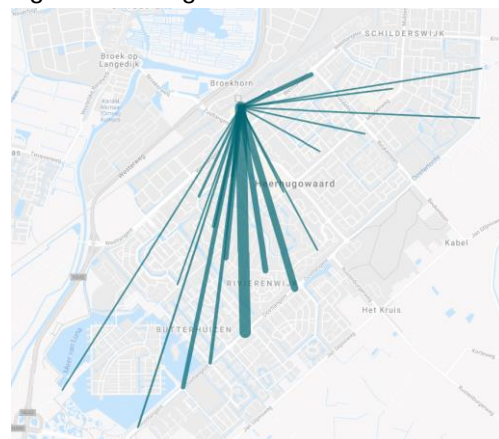
De meeste verplaatsingen van en naar Heerhugowaard zijn gerelateerd aan Alkmaar. De volgende tabel laat per gemiddelde werkdag de reizigersaantallen per traject zien op basis van transacties met de ov-chipkaart in maart 2021.

Traject	mrt-21	
Alkmaar - Heerhugowaard	403,3	34%
Heerhugowaard - Alkmaar	392,4	33%
Heerhugowaard - Heerhugowaard	315,2	26%
Bergen - Heerhugowaard	10,9	1%
Heerhugowaard - Bergen	10,2	1%
Overige trajecten	62,6	5%
Totaal	1194,6	

Van alle reizen die van Heerhugowaard naar Alkmaar worden gemaakt, heeft circa 48% het station als eindbestemming. Kanaalkade is voor 25% van de reizigers het eindpunt en de overige 27% verdeelt zich over de andere haltes in Alkmaar.

Als we kijken naar de reizigers die op lijn 160 of lijn 162 op station Alkmaar incheckten voor hun reis naar Heerhugowaard, dan blijkt dat 47% de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deed en waarschijnlijk een overstap vanuit de trein maakte. Lijn 160 neemt daarbij tweederde van de instappende reizigers mee. Voor een deel zal dat komen doordat lijn 160 in Heerhugowaard niet bij het station komt en treinreizigers daardoor automatisch via Alkmaar gaan reizen. Maar ook als we kijken naar de verdeling van de instappende reizigers op halte Kanaalkade, heeft lijn 160 met zo'n 60% nog steeds het grootste aandeel.

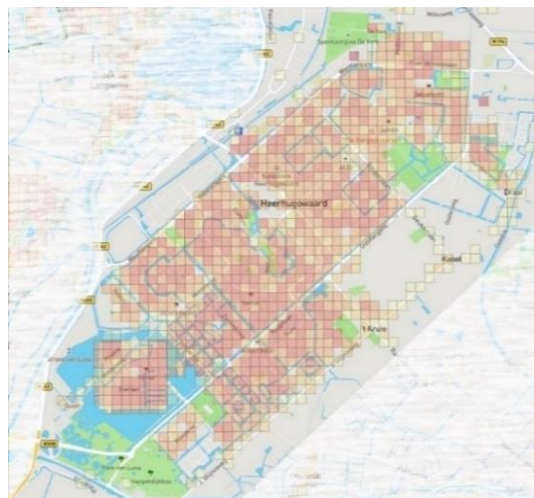
Voor de lijnvoering binnen de gemeente Heerhugowaard zochten we naar de mogelijkheden om de verbinding met het station Heerhugowaard te verbeteren maar ook de reis per bus naar Alkmaar, zeker voor de zuidelijke wijken, mogelijk te blijven houden. Vanuit verschillende wijken komt, met enige regelmaat, de vraag naar het toevoegen van de verbinding met het station zodat niet per se met eigen vervoer of via Alkmaar gereisd hoeft te worden. Het huidige gebruik van de buslijnen in Heerhugowaard laat zien dat reizen van en naar station Heerhugowaard vooral plaatsvindt vanaf haltes op de route van lijn 162. De kaart hiernaast toont de vervoerstromen vanaf station Heerhugowaard naar de verschillende haltes binnen de gemeente (inclusief eventuele overstap van lijn 162 op lijn 160).



Zowel voor het vervoer tussen Heerhugowaard en Alkmaar (v.v.) maar ook in Heerhugowaard van en naar het station is een duidelijke spits-dalverhouding zichtbaar. De grootste groepen reizen in de ochtendspits naar Alkmaar of naar station Heerhugowaard en in de middagspits reist men weer terug.



De basis van de opzet van de lijnvoering in Heerhugowaard met twee lijnen die parallel aan elkaar van noord naar zuid rijden is gegeven de beschikbare infrastructuur eigenlijk een gegeven. Om te zorgen voor voldoende halte-dekking zijn twee parallelle lijnen ook nodig, met maar één lijn worden afstanden tot de halte vrij groot. Maar er zijn wel enige variaties mogelijk. De hoofdwegen van noord naar zuid, die benut kunnen worden zijn de Westtangent, Middenweg en Oosttangent. In de kaart hiernaast is de bevolkingsdichtheid van Heerhugowaard getoond. Hoe roder de vierkantjes hoe meer inwoners. Hierdoor is zichtbaar dat zowel de Middenweg als Oosttangent aan weersijden met woningen bebouwd zijn, terwijl dat bij de Westtangent slechts aan één zijde het geval is.



De huidige keuze om de busroutes via Middenweg en Oosttangent te laten lopen hanteren we dan ook als blijvend uitgangspunt. Maar waar op dit moment alleen de busroute via de Oosttangent ook station Heerhugowaard bedient, willen we die bediening ook toevoegen aan de busroute over de Middenweg.

160 162 We stellen voor om lijn 160 komend vanuit Alkmaar via de Middenweg vervolgens de route van lijn 162 naar station Heerhugowaard via de Smaragd over te laten nemen. Voor lijn 162 stellen we juist voor om vanaf de Oosttangent de huidige route van lijn 160 langs het Stadshart en via Zuidtangent naar het station te laten verzorgen. Vanaf het station rijdt lijn 162 dan voortaan door naar Centrumwaard, terwijl lijn 160 op het station zal eindigen. Het huidige kruisen van de routes bij Rivierenwijk vervalt daarmee.

Met bovenstaande routes is er van alle haltes die door lijn 160 of 162 aangedaan gaan worden een verbinding met station Heerhugowaard. Daarnaast blijft het winkelgebied en gemeentehuis bereikbaar via halte Stadshart (lijn 162) of halte Diamant (lijn 160). Voor reizigers vanaf bijvoorbeeld Centrumwaard, Butterhuizen of Stad van de Zon levert dit een echte toevoeging op. Daar staat tegenover dat de rechtstreekse busverbinding van haltes als Centrumwaard, Bomenwijk of Krusemanlaan met Alkmaar een stuk langer wordt. Echter, door over te stappen op de trein van station Heerhugowaard naar Alkmaar kan juist tijdswinst geboekt worden, ook ten opzichte van de huidige situatie. Voor de halte Rivierenwijk lijkt het voorstel misschien wel het meest ingrijpend. Reizigers die deze halte nu gebruiken zullen voortaan mogelijk iets verder moeten lopen of fietsen. Aan de andere kant, de meeste reizigers wonen niet op de halte maar rondom. Voor veel van hen zullen andere haltes net zo dichtbij gelegen zijn, echter kiezen ze nu toch voor halte Rivierenwijk omdat daar twee lijnen komen.

260 Lijn 162 gaat via Oudorp naar station Alkmaar rijden met een frequentie van ieder half uur. In de spitsuren verwachten we (uiteindelijk) dat lijn 162 extra capaciteit nodig zal hebben. Dat ondervangen we door buiten de schoolvakanties op werkdagen tijdens de spitsuren ook ieder half uur lijn 260 te gaan rijden. Deze lijn rijdt vanuit Heerhugowaard langs de N242 net als lijn 160 naar Alkmaar. Op het gezamenlijke traject in Heerhugowaard stemmen we de dienstregeling van lijn 162 en 260 op elkaar af om, min of meer, een kwartierdienst te creëren.



De voorgestelde bedieningsperioden en frequenties zijn hieronder opgenomen.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
160	Werkdag (regulier)														4							2				
	Werkdag (vakantie)														4							2				
	Zaterdag														4							2				
	Zondag														2											
162	Werkdag (regulier)														2											
	Werkdag (vakantie)														2											
	Zaterdag														2											
	Zondag														2											
260	Werkdag (regulier)								2								2									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									

3.3.4 Overige lijnen in Bergen, Langedijk en Heerhugowaard

In paragraaf 3.3.1 gaven we aan dat de eerste schets van het vervoerplan 2022 een verlenging van lijn 166 vanaf Bergen naar Schoorl en Camperduin via Aagtdorp liet zien, maar dat gemeente Bergen heeft aangegeven deze route niet wenselijk te vinden vanwege de beschikbare infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen in Schoorl.

166 410 606 De lijnen van en naar Bergen (166, 410 en 606) continueren we daarom volgens de huidige dienstregeling (ingangsdatum 3 januari 2021). Voor wat betreft de (zomerse) verbinding met Bergen aan Zee via kustbus 866 is in 2021 door financiële bijdrage van de gemeente een oplossing gevonden om deze lijn te rijden. Daarbij is afgesproken om in gezamenlijkheid verder de mogelijkheden voor de toekomst te onderzoeken. Vooralsnog maakt lijn 866 dan ook geen onderdeel uit van het vervoerplan 2022.

409 De buurtbus tussen Heerhugowaard en Obdam via Ursem wordt op de huidige wijze voortgezet. Opgemerkt wordt dat er contact tussen de verenigingen van buurtbussen 409 en 407 is om te bezien om (meer) samenwerking mogelijk is en voordelen kan opleveren.

N60 Nachtlijn N60 rijdt vanwege de beperkende maatregelen in verband met het bestrijden van de coronapandemie al langere tijd niet, omdat horecagelegenheden in de nachtelijke uren niet geopend zijn. Pas wanneer de openingstijden verder verruimd worden en bezoek tot (ver) na middernacht weer is toegestaan, zal het zinvol zijn om lijn N60 weer te rijden. Gegeven het historische gebruik gaan we – in lijn met het addendum op vervoerplan 2021 - voorlopig alléén uit van lijn N60 op de nacht van zaterdag op zondag

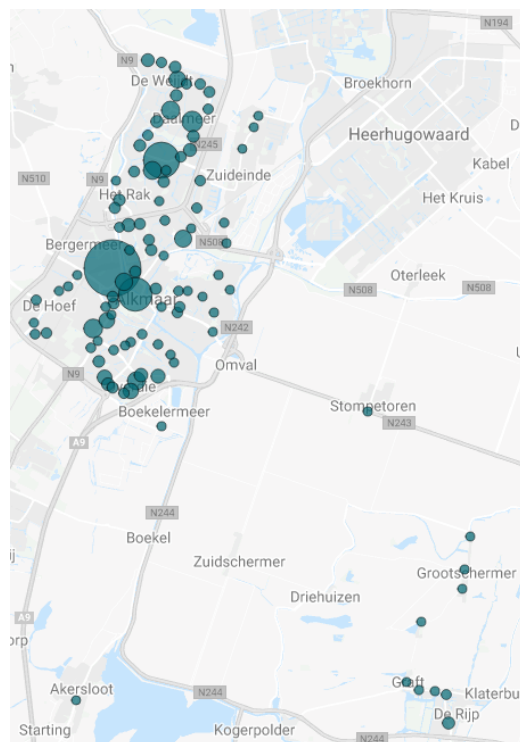
250 350 Op dit moment lijken er geen wijzigingen voorzien op Qliner 350 van Arriva. Lijn 250 verzorgt enkele aanvullende ritten op de Qliner, de huidige opzet van lijn 250 inclusief de vroege rit uit “motie Salm” zetten we voort.



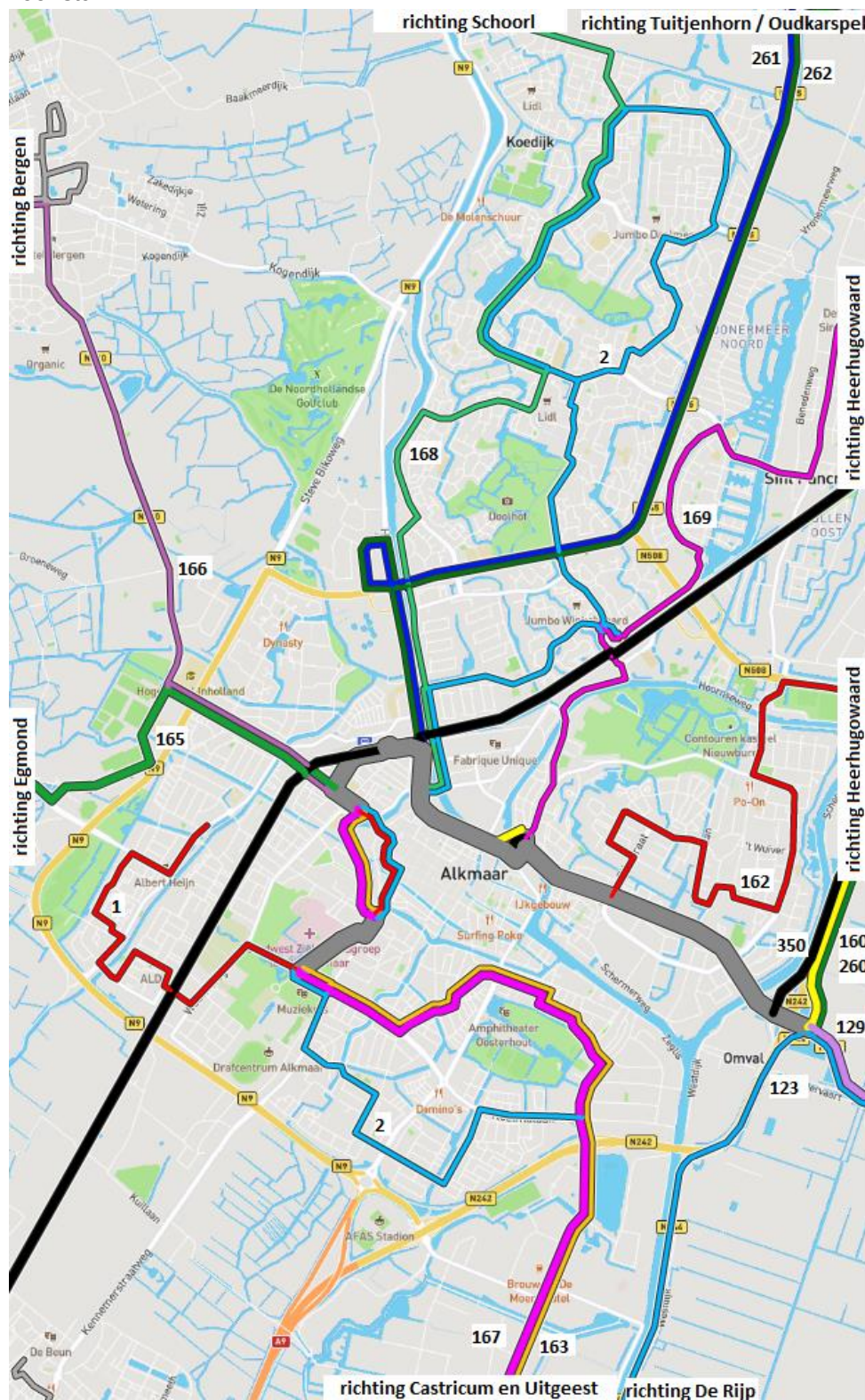
3.3.5 Alkmaar

De centrumfunctie van Alkmaar voor omliggende kernen brengt met zich mee dat er niet alleen vervoervraag via Alkmaar naar bijvoorbeeld Amsterdam is, maar ook met bestemming Alkmaar. Lijnen die van buiten Alkmaar de stad binnenkomen, hebben soms dan ook een lokale functie. Eerder beschreven we bijvoorbeeld al dat lijn 168 in Alkmaar Noord het lokale netwerk aanvult of dat lijn 162 het vervoer door Oudorp gaat verzorgen. Ook aan de zuidkant stellen we voor om een dergelijke dubbelfunctie te creëren. Ook spelen we in op lokale wensen.

De gemeente Alkmaar maakt het al jaren mogelijk om na de ochtendspits voor €1 per persoon een rit binnen Alkmaar te maken. Het eurokaartje is voor het vervoer binnen Alkmaar dan ook een zeer populaire kaartsoort. In tegenstelling tot de ov-chipkaart levert het gebruik van het eurokaartje veel minder verzamelde data op. Omdat er geen noodzaak is tot uitchecken weten we alleen waar en wanneer is ingestapt. Helaas is ook die informatie pas recent van goede kwaliteit. Tot begin 2021 werden geen haltecodes aan de wagenverkoop, zoals het eurokaartje, gekoppeld en was alleen lijn en rit bekend. Inmiddels gaat de koppeling met de instaphalte wel goed en is iets meer informatie bekend. De volgende verbetering is om, zij het modelmatig, ook een uitstaphalte te bepalen. Dan kunnen we ook reizigers die een kaartje bij de chauffeur of in de webshop kochten, straks beter meetellen in bijvoorbeeld bezettingsanalyses of vervoerstromen. In november 2019 reisde ongeveer 15% van de reizigers op de lijnen waar het eurokaartje geldig is met dit vervoerbewijs. Het gebruik verschilt echter nogal per lijn, zowel absoluut als relatief gezien is het gebruik van het eurokaartje het grootst op lijn 2, 3 en 4. De kaart hiernaast laat zien op welke haltes reizigers met een eurokaartje instapten in maart 2021. Hoe groter het bolletje hoe meer reizigers.



