

Noord-Hollandse concessies 2023

1. Inleiding

Zoals bekend hebben we sinds 11 maart 2020 te maken met een Coronapandemie. Als gevolg hiervan heeft de landelijke overheid zich genoodzaakt gezien om drastische maatregelen te nemen in de vorm van meerdere lockdown's en andere beperkende maatregelen.

De OV-sector is door de overheid aangemerkt als vitale sector, om zodoende de mobiliteit te garanderen. De in het leven geroepen Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) (en haar opvolger TVOV) had en heeft tot doel om een zo hoog mogelijk openbaar vervoer aanbod tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten te realiseren.

In samenwerking met de provincie hebben wij stappen genomen om ook in 2023 ervoor te zorgen dat er voldoende middelen zijn om het huidige OV-aanbod aan te kunnen bieden; er kan dan een dienstverlening worden gerealiseerd van 90-95% (t.o.v. 2019) hetgeen vergelijkbaar is met het aanbod van 2022. Gezien het feit dat ook de reizigersaantallen nog niet op het niveau van 2019 zijn, past dit dienstregelingsniveau bij de vraag.

Net zoals in vele andere branches, kampen ook de openbaarvervoerbedrijven met personeelstekorten, o.a. veroorzaakt door uitstroom, Corona gerelateerd verzuim en krapte op de arbeidsmarkt. Wij zetten fors in op de werving van voldoende chauffeurs.

Desondanks verwacht Connexxion/Transdev dat de personeelskrapte nog tot in de loop van 2023 zal aanhouden. Voor Haarlem-IJmond betekent dit dat wij met de provincie zijn overeengekomen dat de afgeschaalde dienstregeling zoals die in september 2022 werd gereden, tijdelijk vanaf 23 oktober weer van kracht zal zijn met als doel zo snel mogelijk weer op te schalen (naar de 100%). Uitgangspunt daarbij is de voorspelbaarheid van de dienstregeling voor de reiziger, m.a.w. het zoveel mogelijk beperken van rituitval.

2. Vervoerplannen 2023

Hieronder een bondige samenvatting van de dienstverlening zoals we die in 2023 zullen bieden. Voor een meer uitgebreide beschrijving voor Gooi en Vechtstreek en Noord-Holland Noord verwijzen wij u graag naar de vervoerplannen in de bijlage. In Haarlem IJmond is het aantal wijzigingen zo gering, dat er geen apart vervoerplan voor 2023 is.

Gooi en Vechtstreek

De nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek is gestart op 11 juli 2021. Volgens de planning van de Provincie Noord-Holland wordt de nieuwe infrastructuur van HOV in 't Gooi eind 2022 opgeleverd. De tweede fase van de concessie kan dus van start gaan op 11 december 2022.

De doelstelling van het Vervoerplan 2023 is het behouden van het goed functionerende openbaar vervoer en het verbeteren waar mogelijk. Op netwerkniveau kiezen we, in lijn met ons aanbod, voor drie heldere pijlers:

- Pijler 1 is het verbindende HOV en R-net, met frequente lijnen naar belangrijke bestemmingen in en buiten de concessie. En een nieuwe R-net lijn 321 naar Amsterdam Zuid.

Transdev Nederland

Stationsplein 13, 1211 EX Hilversum
Postbus 224, 1200 AE Hilversum
088 625 16 00

[transdev.nl](https://www.transdev.nl)

KvK Transdev NL Holding 30065787

Connexxion, Hermes, en Witte Kruis zijn onderdeel van Transdev Nederland



- Pijler 2 het onderliggende, verbindende en ontsluitende Stads- en Streeknet, met voldoende gebiedsdekking en reismogelijkheden naar belangrijke regionale voorzieningen.
- Pijler 3 een nieuw lokaal Servicenet op 2 stadslijnen in Hilversum

Een van de doelen vanuit de aanbesteding is groei van het OV-gebruik onder mensen met een mobiliteitsbeperking.

De Servicebus is een busverbinding die de wijken met veel ouderen verbindt met bestemmingen buiten die wijken, die belangrijk zijn voor de ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking. In eerste instantie introduceren we de Servicebus in Hilversum op de lijnen 2 en 3. Op weekdays van 10-16 uur zal er op deze Servicebus een host meerijden, die kwetsbare reizigers en senioren in de bus helpt door de onzekerheid tijdens de busreis zoveel mogelijk weg te nemen via het geven van hulp bij in- en uitstappen en het voorzien van reisinformatie.

Hieronder ziet u per lijn de aanpassingen met ingang van de dienstregeling 2023.

- De lijnen 1, 104, 106, 108, 200 en N32 wijzigen niet
- Op lijn 2 en 3 rijdt er op werkdagen tussen 10-16 uur een Servicehost mee. Lijn 3 doet het nieuwe Tergooi ziekenhuis aan.
- Introductie nieuwe lijn 5 (Hilversum – Mediapark – Hilversumse Meent – Bussum): deze vervangt de oude lijn 105 in de Hilversumse Meent en lijn 107 in Hilversum
- Introductie nieuwe lijn 6 (Hilversum – Kortenhoef): deze vervangt de oude lijn 105 in Kortenhoef
- Lijn 100 doet in de spitsuren het nieuwe Tergooi ziekenhuis aan, met Hilversum Station Sportpark als begin- en eindhalte. In de daluren is de lijn ingekort tot Huizen De Regentesse/'t Merk. In de vakantieperiodes rijdt deze lijn 2x per uur.
- Lijn 109 rijdt 1x per uur met extra spitsritten tussen Hilversum en Zandheuvelweg.
- Lijn 110 rijdt 1x per uur; lijn 210 wordt opgeheven.
- Lijn 210 rijdt een nieuwe snelle route in Hilversum via de HOV-baan, maar rijdt niet meer door het Arenapark.
- De nieuwe Rnet lijn 321 rijdt op alle dagen van de week naar Amsterdam Zuid en is daarmee de vervanger van spitslijn 221.

Haarlem IJmond

Zoals in de inleiding al geschetst, is per 23 oktober 2022 de dienstverlening in Haarlem IJmond tijdelijk aangepast in verband met de beschikbaarheid van personeel. Begin 2023 verwachten wij nog steeds dit lagere dienstregelingsniveau te kunnen bieden, waarbij we wel een aanpassing doen op de lijnen 3 en 80 op weekenddagen: de frequentie van deze lijnen wordt in de weekenden verlaagd van een kwartierdienst naar een halfuurdienst, waardoor deze gelijk is aan de frequentie op weekdays. Gezien de huidige reizigersaantallen verwachten wij dat dit nog steeds zal voldoen. Hieronder ziet u de aanpassingen met ingang van de dienstregeling 2023.

- Op lijn 2 handhaven we de dienstregeling van 2x per uur; op week- en weekenddagen.
- Lijn 3 rijdt op week- en weekenddagen een dienstregeling van 2 x per uur; waarbij de vertrektijden worden aangepast. Op weekdays rijden er, indien nodig, extra spitsritten in Haarlem-Noord.
- Op Lijn 4 en lijn 9 wordt de route in Vogelenzang gewijzigd.
- Op lijn 8 worden de ritten om 8.10 en 13.54 opgeheven i.v.m. een verschoven ochtendspitspiek naar 9 – 11 uur.



- Op de lijnen 71, 72, 73, 74, 75, 76 en 78 worden de vertrektijden aangepast.
- Lijn 80 rijdt in de weekenden met een frequentie van 2x per uur.
- De dienstregeling van lijn 81 wordt in Zandvoort aangepast vanwege een ad-hoc wijziging van de dienstregeling van de NS, om zodoende de aansluiting met de trein te handhaven.
- Op lijn 385 wordt de frequentie rond 01.00 uur aangepast naar 1x per uur i.p.v. 1x per half uur: hiermee sluit deze lijn aan op de N30 die ook 1x per uur rijdt.
- Nachtlijn N30 heeft op het traject Amsterdam – Haarlem een uurfrequentie; tevens wijzigen de vertrektijden vanwege de aansluitingen op Schiphol.
- Nachtlijn N80 kent gewijzigde vertrektijden i.v.m. de aansluiting op de N30 op Haarlem.

De overige lijnen kennen geen wijzigingen.

Noord-Holland Noord

In dienstregeling 2023 is in de concessie Noord-Holland Noord een aantal wijzigingen opgenomen. Ook passen we de dienstregeling aan vanwege wijzigingen die de Nederlandse Spoorwegen recent toevoegde aan hun eerder vastgestelde vervoerplan.

De vervoervraag in Noord-Holland Noord kent een grote mate van eenzijdigheid: in de ochtend reizen veruit de meeste reizigers richting de stations en grote plaatsen als Alkmaar en Hoorn; in de middag en avond is de vervoerstroam juist in de tegenovergestelde richting. Ook zien we dat op een aantal lijnen het aantal instappers zich concentreert op een deel van de route, waardoor de bezetting op sommige deeltrajecten dan heel laag is.

De volgende wijzigingen gaan op 11 december 2022 in:

- Op de lijnen 139 Hoorn-Medemblik, 151 Alkmaar-Petten, 160 Alkmaar-Heerhugowaard en 169 Alkmaar-Oudkarspel zetten we in de rustigste richting een aantal ritten om in een sneldienst. De sneldiensten (239, 251, 260, 269) rijden via de provinciale wegen en slaan daardoor de tussenliggende haltes over. In de drukste richting (in de ochtend richting Alkmaar of Hoorn, in de middag vice versa) blijft de huidige frequentie ongewijzigd; in de andere richting wordt de frequentie eens per uur, op lijn 160 elk half uur. Op lijn 160 en 169 wordt de frequentie op het einde van de lijn teruggebracht naar maximaal twee keer per uur.
- Op verzoek van Energy & Health Campus (EHC) in Petten is onderzocht of het (als pilot) mogelijk is om de ov-verbinding uit te breiden. Lijn 151/251 Alkmaar-Petten rijden voortaan ook tussen de spitsen eens per uur via EHC waardoor er op werkdagen van het begin van de ochtend tot begin van de avond een directe verbinding met Alkmaar is. EHC staat garant voor de extra kosten van deze dienstregelinguitbreiding.
- De pilot met de ov-verbinding via Agriport heeft tot nu toe weinig vervoervraag opgeleverd. Financiering van de meerkosten is de verantwoordelijkheid van de bedrijven op Agriport, maar er is geen behoefte meer om de pilot voort te zetten. Lijn 139 Hoorn-Medemblik zal daarom niet meer via Agriport rijden.
- Op lijn 2, 3, 4, 8 stadsdienst Alkmaar en lijn 160 Alkmaar-Heerhugowaard wordt tijdens de vakantieperiodes een afwijkende dienstregeling ingevoerd. Op maandag t/m zaterdag gaat de frequentie per lijnbundel daarmee van vier naar twee keer per uur. Dit past bij de lagere reizigersaantallen tijdens de vakantieperiodes.
- Op lijn 128 Hoorn-Noordbeemster en 129 Alkmaar-Noordbeemster-Purmerend start de avondfrequentie van eens per uur voortaan om 19:00 in plaats van rond 20:30.
- Op lijn 1 Alkmaar Station-De Hoef, 157 Alkmaar-Tuitjenhorn, 160 Alkmaar-Heerhugowaard, 167 Alkmaar-Castricum, 169 Alkmaar-Oudkarspel wijzigen vertrek- en aankomsttijden in het weekend vanwege de recent door NS aangekondigde extra



aanpassingen in de dienstregeling (o.a. minder intercitytreinen op zaterdag en zondag tussen Alkmaar en Amsterdam).

- Op lijn 30, 132/232, 133, 135, 438 en 652 vindt een optimalisatie van de dienstregeling plaats om dan wel aansluitingen te verbeteren, meer capaciteit te bieden of stilstand te voorkomen.
- Overall Flex vervalt deels op niet in het PvE geëiste verbindingen waar tevens te weinig vraag is: niet meer van/naar Breezand in de avond en het weekend. Niet meer van/naar Nibbixwoud, Midwoud, Hauwert en Oostwoud op zondag. Niet meer van/naar Dirkshorn, 't Veld en Winkel in de avond en op zondag.

3. Marketing

De reizigersaantallen liggen, na in 2021 gehalveerd te zijn, in het najaar 2022 weer rond de 80% t.o.v. 2019. Er liggen kansen om de reizigers weer terug te winnen in het OV.

We beschrijven hier bondig de marketingacties die gepland staan voor het laatste kwartaal van 2022 en voor het jaar 2023.

Marketingacties Q4 2022

In het overzicht hieronder staan per doelgroep en concessie de campagnes die voor eind 2022 gepland staan. Onder het overzicht worden een aantal campagnes toegelicht.

Start R-net Lijn 321

Voor de start van de R-net lijn 321 zullen we een grote regionale marketingcampagne voeren om de bekendheid en de voordelen van deze lijn bekend te maken. Met direct mailings naar omwonenden, advertenties in en om de bus en snelweg en een persmoment creëren we aandacht voor deze nieuwe R-net lijn.

Opening HOV Busbaan

Eind 2022 opent de busbaan van de A27 naar Hilversum. In combinatie met de nieuwe dienstregeling zijn reizigers zo veel sneller vanuit Huizen in Hilversum. We maken hier een feestelijk moment van en bieden bewoners in de regio de mogelijkheid deze snellere manier voordelig uit te proberen.

December 2022 pilot kortingsactie betaalpas

In december 2022 willen we een pilot actie draaien om mensen in de feestmaand grote korting te geven op het reizen met de betaalpas bij Connexxion/Transdev. Denk aan 'In december de ritten na 9.00 uur €2,- wanneer je betaalt met je betaalpas'. Deze actie vergroot de bekendheid van het betalen met de betaalpas en biedt een grote korting. Hierdoor nemen we binnen één actie meerdere drempels weg om voor het OV te kiezen.

Marketingacties 2023

In het overzicht hieronder staan per doelgroep en concessie de campagnes die voor 2023 gepland staan. Onder het overzicht worden een aantal campagnes toegelicht.

Lijncampagnes (NHN, HIJ, GV)

Uit de reizigersdata van 2022 blijkt dat een aantal specifieke lijnen achterblijft in reizigers ten opzichte van 2019. Daarom gaan we in 2023 een grote 'out of home'- campagne voeren op specifieke lijnen waar groeipotentie is. We richten ons op het gemak die de lijnen de reiziger bieden ten opzichte van de auto. Belangrijke R-net lijnen worden hierin meegenomen.



Imago campagne – volledige ZE vloot Gooi en Vechtstreek

Volgens de huidige planning zal in Q1 van 2023 de volledige vloot van Gooi en Vechtstreek uitstootvrij zijn. Een grote mijlpaal in de concessie en sterke bewijsvoering voor ons innovatieve en duurzame karakter. We grijpen dit moment aan voor een grote imago campagne in Gooi en Vechtstreek waarbij we met een feestelijk evenement in samenwerking met Provincie Noord-Holland naar buiten brengen dat we deze mijlpaal gehaald hebben.

