

Qbuzz Zuid-Holland Noord

Definitief Vervoerplan 2025

Juni 2024

Inleiding	3
1. Ov-aanbod in 2025	4
1.2	Introductie van het vervoeraanbod 4
1.3	Corridor Leiden – Duinstreek (Katwijk / Noordwijk) en corridor Leiden – Zoetermeer 6
1.4	Corridor Den Haag – Duinstreek (Katwijk en Noordwijk) 15
1.5	Corridors Duinstreek – Haarlem, Leiden – Haarlem en Duinstreek – Schiphol 18
1.6	Netwerk in en rondom de stad Leiden 23
1.7	Corridors Leiden – Schiphol en Alphen aan den Rijn – Schiphol 35
1.8	Corridor Leiden – Alphen aan den Rijn en streeklijnen rondom Alphen aan den Rijn 38
1.9	Stedelijk vervoer in Alphen aan den Rijn 44
1.10	Stad- en streeklijnen Gouda, streeklijnen Zuidplas 49
1.11	Verbindingen in de Krimpenerwaard 55
1.12	FlexBuzz: de nieuwe deur-halte-taxi 57
1.13	Vervoer naar evenementen 58

Inleiding

Welkom in 2025, welkom bij Qbuzz. Een nieuwe vervoerder met een nieuw en verbeterd netwerk. In dit Vervoerplan voor 2025 bespreken we de verbeteringen die wij doorvoeren in de concessie Zuid-Holland Noord (ZHN).

We zetten vol in op het verleiden van nieuwe reizigers. Met een grote toename aan woningen, een aantrekkelijk vervoeraanbod en slimme marketinginzet is dit mogelijk. Het aan de man brengen van ons vervoeraanbod is essentieel. Deze vervoersgroei realiseren we alleen met de juiste marketingactiviteiten. Een groei die wij gaan realiseren door voornamelijk nieuwe reizigers te bewegen het ov-aanbod uit te proberen of meer dan eerder te benutten. Juist in ZHN liggen hiervoor enorme kansen. Met bijvoorbeeld vrije businfrastructuur tussen Katwijk en Leiden wordt als het ware de loper uitgelegd. Wij maken hem alleen rood, met de hoogfrequente R-net verbinding die we hier aanbieden.

Niet alleen richten we ons op nieuwe reizigers. We koesteren de huidige reizigers. We behouden wat goed is, waardoor voor 99,3% van de huidige reizigers de bestaande reismogelijkheid blijft bestaan. De overige 0,7% van de reizigers maakt hun reis voortaan met één extra overstap. Voor een kwart van de reizigers die voortaan één keer overstappen, zijn er wel snellere en frequentere reismogelijkheden. Naast de zekerheid dat bijna alle reizigers hun bestaande reismogelijkheid behouden, zijn de verbeteringen ongekend: ruim 80% van de bestaande reizigers krijgt meer reismogelijkheden op hun reisrelatie. Voor maar liefst 28% van deze reizigers zijn er dagdekkend meer reismogelijkheden en voor 34% is dit minimaal in de spitsuren. De overige 38% krijgt enkele extra reismogelijkheden per dag.

Voor 7% van de huidige reizigers zijn er voortaan snellere reismogelijkheden op dezelfde reisrelatie. Dit zijn nieuwe lijnen, naast de bestaande lijnen. Reizigers die door onder andere betere aansluitingen een betere reis krijgen, zijn hier nog niet in meegeteld, omdat data van overstapbewegingen helaas ontbreekt. Aannemelijk is dat door de verbeteringen in het netwerk dit percentage sterkt oploopt. Verbeteringen waarmee het ov in ZHN een grote stap vooruit maakt.

De grote uitbreiding van het vervoeraanbod, betekent ook meer capaciteit. We bieden meer dan 25% meer zitplaatskilometers in 2025 in vergelijking met de huidige dienstregeling. In de spitsuren is dit zelfs 34% meer. Overvolle bussen zijn verleden tijd en het ov-aanbod is volledig voorbereid op de reizigersgroei die wij voorzien.

Dit definitief Vervoerplan is een publieksversie van het Vervoerplan dat onderdeel is van de offerte die Qbuzz heeft aangeboden voor de concessie ZHN en bevat de wijzigingen die zijn doorgevoerd aan de hand van de binnengekomen reacties. Daarnaast hebben wij als gevolg van de gewijzigde treintijden in (primair) de Bollenstreek enkele mutaties doorgevoerd. Door deze mutaties blijven de belangrijkste en meest gewenste aansluitingen tussen bus en trein behouden.

1. Ov-aanbod in 2025

We voegen meer dan 130.000 DRU toe aan de huidige dienstregeling. Een ongekeerde groei van het vervoeraanbod. Dan is het logisch dat er het één en ander wijzigt. Een dienstregeling waar met veel zorg aan gewerkt is. Een dienstregeling die een voortvloei is van ons Ontwikkelplan, maar ook in nauw verband staat met onze andere plannen. We hebben de juiste type bussen nodig en waar we beloven te wachten op vertraagde bussen en treinen, moet tot in de haarvaten van onze organisatie geborgd zijn dat dit niet minder dan vanzelfsprekend is.

1.2 Introductie van het vervoeraanbod

Zuid-Holland staat aan de vooravond van een schaa sprong in het aantal inwoners. Meer dan 230.000 woningen worden gerealiseerd in deze mooie provincie. Niet alle woningen komen in het concessiegebied, maar desondanks is nu hét moment om het ov-aanbod optimaal in te richten, zodat nieuwe inwoners van het gebied verleid worden om gebruik te maken van het ov. Tegelijkertijd profiteren bestaande reizigers van het verbeterde aanbod.

Vanuit onze ontwikkelstrategieën en data-analyse hebben we met zorg gewerkt aan een logisch en helder vervoernetwerk. Het netwerk is een mix van snelle en frequente verbindingen, die samen met de treindiensten in de regio een sterk basisnet vormen. Aanvullend op deze sterke basislijnen introduceren wij feederverbindingen die kernen goed en snel laten aansluiten op de treindiensten, waardoor de totale reistijd afneemt. Ook aan het ontsluitend net is gedacht. De stadslijnen in Leiden, Gouda en Alphen aan den Rijn zorgen ervoor dat reizigers altijd op loopafstand van huis een halte in de buurt hebben. Een halte waar minimaal twee keer per uur een bus vertrekt.

1.2.1 Een hiërarchische opbouw van het netwerk

Het ov-aanbod per trein is de ruggengraat van het ov-netwerk in de regio. De meeste stations worden op werkdagen tussen 6:00 uur en 19:00 uur minimaal vier keer per uur bediend. Alleen stations Hillegom en Voorhout kennen een halfuurdienst. Daarnaast worden de stations Nieuwerkerk aan den IJssel, Leiden Lammenschans en Bodegraven alleen in de spitsuren elk kwartier bediend. Naar de laatste twee stations gaat naar verwachting vanaf eind 2026 ook in de daluren elk kwartier een trein rijden. De trein biedt zo snelle en frequente verbindingen binnen het concessiegebied en vanuit het concessiegebied naar omliggende steden.

Aanvullend en aansluitend

De kracht van ons vervoeraanbod zit in de integraliteit van het netwerk, gecombineerd met hoge(re) frequenties. Naast de trein bieden wij aanvullend, maar minstens even belangrijk ook aansluitend een optimaal netwerk van R-net en snelBuzz lijnen op de belangrijkste relaties zonder treinverbinding. Daarnaast bieden wij met slimme feederverbindingen (zie volgende pagina) reismogelijkheden vanuit diverse kernen en wijken, naadloos aansluitend op de treinen. Met deze opzet verkorten we reistijden en leggen we de basis om van Zuid-Holland de best bereikbare provincie te maken. We creëren de juiste randvoorwaarden om de modal shift te verwezenlijken. Met name het hov willen we dominant terug laten komen in het straatbeeld. Daar passen heldere en duidelijke productformules bij.

Herkenbare productformules

Herkenbare productformules zijn onderdeel van ons ov-aanbod. We stellen ze graag voor, maar eigenlijk spreken we niet van kennismaking, maar van herkenningsmaking. R-net, snelBuzz, streekBuzz en buurtBuzz zijn immers in DMG al een bekend begrip.

Productformules die inwoners van de Krimpenerwaard soms al zien rijden aan de overkant van de Lek en nu ook in ZHN reizigers gaan vervoeren. Voor feederverbindingen bieden we geen speciale formule. Deze verbindingen zijn vaak onderdeel van andere lijnen, waardoor een specifieke formule meer verwarrend zou zijn.

1.2.2 Meer reismogelijkheden op alle R-net corridors

Hét succesproduct in het ov in de Randstad is R-net. Dit herkennen wij vanuit onze concessie DMG en we zien dan ook veel potentie in de R-net corridors binnen ZHN. Daarom zetten wij vol in op reizigersgroei op deze corridors en geven het vervoeraanbod een flinke impuls:

- » Alle R-net lijnen gaan vaker rijden
- » Op alle R-net lijnen hanteren wij het reguliere ov tarief. Reizigers krijgen bij Qbuzz meer voor minder!
- » De corridors Katwijk – Leiden en Leiden – Zoetermeer combineren wij tot één hoogwaardige ov-corridor, met meer capaciteit en hogere frequenties. De doorgaande verbinding zorgt ervoor dat meer bestemmingen rechtstreeks bereikbaar worden, zoals het Bio Science Park vanuit Zoetermeer

1.2.3 Snel hov met snelBuzz: meer ritten, meer lijnen, minder betalen

De bekende snelBuzz formule introduceren we ook in ZNH. De bestaande Qliners vallen voortaan onder de snelBuzz formule met luxe en comfortabele bussen, vergelijkbaar met de bussen op R-netlijnen. We introduceren een nieuwe snelBuzz tussen Leimuiden en Leiden. Zo zorgen we voor meer ritten voor forenzen en (net)-niet-reizigers op de meeste lijnen. Deze verbindingen worden nog aantrekkelijker doordat reizigers op deze lijnen net zoals op R-net lijnen niet meer het hov-tarief betalen en dus goedkoper uit zijn.

1.2.4 Feederverbindingen: gegarandeerde aansluitingen voor lange tijd

Feederverbindingen vervullen 'missing-links' in het netwerk van treinen en ander HOV. Deze verbindingen, veelal onderdeel van een langere buslijn, bieden een snelle overstap op de treinen in de regio. Deze overstap (en de verbinding) garanderen wij voor de komende tien jaar! Wijzigen de treintijden? Dan wijzigen wij de bustijden ook. Zo zijn reizigers altijd zeker van een snelle reis, zonder gedoe. Voor de aansluitingen hanteren wij een wachtgarantie. Het ov-aanbod in de regio is onderdeel van de totale keten, waarbij de overstap de zwakste schakel is. Door juist de overstap te garanderen, verstevigen we de totale keten. In ZHN garanderen we de in tabel 1 weergegeven feederverbindingen en aansluitingen van trein op bus.

TABEL 1: OVERZICHT FEEDERVERBINDINGEN

Kern	Aansluitstation	Reisrelatie	Wachtgarantie
Hillegom	Nieuw-Vennep	Hillegom – Schiphol	5 minuten
Noordwijkerhout	Hillegom	Noordwijkerhout - Haarlem	5 minuten
Noordwijk	Voorhout	Noordwijk – Haarlem	5 minuten
Oegstgeest	Voorhout	Oegstgeest – Haarlem	5 minuten
Lisse	Sassenheim	Lisse – Den Haag	5 minuten
Voorhout	Sassenheim	Voorhout – Schiphol	5 minuten
Oegstgeest	Sassenheim	Oegstgeest – Schiphol	5 minuten
Hazerswoude Dorp	Boskoop	Hazerswoude – Gouda	5 minuten
Reeuwijk-Brug	Bodegraven	Reeuwijk – Alphen a/d Rijn	5 minuten
Reeuwijk-Brug	Bodegraven	Reeuwijk – Utrecht	5 minuten
Nieuwkoop	Woerden	Nieuwkoop – Utrecht	5 minuten
Moerkapelle	Lansingerland	Moerkapelle – Den Haag	10 minuten
Zevenhuizen	Lansingerland	Zevenhuizen – Den Haag	10 minuten

Bovenop de wachtgarantie die we bieden, geldt voor de laatste rit een wachtgarantie van vijftien minuten. Daarmee voorkomen wij dat reizigers stranden op een station.

1.3 Corridor Leiden – Duinstreek (Katwijk / Noordwijk) en corridor Leiden – Zoetermeer

De corridors Leiden – Duinstreek en Leiden – Zoetermeer behandelen wij als één corridor, zowel in dit vervoerplan als in de praktijk: Eén van de highlights van dit vervoerplan is namelijk de doorgaande R-net verbinding Katwijk – Zoetermeer. We creëren hiermee een aantrekkelijke, hoogfrequente OV-corridor waar we vol inzetten op het verleiden van nieuwe reizigers. Als opmaat naar verdere uitbouw tot hoogwaardige Bus Rapid Transit (BRT) corridor, zetten wij een hele grote tweede stap. De eerste stap is al gezet door het realiseren van vrijliggende businfrastructuur op delen van de N206. In 2025 komt daar nog het traject bij tussen Leiden en Katwijk. Aan ons de taak deze unieke corridor verder uit te bouwen tot het schoolvoorbeeld van succesvol HOV. Dat doen wij met luxe 15m lange bussen in een zeer hoge frequentie. Op het samenlooptraject Katwijk Gemeentehuis – Zoetermeer rijdt altijd minimaal elk kwartier een bus, overdag op werkdagen buiten de vakanties is dit minimaal twee keer zo vaak.

De focus alleen leggen op de R-net verbinding Katwijk – Leiden – Zoetermeer doet de overige verbeteringen echter tekort. Ook vanuit Noordwijk bieden wij nieuwe, snelle verbindingen via de N206. Reizigers naar het Bio Science Park reizen zo sneller en rechtstreeks naar deze economische toplocatie. We verhogen de frequentie op de route tussen Leiden en Katwijk via Rijnsburg en bedrijventerrein 't Heen wordt weer bediend.

1.3.1 Hoogfrequente R-net corridor Katwijk – Zoetermeer

In de afgelopen jaren zijn diverse verbindingen in het gebied met succes opgewaardeerd naar R-net. Investerings in de infrastructuur en verbetering van de doorstroming hebben geleid tot een betrouwbaar en aantrekkelijk vervoeraanbod en een grote groei in het aantal reizigers. Lijn 400 tussen Zoetermeer en Leiden is de meest frequente streeklijn van Nederland. Om verdere reizigersgroei te faciliteren is vanuit het MIRT geld beschikbaar gesteld voor verdere verbetering van deze verbinding. Met ons aanbod zetten wij een volgende grote stap naar de opwaardering tot hoogfrequente BRT-corridor:

- » We verhogen de frequenties en hanteren niet meer het hov-tarief;
- » We bieden een doorgaande verbinding Zoetermeer – Katwijk;
- » We verhogen de betrouwbaarheid door het verminderen van keerbewegingen op Leiden Centraal;
- » Alle ritten rijden wij met nieuwe 15m lange volledig elektrische bussen met een BRT uitstraling.

Doorgaande verbinding tussen Zoetermeer en Katwijk

Op de twee drukste corridors in het concessiegebied maken we een enorme schaa sprong in kwaliteit en comfort voor de reiziger: we combineren de bestaande R-net lijnen 400, 430, 431 en 432 tot twee nieuwe doorgaande R-net lijnen tussen Zoetermeer, Leiden en Katwijk.

- » Lijn 400: Katwijk ESA ESTEC – Leiden – Zoetermeer
- » Lijn 401: Katwijk Centrum – Leiden – Zoetermeer

Rechtstreeks naar de belangrijkste bestemmingen

Met deze doorgaande verbindingen bieden we bestaande en nieuwe reizigers rechtstreekse verbindingen tussen woongebieden en belangrijke onderwijs- en werkgelegenheidslocaties. Het Bio Science Park en ESA ESTEC worden rechtstreeks bereikbaar vanuit Zoetermeer, Stompwijk en Zoeterwoude. Overstappen is niet meer nodig! Omgekeerd profiteren reizigers vanuit Katwijk van een rechtstreekse verbinding met de Leidse Binnenstad en de MBO-locaties rondom station Lammenschans.

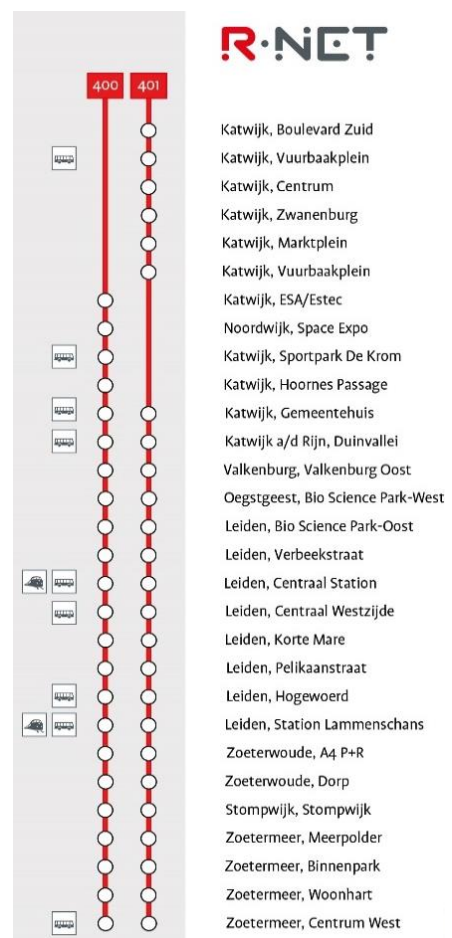
Optimale benutting van HOV-infrastructuur

De nieuwe busbaan langs de N206 tussen Katwijk en Leiden benutten wij met de hoogfrequente lijnen 400 en 401. Niet alleen versnelt dit de reis tussen beide kernen, ook de nieuwe woonwijk Valkenhorst langs de N206 profiteert meteen al van deze hoogfrequente busverbinding. Door onze gerichte marketingacties zijn de bewoners zodra zij hun huizen voor het eerst betreden bekend met de R-net corridor naar Katwijk, Leiden en Zoetermeer. Het gemak en de aantrekkelijkheid van het aanbod zorgt ervoor dat zij binnen de kortste keren niet alleen bekend zijn met deze lijnen, maar ook gewend zijn aan reizen met R-net.