De kaart hieronder toont het voorgestelde lijnennet binnen Alkmaar (scholierenlijnen 606 en 660 zijn niet op de kaart weergegeven maar wel onderdeel van het netwerk). Vervolgens beschrijven we de wijzigingen stuk voor stuk.



1 Sinds de start van de huidige concessie is de directe verbinding vanuit De Hoef met het Noordwest Ziekenhuis en centrum niet meer mogelijk. Reizigers moeten via het station reizen en stappen daar over. Weliswaar zijn de voorwaarden van het eurokaartje toen aangepast en kan met dit kaartje ook overgestapt worden, toch blijft de vraag naar een directe verbinding terugkomen. De omvang van de (verwachte) vervoervraag van en naar De Hoef is te klein om een frequentieverhoging te rechtvaardigen. Dat betekent dat een eventueel nieuwe routevoering moet passen bij een basisfrequentie van eens per uur. Dan zijn er naar ons beeld twee mogelijkheden:

- Lijn 1 wordt uitgevoerd als ringlijn: station – centrum – ziekenhuis – De Hoef – station. Deze route wordt dan ieder uur uitgevoerd, maar alleen in vermelde richting. Een reiziger die dan vanuit De Hoef naar centrum of ziekenhuis reist, moet dan nog steeds via station Alkmaar en waarschijnlijk overstappen. Wellicht dat in de spitsuren extra ritten in de tegengestelde richting mogelijk zijn. Alleen is de vervoervraag in de spits juist vooral gericht op het station en geven die ritten veel minder invulling aan de vraag om de rechtstreekse verbinding met centrum en ziekenhuis.
- Lijn 1 rijdt ieder uur vanaf het station via centrum en ziekenhuis tot in De Hoef en keert daar om en rijdt via ziekenhuis en centrum weer naar het station.

Op basis van de transacties met de ov-chipkaart hebben we voor de werkdagen in november 2019 en maart 2021 de belangrijkste bestemmingen (inclusief eventuele overstap op andere lijnen van Connexxion) vanaf de haltes van lijn 1 in De Hoef in beeld gebracht in de volgende tabellen. Het station is voor de grootste groep reizigers het eindpunt, al is in 2021 het aandeel een stuk kleiner. Waarschijnlijk wordt dat veroorzaakt door het grotendeels ontbreken van reizigers van en naar de iPabo.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar, Station	48,1	57%	Alkmaar, Station	15,3	38%
Alkmaar, Station Noord	3,6	4%	Alkmaar, Laan van Bath	2,2	5%
Alkmaar, Kanaalkade	2,8	3%	Alkmaar, Laan van Brussel	1,9	5%
Alkmaar, Laan van Bath	2	2%	Alkmaar, Station Noord	1,9	5%
Alkmaar, Laan van Brussel	1,4	2%	Alkmaar, Kanaalkade	1,4	3%
Alkmaar, Winkelcentrum De Hoef	1,3	2%	Alkmaar, Ida Gerhardtstraat	1	2%
Alkmaar, Amalia van Solmsstraat	1,2	1%	St. Pancras, v.d. Vijzellaan	0,9	2%
Alkmaar, Laan van Parijs	1	1%	Alkmaar, Winkelcentrum De Hoef	0,7	2%
Bergen, Plein	1	1%	Alkmaar, Deltastraat	0,7	2%
De Rijk, Julianalaan	0,9	1%	Alkmaar, Nicolaas Beetskade	0,7	2%
Elders	20,6	25%	Elders	13,5	34%
Totaal	83,9		Totaal	40,2	

De transactiecijfers van de ov-chipkaart geven niet direct de indruk dat deze groep reizigers in grote aantallen van en naar het centrum van Alkmaar of het ziekenhuis reist. Wel zien we dat reizigers die op station Alkmaar met de ov-chipkaart op lijn 1 naar De Hoef inchecken minder vaak dan op veel andere lijnen de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deden (43% in november 2019, 35% in november 2020), maar dan nog blijft er maar een beperkte groep reizigers over voor wie station Alkmaar het echte begin- of eindpunt van de reis was, tenzij de gebruikers van het eurokaartje een geheel ander gedrag tonen. Vermoedelijk zullen zij minder vaak overstappen naar een andere vervoerder of een buslijn waar het eurokaartje niet geldig is en wellicht meer naar centrum of ziekenhuis reizen. Op lijn 1 registreerden we op iedere vijf reizigers met ov-chipkaart één reiziger die een eurokaartje kocht.

Weliswaar is het lastig om onomstotelijk te bewijzen dat een directe verbinding tussen enerzijds De Hoef en anderzijds ziekenhuis en centrum tot aanmerkelijk meer reizigers zal leiden, we kunnen ook niet aantonen dat dit zeker niet zo zal zijn. Daarom stellen we voor om toch invulling te geven aan de lokale wens voor die rechtstreekse verbinding door lijn 1 voortaan ieder uur vanaf het station via centrum en ziekenhuis tot in De Hoef te rijden en daar om te keren.

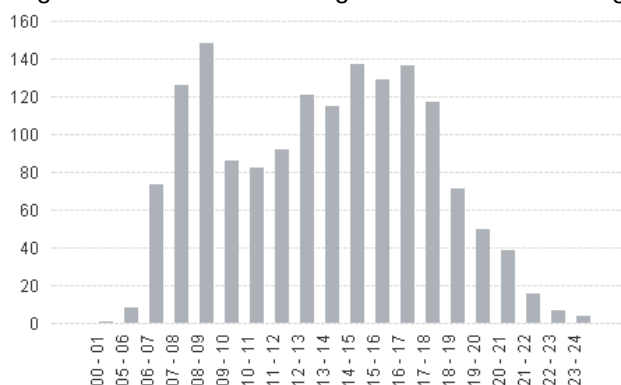


2 **168** **169** De meest gebruikte verbinding in Alkmaar loopt van Alkmaar Noord via station, centrum en ziekenhuis naar Overdie en terug. Dat blijft het uitgangspunt voor lijn 2, maar in Alkmaar Noord stellen we wel een vereenvoudigde routevoering voor. Niet meer de combinatie van lijn 2, 3 en 4 maar een sterke basislijn centraal door de wijk. Aangevuld aan de west- en oostzijde met uurdiensten die ook verder de regio in gaan. Lijn 2 bedient voortaan station Alkmaar Noord, waardoor meer wijken in het noordelijk deel van Alkmaar een rechtstreekse verbinding met dit station krijgen en treinreizigers eerder de overstap tussen bus en trein kunnen maken. Op deze manier geven we invulling aan de lokale wens om station Alkmaar Noord een grotere knooppuntfunctie te geven.

Lijn 2 rijdt een lus door Alkmaar Noord en combineert daarmee de huidige deeltrajecten van lijn 2, 3 en 4. In paragraaf 3.3.1 gingen we al in op de nieuwe lijn 168 tussen Camperduin, Schoorl, Schoorlham en Alkmaar. Deze lijn rijdt min of meer parallel aan de oostzijde van het Noordhollandsch Kanaal en ontsluit zo de meest westelijke delen van Alkmaar Noord. In paragraaf 3.3.2 beschreven we de nieuwe lijnvoering voor lijn 169 vanaf station Alkmaar via de huidige route van lijn 4 langs station Alkmaar Noord door Vroonermeer Zuid en dan rechtsaf richting St. Pancras.

Vanaf station Alkmaar gaat de route van lijn 2 gelijk aan de huidige situatie verder via centrum en ziekenhuis naar Overdie.

De grafiek hieronder toont de reizigersaantallen per uur op lijn 2, 3 en 4 samen gemiddeld per werkdag in maart 2021. Deze aantallen zijn gebaseerd op transacties met de ov-chipkaart en bevatten dus niet de reizigers die een los kaartje, vooral het eurokaartje, kochten. Het aantal reizigers na 9:00 uur kan gemiddeld met ongeveer één derde verhoogd worden voor de reizigers die niet met de ov-chipkaart reisden.



Lijn 2 rijdt op maandag tot en met zaterdag overdag elk kwartier, 's avonds en op zondag elk half uur. Met name 's avonds en op zondag kan het wel lastiger worden om ieder station in elke richting een goede aansluiting tussen bus en trein te creëren. In de uitwerking van de dienstregelingstabellen komen we daar verder op terug.

162 Voor de ontsluiting van Oudorp kiezen we voor bundeling met lijn 162 tussen Alkmaar en Heerhugowaard. Deze lijn rijdt niet meer parallel aan de N242 maar volgt de route door Oudorp om via de Nollenweg naar de Oosttangent in Heerhugowaard te rijden. Lijn 162 rijdt ieder half uur, waardoor het aantal reismogelijkheden van en naar Oudorp toeneemt, zowel in frequentie als in reisrichting. Bij de uitwerking van de dienstregelingstabellen onderzoeken we of het mogelijk is om lijn 162 door te koppelen aan één van de lijnen die via het ziekenhuis rijdt. Hierdoor vervalt echter de rechtstreekse verbinding tussen Oudorp en St. Pancras, gemiddeld maken daar drie à vier reizigers per dag gebruik van. Dit is een afstand die ook te fietsen is.



163 167 Het zuidelijk deel van Overdie wordt door lijn 2 ontsloten, voor het noordelijk deel handhaven we de huidige lijnvoering van lijn 163 en stellen we voor de route van lijn 167 te wijzigen zodat deze om en om met lijn 163 door Overdie kan rijden. Hoewel een perfecte interval tussen beide lijnen waarschijnlijk niet lukt, zal een min of meer half uurdienst inpasbaar moeten zijn. Voor het noordelijk deel van Overdie betekent dit een uitbreiding van het aantal ritten en bestemmingen; de huidige constructie met lijn 8 is dan niet meer nodig. Ten zuiden van Alkmaar moeten de lijnen 163 en 167 dan wel via de Boekelermeer gaan rijden om vervolgens te splitsen richting Akersloot en Uitgeest (lijn 163) en Heiloo en Castricum (lijn 167). Dit is echter alleen mogelijk wanneer gemeente Heiloo de geplande zuidelijke ontsluiting van de Boekelermeer in ieder geval voor het openbaar vervoer in gebruik laat nemen. Mocht de gemeente daar niet in kunnen voorzien, dan zal er voorlopig geen bus via de Boekelermeer kunnen rijden. De routes van lijn 163 en lijn 167 wijzigen dan toch niet en in Overdie zal op de momenten dat lijn 2 ieder kwartier rijdt, in de rustigste richting de frequentie eens per half uur worden en handhaven we de huidige lijn 8 als aanvulling op lijn 163. Zowel voor de bereikbaarheid van de Boekelermeer als Overdie zou dat dan geen gewenste verbetering opleveren. Beide lijnen rijden ieder uur, waarbij lijn 167 op werkdagen in ieder geval tijdens de spitsuren elk half uur zal rijden en buiten de schoolvakanties ook overdag. Indien bij de uitwerking van de dienstregelingstabellen blijkt dat de verdichtingsritten van lijn 167 vrijwel gelijktijdig met lijn 163 komen te rijden, dan zou het te overwegen zijn om de verdichtingsritten niet via Overdie te laten rijden, maar over de Kennemerstraatweg.

123 129 Overal Flex Voor zowel lijn 123 als lijn 129 stellen we voor de huidige opzet te continueren. In het weekend vervangt Overal Flex lijn 123.

660 Het gebruik van lijn 660 is vrijwel volledig afhankelijk van de activiteiten op de hogeschool. Op dit moment is nog niet bekend hoe in 2022 de lesroosters ingevuld gaan worden. Zodra die informatie bekend is, zullen we nagaan of de dienstregeling van lijn 660 aanpassingen behoeft om passend te blijven bij de aanvraag van de hogeschool. Eventuele wijzigingen zullen apart voorgelegd worden. Omdat een aantal interlokale lijnen een nadrukkelijker lokale functie binnen Alkmaar krijgen, zullen we met gemeente Alkmaar bespreken hoe we daar in de geldigheid van het eurokaartje mee om zullen gaan. Andere lijnen van en naar Alkmaar zijn in de voorgaande en volgende paragrafen beschreven.



De voorgestelde bedieningsperioden en frequenties zijn hieronder weergegeven.

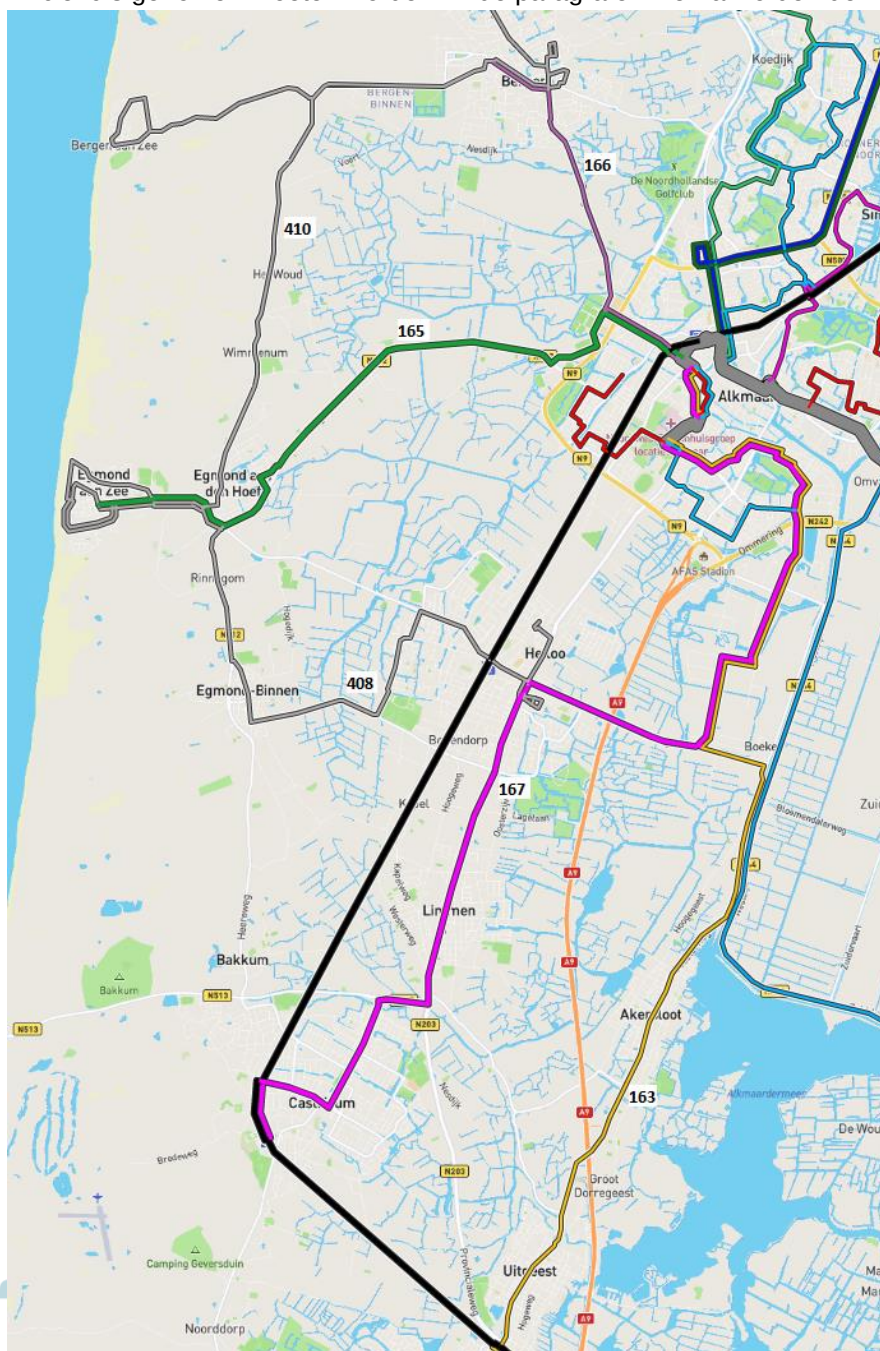
Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
2	Werkdag (regulier)														4							2				
	Werkdag (vakantie)														4							2				
	Zaterdag														4							2				
	Zondag														2											
123	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag																									
	Zondag																									
129	Werkdag (regulier)														2									1		
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
162	Werkdag (regulier)														2											
	Werkdag (vakantie)														2											
	Zaterdag														2											
	Zondag														2											
163	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
167	Werkdag (regulier)														2							1				
	Werkdag (vakantie)														2											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
168	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
169	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
660	Werkdag (regulier)									6					3											
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									
Overall Flex De Rib	Werkdag (regulier)																									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag														⊖											
	Zondag														⊖											



3.4 Noord-Kennemerland – ten zuiden van Alkmaar

De eerste schets die we maakten voor het vervoerplan 2022 ging uit van forse wijzigingen in de BUCH-gemeenten. Egmond aan Zee werd daarin alleen nog verbonden met Heiloo en Castricum, terwijl voor de verplaatsingen naar Alkmaar de trein als hoofdmodaliteit werd ingezet. De gemeenten hebben aangegeven groot belang te hechten aan de verbinding tussen Egmond aan Zee en Alkmaar, maar ook aan de directe bus vanuit Heiloo, Limmen, Castricum en Akersloot naar het onder andere het ziekenhuis in Alkmaar; ook het Rocov heeft dit laatste punt vermeld. Daarnaast wordt vanuit verschillende partijen gevraagd om verbeterde ontsluiting van de Boekelermeer.