EMV betalen – producten en tarievenhuis

Sinds de zomer van 2022 kan er in alle drie de concessies met de betaalpas betaald worden. In fase 2 van de landelijke uitrol van het EMV betalen, wordt het mogelijk kortingsproducten aan de betaalpas te koppelen. In 2023 richten we het tarievenhuis en nieuwe producten in op deze nieuwe betaalwijze.

Forenzen (NHN, HIJ, GV)

Gemak speelt een grote rol voor forenzen die met de auto naar hun werk gaan. Daarom willen we in 2023 een campagne voeren op plekken waar het OV een serieuze concurrentie is voor de auto op het gebied van gemak. We spelen in op triggers die voor hen spelen en maken we er een grote offline actie van om automobilisten op specifieke trajecten te verleiden naar het OV. We benaderen hen op het moment dat zij de auto gebruiken (busbestickering R-net, abri's, reversed graffiti).

Werkgevers – zakelijke markt om forens te benaderen (NHN, HIJ, GV)

De forens benaderen we niet alleen direct, maar ook via zijn of haar werkgever. Op deze manier kunnen we indirect werknemers stimuleren de reis naar hun werk met het OV te maken. We richten ons hierbij op de plekken waar veel werkgevers bij elkaar gevestigd zijn, die direct op onze lijnen aansluiten.

Actie Via werkgevers bekendheid van de lijnen naar de werkgever vergroten

Campagne: Via contacten werkgevers

Recreatieve reiziger

P+R Eemnes – bezoekers Hilversum

Met de opening van de P+R Eemnes in Gooi en Vechtstreek, bieden we bezoekers van Hilversum een ideale manier om niet in de drukke binnenstad te hoeven rijden en duur te parkeren. Vanaf hier zijn zij gemakkelijk in 11 minuten van de P+R in hartje Hilversum. De opening van de P+R biedt een ideale situatie om bezoekers van Hilversum naar het OV te verleiden. We zorgen voor een mooi probeeraanbod om bekendheid te vergroten.

Eurokaartje Alkmaar

Ook in de concessie Noord-Holland Noord willen we inspelen op het gemak van de bus naar de drukke binnenstad. In Alkmaar wordt al het Eurokaartje Alkmaar aangeboden, wat we extra willen promoten in samenwerking met de Gemeente Alkmaar.

65+ er – senior

Reisloketten en scholing bibliotheken (NHN, HIJ)

Om aan de behoefte van de oudere reiziger tegemoet te komen, houden wij in 2023 opnieuw reisloketten in HIJ en NHN. Fysieke loketten in bibliotheken in de regio waar we ouderen informeren over en helpen bij het gebruik maken van het OV. In samenwerking met bibliotheken leiden we medewerkers op om de lokale bibliotheken tot een vaste vraagbaak te maken voor ouderen met vragen over het OV.



Servicebus Gooi en Vechtstreek

Voor de oudere en meer kwetsbare reiziger in Gooi en Vechtstreek starten we in december 2022 met de servicehost op de servicebus. De aanwezigheid van een servicehost neemt de onzekerheid bij de oudere en kwetsbare reizigers zoveel mogelijk weg door hulp bij in- en uitchecken en informatieverstrekking. De host heeft de tijd voor een rustig praatje in de bus om de reisbeleving te verbeteren. Op deze manier wordt de instroom van WMO-reizigers in het reguliere OV vergroot en ondersteunen we ouderen door onzekerheid weg te nemen en hen op weg te helpen zelf met het OV te reizen. Ook hiermee zetten we stappen naar een volledig toegankelijk OV in 2032. Voor deze servicebus organiseren we bij de start van de hosts in december 2022 een feestelijke dag met media.

Gratis OV voor 75+ in Hilversum

In het coalitieakkoord van de Gemeente Hilversum is het plan opgenomen om inwoners van 75 jaar en ouder gratis reizen met de bus te bieden. In Q4 van 2022 gaan wij verder in gesprek met de gemeente Hilversum over de realisatie hiervan.

4. Duurzaamheid

Afgelopen jaren is door Transdev fors geïnvesteerd in de transitie naar een emissievrij OV-systeem (Zero Emissie). De Noord-Hollandse concessies behoren daardoor tot de koplopers van Nederland, als het gaat om het aandeel Zero Emissie materieel. De ov-concessie Gooi en Vechtstreek is binnenkort zelfs volledig Zero Emissie met de inzet van een vloot elektrische bussen.

We blijven werken aan verdere verduurzaming:

- We blijven kijken naar het slim/optimaal benutten van beschikbare ZE-bussen: zo zijn er extra bussen vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden naar de concessie Haarlem IJmond verplaatst en hebben we 3 voertuigen van Haarlem IJmond in Noord-Holland Noord ingezet op stadslijn 14 in Hoorn. Doel is om zoveel mogelijk ZE-kilometers te rijden.
- De gemeente Haarlem neemt in haar herinrichtingsplannen voor Schalkwijk mee dat wij daar graag extra laders willen plaatsen om meer ZE-bussen in te zetten.
- We schaffen een snellader aan, die ingezet kan worden ter vervanging van een defecte laadpaal, zodat de laadcapaciteit daarmee op orde blijft.
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling 2023 zullen de stadslijnen 7 en 8 in Haarlem met ZE-bussen worden gereden: 2 vliegen in 1 klap, omdat we hierdoor ook 2 verouderde dieselbussen niet meer hoeven in te zetten.



Bijlagen

Gooi en Vechtstreek Vervoerplan 2023



VERVOERPLAN 2023

GOOI EN VECHTSTREEK

PUBLIEKSVERSIE

Start nieuwe dienstregeling per 11 december 2022

Auteur: Transdev
Versiedatum: 22-09-2022



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
2. Evaluatie dienstregeling 2022 en ontwikkelingen in de concessie	6
2.1 Dienstregeling per 09-01-2022	6
2.2 Algemene kenmerken Concessie Gooi en Vechtstreek	6
2.3 Evaluatie vervoeromvang per buslijn	8
3. Plannen voor de dienstregeling 2023	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Pijler 1: HOV en R-net	11
3.2.1 Reistijdwinst	12
3.2.2 Netwerk	12
3.2.3 Nieuwe haltes	13
3.2.4 Nieuwe rijtijd	14
3.3 Pijler 2: Stads- en streekvervoer	14
3.3.1 Reistijdwinst	14
3.3.2 Netwerk	15
3.3.3 Frequentie	18
3.3.4 Kwaliteit aansluitingen	20
3.3.5 Nieuwe bushaltes en haltenamen	21
3.3.6 Nieuwe rijtijden	22
3.4 Pijler 3: Servicenet en Opties	22
3.4.1 Servicenet	22
3.4.2 Opties	24

1. INLEIDING

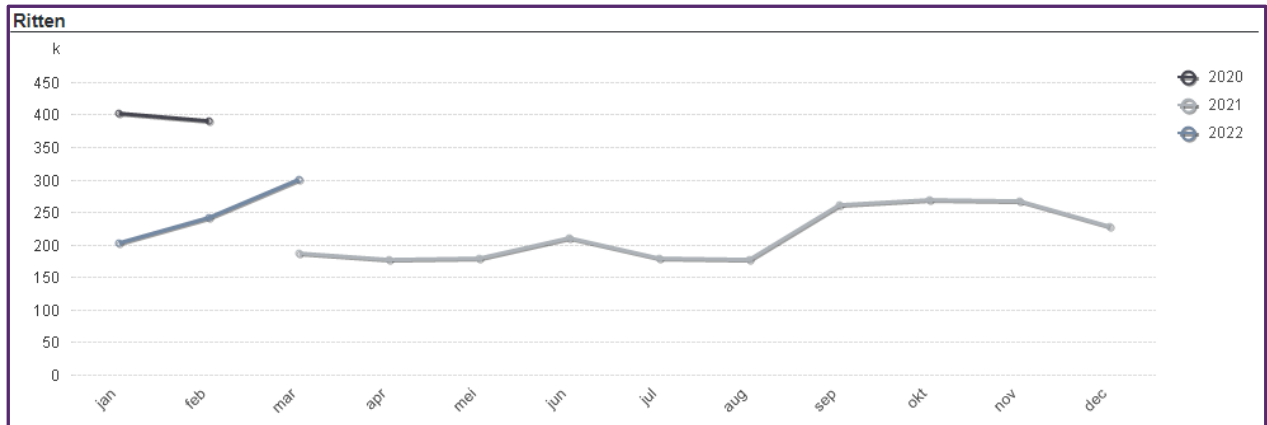
De nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek is gestart op 11 juli 2021. Volgens de planning van de Provincie Noord-Holland wordt de nieuwe infrastructuur van HOV in 't Gooi eind 2022 opgeleverd. De tweede fase van de concessie kan dus van start gaan op 11 december 2022.

De concessie Gooi en Vechtstreek kent in de eerste fase de volgende lijnen:

Lijn-nummer nieuw	Route	Lijn-kleur	Omschrijving kleur
1	Hilversum Station – Kerkelanden	1	Lichtgroen met zwart cijfer
2	Hilversum Station – Erfgooierskwartier	2	Roze met wit cijfer
3	Hilversum Station – Ziekenhuis Tergooi	3	Paars met wit cijfer
100	Bussum – Huizen – Blaricum – Hilversum	100	Oranje met zwart cijfer
104	Hilversum – Nieuw-Loosdrecht	n.v.t.	-
105	Hilversum – Kortenhoef – Bussum	n.v.t.	-
106	Hilversum – Nederhorst den Berg – Weesp	106	Geel met zwart cijfer
107	Hilversum – Bussum – Blaricum Tergooi	n.v.t.	-
108	Hilversum – Laren – Huizen	108	Donkerpaars met wit cijfer
109	Hilversum – Eemnes – Bussum	109	Groen met zwart cijfer
110	Bussum – Muiden – Weesp	110	Lichtblauw met zwart cijfer
200	Huizen – Blaricum – Utrecht Science Park	200	Lichtblauw met zwart cijfer
210	Bussum – Muiden – Weesp	n.v.t.	-
320	Amsterdam – Huizen – Hilversum	320	Rood met wit cijfer
221	Huizen – Muiden – Amsterdam Zuid	221	Lichtgroen met zwart cijfer (sluit aan bij kleuren AML)
N32	Hilversum – Eemnes – Huizen	N32	Zwart met wit cijfer

Tabel 1. Overzicht lijnen en lijnkleuren Gooi en Vechtstreek, eerste fase.

Sinds 2020 verkeren we in een Coronapandemie met forse gevolgen voor de gehele samenleving, en ook voor het openbaar vervoer: diverse maatregelen, tot en met lockdowns aan toe, zorgen voor fors lagere reizigersaantallen. Het is positief om te kunnen constateren dat er sinds februari 2022 enig herstel is van de reizigersaantallen (zie grafiek 1). In vergelijking met de situatie in 2019 zitten we in mei 2022 in Gooi en Vechtstreek op ongeveer 76%, landelijk iets hoger. Opvallend is dat de reizigers meer dan voorheen op saldo reizen. De verkoop van abonnementen blijft achter. Dat is ook logisch, vanwege de gewijzigde reispatronen en diverse overheidsmaatregelen. Structureel enkele dagen thuiswerken lijkt de norm te worden.



Grafiek 1. Ontwikkeling reizigersvervoer 2020 – mrt. 2022.

Er zijn enkele scenario's opgesteld met een inschatting van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten. En een prognose van het herstel. Voor 2022 en 2023 wordt een jaarlijks herstel van 10% voorzien. Dergelijke ramingen moeten input leveren voor het maken van keuzes voor de snelheid waar de reizigersaantallen en -opbrengsten zich herstellen. En voor het maken van keuzes wanneer het opschalen van de dienstregeling weer nodig en weer haalbaar is. Verwachting is wel dat het vervoer pas over een jaar of 5 weer op het niveau is van 2019.

In 2021 en 2022 is de dienstregeling ruim 5% afgeschaald. Uitgangspunt voor het Vervoerplan 2023 is een aantal van 174.000 DRU. Dit zorgt voor een kostenniveau dat past bij de geraamde opbrengsten.

Op 9 januari 2022 is een aangepaste dienstregeling ingegaan. Ten opzichte van 2021 zijn er weinig veranderingen. In de ochtendspits is aan de dienstregeling van lijn 200 en aan die van lijn 320 één rit toegevoegd. Een korte evaluatie van het vervoer en de algemene kenmerken van de concessie zijn te vinden in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3 gaat in op de plannen van Transdev voor 2023. Hoewel de financiële mogelijkheden beperkt zijn, kan een deel van de oorspronkelijke plannen al wel worden ingevoerd. In het hoofdstuk wordt ingegaan op de 3 pijlers waarop het vervoer wordt georganiseerd:

1. R-net en andere HOV-verbindingen voor bovenregionaal vervoer
2. Regionaal stads- en streekvervoer
3. Lokaal servicenet

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de wensen en opmerkingen van het Rocov Gebiedskamer Gooi en Vechtstreek, van gemeenten en van de Regio Gooi en Vechtstreek.

2. EVALUATIE DIENSTREGELING 2022 EN ONTWIKKELINGEN IN DE CONCESSIE

2.1 Dienstregeling per 09-01-2022

Op 9 januari 2022 is een nieuwe dienstregeling ingegaan. Er waren maar weinig wijzigingen:

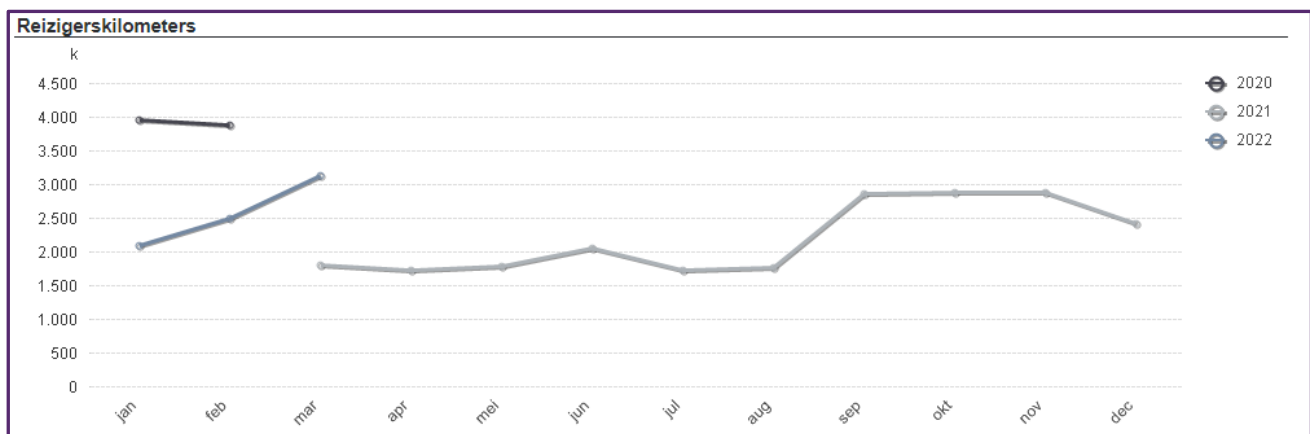
- Een extra rit op lijn 320 van Huizen Busstation naar Hilversum in de ochtendspits
- Een extra rit op lijn 200 van Huizen Busstation naar Utrecht Science Park

Beide ritten zijn bedoeld om het toenemende aantal reizigers op te vangen op deze relaties. De winter van 2021-2022 was echter geen strenge winter. Ook zorgde de Coronapandemie voor diverse langdurige lockdown perioden. Dit had een negatief effect op het aantal reizigers. Toch worden deze ritten het gehele jaar gereden omdat verwacht wordt dat het aantal reizigers zich in de loop van 2022 zal herstellen.

