

ROVER

**Vaart maken  
met andere mobiliteit**

## Vaart maken met andere mobiliteit

Beter dan de regionale overheden het in de hiernaast geciteerde tekst doen, kan Rover het eigenlijk niet zeggen. Het moet ánders met de mobiliteit in de noordelijke Randstad. En behoorlijk snel ook.

Kernbegrippen die telkens terugkomen zijn mobiliteitstransitie en een schaa sprong voor het openbaar vervoer. Een schaa sprong die wat Rover betreft niet eenzijdig gericht is op capaciteit, want dat kan ten koste gaan van kwaliteit. De kwaliteit moet juist verbeterd worden, zowel reistijd, rechtstreeksheid als gebruiksgemak. Zo wordt het openbaar vervoer, in goed samenspel met de fiets en P+R, een beter alternatief voor het gebruik van de auto.

Mooie woorden betekenen echter nog geen bijbehorende daden. Een bijpassende meerjarige investeringsagenda met coherente faseringsstappen is er bijvoorbeeld nog niet.

De praktijk is weerbarstig en complex. Het is op allerlei punten nodig de koers te verleggen en de aanpak te veranderen. Rover heeft in dit document acht van die punten op een rij gezet, in de hoop dat dat helpt.

Verder bepleiten we snelle besluitvorming over drie majeure OV-infraprojecten. En daarnaast meer doortastendheid bij kortetermijnmaatregelen die de mobiliteit in de regio vooruit helpen.

**“ Kans voor het OV: schaa sprong inzetten**

*Het is de visie van de regionale bestuurders dat de uitdagingen en ambities met betrekking tot leefbaarheid, duurzaamheid en autoluw, alleen effectief zijn in te vullen door op een fundamentele andere manier naar mobiliteitsvraagstukken en oplossingen te kijken. De regionale overheden zijn van mening dat een schaa sprong in het openbaar vervoer (OV) daarbij randvoorwaardelijk is. Deze OV-schaa sprong zal zich op alle niveaus moeten manifesteren; van de landelijke gebieden en dorpen in Flevoland en Noord-Holland tot de grote verstedelijkte agglomeratie van Amsterdam en van kleinschalige vraagafhankelijke OV-systemen tot zware spoor- en metro-systemen. Een schaa sprong is niet alleen nodig in de netwerken, maar ook in de manier waarop het OV wordt georganiseerd, gefinancierd en bekostigd. De rol van het OV verandert hiermee van een middel om knelpunten op te lossen, naar een systeem dat het mogelijk maakt om modaliteits- en mobiliteitstransities te realiseren.*

Citaat uit hoofdstuk 1 van *Kansrijke noodzaak, het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 van de gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland (november 2019)*



Veel vraagstukken inzake klimaat, milieu, huisvesting, stedelijke kwaliteit en landschapswaarden raken de mobiliteit. Of ze overlappen met vraagstukken van de mobiliteit zelf. Ook bij veel van de mogelijke oplossingen is dit het geval. Reden genoeg om nog meer afstemming te zoeken tussen de verschillende beleidssectoren en actoren.

**URGENT**

### Inhoud

Meer mobiliteit per OV is een noodzaak .....	3
8 punten waarop koersverandering nodig is .....	4
Do's en don'ts voor een attractief OV-netwerk ...	6
Prioriteit voor drie grote OV-infraprojecten .....	7
Ondertussen... ..	8

**“ Afspraken Verduurzaming personenmobiliteit**

*8 miljard zakelijke autokilometers minder vóór 2030.*

Citaat uit paragraaf C2.6 van het Klimaatakkoord, Den Haag, 28 juni 2019

## Meer mobiliteit per OV is een noodzaak

Het OV-aandeel in de totale mobiliteit ten opzichte van de auto is magertjes voor een sterk verstedelijkte regio als de MRA.

Linksboven de modal split in de ochtendspits tussen de gebiedsdelen die in de analyses voor het OV Toekomstbeeld zijn onderscheiden. Linksonder op dezelfde schaal de modal split binnen deze gebieden. Dat de fiets hier al een groot aandeel in heeft is mooi. Opvallend is het grote aantal autoritten over korte afstand.

Rechtsonder de verwachte ontwikkeling in reizigerskilometers voor de komende 20 jaar in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Het is in die prognose vooral het aantal autokilometers dat fors zal groeien.

