

Geachte leden van de gemeenteraad,

In het kader van de toenemende vergrijzing heeft U besloten een Aanzet Seniorenbeleid vast te gaan stellen en dit beleid onder te verdelen in vijf thema's.

De toenemende vergrijzing zorgt vooral in een uitgestrekte plattelandsgemeente als Schagen op het gebied van openbaar vervoer (OV) voor een steeds grotere uitdaging, aangezien er steeds meer onrendabele buslijnen verdwijnen. Gelukkig kan de ontstane leemte deels opgevuld worden door bestaande organisaties die hun diensten aanbieden. Echter: om alle inwoners van de gemeente Schagen die niet in het bezit zijn van een auto op een goede wijze te kunnen bedienen en een sociaal leven te kunnen bieden is er een aanvullende vorm van OV nodig.

Alweer geruime tijd geleden is de Noordkop-Hopper, een initiatief van de heer Piet Heneweer uit Nieuwe Niedorp gelanceerd dat toentertijd positief werd ontvangen door de provincie Noord-Holland. Uiteindelijk bleken op dat moment niet alle benodigde geesten rijp voor een pilot.

Inmiddels zijn we zeven jaar verder en dwingen de toenemende vergrijzing in combinatie met het afkalvende openbaar vervoer in de grote plattelandsgemeenten ons tot nadenken over nieuwe vormen van OV. Daarom wil de werkgroep Noordkop-Hopper dit project onder uw aandacht brengen in het kader van het thema Mobiliteit.

Hieronder volgt een stukje vervoergeschiedenis met daaraan gekoppeld de huidige ontwikkelingen in de samenleving. Dit document is bekend bij de provincie N-H en dient ter informatie als achtergrond voor onze inspraakreactie op 6 maart tijdens de oordeelsvormende vergadering.

De voorgeschiedenis.

Op 26 september 2008 is de organisatie “ **Omni-vervoervereniging Noord-Holland-Noord** opgericht door de burgemeester van de voormalige gemeente Niedorp mevrouw Leny van der Gevel en de heer Piet Heneweer. Het doel van de Omni-vervoervereniging is het behartigen van de belangen van haar leden in brede zin. Zij tracht dit doel o.m.te bereiken door de organisatie en coördinatie van de werkzaamheden van de buurtbussen en belbussen in N-H-Noord binnen de door de Minister van Verkeer en Waterstaat gestelde richtlijnen en goed te keuren/ goedgekeurde dienstregeling.

De buurtbussen 416 en 417 werden een groot succes aangezien het aantal passagiers opliep tot zo'n 50.000 à 60.000 per jaar. De Omni-vervoervereniging werd uitgebreid naar diverse gemeenten in o.a. West-Friesland, rond Enkhuizen en Bergen.

Het vervolg.

In 2017 hebben Piet Heneweer en Joke Kruit elkaar ontmoet op het provinciehuis in Haarlem. Zij sprak toen in als voorzitter van de Dorpsraad Petten om te pleiten voor een buslijn tussen Petten en Schagen.

Hij ontvouwde zijn plan voor de “**Noordkop-Hopper**” en vroeg na afloop van de inspraak of Joke er met hem voor wilde gaan om dit plan, hetgeen zijn levenswerk is als het om OV gaat vlot te trekken. Tijdens een dag in het provinciehuis in 2018 die gewijd was aan de toekomst van het OV presenteerde Piet zijn plan voor de Noordkop-Hopper en leverde Joke de argumentatie om dit plan middels een pilot in de gemeente Schagen van start te laten gaan. De Staten gaven toentertijd groen licht voor deze pilot, maar uiteindelijk heeft deze niet plaatsgevonden.

Daarna is echter wél i.s.m. de gemeente Hollands Kroon de belbus Noordkop opgericht, die men 24 uur van tevoren moet bestellen.

De huidige stand van zaken.

Inmiddels zijn we een aantal jaren verder en is de situatie gewijzigd in die zin dat we het OV vooral in de grote plattelandsgemeenten zoals Hollands Kroon en Schagen met zijn 23 dorpen en een aantal buurtschappen steeds meer zien afkalven.

Daarom nemen wij thans de gelegenheid te baat om voortbordurend op de doelstelling van de omni-vervoervereniging dit initiatief weer op te pakken.

Door het verdwijnen van reguliere buslijnen zijn vooral ouderen die niet meer kunnen/ mogen autorijden verstoken van OV en moeten scholieren die gebruik maken van de enige spoorlijn die er door de Noordkop loopt maar zien hoe ze bij het station komen.

