

WIJKPLATFORM JULIANADORP

VERSLAG BIJEENKOMST WIJKPLATFORM JULIANADORP

Datum: 2 oktober 2019
Aanvang: 19:30 uur
Locatie: MFC 't Dorpshuis Julianadorp
Onderwerp: Openbaar Vervoer

Arie heet alle aanwezigen van harte welkom en stelt de leden van het Wijkplatform en de genodigden voor.

- Hans Heddes; wethouder gemeente Schagen
- Eun Mi Ypma; beleidsmedewerker Provincie Noord-Holland, team Openbaar Vervoer
- René Ouwehand; senior verkeerkundige NHN Connexxion
- Bert Wolters; Verkeerskundige Den Helder
- Ilse Dieben; Veilig Verkeer Nederland

De avond over het openbaar vervoer in Julianadorp wordt ingegeven door een onvrede over de busverbindingen in de Kop van Noord Holland. Er zijn verbindingen geschrapt, verminderd, waardoor er zorg is ontstaan bij verschillende organisaties over de gevolgen. Het wijkplatform wil dit onderwerp ruimte geven in de vorm van een dialoog. Op deze manier willen we organisaties een platform bieden om met elkaar uit te spreken waar het knelt, begrip te krijgen voor bepaalde inzichten of situaties, de angst uitspreken voor de mogelijke consequenties en het mooiste zou zijn als we samen op zoek kunnen gaan naar oplossingen door middel van een aantal vooraf gekozen stellingen.

Eun Mi Ypma legt uit hoe de huidige situatie tot stand is gekomen. In juni 2018 is een nieuwe concessie van start gegaan, met een looptijd van 10 jaar. Elke 3 jaar vindt er een evaluatie plaats. Voor deze concessie is een Programma van Eisen (PvE) opgesteld met minimum eisen. Voor Julianadorp betekende dit minimaal een scholierenlijn naar Schagen en een verbinding naar het dichtstbijzijnde OV knooppunt (Den Helder Zuid).

Vervoersbedrijven uit heel Europa mogen daarop inschrijven. Uit de 4 aanbiedingen is gekozen voor Connexxion, zij hadden het beste aanbod voor de meeste reizigers.



René Ouwehand: We moeten sowieso voldoen aan het PvE, als je daarna nog ruimte hebt ga je kijken of je wensen in kunt vullen, met als oogpunt om de meeste gunningspunten binnen te halen. Dat is aanbesteden, wie de meeste punten haalt die wint. Als je kijkt naar Julianadorp hebben we niet meer geboden dan de minimumeisen, extra vervoer bieden leverde minder extra gunningspunten op dan elders in de regio. Julianadorp is hiermee niet in de prijzen gevallen.

Annemarie Mooy: Callantsoog heeft geen openbaar vervoer meer. Er is wel flex vervoer, maar dat werkt niet.

Rob Schilder BVJ en Ilse Dieben VVN: Er is door de BVJ een enquête uitgezet met 400 respondenten. De uitslag van de enquête is te lezen in de brief aan Connexxion.

De SP heeft een zwartboek opgesteld over de verschraving van het Openbaar Vervoer.

Eerste stelling: De bus is een noodzakelijke voorziening.

Bijna alle aanwezigen zijn het hiermee eens.

Willen we met het milieu vooruitgaan dan zullen we oplossingen moeten bedenken. Eén daarvan is om zoveel mogelijk mensen de bus in, en de auto uit te krijgen.

Bert Wolters: de bus heeft ook een breed maatschappelijk nut, voor de mensen die geen auto hebben of slecht ter been zijn.

Het lijkt er op dat de minimumeisen zoals die gesteld zijn door de provincie te laag zijn geweest voor deze regio.

Eun Mi Ypma: we hebben gekeken naar de busbezetting in het verleden en daar zijn de eisen op gebaseerd.

Tweede stelling: de bus draagt bij aan een socialer Nederland.

Bijna alle aanwezigen zijn het hiermee eens.

Je bent minder afhankelijk van anderen om ergens naar toe te gaan.

Niet eens: iedereen staat op zijn telefoon te kijken en er kan geen praatje van af.

Derde stelling: schrappen van een buslijn leidt tot minder klanten en uiteindelijk tot het verder verdwijnen van de bus (negatieve spiraal)

Alle aanwezigen zijn het hiermee eens.

Er rijdt wel een bus van Huisduinen rechtstreeks door naar Petten, alle toeristen in Julianadorp aan Zee moet en lopend met hun rolkoffertjes over de Foreestweg naar de camping lopen, vooral op vrijdag. Het lijkt er op dat het je heel lastig wordt gemaakt om van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken.

Bij een avondje uit naar de Kampanje moet je direct na de voorstelling de schouwburg uit rennen om de bus nog te kunnen halen, nazitten is niet meer mogelijk.

Hans Heddes: in Schagen zijn we bezig met initiatieven met mobipunt, het delen van op dit moment 8 auto's van de gemeente.



Bert Wolters: de negatieve spiraal zien we in Den Helder ook gebeuren. Vanwege de wijziging van een half-uurs naar een 1-uurs dienstregeling kiezen treinreizigers er steeds vaker voor om zich op te laten halen met de auto en gaat de bezetting in de bus nog meer achteruit. Het OV is niet kostendekkend, er moet geld bij. De provincie bepaalt hoe groot het budget is voor het openbaar vervoer. Het is de keuze van de concessiehouder (Connexxion) om de lijnen waar de meeste reizigers zitten overeind te houden.