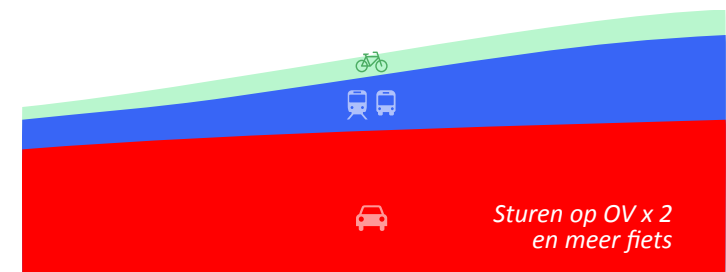
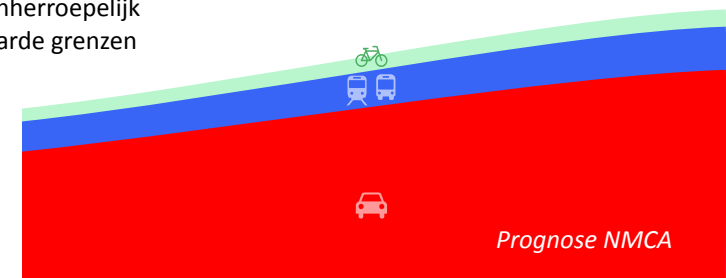
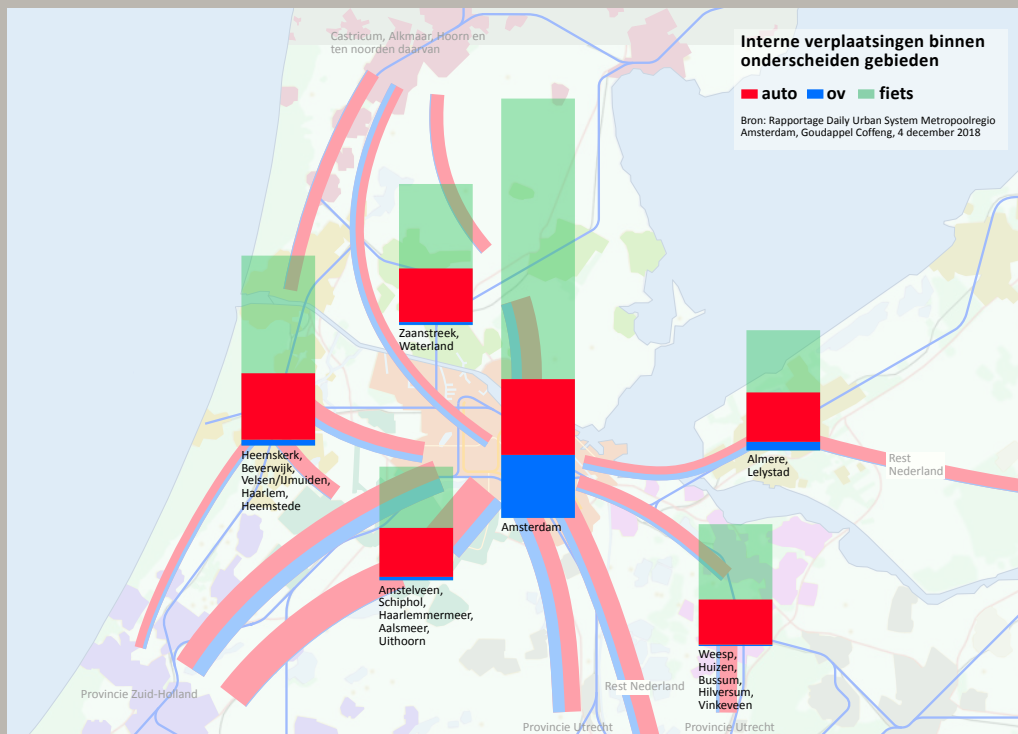
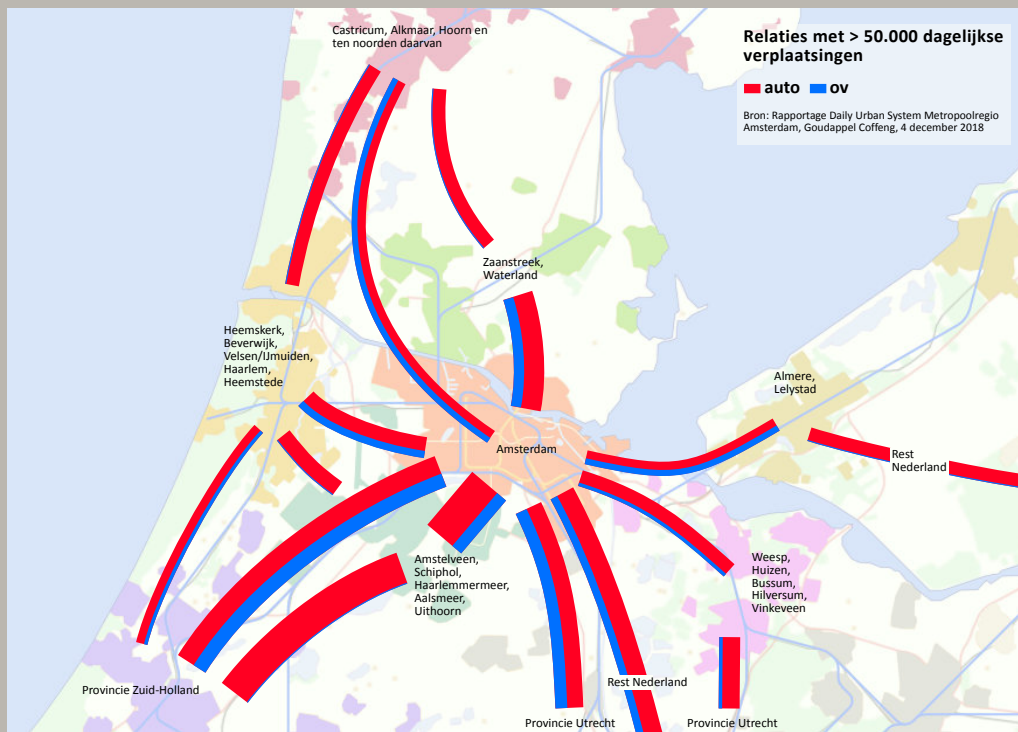
Deze groei loopt in de MRA onherroepelijk vast. Op alle fronten zijn de harde grenzen aan de groei van het autoverkeer bereikt of in zicht: klimaatdoelen, opnamevermogen van rijdende en stilstaande auto's in steden, de kwaliteit van de openbare ruimte.