De volgende kaart laat de voorgestelde routevoering binnen het zuidelijk deel van de BUCH-gemeenten zien. Lijn 164 is niet op de kaart weergegeven. Het besluit of deze lijn al dan niet blijft rijden, zal in het provinciehuis genomen moeten worden. In de paragrafen hierna worden de wijzigingen tekstueel toegelicht.



3.4.1 Egmond

165 De vervoerstromen op lijn 165 laten, op basis van transacties met de ov-chipkaart een zware relatie van en naar station Alkmaar zien. Analyse van de check-in transacties op station Alkmaar geven aan dat 53% tot 57% van de instappende reizigers de voorgaande transactie bij een andere vervoerder deed. In de meeste gevallen zal dat NS zijn geweest en voornamelijk voor de treinverbinding met Amsterdam. Vanuit Egmond bezien ligt Alkmaar eigenlijk de verkeerde kant op voor een reis naar Amsterdam. Daarom was ons initiële voorstel om Egmond aan Zee met Heiloo en Castricum te verbinden in plaats van met Alkmaar. De reis naar Amsterdam zou daardoor sneller worden, maar naar Alkmaar dan via een omweg. Met name op de momenten dat lijn 165 vooral voor recreatieve motieven gebruikt wordt, zou de keuze om lijn 165 niet meer naar Alkmaar te laten rijden vervelend kunnen uitpakken. Bij mooi weer in het weekend en zeker tijdens de zomervakantie reizen er ook veel reizigers zonder ov-chipkaart met lijn 165. Zij maken de overstap op de trein niet, of veel minder. Dit maakt dat we uiteindelijk voorstellen de route en dienstregeling van lijn 165 voort te zetten zoals opgenomen in de huidige dienstregeling (ingangsdatum 3 januari 2021).

164 Tijdens de implementatie van de huidige concessie hebben Provinciale Staten “motie Salm” aangenomen om een aantal verbindingen toe te voegen aan het vervoerplan zoals dat door Connexxion in de offerte was opgenomen. Eén van die verbindingen is lijn 164. Deze lijn was geen onderdeel van het voorstel van Connexxion, maar rijdt nu als uitvloeisel van de motie in de ochtend- en middagspits als uurdienst. In hoofdstuk 6 – bijlage 1 zijn de bezettingscijfers van lijn 164 opgenomen. De aantallen zijn beperkt, maar de exploitatiekosten zijn hoog doordat een “maatgevende bus” nodig is voor lijn 164. De reis via lijn 164 en de trein naar Amsterdam is sneller en goedkoper dan met lijn 165 en de trein, maar blijkbaar kiezen de meeste reizigers toch voor de route met lijn 165. Wellicht dat de hogere frequentie van lijn 165 belangrijker wordt gevonden dan de tijdsinstaat en lagere prijs via lijn 164. Ook gezien de gemeentelijke voorkeur voor de route tussen Egmond en Alkmaar, vragen wij ons af of lijn 164 dan per se gehandhaafd moet blijven. Die keuze is echter (meer) van politieke aard en zal door provincie Noord-Holland gemaakt moeten worden.

3.4.2 Castricum, Heiloo en Uitgeest

163 167 De rechtstreekse busverbindingen met het ziekenhuis in Alkmaar via de huidige lijnen 163 en 167 worden door de BUCH-gemeenten en Rocov als noodzakelijk gezien. Feit is dat het aantal reizigers dat vanuit Castricum, Limmen, Heiloo, Akersloot of Uitgeest met de bus naar het ziekenhuis reist beperkt is. In ieder geval zien we in de transacties met de ov-chipkaart geen grote vervoerstromen. In de volgende tabellen is op basis van transacties met de ov-chipkaart op werkdagen in november 2019 en maart 2021 opgenomen naar welke kernen vanaf het Noordwestziekenhuis in Alkmaar werd gereisd.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Alkmaar	99,1	59%	Alkmaar	49	57%
Heerhugowaard	17,8	11%	Castricum	8,3	10%
Castricum	14,3	8%	Heerhugowaard	7,7	9%
Heiloo	6,4	4%	Akersloot	4	5%
Limmen	4	2%	Heiloo	3	3%
Akersloot	3,3	2%	Limmen	2,3	3%
Zuid-Scharwoude	2,8	2%	Uitgeest	1,8	2%
Uitgeest	2,4	1%	Oudkarspel	1,1	1%
Bergen	2,3	1%	Noord-Scharwoude	0,9	1%
Noord-Scharwoude	1,6	1%	Zuid-Scharwoude	0,9	1%
Elders	16,2	10%	Elders	7	8%
Totaal	168,6		Totaal	86	



De geuite voorkeur om beide lijnen via het ziekenhuis in Alkmaar te handhaven hebben we samengevoegd met de wens om de Boekelermeer beter te ontsluiten en in het noordelijk deel van Overdie het openbaar vervoer te versterken. We stellen daarom voor dat de geplande zuidelijke ontsluiting van de Boekelermeer in ieder geval voor het openbaar vervoer opengesteld wordt, zodat lijn 163 en lijn 167 vanaf de Kanaalweg door kunnen steken naar de Boekelermeer. In Overdie volgen beide lijnen dezelfde route en zorgen we voor een zo goed mogelijk alternerende dienstregeling. Daardoor ontstaat tussen Alkmaar Station en Boekelermeer een frequentie van twee keer per uur en verbetert ook de bereikbaarheid van Boekelermeer uit zuidelijke richting zowel vanaf Uitgeest als Castricum / Heiloo. Voor doorgaande reizigers op lijn 167 zal dit weliswaar extra reistijd kosten, maar voor de snelle reis naar Alkmaar is de trein het alternatief. Beide lijnen rijden ieder uur, waarbij lijn 167 op werkdagen in ieder geval tijdens de spitsuren elk half uur zal rijden en buiten de schoolvakantie ook overdag. Indien bij de uitwerking van de dienstregelingstabellen blijkt dat de verdichtingsritten van lijn 167 vrijwel gelijktijdig met lijn 163 komen te rijden, dan zou het te overwegen zijn om de verdichtingsritten niet via Overdie te laten rijden, maar over de Kennemerstraatweg.

Mocht de gemeente Heiloo niet kunnen voorzien in het openstellen van de zuidelijke ontsluiting van Boekelermeer, dan zal er voorlopig geen bus via de Boekelermeer kunnen rijden. De routes van lijn 163 en lijn 167 wijzigen dan niet en in Overdie zal op de momenten dat lijn 2 ieder kwartier rijdt, in de rustigste richting de frequentie eens per half uur worden en handhaven we lijn 8 als aanvulling op lijn 163. Zowel voor de bereikbaarheid van de Boekelermeer als Overdie zou dat dan geen gewenste verbetering opleveren.

Binnen Castricum stellen we voor om de route van lijn 167 te strekken via de Soomerwegh. Daardoor vervalt het trajectdeel via De Bloemen en zullen sommige reizigers een stukje moeten lopen of fietsen. Daar staat tegenover dat doorgaande reizigers sneller en goedkoper uit zijn.

In het vervoerplan van de concessie Haarlem IJmond zijn ook wijzigingen met effect in Castricum en Uitgeest opgenomen. Voor de volledigheid is op de volgende pagina het relevante deel van de tekst uit het vervoerplan HIJ afgedrukt.

Beverwijk – Heemskerk – Uitgeest

Lijn 73 uit Haarlem splitst zich in Beverwijk in lijn 71 en lijn 73. Op het traject tussen Beverwijk en Uitgeest is de frequentie van de beide buslijnen 71 en 73 duidelijk te hoog ten opzichte van de 'norm'. Het getelde aantal reizigers in de bus leidt tot het halveren van de frequentie: een halfuurdienst op maandag t/m zaterdag overdag en een uurdienst 's avonds en op zondag, op beide lijnen. Op het gezamenlijke traject is dan overdag sprake van een kwartierdienst en 's avonds van een halfuurdienst.

Op het traject naar Uitgeest blijft alleen lijn 71 nog over. Lijn 73 wordt omgelegd: vanaf Heemskerk Centrum rijdt de bus via de route van lijn 79 naar Castricum Station. Bij het station is het eindpunt en wordt de bus weer opgeladen voor de volgende rit. De reizigers kunnen hier overstappen op de Intercity naar Amsterdam of Alkmaar. Voor bijvoorbeeld scholieren is het mogelijk over te stappen op lijn 167 naar bestemmingen in Castricum. Dit zijn er ca. 68 per schooldag (een kwart van het totaal).

In Uitgeest kan men overstappen op lijn 163 richting Akersloot – Alkmaar en in Castricum op lijn 167 richting Limmen – Alkmaar. Er is voor gekozen om geen lijnen door te koppelen. Dat heeft enkele redenen:

- De lijnen 71 en 73 zijn reeds erg lang, van Haarlem Schalkwijk via Beverwijk naar Castricum/ Uitgeest. Het is exploitatief niet wenselijk deze lijnen nog langer en kwetsbaarder te maken vanwege de risico's op vertraging en omleidingen
- Bepalend voor de dienstregeling van de lijnen 71 en 73 is de doorkomsttijd bij Beverwijk Station vanwege de aansluitingen op de trein. Bepalend voor de dienstregeling van de lijnen 163 en 167 is de onderlinge afstemming op de route door Alkmaar en de aansluiting op de trein naar Amsterdam. Door deze prioriteitsstelling is een doorkoppeling daardoor dienstregelingstechnisch niet mogelijk
- De lijnen 71 en 73 worden uitgevoerd met 12-meter bussen en de lijnen 163 en 167 meestal met 10-meter bussen



3.4.3 Overige lijnen in de BUCH-gemeenten

408 410 Overal Flex Voor de buurtbussen 408 en 410 stellen we geen wijzigingen voor. De ontsluiting van Bakkum vindt plaats met Overal Flex, afhankelijk van de besluitvorming over de toekomst van lijn 164 zal wellicht de bedieningsperiode van Overal Flex iets kunnen wijzigen. Op zondag, wanneer lijn 408 niet rijdt, kan tussen Egmond-Binnen en Heiloo met Overal Flex gereisd blijven worden.

Nachtlijn N69 is met ingang van 3 januari 2021 vervallen. Op dit moment is onze verwachting dat er onvoldoende vervoervraag zal zijn om deze lijn terug te brengen in het netwerk. Wellicht dat er in de toekomst mogelijkheden zijn om een combinatie te realiseren met een nachtlijn uit de concessie Haarlem-IJmond of Zaanstreek.

Voor de (zomerse) verbinding met Castricum aan Zee via kustbus 868 is in 2021 door financiële bijdrage van de gemeente een oplossing gevonden om deze lijn te rijden. Daarbij is afgesproken om in gezamenlijkheid verder de mogelijkheden voor de toekomst te onderzoeken. Vooralsnog maakt lijn 868 dan ook geen onderdeel uit van het vervoerplan 2022.

De bedieningsperiodes en frequenties per lijn zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
163	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
165	Werkdag (regulier)														2							1				
	Werkdag (vakantie)														2							1				
	Zaterdag														2							1				
	Zondag														1											
167	Werkdag (regulier)														2							1				
	Werkdag (vakantie)									2					1				2							
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
408	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag																									
410	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag																									
Overal Flex Bakkum	Werkdag (regulier)												⌚								⌚					
	Werkdag (vakantie)												⌚								⌚					
	Zaterdag														⌚											
	Zondag														⌚											
Overal Flex Egmond-Binnen	Werkdag (regulier)																									
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag															⌚										

De bedieningsperiodes en frequenties van lijn 164 zijn hieronder opgenomen aangezien deze lijn vanuit een Statenmotie is voortgekomen.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
164	Werkdag (regulier)								1							1										
	Werkdag (vakantie)								1							1										
	Zaterdag																									
	Zondag																									



3.5 Westfriesland

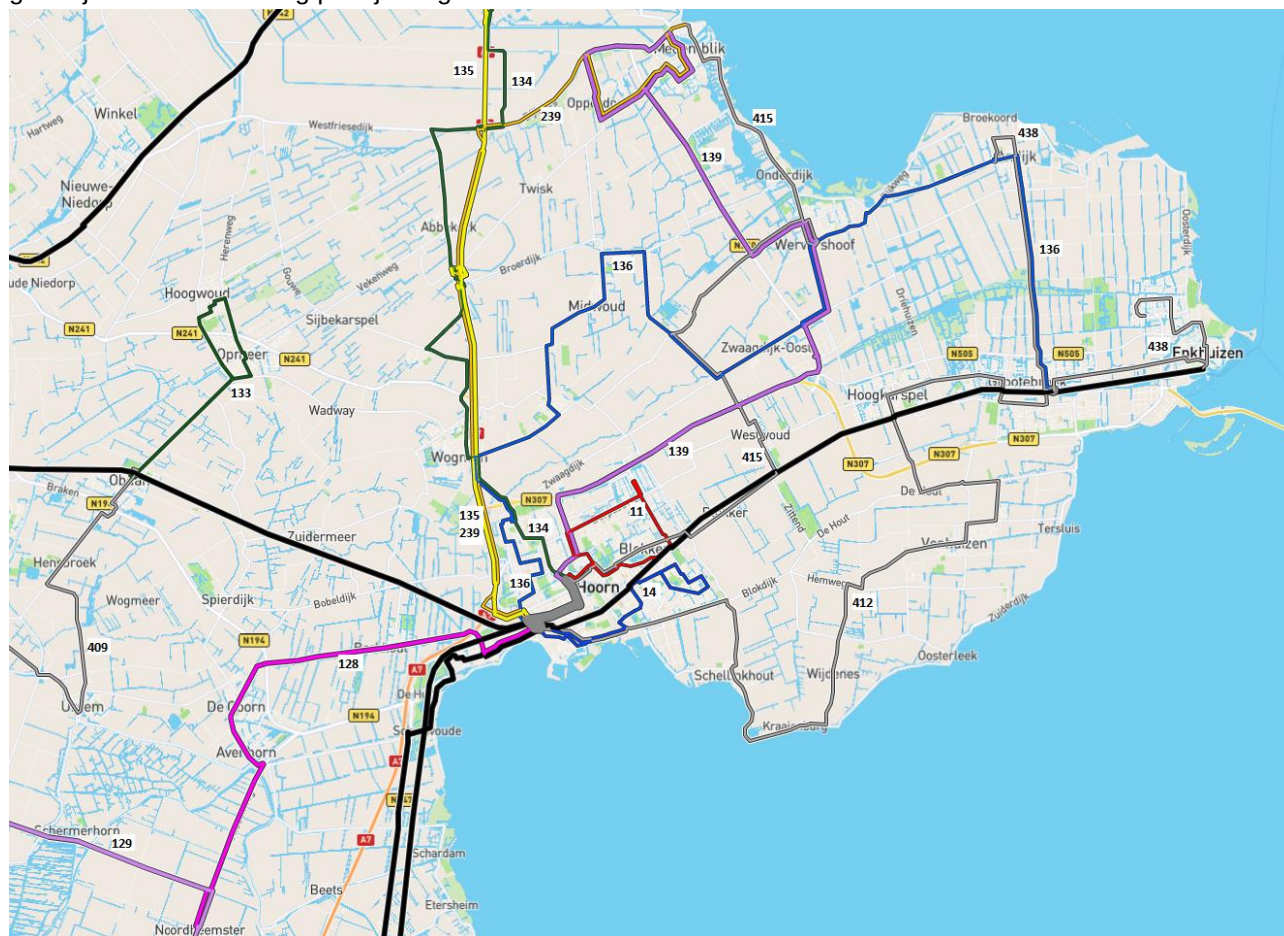
Naast het verbeteren van het netwerk in Westfriesland is sowieso een aanpassing van de dienstregeling van diverse lijnen nodig omdat de NS haar dienstregeling per 12 december wijzigt. Het aantal spitsintercity's tussen Enkhuizen, Hoorn en Amsterdam neemt af en de sprinters Hoorn – Obdam – Alkmaar (en verder) en Hoorn – Purmerend (en verder) gaan op andere tijden rijden. Uitgangspunt voor de bustijden blijft de overstap op de reguliere intercity's te Hoorn en de sprinter te Obdam. De aansluiting op andere treinen volgt daar uit, al zal op station Hoorn door de verschuiving van de sprinters de overstap op de sprinter richting Alkmaar fors verbeteren. Voor de sprinter naar Purmerend blijft het een ruime overstap, maar zal minder vaak het gevoel ontstaan dat de bus/trein net weg is.

We gaan eerst in op de nieuwe opzet van de regionale verbindingen vanaf, naar en buiten Hoorn en daarna beschrijven we het nieuwe netwerk binnen de gemeente Hoorn.

3.5.1 Medemblik, Opmeer, Stede Broec, Enkhuizen, Drechterland, Koggenland

In het “Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland” wordt ingezet op HOV-verbindingen vanaf Hoorn de regio in, zowel naar Medemblik als Wervershoof. Wij stellen voor om daar een eerste aanzet toe te geven door beide kernen met elkaar en met Hoorn te verbinden.

De volgende kaart toont het voorgestelde netwerk rondom Hoorn. Buurtbus 417 is niet ingetekend vanwege de geopperde gedachte om eventueel de route aan te passen als lijn 133 altijd tussen Hoogwoud en Obdam gaat rijden. De toelichting per lijn volgt na de kaart.