Verder is de dienstregeling van lijn 200 tussentijds aangepast door extra rijtijd toe te voegen in de middagspitsperiode. Geprobeerd wordt om in 2023 te komen tot een busroute die minder filegevoelig is.

2.2 Algemene kenmerken concessie Gooi en Vechtstreek

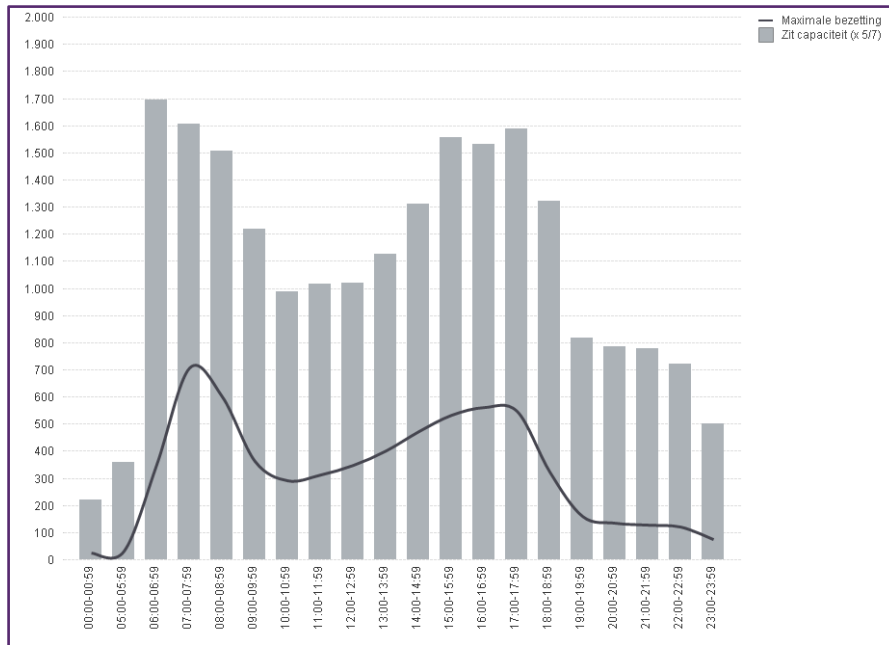
Een algemeen beeld van het vervoer geeft het aantal reizigerskilometers per maand. In onderstaande grafiek 3 is als referentie de periode januari – februari 2020 meegenomen met een vervoeromvang van ca. 4.000.000 reizigerskilometers (4.000k) per maand. Duidelijk is dat de vervoeromvang per maand in 2021 daarbij achterblijft. Die beweegt mee met de lockdown perioden. In 2022 is een duidelijk herstel ingezet.



Grafiek 2. Aantal reizigerskilometers per maand in de periode 2020 – mrt. 2022.

Het teruggelopen aantal passagiers vertaalt zich ook in een geringere bezetting. Grafiek 3 geeft een beeld van de maximale bezetting (zwarte lijn) ten opzichte van de zitplaatscapaciteit (grijze balken).

Overigens wordt bij het bepalen van de geboden vervoercapaciteit uitgegaan van 5/7 maal het aantal zitplaatsen in de bus. Er is dan voldoende reden om aan te nemen dat aan de eis van zitplaatsgarantie in de daluren voldaan kan worden.



Grafiek 3. Zitplaatscapaciteit (x 5/7) versus bezetting (gemiddeld per werkdag) op alle buslijnen op het drukste punt. Situatie in week 9 op werkdagen, begin maart 2022.

De 15 drukste haltes in de regio zijn hieronder weergegeven.

Instaphalte	Aantal instappers
Hilversum, Station	3670
Amsterdam, Amstelstation	1174
Huizen, Busstation	741
Bussum, Station	731
Hilversum, Station Sportpark	671
Blaricum, Ziekenhuis Tergooi	522
Huizen, De Regentesse	471
Muiden, P+R terrein	368
Blaricum, Carpoolplaats	360
Huizen, 't Merk	314
Laren, Brink	254
Naarden, Gooimeer P+R	251
Huizen, Karel Doormanlaan	229
Weesp, Station	210
Hilversum, Arenapark	209

Tabel 2. Overzicht drukste bushaltes op een gemiddelde werkdag (aantal instappers nov. 2019).

De drukste overstaphaltes in de regio zijn in tabel 3 weergegeven.

Overstaphalte	Aantal overstappers
Hilversum, Station	560
Blaricum, Ziekenhuis Tergooi	218
Huizen, Busstation	201
Muiden, P+R terrein	75
Bussum, Station	52
Blaricum, Carpoolplaats	45
Huizen, 't Merk	41
Huizen, De Regentesse	38
Naarden, Gooimeer P+R	30
Hilversum, Schapenkamp	26

Tabel 3. Overzicht drukste overstaphaltes op een gemiddelde werkdag (aantal instappers nov. 2019).

Gezien de ontwikkelingen in het lijnennet en de routewijziging van HOV in 't Gooi, mag verwacht worden dat de rol van de halte Huizen 't Merk kleiner zal worden ten gunste van De Regentesse.

De halte Blaricum Carpoolplaats zal vervangen worden door Blaricum Stichtseweg.

2.3 Evaluatie vervoeromvang per buslijn

Bij de evaluatie van de dienstregeling op lijnniveau wordt gebruik gemaakt van een gangbare richtlijn als 'norm' voor een goede bezetting van een gezonde buslijn. Zo worden de diverse lijnen onderling beter vergelijkbaar.

De bezetting van de buslijn wordt gemeten op een gemiddelde dag waarbij het aantal reizigers in beide richtingen bij elkaar wordt opgeteld op het drukste telpunt. Opgemerkt zij wel dat dit een iets ander beeld geeft dan het aantal reizigerskilometers op de totale lijn. Voor het beleid ten aanzien van voertuiginzet, frequentie en dergelijke is vooral het drukste telpunt bepalend. Vandaar deze aanpak. Voor deze analyse zijn de vervoerscijfers verzameld van de jaren 2012, 2016 en 2019, steeds van de maand november. In 2012 zijn dat de gegevens uit de chauffeurstelling, in de meer recente tijd zijn dat de check-in gegevens van de chipkaart. De cijfers van maart 2022 geven een beeld van de huidige post-corona situatie. Hieronder een samenvatting van de resultaten:

R-net en andere HOV-verbindingen voor bovenregionaal vervoer

De lijnen 200 en 221 zijn spitslijnen die in augustus 2021 gestart zijn. Vooral op lijn 221 is het vervoer sindsdien blijven groeien.

R-net 320 ontwikkelde zich tot aan de pandemie zeer goed. Het aantal reizigers was in overeenstemming met het aangeboden voorzieningenniveau. Maar deze lijn zal zich flink moeten herstellen van de Coronapandemie.

Regionaal stads- en streekvervoer

Lijn 1 in Hilversum voldoet in de periode tot en met 2019 redelijk aan de norm voor een stadslijn met een frequentie van 4x per uur. De lijn laat geen vervoersgroei zien, maar is redelijk stabiel.

Lijn 2 en 3 laten minder goede cijfers zien. Zij voldoen niet aan de norm voor een stadslijn met een frequentie van 2x per uur. Vooral in de daluren worden te weinig reizigers vervoerd om deze frequentie te kunnen verantwoorden. In de afgelopen 2 coronajaren is de frequentie in de rustige uren reeds teruggebracht tot een uurdienst.

Lijn 100 ondervindt tussen Bussum en Huizen veel concurrentie van de reismogelijkheden die het R-net biedt. Vandaar dat het aantal reizigers is gedaald tot onder het niveau van een kwartierdienst. Er zijn wel meer reizigers gebruik gaan maken van de route Huizen – Hilversum. Ook lijn 100 is nog lang niet hersteld van de effecten van de Coronapandemie.

Lijn 104, die reizigers vervoert vanuit Nieuw-Loosdrecht en het Hilversumse Staatsliedenkwartier, voldoet in 2019 wel aan de norm.

Het vervoer op lijn 105 tussen Kortenhoef en Bussum is de laatste jaren gedaald tot onder de norm van een ontsluitende lijn. Op het traject tussen Kortenhoef en Hilversum werden (in de periode voor de pandemie) wel voldoende reizigers vervoerd. Ook lijn 106 voldoet aan de norm.

Met lijn 107 gaat het echter niet goed. Het traject tussen Huizen en Blaricum Tergooi is enkele jaren geleden opgeheven omdat het aantal reizigers gering was. Ook op het traject tussen Blaricum Tergooi, Bussum en Hilversum daalt het aantal reizigers. De naderende sluiting van het ziekenhuis Blaricum Tergooi zal voor een verdere daling zorgen. Het voorzieningenniveau zal hierop aangepast moeten worden.

Lijn 108 voldoet aan de norm voor een halfuurdienst op een stroomlijn. Dit komt onder meer door de leerlingen van het College De Brink in Laren die van de bus gebruik maken. Ook op deze lijn is er nog een effect van de Coronapandemie.

Lijn 109 laat een wisselend beeld zien. Op het traject tussen Bussum, Laren en Eemnes voldoet het vervoer niet aan de norm voor een halfuurdienst. Ook voor deze lijn geldt dat het aantal reizigers zal gaan dalen na de sluiting van Blaricum Tergooi ziekenhuis. Dit zal effect hebben op het voorzieningenniveau. Tussen Eemnes en Hilversum werden tot en met 2019 voldoende reizigers vervoerd om een halfuurdienst in de spitsuren te rechtvaardigen. Wel mag worden verwacht dat het aantal reizigers op lijn 109 zal gaan dalen op het moment dat er aan de A27 een nieuwe bushalte wordt geopend medio 2023. Het voorzieningenniveau zal hierop worden aangepast.

Lijn 110 + 210 voldoen niet aan de norm van een halfuurdienst. Een uurdienst ligt meer voor de hand.

3 PLANNEN VOOR DE DIENSTREGELING 2023

1.1. Inleiding

De doelstelling van het Vervoerplan 2023 is het behouden van het goed functionerende openbaar vervoer en het verbeteren waar mogelijk. Op netwerkkniveau kiezen we voor drie heldere pijlers voor de tweede fase van de concessie:

- Pijler 1 is het verbindende HOV en R-net,
- Pijler 2 het onderliggende, verbindende en ontsluitende Stads- en Streeknet,
- Pijler 3 een nieuw lokaal Servicenet.

Verder zijn onze vervoerkundige uitgangspunten:

Reistijdverbetering:

- Lijnen worden gebundeld als dit leidt tot aantrekkelijke hoogfrequente verbindingen.
- Lijnen worden gestrekt, tenzij de voordelen hiervan (sneller voor zittende reizigers) niet opwegen tegen de nadelen voor instappende reizigers (langere afstand tot de halte).

Dekking:

- De dekking van het vervoergebied blijft zoveel mogelijk op peil
- Het lijnennet is geschikt voor reizigers die zelfstandig een afstand van 400 meter naar de halte kunnen overbruggen.
- In Hilversum vullen we dit aan met een Servicenet op enkele stadslijnen
- Stations en R-netknooppunten hebben een verzorgingsgebied van 800 meter voor voetgangers, en 2,5 kilometer voor fietsers en voetgangers.

Netwerk:

- Vanuit alle kernen en wijken met >3.000 inwoners is er een rechtstreekse bus naar het dichtstbijzijnde treinstation.
- Vanuit alle kernen in de regio met >3.000 inwoners is er een rechtstreekse bus naar Hilversum.
- Vanuit alle wijken en kernen met >3.000 inwoners kun je met max 1 overstap naar het nieuwe Tergooi Ziekenhuis in Hilversum

Frequenties en materieel:

- Frequenties en materieelinzet zijn afgestemd op de capaciteitsbehoefte, rekening houdend met de geprognostiseerde groei en met pieken van 20% boven op de normale capaciteitsbehoefte op alle lijnen.

Aansluitkwaliteit:

- Overstappen trein/bus: de dienstregelingen zijn afgestemd op de treindiensten met een overstap van gemiddeld 5-10 minuten.
- Overstappen bus/bus: op relevante knooppunten sluiten bussen op elkaar aan.
- Knooppuntvoorzieningen smeden mobiliteitsoplossingen tot één geheel samen.

Rijtijden:

- zoveel mogelijk gebaseerd op huidige rijtijden.

Het aanbod in drie herkenbare pijlers

Onderstaande tabel 4 geeft het lijnennet weer waarmee de doelstelling wordt gerealiseerd: Een sterk uitgebreid HOV en R-net, een Stad- en streeknet dat grotendeels op peil blijft en het Servicenet, een nieuw concept in Hilversum. De beschrijving van het lijnennet in paragraaf 3.2 houdt de indeling van de pijlers aan.

Lijn-nummer huidig	Lijn-nummer nieuw	Route	Lijn- kleur	Omschrijving kleur
1	1	Hilversum Station – Kerkelanden	1	Lichtgroen met zwart cijfer
2	2	Hilversum Station – Erfgooierskwartier	2	Roze met wit cijfer
3	3	Hilversum Station – Ziekenhuis Tergooi	3	Paars met wit cijfer
107	5	Hilversum – Mediapark – Hilversumse Meent – Bussum	5	Blauw met wit cijfer
105	6	Hilversum – Kortenhoef	6	Geel met zwart cijfer
100	100	Bussum – Huizen – Blaricum – Hilversum Sportpark	100	Oranje met zwart cijfer
104	104	Hilversum – Nieuw-Loosdrecht	104	-
106	106	Hilversum – Nederhorst den Berg – Weesp	106	Geel met zwart cijfer
108	108	Hilversum – Laren – Huizen	108	Donkerpaars met wit cijfer
109	109	Hilversum – Eemnes – Bussum	109	Groen met zwart cijfer
110	110	Bussum – Muiden – Weesp	110	Lichtblauw met zwart cijfer
200	200	Huizen – Blaricum – Utrecht Science Park	200	Lichtblauw met zwart cijfer
320	320	Amsterdam – Huizen – Hilversum	320	Rood met wit cijfer
221	321	Huizen – Muiden – Amsterdam Zuid	321	Lichtgroen met zwart cijfer
N32	N32	Hilversum – Eemnes – Huizen	N32	Zwart met wit cijfer

Tabel 4. Lijnennet tweede fase Concessie Gooi en Vechtstreek

3.2 Pijler 1: HOV en R-net

De combinatie van hoogwaardig OV (NS en R-net) en fiets is een krachtig duo. De eerste pijler van dit vervoerplan is dan ook de verdere uitbreiding en verbetering van het bestaande R-net met reistijdverbetering door de HOV-busbaan, een nieuwe lijn en R-netdeelfietsen op belangrijke knooppunten. Onderstaande tabel geeft het aanbod op hoofdlijnen weer.