Hoe doorbreken we de spiraal? Ik kijk naar het Openbaar Vervoer als een onderneming. Als je een product wilt verkopen moet je eerst een winkel openen, dan moet je zorgen dat het product in de winkel komt te liggen, daarna moet je zorgen dat er mensen in de winkel komen om het product te kopen, maar als het product er niet ligt kopen de mensen het niet, want het is er niet.

Er rijdt ook vaak een gelede bus door Julianadorp op lijn 30, terwijl er maar 5 passagiers in zitten. Een kleinere bus zou veel meer milieubewust en kosteneffectief zijn.

René Ouwehand: het klopt dat de gelede bus door het dorp rijdt, aan de kant waar u kijkt zitten er misschien niet veel reizigers in, maar aan de andere kant van het dorp zit hij ramvol, zeker op lijn 652. Als ik per rit moet kijken welke grootte van een bus het meest rendabel is moet ik veel meer bussen aanschaffen en dat gaat weer ten koste van het aantal ritten.

Over anderhalf jaar is het evaluatiemoment, uitgaande van de negatieve spiraal zal dat niet leiden tot een toenemend aanbod van reizigers, wat kost het om te repareren?

Eun Mi Ypma: 10 jaar lang is er een buslijn geweest tussen Callantsoog en Julianadorp, per dag maakten gemiddeld 5 reizigers gebruik van deze lijn, ik zie de negatieve spiraal daarom niet. Mocht de situatie zich voordoen dat het aantoonbaar is dat het aanbod te krap is, zal dat elders in het netwerk opgevangen moeten worden.

Het openbaar vervoer is een voorziening, we hoeven toch ook niet allemaal in het ziekenhuis te gaan liggen om het ziekenhuis open te houden?

René Ouwehand: Een buslijn kost gemiddeld €100,- per uur, als de bus de hele dag rijdt, als je alleen in de spits rijdt is het 4 à 5x zo duur.

Wat er nodig is om de lijn tussen Schagen en Julianadorp terug te brengen is onder andere de vraag die in de regio leeft, de Provinciale politiek besluit om extra geld beschikbaar te stellen, of we zien elders in het netwerk een overschot aan bussen rijden die dan ergens anders beter ingezet kunnen worden. Dat is het speelveld waarbinnen we opereren.

Eun Mi Ypma: Rocov Noord-Holland is een consumentenorganisatie die de belangen van de reiziger behartigt. Ze hebben ook wettelijk adviesrecht over de plannen van Connexxion. We hebben ook regelmatig overleg met hen.



Vierde stelling: innovatie of een goed idee; ik heb een goed idee voor het oplossen van het vervoersprobleem.

Toen de lijn Heerhugowaard-Langedijk gestopt werd, is in samenwerking met de Gemeente, Connexxion, de provincie en vrijwilligers de Hugohopper (een soort buurtbus) in het leven geroepen, waardoor de lijn nu weer terug is.

In Amsterdam is het plan om kinderen gratis gebruik te laten maken van het OV. Hier hebben we een aantal jaren het eurokaartje gehad, er werd toen veel meer gebruik gemaakt van de bus.

Er zullen meer provincies met dit probleem te kampen hebben, hoe gaan zij hiermee om? Het kan veel informatie opleveren om met andere provincies in gesprek hierover te gaan.

Is het mogelijk om via de WMO wat te regelen?

Kan Connexxion wat betekenen in het woon-werk verkeer van de marine, de grootste werkgever van de regio? Hoe maak je het aantrekkelijk om in de bus te stappen, in plaats van de auto?

Is het mogelijk om in samenspraak met Texel te kiezen voor een transferium? Provincie is al eigenaar van de weg, en je zou Connexxion kunnen gunnen om alles vanaf het transferium te vervoeren met gelede bussen naar Texel. Mogelijk is Texel ook wel blij dat het iets minder belast wordt met auto's. De extra verdiensten zouden ingezet kunnen worden in de kop van Noord-Holland.

Wat is de rol van de gemeente in dit traject?

Hans Heddes: de voornaamste rol is vooral luisteren wat er loos is, wat wij in Haarlem en bij Connexxion kunnen doen is niet veel, een beetje bijsturen. Verder zijn wij aan de goden overgeleverd, anders hadden wij mogelijk een ander plaatje laten zien voor de kop van Noord-Holland. Waar we nu vooral mee bezig zijn is het zoeken naar oplossingen. Collega Heleen Keur is hier ook naar aan het kijken. Hoe kunnen we op een andere manier kijken naar (openbaar) vervoer, bijvoorbeeld met deelauto's en mobipunten, elektrische (deel)fietsen. Volvo is al bezig met een constructie dat je met z'n drieën een auto kan kopen.

Ilse Dieben: Connexxion is op dit moment ook bezig met een enquête; help ons verbeteren. Als ik daar de commentaren op lees is het allemaal: ik wil hier een lijn bij, ik wil daar een lijn bij. Nu is mijn vraag aan Connexxion; welke mogelijkheden hebben jullie om het te verbeteren?

René Ouwehand: uiteindelijk is het budget de bottom line. De provincie heeft een bepaalde hoeveelheid geld beschikbaar gesteld, de reizigers leveren geld op, daar moet je het mee doen. Connexxion is geen filantropische instelling, wij hebben aandeelhouders en die zeggen dat er geld moet overblijven aan het einde van het jaar.

Afgesproken wordt dat we over $\frac{3}{4}$ jaar weer bij elkaar komen om verder te praten om meer invloed uit te kunnen oefenen op de uitslag van de evaluatie over anderhalf jaar.