Meer en langere bussen

Op deze belangrijke corridor investeren we in extra capaciteit voor onze reizigers. Volle bussen schrikken reizigers af. Daarom bieden we meer capaciteit door de inzet van nieuwe, zuiver elektrische 15m lange bussen. Deze langere bussen hebben meer zitplaatsen dan de huidige bussen op deze verbinding.

We verhogen de frequenties in de spitsuren. In combinatie met de langere bussen bieden wij tussen 7:00 en 9:00 uur vanuit Zoetermeer naar Leiden ruim 275 (29%) extra zitplaatsen ten opzichte van de huidige dienstregeling! Vanuit Katwijk naar Leiden is dit met 400 extra



zitplaatsen zelfs nog meer. Hier profiteren reizigers van een toename van ruim 50% van het aantal zitplaatsen in deze periode.

Altijd minimaal elk kwartier een bus tussen Katwijk en Zoetermeer

R-net lijnen 400 en 401 rijden op alle dagen van de week minimaal elk half uur. Doordat beide lijnen volledig op elkaar zijn afgestemd, rijdt op het gezamenlijke trajectdeel (Katwijk, Gemeentehuis – Zoetermeer, Centrum West) minimaal elk kwartier een bus, zeven dagen per week! Overdag wordt op werkdagen buiten de vakanties minimaal acht keer per uur gereden. Tabel 2 geeft de frequenties per dagdeel weer.

TABEL 2: FREQUENTIES R-NET 400 EN 401 PER DAGDEEL

	Frequentie lijn 400	Frequentie lijn 401	Freq. Samenloop
Werkdagen < 6:30 uur	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Werkdagen ochtendspits	6 – 7x per uur	6 – 7x per uur	12 – 14 x per uur
Werkdagen daluren	4x per uur	4x per uur	8x per uur
Werkdagen Middagspits	6x per uur	6x per uur	12x per uur
Zomer + Kerstvakantie spitsuren	3x per uur	3x per uur	6x per uur
Zomer + Kerstvakantie daluren	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Zaterdag overdag	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Zondag overdag	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Alle dagen na 18:30 uur	2x per uur	2x per uur	4x per uur

Bussen slaan de haltes bij Bio Science Park niet meer over

In de ochtendspits stoppen de bussen vanuit Leiden richting ESA ESTEC momenteel niet bij de andere haltes in Leiden. Dit om te voorkomen dat de bussen dermate vol raken met reizigers naar het Bio Science Park, dat reizigers verder richting Katwijk niet meer mee kunnen reizen. Dit is verwarrend voor reizigers. Door de frequentieverhogingen op deze corridor, in combinatie met de nieuwe lijnen 22, 23 en 250 (zie verderop) bieden we ruim voldoende capaciteit voor alle reizigers, zonder dat de bussen naar Katwijk overvol raken. Voortaan stoppen alle ritten naar ESA ESTEC dan ook op de overige R-nethaltes in Leiden. Voor de reiziger wel zo logisch en passend bij de sterke groei van het aantal reizigers naar deze locatie. In mei 2022 waren er per dag 20% meer reizigers dan in november 2019 tussen de haltes op de Plesmanlaan en Katwijk. Dit terwijl mei traditioneel al een kwart rustiger is dan november en ook het herstel na COVID-19 nog volop bezig is. Extra bediening van deze haltes is dan ook welkom.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Langs de corridor tussen Katwijk en Zoetermeer worden veel nieuwe woningen gebouwd. Nieuwe bewoners kiezen sneller voor het ov als de aanwezigheid van hoogfrequent R-net vanzelfsprekend is vanaf het moment dat zij in de regio komen wonen. De vrijliggende infrastructuur gegarandeerd een snelle verbinding naar de belangrijkste bestemmingen. We bieden vanaf start van de concessie hoge frequenties met ruimte voor groei. Nieuwe reizigers worden niet afgeschrikt door overvolle bussen. Snelle en directe verbindingen zijn zeer aantrekkelijk voor (nieuwe) reizigers. Dat zien we in het ov-gebruik in nieuwe woongebieden (Leidsche Rijn in Utrecht en Kloosterveen in Assen) waar we vanaf het moment dat de eerste bewoners er kwamen wonen, hof hebben aangeboden met aantrekkelijke frequenties en korte reistijden.

Voor reizigers vanuit Zoetermeer, Zoeterwoude en Stompwijk creëren we een aantrekkelijke rechtstreekse reismogelijkheid naar het Bio Science Park. Dat reizigers een rechtstreekse en

frequente verbinding waarderen, blijkt uit onze ervaringen met het Q-link netwerk in- en rondom Groningen. Ook in onze concessies DMG en Regio Utrecht hebben we ingezet op transversale lijnen.

We zetten vol in op de modal shift op deze corridors. Alle randvoorwaarden zijn aanwezig voor een succesvolle verdere groei van reizigers: comfortabele en schone bussen, een hoogfrequente dienstregeling rechtstreeks naar de belangrijkste bestemmingen én tussen Leiden en Zoetermeer reis je voortaan goedkoper! Reizigers die al gebruik maken van deze corridor profiteren volop van een nog aantrekkelijkere busverbinding, maar onze focus ligt (met inzet van marketingactiviteiten) vooral op de (net-)niet-reiziger. Excuses om niet meer met het ov te reizen, zijn er niet meer.

Op deze R-net corridor gaan langere bussen rijden, met een grotere draaicirkel en uitzwaai. Onze chauffeurs krijgen extra training om te leren omgaan met deze bussen. In onze concessies Utrecht en GD hebben we veel ervaring met het rijden op 15m lange voertuigen. De route tussen Katwijk en Zoetermeer is uitvoerig bestudeerd en geschikt bevonden voor het rijden met 15m lange bussen.

TABEL 3: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Combineren R-net corridors Leiden – Katwijk en Leiden – Zoetermeer tot één doorgaande R-net bundel Katwijk - Zoetermeer	Circa 2.550 reizigers op lijn 400 en 2.450 reizigers uit Katwijk die reizen tot Leiden Centraal hebben meer rechtstreekse reismogelijkheden.
Grote capaciteitsuitbreiding in de spitsuren	4.000 reizigers per dag hebben meer reismogelijkheden en zitplaatsen
Alle bussen stoppen bij Bio Science Park	50 reizigers per dag hebben meer reismogelijkheden
Uitbreidingen in avond en weekend	Circa 175 reizigers per werkdag, 500 per zaterdag en 600 per zondag krijgen meer reismogelijkheden

1.3.2 Snellere verbindingen vanuit Noordwijk en Noordwijkerhout naar Leiden

Niet alleen vanuit Katwijk benutten wij de nieuwe businfrastructuur op de N206. Ook vanuit Noordwijk en Noordwijkerhout bieden wij reizigers een snellere reis naar Leiden en verbeteren we de verbinding met het Bio Science Park. De nieuwe lijnen 22 en 23 maken nieuwe reizen mogelijk en bieden reizigers tussen Noordwijk en Leiden meer comfort. Uiteraard blijven de lijnen 20 en 21 via Rijnsburg bestaan. In de spits rijden er in totaal maar liefst tien bussen per uur tussen Noordwijk en Leiden. Tussen Noordwijk en Leiden hebben reizigers de beschikking over de volgende lijnen:

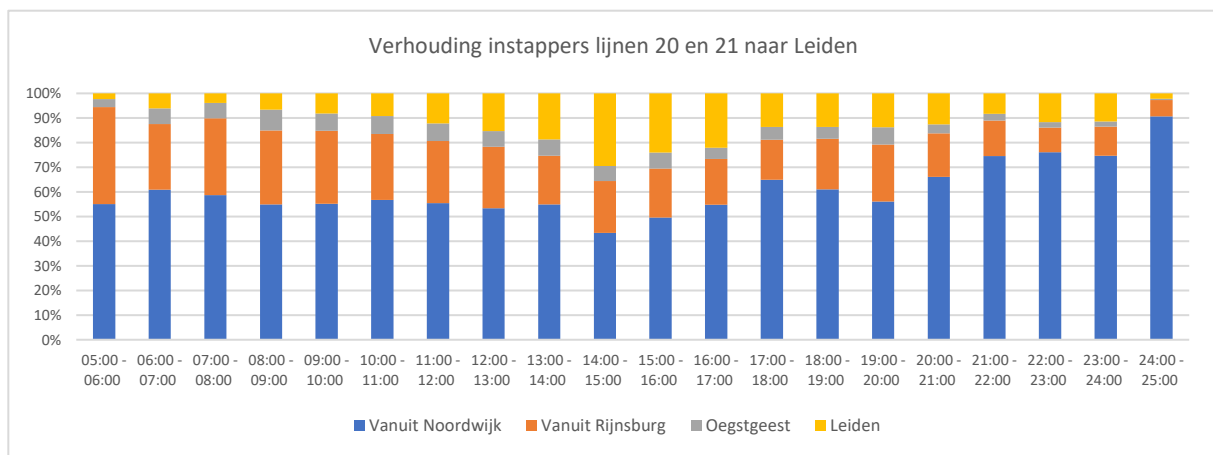
- » Lijn 20: Noordwijk (Vuurtorenplein – Centrum) – Rijnsburg – Oegstgeest – Leiden;
- » Lijn 21: Noordwijk (Vuurtorenplein – Duinpark) – Rijnsburg – Oegstgeest – Leiden;
- » Lijn 22: Nieuw-Vennep – Hillegom – Noordwijkerhout – Noordwijk – N206 – Leiden;
- » Lijn 23: Noordwijk – N206 – Leiden

Snelle verbinding Noordwijk – Leiden via de N206

De nieuwe lijnen 22 en 23 rijden tussen Leiden en Noordwijk via de N206 en maken deels gebruik van de nieuwe busbaan op deze route. Reizigers vanuit Noordwijk profiteren van een snellere en comfortabelere verbinding met Leiden Bio Science Park en verder naar Leiden Centraal. Reizigers naar het Bio Science Park krijgen een reistijdreductie van een kwartier en

hoeven niet meer over te stappen. Met deze nieuwe rechtstreekse verbinding verwachten wij veel nieuwe reizigers te trekken naar deze toplocatie.

FIGUUR 1: VERHOUDING INSTAPPERS LIJN 20+21 PER KERN NAAR LEIDEN



Op basis van de bij het bestek geleverde herkomst-bestemmingsdata wordt duidelijk dat meer dan de helft (57%) van de reizigers naar Leiden op lijnen 20 en 21 in Noordwijk instapt. Ongeveer 25% van de reizigers stapt in Rijsburg in. De overige reizigers reizen binnen Oegstgeest en Leiden zelf. Deze verhoudingsgetallen laten goed zien dat er potentie is voor een snellere busverbinding.

Route in Noordwijk

Lijnen 22 en 23 rijden tussen de halte Lijnbaan in Noordwijk en Leiden dezelfde route en zijn qua vertrektijden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Overdag rijdt op het gezamenlijke traject vier keer (beide lijnen elk half uur) per uur een bus, 's avonds en in het weekend is dit twee keer per uur (beide lijnen rijden elk uur). Lijn 22 rijdt verder naar Nieuw-Vennep via Noordwijkerhout en Hillegom (zie §1.5). In Hillegom sluit lijn 22 aan op de trein naar Haarlem. Daarnaast verdubbelt op werkdagen overdag het aantal verbindingen tussen Noordwijk en Noordwijkerhout, waarmee een grote wens van de gemeente Noordwijk wordt ingewilligd. Lijn 23 rijdt na de halte Lijnbaanweg naar Noordwijk aan Zee via de Van Panhuysstraat en Quarles van Uffordstraat.

Behoud verbinding van Noordwijk naar Leiden via Rijsburg

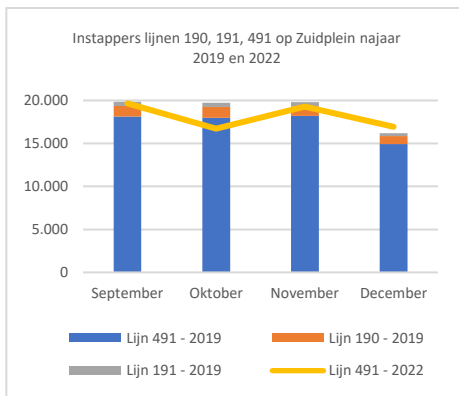
Lijnen 20 en 21 blijven een frequente verbinding vormen tussen Noordwijk, Rijsburg en Leiden. Door de komst van lijnen 22 en 23 die in Noordwijk via de Beeklaan en Lijnbaanweg rijden, is het niet noodzakelijk dat lijn 20 hier blijft rijden. Daarom wijzigt de route van lijn 20. Deze rijdt voortaan in Noordwijk aan Zee vanaf de halte Huis ter Duinstraat naar de halte Piet Heinplein en vervolgens via de route van lijn 21 naar Rijsburg. De lange lusroute die beide lijnen nu rijden in Noordwijk, wordt daarmee verkort. Reizigers aan het einde van de lusroute hebben hierdoor een kortere reistijd. Reizigers van en naar de haltes Voorstraat, Schiestraat en Boerenburg hebben in de spitsuren meer reismogelijkheden van en naar Leiden.

De dienstregelingen van beide lijnen zijn perfect op elkaar afgestemd. Gezamenlijk rijden beide lijnen in de spitsuren elke tien minuten, in de daluren is dit elk kwartier. 's Avonds en in het weekend bieden wij elk half uur een verbinding op deze route. De frequenties zijn daarmee in lijn met een eventuele toekomstige opwaardering naar R-net. In combinatie met lijnen 22 en 23 bieden wij van aanvang dienst tot middernacht minimaal vier verbindingen per uur tussen Noordwijk en Leiden. In de spitsuren loopt dit dus op tot tien bussen per uur.

Gevolgen voor Rijnsburg

In Rijnsburg blijven overdag minimaal vier bussen per uur rijden, met in de spits een tien-minutendienst. Doordat er ook meer bussen gaan rijden via de Sandtlaan, blijven er zes tot acht bussen per uur rijden in Rijnsburg. Doordat een deel van de reizigers tussen Noordwijk en Leiden gaat reizen met de nieuwe lijnen via de N206, vermindert de druk op de bussen via Rijnsburg. De huidige frequentie van zeven tot acht bussen per uur is voor de ruim 325 dagelijkse instappers in Rijnsburg niet noodzakelijk. Met de nieuwe frequenties is het gemiddeld aantal instappers per rit in Rijnsburg minder dan tien.

FIGUUR 2: INSTAPPERS LIJNEN 190, 191, 491 OP ZUIDPLEIN IN HET NAJAAR VAN 2019 EN 2022



Motivatie, onderbouwing en effecten

Wij zien veel potentie in het versnellen van de verbinding tussen Noordwijk en Leiden (Bio Science Park). Vanzelfsprekend blijft ook de bestaande route via Rijnsburg in gebruik, waardoor in totaal tot wel tien bussen per uur rijden tussen Noordwijk en Leiden. Door de versnellingen verwachten wij nieuwe reizigers te verleiden gebruik te maken van de bus. Hiervoor baseren we ons op de versnellingen die we hebben doorgevoerd in DMG. Het versnellen van de R-net verbinding vanuit Sliedrecht naar Rotterdam Zuidplein

via de A16 en A15, in plaats van via het onderliggende wegennet, heeft geresulteerd in een herstel van reizigersaantallen die ver boven het landelijke- en regionale gemiddelde liggen. Waar het herstel van reizigersaantallen in het najaar van 2022 ten opzichte van 2019 gemiddeld op ongeveer 83% ligt, is dit op R-net 491 ruim 97%. In figuur 2 is goed te zien dat het bundelen van de drie lijnen in één snelle lijn ervoor heeft gezorgd dat het aantal instappers op Zuidplein vrijwel op het niveau van 2019 ligt. Voor het vergelijken hebben we er bewust voor gekozen om alleen de instappers op Zuidplein mee te nemen, omdat anders ruis ontstaat door overstapbewegingen op Ridderkerk Oostendam en door het vervallen van stadsBuzz 8 in Sliedrecht. Op basis van deze data en op basis van de standaardelasticiteiten is een groei van 20% op deze corridor in drie jaar aannemelijk. We gaan voor de prognose op deze corridor echter iets conservatiever te werk en verwachten 10% aan extra reizigers, bovenop de reizigers die nu reizen met lijnen 20 en 21 en voortaan van lijnen 22 en 23 gebruik maken. De nieuwe reizigers zijn vooral forenzen en (net-)niet-reizigers, maar ook studenten naar het Bio Science Park. Deze laatste groep zal primair uit reizigers bestaan die nu gebruik maken van lijnen 20 en 21.

Uit de beschikbaar gestelde data blijkt dat de verdeling van het aantal reizigers vanuit Noordwijk en Rijnsburg op beide lijnen globaal 70% voor Noordwijk (55% van het totaal) en 30% voor Rijnsburg (25% van het totaal) is. Dit houdt in dat van een bus naar Leiden met een bezetting van tien reizigers er zeven afkomstig zijn uit Noordwijk en drie uit Rijnsburg. Een versnelling van een deel van de bussen tussen Noordwijk en Leiden in combinatie met een beperkte frequentieverlaging voor reizigers uit Rijnsburg, betekent dan ook dat er meer reizigers op vooruit gaan dan dat er reizigers op achteruit gaan. We verwachten slechts een beperkt effect als gevolg van deze frequentiedaling, zeker omdat voor een deel van de Rijnsburgers de verbinding juist beter wordt. De westelijke route naar Katwijk wordt namelijk elk half uur bediend, in plaats van elk uur. Voor inwoners van het centrum van Rijnsburg die aan de busroute wonen heeft een kleine reductie van het aantal bussen door het dorp positief effect op de leefkwaliteit.