Lijn	Van - naar	Lijn- kleur	Frequentie spits	Frequentie dal / weekend	Materieel- type	Maatregelen in de dienstregeling met effect op:			
						Reistijd	Netwerk	Nieuwe haltes	Nieuwe rijtijd
320	Hilversum – Huizen	320	6 – 8	2 (avond + zon.) – 4 (overdag)	12 m. bus	✓	✓	✓	✓
320	Huizen – Amsterdam Amstelstation	320	6 – 8	2 (avond + zon.) – 4 (overdag)	12 m. bus		✓		
321	Huizen – Amsterdam Zuid	321	4	2	12 m. bus				
N32	Hilversum – Huizen (nachtlijn)	N32	-	1 (za.)	12 m. bus	✓			✓

Tabel 5. Pijler 1, HOV en R-net

3.2.1 Reistijdwinst

Als in december 2022 de HOV-busbaan in gebruik wordt genomen, neemt de reistijd tussen Huizen en Hilversum af en wordt de dienstverlening veel betrouwbaarder. De reistijdwinst is in de spitsuren groter dan in de daluren. Er is nog maar een geringe variatie in de reistijd tussen de spits- en de daluren. We leggen de dienstregeling in een strakker patroon en sluiten in de spits goed aan op de trein.

R-net 320 rijdt over de HOV-route en halteert in de buurt van het Tergooi ziekenhuis ter hoogte van de Van Linschotenlaan. Voor werknemers en bezoekers die goed ter been zijn, komt hiermee een aantrekkelijke extra verbinding met het ziekenhuis tot stand.

3.2.2 Netwerk

R-net 320 doet vanuit Huizen en Blaricum door de nieuwe HOV-route niet langer het Arenapark en Station Sportpark aan. Voor reizigers met die bestemming, waaronder veel ROC-studenten, bieden we aanvullende spitsritten op R-net 320. Deze ritten rijden in aansluiting op de reguliere ritten Huizen - Hilversum station. Ze rijden in de ochtendspits twee keer per uur richting Arenapark en in de middagspits twee keer per uur in omgekeerde richting.

Om de veranderende reizigersstromen van en naar Arenapark in te schatten, is in het voorjaar van 2019 zelf veldwerk gedaan in het Arenapark. Onderzocht is hoeveel reizigers er in de ochtendspits uitstappen vanuit de richting Huizen en wat hun eindbestemming is. Zie tabel 6.

Huidige reizigersstroom vanuit de richting Huizen	% van totaal reizigers op 320	Effect HOV in 't Gooi	Verwachte reactie van de reizigers
Bestemming Arenapark en Laapersveld (scholen, bedrijven)	28%	Reistijd wordt enkele minuten langer met R-net 320	Reizen vooral via spitslijn 100, deel blijft in R-net 320.
Reist vanaf Sportpark verder met de trein richting Utrecht	30%	Gemiddeld 5–10 minuten sneller op Hilversum CS	Reizen met R-net 320 via busbaan naar Hilversum CS en stappen daar over op de trein.
Reist door naar Hilversum CS t.b.v. overstap trein of bestemming in Hilversum	42%	Gemiddeld 5–10 minuten sneller	Blijven reizen naar Hilversum CS. Groei aantal reizigers.

Tabel 6: Huidige reizigers 320 bij Hilversum Sportpark en Arenapark

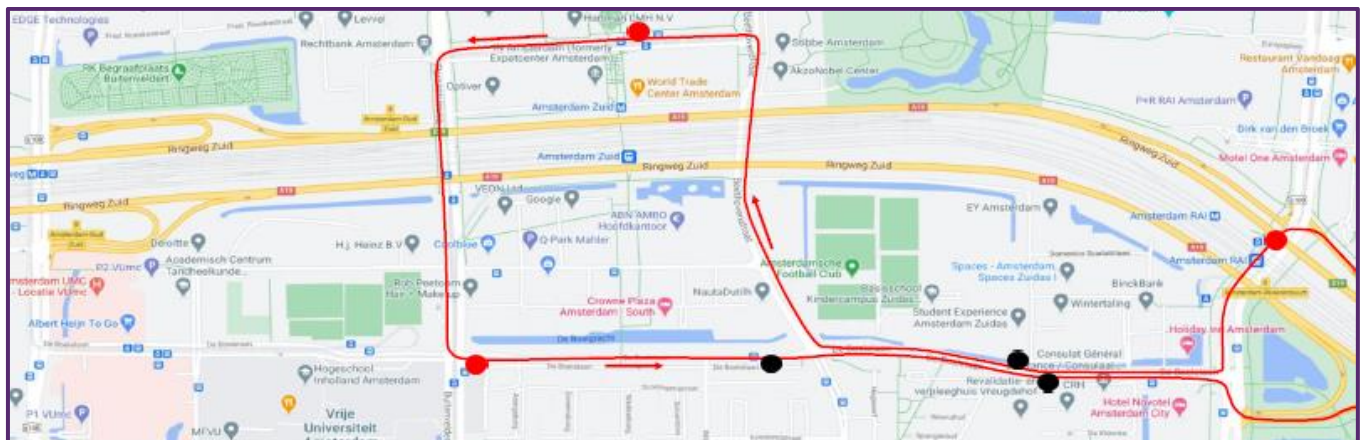
Zoals tabel 6 aangeeft, zal voor veel reizigers vanuit Huizen en Blaricum de spitsverbinding van lijn 100 (Huizen – Eemnes P+R – Hilversum Tergooi Ziekenhuis – Arenapark, zie paragraaf 3.3.2) een uitkomst zijn. Andere reizigers blijven reizen met lijn 320 naar Hilversum en kunnen dan zonder overstap door naar het Arenapark met de gekoppelde spitsritten. Deze ritten ontlasten tevens buslijn 70 (Hilversum – Arenapark – Amersfoort) in Hilversum.

Voor de huidige reizigers van lijn 100 is het van belang dat deze lijn wordt ingekort tot station Sportpark. Reizigers voor het centrum van Hilversum gaan gebruik maken van R-net 320.

R-net 321

In de eerste fase van de concessie is gestart met spitslijn 221 Huizen – Muiden P+R – Amsterdam Zuid. Deze bescheiden start met een halfuurdienst in spitsuren, wordt stapsgewijs uitgebouwd tot een volwaardige R-net 321. In de spits zal elk kwartier gereden worden, in de daluren een halfuurdienst. R-net 321 rijdt ook in de avonduren en in het weekend, maar dan alleen op het deeltraject Muiden P+R – Amsterdam Zuid.

Op dit moment reist vanuit het Gooi slechts 20 procent van de forensen met het OV naar Amsterdam. In andere steden rond de hoofdstad ligt dit percentage veel hoger, bijvoorbeeld 29 procent vanuit Velsen of 43 procent vanuit Purmerend (bron: Mobiliteit vanuit de mens). Een directe verbinding met Amsterdam Zuid zal leiden tot een groter aandeel OV in de totale vervoerstream. Het is de bedoeling dat R-net 321 gaat eindigen bij station Amsterdam Zuid. De route is weergegeven in afbeelding 1.



Route R-net 321 volgens offerte Transdev: A10 afslag Amsterdam RAI, Europaboulevard, De Boelelaan, Beethovenstraat, Strawinskyaan (meethalte), Parnassusweg, De Boelelaan, A10

Afbeelding 1. R-net 321.

3.2.3 Nieuwe haltes

R-net 320 en N32 krijgen de volgende haltes langs de route van HOV in 't Gooi:

Lijnnr.	(Nieuwe) halte	Opmerking	Nieuwe infra
320,	Huizen Busstation	-	Nee
N32	Huizen, De Haar	Halte vervalt voor HOV, blijft op lijn 108	Ja
	Huizen, Jol	Vernieuwde halte aan Huizermaatweg, medio 2023	Ja
	Huizen, De Regentesse	Nieuwe halte aan Bovenmaatweg, medio 2023	Ja
	Huizen, Aristoteleslaan	Nieuwe halte aan Aristoteleslaan, medio 2023	Ja
	Blaricum Stichtseweg	Nieuwe halte vanaf medio 2023, vervangt halte Carpoolplaats	Ja
	Eemnes P+R	Nieuwe halte vanaf medio 2023	Ja
	Hilversum, Tergooi / v. Linschotenlaan	Nieuwe halte	Ja
	Hilversum Busstation	Vanaf medio 2023 nieuw busstation, tot die tijd tijdelijk busstation	Ja

Tabel 7. Nieuwe bushaltes R-net 320 en N32.

De (nieuwe) bushaltes op R-net 321 zijn weergegeven in tabel 8.

Lijnnr.	(Nieuwe) halte	Opmerking	Nieuwe infra
321	Amsterdam, Antonio Vivaldistraat	Te ontwikkelen in De Boelelaan (noordzijde)	ja
	Amsterdam, Station Zuid	In de Strawinskyiaan (noordzijde)	nee
	Amsterdam, De Boelelaan/VU	In De Boelelaan (zuidzijde, bestaande halteinfra)	nee
	Amsterdam, Beethovenstraat	In De Boelelaan (zuidzijde, nabij Willem van Weldammelaan)	beperkt
	Amsterdam, Antonio Vivaldistraat	Te ontwikkelen in De Boelelaan (zuidzijde)	ja

Tabel 8. Bushaltes in Amsterdam Zuid langs beoogde route R-net 321.

3.2.4 Nieuwe rijtijd

Zoals hiervoor is aangegeven, zal de nieuwe infrastructuur van HOV in 't Gooi stapsgewijs beschikbaar komen. De dienstregeling van R-net 320 en N32 zal daardoor in 2023 tussentijds aangepast moeten worden.

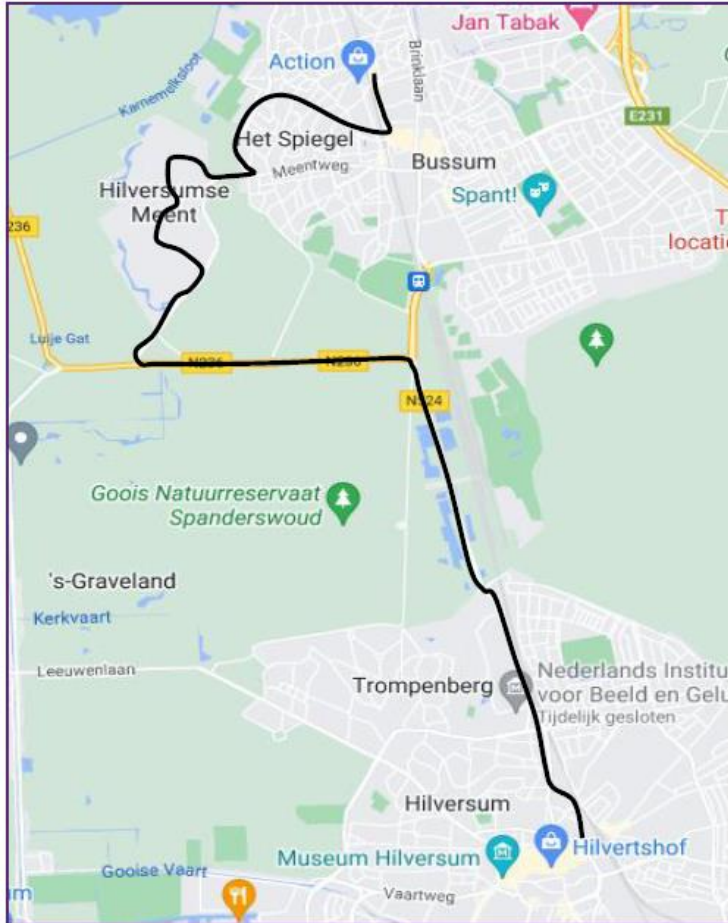
3.3 Pijler 2: Stads- en streeknet

Pijler 2 in dit vervoerplan betreft het Stads- en streeknet dat als doel heeft om regionale voorzieningen en scholen te ontsluiten voor alle inwoners van de regio. En specifiek voor de inwoners van kernen die niet bereikbaar zijn per trein of met R-net zoals omschreven in pijler 1. Met de verbindingen uit pijler 2 zorgen we daarnaast voor goede aansluitingen op de stations en de R-netknooppunten.

3.3.1 Reistijdwinst

Het uitgangspunt voor de maatregelen reistijdwinst is een korte reistijd tussen een halte en een knooppunt. Een kortere reistijd kan worden bereikt door een nieuwe buslijn aan te bieden of bestaande lijnen te strekken. Goed voorbeeld van een nieuwe lijn is lijn 200: Huizen en Blaricum hebben nu een directe verbinding met het Utrechtse Science Park.

Lijn 5 (voorheen 105) krijgt een meer gestrekte route.



Afbeelding 2. Route lijn 5 tussen Hilversum, Mediapark, Hilversumse Meent en Bussum.

De nieuwe buslijn 5 rijdt in delen van het verzorgingsgebied van de huidige lijn 105 (Bussum – Kortenhoef – Hilversum) en lijn 107 (Hilversum – Bussum – Blaricum Tergooi). Zie afbeelding 2. Lijn 5 krijgt tussen de Hilversumse Meent en Hilversum een gestrekte route. Reizigers hoeven geen omweg te maken via 's-Graveland en Kortenhoef maar reizen over de kortste weg via de N524 langs het Mediapark naar Hilversum. Deze route is gekozen na overleg met vertegenwoordigers van de Stichting Hilversumse Meent. Zij waarderen de route naar station Naarden-Bussum via de centrumhalte Olmenlaan zeer. Deze halte handhaven we op de route.