Om te voorkomen dat het met de héle mobiliteit in de MRA vastloopt is een ander mobiliteitsbeleid nodig. Dat moet veel harder gaan sturen op een groter aandeel OV.

Investeren in een beter OV-systeem dat twee maal zo veel reizigers aan kan is *no regret*. OV is de meest ruimte-éfficiënte vervoerwijze voor grote aantallen verplaatsingen in een gebied waar ruimte schaars en kostbaar is.

Dat betekent:

- voor het OV ruwweg een verdubbeling van de vervoerprestatie;
- meer lucht op de weg voor écht noodzakelijk autoverkeer;
- grote investeringen in mobiliteit herbezien over de grenzen van vervoerwijken heen;
- bij planologische ontwikkelingen ruimte reserveren voor robuuste OV-verbindingen.



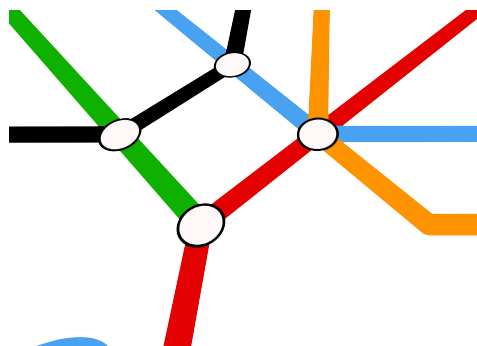
# 1

## Stuur op een mobiliteitstransitie.

Met een modal shift van auto naar OV, fiets en lopen.

Het huidige beleid faciliteert nog steeds het doorgroeien van het autoverkeer. In het MRA-gebied gaat dat spaak lopen. Het leeuwendeel van de verplaatsingen is gericht op de steden, waar geen ruimte is voor nóg meer rijdende en geparkeerde auto's. Integendeel: de grote steden willen juist een autoluwe stad. De dynamiek in de noordelijke Randstad leidt tot andere mobiliteitspatronen van mensen. Rover vindt het hoog tijd het mobiliteitsbeleid in deze regio te 'ontschotten' en actief te gaan sturen op een modal shift. Ook bij keuzes voor grote investeringen.

Weguitbreidingen moeten vanaf nu worden afgewogen tegen OV-oplossingen. Om dat goed te kunnen doen dienen prognosemodellen voortaan rekening te houden met grenzen aan de groei van verplaatsingen naar de steden per auto.



# 2

## Verbreed de focus bij OV-maatregelen.

Stuur niet alleen op capaciteit, maar stel ook kwaliteitseisen aan het OV-systeem.

Het ontwikkelen van toekomstplannen voor het OV is nu sterk gericht op het oplossen en voorkomen van knelpunten. Het gevolg is dat verbeterplannen vooral worden ontworpen vanuit het oogpunt van vervoercapaciteit. Het bieden van voldoende capaciteit is uiteraard een elementaire eis, maar Rover ziet zowel in de huidige praktijk als bij de planvorming voor bijvoorbeeld PHS te vaak dat de kwantiteit ten koste gaat van de kwaliteit. Het moet niet alleen maar gaan om aantallen treinen of bussen per uur, ook de attractiviteit van het OV-aanbod moet een harde eis worden bij de aansturing van de netwerkanalisten en ontwikkelaars.

[Meer op blad 6.](#)

# 3

## Verklaar het OV tot een integrale ontwikkelopgave.

OV-oplossingen moeten over de traditionele grenzen van modaliteiten en concessies heen kunnen reiken.