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Nieuwe snelle busverbindingen tussen Noordwijk en Leiden via N206	230 reizigers op werkdagen reizen gemiddeld 5 minuten sneller
Frequentieverhogingen in spits en avond tussen Noordwijk en Leiden	780 reizigers per dag hebben twee extra reismogelijkheden
Minder ritten door Rijnsburg op lijnen 20 en 21	325 dagelijkse reizigers uit Rijnsburg hebben 4-6x p/u een bus

1.3.3 Gewijzigd bedieningsmodel lijn 90

De huidige lijn 90 tussen Leiden en Lisse geven wij een andere invulling. Deze lijn, die primair (94%) reizigers over deeltrajecten vervoert, wordt vervangen door een viertal verbindingen. Het traject Leiden – Katwijk wordt vervangen door lijnen 30 en 31. Reizigers tussen Noordwijk en Noordwijkerhout reizen met lijn 22. Tussen Lisse en Noordwijkerhout kunnen reizigers gebruik maken van lijn 57.

Bedieningsmodel

Lijn 22 is de nieuwe verbinding tussen Leiden en Nieuw-Vennep via Noordwijk, Noordwijkerhout en Hillegom. Voor de reizigers tussen Noordwijkerhout en Leiden betekent deze nieuwe lijn een versnelling van gemiddeld vijf minuten (12%) ten opzichte van de huidige lijn 57 tussen beide kernen. Lijn 22 rijdt op werkdagen elk half uur, daardoor verdubbelt het aantal reismogelijkheden tussen Noordwijk en Noordwijkerhout. Reizigers tussen Noordwijkerhout en Katwijk Centrum hebben door deze wijziging geen rechtstreekse reismogelijkheid meer. Zij kunnen reizen met lijn 22 naar de halte Katwijk Duinvallei en daar overstappen op de R-net bussen naar Katwijk. Naar het Vuurtorenplein zijn reizigers via deze route voortaan drie tot vier minuten sneller. Naar de halte Gemeentehuis in Katwijk is dit zelfs meer dan een kwartier!

Meer reismogelijkheden tussen Leiden en Katwijk, nieuwe verbinding naar 't Heen

Tussen Katwijk en Leiden blijft de huidige route van lijn 90 bediend door de nieuwe lijnen 30 en 31. Op werkdagen overdag bieden beide lijnen samen tussen Leiden en Katwijk via Rijnsburg een halfuurdienst. Lijn 31 rijdt via de route van de huidige lijn 90 door Katwijk naar het eindpunt Willem van den Bergh. Lijn 30 rijdt tussen Leiden Centraal en Katwijk Gemeentehuis dezelfde route als lijn 30. Samen vormen beide lijnen op werkdagen overdag een halfuurdienst. Vanaf de halte Gemeentehuis rijdt lijn 30 via bedrijventerrein 't Heen naar de halte Willem van den Bergh. Lijnen 30 en 31 rijden bij halte Willem van den Bergh op elkaar door, waardoor bedrijventerrein 't Heen ook voor het overige deel van Katwijk rechtstreeks bereikbaar wordt.

Kleine aanpassingen in het reispatroon voor Lissenaren.

Tussen Noordwijkerhout en Lisse rijdt voortaan lijn 57. Deze lijn rijdt op werkdagen overdag elk uur tussen Lisse en Sassenheim via Noordwijkerhout en Voorhout. Voor vrijwel alle reizigers vanuit Lisse verandert er dan ook niets. Zij reizen net zoals nu eenvoudig elk uur met de bus naar Noordwijkerhout. Alleen 's avonds en in het weekend komt deze busverbinding te vervallen. Op die momenten kunnen reizigers gebruik maken van flexBuzz (zie §1.12). Voor reizigers tussen Lisse en Noordwijk vervalt de snelste verbinding, maar deze reis blijft rechtstreeks mogelijk met snelBuzz 361. Zij hebben elk half uur een bus, maar zijn voortaan tien minuten langer onderweg. Naar Katwijk biedt de combinatie van lijn 250 met R-net 400 en 401 elk kwartier een busverbinding voor Lissenaren en omgekeerd. Met een snelle overstap op de Plesmanlaan zijn zij tien minuten sneller op hun bestemming.

Motivatie, onderbouwing en effecten

De huidige lijn 90 is bij uitstek een dakpanlijn. Reizigers maken niet tot nauwelijks gebruik van de hele route. De toegevoegde waarde van een doorgaande lijn 90 is daarmee afwezig. Door de verschillende deeltrajecten op te nemen in andere verbindingen, zijn we in staat veel frequentieverhogingen te bieden. Alle reismogelijkheden blijven bestaan en in vrijwel alle gevallen neemt het aantal reismogelijkheden toe. Wel dient een beperkt aantal reizigers voortaan over te stappen.

De gewijzigde opzet van deze corridor heeft de volgende reizigersgevolgen. De effecten voor de reizigers die alleen reizen tussen Leiden Centraal en het Bio Science Park hebben we buiten beschouwing gelaten. Zij hebben genoeg andere reismogelijkheden en zijn daarom niet representatief voor de werkelijke populatie van lijn 90:

- » 238 dagelijkse reizigers op lijn 90 behouden hun reismogelijkheid en profiteren van een beter vervoeraanbod door een verhoogde frequentie en/of snellere reismogelijkheid;
- » 19 dagelijkse reizigers tussen Noordwijkerhout en Katwijk reizen met lijn 22 naar de halte Duinvallei en stappen over op R-net 400 of 401 naar Katwijk. Zij hebben (met overstap) voortaan twee reismogelijkheden per uur, met minder reistijd;
- » 6 dagelijkse reizigers tussen Katwijk en Lisse reizen met lijn 400 of 401 naar Leiden en stappen over op lijn 250 naar Lisse. Zij hebben overdag vier reismogelijkheden per uur en zijn op deze relatie tot tien minuten sneller;
- » 42 dagelijkse reizigers tussen Katwijk en Noordwijk reizen met lijn 385;
- » 24 dagelijkse reizigers tussen Noordwijk en Lisse reizen met lijn 361;
- » 64 dagelijkse reizigers tussen Noordwijk en Noordwijkerhout reizen met lijn 22. Zij hebben voortaan overdag twee reismogelijkheden per uur;
- » 5 dagelijkse reizigers (0,5 per rit) tussen Lisse en Noordwijkerhout reizen voortaan met flexBuzz;
- » 50 dagelijkse reizigers van en naar Rijnsburg reizen met lijn 30 of 31 en hebben voortaan overdag twee keer zoveel reismogelijkheden.

FIGUUR 3: REISRELATIES LIJN 90 MET REIZIGERS PER DAG (REIZIGER IS 2 KEER ENKELE REIS)



In totaal behoudt 17% van de dagelijkse reizigers haar huidige reismogelijkheden. Voor 60% is dit ook zo én gaan ze er op vooruit in het aantal reismogelijkheden per uur. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers tussen Noordwijkerhout en Noordwijk, die voortaan elk half uur een bus hebben in plaats van elk uur. Voor 6% van de reizigers pakt de maatregelen vervelend uit. Dit zijn de reizigers tussen Lisse en Noordwijk. Deze reis kan twee keer zo vaak, maar duurt voortaan wel tien minuten langer. Ruim 70 dagelijkse reisbewegingen (17%) kunnen weliswaar niet meer rechtstreeks gemaakt worden, maar deze reizigers zijn met één overstap sneller op hun bestemming en kunnen vaker reizen. In totaal biedt het nieuwe lijnennet voor 77% van de reizigers op lijn 90 (exclusief binnenstedelijk vervoer in Leiden) een voordeel. Voor 6% pakt de maatregelen nadelig uit, maar zij behouden hun reismogelijkheid. Voor 17% blijft de situatie zoals het nu ook is. Deze percentages betreffen uitsluitend de huidige reizigers op lijn 90 en staan los van de overige verbeteringen in het gebied. Een andere vooruitgang is de ontsluiting van bedrijventerrein 't Heen. Bedrijventerreinen worden vaak minder goed bediend, waardoor het lastig is nieuwe reizigers te verleiden gebruik te maken van het OV. De huidige halte aan de Noordwijkerweg is voor veel potentiële reizigers te ver lopen. Met het ontsluiten van 't Heen bieden we een mooi product voor forenzen en (net-)niet-reizigers uit Katwijk, Rijnsburg en Leiden die werken op dit bedrijventerrein.

TABEL 5: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Meer reismogelijkheden tussen Leiden en Katwijk via Rijnsburg	50 reizigers per dag
Nieuwe bediening Katwijk 't Heen	Geen, nieuwe verbinding
Nieuwe snelle verbindingen tussen Leiden, Noordwijk en Noordwijkerhout	Circa 420 reizen worden vijf minuten sneller. Circa 70 reizigers per dag krijgen 2x zoveel reismogelijkheden
Vervallen doorgaande lijn 90 tussen Leiden en Lisse	Zie toelichting bij motivatie, onderbouwing en effecten

1.4 Corridor Den Haag – Duinstreek (Katwijk en Noordwijk)

Tussen Den Haag en de Duinstreek bestaat geen rechtstreekse treinverbinding. Reizigers hebben met het ov een keuze tussen ofwel reizen met de trein via Leiden en verder met de bussen richting Katwijk en Noordwijk, ofwel gebruik te maken van de rechtstreekse reismogelijkheid met lijn 385. Wij verwachten meer reizigers te kunnen verleiden gebruik te maken van lijn 385 en breiden daarom het vervoeraanbod uit. Naast deze lijn bieden wij vanaf Pasen t/m de herfstvakantie in de weekenden een extra lijn tussen Wassenaar en Noordwijkerhout via Katwijk en Noordwijk. Deze lijn rijdt in de zomervakantie ook doordeweeks.

1.4.1 Verbinding Den Haag – Noordwijk: betrouwbaarder en frequenter

Qliner 385 rijdt voortaan onder de productformule snelBuzz en rijdt alleen nog tussen Noordwijk en Den Haag. Het traject tussen Noordwijk en Sassenheim wordt vervangen door lijn 361. Op beide lijnen bieden we een uitgebreider aanbod: tussen Noordwijk en Den Haag gaan in de spitsuren en op zaterdag meer bussen rijden. De wijzigingen tussen de Duinstreek en Schiphol behandelen we in §1.5.

Geen doorgaande verbinding Schiphol – Den Haag

Lijnen 361 en 385 rijden momenteel als doorgaande verbinding tussen Schiphol en Den Haag. Deze route rijdt over verschillende vertraginggevoelige corridors. Wij verhogen de betrouwbaarheid, door deze doorgaande verbinding niet meer te bieden en de lijn in twee delen te knippen. Een belangrijke motivatie hiervoor is dat we zo in Voorhout een goede treinaansluiting kunnen bieden voor reizigers tussen Noordwijk en Haarlem. Ook in Sassenheim verbeteren we overstappen op de treinen.

Een knip tussen beide lijnen kan vervoerkundig verantwoord worden op twee locaties: Noordwijk of station Sassenheim Station. Op beide locaties is een duidelijke vervoersbreuk te zien. Doordat de bij het bestek geleverde data van de huidige vervoerder geen informatie bevat over doorgaande reizen tussen lijnen 361 en 385, is een zuiver vergelijk van de effecten tussen beide locaties niet mogelijk. Observaties ter plaatse hebben aangetoond dat er wel degelijk doorgaande reizigers zijn op deze corridor. In lijn met de uitvraag voor een doorgaande hov verbinding tussen Noordwijk en Schiphol, kiezen we ervoor de doorgaande lijn te 'knippen' in Noordwijk. In Noordwijk is de overstaptijd zo kort mogelijk. De nieuwe lijnvoering is als volgt:

- » Lijn 361: Noordwijk – Voorhout – Sassenheim – Lisse – Schiphol Airport
- » Lijn 385: Noordwijk – Katwijk – Unmanned Valley – Wassenaar – Den Haag

Kwartierdienst in de spits tussen Noordwijk en Den Haag en meer bussen op zaterdag

We vergroten de aantrekkelijkheid van de rechtstreekse verbinding tussen de Duinstreek en Den Haag door in de spitsuren elk kwartier een verbinding aan te bieden. Een verdubbeling van de reismogelijkheden en een aantrekkelijke frequentie voor forenzen naar de Hofstad. Op lijn 385 is er sprake van een duidelijke spitsrichting: 's morgens naar Den Haag en 's middags naar Noordwijk. De extra ritten in de omgekeerde richting rijden daarom niet de hele route, maar eindigen bij ESA ESTEC in Katwijk. Juist voor deze bestemming is de spitsrichting 's morgens vanuit Den Haag en 's middags omgekeerd. Op deze wijze bieden wij een extra service voor de forens op deze belangrijke werklocatie. Naast de frequentieverhoging op werkdagen, zien wij ook veel potentie in een frequentieverhoging op zaterdag. De huidige uurdienst is niet aantrekkelijk voor een dagje winkelen in de Hofstad. Met een halfuurdienst

verwachten wij nieuwe reizigers te verwelkomen. We zetten hierbij vooral in op recreatieve reizigers.

Motivatie, onderbouwing en effecten

In de huidige dienstregeling zijn Qliners 385, 361 en 365 allen gekoppeld. Hierdoor ontstaat een omloop Leiden Centraal – Schiphol – Sassenheim – Noordwijk – Den Haag v.v. De bussen rijden op deze omloop meermaals door vertraginggevoelige corridors. De verkeersdruk neemt toe en de spitsuren op de dinsdagen en donderdagen zijn al drukker dan voor COVID-19. Een betrouwbare exploitatie is daardoor niet altijd mogelijk. Op de drukke dagen werken vertragingen door op de opvolgende ritten. Dit blijkt ook uit een analyse van de gerealiseerde spitsrijtijden. Regelmatig komen bussen met vijf tot tien minuten vertraging aan op stations Voorhout en Sassenheim, waardoor eventuele aansluitingen op treinen en andere bussen niet gehaald worden. Reizigers krijgen daardoor een onbetrouwbare dienstregeling. Het aanpassen van de rijtijden biedt geen uitkomst. Dit heeft namelijk tot gevolg dat bussen op de rustigere dagen veel moeten wachten onderweg, om te vroeg rijden te voorkomen. Daarom kiezen wij ervoor de doorgaande verbinding Schiphol – Den Haag te knippen in twee separate, betrouwbare lijnen.

Lijn 385 kent een goed gebruik tussen Noordwijk en Den Haag en de realisatie van de nieuwe woonwijk Valkenhorst maakt de potentie voor deze verbinding alleen maar groter. De congestie op de N44 tussen Leiden en Wassenaar zorgt ervoor dat de bus een goede optie is voor forenzen vanuit de Duinstreek. De bus voegt immers pas in Wassenaar in op de N44 en heeft deels de mogelijkheid om files voorbij te rijden. De hogere spitsfrequentie is aantrekkelijk voor forenzen uit de Duinstreek naar bijvoorbeeld het provinciehuis in Den Haag, maar ook omgekeerd voor werknemers van ESA ESTEC uit Wassenaar en Den Haag. De zaterdagse halfuurdienst sluit goed aan bij de behoeften van recreatieve reizigers. Deze reizigers zijn een relevante groep die af en toe gebruik maakt van het ov voor een dagje uit. Door juist lijn 385 naar Den Haag te stimuleren, verwachten wij dat een deel van de nieuwe gebruikers in het weekend ook doordeweeks zal kiezen voor het ov.

TABEL 6: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Vervallen doorgaande verbinding Den Haag – Schiphol	65 reizigers per dag verliezen hun doorgaande verbinding. Voor 25 van hen zijn er goede alternatieven via Leiden, voor 35 andere reizigers wordt de reis met overstap in Noordwijk sneller. Voor tien reizigers per dag is de trein een sneller alternatief en voor vijf reizigers per dag neemt de reistijd toe met nul tot vijf minuten
Frequentieverdubbeling in de spits tussen Noordwijk en Den Haag	Ruim 185 reizigers per dag profiteren van een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden
Frequentieverdubbeling op zaterdag tussen Noordwijk en Den Haag	Circa 200 reizigers per dag profiteren van een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden

1.4.2 Nieuwe recreatielijn tussen Sassenheim en Wassenaar via de Duinstreek

Uit onze analyse van het concessiegebied kwam een opvallende missende verbinding naar voren. Het duinengebied ten noorden van Noordwijk, met haar vele vakantieparken en onder andere ook een Stayokay locatie is niet ontsloten door busvervoer. Gezien het specifieke karakter van dit gebied, is dit ook geen locatie waar het hele jaar veel vervoervraag is, maar in de zomermaanden is dit een belangrijke bestemming voor recreanten. Recreanten uit de regio die een dagje strand doen of genieten van de prachtige natuur die Nationaal Park

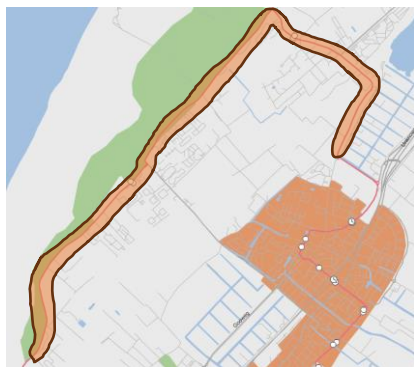
Hollandse Duinen te bieden heeft, maar ook uit andere delen van het land die in het gebied verblijven. Wij zien veel potentie in het bieden van een recreatielijn tussen Sassenheim en Wassenaar via de Duinstreek. Deze verbinding bieden wij met een nieuwe lijn 90.

Seizoenslijn 90 sluit aan op de vervoerbehoefte

Wij bieden deze lijn op zaterdag en zondag vanaf Pasen tot en met de herfstvakantie in de regio midden van het voortgezet onderwijs. In de zomervakantie van het voortgezet onderwijs rijdt deze verbinding ook op werkdagen. Op de genoemde dagen rijdt lijn 90 elk uur van globaal 8:30 uur tot 18:30 uur tussen Noordwijkerhout en Wassenaar. Buiten deze periodes is dit alleen tussen Sassenheim en Noordwijkerhout.

Tussen Noordwijk en Wassenaar rijdt lijn 90 via de huidige route van lijn 90 door Noordwijk en Katwijk en verder via de route van de huidige lijn 385 naar Wassenaar. De eindhalte is Dr. Mansveltkaade / Duinrell, zodat dit attractiepark goed bereikbaar is vanuit de Duinstreek. We treden nog in overleg met MRDH en de houder van de concessie Haaglanden streek of het mogelijk is het eindpunt te verleggen naar de halte Duinrell voor de ingang van het park.