3.3.2 Netwerk

Het nieuwe netwerk verbindt de kernen en hun belangrijke haltes rechtstreeks met de meest relevante knooppunten. In het bestaande netwerk zijn al veel kernen en haltes rechtstreeks verbonden met een nabijgelegen knooppunt en/of station. Dit blijft in veel gevallen zo: voor de kernen en wijken op de routes van de lijnen 1, 2, 100, 108, 109 en 110 omdat de routes (vrijwel) niet wijzigen. Voor lijn 109 geldt dat de nodige bereikbaarheid van het College De Brink (VMBO/MAVO) in Laren mede een reden is om de huidige route tussen Eemnes, Laren en Bussum te handhaven. Diverse gerichte maatregelen op de overige routes zorgen voor verbeteringen en het transparanter en toekomstvast maken van het netwerk.

Lijn 3

Van lijn 3 in Hilversum wijzigt de route zodanig dat er weer sprake is van een ringlijn. De bus rijdt vanaf Hilversum Station naar het Tergooi ziekenhuis via Station Sportpark. Terug rijdt de bus via de Oosterengweg en de Minckelersstraat. Bij het Tergooi ziekenhuis wordt, voor zolang dat nog nodig is, de huidige halte bediend. Bij de nieuwe hoofdingang komt ook een nieuwe halte aan de Laan van Tergooi.

Lijn 5, 105, 107

Lijn 5, waarvan de route in afbeelding 2 is weergegeven, vervangt lijn 105 (Hilversum – Kortenhoef – Bussum) en lijn 107 (Hilversum – Bussum – Blaricum Tergooi). Door de weinig gebruikte routes in het netwerk te bundelen wordt het netwerk robuuster en meer toekomstvast. De Hilversumse Meent behoudt een directe verbinding met het centrum van Hilversum en met het centrum en station in Bussum. Door deze maatregel vervallen enkele van de huidige bushaltes. Voor de reizigers is veelal een alternatieve bushalte beschikbaar op een beperkte loopafstand. Meestal betreft dit lijn 109. Andere alternatieve voorzieningen in Bussum zijn de Boodschappenplusbus en het Wmo-vervoer.

Lijn	Plaats	Haltenaam	Aantal instappers gem. werkdag (nov. 2019)	Alternatieve halte + afstand
105	's-Graveland	Stichtse Kade	5	Melkmeent op 0,8 km.
105	's-Graveland	Natuurmonumenten	8	Klapbrug op 0,4 km.
107	Hilversum	Beeld en Geluid	13	Mediapark op 0,2 km.
107	Hilversum	Mediapark Zuid	11	Mediapark op 0,2 km.
107	Bussum	H. Kamerlingh Onnesweg	7	Goudenregenstraat op 0,3 km.
107	Bussum	K.P.C. de Bazelstraat	17	Goudenregenstraat op 0,6 km.
107	Bussum	Keizer Ottostraat	15	Potgieterlaan op 0,6 km.
107	Bussum	Oosteinde	14	Nieuwe Brink of Havenstraat op 0,5 km.
107	Bussum	Poststraat	37	Nieuwe Brink of Havenstraat op 0,2 km.

Tabel 9. Op te heffen haltes lijn 105 en lijn 107.

Lijn 6, 106

Lijn 6 en 106 zorgen onder meer voor een rechtstreekse verbinding van Kortenhoef en (op werkdagen) Nederhorst den Berg met knooppunt Station Hilversum. Daarbij zorgt lijn 6 op alle dagen van de week voor de verbinding Kortenhoef – Hilversum. Lijn 106 rijdt tussen Nederhorst den Berg en Hilversum alleen op werkdagen omdat de verbinding vooral door scholieren en forensen wordt gebruikt. Tussen Weesp en Nederhorst den Berg rijdt lijn 106 van maandag tot en met zaterdag. De dienstregeling is zo gepland dat lijn 6 en 106 vanuit Hilversum een halfuurdienst bieden.

Lijn 100

In Hilversum draagt lijn 100 in de spitsuren bij aan een goede ontsluiting van het Tergooi Ziekenhuis en het Arenapark. Enerzijds door in de spitsrichting een verbinding te bieden vanuit de regio naar het ziekenhuis (met een halte dicht bij de hoofdingang) en naar het Arenapark. Anderzijds door vanaf station Hilversum Sportpark een verbinding te bieden naar het ziekenhuis en het bedrijventerrein voor forensen die per trein aankomen en naar deze bestemmingen willen reizen.

Lijn 100 verbindt Huizen en in het bijzonder de Huizermaten met Bussum. Tevens zorgt lijn 100 voor een verbinding naar meerdere R-net knooppunten. Natuurlijk naar het busstation Huizen. Maar door de huidige lijnvoering in stand te houden tot aan de halte De Regentesse, kan daar ook worden overgestapt op het R-net. Nabij De Regentesse wordt ook het grote winkelcentrum Oostermeent aangedaan bij de gelijknamige bushalte. Vooral voor oudere bewoners van de Huizermaten is het belangrijk om het winkelcentrum per bus te kunnen bereiken om boodschappen te kunnen doen. Zie afbeelding 4. In de spitsuren kunnen reizigers uit de wijk Bijvanck met lijn 100 van Blaricum naar Hilversum en Huizen reizen.



Afbeelding 4. Netwerk lijn 100 en overige lijnen in Huizen en Blaricum.

Doordat R-net 320 en buslijn 100 in Hilversum niet meer dezelfde route en eindbestemming hebben, zullen reizigers moeten kiezen van welke lijn ze gebruik moeten maken. Om de veranderende reizigersstromen van en naar het Arenapark in te schatten, deden we in het voorjaar van 2019 veldwerk in het Arenapark. Onderzocht is hoeveel reizigers er in de ochtendspits uitstappen en wat hun bestemming is. Zie tabel 10.

Huidige reizigersstroom vanuit richting Huizen	% van totaal reizigers op lijn 100	Effect HOV in Het Gooi	Verwachte reactie
Bestemming Arenapark en Laapersveld (scholen, bedrijven)	28%	Reistijd met lijn 100 vergelijkbaar met huidig	Blijven reizen via spitslijn 100
Reist vanaf Sportpark verder met de trein richting Utrecht	26%	Reistijd met lijn 100 vergelijkbaar met huidig	Blijven reizen via spitslijn 100
Reist door naar Hilversum CS t.b.v. overstap trein of bestemming in Hilversum	46%	Gemiddeld 5 minuten sneller met lijn 320	Reizen met lijn 320 via HOV-busbaan

Tabel 10. Huidige reizigers lijn 100 bij Hilversum Sportpark en Arenapark

Voor reizigers die in het Arenapark e.o. werken of naar school gaan, zijn de veranderingen beperkt. Zij zullen dan ook met lijn 100 blijven reizen. Het aantal reizigers groeit omdat lijn 320 niet meer via een rechtstreekse route naar het Arenapark rijdt en een deel van de huidige reizigers van de 320 zal voortaan met lijn 100 gaan reizen. Dit zal mede afhangen van hun woonlocatie in Huizen of Blaricum en de nabijheid van een R-nethalte.

Voor de groep reizigers die bij Station Sportpark uitstapt en per trein verder reist, zijn de veranderingen ook beperkt. Met lijn 100 blijven we aansluiten op de trein zodat zij met lijn 100 kunnen blijven reizen. Voor 46 procent van de reizigers geldt dat zij met lijn 100 niet meer hun eindbestemming in Hilversum kunnen bereiken. Zij zullen voortaan met lijn 320 naar Hilversum reizen en profiteren van de HOV-busbaan. Transdev verwacht op basis van deze cijfers dat het aantal reizigers op lijn 100 per saldo vergelijkbaar zal zijn met het huidige aantal reizigers. Het aanbod op lijn 100 hoeft dus niet te wijzigen.

Lijn 110

Samen met de gemeente Gooisemeren bereidt Transdev een routewijziging op lijn 110 voor. In Muiden is de wijk De Krijgsman in aanbouw. Het is de bedoeling dat deze wijk bereikbaar wordt met buslijn 110 door deze lijn een route te geven via de Amsterdamsestraatweg. Deze ligt langs de oude Trekvaart. Daar komen 3 bushaltes, van oost naar west: de verplaatste halte Muiden Centrum, de nieuwe halte De Kogge en de nieuwe halte Amsterdamsestraatweg. De bus rijdt hier in beide richtingen. De gemeente sluit het parkeerterrein P1 nabij de Weesperweg. Daarom is er geen reden meer de halte Weesperweg te handhaven. Het gebruik van deze halte is vrijwel nihil.

3.3.3 Frequentie

Met de aangeboden dienstregeling hebben we als doel om een aantrekkelijke frequentie te bieden die past bij het aantal reizigers dat zich aandient. Dit draagt bij aan het doel om het juiste aanbod op de juiste plek te bieden. In de daluren kunnen alle reizigers rekenen op een zitplaats. De frequentie is in de spitsuren zo gekozen dat staan hooguit nog zal voorkomen bij bijzondere omstandigheden (slecht weer, evenementen, piek in lokaal vervoer over korte afstand etc.). Er is ook een relatie met de capaciteit van het op de desbetreffende buslijn in te zetten voertuig. Om gedurende de gehele concessieperiode voldoende capaciteit te bieden, is elke lijn onderzocht. Uitgangspunt is de huidige frequentie en bezetting. Vervolgens is nagegaan welke ontwikkelingen op deze en omliggende lijnen zullen plaatsvinden en welke groeikansen er zijn. Voor het stads- en streekvervoer gaan we uit van een gemiddelde autonome groei van 11 procent (in reizigerskilometers) gedurende de concessieperiode. Dit alles leidt bij meerdere lijnen tot maatregelen op het gebied van de frequentie.

Lijn 2 en 104

Volgens de vervoerscijfers van de huidige lijn 2 (Hilversum Station – Erfgooierskwartier) en lijn 104 (Hilversum – Nieuw-Loosdrecht) is er in de daluren voldoende capaciteit bij één rit per uur. In de ochtendspits, in de middag en in de avondspits is een frequentie van tweemaal per uur benodigd op het traject in Hilversum Zuid en in het Erfgooierskwartier.

Lijn 3

Lijn 3 biedt, net als in de huidige dienstregeling, een verbinding vanaf het centraal station met het Tergooi ziekenhuis in Hilversum. In de huidige situatie is lijn 3 de enige lijn naar het ziekenhuis. In de nieuwe concessie is het ziekenhuis in de spitsuren bereikbaar met lijn 100 en, de gehele dag, met lijn 320. Vandaar dat lijn 3 niet rijdt in de ochtendspits en een frequentie van één rit per uur voldoende is. De tijdligging van deze ritten zijn zo gekozen dat er aansluiting is op de bezoeken van het ziekenhuis.

Lijn 109

Lijn 109 is een voortzetting van de huidige lijn 109 tussen Bussum, Ziekenhuis Tergooi Blaricum, Laren, Eemnes en Hilversum. Verwacht mag worden dat het aantal reizigers op lijn 109 zich niet gunstig zal ontwikkelen. Enerzijds komt dat door de verplaatsing van het ziekenhuis van Blaricum naar Hilversum zodat een belangrijke bestemming wegvalt. Anderzijds krijgt lijn 109 te maken met de ‘concurrentie’ van het R-net door de komst van een bushalte Eemnes P+R aan de A27. Hierdoor is het niet langer passend om lijn 109 in de spitsuren tweemaal per uur te laten rijden. De frequentie wordt dan ook teruggebracht tot eenmaal per uur. Een uitzondering is de route tussen Hilversum Station en de halte Zandheuvelweg. In de spitsuren reizen hier veel medewerkers van de zorginstellingen Sherpa en Amerpoort. Op dit traject blijft lijn 109 op werkdagen een halfuurdienst rijden.

Lijn 110, 210

Lijn 110 is een voortzetting van de huidige lijnen 110 en 210 (Weesp – Muiden – Muiderberg – Bussum). Samen vormen deze lijnen in de spitsuren een halfuurdienst en in de daluren een uurdienst. Het aantal reizigers is echter beperkt en de bezetting per rit komt alleen in de ochtendspits boven de 20 uit. Vandaar dat de frequentie in de spitsuren wordt teruggebracht tot eenmaal per uur. dat houdt in dat lijn 210 wordt opgeheven. Deze lijn rijdt in Naarden een iets andere route dan lijn 110 waardoor er 2 weinig gebruikte haltes komen te vervallen. Zie tabel 11.

Lijn	Plaats	Haltenaam	Aantal instappers gem. werkdag (nov. 2019)	Alternatieve halte + afstand
210	Naarden	Godelindeweg	1	Thierensweg op 0,2 km.
210	Naarden	Bosch van Bredius	2	Potgieterlaan op 0,7 km.

Tabel 11. Vervallen haltes in Naarden en alternatieven.

3.3.4 Kwaliteit aansluitingen

Veel reizen in het openbaar vervoer zijn zogeheten ketenreizen. De reiziger gaat met de bus naar het spoorwegstation en stapt over op de trein naar de stad van zijn bestemming. Bij het opstellen van de dienstregeling gaat Transdev dan ook uit van de vertrektijden van de treinen in de regio. Vervolgens worden de optimale aankomst- en vertrektijden bij ieder station bepaald. De aansluitingen tussen bus en trein vinden we in Gooi en Vechtstreek vooral in Hilversum (Centraal Station en Sportpark), Naarden-Bussum en Weesp. De meeste buslijnen in de regio rijden één à tweemaal per uur zodat heldere keuzes nodig zijn om aansluitingen te optimaliseren.

Aansluitingen trein – bus.

Voor de aansluitingen trein – bus gelden de uitgangspunten in tabel 12.

Station	Buslijnen	Uitgangspunt overstap trein–bus en v.v.
Hilversum Sportpark	3, 59, 70, 100, 320	Uitgangspunt is een overstaptijd van minstens 5 minuten trein–bus en v.v. vanwege de loopafstand. En een gemiddelde overstaptijd van 5–10 minuten.
Hilversum	1, 2, 3, 5, 6, 58, 59, 70, 104, 106, 108, 109, 121, 320	Uitgangspunt is een overstaptijd van minstens 5 minuten trein–bus en v.v. vanwege de loopafstand. En een gemiddelde overstaptijd van 5–10 minuten.
Hilversum Mediapark	5	Uitgangspunt is een overstaptijd van 5 minuten trein–bus vanwege de loopafstand.

Station	Buslijnen	Uitgangspunt overstap trein–bus en v.v.
Bussum Zuid	109	Uitgangspunt is een overstaptijd van tenminste 5 minuten trein–bus en v.v. vanwege de loopafstand.
Naarden-Bussum	5, 100, 109, 110	Uitgangspunt is een overstaptijd van minstens 5 minuten trein–bus en v.v. In uitzonderingssituaties kan volstaan worden met 4 minuten vanwege de beperkte loopafstand. De gemiddelde overstaptijd is 5–10 minuten.
Weesp	49, 522, 106, 110	Uitgangspunt is een overstaptijd van tenminste 5 minuten trein–bus en v.v. vanwege de loopafstand.

Tabel 12. Uitgangspunten aansluitingen trein–bus in Gooi en Vechtstreek.