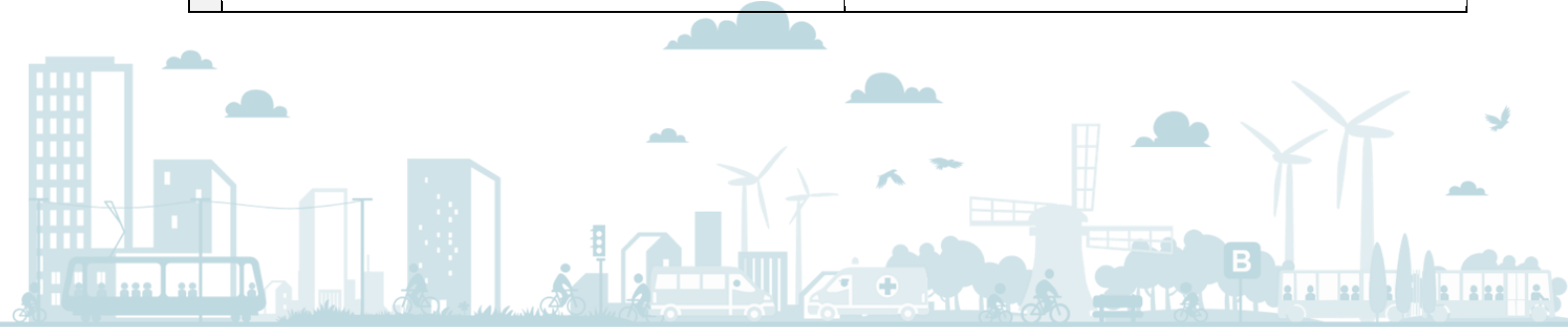
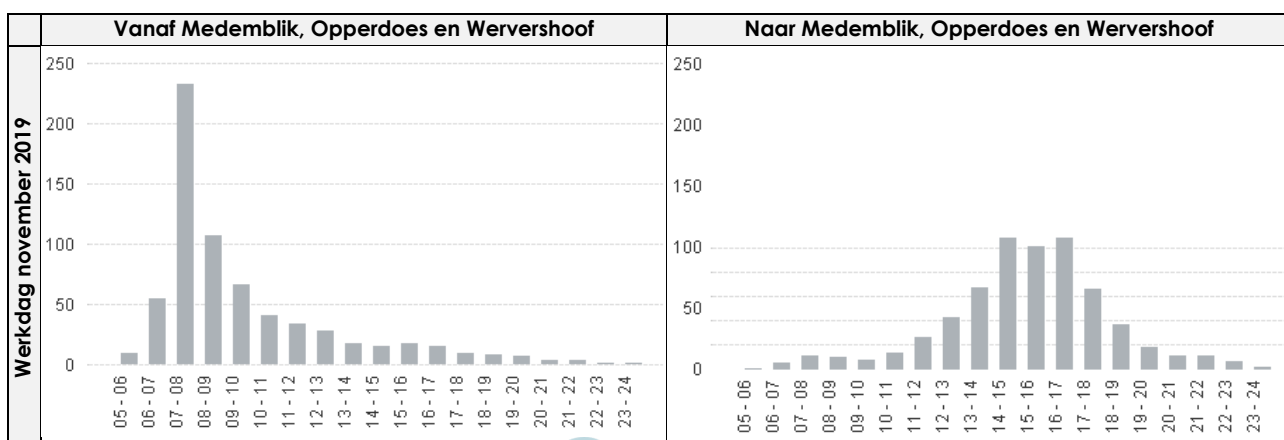
139 239 Zowel vanuit Medemblik en Opperdoes als vanuit Wervershoof is de vervoervraag gericht op Hoorn (en verder per trein). Station Hoorn is voor veruit de meeste reizigers het eindpunt van hun reis met één van onze lijnen. De volgende tabellen laten de belangrijkste bestemmingslocaties vanuit de transacties met de ov-chipkaart zien.

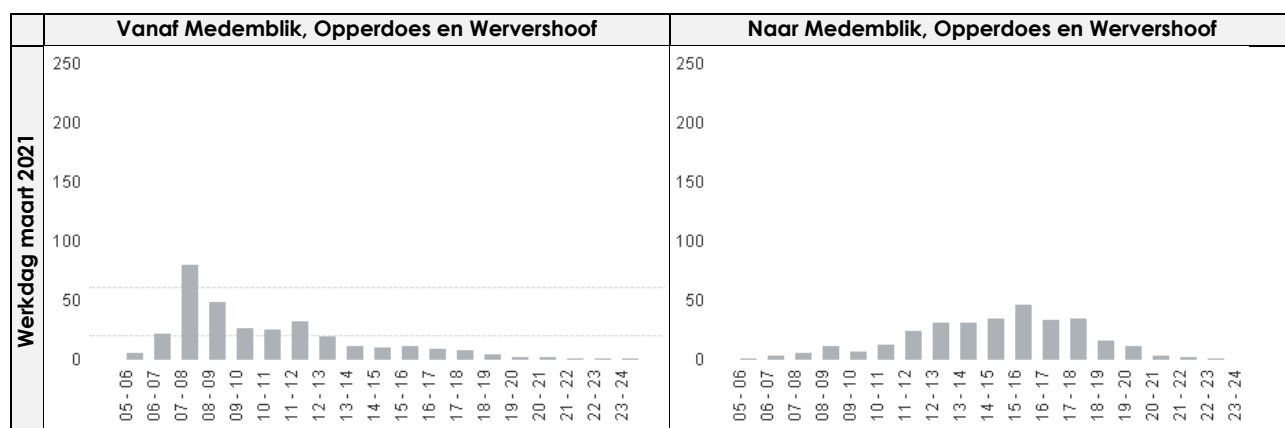
Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Hoorn, Station	324	67%	Hoorn, Station	142,3	62%
Hoorn, van Dedemstraat	56,7	12%	Hoorn, Dampfen	19,3	8%
Wieringerwerf, Ir. Krijnstraat	23,2	5%	Hoorn, Vijandtstraat	10,9	5%
Hoorn, Copernicus	8,3	2%	Hoorn, Berkhouterweg	7,4	3%
Hoorn, Amstelweg	7,5	2%	Hoorn, Oscar Romero	5,7	2%
Hoorn, Vijandtstraat	6,8	1%	Hoorn, Amstelweg	4,8	2%
Hoorn, Oscar Romero	5,4	1%	Hoorn, Copernicus	3,3	1%
Abbekerk, Busstation	4,3	1%	Abbekerk, Busstation	2,8	1%
Opperdoes, Noorderpad	4	1%	Opperdoes, Julianastraat	2,4	1%
Medemblik, Schuivevoerderslaan	3,3	1%	Zwaag, Oostergouw	2	1%
Elders	46,4	10%	Elders	29,3	13%
Totaal	486,6		Totaal	230,2	

Zowel vanuit Medemblik en Opperdoes (tabel hierboven) als vanuit Wervershoof (tabel hieronder) is station Hoorn voor de meeste reizigers de eindbestemming van de reis bij Connexxion. Veel reizigers die bij halte Dijklander Ziekenhuis uitstappen lopen vandaar via de achterkant van het station naar de trein.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Hoorn, Station	100,7	53%	Hoorn, Station	35,2	41%
Hoorn, Dijklander Ziekenhuis	49,6	26%	Hoorn, Dijklander Ziekenhuis	18,8	22%
Hoorn, Wabenstraat	7,4	4%	Hoorn, Oscar Romero	4,6	5%
Hoorn, Koepoortsweg	3,5	2%	Hoorn, Copernicus	2,7	3%
Hoorn, Nieuwe Steen	3	2%	Hoorn, Koepoortsweg	2,3	3%
Andijk, Sorghvliet	2	1%	Hoorn, Wabenstraat	2,3	3%
Hoorn, Oscar Romero	2	1%	Wervershoof, Raadhuisplein	1,7	2%
Zwaag, Pastoor Nuijenstraat	1,9	1%	Hoorn, Vijandtstraat	1,6	2%
Hoorn, Copernicus	1,8	1%	Zwaag, Anjerhof	1,4	2%
Wervershoof, Raadhuisplein	1,3	1%	Hoorn, Nieuwe Steen	1,3	2%
Elders	18,2	10%	Elders	14,6	17%
Totaal	190,1		Totaal	86,5	

De volgende grafieken tonen de reizigersaantallen per uur vanuit en Medemblik, Opperdoes en Wervershoof samen. De cijfers zijn werkdaggemiddelden op basis van transacties met de ov-chipkaart in november 2019 en maart 2021. We verwachten dat de reizigersaantallen de komende periode weer gaan toenemen. Daarbij zal ook zeker de druk op de spits groot blijven. De voorzichtige inschatting is wel dat de topdrukke iets zal afvlakken.





Tijdens de spitsuren is er sowieso voldoende vervoervraag om frequente lijnen te rijden, tijdens de daluren is de vraag echter fors lager. Door lijnen tot één verbinding te bundelen kunnen we ook in de daluren vaker dan eens per uur rijden. We stellen dan ook voor om lijn 139 zeven dagen per week ieder half uur te laten rijden, ook 's avonds. Met deze frequentie wordt lijn 139 echt een verlenging van de intercity van/naar Amsterdam. Daarbij hoort een route die voornamelijk over het hoofdwegennet voert. In Wervershoof halteert de lijn aan de westzijde van de kern. Vooralsnog gaan we er vanuit dat in Medemblik en Opperdoes een rondje gereden wordt, vergelijkbaar met de huidige route. Afhankelijk van de ontwikkeling van de lokale infrastructuur kan wellicht op termijn overwogen worden een meer centrale halte te realiseren, met voldoende voorzieningen zoals een fietsenstalling. De frequentieverhoging, met name tijdens de rustige uren, verhoogt de aantrekkelijkheid van de lijn. Tijdens de spitsuren moet de frequentie uitgebreid worden om alle reizigers te kunnen blijven vervoeren. Die extra capaciteit bieden we op werkdagen buiten de schoolvakanties door extra ritten tijdens de spitsuren tussen Wervershoof en Hoorn toe te voegen aan lijn 139. Vanuit Medemblik en Opperdoes voegen we extra spitsritten toe via de separate lijn 239 (rechtstreeks van de A7). De detailuitwerking van de dienstregeling zal met name voor de tijdligging van de extra ritten tijdens de spits een puzzel worden. Idealiter spreiden we ritten zoveel mogelijk over het uur, maar dat heeft alleen zin als deze ritten goed op de trein (en vooral de intercity naar Amsterdam) aansluiten. Omdat er vanaf 12 december 2021 nog maar een paar spitsintercity's overblijven, zal er beperkte spreidingsruimte zijn. De meeste reizigers zullen reizen op de tijd dat er een goede overstap op de trein is. Ritten die tussendoor rijden worden veel minder gebruikt, maar op de drukke ritten moet wel voldoende capaciteit zijn.

Ter illustratie tonen we hieronder gemiddelde ritbezetting tijdens de ochtendspits op lijn 139 richting Hoorn in mei/juni 2021. NS reed toen nog steeds alleen de reguliere intercitytreinen; de spitsverdichters starten weer op 14 juni 2021. De geel gemarkeerde ritten sloten niet aan op een vertrekkende intercity naar Amsterdam. Dat verklaart ook de lagere bezetting.

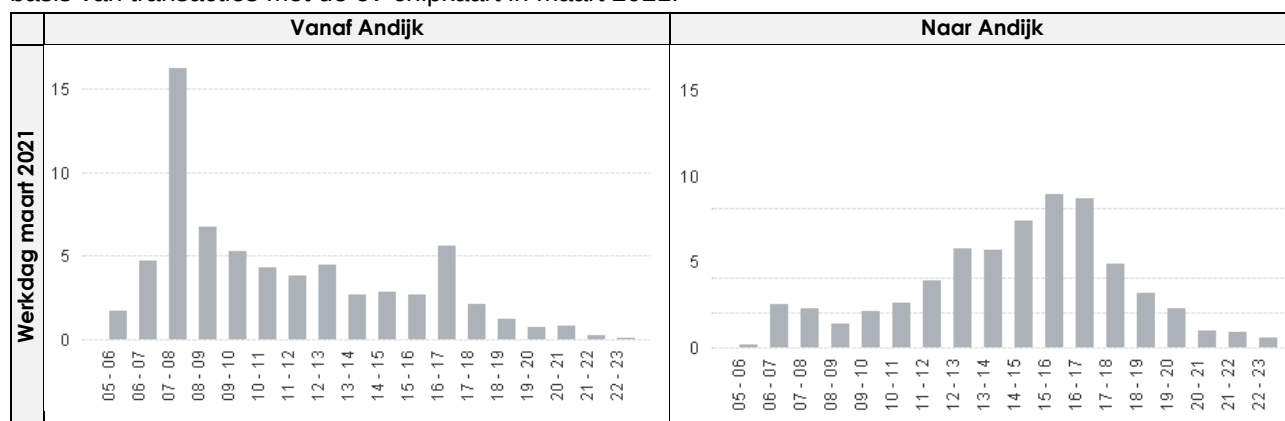
Halte	05:24	05:54	06:23	06:35	06:50	07:00	07:10	07:20	07:30	07:40	07:50	08:05	08:21	08:54
Medemblik, Busstation	0,1	0,7	0,4	0,3	1,2	0,1	0,5	3,9	1,3	1,5	1,7	2,5	1,5	1,3
Medemblik, Graaf Florislaan	0,3	0,7	0,9	0,3	1,8	0,3	0,8	6,6	2,3	2,4	3,5	3,7	3,0	2,1
Medemblik, Spooksingel	1,2	0,7	1,8	0,9	3,0	0,4	1,5	8,0	3,6	2,6	5,0	4,7	4,0	2,9
Medemblik, Vierkantje	1,3	1,0	3,1	1,3	3,6	0,9	3,9	12,7	5,3	4,9	8,8	7,0	6,4	5,5
Medemblik, Schuitedoerderslaan	1,4	1,1	3,6	1,4	4,9	1,1	5,5	15,2	5,8	6,6	11,7	8,0	8,0	7,4
Medemblik, Admiraliteitsweg	1,5	1,1	3,7	1,4	5,2	1,1	6,0	15,7	6,2	6,7	12,5	8,4	8,3	8,0
Medemblik, Voorhamer	1,5	1,1	4,0	1,6	5,2	1,5	7,2	17,3	6,7	7,1	12,9	10,1	8,6	9,0
Opperdoes, De Oude Stiek	1,5	1,5	5,3	1,6	5,2	1,8	7,3	17,4	7,5	7,5	13,0	10,6	9,2	9,3
Opperdoes, Almereweg	1,5	1,6	5,4	1,6	5,4	2,1	7,7	18,2	7,7	7,7	13,8	10,9	9,7	9,6
Opperdoes, Julianastraat	1,5	1,6	5,4	1,9	6,8	2,3	7,8	18,5	8,2	8,5	15,2	11,1	10,4	10,1
Opperdoes, Noorderpad	2,4	1,6	5,6	1,9	7,2	2,3	8,3	19,4	8,8	10,3	16,0	11,6	11,5	10,6
Opperdoes, Almersdorperbrug	2,4	1,6	5,6	1,9	7,2	2,3	8,3	19,4	8,8	10,3	16,0	11,7	11,6	10,6
Abbekerk, Busstation	2,6	1,8	5,7	2,5	7,7	2,6	9,6	22,2	9,5	10,8	16,6	11,6	11,8	11,7
Hoorn, Berkhouterweg	2,6	1,8	5,7	2,2	7,3	2,6	9,6	21,8	9,5	10,8	15,6	11,2	11,3	10,9
Hoorn, Dampten	2,5	1,8	4,4	2,2	6,4	2,6	9,4	20,7	7,7	8,8	13,9	9,8	10,2	10,4
Hoorn, Station	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	1,8	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

136 415 438 De huidige lijn 136 verzorgt de verbinding van Hoorn met Nibbixwoud en omliggende kleine kernen. Het bieden van een reismogelijkheid is hier altijd leidend geweest boven hoge snelheid – de infrastructuur leent zich daar niet voor. De bereikbaarheidsfunctie van lijn 136 willen we versterken door deze lijn door te trekken naar Wervershoof, Andijk en Bovenkarspel. Daarmee voegen we ook extra oost-west relaties in de regio toe. Daarnaast neemt lijn 136 vanaf Wervershoof naar Andijk de functie van de huidige lijn 132 over. In principe zal de nieuwe route van lijn 139 voor de meeste reizigers de beste oplossing zijn om tussen Wervershoof en Hoorn te reizen, sommige reizigers zullen liever een halte dicht bij huis gebruiken en daarvoor is dan lijn 136 beschikbaar. De reis tussen Andijk en Hoorn of verder (trein) gaat voortaan primair via Bovenkarspel. Lijn 136 rijdt vanaf Andijk door tot station Bovenkarspel. Lijn 136 rijdt eens per uur, in de ochtend- en middagspits buiten de schoolvakanties verwachten we meer drukte en voegen we extra ritten tussen Andijk en Bovenkarspel toe. Op dat traject rijdt nu ook buurtbus 438. Samen met de buurtbusvereniging werken we in de details van de dienstregeling uit hoe lijn 136 en lijn 438 elkaar het beste versterken. Buurtbus 415 kronkelt om de routes van lijn 136 en lijn 139 heen en biedt daarmee een reismogelijkheid voor kleinere kernen. Omdat lijn 136 dagelijks zal rijden, zetten we geen Overal Flex meer in naar kernen als Nibbixwoud en Oostwoud.