FIGUUR 4: ROUTE LIJN 90 TUSSEN NOORDWIJK EN NOORDWIJKERHOUT, INCLUSIEF VRIJ INSTAPZONE



Onderweg overal instappen

Tussen Noordwijkerhout en Noordwijk rijdt lijn 90 langs diverse recreatieparken en toegangen tot het strand. Reizigers willen we hier zoveel mogelijk gemak bieden. Daarom hanteren we buiten de bebouwde kom een vrij instapregime (zie figuur 4). Er zijn geen haltes, maar reizigers kunnen langs de weg staan en aangeven dat ze mee willen reizen. Omgekeerd geven reizigers bij de chauffeur aan waar zij willen uitstappen en de chauffeur stopt op deze locatie. Wel zo gemakkelijk, zeker voor reizigers met bagage. Om reizigers wel duidelijkheid te bieden over de vertrektijden, publiceren we globale vertrektijden vanaf enkele logische locaties. Hierbij kan gedacht worden aan Landgoed Sancta Maria, bij het Stayokay hostel en het Europarcs vakantiepark. Wij plaatsen hier ook 'opstappalen', zodat ook voor minder bekende reizigers snel duidelijk is dat ze van de bus gebruik kunnen maken.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Toeristen zijn een belangrijke doelgroep binnen ons aanbod. Eerder behandelden we al de aantrekkelijke frequenties die we bieden voor het winkelend publiek in Den Haag, maar toerisme is ook seizoenstoerisme. Naast de Keukenhof is het Nationaal Park Hollandse Duinen bij uitstek een gebied om te recreëren. Zwemmen in de Noordzee of lekker rondlopen in de duinen maken wij eenvoudiger bereikbaar. Hetzelfde geldt voor attractiepark Duinrell. Voor reizigers van verder weg zorgen wij met een comfortabele verbinding vanaf stations Sassenheim en Voorhout voor een goede bereikbaarheid van het strand of een vakantiehuisje. Vakantie begint voortaan al met een ontspannen reis in het ov. In Utrecht rijden wij al jaren een recreatielijn naar kasteel De Haar. Een dagje uit met het ov is best aantrekkelijk en ook in het duinengebied verwachten wij dat de bus goed gebruikt gaat worden. Zeker doordat reizigers niet hoeven te zoeken naar de juiste bushalte, waardoor loopafstanden beperkt blijven. Het stoppen buiten reguliere bushaltes is vanuit RVV 1990 toegestaan en ook eerder al toegepast in Nederland op de Veluwe en zuidwest Drenthe.

TABEL 7: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Introductie recreatielijn tussen Sassenheim en Duinrell via Duinstreek in zomerseizoen	Dit betreft een nieuwe verbinding. Er zijn in principe geen bestaande reizigers. Wel is het mogelijk dat enkele reizigers die nu lopen vanaf Noordwijkerhout of Noordwijk naar de recreatieparken voortaan met de bus kunnen reizen

1.5 Corridors Duinstreek – Haarlem, Leiden – Haarlem en Duinstreek – Schiphol

De Bollenstreek is van oudsher het domein van de ‘50’er lijnen’. Deze verbindingen zijn primair noord-zuid gericht, met als beste voorbeeld de hoofdas in dit fleurrijke gebied: lijn 50 van Leiden naar Haarlem. Ook de spoorlijnen vanuit Leiden richting Haarlem en Schiphol zijn primair noord-zuid georiënteerd. Daarom spreken wij ook van corridors richting Haarlem. We behandelen in deze paragraaf zowel de corridor vanuit Leiden als vanuit de Duinstreek. Ook de corridor Duinstreek – Schiphol nemen we mee in deze paragraaf. Deze corridor is namelijk vervoerkundig sterk verbonden met de twee andere corridors. We verbeteren het ov in de Bollenstreek met nieuwe, snelle verbindingen en slimme doorsteekjes:

- » Nieuwe snelle verbinding tussen de Bollenstreek en Leiden via de A44 en Bio Science Park
- » Goede aansluitingen met wachtgarantie op station Sassenheim
- » Snellere reismogelijkheden met wachtgarantie naar Haarlem door betere aansluitingen
- » Verdubbeling van het aantal reismogelijkheden tussen Leiden en Lisse op de meeste momenten

1.5.1 Betere aansluitingen lijn 361 in Voorhout: halvering van de reistijd naar Haarlem

De nieuwe dienstregeling van lijn 361 sluit in Voorhout goed aan op de treinen van en naar Haarlem. De ov-verbinding tussen Noordwijk en Haarlem is momenteel ver ondermaats. Dit wordt primair veroorzaakt door de slechte aansluiting op station Voorhout. Het ov is daardoor geen alternatief voor (net-)niet-reizigers. Kleine verbeteringen hebben daarom een groot effect en we verwachten hiermee de modal shift positief te beïnvloeden.

Lijn 361 sluit vanuit Noordwijk goed aan op de trein naar Haarlem en omgekeerd. De verbinding Noordwijk – Voorhout geldt als feederverbinding. De bussen naar Noordwijk wachten daarom op eventueel vertraagde treinen uit Haarlem. De voordelen voor reizigers zijn groot. Waar een reis vanaf de halte Boerenburg in Noordwijk naar station Haarlem in de ochtendspits momenteel 57 minuten duurt, is dit door de verbeterde dienstregeling ruim 20 minuten sneller.

Motivatie, onderbouwing en effecten

De snelle reistijd tussen Noordwijk en Haarlem is concurrerend met de auto, waardoor wij verwachten nieuwe reizigers te mogen verwelkomen vanuit Noordwijk naar Voorhout en omgekeerd. Deze reizigers reizen primair van en naar Haarlem. De ruime bedieningstijden zorgen ervoor dat ook reizigers die vroeg beginnen of laat klaar zijn eenvoudig met het ov reizen.

TABEL 8: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Halvering reistijd tussen Noordwijk en Haarlem	Onbekend. Er is geen data geleverd van overstapbewegingen

1.5.2 Leiden – Haarlem: sneller, vaker en goede overstappen in Sassenheim

De meest in het oog springende wijziging in de Bollenstreek is de gewijzigde lijnvoering op de corridor Leiden – Haarlem. De belangrijkste bestemmingen voor reizigers uit de Bollenstreek zijn Haarlem, Leiden en station Sassenheim. Door de verkeersdruk is er een grote variatie in rijtijden op lijn 50, waardoor het vaak niet mogelijk is om goede aansluitingen te bieden op de trein op station Sassenheim. Dit wordt versterkt doordat de treinen niet in een kwartier-interval rijden en doordat in Haarlem geen ruimte is voor bufferende bussen. Lange keertijden zijn daardoor niet mogelijk. Om toch de aansluitingen in Sassenheim mogelijk te maken, splitsen we lijn 50 in twee lijnen:

- » Lijn 50: Lisse – Sassenheim – Warmond – Leiden
- » Lijn 250: Haarlem – Bennebroek – Hillegom – Lisse – A44 – Bio Science Park – Leiden

Sneller naar Leiden, rechtstreeks naar Bio Science Park

De nieuwe lijn 250 verkort reistijden naar Leiden vanuit de gehele Bollenstreek. Reizigers profiteren van een reistijdreductie tot tien minuten. Daarnaast ontsluit lijn 250 via de hov-as op de Plesmanlaan ook het Bio Science Park. Door reizigers rechtstreeks naar deze toplocatie te brengen, bieden wij forenzen en studenten een verleidelijk aanbod waar je niet omheen kan. En niet alleen reizen zij rechtstreeks, voortaan zijn ze tot twintig(!) minuten sneller op het werk.

Lijn 50 sluit altijd aan op de trein in Sassenheim

De introductie van lijn 250 maakt het mogelijk om lijn 50 volledig te concentreren op de treinaansluitingen in Sassenheim. Zeven dagen per week sluit lijn 50 van en naar Lisse in beide richtingen goed aan op de Sprinters van en naar Den Haag. Met name in de spitsuren en in de avond is deze overstap in de huidige situatie ondermaats. Door de betere aansluitingen vermindert de reistijd vanuit de Bollenstreek naar Den Haag met vijf tot tien minuten. De feederverbinding Lisse – Sassenheim wordt ingevuld door lijnen 50 en 361. Dit betekent dat we op deze lijnen in Sassenheim wachtgaranties bieden voor reizigers uit de treinen op de bussen richting Lisse.

Aantrekkelijke frequenties

De frequenties op de route tussen Haarlem en Leiden zijn grotendeels ongewijzigd ten opzichte van de huidige dienstregeling. Op werkdagen rijdt overdag elk kwartier een bus. 's Avonds en in het weekend is dit elk half uur. In de ochtendspits is er korte tijd elke tien minuten een bus tussen Lisse en Leiden. 's Avonds laat (na 23:00 uur) rijdt lijn 250 niet tussen Lisse en Leiden. De vervoersvraag biedt op die momenten geen aanleiding voor een rechtstreekse snelbus. Reizigers reizen dan met lijn 50. Van Leiden naar Hillegom en verder, blijft de laatste reismogelijkheid gelijk aan de huidige dienstregeling.

Lijn 50 rijdt in de basis elk half uur. In de spitsuren is dit vier keer per uur. Doordat de treinen in Sassenheim niet perfect elk kwartier rijden, maar in een 10/20 interval, sluit een kwartierdienst niet goed aan op de treinen. Lijn 50 rijdt dan ook in hetzelfde interval als de treinen. Door de combinatie van lijnen 50 en 250 ontstaan er meer reismogelijkheden tussen

Lisse en Leiden. In de ochtendspits rijden er tot tien bussen per uur vanuit Lisse naar Leiden. Overdag is dit zes keer per uur en in de middagspits acht keer per uur. In de avonduren en weekenden is dit tot 23:00 uur vier keer per uur.

Motivatie, onderbouwing en effecten

De grote variatie in rijtijden maakt het onmogelijk om in Sassenheim altijd goed aan te sluiten op de trein voor reizigers uit de Bollenstreek. Dit blijkt ook uit de huidige dienstregeling. Daarom reizen veel reizigers door naar Leiden. Deze reizigers bieden we nu een snellere en comfortabelere verbinding met lijn 250. Het Bio Science Park wordt rechtstreeks en twintig minuten sneller bereikbaar vanuit de Bollenstreek. De directe verbinding in combinatie met een korte reistijd, zorgen voor een aantrekkelijk aanbod voor reizigers. We gaan met bedrijven op Bio Science Park in gesprek om grootverbruik contracten af te sluiten voor werknemers daar. Ons vervoeraanbod vormt hierbij een goede basis.

De goede aansluitingen in Sassenheim resulteren in een reistijdreductie op de gehele reisrelatie naar Den Haag en bieden een perfect alternatief voor de auto via de A44/N44. Een reis vanaf de halte Anna Blamandreef in Lisse naar het Provinciehuis in Den Haag duurt in ochtendspits met de auto circa 45 minuten. Met de bus en trein is dit slechts vijf minuten langzamer. Voor reizigers ontstaat er een helder vervoeraanbod: reis je naar Leiden, dan reis je met de snelle lijn 250. Reis je naar Den Haag en verder, dan reis je met lijn 50 en de trein.

Als gevolg van deze splitsing in reizigersstromen hebben 65 reizigers per werkdag naar Sassenheim vanuit Hillegom, Bennebroek, Heemstede en Haarlem geen rechtstreekse reismogelijkheid meer. Van deze reizigers reizen er 42 naar de halte Parklaan. Deze is nabij de halte Van Pallandtlaan, waar lijn 250 wel stopt. Naar het station reizen 15 reizigers. Deze reizigers kunnen met lijn 250 doorreizen naar Leiden en daar eventueel verder reizen met de trein. Reizigers uit Hillegom kunnen ook reizen via station Nieuw-Vennep. De overige acht reizigers hebben voortaan een extra overstap van lijn 250 op lijn 50. Daar staat tegenover dat bijna 500 dagelijkse reizigers naar Leiden een snellere verbinding krijgen en voor ruim 185 dagelijkse reizigers vanuit Lisse en Sassenheim naar het station in Sassenheim de aansluitingen op de treinen verbeteren.

TABEL 9: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Introductie nieuwe lijn 250 tussen Leiden en Haarlem	Bijna 500 reizigers per dag naar Leiden reizen voortaan 10 minuten sneller
Lijn 50 ingekort tot Leiden – Lisse	8 reizigers krijgen een extra overstap, 42 per dag moeten extra overstappen of 650m lopen naar de halte
Betere treinaansluiting lijn 50 in Sassenheim	Circa 185 reizigers per dag die in- of uitstappen profiteren (mogelijk) van betere overstappen (- 10 min.)
(Veel) meer bussen tussen Lisse en Leiden	Circa 365 reizigers per dag tussen Leiden en Lisse hebben 2 tot 4 reismogelijkheden per uur extra

1.5.3 Verbeteringen op de corridor Noordwijk – Noordwijkerhout – Hillegom – Nieuw-Vennep

De Bollenstreek is meer dan alleen de corridor Haarlem – Leiden. Ook voor de overige reisrelaties hebben wij grote verbeteringen in het aanbod in het verschiet. De eerder besproken introductie van lijn 22 verbetert niet alleen de verbinding tussen Noordwijk en Leiden. Ook Noordwijkerhout krijgt hierdoor een snellere verbinding met Leiden en verbeteren

de treinaansluitingen in Hillegom voor een snelle reis naar Haarlem en verder. De verbeteringen in de Bollenstreek zijn groot:

- » Reistijdreductie van meer dan 10% tussen Noordwijkerhout en Leiden;
- » Reistijdreductie van meer dan 25% voor reizigers tussen Noordwijkerhout en Haarlem;
- » Nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Noordwijkerhout en Sassenheim;
- » Meer bussen tussen Voorhout en Sassenheim door de combinatie van lijnen 57, 90 en 361;
- » Extra ritten in de ochtendspits tussen Hillegom en Nieuw-Vennep.

Lijn 22 voor snelle verbinding Noordwijkerhout – Leiden

De meest logische route vanuit Noordwijkerhout naar Leiden is via de N206. Hoewel deze route qua afstand iets langer is dan de route van de huidige lijn 57 via Voorhout en Oegstgeest, is deze route wel sneller. Wij zien veel potentie in een nieuwe verbinding via deze corridor en verbeteren tegelijkertijd de reisrelatie tussen Noordwijkerhout en Noordwijk. Zoals eerder vermeld verdubbelen wij hier namelijk het aantal reismogelijkheden! De nieuwe lijn 22 vervangt lijn 90 tussen Noordwijkerhout en Noordwijk en rijdt daarna snel via de N206 naar Leiden en ontsluit onderweg het Bio Science Park. Reizigers uit Noordwijkerhout naar Leiden profiteren van een reistijdverkortening van meer dan 10%.

Betere aansluitingen op de trein in Hillegom

De huidige lijn 57 kent in Hillegom een ruime overstap op de trein naar Haarlem. Op een reistijd van 38-39 minuten bedraagt de wachttijd 15 minuten. Dit is 38% van de totale reistijd naar station Haarlem. Wij verbeteren deze aansluiting door de overstaptijd terug te brengen en verkorten daarmee de reistijd van de totale reis tussen Noordwijkerhout en Haarlem. Met de huidige lijn 57 is het in theorie mogelijk zowel in Voorhout als in Hillegom goede aansluitingen te bieden op de trein. De overstaptijden zijn dan met drie minuten erg kort. Wachten op een vertraagde trein betekent automatisch dat de bus dan niet op tijd is om een overstap te bieden op de trein op het andere station. Doordat lijn 22 alleen station Hillegom bedient op de route richting Leiden, is het mogelijk de overstap iets ruimer te maken. Sterker nog: de aansluiting garanderen wij. De bus wacht op een eventueel vertraagde trein zonder dat op een ander aansluitpunt reizigers hun trein missen.

Meer ritten tussen Hillegom en Nieuw-Vennep en betere aansluitingen op trein

Voor reizigers naar Hoofddorp, Schiphol en het zuidwesten van Amsterdam verbeteren wij de aansluiting in Nieuw-Vennep. Om deze verbinding extra interessant te maken, rijdt lijn 22 in de ochtendspits elk half uur van en naar Nieuw-Vennep met een goede aansluiting op de treinen naar Leiden en Den Haag. Voor reizigers uit Hillegom naar Den Haag die nu reizen via station Sassenheim, is deze reismogelijkheid een goed alternatief met dezelfde totale reistijd.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Uit onze analyse valt het lage ov-gebruik van Noordwijkerhout erg op. Gemiddeld maakt een inwoner van deze plaats slechts acht ov-reizen per jaar. Dit is erg weinig. Bijvoorbeeld Lekkerkerk kent een vergelijkbaar ov-gebruik, maar heeft minder dan de helft van het aantal inwoners. De lage score van Noordwijkerhout kent verschillende mogelijke oorzaken:

- » De reistijd naar Leiden bedraagt ruim 40 minuten, oplopend tot 45 minuten in de spitsuren.
- » Reizigers naar Haarlem moeten in Hillegom een kwartier wachten op de trein.

- » Reizigers naar Schiphol hebben slechts één verbinding per uur via Nieuw-Vennep. De overstaptijd in Nieuw-Vennep bedraagt twee minuten en is daarmee geen officiële overstap, waardoor reizigers zijn aangewezen op een trein later en de reistijd tien minuten langer wordt.
- » De wachttijd in Voorhout tussen de bus en de trein van/naar Den Haag is ongeveer 20 minuten.

Dit alles resulteert erin dat het ov voor veel (net-)niet-reizigers geen volwaardig alternatief kan zijn voor de auto. Met ons aanbod bieden wij (net-)niet-reizigers uit Noordwijkerhout een optimale mix van rechtstreekse verbindingen met Leiden en goede aansluitingen op treinen. De totale reistijd neemt met tien minuten af. Voortaan bereiken de 60 dagelijkse reizigers uit Noordwijkerhout het station in Haarlem in minder dan een half uur, waarmee de reistijd veelal zelfs korter is dan de reis met de auto. Ook voor reizen verder richting het werkgelegenheidsgebied Amsterdam Sloterdijk is de winst met een tien minuten snellere reis groot.