Soms kan ook een mobiliteitstransitie *binnen* het OV-netwerk een welkome oplossing zijn. Bijvoorbeeld door de metro een groter deel van het korte-afstandsvervoer van de trein te laten overnemen en daarmee op het spoornetwerk ruimte vrij te maken voor meer verbindingen met de verdere regio en daarbuiten. Om de capaciteit en de attractiviteit van zwaarbelaste HOV-routes te verhogen is een vorm van light rail soms de beste oplossing, ook al is daar nu geen railvervoerder werkzaam. Opheffing van de klassieke 'apartheid' in de tariefwereld van trein en bus/tram/metro kan het regionale OV-netwerk aantrekkelijker maken en neemt hindernissen voor een betere taakverdeling tussen trein en bus/tram/metro weg. Kortom: Rover pleit voor een meer integrale benadering van het hele regionale OV-netwerk.

[Meer op blad 7.](#)

# 4

## Maak nieuwe financiële afspraken.

OV x 2 vraagt een andere blik op zowel de financiering van investeringen als de bekostiging van exploitatie.

Een modal shift van auto naar andere verplaatsingswijzen betekent voor het OV al gauw een verdubbeling van het gebruik. Dat kan alleen met een groot bedrag aan investeringen en hogere exploitatiekosten. Omdat dit niet past in de huidige modellen voor financiering en bekostiging, zullen er voor OV-investeringen en exploitatie ook andere geldstromen moeten komen.

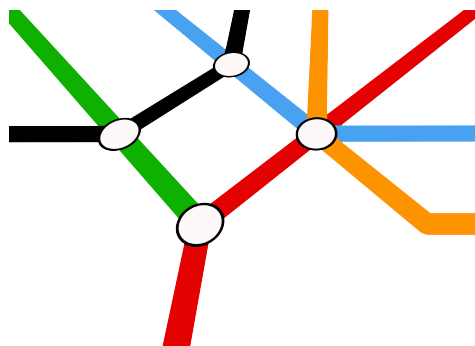
Rover heeft al eerder voorgesteld om hiervoor te kijken naar bijdragen vanuit bouwprojectontwikkeling, provinciale opcenten en toeslagen op vliegtickets. Schiphol levert al een bijdrage aan de exploitatiekosten van het vervoer van werknemers naar de luchthaven. Schiphol en andere bedrijven zouden dit op grotere schaal kunnen doen.

# 5

## Richt een gezamenlijke organisatiestructuur in.

**Nodig voor consistente aansturing van planning, ontwerp en uitvoering van het regionale mobiliteitsnetwerk.**

Onmisbaar is een permanente structuur voor het aansturen van de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk in dit deel van de Randstad. Het gaat om een veelheid van betrokken partijen, beslissingen, projecten en afhankelijkheden. Het waarborgen van de overkoepelende blik is belangrijk. Het gaat om afstemming van stad en regio, van ruimtelijke inrichting en mobiliteit, van de verschillende vervoerwijzen en de verschillende vervoerbedrijven en de verantwoordelijke weg- en railinfrastructuurbeheerders. En niet te vergeten: het borgen van kennis en ervaring.



# 6

## Schrik niet terug voor concessie-aanpassingen.

**Verander de aansturing van OV-concessies en concessie-eisen als dat helpt of zelfs onvermijdelijk is.**

We moeten toe naar een verdubbeling van het OV, naar meer integraliteit en naar taakverschuivingen binnen het OV-netwerk (trein, metro, tram, bus en daarop aansluitende vervoervormen). Dit mag niet worden belemmerd door gebrek aan samenhang in het aansturen van OV-concessies, contraproductieve eisen aan rendement en kostendekkingsgraad, of door hopeloze verrekeningsproblemen tussen concessies. Rover denkt dat het nodig is te komen tot aanpassingen bij het opdrachtgeverschap en de invulling van OV-concessies. Dit kan niet vroeg genoeg worden onderkend en voorbereid.

# 7

## Pluk laaghangend fruit.

**Maak ook gebruik van onconventionele oplossingen om snel uitdagende doelstellingen te halen.**

Bestrijding van files op de weg hoeft niet in meer asfalt te worden gezocht als het bestaande asfalt efficiënter wordt gebruikt: met meer mensen in minder voertuigen. Een verschuiving van een deel van het woon-werkverkeer van de auto naar snelle, rechtstreekse busverbindingen tussen woon- en werkgebieden (OV en/of besloten bedrijfsvervoer) levert veel op en is snel te realiseren. Rond Eindhoven zijn overheden en bedrijfsleven hiermee al aan de slag. Waarom hier niet? Een meerderheid van de Schipholwerkers komt nog altijd dagelijks met de auto!