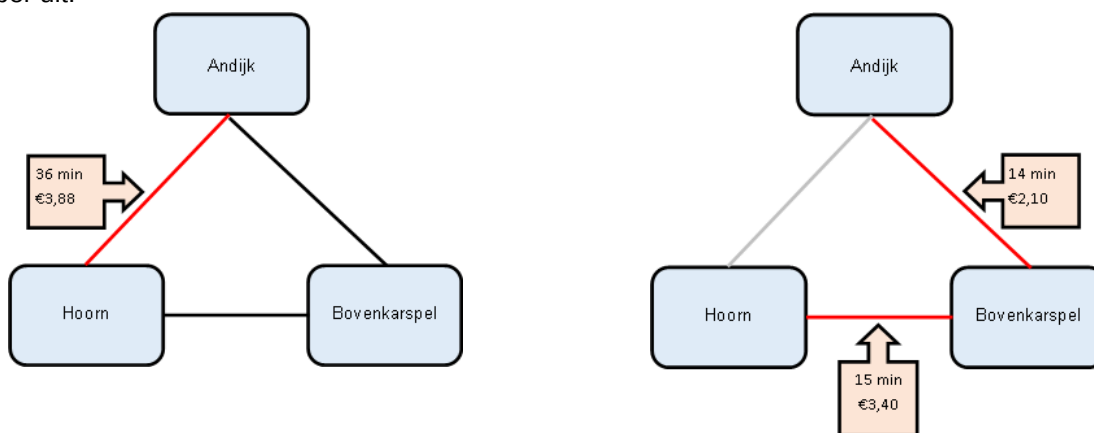
We zien dat de vervoervraag vanuit Andijk een wat gedifferentieerd karakter heeft, maar dat de meeste reizigers Hoorn als eindbestemming voor hun reis per bus hebben en vooral bij het station of ziekenhuis uitstappen. Deze haltes zijn ook goed bereikbaar per trein.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Hoorn, Station	45,1	29%	Hoorn, Station	26,3	40%
Hoorn, Dijklander Ziekenhuis	32,8	21%	Hoorn, Dijklander Ziekenhuis	16,4	25%
Bovenkarspel, Station	24,1	15%	Hoorn, Oscar Romero	3,1	5%
Bovenkarspel, Streekhof	8,9	6%	Hoorn, Koepoortsweg	2,2	3%
Hoorn, Wabenstraat	4,9	3%	Zwaag, Dijkgraaf	1,5	2%
Hoorn, Koepoortsweg	3,7	2%	Zwaag, Pastoor Nuijenstraat	1,4	2%
Kampen, GSG Pieter Zandt	3,2	2%	Wervershoof, R.K. Kerk	1,4	2%
Zwaagdijk, Markerwaardweg	2,2	1%	Wervershoof, Raadhuisplein	1,4	2%
Hoorn, Oscar Romero	2	1%	Zwaag, Oostergouw	1,2	2%
Wervershoof, R.K. Kerk	2	1%	Andijk, Gedeputeerde Laanweg	1	2%
Elders	28,8	18%	Elders	10,2	15%
Totaal	155,7		Totaal	66,1	

De volgende grafieken laten het aantal reizigers per uur van en naar Andijk zien, gemiddeld per werkdag op basis van transacties met de ov-chipkaart in maart 2021.



De reis van Andijk naar Hoorn via Bovenkarspel en de trein is sneller dan nu met de bus. De ritprijs is wel iets hoger. Reizigers die doorreizen naar Amsterdam winnen nog meer tijd en zijn via Bovenkarspel goedkoper uit.



134 135 In paragraaf 3.2.4 beschreven we al de voorgestelde wijzigingen op lijn 134 en 135 binnen de gemeente Hollands Kroon. Lijn 135 versnellen we door niet meer door Middenmeer te rijden, maar net als Qliner 350 alleen halte Alkmaarseweg te bedienen. Lijn 134 rijdt voortaan via Agriport, weliswaar in een lagere frequentie dan nu met lijn 139 maar daar staat tegenover dat voortaan ook overdag van/naar Agriport gereisd kan worden en dat het nu ook makkelijker wordt om vanuit noordelijke richting naar Agriport te gaan. Waar lijn 135 de verbindende lijn over de A7 blijft, stellen we voor lijn 134 niet alleen ten noorden van Abbekerk maar ook tussen Abbekerk en Hoorn als onderliggende, ontsluitende lijn te laten fungeren. Vanaf Abbekerk busstation voert de route dan parallel aan de A7 via Benningbroek naar Wognum. Vanaf Wognum rijdt lijn 134 dan door Zwaag / Risdam naar het ziekenhuis en station in Hoorn. De gehele route van lijn 134 wordt op werkdagen tot begin van de avond ieder uur gereden, aanvullend daarop alle dagen van de week van begin van de ochtend tot einde van de avond ook nog ieder uur tussen Wognum en Hoorn. Lijn 134 neemt zo tussen Wognum en Hoorn de functie van de huidige lijn 133 over. Daarnaast stellen we voor om lijn 636 niet meer te rijden. Doordat lijn 134 via Benningbroek en Wognum rijdt, biedt dat voor een fors deel van de reizigers een alternatief. De andere groep reizigers zal wellicht eerst een stukje moeten fietsen en kan dan of lijn 134 of lijn 133 en de trein nemen.

De tabel hieronder toont de belangrijkste herkomst-bestemming relaties van lijn 636.

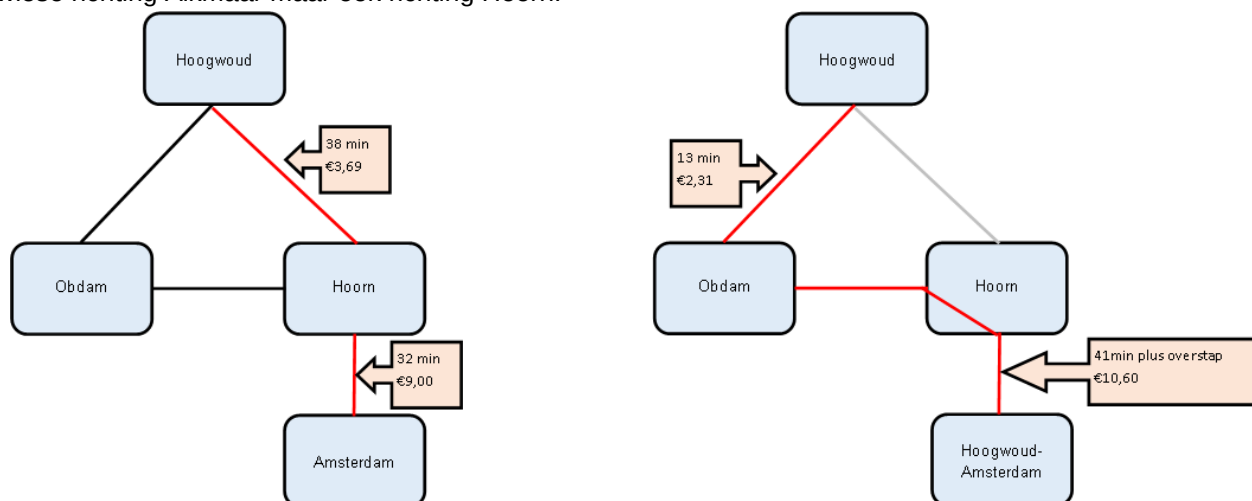
Herkomst-bestemming	nov-19		Herkomst-bestemming	mrt-21	
Hoogwoud - Hoorn	14,7	46%	Wognum - Hoorn	3,7	32%
Wognum - Hoorn	5,9	18%	Hoogwoud - Hoorn	3,1	27%
Benningbroek - Hoorn	4,8	15%	Benningbroek - Hoorn	1,8	16%
De Weere - Hoorn	3,2	10%	De Weere - Hoorn	1,2	10%
Aartswoud - Hoorn	1,5	5%	Aartswoud - Hoorn	1	9%
Elders	1,9	6%	Elders	0,8	7%
Totaal	32		Totaal	11,6	



133 417 De vervoervraag van en naar de kernen Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek concentreert zich vooral op de stations Hoorn en Obdam. De transacties met de ov-chipkaart laten het volgende beeld zien.

Bestemming	nov-19		Bestemming	mrt-21	
Hoorn, Station	127,4	43%	Hoorn, Station	60,1	52%
Obdam, Station	76,6	26%	Obdam, Station	18,5	16%
Hoorn, van Dedemstraat	16,1	5%	Hoorn, Geldelozeweg	4,9	4%
Hoorn, Geldelozeweg	11,9	4%	Wognum, Verlengde Kerkweg	3,7	3%
Hoorn, Oscar Romero	6,9	2%	Hoorn, Oscar Romero	3,2	3%
Alkmaar, Hogeschool Alkmaar	6,3	2%	Hoorn, Vijandtstraat	2,2	2%
Hoorn, Vijandtstraat	5,6	2%	Hoorn, Polder	1,6	1%
Hoorn, Copernicus	5,3	2%	Wognum, Sportlaan	1,6	1%
Hoorn, Torenwachter	4,3	1%	Hoorn, Copernicus	1,5	1%
Wognum, Verlengde Kerkweg	3	1%	Hoorn, Torenwachter	1,4	1%
Elders	36,3	12%	Elders	16,9	15%
Totaal	296,7		Totaal	115,6	

Van alle reizigers die in Obdam in lijn 409, 417 of 617 incheckten, was bijna bij iedereen de voorgaande transactie bij een andere vervoerder (NS). Niet heel verwonderlijk, er wordt maar weinig tussen onze lijnen onderling overgestapt en behalve verder reizen met de trein is er maar weinig andere reden om per bus naar station Obdam te reizen. Reizigers die op station Hoorn in lijn 133 incheckten, hadden ongeveer voor 60% een voorgaande transactie bij een andere vervoerder (NS of EBS). De ketenreis bus-trein is op deze corridor vanaf Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek prominent aanwezig. De snelste reis is ook via station Obdam, so-wieso richting Alkmaar maar ook richting Hoorn.

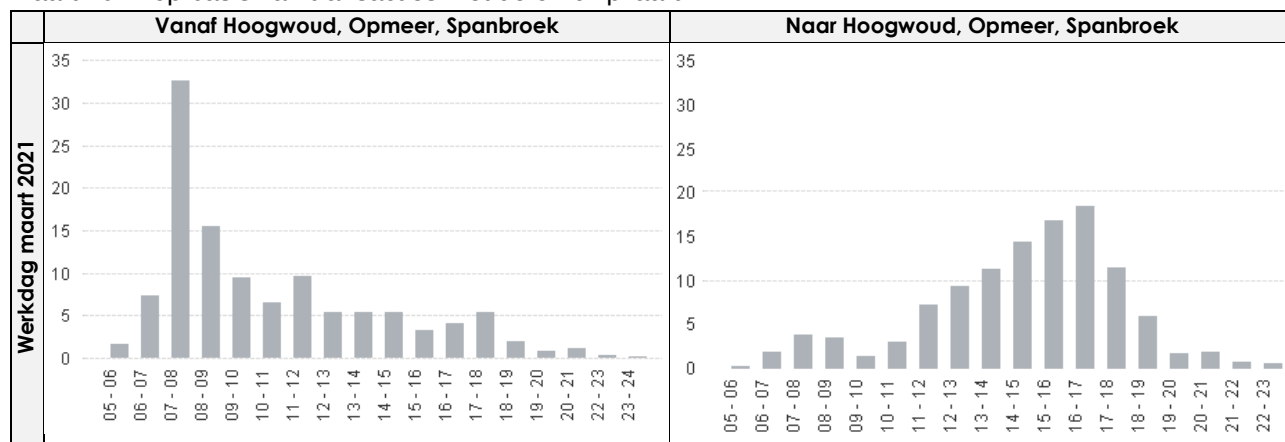


Dat reizigers toch vooral via Hoorn reizen in plaats van Obdam zal ook zeker veroorzaakt worden door de dienstregeling van de bus. Alleen in de spitsuren, buiten schoolvakanties, kan er iedere 30 minuten van en naar Obdam gereisd worden. Overdag rijdt alleen buurtbus 417 eens per uur. In de avond en op zondag rijdt er helemaal geen bus.

Eigenlijk rijdt de huidige lijn 133 grotendeels parallel aan de trein tussen Obdam en Hoorn. Bundelen van vervoeraanbod is dan ook efficiënt. Wij stellen daarom voor om lijn 133 voortaan het traject Hoogwoud – Obdam te laten rijden. In de spitsuren elk half uur. Daarbuiten minstens ieder uur, waar mogelijk vaker; dat zal afhangen van de operationele inpasbaarheid. Deze routekeuze leidt namelijk tot een vrij geïsoleerde ligging waardoor geen directe koppeling met andere lijnen mogelijk is.



De grafieken hieronder tonen de reizigersaantallen per uur van/naar Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek in maart 2021 op basis van transacties met de ov-chipkaart.



Het wijzigen van de route van lijn 133 heeft tot gevolg dat er geen bus meer tussen Spanbroek en Wognum rijdt. Vooral voor de reizigers op de haltes Spanbroek, Bibeko tot en met Wognum, Kerkstraat leidt dit tot (aanzienlijk) langer vervoer met eigen vervoer. In november 2019 ging het om zo'n 14 reizigers per dag per richting, in maart 2021 waren dat er 8.

Lijn 617 wordt overgenomen door lijn 133. De buurtbusvereniging De Westfries (417) hebben we voorgesteld om na te denken over een andere route in plaats van het traject Nieuwe Niedorp – Obdam. Wij denken dat een nieuwe oost-west verbinding (richting Medemblik of Abbekerk) extra vervoervraag kan genereren. Dit is nog punt van overleg.

De dienstregeling van lijn 133 bouwen we op aan de hand van de nieuwe treintijden te station Obdam.

128 **409** **412** **612** **650** **655** Lijn 128 tussen Hoorn en Noordbeemster, buurtbussen 409 en 412 en scholierenlijnen 612, 650 en 655 zetten we vooralsnog voort volgens de huidige route en dienstregeling. Met name voor lijn 612 geldt dat we de vervoervraag extra blijven monitoren. Indien blijkt dat buurtbus 412 voldoende capaciteit heeft om alle reizigers te vervoeren, dan is lijn 612 niet meer nodig. Voor buurtbus 409 bespreken we samen met de buurtbusvereniging hoe om te gaan met de wijzigende tijdligging van de sprinters Hoorn – Obdam – Heerhugowaard – Alkmaar (en verder).



3.5.2 Hoorn

Naast dat Hoorn een fietsstad is, is het ook een knooppunt van ov-verbindingen. Daarmee heeft Hoorn een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Westfriesland. In paragraaf 3.5.1 gingen we daar al uitgebreid op in. Een aantal regionale lijnen rijdt alleen door Hoorn om maar zo snel mogelijk bij het station te komen en heeft daardoor (nagenoeg) geen lokale functie. Lijn 128, 134, 136 en 314 (EBS) zorgen naast de interlokale verplaatsingen ook voor reismogelijkheden binnen Hoorn. Deze lijnen ontsluiten het westelijk deel. Aan de oostzijde stellen we voor om de lokale vervoervraag in te vullen met lokale verbindingen.

Het lokale Hoornse netwerk ziet er dan als volgt uit.



14 De huidige opzet zowel in route als frequentie van lijn 14 continueren we conform de dienstregeling die op 3 januari 2021 in is gegaan. Lijn 14 voeren we uit met Midcity-voertuigen, deze bussen zijn kleiner en daardoor lichter dan de andere bussen die in Hoorn worden ingezet. Op verzoek van gemeente is voor lijn 14 dit type voertuig gekozen.

11 De tweede lokale lijn verbindt station Hoorn, ziekenhuis en diverse scholen met Zwaag (Dorpsstraat) en De Strip. De nieuwbouwwijken in Bangert en Oosterpolder worden hiermee beter op het ov-netwerk aangesloten. We stellen voor lijn 11 als ringlijn uit te voeren, waarbij aan het einde van de ochtend de rijrichting wordt omgedraaid. De ochtendroute wordt dan station – ziekenhuis – scholen – via IJsselweg naar De Strip – Dorpsstraat – scholen – ziekenhuis – station. 's Middags en 's avonds is de route omgekeerd en rijdt de bus vanaf de scholen eerst naar de Dorpsstraat en dan via De Strip en IJsselweg weer terug. Hiermee voorkomen we dat de meeste reizigers van/naar Dorpsstraat fors om moeten reizen.

In de tabellen hieronder en op de volgende pagina is per lijn de bedieningsperiode en frequentie weergegeven.

Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
11	Werkdag (regulier)														2						1					
	Werkdag (vakantie)														2						1					
	Zaterdag														2						1					
	Zondag														1											
14	Werkdag (regulier)														2						1					
	Werkdag (vakantie)														2						1					
	Zaterdag														2						1					
	Zondag														1											



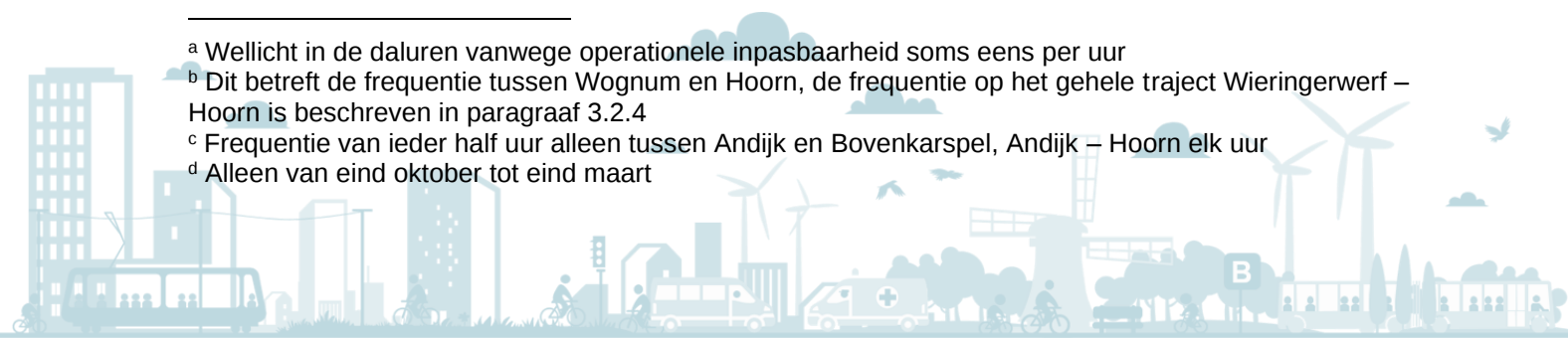
Lijn	Dagsoort	Uurblok	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
128	Werkdag (regulier)														2								1			
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
133	Werkdag (regulier)														2 ^a											
	Werkdag (vakantie)														2 ^a											
	Zaterdag														2 ^a											
	Zondag														2 ^a											
134	Werkdag (regulier)														2 ^b								1 ^b			
	Werkdag (vakantie)														2 ^b								1 ^b			
	Zaterdag														2 ^b								1 ^b			
	Zondag														1 ^b											
135	Werkdag (regulier)					1	2								1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
136	Werkdag (regulier)									2 ^c					1			2 ^c				1				
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag														1											
139	Werkdag (regulier)							2		4					2			4				2				
	Werkdag (vakantie)														2											
	Zaterdag														2											
	Zondag														2											
239	Werkdag (regulier)								2	4	2							2								
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									
409	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag													1												
	Zondag																									
412	Werkdag (regulier)								2						1											
	Werkdag (vakantie)														1											
612	Zaterdag										1		1		1		1									
	Zondag																									
415	Werkdag (regulier)														1											
	Werkdag (vakantie)														1											
	Zaterdag														1											
	Zondag																									
438	Werkdag (regulier)									2					1			2								
	Werkdag (vakantie)									2					1			2								
	Zaterdag														1											
	Zondag																									
650	Werkdag (regulier)								1									1								
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									
655	Werkdag (regulier)								1 ^d							1 ^d		1 ^d								
	Werkdag (vakantie)																									
	Zaterdag																									
	Zondag																									

^a Wellicht in de daluren vanwege operationele inpasbaarheid soms eens per uur

^b Dit betreft de frequentie tussen Wognum en Hoorn, de frequentie op het gehele traject Wieringerwerf – Hoorn is beschreven in paragraaf 3.2.4

^c Frequentie van ieder half uur alleen tussen Andijk en Bovenkarspel, Andijk – Hoorn elk uur

^d Alleen van eind oktober tot eind maart



3.6 Dienstregelingkalender 2022

In Noord-Holland Noord hanteren we vier typen dienstregeling:

- Werkdagen – buiten schoolvakanties
- Werkdagen – tijdens schoolvakanties
- Zaterdag
- Zon- en feestdagen

In het volgende overzicht geven we aan op welke dag welk type dienstregeling van toepassing is.

Dienstregelingkalender 2021-2022

December 2021

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
48			1	2	3	4	5
49	6	7	8	9	10	11	12
50	13	14	15	16	17	18	19
51	20	21	22	23	24	25	26
52	27	28	29	30	31		

Januari 2022

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
52						1	2
1	3	4	5	6	7	8	9
2	10	11	12	13	14	15	16
3	17	18	19	20	21	22	23
4	24	25	26	27	28	29	30
5	31						

Februari

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
5		1	2	3	4	5	6
6	7	8	9	10	11	12	13
7	14	15	16	17	18	19	20
8	21	22	23	24	25	26	27
9	28						

Maart

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
9		1	2	3	4	5	6
10	7	8	9	10	11	12	13
11	14	15	16	17	18	19	20
12	21	22	23	24	25	26	27
13	28	29	30	31			

April

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
13						1	2
14	4	5	6	7	8	9	10
15	11	12	13	14	15	16	17
16	18	19	20	21	22	23	24
17	25	26	27	28	29	30	

Mei

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
17							1
18	2	3	4	5	6	7	8
19	9	10	11	12	13	14	15
20	16	17	18	19	20	21	22
21	23	24	25	26	27	28	29
22	30	31					

Juni

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
22			1	2	3	4	5
23	6	7	8	9	10	11	12
24	13	14	15	16	17	18	19
25	20	21	22	23	24	25	26
26	27	28	29	30			

Juli

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
26					1	2	3
27	4	5	6	7	8	9	10
28	11	12	13	14	15	16	17
29	18	19	20	21	22	23	24
30	25	26	27	28	29	30	31

Augustus

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
31	1	2	3	4	5	6	7
32	8	9	10	11	12	13	14
33	15	16	17	18	19	20	21
34	22	23	24	25	26	27	28
35	29	30	31				

September

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
35				1	2	3	4
36	5	6	7	8	9	10	11
37	12	13	14	15	16	17	18
38	19	20	21	22	23	24	25
39	26	27	28	29	30		

Oktober

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
39						1	2
40	3	4	5	6	7	8	9
41	10	11	12	13	14	15	16
42	17	18	19	20	21	22	23
43	24	25	26	27	28	29	30
44	31						

November

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
44		1	2	3	4	5	6
45	7	8	9	10	11	12	13
46	14	15	16	17	18	19	20
47	21	22	23	24	25	26	27
48	28	29	30				

December

W	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
48				1	2	3	4
49	5	6	7	8	9	10	11
50	12	13	14	15	16	17	18
51	19	20	21	22	23	24	25
52	26	27	28	29	30	31	

Nationale feestdagen	
1 januari	Nieuwjaarsdag
15 april	Goede vrijdag
17 april	1e Paasdag
18 april	2e Paasdag
27 april	Koningsdag
5 mei	Bevrijdingsdag
26 mei	Hemelvaart
5 juni	1e Pinksterdag
6 juni	2e Pinksterdag
25 december	1e Kerstdag
26 december	2e Kerstdag

Type dienstregeling
Dienstregeling werkdag
Dienstregeling werkdag vakantie
Dienstregeling zaterdag
Dienstregeling zondag

Op 27 april (Koningsdag) rijden de buurtbussen niet.
 Op 31 december (Oudjaarsavond) vertrekken de bussen tot 20:00 uur.
 In overleg met betrokken scholen kan voor specifieke scholierlijnen een andere kalender gelden.
 Lijn 28, 33 en Texelhopper volgen het dagsortpatroon van TESO.



3.7 Infrastructuur

De voorgestelde wijzigingen in het lijnennet van de concessie Noord-Holland Noord geeft ook aanleiding om de beschikbare infrastructuur nader te beschouwen.

3.7.1 Overzicht met infrastructurele wijzigingen

In de volgende tabel is aangegeven welke wijzigingen wenselijk zijn te verbetering van het beschikbare openbaar vervoer. Dit overzicht bespreken we met provincie Noord-Holland en de betrokken wegbeheerders voor verdere uitwerking. De elementen die met een (*) zijn gemarkeerd hebben de hoogste prioriteit en zijn van directe invloed op het vervoerplan.

Locatie	Toelichting
Den Helder, Luchthavenweg (*)	Ontheffing openbaar vervoer voor geslotenverklaring tussen terminal en Rijksweg is gewenst.
Den Helder (*)	Extra / nieuwe haltes op gewijzigde route lijn 135.
Schagerbrug / N248	Realisatie van "hub" ter hoogte van kruispunt Grote Sloop – N248, zodat lijn 152 via N248 kan rijden en ontsluiting Schagerbrug via deze nieuwe halte plaatsvindt.
Schagen, Station (*)	De verbeterde verbindingen met Schagen zorgen voor meer bussen op het busstation. De verdeling van de beschikbare ruimte zal herzien moeten worden om goede afwikkeling van het openbaar vervoer te borgen. Daarnaast is een geschikte chauffeursruimte en wellicht een laadvoorziening voor de elektrische bussen wenselijk.
Kalverdijk	Herinrichting van Kalverdijk kan leiden tot een infrastructurele oplossing die niet meer geschikt is als busroute. Dan zal daar een alternatieve route voor bepaald moeten worden, die mogelijk ook elders tot minder openbaar vervoer kan leiden.
Tuitjenhorn	Herinrichting van diverse wegen in Tuitjenhorn kan leiden tot een infrastructurele oplossing die niet meer geschikt is als busroute. Dan zal daar een alternatieve route voor bepaald moeten worden, die mogelijk ook elders tot minder openbaar vervoer kan leiden.
Langedijk, Kanaaldijk (*)	De voorgestelde route van lijn 168 loopt via de Kanaaldijk. Dat is nu nog geen busroute.
Heerhugowaard, Station	Het stationsgebied wordt heringericht, de knooppunt krijgt meer nadruk. Dat betekent dat de beschikbare ruimte voor het openbaar vervoer zo vormgegeven moet worden, dat daar geen beperkende voorwaarden voor routes en dienstregeling ontstaan. Het kan daarbij wenselijk zijn om op het (nieuwe) busstation een geschikte chauffeursruimte en wellicht een laadvoorziening van de elektrische bussen te realiseren.
Heerhugowaard, Zuidtangent	De Zuidtangent gaat verdiept onder het spoor worden aangelegd en is daardoor zo'n anderhalf jaar gestremd. Omleidingsroutes leiden tot duidelijk langere routes en verwacht wordt dat er extra congestie ontstaat. Dit zal met name aan de "Langedijkse" zijde optreden. Het openbaar vervoer zullen we voorlopig zoveel mogelijk uit dit gebied weghouden, echter in ieder geval voor buurtbus 407 zullen de consequenties uitgewerkt moeten worden om voorlopig de verbinding vanuit Langedijk met station Heerhugowaard tot het einde van de werkzaamheden te kunnen verzorgen.
Alkmaar / N245	Realisatie van "hubs" langs N245 ter hoogte van Laan van Tata en Laan van Darmstadt. Hiermee worden voor Alkmaar Noord snelle reismogelijkheden naar station Alkmaar toegevoegd.
Heiloo, Boekelermeer (*)	Realiseren van zuidelijke ontsluiting Boekelermeer. Hierdoor kunnen lijn 163 en lijn 167 via Boekelermeer rijden en gezamenlijk verbeterde ontsluiting van de wijk Overdie bieden.
Medemblik	Realiseren van knooppunt / "hub" ter vervanging van lokale route door Medemblik en Opperdoes.
Bovenkarspel, Station (*)	In overleg met gemeente zal nader bepaald moeten worden wat de beste route voor lijn 136 van/naar station Bovenkarspel gaat zijn en hoe de halte ingericht moet worden.

Naast de hierboven beschreven specifieke zaken, kunnen er uit dit vervoerplan nog andere infrastructurele wensen voortvloeien. Die bespreken we natuurlijk graag met de betreffende wegbeheerder.



3.7.2 Afstemming over voorgenomen herinrichtingsplannen

Ook vragen we nadrukkelijk aandacht voor eventuele herinrichtingsplannen die er nu zijn of nog gaan komen. Het gebruik van de beschikbare infrastructuur door verschillende doelgroepen is niet altijd goed te combineren. Wegbeheerders moeten daarin keuzes maken. Vaak worden de belangen van andere doelgroepen dan het openbaar vervoer zwaarder gewogen. Met als gevolg dat een nieuwe inrichting minder geschikt voor de bus is. Die mindere geschiktheid kan leiden tot minder comfortabel rijden (bijvoorbeeld door drempels), extra benodigde rijtijd (bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen of verlaging van toegestane snelheid), aanpassen van routes. Per saldo zal dit ten koste gaan van het openbaar vervoer. Zeker wanneer rijtijden langer worden, zal dat door verlaging van het aantal ritten gecompenseerd moeten worden zodat het aantal dienstregelingen gelijk blijft. Door minder ritten, langere reistijden en andere gedwongen mutaties is het goed denkbaar dat reizigers een andere keuze gaan maken en minder vaak de bus pakken. Als de vervoervraag afneemt, zal dat op termijn uiteindelijk weer leiden tot verdere verschaling van het aanbod aan openbaar vervoer.

We benadrukken nogmaals de noodzaak om vroegtijdig met elkaar in overleg te gaan. Nog voordat plannen publiekelijk besproken worden. De concessieverlener, de concessiehouder en de wegbeheerder hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor goed openbaar vervoer. Daarbij zijn we ook zeker van elkaar afhankelijk en is dus de vroegtijdige afstemming des te belangrijker. Wanneer dergelijk overleg pas later in proces wordt opgestart, leidt dat vaker tot meer discussie over reeds publiek gemaakte oplossingen waarbij het effect op het openbaar vervoer genegeerd is.



4 Aanpassen voorzieningenniveau

Dit vervoerplan gaat uit van de (verwachte) financiële kaders zoals deze zijn voorzien in het kader van de “beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) 2022”. Dat betekent dat we op ongeveer 95% van het aantal dienstregelingen behorend bij de concessie Noord-Holland Noord het vervoerplan opstellen. Natuurlijk hopen we dat de vervoervraag zo snel mogelijk zal aantrekken en daarmee ruimte bieden voor uitbreidingen. Dat zal stapsgewijs mogelijk zijn. Het exacte moment waarop uitbreidingen realiseerbaar zijn, is nu niet aan te geven. Daarom volgen we voortdurend de ontwikkeling van de reizigersaantallen. Met de provincie Noord-Holland spraken we af om elk kwartaal de mogelijkheid te creëren om de dienstregeling te wijzigen. We zien grofweg drie soorten uitbreidingen:

- Meer reismogelijkheden tijdens de spitsuren door frequenties te verhogen
- Meer reismogelijkheden tijdens de daluren door frequenties te verhogen
- Meer reismogelijkheden door extra routes toe te voegen

In eerste instantie zal de focus op de spitsuren komen te liggen, daarna de daluren en uiteindelijk indien de financiële ruimte dat nog steeds toelaat extra routes. Ondanks deze prioritering geldt vanzelfsprekend dat de in te zetten vervoercapaciteit altijd voldoende moet zijn voor de op dat moment structurele vervoervraag. De verwachte reizigersaantallen zijn daar leidend in. Tegelijkertijd moet er ook echt de verwachting zijn dat meer ritten van toegevoegde waarde zijn, dus daar uitbreiden waar de reizigersaantallen daar aanleiding toe geven.

Aan de andere kant, de BVOV 2022 is nog niet vastgesteld. Het zou dus ook zo kunnen zijn, dat er alsnog in het voorzieningenniveau gesneden moet worden. Dat leidt dan tot een addendum op dit vervoerplan, wat voor advies bij Rocov en gemeenten wordt voorgelegd. Een eventueel noodzakelijke inkrimping van het aantal dienstregelingen verwachten we dan te behalen door het verlagen van frequenties en/of door spitslijnen te laten vervallen mits het basisnet in stand blijft (bijvoorbeeld niet lijn 139 en 239, maar alleen lijn 139).



5 Afsluiting

De adviezen die Rocov en gemeenten op voorliggend vervoerplan geven, worden verwerkt in het definitieve vervoerplan Noord-Holland Noord 2022. Dit vertalen we daarna in de conceptdienstregeling. Uiteindelijk zal provincie Noord-Holland zowel het vervoerplan als de dienstregeling moeten goedkeuren en vaststellen alvorens deze op 12 december 2021 kan ingaan.



6 BIJLAGE 1 – “motie Salm”

Tijdens de implementatie van de huidige concessie nam Provinciale Staten de “motie Salm” aan. Hierdoor werd besloten om vier lijnen extra vervoer te laten bieden in aanvulling op de offerte van Connexxion. Het extra vervoer betreft:

- Lijn 30 Den Helder – Julianadorp op zondag overdag ieder half uur ipv ieder uur
- Lijn 164 Egmond aan Zee – Castricum op werkdagen in ochtend- en middagspits
- Lijn 250 Nieuwe Niedorp – Alkmaar op werkdagen extra vroege rit
- Lijn 652 Julianadorp – Schagen op schooldagen extra ritten rond lunchtijd

In de volgende overzichten zijn de gebruikscijfers van het (extra) vervoer opgenomen.

6.1 Lijn 30

In november 2019, nog ruim voor de uitbraak van de COVID-19 pandemie, kwam de gemiddelde bezetting per rit op lijn 30 op zondag niet hoger dan 8 reizigers. Daarna zakte de vervoervraag ontzettend in. Langzaamaan groeit het aantal reizigers, maar het niveau van november 2019 is nog niet bereikt. De onderstaande bezettingsoverzichten laten de cijfers per rit voor de zondagen in november 2019 zien.