TABEL 10: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATRTEGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Kortere reistijd tussen Noordwijkerhout en Haarlem	78 dagelijkse uitstappers op station Hillegom krijgen betere aansluitingen en een kortere reistijd
Extra spitsritten tussen Hillegom en Nieuw-Vennep	Circa 40 reizigers per dag naar Nieuw-Vennep krijgen in de ochtendspits 2x per uur een bus ipv 1

1.5.4 Nieuwe verbinding Noordwijkerhout – Voorhout – Sassenheim

Met de introductie van lijn 22 tussen Noordwijkerhout en Leiden verliest lijn 57 een groot deel van haar waarde tussen Noordwijkerhout en Leiden. Deze lijn krijgt daarom een andere rol in ons netwerk en verbindt Noordwijkerhout snel met treinstations Voorhout en Sassenheim. Net name deze laatste verbinding is een missende schakel in het netwerk. Met deze snelle verbinding realiseren wij voor reizigers uit Noordwijkerhout naar Schiphol en verder een reistijdreductie van drie tot twintig minuten, afhankelijk van de instaphalte. De potentie voor deze verbinding komt uit onze uitgebreide analyses naar voren. De meeste reisbewegingen vanuit Noordwijkerhout zijn interne verplaatsingen, maar opvallend is dat vaker gereisd wordt naar bestemmingen als Amsterdam en Schiphol dan naar Leiden. De nieuwe lijn 57 rijdt op werkdagen eenmaal per uur tussen Sassenheim, Voorhout, Noordwijkerhout en Lisse. Het andere half uur rijdt lijn 90 dezelfde route tussen Noordwijkerhout en Sassenheim. In het toeristenseizoen rijdt deze lijn verder naar Wassenaar.

Frequente busverbinding tussen Voorhout en Sassenheim

Lijnen 57, 90 en 361 rijden allemaal tussen Voorhout en Sassenheim. Het aantal reismogelijkheden op deze route verdubbelt daardoor. Voortaan is er overdag vier keer per uur een bus tussen beide dorpen met betere treinaansluitingen. Dit verkort de ketenreis voor reizigers vanuit Voorhout naar Schiphol en verder. De relatie Sassenheim – Voorhout en geldt als feederverbinding. De bussen wachten dan ook op vertraagde treinen uit Schiphol.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Vanuit Noordwijkerhout biedt de nieuwe lijn 22 een snelle verbinding met Leiden. Lijn 57 heeft daardoor op de verbinding tussen Noordwijkerhout en Leiden nauwelijks nog toegevoegde waarde. Vanuit Noordwijkerhout is de verbinding richting Schiphol en Amsterdam Zuid ondermaats. Enerzijds verbeteren wij deze verbinding door lijn 22 beter te laten aansluiten op de treinen in Nieuw-Vennep, maar wie zien vooral veel potentie in het

aanbieden van een nieuwe, snellere reismogelijkheid via Sassenheim. Vooral uit de buurt Victor scheelt dit reizigers veel tijd. Voortaan is Schiphol tot twintig minuten sneller te bereiken voor inwoners uit deze buurt. De reistijd bedraagt nog maar 40 minuten. Met de auto in de ochtendspits is dit 25-35 minuten, wat een VF-factor van 1,2 tot 1,5 betekent. Het ov heeft daarmee een acceptabele reistijd.

TABEL 11: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Rechtstreekse reismogelijkheid tussen Noordwijkerhout en Sassenheim	Dit betreft een nieuwe verbinding, er zijn geen bestaande reizigers
Verdubbeling aantal reismogelijkheden tussen Voorhout en Sassenheim	Circa 90 reizigers per dag krijgen 2x zo veel reismogelijkheden

1.6 Netwerk in en rondom de stad Leiden

Als grootste kern in het gebied is Leiden een belangrijke bestemming voor reizigers, maar ook een belangrijke herkomst. De ruim 125.000 (200.000 inclusief Voorschoten, Leiderdorp en Oegstgeest) inwoners werken, studeren en recreëren in de stad of pendelen dagelijks naar steden en dorpen in de omgeving. Leiden is al de grootste stad binnen de concessie en breidt de komende jaren verder uit. Nieuwe inwoners met nieuwe mobiliteitsbehoeften.

Leiden heeft een eigen stadsdienst. Deze vervult een belangrijke functie in het voor- en natransport naar het station voor inwoners van Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten. Daarnaast biedt het netwerk een fijnmazige ontsluiting binnen de stad en verbindt het de diverse wijken rechtstreeks met het centrum. Steeds dominanter wordt het vervoer van studenten en forenzen naar de locaties van de universiteit op Bio Science Park met lijn 9 en de diverse locaties in- en rondom de Binnenstad en Witte Singel. Ook het MBO Rijnland in de Lage-Mors is een belangrijke bestemming voor studenten.

Behouden wat goed is

De routes van de stadsdienst zijn al vele jaren hetzelfde en voldoen voor een groot deel aan de behoefte van de huidige gebruikers. Wij koesteren de functie van de stadsdienst en laten een groot deel van de routes ongemoeid. Wel zien wij enkele verbetermogelijkheden en voeren deze verbeteringen door.

Het lijnennet wordt daardoor logischer voor de reiziger. Ook de gemeente Leiden heeft verbetermogelijkheden gesignaleerd en wil graag hogere frequenties en meer directe verbindingen. Beide wensen willigen wij in: de stadslijnen gaan vaker rijden en we verkorten reistijden van de totale ketenreis door nieuwe slimme verbindingen aan te bieden. De aansluitingen op de treinstations Lammenschans en De Vink op de treinen worden beter door enkele lijnkoppelingen over het station te wijzigen. Door de benodigde rijtijd is het nu niet mogelijk om alle aansluitingen goed te bieden. De andere lijnkoppelingen maken deze aansluitingen wel mogelijk.

Reizigers in de Sleutelstad profiteren van de volgende verbeteringen:

- » Voor een stadsdienst is een frequentie van één keer per uur ondermaats. Daarom hebben alle wijken in Leiden tot einde dienst voortaan minimaal elk half uur een verbinding.
- » R-net 410 naar Leiderdorp rijdt vaker: in de spitsuren elke tien minuten, in de daluren elk kwartier.

- » Naar de Merenwijk rijdt zeven dagen per week tot einde dienst elk kwartier een bus
- » We bieden een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Oegstgeest en station Sassenheim, met goede aansluitingen op de treinen naar Schiphol en de bussen richting Lisse.
- » Alle stadslijnen bedienen zowel het station als het centrum. Het centrum is zo vanuit alle wijken rechtstreeks bereikbaar.
- » We verbeteren de aansluitingen op stations De Vink en Leiden Lammenschans.
- » We kiezen voor de drie centrumroutes met een duidelijke bedieningsstructuur.
- » De wijk Poelgeest nemen we op in het netwerk, waarmee alle wijken in de Leidse agglomeratie een busverbinding hebben.

Veel verbeteringen voor reizigers, maar het meest belangrijke van allemaal: alle bestaande haltes blijven bediend en blijven rechtstreeks verbonden met het station.

1.6.1 Het nieuwe netwerk

Vrijwel alle routes blijven hetzelfde. Wel is er voor een deel van de inwoners een klein gewenningspuntje: zij reizen voortaan met een ander lijnummer. Ook zijn enkele koppelingen op het station gewijzigd. Voor reizigers blijven de belangrijkste bestemmingen zoals het station en centrum altijd rechtstreeks bereikbaar. Het nieuwe lijnennet in de stad en directe omgeving is als volgt:

Route	
1	Station De Vink – Kloosterhof – Leiden Centraal – Centrum – Station Lammenschans – Leiderdorp Leyhof
2	Station De Vink – Stevenshof – Leiden Centraal – Centrum – Station Lammenschans – Ld’ dorp Oranjewijk
3	Merenwijk – Leiden Centraal – Centrum – Noorderkwartier – Leiderdorp De Baanderij – Leiderdorp Leyhof
4	Merenwijk – Leiden Centraal – Centrum – Station Lammenschans – Fortuinwijk – Station De Vink
9	Leiden Centraal – Bio Science Park
14	Leiden Centraal – Centrum – Tuinstadwijk – Vijf meiplein – Station De Vink
55	Voorhout – Oegstgeest Haaswijk – Wassenaarseweg – Leiden Centraal – Centrum – Boshuizen – Voorschoten
56	Sassenheim – Oegstgeest Haaswijk – Lange Voort – Poelgeest – Leiden Centraal – Centrum – Noorderkwartier – Leiderdorp – Oud Ade – Rijpwetering – Roelofarendsveen

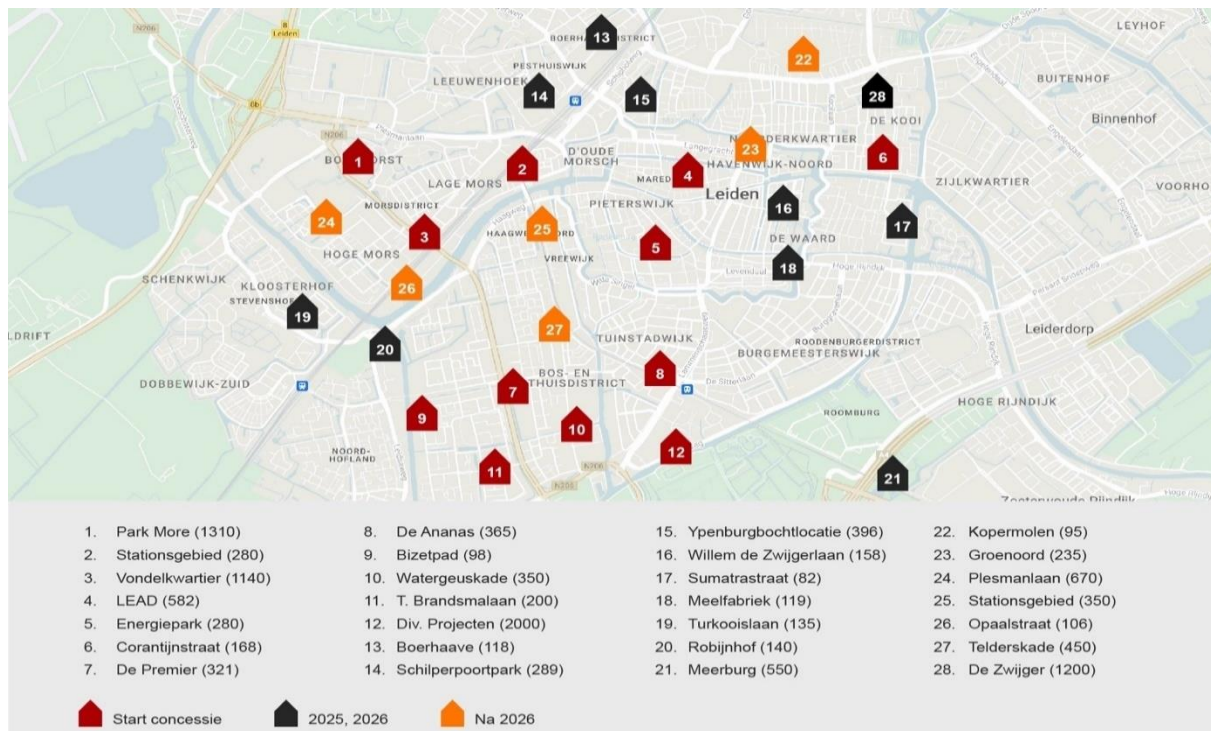
Naast bovengenoemde lijnen behandelen wij in deze paragraaf ook de lijnen 187 (binnen Leiden) en R-net 410. Lijn 410 heeft een belangrijke functie binnen de ontsluiting van Leiden en Leiderdorp. Lijn 187 vervangt binnen Leiden de huidige lijn 7, zoals nu ook al het geval is in de avonden en weekenden. Als laatste bespreken we de nieuwe verdeling van buslijnen over de verschillende centrumroutes. Wijzigingen op de overige streeklijnen die van en naar Leiden rijden, bespreken wij in de corridors, waar de lijn zijn grootste functie heeft.

1.6.2 Netwerk voor de huidige reizigers en voorbereid op de toekomst

We creëren een robuust netwerk met veel voordelen voor de Leidse reizigers, voorbereid op de grote groei van het aantal inwoners in de stad. Groei die zeker is, want in Leiden worden veel nieuwe woningen gebouwd. De meeste projecten hebben wij in figuur 6 overzichtelijk weergegeven, met grofweg het aantal nieuwe woningen dat gerealiseerd wordt. De bordeauxrode locaties zijn naar verwachting gereed bij de start van de concessie. De bruine

gebieden worden (grotendeels) opgeleverd tijdens de jaren waarvoor we dit Vervoerplan hebben opgesteld en de oranje locaties volgen in de jaren erna.

FIGUUR 6: NIEUWE WONINGBOUWLOCATIES IN LEIDEN INCLUSIEF AANTAL NIEUWE WONINGEN



Nieuwe woningen, nieuwe reizigers

Bij de start van de concessie zijn er al ongeveer 2.000 woningen gerealiseerd en in 2025 en 2026 worden maar liefst ruim 7.000 woningen extra in het gebied opgeleverd, waarmee Leiden zeker 10.000 en misschien wel 15.000 nieuwe inwoners mag verwelkomen. Ook de jaren erna blijft Leiden aan de weg timmeren en worden nog ruim 3.000 woningen gerealiseerd. Een ongekende groei, waarvoor wij veel kansen zien een belangrijke bijdrage te leveren in de dagelijkse verplaatsingsbehoeften. Wij realiseren een netwerk dat aantrekkelijk is voor de nieuwe inwoners en niet onbelangrijk: de huidige inwoners en reizigers profiteren volop van mee.

Transport oriented development in Leiden

Juist in Leiden zijn de kansen groot om de nieuwe inwoners te verleiden om gebruik te maken van het ov. Veel nieuwbouw wordt gerealiseerd langs (h)ov routes. Hierbij springen de nieuwbouwlocaties rondom de Willem de Zwijgerweg, de Plesmanlaan en nabij station Lammenschans het meest in het oog. De eerste corridor wordt frequent bediend door R-net 410 en snelBuzz lijnen 365 en 366 (zie §1.7). Ook de bussen van en naar de Merenwijk ontsluiten deze locaties goed. Rondom de Plesmanlaan bieden wij hoogfrequent ov met R-net-lijnen 400 en 401, lijnen 22, 23 en 250. Station Lammenschans wordt eveneens bediend door lijnen 400 en 401. Daarnaast rijden hier diverse stadslijnen en is het treinstation op loopafstand. Al deze locaties krijgen bij ons in de spitsuren minimaal veertien bussen per uur en zelfs 's avonds minimaal zes bussen per uur!

1.6.3 Eén is geen: Alle wijken hebben minimaal twee keer per uur een bus

Naast een aantrekkelijk netwerk voor nieuwe reizigers, hechten wij ook veel waarde aan het verbeteren van het aanbod voor de bestaande reizigers. Eén van de belangrijkste maatregelen is het vergroten van het vervoeraanbod in de avonden en weekenden. De afgelopen jaren hebben in het teken gestaan van een versobering van de dienstregeling. Met name 's avonds en op zondag is het vervoeraanbod met veelal slechts één bus per uur zeer beperkt. Het ov is daardoor niet aantrekkelijk voor recreatieve reizigers, maar ook niet voor forenzen en studenten die 's avonds naar huis willen. Wij hanteren een duidelijke ondergrens en bedienen alle wijken in Leiden en Leiderdorp minimaal twee keer per uur tot het einde van de avond. Door een combinatie van twee lijnen zijn de meeste wijken van maandag tot en met zaterdag overdag vier keer per uur verbonden met het centrum en het station.

Motivatie, onderbouwing en effecten

In de avonduren en op zondag reizen vooral recreatieve reizigers. Tegelijkertijd zijn de forenzen van de spits, de recreanten van het weekend. Zij zullen niet bewust een keuze maken voor het ov, als ook voor de niet dagelijkse reis het ov niet voldoende aansluit bij hun behoeften. Juist dit soort reizen aantrekkelijk maken, helpt om het gebruik van ov als gewoon te beschouwen.

Een aantrekkelijke dienstregeling is ook een randvoorwaarde om reizigers te verleiden gebruik te maken van het ov in de avonden en weekenden en hen daarna te behouden. De huidige uurdiensten passen daar niet bij.

TABEL 12: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Minimaal elk half uur een bus naar alle stadswijken in Leiden en Leiderdorp op alle momenten van de week. Door combinaties van lijnen hebben veel wijken vaker een bus	In 2019 reisden gemiddeld ruim 630 reizigers per avond op deze tijden. In 2024 zijn dit 450 reizigers (op basis van 2022, opgehoogd naar 2024). 180 reizigers minder. Wij verwachten 50% terug te winnen

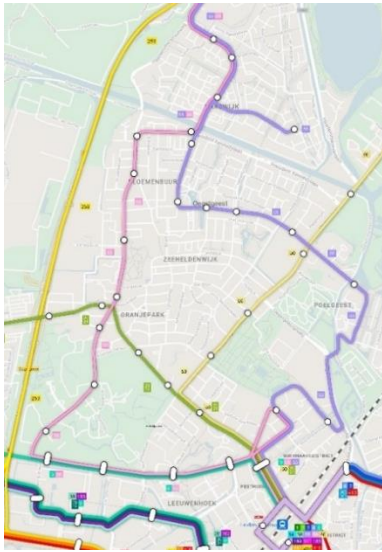
1.6.4 Meer rechtstreekse reismogelijkheden in Oegstgeest

Voor reizigers uit Oegstgeest nemen we een nieuwe rechtstreekse verbinding naar Sassenheim op in het netwerk. Daarnaast bedient de bus tussen Voorhout en Leiden voortaan een groter deel van Oegstgeest. De wijk Poelgeest krijgt zeven dagen per week een frequente busverbinding. De bediening op de Rijnsburgerweg met lijn 20 en 21 en op de Warmonderweg met lijn 50 blijft behouden.