Nodig is wel dat de bussen op de hoofdwegen vrije doorgang hebben. Exclusief gebruik van vlucht-/spitsstroken door OV- en bedrijfsbussen moet standaard worden. Ook moet het voor werknemers financieel aantrekkelijker worden om met OV, bedrijfsbus of fiets te komen dan met de auto. Dit 'omdenken' vraagt een actief sturende rol van zowel overheden als bedrijven.

# 8

## Toets ingrijpende plannen op 'no regret'.

**Toets bij majeure infrabeslissingen of ze op langere termijn bij de actuele prognoses en inzichten *no regret* zijn.**

Terwijl de besluitvorming over de lange-termijnvisie (OV Toekomstbeeld 2040) en de uitwerking daarvan nog loopt, gaan lopende projecten verder (of lopen ze juist vast) en vragen actuele vraagstukken steeds dringender om een oplossing. Bij de richtinggevende besluiten die nu, in 2020, worden genomen is het belangrijk te weten of sprake is van no-regretkeuzes. Zeker wanneer het gaat om plannen die zijn gebaseerd op prognoses met oude aannames of een beperkte tijdshorizon, die langzamerhand al door de feiten worden ingehaald. Is het bij de huidige inzichten inzake de langere termijn een stap in de goede richting of wordt het een obstakel (fysiek, in tijd, in geld)? Rover is hier allerm minst gerust op en wil dit bij belangrijke richtinggevende beslissingen expliciet getoetst zien. [Meer op blad 8.](#)

## Do's en don'ts voor een attractief OV-netwerk

### Snelheid

De reistijd is soms iets, maar niet véél langer dan met de auto.

Lange rit met eindeloos veel stops bij gebrek aan intercity's of sneltreinen

'4 treinen per uur' blijkt in de echte dienstregeling om de 10 en 20 minuten, in dat 'gat' wil je niet vallen

Het lijkt wel of het openbaar vervoer steeds trager wordt, met steeds meer overstappen

Planmatig lang stilstaan op tussenstations met groot aantal doorgaande reizigers

De reistijdbetrouwbaarheid is veel groter dan met de auto

Trams staan lang stil op haltes om kaartjes te verkopen

### Gemak (Comfort)

In grote nieuwbouwwijken is er al in een vroeg stadium goed OV, ook al is dat niet direct rendabel

Tram en busnetwerk worden nog 'connectiever', gaan meer knooppunten verbinden

Op overstappunten liggen tram- en bushaltes vlak bij elkaar

Makkelijke fietsroutes naar stations en tram- en bushaltes

Belangrijke verbindingen zijn doorgaand, over centrale knooppunten heen (transversaal) of erbuitenom

Korte looproutes van fietsenstalling naar perron.

Voor automobilisten uit de regio zijn er veel aantrekkelijke P+R's ruim buiten het congestiegebied

Meer 'kortsluit'-verbindingen i.p.v. alle reizigersstromen concentreren op één route

### Gemak (Begrijpelijkheid)

Het OV is in praktisch opzicht veel meer één geheel geworden

Met het OV kom je tot vlakbij alle belangrijke en interessante bestemmingen

Het OV komt op steeds minder plaatsen. Steeds vaker moet je zoeken naar aanvullende middelen van vervoer

Naar stille gebieden is er een handig oproepsysteem, je kan de app makkelijk vinden en dan werkt hij overal hetzelfde

Het hele regionale OV heeft één website waar je alles kunt vinden. Top! Het lijkt Londen, Parijs of Berlijn wel...

### Prijs van het reizen

Een stukje met de trein en een stukje met de bus maakt de reis onevenredig duur

Kaartjes en abonnementen die bij de ene vervoerder wel geldig zijn en bij de andere niet

Voor een buitenlandse bezoeker op Schiphol is het een *crime* om de juiste trein te vinden

Combinatie P+R en OV betaal je in één keer (als dagpas of abonnement)

Met een abonnement ben je een dief van je portemonnee als je niet het OV gebruikt om ergens heen te gaan.

## Prioriteit voor drie grote OV-infraprojecten

Rover dringt aan op snelle besluitvorming over drie majeure infraprojecten in het drukste deel van de regio die een belangrijke versterking van het OV-netwerk zijn:

### 1 Verlenging Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

- Rechtstreekse verbinding van Schiphol en Hoofddorp met belangrijke delen van Amsterdam en met Noord.
- Maakt op Zuid- en Westtak en op de stations Zuid en CS schaarse spoor- en transfercapaciteit vrij voor regionaal, nationaal en internationaal vervoer (substitutie luchtvervoer!)

### 2 Sluiten metroring Isolatorweg - CS.

- Ontsluiting nieuwbougebieden (deel Haven Stad).
- Beter bediening stadsdeel Westerpark, rechtstreekse verbinding met oostelijk centrum.
- Maakt op Westtak en CS schaarse spoor- en transfercapaciteit vrij.
- Doorrijden i.p.v. keren op CS betekent capaciteitsvergroting oostlijn metro.