Aansluitingen bus–bus

Voor de aansluitingen bus–bus gelden de uitgangspunten in tabel 13.

Knooppunt	Buslijnen	Uitgangspunt overstap bus–bus
Busstation Hilversum	1, 2, 3, 5, 6, 58, 59, 70, 104, 106, 108, 109, 121, 320	Uitgangspunt is een overstaptijd van 2 minuten bus–bus. De dienstregeling en rijtijdverdeling zijn zo opgebouwd dat bussen hier op het 85-percentiel aankomen om dit uitgangspunt mogelijk te maken voor een betrouwbare overstap.
Blaricum Stichtseweg	100, 320, 326	Uitgangspunt is een overstaptijd van 1 minuut waarbij de vervoerders hebben afgesproken dat er bij vertraging enkele minuten gewacht wordt om de aansluiting te kunnen realiseren.
Huizen De Regentesse	100, 108, 200, 320	Uitgangspunt is een overstaptijd van 3 minuten bus–bus.

Huizen Busstation	100, 108, 200, 320, 321	Uitgangspunt is een overstaptijd van 1 minuut bus–bus. De dienstregeling en rijtjilverdeling zijn zo opgebouwd dat bussen hier op het 85-percentiel aankomen om dit uitgangspunt mogelijk te maken voor een betrouwbare overstap.
Muiden P+R	110, 320, 321, 322, 323, 327, 328	De praktijk heeft geleerd dat er een ruime overstaptijd van circa 5 minuten tussen de R-netlijnen moet worden gehanteerd. De dienstregeling en rijtjilverdeling zijn namelijk zo opgesteld dat voor de doorkomsttijd hier het 50-percentiel gehanteerd wordt, zodat de bus ook 2-3 minuten later zou kunnen arriveren. Voor doorgaande reizigers is dit gunstig, want de bus kan na de stop direct weer door.
Station Naarden-Bussum	5, 100, 109, 110	Zie uitgangspunt Busstation Hilversum.

Tabel 13. Uitgangspunten aansluitingen bus–bus.

3.3.5 Nieuwe bushaltes en haltenamen

In het nieuwe netwerk wordt zo veel mogelijk van de bestaande bushaltes gebruik gemaakt. Er is een aantal uitzonderingen als gevolg van routewijzigingen in pijler 2. Deze staan vermeld in tabel 14. In de lijst staan ook haltes vermeld die de gemeente Hilversum wil reconstrueren of verbeteren.

Voorgesteld wordt om de halte V.d. Laakenstraat in het Erfgooierskwartier op te heffen. De vervangende halte, Lopes Diaslaan, ligt op slechts 200 meter afstand.

Lijn	Locatie halte	Haltenaam	Nieuwe halte infrastructuur nodig
1, 6, 106	Oude Torenstraat	Kerkbrink	Nee, is aanwezig
1, 6, 106	's-Gravelandsweg	De Kei	Nee, is aanwezig
1, 6, 106	's-Gravelandseweg	Melkpad	Ja, in één rijrichting
2	Erfgooierskwartier	V.d. Laakenstraat	Halte opheffen (8 instappers per dag, nov. 2019)
2	Jacob van Campenlaan	Hendrik Smitsstraat	Verbetering bestaande halte
2	Jacob van Campenlaan	Berlagelaan	Verbetering bestaande halte
3	Jan van der Heijdenstraat	Leeuwerikstraat	Ja (richting noord)
3	Van Riebeeckweg	Compagnieweg	Ja
3, 100	Laan van Tergooi	Ziekenhuis Tergooi	Ja
104	div.	Zuiderheide, Chatham, Kolhornseweg	Verbetering bestaande halte
104	Nootweg, Nieuw-Loosdrecht	Pr. Marijkestraat	Ja, 1 rijrichting
5	Mies Bouwmanboulevard	Mediapark	Ja, abri van halte bij Beeld en Geluid
5	Mediapark	Beeld en Geluid	Halte opheffen
5	Mediapark	Mediapark Zuid	Halte opheffen
5	Mies Bouwmanboulevard	Mies Bouwmanboulevard	Verbetering bestaande halte
109	t.h.v. Liebergerweg	Anna's Hoeve	Ja door verleggen Weg over Anna's Hoeve

Tabel 14. Nieuwe en te reconstrueren bushaltes.

Nieuwe haltenamen

Op enkele locaties wordt de huidige haltenaam als niet meer actueel gezien. Zie tabel 15.

Haltenaam nieuw	Haltenaam huidig	Toelichting
Hilversum Zoutmanlaan	Pniëlkerk	Het gebouw draagt niet meer deze naam zodat een meer algemene naam passender is.
Hilversum Nieuw Zuid	Zuiderheide	Actuele naam instelling.
Crailo P+R	Blaricum Ziekenhuis Tergooi	Het ziekenhuis wordt verplaatst. De nieuwe naam refereert aan de nabijgelegen kern en het P+R-terrein.
Bussum Centrum	Bussum Wilhelmina-plantsoen	De beide haltes liggen niet zeer dicht bij elkaar en niet allebei bij het Wilhelminaplantsoen.
Laren Brink/ Centrum	Laren Brink	Toevoeging Centrum geeft voor bezoekers aan Laren meer helderheid.

Tabel 15. Nieuwe haltenamen ter vervanging van minder actuele namen.

3.3.6 Nieuwe rijtijden

De dienstregeling in de offerte is opgesteld met inachtneming van de huidige rijtijd op ongewijzigde routes. Op nieuwe (deel)trajecten is de rijtijd vastgesteld op basis van proefritten. Tabel 16 geeft in detail weer hoe de rijtijden zijn vastgesteld. Transdev verwacht dat de bestaande en deze nieuwe rijtijden de komende jaren goed kunnen voldoen. Wel moet de kanttekening worden gemaakt dat gemeenten over kunnen gaan naar het invoeren van 30 km/h in de gehele bebouwde kom. Als er dan meer rijtijd nodig is, kan dit leiden tot bezuinigingen op het aantal busritten.

Lijn	Huidig	Toelichting nieuwe rijtijden
3	3	De route is grotendeels gelijk aan de huidige lijn 3. De lus bij Ziekenhuis Tergooi is gemeten aan de hand van informatie over de route, afkomstig van de facilitaire dienst van het ziekenhuis. De rijtijden zijn iets ruimer gehouden dan gebruikelijk zodat voldoende service kan worden verleend aan de (senior) reiziger. Door de routewijzigingen neemt de totale rijtijd iets toe.
5	105, 107	De route bestaat uit enkele delen van de huidige lijnen 105 en 107, aangevuld met rijtijden die middels proefritten zijn vastgesteld.
100	100	De route bestaat uit enkele delen van de huidige lijn 100, aangevuld met de rijtijd op de HOV-route, berekend aan de hand van de in het bestek opgegeven rijtijden. De route bij Ziekenhuis Tergooi is bepaald o.b.v. informatie over de route van de facilitaire dienst van het ziekenhuis.
110	110	In de dienstregeling wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de geplande routewijziging langs de wijk Muiden De Krijgsman.

Tabel 16. Nieuwe rijtijden waar de route is gewijzigd.

3.4 Pijler 3. Servicenet en Opties

3.4.1 Servicenet

Een van de doelen van deze aanbesteding is groei van het OV-gebruik onder reizigers met een mobiliteitsbeperking. De doelgroep senioren is daarin een belangrijke groep, die op dit moment relatief weinig gebruik maakt van het OV. Met de stadslijnen in Hilversum zijn de Hilversumse wijken met veel ouderen ontsloten. Om meer ouderen tot op hoge leeftijd en mensen met een beperking in het OV te

krijgen, is echter meer nodig dan een stadsbus. De Regio Gooi en Vechtstreek, als opdrachtgever voor het Wmo-vervoer, geeft aan dat 80% van de doelgroep al dichtbij een OV-halte woont. Toch maakt deze doelgroep vooral gebruik van de Wmo-taxiservice. Dat is een relatief dure regionale voorziening. De Regio is tot nu toe coulant geweest met het toekennen van taxivergoedingen, maar geeft in gesprekken aan dat dit gaat veranderen. De verwachting is daarbij niet dat bestaande Wmo-gebruikers zullen overstappen naar het OV. Het toevoegen van services aan het OV en goede voorlichting aan senioren kan echter wel bijdragen aan het beperken van de instroom in de Wmo.

De Servicebus is een busverbinding die de wijken met veel ouderen verbindt met bestemmingen buiten die wijken, die belangrijk zijn voor de ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking. In eerste instantie introduceren we de Servicebus in Hilversum op twee lijnen. De kenmerken daarvan zijn:

Netwerk:

- Een route tot diep in de wijken waar veel ouderen wonen.
- Rechtstreeks naar zoveel mogelijk relevante bestemmingen. Omrijden is niet erg; overstappen wel.
- Sterke samenhang met het stadsnet zodat (1) de doelgroep ook buiten het Servicenet met de stadslijnen kan reizen en (2) de Servicebus een brede basis heeft doordat ook overige reizigers in de stad Hilversum er gebruik van maken.
- Aanvullend op de bestaande en eventuele nieuwe Buurtmobi in Hilversum.

•

Dekking:

- Afstand tussen halten is kort voor korte looptijden van en naar de halte.
- Bij de bestemmingen zo dicht mogelijk bij de ingang halteren.

Passende frequenties:

- Rijdt eenmaal per uur, alleen tijdens de piek in het Wmo-taxivervoer, maandag t/m vrijdag tussen circa 9 en 16 uur.

Helderheid:

- Vaste vertrektijden; makkelijk te onthouden. In de dienstregeling zijn de servicebusritten apart gemarkeerd.

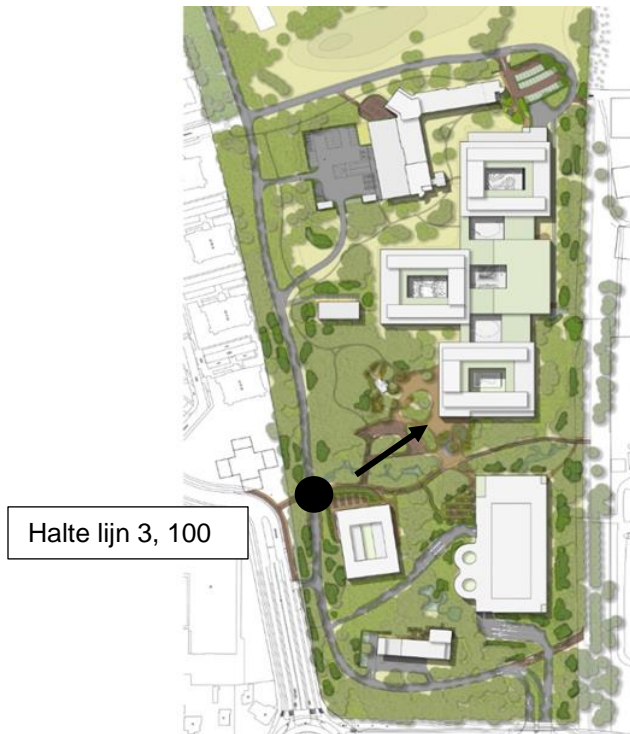
Rijtijden:

- Ruimere rijtijden voor gemakkelijk in- en uitstappen.

Extra service:

- Zoveel mogelijk vaste chauffeurs, die de reizigers kennen.
- Een Servicehost aan boord. Die helpt met in- en uitstappen, tassen dragen, maakt een praatje, houdt bij waar reizigers zouden moeten uitstappen, houdt aansluitingen met Buurtmobi's in de gaten. Zonder Servicehost aan boord is een bus geen Servicebus.

De Servicebus is verweven met het stadsnet van Hilversum en rijdt overdag op de route van lijn 2 en lijn 3. Tussen het Erfgooierskwartier en het station rijdt de Servicebus op lijn 2 via winkelcentrum Seinhorst en het zwembad De Lieberg. Vanaf het station rijdt de bus van lijn 2 door op lijn 3 via het Gooiers Erf naar het Ziekenhuis Tergooi. Lijn 3 eindigt ter hoogte van de nieuwe hoofdingang. Op de terugweg rijdt de Servicebus via de Minckelersstraat naar het station. Met lijn 2 kunnen reizigers vervolgens het Erfgooierskwartier bereiken.



Abbeelding 7. Bushalte lijn 3 en lijn 100 nabij nieuwe hoofdingang Ziekenhuis Tergooi.

Hoewel we overstappen zoveel mogelijk beperken, is het soms onvermijdelijk. Bij het station zijn diverse overstapmogelijkheden van de Servicebus op trein en bus. Wanneer in de Servicebuswijken Buurtmobi's worden ingericht, wordt hiervoor een centraal wijkoverstappunt gecreëerd.

Zoals aangegeven in paragraaf 3.3.6 zijn de rijtijden vastgesteld op basis van huidige rijtijden aangevuld met rijtijden die middels proefritten zijn vastgesteld. De rijtijden zijn hier iets ruimer gehouden dan gebruikelijk zodat voldoende service kan worden verleend aan de (senior) reiziger. Service en zekerheid is belangrijker dan snelheid. De chauffeur kan wachten totdat alle passagiers zitten. De Servicehost geeft aan of de chauffeur weer kan gaan rijden. Bij het Centraal Station is een langere stop ingepast, zodat reizigers comfortabel kunnen in- uit- of overstappen.

3.4.2 Opties

Bij de analyse van het concessiegebied is opgevallen dat niet alle populaire recreatieve of toeristische locaties vanuit alle richtingen goed bereikbaar zijn. Het gaat hierbij vooral om het Muiderslot, Singer Laren, de Vechtplassen en diverse verspreid liggende toeristische locaties. Onderzocht is of het mogelijk is de bereikbaarheid te verbeteren door het inzetten van shuttlebussen of andere vormen van maatwerk.

Door de naweeën van de Coronapandemie is het op dit moment niet haalbaar de diverse opties verder uit te werken. De prioriteit moet nu liggen bij het bestaande, reguliere openbaar vervoer. In 2023 zullen de opties dus niet worden gelicht.