Nieuwe verbinding tussen Sassenheim en Oegstgeest

Van maandag tot en met vrijdag introduceren we een rechtstreekse reismogelijkheid tussen Oegstgeest (Rhinjeesterstraatweg en Haaswijk) en Sassenheim. Deze nieuwe lijn rijdt elk half uur vanaf aanvang dienst tot globaal 20:00 uur. De bussen rijden vanaf station Sassenheim via bedrijventerrein Sassenheim-Zuid naar de Haaswijk in Oegstgeest en verder via de route van de huidige lijn 57 naar station Leiden Centraal. Deze verbinding bieden wij als lijn 56, het bestaande lijnnummer van de bus tussen Leiden en Roelofarendsveen (en verder naar Leimuiden). Deze verbindingen koppelen wij op het station van Leiden, waardoor meer rechtstreekse reismogelijkheden ontstaan. Lijn 56 rijdt voortaan dan ook tussen Sassenheim en Roelofarendsveen via Leiden Centraal. Na 20:00 uur en in het weekend rijdt deze lijn alleen tussen Roelofarendsveen en Oegstgeest Haaswijk.

FIGUUR 7: NETWERK IN OEGSTGEEST (BEDIENING LUSJE HAASWIJK ZAL GEBEUREN MET LIJN 56 I.P.V. LIJN 55)



Betere bediening Alrijne ziekenhuis

Deze transversale verbinding creëert nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden. Reizigers uit Oegstgeest hebben voortaan een rechtstreekse verbinding met het centrum van Leiden, maar ook beide locaties van het Alrijne ziekenhuis zijn rechtstreeks met elkaar verbonden. Om dit mogelijk te maken wijzigen wij de route van lijn 56 tussen Oegstgeest en Leiden Centraal. De bus rijdt voortaan een klein lusje via de Dieperpoellaan langs het Alrijne ziekenhuis. Reizigers hebben zo samen met lijn 55 vier verbinding per uur naar dit ziekenhuis.

Verlenging lijn 8 naar Voorhout met nieuw lijnnummer

Naast de nieuwe verbinding met Sassenheim, blijft de verbinding tussen Oegstgeest en Voorhout bestaan. Dit realiseren wij door de huidige lijn 8 vanaf Haaswijk te verlengen naar Voorhout. Omdat lijn 8 voortaan eindigt in de gemeente Teylingen, wijzigen wij (in lijn met artikel 3.6.1 van het PvE) het lijnnummer naar lijn 55.

Lijn 55 rijdt niet verder dan station Voorhout en sluit op dit station goed aan op de treinen van en naar Haarlem. De verbinding tussen Voorhout en Noordwijkerhout blijft bestaan met lijnen 57 en 90. Lijn 55 rijdt elk half uur op alle dagen van de week. Voor reizigers die met de trein uit Haarlem komen wel zo fijn. Welke trein je ook neemt, de bus staat netjes te wachten om je verder te brengen naar Oegstgeest. Aan de Leidse zijde rijdt lijn 55 door naar Voorschoten, via de route van de huidige lijn 5 en heeft ook dit deel van Oegstgeest een verbinding met de Leidse binnenstad.

Routewijziging via Poelgeest

De route van lijn 55 wijzigt tussen Leiden Centraal en de Haaswijk. In plaats van de huidige route van lijn 8 via Warmonderweg, rijdt lijn 55 via de Lange Voort, de Willem de Zwijgerlaan en de nieuwe brug tussen Poelgeest naar de Oegstgeesterweg. De 2.700 inwoners van Poelgeest krijgen door deze routewijziging elk half uur een aantrekkelijke busverbinding met Leiden Centraal en Voorschoten via het centrum van Leiden. Lijn 55 bedient in Poelgeest de halte die reeds is aangelegd op de Lange Voort, ter hoogte van de Jachthaven. In de implementatie gaan we met gemeente Oegstgeest in overleg om de eventuele andere haltelocaties te bepalen. Door deze wijziging wordt de halte Abtspoelweg alleen nog door lijn 50 aangedaan. Reizigers van en naar deze halte behouden minimaal elk half uur een busverbinding.

Motivatie, onderbouwing en effecten

We kiezen er bewust voor om de huidige route van lijn 57 te koppelen aan het trajectdeel naar Sassenheim en de verbinding tussen Voorhout en Oegstgeest te koppelen aan de huidige lijn 8. Vanuit Oegstgeest reisden voor COVID-19 ongeveer tien reizigers per dag naar Voorhout en omgekeerd. Drie van hen reizen tussen de Haaswijk en Voorhout, voor deze reizigers is er geen verschil. Wij verwachten op basis van onze data dat een rechtstreekse verbinding naar Sassenheim meer vervoerpotentie heeft. Doordat een deel van Oegstgeest met lijn 50 al een goede verbinding met station Sassenheim heeft, zal het verlengen van lijn 8 relatief weinig meerwaarde bieden voor de meeste Oegstgeesters. De route van de huidige lijn 57 bedient een andere deel van Oegstgeest, waardoor vrijwel heel Oegstgeest een snelle

verbinding heeft met het station Sassenheim. In figuur 8 is het effect goed zichtbaar. Slechts een klein deel van Oegstgeest heeft niet binnen 400 meter een bushalte vanaf waar naar Sassenheim gereisd kan worden. De verbinding tussen Voorhout en Leiden blijft bestaan en bediend een groter deel van Oegstgeest. Hierdoor krijgen meer (potentiële) reizigers een snellere reismogelijkheid naar bijvoorbeeld Haarlem.

FIGUUR 8: ROUTES LIJNEN 50 EN 56 IN MET INVLOEDSGEBIEDEN VAN DE HALTES



Concurrerende reistijden

De reistijd naar Schiphol vanuit de Haaswijk met het ov is voortaan nog maar een half uur. Een reistijd die zeer concurrerend is met de auto, die er in de spits vrijwel even lang over doet. De huidige reistijd met het ov is minimaal 36 minuten. Een reistijdwinst van 19%. De nieuwe route is sneller, maar ook goedkoper.

De rechtstreekse route is korter en dat scheelt in de portemonnee. Een slimme en nuttige besteding van de DRU's. Ook psychologisch is de winst groot. Voor een reis naar Schiphol moeten reizigers nu eerst naar het zuiden reizen, om vervolgens weer met de trein naar het noorden reizen. Wanneer zij al een half uur aan het reizen zijn, rijden ze praktisch langs hun eigen huis met de trein. Deze onlogische route behoort tot het verleden. In tabel 13 hebben we de reistijden vergeleken voor een reis op dinsdagochtend met vertrek om 7:30 uur vanaf de halte Gerrit Rietveldlaan in Haaswijk. Met deze kortsluitverbinding zetten wij in op het verleiden van (net) niet reizigers en forenzen vanuit Oegstgeest richting Schiphol en Amsterdam.

TABEL 13: VERGELIJKING REISTIJDEN VANUIT OEGSTGEEST NAAR HAARLEM EN SCHIPHOL

Reisrelatie	Reistijd ov 2023	Reistijd auto spits	Reistijd Qbuzz	Vf factor nw
Oegstgeest – Schiphol	36 minuten	20-26 minuten	29 minuten	1,45 – 1,12
Oegstgeest – Haarlem	38 – 47 minuten	35 – 50 minuten	35 minuten	1,00 – 0,70

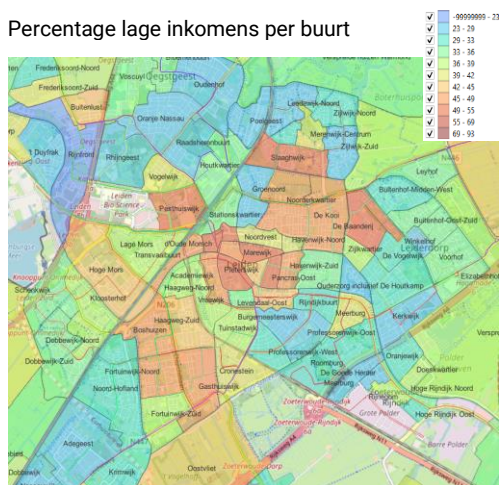
TABEL 14: ONDERBOUWING EN EFFECTEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Oegstgeest en Sassenheim. Lijn 8 rijdt voortaan door naar Voorhout (als lijn 55)	Circa 7 dagelijkse reizigers tussen Voorhout en de Rhijngaasterstraatweg en Wassenaarseweg verliezen hun rechtstreekse reismogelijkheid. Een onbekend aantal reizigers vanuit Oegstgeest naar Sassenheim en verder richting Schiphol reist voortaan minimaal 7 minuten (19%) sneller. De huidige reizigers tussen de Haaswijk en Voorhout hebben ('s avonds en in het weekend) meer reismogelijkheden. Voor reizigers uit het oosten van Oegstgeest naar Haarlem verkorten we de reistijd van de ketenreis. Reizigers tussen Voorhout en Leiden behouden hun reismogelijkheid.
Tussen Oegstgeest en Sassenheim verwachten wij 2 reizigers per rit (+70 per richting per dag).	De circa 100 instappers per dag op de halte Abtspoelweg hebben alleen nog een reismogelijkheid met lijn 50. Voor circa 5 reizigers betekent dit dat zij niet meer dezelfde reis kunnen maken die ze nu doen (bijvoorbeeld naar de Haaswijk, of Alrijne Ziekenhuis). Zij maken voortaan gebruik van de haltes Jachthaven Poelgeest of Van Brouckhovenlaan

1.6.5 Altijd elk kwartier een bus naar de Merenwijk

Lijnen 3 en 4 naar de Merenwijk rijden altijd elk half uur. Door de samenloop van beide lijnen ontstaat een kwartierdienst tussen het centrum en de Merenwijk. Nieuw is dat dit voortaan op alle dagen van de week van aanvang tot einde dienst is! Reizigers hebben daardoor altijd een frequente verbinding, met goede aansluitingen op de treinen op station Leiden Centraal. Ook zijn reizigers goedkoper uit. Zij hoeven niet altijd de hele lus te betalen. Op alle momenten rijden beide lijnen, waardoor de kortste en goedkoopste route beschikbaar is. Lijn 4 blijft rijden tussen de Merenwijk en station De Vink. Lijn 3 rijdt niet meer naar station De Vink, maar rijdt vanaf het station via de Breesstraat naar de wijk Leiderdorp Leyhof via de route van de huidige lijn 6. We wijzigen deze lijnkoppeling zodat ook op momenten waarop richting de zuidelijke stadswijken twee bussen per uur rijden, alsnog elk kwartier een doorgaande busverbinding blijft bestaan tussen de Merenwijk en het centrum. Met name voor reizigers die een avondje uitgaan is er zo een rechtstreekse en frequente busverbinding tot middernacht.

FIGUUR 9: PERCENTAGE LAGE INKOMENS PER PERSOON, PER BUURT (BRON: CBS)



Motivatie, onderbouwing en effecten

De verbinding tussen Leiden Centraal en de Merenwijk is rechtstreeks en snel. Deze wijk is ook relatief ver gelegen van de Leidse treinstations, wat zich uit in relatief hoge reizigersaantallen. In de huidige dienstregeling rijdt soms alleen lijn 4. De lus wordt dan slechts in één richting bediend. Niet alleen is er op deze momenten een onaantrekkelijke uurdienst, vanaf het station naar de drukste haltes Arendshorst, Valkenhorst en Zwartemeerlaan zijn reizigers zo onnodig lang onderweg en duur uit. We slaan met de hogere frequenties twee vliegen in één klap: enerzijds de goede aansluitingen op de trein, waardoor de bus een aantrekkelijke oplossing is in de first and last mile verbinding binnen de ketenreis van forenzen en studenten die verder reizen met de trein. Anderzijds verkorten we reistijden en besparen we de reiziger geld door de lus in de Merenwijk altijd twee richtingen

te bedienen. Voor recreatieve reizigers is de vanzelfsprekendheid dat er binnen een kwartier altijd een bus rijdt een belangrijke motivator om de bus te gebruiken voor een avondje naar de stad of voor een dagje uit met de trein. In het zuiden van de Merenwijk wonen relatief veel mensen met lage inkomens. Dit is ook te zien in figuur 9. Voor deze reizigers kan de kortere route tot 45 cent voordeel opleveren, wat het ov een stukje betaalbaarder maakt.

TABEL 15: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Tussen de Merenwijk en Leiden Centraal rijden altijd 4 bussen per uur	Gemiddeld 150 reizigers per werkdag hebben voortaan 4 reismogelijkheden per uur, in plaats van 2. Op zaterdag 220 reizigers, op zondag ruim 560.

1.6.6 Hogere frequenties en betere ontsluiting van Leiderdorp

Leiderdorp wordt frequent bediend door stadslijnen, streeklijnen en hov. Vooral de hov-corridor (R-net 410) tussen het Alrijne ziekenhuis en Leiden via de Engelendaal kent een goed gebruik. Tegelijkertijd voldoet de lijn niet aan de gewenste minimale frequenties voor R-net. Wij brengen hier stapsgewijs verandering in. De stadslijnen in Leiderdorp worden minder gebruikt. Het succes van de aantrekkelijke R-net verbinding zorgt er voor dat de stadslijnen een kleinere rol spelen in het vervoer van en naar station Leiden Centraal. Dit gegeven zien wij als kans om de stadslijnen meer te richten op het binnenstedelijk vervoer en daarnaast als first and last mile verbinding met station Lammenschans.

Frequentieverhoging op R-net 410

R-net staat voor reizen met zekerheid. Reizigers gaan uit van een aantrekkelijk, snel en frequent aanbod. Wij verhogen de frequenties van lijn 410 op werkdagen en op zaterdag. In de spitsuren rijdt lijn 410 elke tien minuten, in de daluren en op zaterdag overdag is dit voortaan elk kwartier. Hiermee verhogen we het aanbod naar het gewenste niveau voor R-net en sluiten we goed aan op de 'tien-minutentrein' op station Leiden. In de zomer- en kerstvakantie is de vervoervraag kleiner. Daarom rijden wij in deze periode vier keer per uur in de spits en drie keer per uur in de daluren. Deze snelle verbinding wordt nog aantrekkelijker doordat wij niet meer het hov-tarief vragen op deze lijn!

Routewijziging lijn 1 in Leiderdorp, betere bediening Leyhof

Het verhoogde aanbod op R-net 410, in combinatie met lijnen 182 en 183 zorgt ervoor dat een groot deel van Leiderdorp een snelle verbinding heeft met Leiden Centraal. De stadslijnen 1, 2 en 3 (huidig 6) blijven ook rijden naar Leiden Centraal, maar vervullen een kleinere rol bij het snel verbinden van Leiderdorp met Leiden Centraal. Wij zien veel meerwaarde in het verbeteren van de bediening van station Lammenschans vanuit Leiderdorp. De stadslijnen in combinatie met een snelle overstap op de trein respectievelijk R-net lijnen 400 en 401 creëren een snelle verbinding tussen Leiderdorp en Utrecht en tussen Leiderdorp en Zoetermeer. Om deze tangentiële corridor attractiever te maken voor reizigers, wijzigt de route van lijn 1. Deze rijdt voortaan naar de wijk Leyhof in Leiderdorp en volgt daarbij tussen station Lammenschans en de halte

FIGUUR 9: LIJNNETT LEIDERDORP



Vronkenlaan dezelfde route als de huidige én nieuwe lijn 2 naar de Oranjewijk. Vanaf de halte Vronkenlaan rijdt lijn 1 naar de Leyhof via de Engelendaal en de Buitenhoflaan.

Door de routewijziging heeft een groot deel van Leiderdorp (buurten Vogelwijk en Ouderzorg inclusief de Houtkamp) elk kwartier een verbinding met station Lammenschans. Voor hen betekent dit een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden. Ook de treinen tussen Utrecht en Leiden rijden in de spitsuren elk kwartier (in de toekomst ook overdag), waardoor er op elke trein een aansluiting is. De dienstregeling van de bussen van en naar Leiderdorp is afgestemd op de treintijden op station Lammenschans. Voor reizigers uit de Leyhof en Buitenhof is deze nieuwe doorsteek een volledig nieuwe reismogelijkheid. Door de gewijzigde route van lijn 1 komt de snelste verbinding tussen het Alrijne Ziekenhuis en Lammenschans te vervallen. De verbinding op deze relatie blijft behouden met lijn 2. Voor reizigers die overstappen op de trein is er geen tijdverlies op de totale reis, omdat de huidige lijn 1 geen aansluiting biedt op de trein. Lijnen 182 en 183 verzorgen nog steeds tot vier snelle verbindingen per uur met het centrum. Ook de haltes op de Hoogmadeseweg blijven frequent bediend door lijnen 182 en 183.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Rondom de Willem de Zwijgerlaan worden meer dan 1.000 nieuwe woningen gerealiseerd. R-net 410 biedt de nieuwe bewoners van dit gebied een snelle en frequente verbinding naar het station. Ook de inwoners van Leiderdorp profiteren van de frequentieverhoging. Voor forenzen en studenten op deze corridor biedt de frequentieverhoging een nog aantrekkelijkere verbinding met station Leiden Centraal. Wij verwachten ook dat enkele reizigers die momenteel met lijnen 1 en 2 reizen, meer gebruik gaan maken van R-net 410. Zij blijven het ov gebruiken, maar reizen met een andere lijn.

De stadslijnen 1, 2 en 3 hebben een belangrijke rol voor minder mobiele reizigers (ouderen en mensen met een (tijdelijke) functiebeperking). Loopafstanden naar haltes zijn beperkt en de belangrijkste bestemmingen zijn rechtstreeks bereikbaar. De nieuwe combinatie van lijnen 1 en 2 biedt meer rechtstreekse reismogelijkheden met station Lammenschans. Op elke trein sluit een bus aan. Dit biedt zekerheid en vergroot de attractiviteit van deze tangentiële verbinding. Deze nieuwe route betekent voor reizigers uit de Leyhof een reistijdvermindering van ongeveer een kwartier naar Utrecht.