### 3 A9-railtangent Haarlem - Schiphol Noord - Amstelveen - Amsterdam ZO

- Meer capaciteit en attractievere vervoersvorm op drukke corridor waar OV-aandeel nu relatief gering is.
- Connectie op Schiphol Noord met Noord/Zuidlijn + bussysteem Schiphol.
- Extra rail-oost-westas in MRA is alternatief voor (om)reizen via spoor.
- Tram geschikter dan bus om groei OV in centrum Haarlem op te vangen.

Nieuwe of doorgetrokken metro-, tram- en buslijnen zorgen voor meer rechtstreekse verbindingen en betere bereikbaarheid van nieuwbouwalocaties. Daarnaast ontlasten zij de trein op kritische trajecten van korte-afstandsreizen binnen de agglomeratie. Op de parallelle delen van het spoor-netwerk komt er zo meer ruimte voor verbindingen met en buiten de regio.

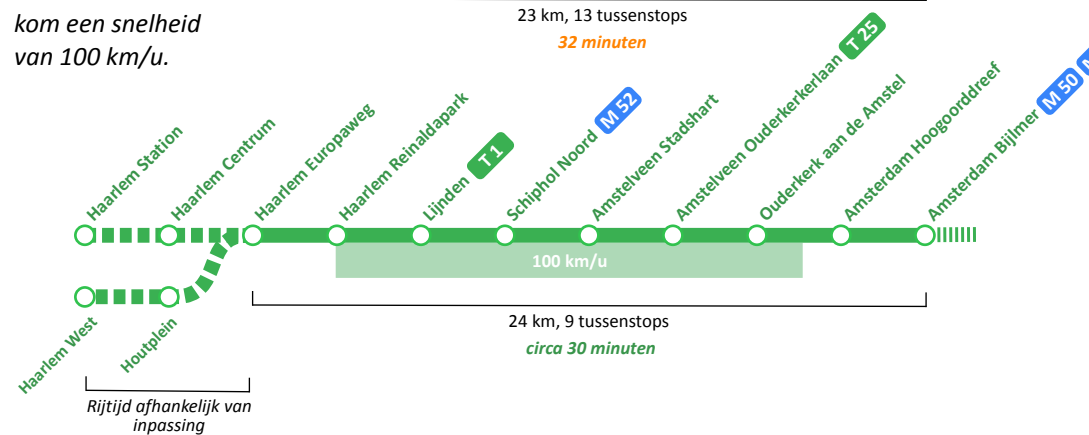
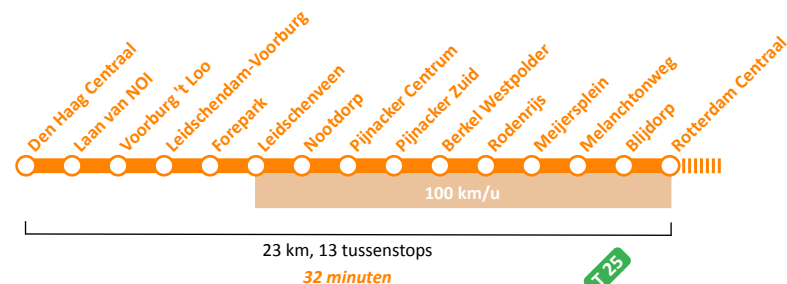
Knelpunten in het spoorwegnet in de MRA zijn of worden onder andere: Schiphol, Zuidtak, Westtak, Hemtunnel en CS. Maar ook op de trajecten CS - Bijlmer Arena en CS - Haarlem is er te weinig spoorcapaciteit voor de benodigde groei.

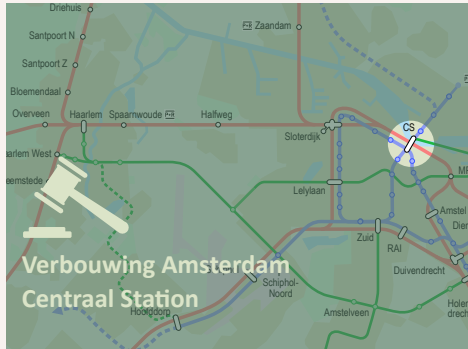
Terwijl het economisch centrum van Amsterdam naar het zuiden verschuift en de A9 na elke verbreding weer uit z'n voegen barst, heeft het OV in oost-westrichting een inhaalslag te maken.

In de spits rijden hier nu elke 2 minuten dubbeldekkers en gelede bussen. Het vervoer op deze lijnen groeit jaarlijks flink. Het bussysteem nadert nu al zijn grenzen in aantal voertuigen en inpasbaarheid in de omgeving (net als in Utrecht). Toch is het OV-aandeel tussen de regio Haarlem en de zuidkant van Amsterdam nog relatief laag. Een raillijn is door beter rijcomfort in staat meer reizigers te trekken dan een bus, zoals telkens blijkt in binnen- en buitenland. Verdere gebiedsontwikkeling langs de route zal de A9-railtangent zowel urgenter als rendabeler maken.