Definitief vervoerplan Noord-Holland Noord 2023 - tevens publieksversie

Datum	17 oktober 2022	Soort document	Rapport
Auteur	Connexxion Openbaar Vervoer	Classificatie	Definitief
Versie	1.0	Aan	Provincie Noord-Holland cc Rocov Noord-Holland Noord cc Gemeenten in Noord-Holland Noord



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Maatregelen	4
2.1	Samenvatting maatregelen.....	4
2.2	Maatregelen lijn 1 Alkmaar Station – De Hoef.....	5
2.3	Maatregelen lijn 2 en 8 Alkmaar Daalmeer – Station – Overdie	5
2.4	Maatregelen lijn 3 en 4 Alkmaar Daalmeer – Station	5
2.5	Maatregelen lijn 30 Den Helder – Julianadorp	5
2.6	Maatregelen lijn 128 Noordbeemster – Hoorn Station	5
2.7	Maatregelen lijn 129 Purmerend – Noordbeemster – Alkmaar Station	5
2.8	Maatregelen lijn 132 / 232 Andijk – Wervershoof – Hoorn Station	6
2.9	Maatregelen lijn 133 Hoogwoud – Hoorn Station	6
2.10	Maatregelen lijn 135 Den Helder – Hoorn Station	6
2.11	Maatregelen lijn 139 Medemblik – Hoorn Station	6
2.12	Maatregelen lijn 151 Petten – Alkmaar Station	7
2.13	Maatregelen lijn 157 Alkmaar Station – Tuitjenhorn.....	7
2.14	Maatregelen lijn 160 Heerhugowaard – Alkmaar Station	8
2.15	Maatregelen lijn 167 Castricum – Alkmaar Station.....	9
2.16	Maatregelen lijn 169 Oudkarspel – Alkmaar Station	9
2.17	Maatregelen buurtbus 438 Enkhuizen – Andijk	9
2.18	Maatregelen lijn 652 Den Helder – Schagen.....	9
2.19	Maatregelen Overall Flex	10

Copyright © 2022 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

In dit vervoerplan beschrijven we de wijzigingen in de routes en dienstregeling van de lijnen in de concessie Noord-Holland Noord met ingangsdatum 11 december 2022.

Voordat we tot dit definitieve vervoerplan zijn gekomen hebben we eerst een concept vervoerplan met diverse maatregelen voor advies aan het Rocov gebiedskamer Noord-Holland Noord en de regiogemeenten gestuurd. Over de adviezen hebben we overleg gevoerd en via een reactienota een terugkoppeling op de adviezen gegeven.

Het concept vervoerplan ging uit van een forse afname van het aantal dienstregelingen. Een afname die nodig leek te zijn in verband met de afgenomen vervoervraag en bijbehorende reizigersopbrengsten. Uiteindelijk is een dergelijk forse afname niet nodig gebleken, maar zal er wel een aantal besparende maatregelen genomen moeten worden.



2 Maatregelen

Als gevolg van de verschillende maatregelen die de rijksoverheid trof om de effecten van de COVID pandemie in Nederland in te dammen, is de behoefte aan mobiliteit eerst ontzettend gedaald en daarna weer gaan toenemen. Echter, hoewel mensen zich inmiddels steeds meer verplaatsen doen ze dat voor een deel op een andere wijze dan voorheen. Mensen kiezen bijvoorbeeld eerder voor eigen vervoer zoals (elektrische) fiets of auto; of gaan niet meer iedere dag naar kantoor en werken deels vanuit huis. In onze bussen vervoeren we in totaal daardoor dan ook nog steeds minder reizigers dan vroeger (in oktober 2022 circa 80% ten opzichte van oktober 2019).

Wanneer we naar de huidige en de historische vervoervraag kijken zijn bepaalde patronen in Noord-Holland Noord herkenbaar en constateren we in een aantal gevallen een blijvende disbalans tussen vervoervraag en vervoeraanbod. In het concept vervoerplan stelden we al maatregelen voor om die disbalans te verkleinen. Daarnaast gaf NS recent nog aan een aantal extra wijzigingen in dienstregeling 2023 door te voeren. Een deel van die wijzigingen raakt Noord-Holland Noord en waar noodzakelijk en mogelijk hebben we daar in ons netwerk aanvullende oplossingen voor uitgewerkt, zodat de ketenreis bus-trein zoveel mogelijk in stand kan blijven.

De maatregelen / wijzigingen worden hieronder toegelicht.

2.1 Samenvatting maatregelen

In de volgende tabel zijn de maatregelen die op 11 december 2022 ingaan, samengevat. Vervolgens is per lijn een uitgebreidere toelichting opgenomen.

In dienstregeling 2023 is in de concessie Noord-Holland Noord een aantal wijzigingen opgenomen. Hiermee vullen we de taakstelling om het aantal dienstregelinguren iets te verlagen in. Ook passen we de dienstregeling aan vanwege wijzigingen die de Nederlandse Spoorwegen recent toevoegde aan het eerder vastgestelde vervoerplan.

De vervoervraag in Noord-Holland Noord kent een grote mate van eenzijdigheid: in de ochtend reizen vanuit de meeste reizigers richting de stations en grote plaatsen als Alkmaar en Hoorn; in de middag en avond is de vervoerstrook juist in de tegenovergestelde richting. Ook zien we dat op een aantal lijnen het aantal instappers zich concentreert op een deel van de route, waardoor de bezetting op sommige deeltrajecten dan heel laag is.

De volgende wijzigingen gaan op 11 december 2022 in:

- Op de lijnen 139 Hoorn-Medemblik, 151 Alkmaar-Petten, 160 Alkmaar-Heerhugowaard en 169 Alkmaar-Oudkarspel zetten we in de rustigste richting een aantal ritten om in een sneldienst. De sneldiensten (239, 251, 260, 269) rijden via de provinciale wegen en slaan daardoor de tussenliggende haltes over. In de drukste richting (in de ochtend richting Alkmaar of Hoorn, in de middag vice versa) blijft de huidige frequentie ongewijzigd; in de andere richting wordt de frequentie eens per uur, op lijn 160 elk half uur. Op lijn 160 en 169 wordt de frequentie op het einde van de lijn teruggebracht naar maximaal twee keer per uur.
- Op verzoek van Energy&Health Campus (EHC) in Petten is onderzocht of het (als pilot) mogelijk is om de ov-verbinding uit te breiden. Lijn 151/251 Alkmaar-Petten rijden voortaan ook tussen de spitsen eens per uur via EHC waardoor er op werkdagen van het begin van de ochtend tot begin van de avond een directe verbinding met Alkmaar is. EHC staat garant voor de extra kosten van deze dienstregelinguitbreiding.
- De pilot met de ov-verbinding via Agriport heeft tot nu toe weinig vervoervraag opgeleverd. Financiering van de meerkosten is de verantwoordelijkheid van de bedrijven op Agriport, maar er is geen behoefte meer om de pilot voort te zetten. Lijn 139 Hoorn-Medemblik zal daarom niet meer via Agriport rijden.
- Op lijn 2, 3, 4, 8 stadsdienst Alkmaar en lijn 160 Alkmaar-Heerhugowaard wordt tijdens de kerst- en zomervakantie een afwijkende dienstregeling ingevoerd. Op maandag t/m zaterdag gaat de frequentie per lijnbundel daarmee van vier naar twee keer per uur. Dit past bij de lagere reizigersaantallen tijdens de twee vakanties.
- Op lijn 128 Hoorn-Noordbeemster en 129 Alkmaar-Noordbeemster-Purmerend start de avondfrequentie van eens per uur voortaan om 19:00 in plaats van rond 20:30.
- Op lijn 1 Alkmaar Station-De Hoef, 157 Alkmaar-Tuitjenhorn, 160 Alkmaar-Heerhugowaard, 167 Alkmaar-Castricum, 169 Alkmaar-Oudkarspel wijzigen vertrek- en aankomsttijden in het weekend vanwege de recent door NS aangekondigde extra aanpassingen in de dienstregeling (o.a. minder intercitytreinen op zaterdag en zondag tussen Alkmaar en Amsterdam).
- Op lijn 30, 132/232, 133, 135, 438 en 652 vindt een optimalisatie van de dienstregeling plaats om danwel aansluitingen te verbeteren, meer capaciteit te bieden of stilstand te voorkomen.
- Overall Flex vervalt op de trajecten en momenten waar geen bedieningseis voor geldt.



2.2 Maatregelen lijn 1 Alkmaar Station – De Hoef

Doordat NS de dienstregeling van de intercitytreinen tussen Alkmaar en Amsterdam in het weekend wijzigt en de frequentie teruggaat van vier naar twee treinen per uur, is het niet meer mogelijk om met lijn 1 op zaterdag en zondag in beide richtingen goed op de intercity aan te sluiten. De vervoervraag tussen De Hoef en het station is redelijk eenzijdig. In de ochtend reizen de meeste reizigers richting station en in de middag en avond naar De Hoef. Op zaterdag en zondag passen we de dienstregelingstijden van lijn 1 zo aan dat 's ochtends een goede aansluiting vanuit lijn 1 naar de trein richting Amsterdam wordt geboden en 's middags en 's avonds een goede aansluiting vanuit de trein uit Amsterdam naar lijn 1 richting De Hoef. Reizigers in de tegenovergestelde richting hebben een heel ruime overstap tussen bus en trein.

2.3 Maatregelen lijn 2 en 8 Alkmaar Daalmeer – Station – Overdie

Hoewel het aantal reizigers in de kerst- en zomervakantie fors lager is dan normaal hebben lijn 2 en 8 een jaarrond gelijke dienstregeling. Om meer balans te houden met de fluctuerende vervoervraag zullen lijn 2 en 8 voortaan tijdens de kerst- en zomervakantie een afwijkende dienstregeling volgen. De (gezamenlijke) kwartier dienst op maandag tot en met zaterdag wordt teruggebracht tijdens deze twee vakanties naar een frequentie van ieder half uur. Dat betekent dat lijn 2 dan elk half uur de gehele route van Overdie naar Daalmeer (en terug) zal rijden, lijn 8 rijdt dan niet.

2.4 Maatregelen lijn 3 en 4 Alkmaar Daalmeer – Station

Voor lijn 3 en 4 geldt hetzelfde als voor lijn 2 en 8. Tijdens de kerst- en zomervakantie is het veel rustiger in de bus, maar de dienstregeling is het hele jaar gelijk. Ook lijn 3 en 4 gaan daarom tijdens de kerst- en zomervakantie volgens een afwijkende dienstregeling rijden. De (gezamenlijke) kwartier dienst op maandag tot en met zaterdag wordt tijdens deze twee vakanties verlaagd naar elk half uur. Lijn 3 en 4 rijden om-en-om. In de avond en op zondag overdag voeren we jaarrond ook de om-en-om regeling in, lijn 3 neemt dan de helft van de ritten van lijn 4 over.

2.5 Maatregelen lijn 30 Den Helder – Julianadorp

In de vroege ochtend wijzigen de vertrek- en aankomsttijden van lijn 30 op enkele ritten met een paar minuten waardoor er een verbeterde overstap op lijn 135 richting Den Oever en Hoorn ontstaat.

2.6 Maatregelen lijn 128 Noordbeemster – Hoorn Station

Het aantal reizigers tijdens de avonduren op werkdagen in lijn 128 is beperkt en fors lager dan overdag. De frequentie die overdag gehanteerd wordt blijft echter tot het midden van de avond gehandhaafd om pas in de late uren afgeschaald te worden. Met ingang van de nieuwe dienstregeling zal lijn 128 vanaf 19:00 als uurdienst gaan rijden. Hierdoor vervallen de ritten die nu nog om 19:32 en 20:32 vanuit Hoorn en om 19:59 en 20:59 vanuit Noordbeemster vertrekken. Reizigers kunnen een half uur eerder of later met lijn 128 reizen; in Noordbeemster is aansluiting op lijn 129.

2.7 Maatregelen lijn 129 Purmerend – Noordbeemster – Alkmaar Station

Het aantal reizigers tijdens de avonduren op werkdagen in lijn 129 is beperkt en fors lager dan overdag. De frequentie die overdag gehanteerd wordt blijft echter tot het midden van de avond gehandhaafd om pas in de late uren afgeschaald te worden. Met ingang van de nieuwe dienstregeling zal lijn 129 vanaf 19:00 als uurdienst gaan rijden. Hierdoor vervallen de ritten die nu nog om 19:37 vanuit Alkmaar en om 19:40 en 20:40 vanuit Purmerend vertrekken. Reizigers kunnen een half uur eerder of later met lijn 129 reizen; in Noordbeemster is aansluiting op lijn 128.



2.8 Maatregelen lijn 132 / 232 Andijk – Wervershoof – Hoorn Station

Op werkdagen rijdt de lijnbundel 132/232 in de spitsuren vier keer per uur. Oorspronkelijk was de tijdligging van de kwartierdienst gebaseerd op de dienstregeling van NS waarbij in de spits elk kwartier een intercity tussen Hoorn en Amsterdam reed. Inmiddels is de kwartierinterval van de trein tot een enkele trein gereduceerd. Tegelijk zien we dat de vervoervraag op de lijnbundel en de tijdligging van de kwartierdienst niet meer synchroon lopen. Daarom start vanaf 11 december in de ochtendspits de kwartierdienst wat later maar gaat ook langer door, terwijl in de middagspits de kwartierdienst juist eerder opstart maar ook eerder stopt. Zo rijdt de kwartierdienst op de tijden dat de meeste reizigers onderweg willen zijn.

2.9 Maatregelen lijn 133 Hoogwoud – Hoorn Station

Op een aantal momenten staat lijn 133 in Hoogwoud een aantal minuten stil. Reizigers die “over” halte Raadhuisstraat heen reizen zijn daardoor langer onderweg. De vertrek- en aankomsttijden van lijn 133 verschuiven we iets om die stilstand op te heffen. Dit heeft geen gevolgen voor het aantal overstapmogelijkheden op station Hoorn: lijn 133 vertrekt daar later – de overstaptijd wordt daardoor iets langer.

2.10 Maatregelen lijn 135 Den Helder – Hoorn Station

Om in de ochtendspits voldoende zitplaatscapaciteit richting Hoorn te bieden, rijdt er buiten de schoolvakanties vanaf Middenmeer een extra rit naar Hoorn.

2.11 Maatregelen lijn 139 Medemblik – Hoorn Station

Lijn 139 kent een zware, eenzijdige vervoervraag. In de ochtend zijn er bijna alleen maar reizigers richting Hoorn, in de middag juist retour. Passend bij de eenzijdige vervoervraag rijdt vanaf 11 december op maandag tot en met zaterdag een deel van de ritten van lijn 139, in de rustigste richting, voortaan als sneldienst 239 tussen Hoorn en Medemblik. De sneldienst koppelt in Medemblik op lijn 139 en rijdt direct door.

Daarnaast stopt de pilot waarbij in de ochtend- en middagspits via Agriport wordt gereden. Het aantal reizigers dat op Agriport in- of uitstapt is sinds de start van de pilot zeer laag gebleven. De bedrijven op Agriport die zorgen voor de financiering van de (meer)kosten van de pilot hebben geen verdere behoefte aan verlenging van de pilot en dus ook financiering aangegeven.

Net als bij lijn 132/232 wijzigt het tijdsblok waarin op lijn 139 de kwartierdienst tijdens de spitsuren wordt gereden. In de ochtendspits start deze wat later en gaat langer door, in de middagspits start de kwartierdienst juist eerder maar stopt ook vroeger. Zo rijdt de kwartierdienst op de tijden dat de meeste reizigers onderweg willen zijn.