Zonder handelen raakt Nederland “op slot.”

Dat de tijd thans rijp is voor omdenken en kiezen voor een andere invulling van het OV moge ook blijken uit het "Deltaplan 2035" van de Mobiliteitsalliantie dat op 30 oktober jl. werd gepresenteerd aan de demissionaire ministers Harbers en Heijnen van Infrastructuur en Waterstaat.

In dit Deltaplan staat een scala aan maatregelen om Nederland bereikbaar te houden en tevens dat het noodzakelijk is om langjarig beleid te maken dat er voor moet zorgen dat ons land niet verder "op slot" raakt. Zo geven 25 partijen uit de sector o.a. aan dat elektrisch rijden betaalbaarder moet worden en de verschraving van het OV moet stoppen en dat het OV juist uitgebreid moet worden.

Voorzitter mevrouw De Jager, tevens ceo van de ANWB ziet de prijzen voor vervoer sneller omhoog gaan dan de gemiddelde prijsstijging van alle bestedingen. Volgens haar betekent dit dat inwoners relatief meer gaan betalen om mobiel te blijven. In combinatie met koopkrachtdaling wordt het voor steeds meer Nederlanders lastiger om de reizen die zij willen maken te betalen. Dit kan mensen volgens haar beperken om maatschappelijk mee te doen, zich te ontplooien of te recreëren. Lopen of fietsen zijn betaalbare en duurzame vervoersopties voor kortere afstanden, maar niet altijd voor iedereen een geschikte vervoerswijze. "Dáárom zijn juist voor langere afstanden betaalbare en toegankelijke vervoersopties nodig" De Jager.

De Noordkop-Hopper.

Mede vanwege de bevindingen van de 25 partijen uit de sector vragen wij naast de eerder geschetste ontwikkelingen thans uw aandacht voor vervoer van “**Deur tot deur**” en het project “**De Noordkop-Hopper die het gebied van de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Schagen zal beslaan.**

Het is de bedoeling dat deze zal gaan rijden van ca. 6.00 uur t/m 24.00 uur in de Kop van Noord-Holland, opdat mensen op het platteland die verstoken zijn van OV ook 's avonds nog eens ergens heen kunnen.

Een goede start voor een pilot zou kunnen zijn om de buurtbusjes 406-411-416 en 417 van Connexion mee te laten draaien in dit project en deze om te zetten naar belbusjes. Daarnaast is het nodig om het héle werkgebied te kunnen bedienen dat er 15 mini busjes door de provincie N-H en 15 minibusjes door Prorail NS beschikbaar worden gesteld.

Deze busjes zullen worden aangestuurd en gecoördineerd door de Regie-Mobiliteitscentrale iARTA met zelfsturende teams.

iARTA is een volautomatisch systeem met een back-up mogelijkheid en een breed scala aan logistieke mogelijkheden. Naast de Noord-West ziekenhuizen in Alkmaar en Den Helder zijn er nog 40 ziekenhuizen die met dit systeem werken voor hun personen en/of goederenvervoer.

Duurzaam vervoer.

Verduurzaming van de mobiliteit is óók een speerpunt van het "Deltaplan 2035." Naast elektrisch rijden komt rijden op waterstof ook als een optie in beeld.

Hoe mooi is het dan dat AVIA Marees een miljoen euro aan subsidie heeft ontvangen voor het project “**Van wind tot wiel**” waarin Marees samenwerkt met HYGRO voor het realiseren van een waterstofmolen.

Het is de bedoeling dat dit project eind 2024, begin 2025 is gerealiseerd en dat personen- en vrachtverkeer worden voorzien van waterstof dat is opgewekt in Wieringerwerf en daar ook is te tanken. Bij het tankstation in Kolhorn heeft AVIA Marees al een tappunt voor op waterstof rijdende voertuigen.

De tijd is rijp voor actie.

Zo komt er heden op het gebied van OV een scala aan ontwikkelingen samen en is de tijd rijp voor handelen. Actie is geboden als we een toekomstbestendig personenvervoer in stand willen kunnen houden. Wij hopen derhalve dat het plan voor de “**Noordkop-Hopper**” voor U aanleiding zal zijn om ons uit te nodigen voor een gesprek en dat de pilot die in 2018 geen doorgang kon vinden alsnog van start zal kunnen gaan vanwege de veranderde omstandigheden in OV land.

Het is nu of nooit!!!!

Met een hartelijke groet,

Piet Heneweer en Joke Kruit.