

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie Beter voor Den Helder over het nieuwe vervoerplan van Connexxion.

Aan de leden van de gemeenteraad

Op 2 februari 2024 heeft de fractie Beter voor Den Helder onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over het nieuwe vervoerplan van Connexxion, het antwoord vindt u onder de vraag:

Naar aanleiding van de RIB met zaaknummer 2024- 002909 inzake het nieuwe vervoersplan van Connexxion het volgende. In deze RIB staat aangegeven dat een goed, kwantitatief openbaar vervoersplan essentieel is voor onze regio. Uiteraard zijn wij het hiermee eens. Positief is dat er weer een buslijn naar Huisduinen wordt ingezet en dat er een extra bus aansluiting op de tussenboot ingezet wordt.

Deze fors verbeterde dienstverbetering, zoals in de RIB aangegeven, is echter niet van toepassing op de (drukke) lijn 30 van Station Den Helder naar Julianadorp. Deze zal in de nieuwe regeling slechts één keer per uur gaan rijden. Lijn 34 gaat niet meer langs het winkelcentrum de Schooten en er komt geen bus meer langs Ten Anker op de Timorlaan. Ook het Noordwest ziekenhuis is minder goed te bereiken. Dit is met name voor senioren geen wenselijke situatie. Vanaf Julianadorp worden extra (snel) lijnen ingezet richting NS station Schagen, dit voelt als de verkeerde kant op en het is maar de vraag of de passagiers die naar de trein willen deze langere bus rijtijd zullen waarderen. De prioriteit van de plannen liggen nadrukkelijk bij de aansluitingen van de NS stations. De reizigers die de bus nodig hebben voor werk, school, uitgaan etc. zullen hier de dupe van zijn.

Connexxion wordt een verlengstuk van de NS, i.p.v. goed busvervoer voor iedereen.

Wij merken dat bovenstaande sentimenten leven. Graag leggen we uit hoe de nieuwe dienstregeling is opgebouwd. Voor het eerst is er op basis van uitgebreide OV-chipkaart-data gekeken naar de reizen die reizigers maken. Daarbij is niet alleen gebruik gemaakt van in- en uitcheckdata van Connexxion, maar is de hele keten van de reis die met de OV-chipkaart is gemaakt, geanalyseerd, gecombineerd met de NAW-gegevens van de houder. Een dergelijk onderzoek is tijdrovend en bevat privacy- en bedrijfsgevoelige informatie en kan dus alleen onder bijzondere gevallen worden uitgevoerd. Deze manier levert veel informatie op over de hele reisketen.

Beter voor Den Helder heeft hierom de volgende vragen.

- 1. Is het college het met ons eens dat -met name -lijn 30 en 34 geen verbeterde situatie is?**

Wij zijn het daar niet mee eens. Op lijn 30 rijden er weliswaar tussen Julianadorp en station Den Helder Zuid minder bussen, maar de meeste reizigers willen daar helemaal niet heen. Die willen met de trein naar Alkmaar en verder. Deze reizigers krijgen een kortere en goedkopere reis door de rechtstreekse verbinding met station Schagen (zie bijlage). Om dezelfde redenen is lijn 34 meer gericht op station Den Helder Zuid en niet op het winkelcentrum De Schooten. Op deze manier worden er méér reizigers vervoerd en minder met lege bussen gereden.

2. Kan het college zich inzetten om de lijnen 30 en 34 te continueren?

Deze dienstregeling is ontwikkeld binnen de huidige OV-visie van de provincie, binnen de huidige concessie en binnen de huidige budgetten. Dat geeft beperkte speelruimte. De provincie heeft haar nieuwe conceptvisie Publieke Mobiliteit tot 2035 vrijgegeven. Op basis daarvan wordt een Ontwikkelperspectief opgesteld, dat de basis is voor de nieuwe aanbesteding vanaf 2028. In dat kader is er meer ruimte om op een andere wijze naar het regionaal busvervoer te kijken. De provincie heeft dat ook ingezien en stelt een nieuwe visie op Publieke Mobiliteit vast. Daarin kijkt zij op een andere manier naar openbaar vervoer. We moeten rekening houden met meer gestrekte lijnen en langere loop- en fietsafstanden naar haltes, wil het regionaal busvervoer betaalbaar blijven. De conceptvisie van de provincie is HIER te vinden.

3. Is het college het met ons eens dat deze nieuwe regeling voor de passagiers en de middenstand geen verbetering is?

Om bovengenoemde redenen is het college het hier niet mee eens. Onderzoek heeft dat aangetoond.

4. Heeft de provincie het alleenrecht om dergelijke plannen door te voeren en waarom wordt de gemeente hierin niet gekend?

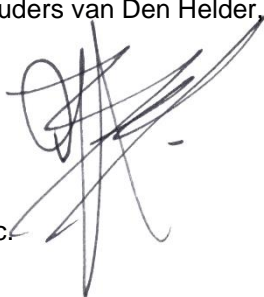
De provincie Noord-Holland is concessieverlener van het regionaal openbaar vervoer. Daarbij wordt bij elk nieuw beleidsdocument, aanbesteding en vervoerplan actief gesproken met de betrokken gemeenten. Wij herkennen uw beeld niet.

Tot slot: In heel het land moeten we er rekening mee houden dat er fundamentele wijzigingen worden doorgevoerd, om het regionaal busvervoer betaalbaar te houden. Daarbij moet u denken aan meer gestrekte lijnen en langere loop- of fietsafstanden en integratie van buurtbussen en WMO-vervoer in het OV-systeem.

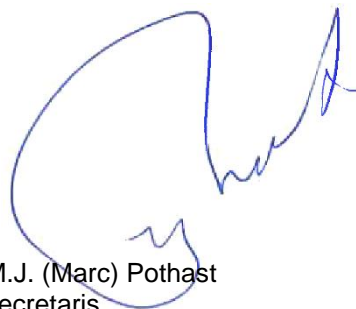
Den Helder, 26 februari 2024

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Den Helder.

J.A. (Jan) de Boer MSc.
burgemeester



M.J. (Marc) Pothast
secretaris



Bijlage: Nieuwe route naar Schagen