2.12 Maatregelen lijn 151 Petten – Alkmaar Station

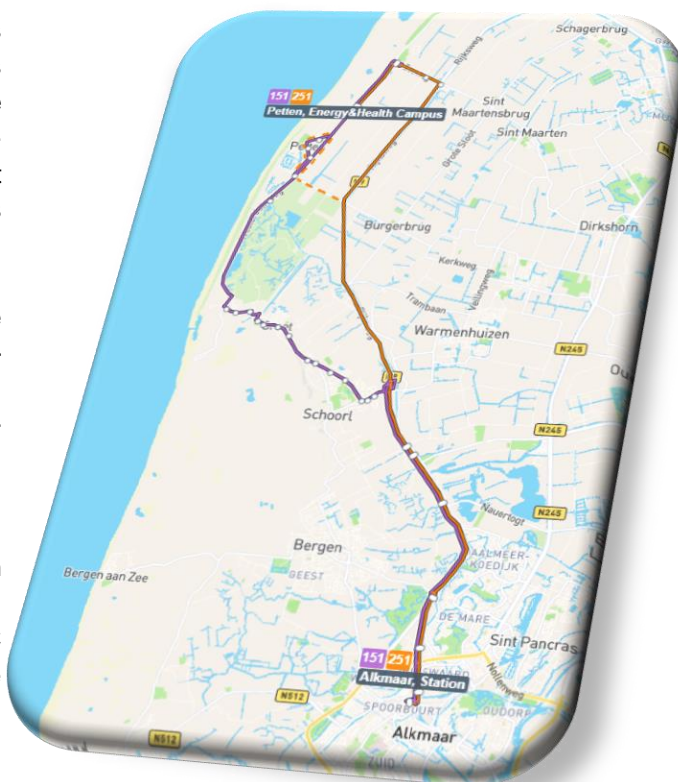
De vervoervraag op lijn 151 is vrij eenzijdig: in de ochtend zijn er vooral reizigers naar Alkmaar toe maar gaan er weinig reizigers vanuit Alkmaar met lijn 151 richting Petten. 's Middags en 's avonds is het beeld juist omgekeerd (veel meer reizigers van Alkmaar richting Petten dan naar Alkmaar toe).

De Energy & Health Campus (EHC) in Petten creëert enige vorm van tegenspits en zorgt voor wat een kleine vervoervraag 's ochtends naar Petten en 's middags naar Alkmaar. EHC heeft aangegeven dat de bestaande spitsverbinding belemmerend werkt in het gebruik van het openbaar vervoer om de campus te bereiken. De wens is om ook in de daluren een verbinding te realiseren. In eerste instantie als pilot, waarbij EHC garant staat voor de extra exploitatiekosten die dat met zich meebrengt.

De onbalans in de vervoervraag en de wens van EHC leidt tot aanpassingen op lijn 151 op werkdagen en op zaterdag. In de drukste richting ('s ochtends van Petten naar Alkmaar; 's middags van Alkmaar naar Petten) blijft lijn 151 de huidige route twee keer per uur rijden. In de andere richting rijdt lijn 151 nog eens per uur, de andere rit wordt voortaan door lijn 251 gereden. Lijn 251 is een sneldienst die over de N9 tussen Alkmaar en Petten rijdt. Op werkdagen rijdt lijn 251 via St. Maartensvlotbrug en EHC, op zaterdag gaat de bus direct naar Petten (niet via St. Maartensvlotbrug en EHC).

Diverse aankomst- en vertrektijden wijzigen zodat er in Alkmaar goede overstapmogelijkheden op de intercity richting Amsterdam (v.v.) zijn.

Lijn 251 is in Petten altijd doorgelinkoppeld aan lijn 151. Daardoor is het ook mogelijk bijvoorbeeld in de ochtend met lijn 251 vanuit Alkmaar te reizen en in de bus te blijven zitten als deze vanaf EHC direct als lijn 151 verder gaat naar Petten en alle volgende dorpen op weg terug naar Alkmaar.



2.13 Maatregelen lijn 157 Alkmaar Station – Tuitjenhorn

Doordat NS de dienstregeling van de intercitytreinen tussen Alkmaar en Amsterdam in het weekend wijzigt en de frequentie teruggaat van vier naar twee treinen per uur, is het niet meer mogelijk om met lijn 157 op zaterdag en zondag in beide richtingen goed op de intercity aan te sluiten. De vervoervraag tussen Tuitjenhorn en Alkmaar is redelijk eenzijdig. In de ochtend reizen de meeste reizigers richting Alkmaar en in de middag en avond naar Tuitjenhorn. Op zaterdag en zondag passen we de dienstregelingstijden van lijn 157 zo aan dat 's ochtends een goede aansluiting vanuit lijn 157 naar de trein richting Amsterdam wordt geboden en 's middags en 's avonds een goede aansluiting vanuit de trein uit Amsterdam naar lijn 157 richting Tuitjenhorn. Reizigers in de tegenovergestelde richting hebben een heel ruime overstap tussen bus en trein.



2.14 Maatregelen lijn 160 Heerhugowaard – Alkmaar Station

De bezetting (aantal reizigers) van lijn 160 is gedurende de dag scheef verdeeld. In de ochtend reizen de meeste mensen van Heerhugowaard naar Alkmaar, terwijl in de middag en avond juist in de andere richting wordt gereisd. Aangezien Heerhugowaard veel meer een woonfunctie heeft, is deze onbalans heel logisch. In de rustigste richting is er daardoor veel meer capaciteit beschikbaar dan nodig is voor het aantal reizigers. Daarnaast constateren we dat de meeste reizigers vanuit de zuidelijkste wijken (ten zuiden van halte Stadshart) met lijn 160 reizen; hoe noordelijker in Heerhugowaard hoe minder reizigers instappen.

Rekening houdend met de vervoervraag tussen Heerhugowaard en Alkmaar gaan op lijn 160 de volgende wijzigingen op 11 december 2022 in. De basisfrequentie van lijn 160 over de gehele route (Alkmaar Station – Heerhugowaard Centrumwaard) wordt elk half uur. Op maandag t/m zaterdag rijdt lijn 160 in de ochtend van Heerhugowaard Stadshart naar Alkmaar Station elk kwartier en in de middag rijdt lijn 160 van Alkmaar Station naar Heerhugowaard Stadshart ook elk kwartier. Daardoor krijgt lijn 160 op maandag t/m zaterdag overdag een mix korte ritten van/tot Heerhugowaard Stadshart en lange ritten van/tot Heerhugowaard Centrumwaard. De lange ritten rijden in beide richtingen, de korte ritten alleen in de drukste richting. De korte ritten zijn op halte Stadshart altijd gekoppeld aan de nieuwe lijn 260 die non-stop van/naar Alkmaar rijdt. Omdat de bezetting tijdens de kerst- en zomervakantie lager is dan normaal rijdt lijn 160 tijdens die twee vakanties voortaan een aangepaste dienstregeling waarbij de korte ritten van/naar Stadshart vervallen. Lijn 260 rijdt tijdens de kerst- en zomervakantie niet.



2.15 Maatregelen lijn 167 Castricum – Alkmaar Station

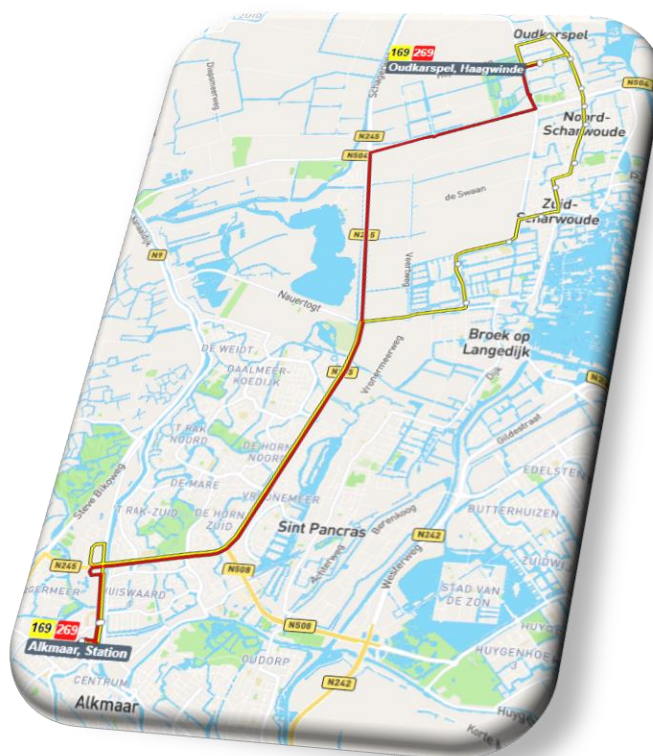
In het weekend verlaagt NS de frequentie van de intercity treinen tussen Alkmaar, Castricum en Amsterdam van vier naar twee keer per uur. Om overstap van lijn 167 op de intercity naar Amsterdam en omgekeerd in het weekend in stand te houden, wijzigen de vertrek- en aankomsttijden van lijn 167. Op een aantal momenten verbetert daardoor ook de aansluiting op lijn 73 richting Haarlem. Helaas is het niet altijd mogelijk om lijn 167 zowel goed op de intercity als goed op lijn 73 te laten aansluiten. Omdat de meeste overstappende reizigers met de trein verder reizen, krijgt die aansluiting dan de prioriteit boven de overstap tussen de twee buslijnen.

2.16 Maatregelen lijn 169 Oudkarspel – Alkmaar Station

Net zoals bij lijn 160 reizen de meeste mensen met lijn 169 in de ochtend richting Alkmaar en in de middag en avond andersom. Daarnaast is het aantal instappers het grootste in Noord- en Zuid-Scharwoude.

Op basis van de bestaande en verwachte vervoervraag tussen Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude, Broek op Langedijk en Alkmaar vinden er vanaf 11 december 2022 een aantal wijzigingen op lijn 169 plaats.

Lijn 169 rijdt de huidige route in beide richtingen tenminste ieder uur. Op maandag tot en met zaterdag rijdt lijn 169 van Oudkarspel naar Alkmaar in de ochtend elk half uur en op werkdagen buiten de schoolvakanties in de ochtendspits vanaf Noord-Scharwoude elk kwartier. In de andere richting rijdt lijn 269 non-stop van Alkmaar naar Oudkarspel of Noord-Scharwoude om daar als lijn 169 terug naar Alkmaar te gaan. In de middag draait het patroon om. Dan rijdt lijn 169 van Alkmaar naar Oudkarspel elk half uur en tijdens de middagspits (buiten de schoolvakanties) elk kwartier tot Noord-Scharwoude. Vanaf Oudkarspel of Noord-Scharwoude gaat de bus als lijn 269 non-stop terug naar Alkmaar.



2.17 Maatregelen buurtbus 438 Enkhuizen – Andijk

Om in de ochtend- en middagspits voldoende zitplaatscapaciteit te bieden wijzigt de opzet van de dienstregeling iets. Door extra korte ritten te rijden, kunnen meer reizigers vervoerd worden. Daarnaast wijzigen op sommige haltes de tijden met één of twee minuten zodat de geplande rijtijd beter aansluit bij de realiteit.

2.18 Maatregelen lijn 652 Den Helder – Schagen

Om in de ochtendspits voldoende zitplaatscapaciteit richting Schagen te bieden, rijdt er vanaf Julianadorp een extra rit naar Schagen.



2.19 Maatregelen Overall Flex

Het aanbod van openbaar vervoer in de concessie Noord-Holland Noord is een mix van lijngebonden vervoer volgens een vaste dienstregeling en vraaggestuurd vervoer. Die laatste vorm is op Texel bekend als Texelhopper en op het vaste land als Overall Flex.

Het gebruik en daarmee de reizigersopbrengsten van Overall Flex gecombineerd met de provinciale bijdrage per vervoerde reiziger is in grote mate onvoldoende om de exploitatiekosten te dekken. Door de specifieke voorwaarden die voor Overall Flex gelden, maar ook door het ontbreken van andere regionale vervoersystemen die de functie van Overall Flex zouden kunnen overnemen, is een forse kostenbesparing niet realiseerbaar. Tegelijkertijd verwacht Connexxion ook niet dat de aantallen reizigers ooit voldoende gaan zijn om kostendekkend te worden. Al met al ziet Connexxion geen andere mogelijkheid dan een aantal verbindingen van Overall Flex te beëindigen.



Dit betreft verbindingen die op grond van de concessievoorwaarden niet verplicht zijn. In onderstaande tabel is zichtbaar welke verbindingen vanaf 11 december 2022 vervallen.

Knooppunt	Kern	werkdag		zaterdag		zondag
		7-18 uur	18-22 uur	8-18 uur	18-22 uur	9-22 uur
Hoorn	Midwoud	136	136			
	Nibbixwoud	136	136			
	Hauwert	136	136			
	Oostwoud	136	136			
Schagen	Dirkshorn	157		411		
	't Veld	406/653		406		
	Winkel	417/653		417		
	Callantsoog	152	152			
	Schagerbrug	152	152			
	't Zand	152	152			
Alkmaar	Graft	123	123			
	De Rijp	123	123			
	West-Graftdijk	123	123			
	Noordeinde	123	123			
	Grootschermer	123	123			
Anna Paulowna	Breezand					
Castricum	Bakkum	164	164			
Heiloo	Egmond-Binnen	164/408	408	408	408	

	geen flex
	wel flex
	flex komt te vervallen aangezien er geen formele ontsluitingseis geldt



Wij helpen je graag verder

Overall.nl

Voor een persoonlijk reisadvies van deur tot deur kijk je op overall.nl. Naast de bus vind je ook de trein, tram en metro in jouw reisadvies. Jouw reisadvies geeft de actuele vertrektijden van de bus, ook bij vertraging.

Haltepagina

Wanneer je regelmatig bij dezelfde halte instapt, biedt de halte-pagina de actuele vertrektijden van alle buslijnen bij jouw halte. Ook bij vertraging. Jouw halte kun je opzoeken op overall.nl en bewaren als favoriet. Of scan de QR code op de halte met je smartphone.



Overall app

De Overall-app is er voor iPhone en Android. Hij heeft een slimme reisplanner voor alle soorten openbaar vervoer in Nederland. Je vindt er altijd de actuele vertrektijd van Connexxion, dus ook bij vertraging. Zo kom je niet voor verrassingen te staan als gevolg van onverwachte wijzigingen. Zo zetten wij ons in om jouw reis in alle opzichten zorgeloos te laten verlopen.

Klantenservice

Vragen, klachten of suggesties? Iets in de bus laten liggen?
Ga naar overall.nl/klantenservice.
Of bel 088-600 09 82 (tarief: gebruikelijke telefoonkosten).

Social Media

 @Connexxion op Twitter voor actuele reisinformatie
 Like facebook.com/Connexxion voor acties, reistips en fun