Randstadrail Den Haag - Zoetermeer/ Rotterdam kan voor de A9-tangent als referentie dienen: inpasbaar in de stad en op lange stukken buiten de bebouwde kom een snelheid van 100 km/u.





doorgaande reizigerstreinen tussen de richtingen Haarlem en Utrecht (in plaats van vermindering tot één spoor voor enkele goederentreinen per dag);

- een masterplan dat de verbouwingen van CS en Zuid coördineert en gelijktijdige capaciteitsonttrekkingen voorkomt.



Zuidasdok ligt stil wegens onenigheid over de bouwkosten. Het station is door zijn smalle perrons nu al een knelpunt in de afwikkeling van het reizigers- en treinverkeer. Om extra treinen aan te kunnen is de uitbreiding met een derde perron en twee sporen nodig. De huidige overstapkwaliteit tussen trein/metro en tram/bus is slecht. Dit terwijl de inkorting van de sneltramlijn naar Amstelveen Zuid (en straks Uithoorn) alle reizigers die verder de stad in willen tot een overstap dwingt. Zolang het daarvoor ontworpen trameindpunt niet kan worden aangelegd zal op de Strawinskylaan een ongelukkige situatie bestaan met grote kans op wederzijdse hinder tussen de doorgaande lijn 5 en de kerende lijn 25.

De beslissing om een half miljard euro uit te geven aan (vooral) het weghalen van sporen is gebaseerd op een eenzijdige focus op een enkele PHS-corridor en op vervoerprognoses met een tijds horizon van 2028 die intussen achterhaald zijn. De latere keuze om een perronspoor meer op te offeren dan aanvankelijk de bedoeling was is niet ingegeven door vervoerkundige overwegingen maar door een kostenoverschrijding. Daarmee heeft het project zich tevens afhankelijk gemaakt van de uitbreiding van station Zuid, dat treindiensten van het CS moet overnemen. Met twee hoofdstations tegelijk in verbouwing komt de bereikbaarheid van Amsterdam en een groot deel van de provincie Noord-Holland in gevaar.

### Wat wil Rover:

- herziening van de principebeslissing om CS terug te brengen naar 9 sporen;
- aanpassing van het emplacementsontwerp Dijkgracht, zodat twee sporen beschikbaar blijven voor

### Wat wil Rover:

- realisatie van de uitbreiding station Zuid, goed gecoördineerd met de verbouwing van CS (zie hiervóór);
- geen verplaatsing van internationale treinen van CS naar Zuid als dit een belemmering wordt voor de inpassing van andere treinen op de Zuidtak;
- verbouwing metrostation geënt op doortrekking Noord/Zuidlijn;
- spoedige verbetering van de knooppuntkwaliteit voor overstappende reizigers, met tram- en bushaltes vlakbij de trein- en metroperrons en een betere keerfaciliteit voor de tram (eventueel tijdelijk bij de Beethovenstraat met extra perrontoeegangen).

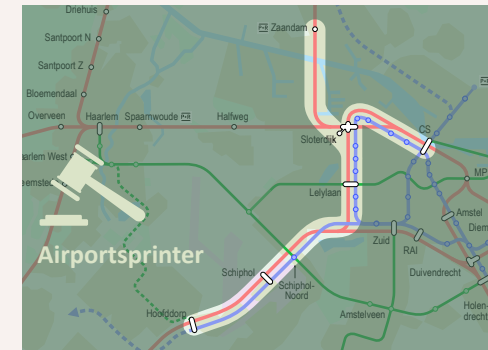


Na 10 jaar studie is er een project voor de helft van het geld: een kwart miljard euro. Inpassing van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn is hier niet in opgenomen.

### Wat wil Rover:

- in het ontwerp rekening houden met inpassing van de Noord/Zuidlijn en het voorwerk in het project meenemen;

- het busstation afstemmen op wat nodig is als de Noord/Zuidlijn komt;
- financiering hiervan door Schiphol.



Het voornemen is de spoorinfrastructuur op de Westtak exclusief te reserveren voor een lokale shuttle Hoofddorp - Amsterdam CS/Zaandam. Deze vervangt vanaf 2023 de nu over de Westtak rijdende Intercity's en regionale Sprinters. Op termijn zou deze shuttle een hogere frequentie en extra stations aan de Westtak moeten krijgen. Het is o.a. vanwege de drukte op Schiphol nodig het vervoer naar Amsterdam beter te regelen. De Airportsprinter is daar een op korte termijn realiseerbare oplossing voor. Maar er zijn vraagtekens te zetten bij de gedachte verdere ontwikkeling in de richting van een stadsvervoerlijn. De extra stations maken de verbinding Schiphol - Amsterdam trager en doubleren met de metro. Het ligt meer voor de hand het stedelijk vervoer vanaf die fase meer aan de metro over te laten (verlengde Noord/Zuidlijn, gesloten metroring). De spoorcapaciteit op de Westtak kan dan ook weer voor regionale en internationale



verbindingen worden benut, waarmee meer rechtstreekse verbindingen worden geboden.