TABEL 16: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN G2.1.M30 EN G2.1.M31

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
R-net lijn 410 gaat vaker rijden. In de spitsuren zes keer per uur. In de daluren en op zaterdag vier keer per uur.	Ruim 1.000 reizigers per dag krijgen meer reismogelijkheden tussen Leiden en Leiderdorp. Circa 50 reizigers van stadslijnen gebruiken voortaan lijn 410
Routewijziging lijn 1 naar het Leyhof, waardoor een directe verbinding Lammenschans – Leyhof ontstaat. Frequentieverdubbeling voor Ouderzorg.	Circa 140 reizigers naar de buurten Vogelwijk en Ouderzorg krijgen 2x zoveel reismogelijkheden. Ook vanuit Leyhof en Buitenhof profiteren 100 reizigers per dag van twee keer zoveel reismogelijkheden. 23 reizigers tussen Alrijne ziekenhuis en Lammenschans station krijgen 5 minuten meer reistijd.

1.6.7 Logischere lijnvoering in Leiden-Zuid en -Zuidwest

In het zuiden en zuidwesten van de stad rijden diverse lijnen min of meer dezelfde routes:

- » Leiden Centraal – Hoge Mors – Station de Vink (huidige lijnen 1 en 2);
- » Leiden Centraal – Station Lammenschans – Fortuinwijk – Station de Vink (huidige lijnen 3 en 4)

Daarnaast bedient momenteel ook lijn 5 een deel van het zuiden van Leiden. Wij voeren een paar kleine wijzigingen door in het netwerk, waardoor het bedieningsmodel logischer wordt voor de reiziger.

Omdraaien route lijnen 1 en 2 in Stevenshof

Lijnen 1 en 2 ontsluiten in de huidige dienstregeling beide aparte delen van het zuidwesten van Leiden. Op momenten dat lijn 1 echter niet rijdt, wijzigt ook de route van lijn 2 om het vervallen traject over te nemen. Dit is voor reizigers verwarrend en daarom passen wij het volgende aan: voortaan rijdt lijn 2 altijd over de huidige avondroute en dus zowel via de Charley Tooropweg als Bokhorst. Lijn 1 rijdt via de Vondellaan en Stevenshofdreef. Niet alleen wordt dit duidelijker voor de reiziger, ook verbeteren door deze wijziging de aansluitingen op de treinen op station De Vink, zonder dat dit ten koste gaat van de treinaansluiting op station Lammenschans.

Kleine routewijzigingen in Leiden-Zuid

Tussen de Fortuinwijk en de binnenstad draaien we de routes van de huidige lijnen 3 en 4 om. Een groter deel van de zuidelijke buurten in Leiden krijgt zo een betere verbinding met station Lammenschans. De huidige lijn 3 tussen station De Vink en Leiden Centraal rijdt voortaan via Koninginnelaan als lijn 14. In het centrum rijdt lijn 14 via de Breestraat. Rondom het Vijf Meiplein zelf valt op dat de bussen van lijn 4 richting de Fortuinwijk niet stoppen bij de halte Vijf Meiplein. Hierdoor zijn de winkels hier wel te bereiken voor reizigers uit de Fortuinwijk, maar kunnen zij niet terug reizen. Dit is onlogisch en passen we aan. Voortaan rijden ook de bussen naar de Fortuinwijk een klein ommetje via deze halte. Voor reizigers die minder mobiel zijn, is dit wel zo fijn. Voor ons kost dit een minuut rijden, voor reizigers bespaart het tot 270 meter lopen.

Doorgaande verbindingen Leiden-Zuid – Oegstgeest

Lijn 5 vanuit Voorschoten koppelen we aan de huidige lijn 8 naar Voorhout als doorgaande lijn 55. Hierdoor ontstaat er een doorgaande verbinding vanuit Oegstgeest naar het centrum en vanuit Voorschoten naar het Alrijne ziekenhuis. Bijkomend voordeel is dat er minder bussen eindigen op het busstation in Leiden, wat minder ruimtebeslag betekent op de krappe busbuffer. Daarnaast kunnen wij op deze wijze extra keerbewegingen voorkomen tussen de uitstaphalte(s), buffer en instaphalte(s). Dit vergroot de veiligheid en leefbaarheid op deze drukke locatie. Ook op andere verbindingen passen wij deze methode toe, zoals op de nieuwe lijn 56, lijn 183 en op R-net lijnen 400 en 401.

Motivatie, onderbouwing en effecten

De nieuwe lijnvoering is logischer voor reizigers: de routes worden eenduidiger en kennen geen uitzonderingen meer. Hier hechten we veel waarde aan en dit sluit goed aan bij de doelgroepen voor wie het ov-systeem niet altijd even goed te begrijpen is. Lijn 2 wordt door de routewijziging overdag iets trager, maar lijn 1 juist sneller. Door deze versnelling kan de bus later weg bij station De Vink en komt daar vroeger aan. Reizigers krijgen hierdoor een snelle overstap op en van de treinen naar Den Haag. Voor reizigers uit de Hoge- & Lage Mors is dit een nuttige verbetering, maar ook voor studenten naar het MBO Rijnland.

Voor reizigers uit de Fortuinwijk verbeteren we de ketenreis naar Utrecht. Voor forenzen en studenten wordt de totale reis sneller. Ook maken we het winkelcentrum beter bereikbaar voor minder mobiele reizigers. Zij kunnen voortaan ook eenvoudig terug reizen vanaf het winkelcentrum en hoeven niet meer enkele honderden meters te lopen naar een andere halte.

TABEL 17: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
De route van lijnen 1 en 2 wijzigen in Leiden.	Circa 75 reizigers vanuit Stevenshof krijgen 3 minuten extra reistijd. Circa 45 reizigers rondom het winkelcentrum
Lijn 2 rijdt altijd de huidige 'avondroute'. Lijn 1 bedient de overige delen van het gebied.	Stevenshof krijgen juist een snellere reistijd van 3 minuten
Routewijziging lijn 4 richting De Vink.	6 reizigers per dag naar het Vijf Meiplein. 40 reizigers per dag
Omdraaien bediening Lammenschans en Tuinstad	krijgen meer reismogelijkheden naar Lammenschans

1.6.8 Samenvoeging lijnen 7 en 187 tussen Zoeterwoude en Leiden

In de huidige dienstregeling wordt de wijk Roomburg bediend door lijn 7 naar de Heineken brouwerij. 's Avonds en in het weekend rijdt lijn 7 niet en maakt lijn 187 vanuit Boskoop een ommetje via Roomburg. Deze situatie is verwarrend. Daarom voegen wij deze lijnen samen en verhogen we de frequenties. Lijn 187 gaat voortaan ook overdag rijden via Roomburg en doet ook bedrijventerrein Hoge Rijndijk aan:

- » Lijn 187 rijdt net zoals de Leidse stadslijnen altijd twee keer per uur tussen Leiden Centraal en Roomburg. Op werkdagen overdag rijdt lijn 187 ook elk half uur tussen Roomburg en Boskoop, via Meerburg, de Heineken brouwerij en verder via de Rijndijk naar Hazerswoude en Boskoop.
- » 's Avonds en in het weekend rijdt lijn 187 net zoals nu één keer per uur door naar Boskoop. De overige ritten rijden tot Roomburg.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Zowel lijn 7 als lijn 187 zijn relatief weinig gebruikte lijnen en bedienen in Leiden grotendeels dezelfde reizigers. Dit is zonde van de DRU's. Er rijden immers wel twee tot drie bussen per uur op deze corridor, alleen heeft effectief niemand wat aan de combinatie van deze reismogelijkheden. Lijn 7 rijdt namelijk overdag door Roomburg en lijn 187 niet. Alleen reizigers op het gezamenlijke traject tussen Leiden Centraal en de Wilhelminabrug kunnen gebruik maken van beiden lijnen. Doordat met lijnen 169, 182 en 183 al vijf tot acht snelle bussen per uur rijden overdag, biedt het rijden van zowel lijn 7 als 187 geen meerwaarde.

De Rijndijk in Zoeterwoude zelf heeft met lijn 169 twee tot vier bussen per uur, de toegevoegde waarde van lijn 187 daalt daarmee. Door lijn 187 via de route van lijn 7 door Roomburg en Zoeterwoude te laten rijden, zijn reizigers vanuit Leiden naar Hazerswoude-Dorp en Boskoop weliswaar zes tot acht minuten langer onderweg, maar krijgen wel een verdubbeling van het aantal rechtstreekse reismogelijkheden. Een uitbreiding die iedereen ten goede komt.

TABEL 18: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Lijn 187 gaat rijden via Roomburg en de Heineken Brouwerij. Lijn 187 vervangt lijn 7	Reizigers tussen Leiden en Hazerswoude-Dorp (en Boskoop) zijn 8 minuten langer onderweg. Voor reizigers naar Hazerswoude-Rijndijk rijdt lijn 169 vaker, voor hen is er dan ook geen achteruitgang. Reizigers op lijn 187 profiteren van een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden op werkdagen overdag (voor Roomburg alleen buiten de spits)

1.6.9 Herverdeling centrumroutes

Met de introductie van de HOV-route via de Langegracht en Hooigracht is een grote stap gemaakt in het verminderen van het busverkeer door de drukke Breestraat. Alleen al op onze R-net lijnen 400 en 401 gaat het om 300 bussen per dag die niet meer door Breestraat hoeven. Deze lijnen behouden wij via deze route en ook lijn 45 uit concessie Haaglanden Streek naar Den Haag rijdt hierlangs. Door onze grote uitbreidingen in het vervoeraanbod, zou het aantal bussen door de Breestraat ten opzichte van de huidige dienstregeling weer fors toenemen. Tegelijkertijd is de route via de Witte Singel ondermaats bediend. In de huidige dienstregeling rijdt er globaal na 21:00 uur geen bus meer. Op zondag overdag is er slechts een uurdienst tussen 12:00 en 20:00 uur. Voor een binnenstedelijke corridor waar alternatieve haltes soms op ruim 500 meter afstand gelegen zijn, is dit ver ondermaats. Dit willen we verbeteren en gaan we verbeteren. Het onderscheid voor de bussen die rijden via de Breestraat en via de Witte Singel maken we op basis van de herkomst van de meeste reizigers.

Stadslijnen via de Breestraat, streeklijnen via de Witte Singel

Simpel gezegd is dat de keuze, al gaat de vlieger niet helemaal op. De lijnen 1, 2, 3, 4, 14, 56, 169 en 187 gaan rijden via de Breestraat. De meeste reizigers (voor lijnen 1 t/m 4 en 14 uiteraard allemaal) reizen binnen Leiden en Leiderdorp zelf. Voor reizigers van/naar het Centraal Station maakt de route niet uit, maar deze lijnen hebben ook een belangrijke ontsluitende functie voor minder mobiele reizigers. De streeklijnen vervoeren reizigers meer over langere afstand en vervoeren bijvoorbeeld ook veel studenten die juist op een locatie bij de Witte Singel willen zijn. Door de wijzigingen krijgt de Witte Singel de hele dag een busverbinding. Voor reizigers die hier wonen of hun bestemming hebben is dit een welkome uitbreiding.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Rondom de introductie van het Q-link-concept in Groningen hadden wij eenzelfde soort dilemma. We hebben met diverse partijen gekeken naar de mogelijkheid het aantal bussen via de Grote Markt te verminderen. We hebben hier na uitgebreid onderzoek geconcludeerd dat het passender was de lijnen met een lokale functie te behouden en lijnen met een regionale functie een iets grotere loopafstand te bieden. De cijfers gaven ons gelijk: het centrumbezoek op streeklijnen bleef gelijk en op stadslijnen groeide deze door.

Op basis van de binnengekomen reacties hebben we de routekeuzes nogmaals onder de loep gehouden. Diverse reizigers hebben aangegeven dat zij graag lijn 169 door de Breestraat willen behouden. Wij komen tegemoet aan deze wens. Dit betekent dat alleen de lijnen 182 en 183 gaan rijden via de Witte Singel.

1.7 Corridors Leiden – Schiphol en Alphen aan den Rijn – Schiphol

Van Alphen aan den Rijn naar Schiphol zijn R-netlijn 470 en diens voorgangers al sinds jaar en dag een succesverhaal. Ook vanuit Leiden is er een succesvolle hov-verbinding in de vorm van lijn 365. Lijn 365 wordt niet alleen goed gebruikt richting Schiphol. De meeste reizigers op lijn 365 reizen vanuit Roelofarendsveen en Oude Wetering naar Leiden en omgekeerd. Zowel in Roelofarendsveen als in Alphen aan den Rijn worden veel nieuwe woningen gebouwd of zijn deze gepland. Wij verwachten dan ook een grote toename van het aantal reizigers in deze regio, waar we nu met ons nieuwe vervoeraanbod een stevig fundament voor leggen. Voor de reiziger in deze regio bieden we de volgende verbeteringen:

- » Nieuwe snelBuzz 366 tussen Leimuiden en Leiden;
- » Verdubbeling van het aantal snelle ritten tussen Leiden en Roelofarendsveen;
- » Frequentieverhoging in de spitsuren op R-net 470;
- » 's Nachts elk uur een bus tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol;
- » Betere aansluitingen tussen R-net 470 en de R-net trein van en naar Gouda.

1.7.1 Grote kwaliteitsinjectie tussen Leimuiden en Leiden: snelBuzz 366

Tussen Leiden en Leimuiden brengen we het ov naar een hoger niveau. We introduceren een nieuwe snelBuzz (lijn 366) op deze route. Deze rijdt tussen Leimuidenbrug en Leiden dezelfde route als snelBuzz 365. De combinatie van lijnen 365 en 366 bieden samen overdag vier reismogelijkheden per uur. Deze zijn zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Tabel 19 toont de frequenties van beide lijnen. Door de nieuwe snelBuzz verbinding, verdubbelen we het aantal snelle reismogelijkheden vanuit Roelofarendsveen en Oude Wetering naar Leiden en terug. Een grote stap voorwaarts in de ov bereikbaarheid van beide kernen. Voor reizigers uit Leimuiden naar Leiden betekent deze aanpassing een reistijdreductie van bijna 30%

TABEL 19: OVERZICHT FREQUENTIES LIJNEN 365 EN 366

	Frequentie lijn 365	Frequentie lijn 366	Freq. Samenloop
Werkdagen < 6:30 uur	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Werkdagen ochtendspits	4x per uur *	2x per uur	6x per uur *
Werkdagen daluren	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Werkdagen Middagspits	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Zomer + Kerstvakantie spitsuren	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Zomer + Kerstvakantie daluren	2x per uur	2x per uur	4x per uur
Zaterdag overdag	1x per uur	1x per uur	2x per uur
Zondag overdag	1x per uur	1x per uur	2x per uur
Alle dagen na 18:30 uur	1x per uur	1x per uur	2x per uur

* Twee ritten per uur rijden alleen tussen Leiden en Oude Wetering v.v.

Bediening Leimuiden

Lijn 366 rijdt vanaf Leimuiden via de route van lijn 56 naar Oude Wetering en volgt vanaf daar de route van lijn 365 naar Leiden. De gemiddelde halteafstand bedraagt tussen Leimuiden en Leiden bedraagt ca 1.220m. De korte halteafstanden in Leimuiden zelf zorgen er echter voor dat de gemiddelde halteafstand kleiner wordt dan de gestelde eisen voor hov-lijnen in artikel 3.5.2 van het PvE. In ons aanbod is hiervoor een oplossing voor gevonden, die echter als nadeel onduidelijkheid voor de reiziger met zich meebrengt. Omwille van duidelijkheid voor

de reiziger verleent Provincie Zuid-Holland ontheffing voor deze eis voor lijn 366 en kan de gehele route, inclusief de lus in Leimuiden, als doorgaande lijn 366 rijden.

Latere verbinding van en naar Schiphol

Aansluitend op de ploegendiensten op lijn 365 gaat er een latere verbinding van- en naar Schiphol rijden. De laatste rit vertrekt voortaan rond 23:15 uur vanaf Schiphol. Ook naar Schiphol rijden we een extra late rit. De laatste bus komt daar aan rond 23:15 uur.

Lijn 56 alleen nog tussen Roelofarendsveen en Leiden

Met de introductie van lijn 366 vervalt de noodzaak voor lijn 56 tussen Leimuiden en Roelofarendsveen. Lijn 366 biedt hetzelfde aantal reismogelijkheden op dit traject. Lijn 56 rijdt dan ook niet meer tussen Roelofarendsveen en Leimuiden. We onderzoeken of het mogelijk is lijn 56 te verlengen naar de halte Rembrandt van Rijnsingel in Oude Wetering. Daarvoor is een nieuwe halte aan de westzijde van de rotonde Alkemadelaan / Rembrandt van Rijnsingel / Meerkreuk noodzakelijk. Tussen Roelofarendsveen en Leiden rijdt lijn 56 op werkdagen overdag elk half uur. In de avonden en in het weekend is dit elk uur. Lijn 56 rijdt in Leiden via de Breestraat en rijdt na aankomst op Leiden Centraal door naar station Sassenheim.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Tussen Oude Wetering, Roelofarendsveen en Leiden bieden lijnen 56 en 365 momenteel overdag samen vier verbindingen per uur. Het verschil in rijtijd is echter dermate groot dat er voor reizigers effectief maar twee reismogelijkheden per uur zijn. Lijn 365 die een kwartier later vertrekt uit Leiden haalt namelijk onderweg lijn 56 zelfs in. Mede gezien de grote toename van het aantal woningen in Roelofarendsveen zien wij veel potentie in het vergroten van het aantal snelle verbindingen op deze relatie, zonder dat er sprake is van een overaanbod. De verwachte reizigersgroei wordt verder aangewakkerd, doordat wij op snelBuzz lijnen het hov-tarief laten vervallen, waardoor een saldoreiziger ruim 60 cent per rit bespaart! Vooral keuzereizigers en forenzen verwachten wij te verleiden met het ov te reizen tussen Leiden en Roelofarendsveen en Oude Wetering.