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit																												
Ri	Vr	Naam	Total	8:32	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49
1		Den Helder, Station	73,8		1,5	0,8	2,3	1,8	1,3	0,8	3,3	2,5	6,5	6,3	3,0	2,3	4,0	3,3	5,5	1,5	4,0	2,3	3,0	4,5	5,0	3,8	3,0	2,0
		Den Helder, v. Galenstraat	76,0		1,5	1,3	2,3	1,8	1,5	1,0	3,5	2,5	6,5	6,3	3,0	2,3	4,0	3,3	5,5	1,8	4,0	2,3	3,0	4,8	5,5	3,8	3,0	2,0
		Den Helder, Lombokstraat	76,0		1,5	1,3	2,3	1,8	1,5	1,0	3,5	2,5	6,5	6,3	3,0	2,3	4,0	3,3	5,5	1,8	4,0	2,3	3,0	4,8	5,5	3,8	3,0	2,0
		Den Helder, Noordwest Ziekenhuisgroep	75,3		1,5	1,3	2,3	1,8	1,5	1,3	3,8	2,8	6,5	6,3	2,5	2,5	3,5	2,8	5,8	1,8	4,0	2,3	3,0	5,0	5,3	3,8	3,0	1,5
		Den Helder, Timorlaan	76,0		1,5	1,3	2,3	1,8	1,5	1,3	3,8	3,0	6,3	6,3	3,0	2,5	3,5	3,0	5,8	1,8	4,0	2,3	3,0	5,0	5,3	3,8	3,0	1,5
		Den Helder, Middenweg	80,0		1,5	1,3	2,5	2,3	1,5	1,3	4,0	3,5	6,3	6,3	3,0	2,5	3,8	3,0	5,8	1,8	4,3	2,3	3,3	6,0	5,5	4,3	3,0	1,5
		Den Helder, Dollardlaan	80,5		1,5	1,3	2,5	2,3	1,5	1,3	4,0	3,3	6,3	6,3	3,0	2,5	3,8	3,3	6,0	1,8	4,3	2,3	3,3	6,3	5,5	4,3	3,0	1,5
		Den Helder, Marsdieplein	78,5		1,5	1,5	2,5	2,3	2,0	1,3	4,0	2,8	6,8	6,5	3,0	3,3	4,8	1,8	5,5	1,8	3,8	1,8	2,5	6,0	5,5	4,5	2,5	1,0
		Den Helder, Scheldestraat	81,5		1,3	1,5	4,0	2,5	2,5	2,0	3,5	2,8	6,8	6,3	2,5	3,3	5,0	2,3	5,8	2,5	4,3	1,8	2,3	6,0	5,3	4,3	2,5	1,0
		Den Helder, Drs. Bijlweg	81,0		1,5	1,8	4,0	2,5	3,0	2,0	3,5	3,0	7,0	5,8	3,3	3,3	4,8	2,0	5,8	2,5	3,5	1,5	1,8	6,3	5,3	4,3	2,5	0,5
		Den Helder, Stadhuis	79,5		1,5	1,8	4,3	3,0	3,3	2,0	3,3	3,0	7,0	5,8	3,3	3,0	4,0	2,3	5,5	1,8	3,3	1,5	2,3	6,3	4,8	4,3	2,3	0,5
		Den Helder, Pastoor Koopmanweg	78,5		1,5	1,8	4,3	3,0	3,3	2,0	3,0	3,3	6,8	6,3	3,0	3,0	4,0	2,5	5,0	1,5	3,0	1,5	2,3	6,0	4,5	4,0	2,3	1,0
		Den Helder, Station Zuid Westzijde	98,0	0,3	1,8	2,5	3,8	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,0	5,8	3,0	3,3	6,8	5,5	7,8	3,5	2,5
		Den Helder, Nieuweweg	97,8	0,3	1,8	2,5	3,8	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,3	5,8	3,0	3,0	6,8	5,5	7,8	3,3	2,5
		Den Helder, Doggersvaart	97,5	0,3	1,8	2,5	3,5	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,3	5,8	3,0	3,0	6,8	5,5	7,8	3,3	2,5
		Julianadorp, Etsrijk	97,5	0,3	1,8	2,5	3,5	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,3	5,8	3,0	3,0	6,8	5,5	7,8	3,3	2,5
		Julianadorp, Middenvliet	97,5	0,3	1,8	2,5	3,5	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,3	5,8	3,0	3,0	6,8	5,5	7,8	3,3	2,5
		Julianadorp, Mariahoeve	97,5	0,3	1,8	2,5	3,5	3,0	3,8	1,5	2,8	4,0	6,5	7,5	3,3	3,8	3,5	2,0	6,3	4,3	5,8	3,0	3,0	6,8	5,5	7,8	3,3	2,5
		Julianadorp, v. Foreestweg	89,3	0,3	1,5	1,8	3,0	2,5	3,0	1,0	2,3	4,3	6,3	8,0	2,8	4,3	3,3	1,3	6,3	4,0	5,0	2,3	2,3	6,8	5,0	7,0	3,3	2,3
		Julianadorp, Tigchelaarstraat	85,8	0,3	1,5	1,0	3,0	2,5	2,5	1,0	2,0	4,3	6,0	7,8	2,3	4,3	3,0	1,3	6,3	4,0	5,0	2,0	2,3	6,3	5,3	7,0	3,0	2,3
		Julianadorp, Vogelzand	81,8	0,3	1,5	0,5	3,0	2,3	2,5	1,0	2,0	4,3	6,3	7,8	1,8	4,3	3,0	1,3	5,8	4,0	5,0	2,0	2,0	5,5	4,8	6,3	2,8	2,3
		Julianadorp, Middelzand	76,5	0,3	1,5	0,5	3,0	2,3	2,5	1,0	2,0	4,3	6,3	7,0	1,5	3,0	3,0	1,3	5,5	4,0	4,5	1,3	2,0	5,8	4,5	5,3	2,5	1,5
		Julianadorp, Kruiswin	68,8	0,3	1,3	0,5	2,5	1,8	2,5	1,0	1,8	3,3	6,3	6,8	1,0	2,3	2,8	0,8	5,8	3,8	4,3	1,0	2,0	4,8	4,3	4,8	2,3	2,0
		Julianadorp, Wierbalg	64,3	0,3	1,3	1,8	2,5	1,5	2,3	0,8	1,5	3,5	5,8	7,8	1,0	2,3	3,0	0,8	5,3	3,8	3,3	1,3	2,0	5,3	2,0	4,3	1,0	0,5
		Julianadorp, Zwanenbalg	61,5	0,3	1,3	1,8	2,5	1,5	2,0	0,8	1,3	3,3	5,3	7,5	1,0	2,5	3,3	0,8	5,3	3,8	3,3	1,3	2,0	5,0	1,3	3,5	1,0	0,5
		Julianadorp, Dorperweerth	45,8	0,3	1,0	1,3	0,8	1,3	1,5	0,3	1,0	2,3	4,5	6,8	0,8	2,0	2,8	0,8	4,0	1,5	2,3	1,0	1,8	3,3	1,0	3,0	0,5	0,5



Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit																												
Ri	Vlr	Naam	Total	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14
2	1	Julianadorp, Dorperweerth	49,0	0,3	1,5	2,3	1,0	2,3	1,5	1,0	1,0	3,0	2,8	5,0	1,0	2,0	3,0	1,3	3,8	1,5	2,3	1,5	1,5	4,5	1,0	2,8	1,0	0,5
	2	Julianadorp, Maltzwin	46,5	0,3	1,5	2,3	1,0	2,3	1,8	1,5	0,8	2,5	3,0	5,3	0,8	1,3	3,0	1,3	3,3	1,3	2,0	1,3	1,3	4,3	1,0	2,5	1,0	0,5
	3	Julianadorp, Langevliet	47,8	1,3	1,0	2,3	1,0	2,3	2,0	1,8	0,8	2,5	1,5	2,5	0,3	1,8	3,5	1,5	3,5	3,0	2,5	1,3	1,8	4,0	0,8	3,0	1,8	0,5
	4	Julianadorp, Doorzwin	47,8	1,5	1,3	2,5	1,0	2,8	2,3	2,5	1,0	4,3	2,0	2,5	0,3	1,8	3,8	1,3	2,0	1,8	2,3	1,5	2,3	3,8	0,8	1,5	1,5	0,0
	5	Julianadorp, Zuiderhaaks	49,0	1,5	1,5	2,5	0,8	2,0	2,3	3,0	1,0	5,8	2,3	2,5	0,5	1,8	3,0	1,0	1,3	2,0	2,5	2,3	2,0	3,3	0,8	1,5	1,8	0,5
	6	Julianadorp, De Slenk	58,8	2,5	1,8	3,0	1,5	2,0	2,8	3,5	1,5	6,3	2,3	3,3	1,5	2,5	3,3	1,3	1,8	2,0	2,0	2,0	2,8	4,3	1,3	1,8	1,8	0,5
	7	Julianadorp, Middelzand	66,3	3,3	1,8	3,8	2,0	2,0	3,5	4,0	1,5	6,5	2,5	3,5	1,8	2,8	3,3	1,3	2,0	2,3	2,8	2,0	3,0	4,5	2,0	2,0	2,0	0,5
	8	Julianadorp, Vogelzand	70,8	3,3	1,8	4,5	2,5	2,8	4,0	4,5	2,0	6,5	2,5	3,5	1,8	2,5	3,3	1,5	2,0	2,3	3,0	2,0	3,0	4,5	2,8	2,0	2,0	0,5
	9	Julianadorp, Tigchelaarstraat	74,5	3,3	1,8	4,5	2,5	2,8	4,5	4,8	2,8	6,5	3,0	3,5	2,3	3,0	3,3	2,0	2,0	2,3	3,0	1,5	3,3	5,0	3,0	2,0	2,0	0,3
	10	Julianadorp, v. Foreestweg	80,8	3,5	2,0	4,0	2,5	2,8	4,8	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,3	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	11	Julianadorp, Mariahoeve	80,8	3,5	2,0	4,0	2,5	2,8	4,8	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,3	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	12	Julianadorp, Middenvliet	81,8	4,0	2,0	4,0	2,5	2,8	5,3	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,3	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	13	Julianadorp, Bstrijk	81,8	4,0	2,0	4,0	2,5	2,8	5,3	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,3	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	14	Den Helder, Doggersvaart	81,8	4,0	2,0	4,0	2,5	2,8	5,3	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,3	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	15	Den Helder, Nieuweweg	82,3	4,0	2,0	4,0	2,5	2,8	5,3	5,3	2,5	7,0	3,5	3,3	2,8	3,5	4,5	2,3	3,0	2,3	3,5	1,5	3,8	5,5	3,5	2,0	2,0	0,3
	16	Den Helder, Station Zuid Westzijde	61,3	1,3	1,5	0,8	1,5	3,3	3,5	3,0	3,0	6,0	2,5	1,5	2,8	2,5	3,8	1,5	2,0	1,3	3,0	0,0	2,0	5,3	4,8	1,8	2,8	0,3
	17	Den Helder, Pastoor Koopmanweg	60,0	1,5	1,5	0,8	1,5	3,3	3,0	2,8	2,8	5,5	2,8	1,8	2,8	2,5	3,8	1,5	2,0	1,3	3,0		2,0	4,5	5,0	2,0	2,5	0,3
	18	Den Helder, Stadhuis	62,8	1,5	1,5	0,8	0,8	2,8	4,0	2,5	2,8	5,8	4,3	2,0	2,8	3,8	3,8	1,5	1,8	2,0	3,0		1,8	4,8	5,0	1,8	2,3	0,3
	19	Den Helder, Drs. Bijlweg	63,0	1,3	1,5	0,8	0,8	0,8	3,8	3,0	2,8	5,5	4,5	2,0	3,3	4,0	3,8	1,5	2,5	2,5	3,0		2,0	5,3	4,3	2,3	2,0	0,3
	20	Den Helder, Scheldestraat	67,5	1,8	1,5	1,0	0,8	1,5	4,0	3,3	3,3	5,8	5,3	2,0	3,3	5,0	3,8	1,0	3,0	2,5	4,5		1,8	3,5	4,8	2,5	2,0	0,0
	21	Den Helder, Marsdieplein	71,5	1,5	1,8	1,3	1,5	1,3	4,0	3,3	4,0	6,3	5,8	1,5	3,8	5,5	3,8	1,3	3,0	3,3	4,8		2,3	3,5	4,0	2,5	1,8	0,3
	22	Den Helder, Dollardlaan	71,5	1,5	1,8	1,5	1,5	1,3	4,0	3,3	4,0	6,3	5,8	1,3	3,8	5,5	3,8	1,3	3,0	3,3	4,8		2,3	3,5	4,0	2,5	1,8	0,3
	23	Den Helder, Middenweg	69,0	1,5	2,0	1,5	1,0	1,3	4,0	3,3	4,0	6,3	5,0	1,3	3,5	5,0	3,3	1,3	3,0	3,3	4,5		2,3	3,5	4,0	2,5	1,8	0,3
	24	Den Helder, Timorlaan	68,5	1,5	2,0	1,5	1,0	1,3	4,0	2,8	4,0	6,0	5,0	1,5	3,5	5,0	3,3	1,3	3,0	3,3	4,5		2,3	3,5	4,0	2,5	1,8	0,3
	25	Den Helder, Noordwest Ziekenhuisgroep	64,5	1,3	2,0	1,8	1,0	1,3	4,0	2,0	3,8	5,5	5,0	2,0	2,8	5,0	3,5	1,0	2,8	3,8	4,5		2,5	3,3	2,5	2,3	1,0	0,3
	26	Den Helder, Lombokstraat	64,3	1,3	2,0	1,8	1,0	1,3	4,0	2,0	3,8	5,5	5,0	2,0	2,8	5,0	3,5	1,0	2,8	3,5	4,5		2,5	3,3	2,5	2,3	1,0	0,3
	27	Den Helder, v. Galenstraat	57,8	1,3	2,0	1,8	1,0	1,3	4,0	2,0	2,5	5,3	4,8	2,0	2,5	5,0	3,5	0,8	1,5	3,3	3,5		2,5	3,3	2,0	1,3	0,8	0,3
	28	Den Helder, Station	0,8	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0

6.2 Lijn 164

De gemiddelde bezetting per rit op lijn 164 in november 2019 is zichtbaar in de tabellen hieronder. Het gebruik was beperkt en concentreerde zich in enkele ritten.

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit										
Ri	Vlr	Naam	Total	6:36	7:36	8:36	14:36	15:36	16:36	17:36
1	1	Castricum, Station	26,1	0,4	1,1	1,7	4,9	4,8	7,6	5,7
	2	Castricum, Mient	26,2	0,4	1,1	1,7	4,8	5,0	7,6	5,7
	3	Castricum, Prinses Beatrixstraat	26,6	0,4	1,1	1,8	5,0	5,0	7,6	5,7
	4	Castricum, Dorpsstraat	26,4	0,1	1,2	1,9	5,1	5,0	7,9	5,2
	5	Castricum, Händelstraat	26,3	0,1	1,1	2,9	5,3	5,0	7,1	4,9
	6	Castricum, Adm. de Ruyterlaan	26,5	0,1	1,3	2,7	5,4	5,0	7,1	4,9
	7	Castricum, De Santmark	26,2	0,1	1,3	2,6	5,4	5,0	7,0	4,8
	8	Bakum, Wouterland	26,1	0,1	1,2	2,6	5,4	5,0	7,0	4,8
	9	Bakum, Van Bergenlaan	25,5	0,1	1,2	2,7	5,3	4,8	6,8	4,6
	10	Bakum, Zeeweg	25,4	0,1	1,1	2,7	5,4	4,8	6,8	4,5
	11	Bakum, Haagscheweg	25,4	0,1	1,1	2,8	5,3	4,8	6,9	4,5
	12	Bakum, Noorderstraat	24,6	0,1	1,1	2,7	5,2	4,6	6,6	4,3
	13	Bakum, Landpad Noord	24,4	0,1	1,1	2,7	5,1	4,6	6,5	4,3
	14	Egmond-Binnen, Laan van Rozen	23,8	0,1	1,1	2,7	5,0	4,4	6,2	4,4
	15	Egmond-Binnen, Randweg	19,6	0,1	1,4	2,6	4,3	3,5	4,8	2,9
	16	Egmond-Binnen, St. Liobastichting	19,4	0,1	1,4	2,7	4,2	3,5	4,8	2,7
	17	Egmond-Binnen, Rinnegommerlaan	19,1	0,1	1,6	2,4	4,1	3,4	4,6	2,7
	18	Egmond a/d Hoef, Egmonderstraatweg	16,9	0,1	0,6	2,7	3,5	3,2	4,4	2,2
	19	Egmond aan Zee, P. Schotsmanstraat	15,5	0,1	0,5	2,2	3,3	3,0	4,3	2,1
	20	Egmond aan Zee, Pr. Hendrikstichting	11,9	0,0	0,3	2,2	2,7	2,5	2,4	1,8
	21	Egmond aan Zee, Sternlaan	10,8	0,0	0,2	2,0	2,5	2,5	2,0	1,4
	22	Egmond aan Zee, Zeeweg	9,7	0,2	0,8	1,9	1,8	2,0	1,9	1,2
	23	Egmond aan Zee, Kennedyboulevard	8,2	0,4	1,2	1,4	1,3	1,6	1,2	1,0
	24	Egmond aan Zee, Vuurtoren	6,5	0,4	1,1	1,1	0,7	1,1	1,0	1,0
	25	Egmond aan Zee, Boulevard Ir. de Vassy	5,5	0,9	2,4	0,1	0,3	0,5	0,5	0,9
	26	Egmond aan Zee, Bustation	3,3	0,9	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit										
Ri	Vlr	Naam	Total	6:03	7:03	8:03	14:03	15:03	16:03	17:03
2	1	Egmond aan Zee, Bustation	15,8	2,0	2,8	4,9	1,0	1,2	2,1	1,8
	2	Egmond aan Zee, Pr. Hendrikstichting	18,6	2,0	2,8	6,6	1,5	1,5	2,2	2,0
	3	Egmond aan Zee, P. Schofmanstraat	20,3	2,8	2,8	7,1	1,6	1,9	2,2	2,0
	4	Egmond a/d Hoef, Egmonderstraatweg	22,6	3,5	3,4	7,2	1,8	2,3	2,2	2,1
	5	Egmond-Binnen, Rinnegommerlaan	23,0	3,6	3,4	7,4	1,8	2,4	2,2	2,2
	6	Egmond-Binnen, St. Liobastichting	22,9	3,6	3,4	7,4	1,8	2,4	2,2	2,0
	7	Egmond-Binnen, Randweg	26,3	3,6	4,8	9,1	2,0	2,4	2,3	2,0
	8	Egmond-Binnen, Laan van Rozen	27,0	3,6	5,2	9,5	2,0	2,3	2,3	2,0
	9	Bakum, Landpad Noord	26,9	3,6	5,2	9,5	2,0	2,2	2,3	2,0
	10	Bakum, Noorderstraat	27,7	3,6	5,3	9,8	2,0	2,2	2,6	2,1
	11	Bakum, Haagscheweg	27,6	3,6	5,3	9,8	2,0	2,2	2,5	2,2
	12	Bakum, Zeeweg	27,8	3,6	5,3	9,8	2,1	2,2	2,5	2,2
	13	Bakum, Van Bergenlaan	28,9	3,7	5,4	10,1	2,5	2,2	2,6	2,3
	14	Bakum, Wouterland	28,9	3,7	5,4	10,1	2,5	2,2	2,6	2,3
	15	Castricum, De Santmark	30,0	3,8	6,0	10,3	2,6	2,3	2,7	2,3
	16	Castricum, Adm. de Ruyterlaan	28,7	3,8	6,0	9,3	2,5	2,0	2,7	2,3
	17	Castricum, Händelstraat	27,8	3,8	6,0	9,2	2,3	1,7	2,4	2,4
	18	Castricum, Dorpsstraat	26,2	3,8	6,0	8,1	2,0	1,7	2,4	2,3
	19	Castricum, Prinses Beatrixstraat	26,1	3,9	6,0	8,1	2,0	1,6	2,3	2,2
	20	Castricum, Mient	26,0	3,9	6,0	8,1	2,0	1,5	2,3	2,2
21	Castricum, Station	-0,1	0,0	-0,2	-0,1	0,1	0,0	0,2	-0,1	-0,1

6.4 Lijn 652

De vervoervraag tussen Julianadorp en Schagen rond lunchtijd concentreerde zich in november 2019 op lijn 652 grotendeels in de ritten vanuit Schagen en dan met name de rit rond 13:15.