Wat wil Rover:

- implementeer de Airportsprinter als korte-termijnoplossing;
- realiseer zo spoedig mogelijk de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp en het sluiten van de metroring (met extra stations en doorrijdend over de oostlijn, waarmee ook het CS wordt ontlast - zowel het trein- als het metrostation);
- bestem de Westtak op termijn weer voor regionale treindiensten - dan ook van Alkmaar en de Zaanstreek naar Schiphol! En handhaaf hier (sommige) internationale treindiensten naar CS.



Uit een probleemanalyse in opdracht van de gemeente is gebleken dat het stationsgebied in Haarlem niet is berekend op de groei van de diverse verkeersstromen.

Wat wil Rover:

- capaciteitsverbeterende maatregelen (op korte termijn: doorkoppeling van buslijnen van verschillende concessies die hier nu eindigen);
- zeker niet minder ruimte voor OV en reizigers bij het station;
- vervanging drukste buslijnen door (regionale) tramlijnen ten behoeve van meer vervoercapaciteit, vervoer-kwaliteit en stedelijke kwaliteit.

Rover heeft meer ideeën over verbetering van het mobiliteitsnetwerk. Wij blijven daarover steeds graag in gesprek met de diverse betrokken partijen

**ROVER**

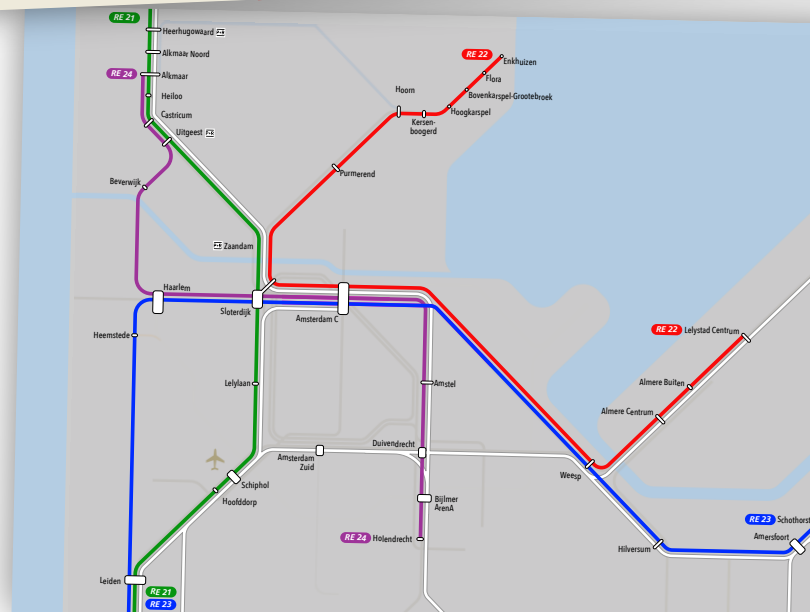
Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, februari 2020

Dit is een gezamenlijke uitgave van Rover-landelijk en de Rover-afdelingen in de regio

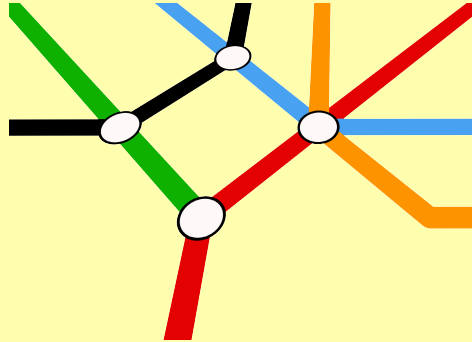


Regionaal hoofdnetsnelnet (boven) en regionaal hoofdnetsnelnet (onder)

Let op: dit zijn slechts indicatieve voorbeelden



# NoordvleugelNet



## Makkelijk.

- Een uitgekiend net van frequente treinen, metro's, trams en bussen.
- Met de auto naar het station? Welkom! In NoordvleugelNet is het één deal.
- Goede fietsroutes en stallingen bij meer dan 100 stations en haltes.
- De NoordvleugelPas geeft vaste klanten het beste tarief op het hele net.

## Betrouwbaar.

- Met NoordvleugelNet geen last meer van files.
- Op tijd op je afspraak, op tijd thuis.

### JE VERPLAATSEN DOE JE MET NOORDVLEUGELNET

Aangeboden door de provincies Noord-Holland en Flevoland, de inliggende gemeenten en de OV-bedrijven in dit gebied: NS, GVB, Connexxion, EBS en Keolis.