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit												
Ri	Vlr	Naam	Total	7:05	7:57	9:10	11:23	12:23	14:44	15:44	16:44	17:44
1		Den Helder, Station	20,5	1,4	3,1				4,4	3,3	5,4	3,0
		Den Helder, Middenweg	23,2	1,4	1,4				7,4	4,0	6,0	3,0
		Den Helder, Dollardlaan	23,3	1,4	1,5				7,5	3,9	5,9	3,0
		Den Helder, Marsdiepplein	23,8	1,4	1,5				8,1	4,2	5,5	3,0
		Den Helder, Scheldestraat	24,6	1,9	1,9				8,1	4,2	5,3	3,1
		Den Helder, Drs. Bijlweg	25,8	1,9	1,7				9,5	4,3	5,3	3,0
		Den Helder, Stadhuis	29,8	2,8	1,6				11,1	5,8	5,7	2,8
		Den Helder, Pastoor Koopmanweg	31,0	2,8	1,3				11,8	6,0	6,1	2,9
		Den Helder, Nieuweweg	30,8	2,8	1,3				11,7	6,0	6,1	2,8
		Den Helder, Doggersvaart	30,7	2,8	1,3				11,7	6,0	6,1	2,8
		Julianadorp, Brijik	30,7	2,8	1,3				11,7	6,0	6,1	2,8
		Julianadorp, Middenvliet	31,5	3,2	1,6				11,7	6,0	6,1	2,9
		Julianadorp, Mariahoeve	31,5	3,2	1,6				11,7	5,9	6,1	2,9
		Julianadorp, v. Foreestweg	34,4	7,3	3,2	0,3			10,6	5,0	5,3	2,7
		Julianadorp, Tigchelaarstraat	37,2	9,6	4,3	0,7			10,0	5,0	5,0	2,6
		Julianadorp, Vogelzand	43,9	14,8	6,9	1,1			9,5	4,5	4,6	2,4
		Julianadorp, Middelzand	54,0	20,2	12,1	2,4			9,0	4,1	4,0	2,2
		Julianadorp, Kruiswin	63,5	25,0	17,5	4,8			7,7	3,5	3,0	2,0
		Julianadorp, Wierbalg	87,2	40,6	26,6	8,6			5,4	3,0	2,0	1,1
		Julianadorp, Zwanenbalg	87,3	41,7	27,6	9,4			4,2	2,5	1,4	0,6
		Julianadorp, Dorperweerth	99,5	48,4	31,7	11,9	1,9	0,9	3,0	1,8	0,0	0,0
		Julianadorp, Malzwin	115,8	57,6	36,5	15,2	2,1	1,0	2,0	1,4		
		Julianadorp, Noorderhaven	124,1	61,9	39,1	16,5	2,2	1,0	1,7	1,7		
		't Zand, Vlotbrug	140,4	68,2	44,6	18,5	3,1	1,6	1,8	2,7		
		Schagen, Hofstraat	67,2	30,5	16,3	5,7	2,0	1,8	6,3	4,5		
		Schagen, Muggenburg	50,9	22,1	8,7	3,6	2,6	1,9	7,4	4,7		
		Schagen, Station	7,3	0,2	0,0	0,0	0,8	0,3	4,8	1,3		

Per rit, richting en halte het dag-gemiddelde per starttijd rit												
Ri	Vlr	Naam	Total	7:15	8:03	11:58	13:16	14:45	15:45	16:45		
2		Schagen, Station	51,3		2,0	3,1	6,4	18,9	12,8	8,1		
		Schagen, Oude Slotstraat	66,0		2,0	4,0	7,5	26,0	17,6	9,0		
		Schagen, Hofstraat	98,3		1,4	5,2	13,5	34,3	29,7	14,2		
		't Zand, Vlotbrug	92,4	0,5	1,8	4,7	12,4	32,9	28,1	12,0		
		Julianadorp, Noorderhaven	85,1	0,5	1,0	3,8	10,9	30,4	27,1	11,4		
		Julianadorp, Malzwin	69,3	0,8	1,1	2,5	9,0	25,2	21,0	9,7		
		Julianadorp, Dorperweerth	58,0	1,2	1,3	0,0	6,5	22,4	18,4	8,2		
		Julianadorp, Zwanenbalg	53,7	1,8	1,7		5,9	19,8	16,6	7,9		
		Julianadorp, Wierbalg	40,5	4,6	2,5		3,8	13,4	10,7	5,5		
		Julianadorp, Kruiswin	32,0	4,7	2,8		2,8	11,0	6,9	3,9		
		Julianadorp, Middelzand	25,7	5,6	3,0		1,3	7,0	5,3	3,5		
		Julianadorp, Vogelzand	23,4	6,5	3,4		1,0	4,5	4,7	3,3		
		Julianadorp, Tigchelaarstraat	21,6	6,9	3,7		0,7	3,9	3,8	2,8		
		Julianadorp, v. Foreestweg	21,0	6,9	4,2		0,8	3,4	3,4	2,3		
		Julianadorp, Mariahoeve	21,0	6,9	4,2		0,7	3,4	3,5	2,3		
		Julianadorp, Middenvliet	20,5	6,9	4,2		0,7	3,1	3,4	2,2		
		Julianadorp, Brijik	20,5	6,9	4,2		0,7	3,1	3,4	2,2		
		Den Helder, Doggersvaart	20,5	6,9	4,2		0,7	3,1	3,4	2,2		
		Den Helder, Nieuweweg	20,0	6,9	4,2		0,5	3,0	3,3	2,1		
		Den Helder, Pastoor Koopmanweg	19,2	6,2	3,8		0,0	2,9	4,2	2,2		
		Den Helder, Stadhuis	18,6	5,6	3,6			2,8	4,6	2,1		
		Den Helder, Drs. Bijlweg	17,6	5,1	2,1			3,3	4,9	2,1		
		Den Helder, Scheldestraat	20,6	6,0	2,5			4,5	5,2	2,4		
		Den Helder, Marsdiepplein	22,7	6,2	2,8			4,5	5,2	3,9		
		Den Helder, Dollardlaan	22,6	6,2	2,8			4,5	5,1	4,0		
		Den Helder, Middenweg	22,7	5,8	1,6			5,4	6,0	3,8		
		Den Helder, Station	0,4	0,1	0,0			0,2	0,0	0,1		



7 BIJLAGE 2 – Benaderingen voor minimum plan en groei

In hoofdstuk 1 beschreven we dat oorspronkelijk de verwachting was dat er fors in het voorzieningenniveau in Noord-Holland Noord bespaard moest gaan worden om de verlieslatende situatie door het wegvallen van reizigersopbrengsten te compenseren. Toen in mei / juni 2021 steeds meer duidelijk werd dat ook in 2022 naar alle waarschijnlijkheid de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer in stand blijft, moest het uitgangspunt van en daarmee het vervoerplan nog snel fors herzien worden. Voor de volledigheid beschrijven we hieronder hoe we voorzien hadden om met de oorspronkelijke taakstelling van 260.000 dienstregeling-uren per jaar als basis om te gaan. Zoals het zich nu laat aanzien is dat gelukkig niet nodig.

Gerekend in aantal dienstregelinguren per jaar onderscheiden we de volgende fasen.

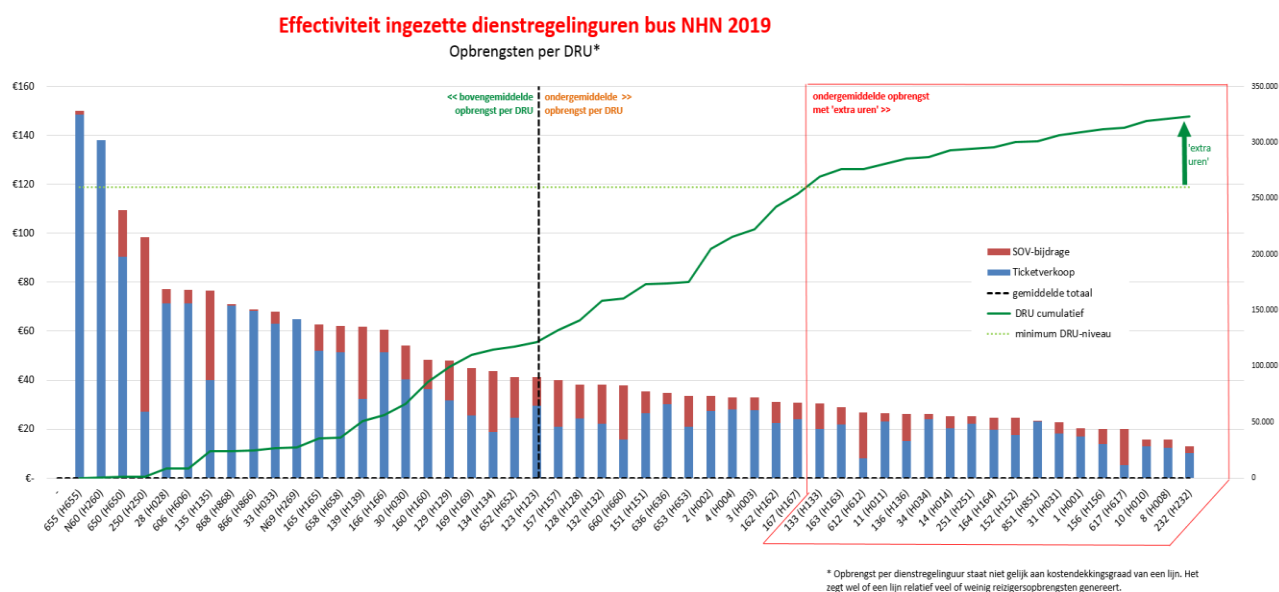
Fase	Dienstregelinguren per jaar
Normaal plan (2019)	320.000
Gereduceerd plan (2021)	305.000 (95% van normaal)
Minimum plan (2022)	260.000 (80% van normaal)
+ Stap 1	275.000 (85% van normaal)
+ Stap 2	290.000 (90% van normaal)
+ Stap 3	305.000 (95% van normaal)
Normaal plan (202?)	320.000

De basis van dit vervoerplan is de opzet van het “minimum plan” met een voorzieningenniveau van ongeveer 260.000 dienstregelinguren per jaar. Er zijn diverse benaderingen die kunnen leiden tot dat minimum plan. We onderscheiden voornamelijk vier mogelijke benaderingen.

7.1 Schrappen “slechtste lijnen”

Op basis van de verhouding tussen de reizigersopbrengsten en aantal dienstregelinguren per jaar kan de financiële effectiviteit per lijn bepaald worden. Door vervolgens de lijnen op effectiviteit te sorteren en het aantal dienstregelinguren cumulatief te bepalen kan afhankelijk van het totaal te produceren dienstregeling-uren bepaald worden, welke lijnen zouden komen te vervallen.

De volgende grafiek laat zien dat de lijnen rechts op de x-as (rood omkaderd) bij een norm van 260.000 uren vervallen.

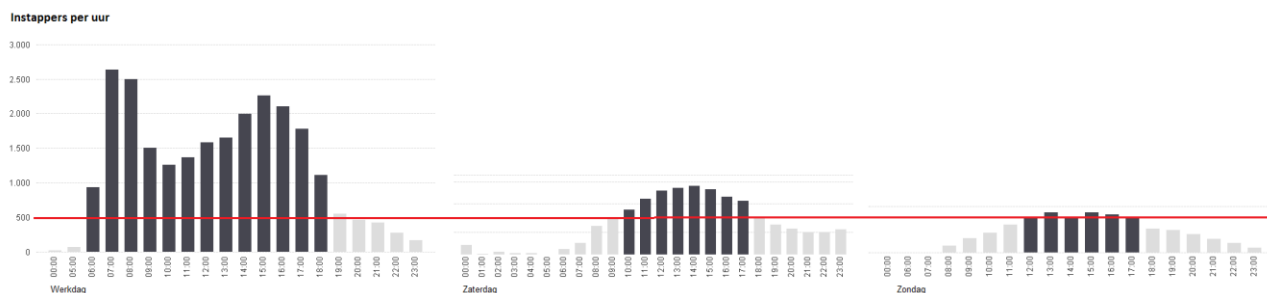


Deze methodiek geeft geen aandacht aan de vervoerkundige structuur van het netwerk en leidt zonder meer tot te grofmazige gaten in het netwerk. Hoewel financieel rekenkundig plausibel, achten wij deze benadering onverstandig.

7.2 Schrappen “slechtste uren”

In plaats van lijnen op basis van financiële effectiviteit te schrappen, zou ook gekeken kunnen worden welke dagdelen de laagste vervoervraag kennen. Door op die dagdelen alle lijndiensten te schrappen kunnen ook dienstregelingen bespaard worden.

De onderstaande grafiek laat zien dat dan exploitatie in de avonduren en in het weekend ook in de ochtend komt te vervallen.



Deze benadering laat de vervoerkundige structuur van het netwerk veel meer intact en focust volledig op de grote vervoerstromen. Wellicht zou bij deze methode nog overwogen kunnen worden om in de uurblokken die komen te vervallen een vraaggestuurde vervoervorm als alternatief aan te bieden. Vraaggestuurd vervoer brengt overigens ook exploitatieve kosten met zich mee en zal dan wel uit een verdere besparing op de lijndiensten gefinancierd moeten worden.

7.3 Reduceren frequenties

Een derde benadering is om frequenties te verlagen. Daarbij als ondergrens eens per uur te hanteren, waardoor op lijnen die twee of vier keer per uur rijden de frequenties lager worden. Op deze manier blijven alle routes in stand, blijft de overspanning (tijd tussen eerste en laatste rit) gelijk, maar zullen reizigers soms eerder of juist later moeten gaan reizen. Deze werkwijze is al toegepast op de dienstregeling die op zondag 3 januari 2021 is ingegaan en leidde tot een reductie van ongeveer 5% dienstregelingen. Vervolgens is in addendum II een aantal voorstellen uitgewerkt om nog eens 10% te verminderen. Dit addendum II is nog niet geëffectueerd. En mogelijk is zelfs een addendum III nodig om de taakstelling te behalen.

Addendum I vervoerplan 2021

Wijziging	Lijn	28	33	132	133	134	151	156	157	162	165	166	167	232	251	660	N60	N69
Vervallen ritten		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Vervallen haltes								●						●				
Toegevoegde haltes							●											
Vervallen lijn															●			●

Addendum II vervoerplan 2021

Wijziging	Lijn	1	2	3	4	8	10	30	128	129	132	133	139	151	160	162	167	169
Vervallen ritten		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Addendum III vervoerplan 2021
 ???



7.4 Nieuw ontwerp netwerk en dienstregeling

De drie benaderingen die hierboven zijn beschreven zijn variaties vanuit de huidige situatie. De vierde benadering gaat veel meer uit van een transitie. Niet wijzigen om het wijzigen, maar wel om enerzijds de nieuwe vervoervraag goed te verwerken en anderzijds nog steeds de benodigde besparing in dienstregelingen te bereiken. Door niet strak vast te houden aan de huidige situatie maar juist toekomstgericht te ontwikkelen kan ook verder invulling gegeven worden aan wensen vanuit de regio. Al is de situatie op dit moment ongunstig en is de speelruimte klein. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten van het nieuwe ontwerp van netwerk en dienstregeling. In hoofdstuk 3 werken we de voorstellen concreet per deelgebied uit. In hoofdstuk 4 gaan we in op de stappen naar groei.

Ons voorstel is om deze uitwerking van het netwerk en dienstregeling te finaliseren en daarmee de concessie Noord-Holland Noord (vervoerkundig) opnieuw op de kaart te zetten.