TABEL 20: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Introductie nieuwe snelBuzz 366 tussen Leimuiden en Leiden. 30% reistijdreductie op deze relatie	25 reizigers uit Leimuiden hebben een reistijdwinst van 14 minuten. Dit geldt ook voor ruim 110 reizigers per dag uit Oude Wetering en Roelofarendsveen en Leiden
Verdubbeling aantal snelle reismogelijkheden tussen Roelofarendsveen en Leiden	460 dagelijkse reizigers krijgen een verdubbeling van het aantal snelle reismogelijkheden
Inkorting lijn 56 tot Roelofarendsveen – Leiden	12 dagelijkse reizigers naar Oude Wetering en Leimuiden stappen voortaan over in Roelofarendsveen. Zij reizen vanuit Oud Ade en Rijpwetering. Indien een nieuwe halte Rembrandt van Rijnsingel gerealiseerd wordt in Oude Wetering, behoudt de helft van deze reizigers haar bestaande reismogelijkheid.
Latere reismogelijkheid Leiden – Schiphol op lijn 365 v.v.	Onbekend, dit betreft een geheel nieuwe reismogelijkheid

1.7.2 Hogere frequenties en betere aansluitingen op R-net 470

Als succesvolle ov-verbinding springt R-net 470 naar Schiphol meteen in het oog. Deze lijn is al jaren hét schoolvoorbeeld waar een goed ov-aanbod en investeringen (en duidelijke

keuzes) in infrastructuur elkaar versterken. Wij investeren in het nog aantrekkelijker maken van deze hov-corridor. We verhogen frequenties op lijn 470 in de spitsuren en net na de avondspits én verbeteren de aansluitingen op de nachtnettreinen op lijn N70.

Hoge frequenties in de spitsuren, ook voor de late spitsreizigers

Op lijn 470 bieden wij in de ochtendspits vier extra retourritten tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol. Dit resulteert in een toename van ruim 200 zitplaatsen per richting. Lijn 470 is daarmee perfect voorbereid op de verwachte groei van het aantal inwoners van Alphen aan den Rijn. Op het hoogtepunt van de spits rijdt er elke zes minuten een bus. Ook op de overige momenten in de ochtendspits verhogen wij het aanbod:

TABEL 21: VERGELIJKING INTERVALLEN R-NET 470 IN DE OCHTENDSPITS

	Huidig interval richting Schiphol	Interval Qbuzz richting Schiphol
06:00 – 06:30 uur	Elke 15 minuten	Elke 10 minuten
06:30 – 07:00 uur	Elke 15 minuten	Elke 10 minuten
07:00 – 07:30 uur	Elke 8 tot 10 minuten	Elke 6 tot 7 minuten
07:30 – 08:00 uur	Elke 7 tot 10 minuten	Elke 6 tot 7 minuten
08:00 – 08:30 uur	Elke 10 tot 15 minuten	Elke 10 minuten
08:30 – 09:00 uur	Elke 15 minuten	Elke 10 minuten

Wie heen gaat, reist ook weer terug. Daarom bieden we naast de frequentieverhogingen in de ochtend, ook in de middagspits extra ritten. Vanaf 16:00 uur rijdt er minimaal elke tien minuten een bus vanaf Schiphol naar Alphen aan den Rijn. Tussen 16:45 en 17:45 uur is dit zelfs elke 7,5 minuut. Aantrekkelijke frequenties voor forenzen die werken in Amsterdam, Hoofddorp of op Schiphol. Ook aan de forens die later naar huis gaat hebben wij gedacht: tot 19:30 uur rijdt lijn 470 elk kwartier vanaf Schiphol naar Alphen aan den Rijn.

Snelle overstap vanaf R-net sprinter op de R-net bus

De vertrektijden van lijn 470 wijzigen 's avonds en in het weekend. Hierdoor ontstaat er een snelle overstap op de treinen van en naar Gouda. De reistijd tussen Gouda en Schiphol neemt daardoor af tot één uur. Dat is ruim 20 minuten sneller dan de huidige reis via Alphen aan den Rijn en net zo snel als de route met de trein via Amsterdam Bijlmer. De route via Alphen aan den Rijn bespaart reizigers nu al ongeveer drie euro per rit in vergelijking met de route via Amsterdam en doordat reizigers bij Qbuzz in ZHN geen hov-tarief betalen wordt dit verschil zelfs een euro groter! Met de auto duurt deze reis ongeveer drie kwartier (gemeten zonder files!), wat een VF factor van 1,35 betekent: een zeer concurrerende reistijd.

Lijn N70 rijdt 's nachts elk uur met goede aansluitingen op de nachtnettreinen

De huidige lijn 870 (nieuw N70) rijdt 's nachts een ongelijke dienstregeling. Hierdoor is het mogelijk de gehele lijn met één chauffeur uit te voeren. Hoewel dit een zeer kostenefficiënte oplossing is, zijn reizigers die verder reizen dan Schiphol er niet bij gebaat. Aansluitingen op de nachtnettreinen tussen Den Haag en Amsterdam zijn er niet, waardoor reizigers lang op Schiphol moeten wachten. Wij bieden deze aansluiting wel en bieden hierbij een wachtgarantie van een kwartier, zodat reizigers ook bij een vertraagde trein zeker weten dat de bus op hen wacht. Lijn N70 blijft stoppen bij het Brugrestaurant/A4. Hoewel er relatief weinig in- en uitstappers zijn, willen we deze extra service graag continueren. Werknemers van bijvoorbeeld de (horeca)bedrijven op deze locatie kunnen zo 's nachts veilig en eenvoudig van en naar hun werk reizen.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Net zoals op de andere R-net lijnen maken wij het vervoeraanbod op R-net 470 nog aantrekkelijker voor forenzen, studenten en keuzereizigers. Niet alleen verhogen wij de frequenties in de spitsuren, ook net na de avondspits bieden we extra ritten. Hiermee sluiten we goed aan op de behoeften van forenzen die pas na de avondspits naar huis reizen. In een onderzoek naar de bereidheid tot spreiden onder spitsreizigers in DMG, uitgevoerd door NewCom (op verzoek in te zien), komt naar voren dat een hoge frequentie samen met eventuele kortingen hét middel is om reizigers te verleiden van andere ritten gebruik te laten maken. Ons uitgebreide aanbod op R-net 470 in combinatie met de prijsverlaging op deze corridor sluit goed aan bij deze bevindingen.

De R-net trein sluit in Alphen aan den Rijn 's avonds en in het weekend niet goed aan op lijn 470 en omgekeerd. Door deze overstap te optimaliseren versnellen we de reis en vergroten we het gebied dat binnen een uur van Schiphol gelegen is. De betere aansluitingen op Schiphol zorgen voor een logischere reis vanuit Amsterdam naar Alphen aan den Rijn. Met name op zaterdag verwachten we hiermee uitgaanspubliek te trekken.

TABEL 22: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Frequentieverhoging in spitsuren op lijn 470 vanuit Alphen	Circa 1.300 reizigers in de ochtendspits hebben meer reismogelijkheden Circa 1.300 reizigers in de avondspits hebben meer reismogelijkheden
Snelle overstap vanaf R-net sprinter op R-net bus	Reizigers vanuit Gouda, Waddinxveen en Boskoop hebben tot 25 minuten minder reistijd naar Schiphol
N70 's nachts elk uur met goede aansluitingen op nachtnet	Circa 60 reizigers (zaterdag 100 reizigers) per nacht hebben meer reismogelijkheden en altijd een goede aansluiting op de trein

1.8 Corridor Leiden – Alphen aan den Rijn en streeklijnen rondom Alphen aan den Rijn

Tussen Leiden en Alphen aan den Rijn vormen trein en bus gezamenlijk een frequente OV-corridor. Beide modaliteiten zijn aanvullend op elkaar. De bussen richten zich vooral op het ontsluiten van de tussenliggende kernen. De rol van de bussen gaat wel veranderen door de komst van station Hazerswoude-Koudekerk. De opening van dit station valt buiten de scope van dit vervoerplan en behandelen we daarom verder niet.

Als één van de grootste kernen in het gebied heeft Alphen aan den Rijn een belangrijke functie voor de regio. De vele middelbare scholen en het MBO Rijnland zijn belangrijke bestemmingen voor scholieren uit de omgeving. Naast een belangrijke bestemming voor scholieren, is Alphen aan den Rijn ook een woonplaats voor veel forenzen die elders werken. De goede trein- en busverbindingen maken het ov vanuit Alphen aan den Rijn een logische keuze voor de dagelijkse reis. De afgelopen jaren is het vervoeraanbod in- en rondom Alphen aan den Rijn echter beperkt en minder aantrekkelijk geworden voor keuzereizigers. Uit de geleverde bezettingen komt naar voren dat er inmiddels frequent overvolle bussen rijden op deze corridor. Dit komt de aantrekkelijkheid van het ov niet ten goede. Daarnaast lijkt de door de gemeente Alphen aan den Rijn gewenste wijk Gnephoek er te gaan komen, waardoor er in de toekomst meer reizigers zijn te verwachten op deze corridor. Kortom deze corridor is een gebied waar een hoop te herstellen en te winnen valt. We verbeteren op het ov-rondom Alphen aan den Rijn door:

- » Frequentieverdubbelingen tussen Alphen aan den Rijn en Leiden;
- » Elk kwartier een bus tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop in de spitsuren;
- » Rechtstreekse busverbinding tussen Alphen aan den Rijn en Bio Science Park.

1.8.1 Schaalsprong in het aanbod op en rond de Rijndijk tussen Alphen aan den Rijn en Leiden

We verbeteren het vervoeraanbod op en rondom de Rijndijk. Vooral voor lijn 169 zien wij veel potentie om verder door te groeien tot een aantrekkelijke basisverbinding. De potentie voor deze lijn wordt in de toekomst nog groter door de komst van de nieuwe woonwijk Gnephoek. Wij investeren dan ook in deze lijn en bieden aantrekkelijke frequenties in de spitsuren, maar ook in de avonden en weekenden. Tussen Leiden en Boskoop gaan op werkdagen meer bussen rijden. Lijn 187 rijdt voortaan elk half uur. Op lijn 165 verruimen we de bedieningsperiode en verbeteren we de aansluiting met lijn 169 in Hazerswoude-Rijndijk.

Kwartierdiensten in de spitsuren op lijn 169

In de spitsuren verhogen we de frequenties op lijn 169. In beide richtingen rijdt voortaan elk kwartier een bus. Met deze frequenties bieden wij een aantrekkelijk aanbod voor bestaande reizigers en potentiële nieuwe reizigers. De bestaande ritten van 7:01 uur en 7:31 uur uit Alphen aan den Rijn kennen nu al vrijwel dagelijks staanplaatsen, maar ook op de andere ritten in de spitsuren komen bezettingen van meer dan 50 reizigers regelmatig voor. De frequentieverhoging zorgt voor een verdubbeling van de (zit)capaciteit in de spitsuren. We creëren ruimte voor verder herstel én groei van reizigers op deze corridor.

Halvuurdiensten 's avonds, in het weekend en in de schoolvakanties

We maken het reizen met de bus voor recreatieve reizigers aantrekkelijker. Dit realiseren wij door het vervoeraanbod in de avonduren en weekend te verdubbelen naar een halvuurdienst. Alleen 's avonds na 22:00 uur en op zondagochtend rijdt lijn 169 elk uur. Op alle overige momenten is dit minimaal een halvuurdienst. In de vakantiedienstregeling rijdt lijn 169 overdag ook elk half uur. In de huidige dienstregeling is dit deels een uurdienst.

Verbeterde trein- en busaansluitingen

Lijn 169 vervult steeds meer een rol in het vervoer binnen de stad Alphen aan den Rijn. De stadsdienst-functie van deze lijn willen wij verder versterken door de aansluitingen op de treinen van/naar Utrecht en Gouda te verbeteren. Op alle momenten van de week is er een overstap van 5-6 minuten op deze treinen. Dit is tot een kwartier korter dan de huidige overstaptijd. In Hazerswoude-Rijndijk creëren we een goede overstap tussen lijnen 165 en 169. Vanuit Alphen aan den Rijn komen beide lijnen gelijktijdig aan en vertrekken gelijktijdig richting Leiden en Zoetermeer. Reizigers kunnen zo eenvoudig van de ene lijn op de andere overstappen. Zo ontstaan snellere verbindingen tussen bijvoorbeeld Zoeterwoude-Rijndijk en de Rijnhaven en van Hazerswoude-Dorp naar het Alrijne Ziekenhuis in Alphen aan den Rijn. Ook in omgekeerde richting bieden we deze overstappen.

Verdubbeling aantal reismogelijkheden 187 op werkdagen

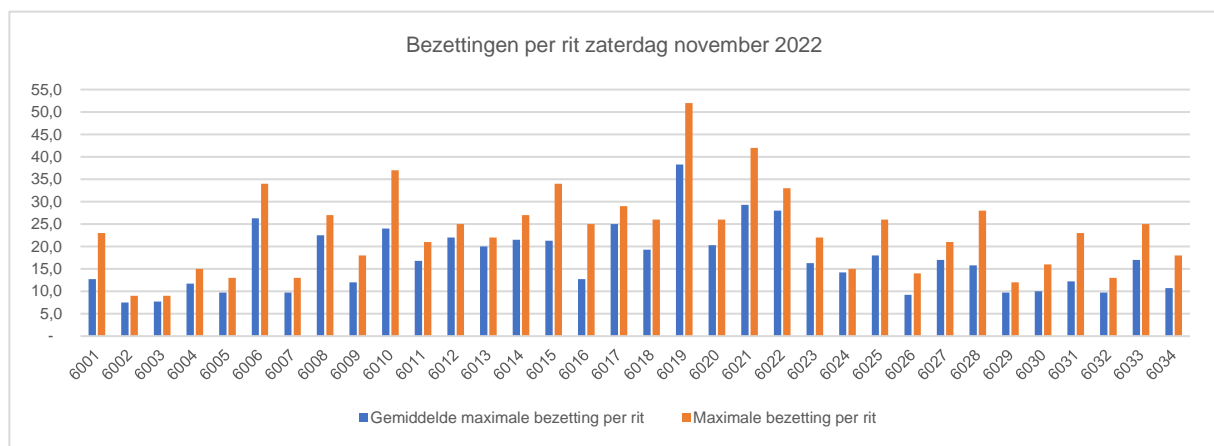
We verbeteren de bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp en Zoeterwoude-Rijndijk richting Leiden en Gouda. Dit bereiken we door lijn 187 op werkdagen overdag elk half uur te rijden tussen Leiden en Boskoop, waar de bus perfect aansluit op de R-net sprinter naar Gouda. Voor de 65 dagelijkse reizigers die reizen van en naar Boskoop verdubbelt het aantal reismogelijkheden en datzelfde geldt voor de circa 60 dagelijkse reizigers uit Hazerswoude-Dorp naar Leiden.

Naast deze uitbreiding is momenteel ook een nieuwe buurtbusverbinding vanuit Boskoop naar Hazerswoude-Dorp in onderzoek. Deze mogelijk nieuwe buurtbus is geen onderdeel van dit vervoerplan. Mocht deze buurtbus komen, zal hier separaat een adviesaanvraag voor worden opgesteld.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Voor COVID-19 reed lijn 169 in de spitsuren elk kwartier. Deze ritten waren ook nodig en kenden een goede bezetting. De kwartierdienst is teruggebracht naar een halfuurdienst en dit is terug te zien in de vele staanplaatsen in de spitsuren. Onze inschatting is dat eind 2024 het aantal reizigers met 15% is toegenomen. Dan is een halfuurdienst onvoldoende om alle reizigers comfortabel te vervoeren. De verdubbeling van de vervoercapaciteit die wij bieden, biedt lucht en ruimte voor verdere groei. De verhoogde frequenties en goede overstappen zorgen voor een kortere reistijd en maken het ov aantrekkelijker voor (net)-niet-reizigers. De betere overstappen zijn fijn voor scholieren, maar ook voor forenzen en keuzereizigers die in Alphen aan den Rijn verder reizen met de trein.

FIGUUR 10: MAXIMALE BEZETTINGEN (GEMIDDELD EN ABSOLUUT) PER RIT LIJN 169 NOVEMBER 2022



Ook in de weekenden en avonden kennen veel ritten een goed gebruik. Op zaterdagen zijn er veel ritten die structureel een bezetting boven de 20 reizigers (zie figuur 10) hebben en ook in de avonden en op zondagen zijn er genoeg ritten met een bezetting boven de 20 reizigers. Op de langere termijn kan lijn 169 verder doorgroeien. De nieuwe woonwijk Gnephoek wordt gebouwd aan de route van deze lijn. Doordat lijn 169 Gnephoek aandoet is een frequente busverbinding een vanzelfsprekendheid, vanaf het moment dat de eerste bewoners hier komen te wonen. Gnephoek wordt niet gerealiseerd voor 2027 en valt daarmee buiten de scope van het vervoerplan. Wel is het goed dat het netwerk voorbereid is op deze nieuwe woonwijk. Op het moment dat kavels en woningen in de verkoop gaan, oriënteren geïnteresseerden zich in de voorzieningen. Een frequente busverbinding is op dat moment al bekend bij deze potentiële reizigers.

De goede overstappen tussen lijnen 165 en 169 in Hazerswoude-Rijndijk versnellen enkele reisrelaties die niet rechtstreeks te maken zijn. De bestaande reizigers uit Koudekerk aan den Rijn en het noorden van Alphen aan den Rijn naar Zoetermeer hebben een kortere reistijd. Voor reizigers uit de nieuwe woonlocatie Rijnhaven in Alphen aan den Rijn ontstaat door deze overstap een snelle verbinding met Leiden. Wij verwachten dat 5% van de nieuwe bewoners van de Rijnhaven gebruik gaat maken van het ov.

TABEL 23: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Kwartierdienst in spitsuren (169)	Circa 1.000 reizigers in de spitsuren hebben 4 i.p.v. 2 reismogelijkheden per uur
Halfuurdiensten 's avonds en in het weekend (169)	Ca 105 reizigers in de avond, 600 reizigers op zaterdag en 430 reizigers op zondag hebben 2 i.p.v. 1 reismogelijkheid per uur
Betere aansluitingen in Alphen aan den Rijn en tussen lijnen 165 en 169	Circa 190 reizigers per richting hebben betere aansluitingen in Alphen aan den Rijn
Verdubbeling aantal reismogelijkheden (187)	Circa 180 reizigers per dag hebben 2x per uur een bus ipv 1x per uur

1.8.2 Nieuwe rechtstreekse reismogelijkheid tussen Alphen aan den Rijn en Bio Science Park

Het Bio Science Park wordt voortdurend uitgebreid. Met ons aanbod spelen we in op de toenemende vervoersvraag naar deze economische toplocatie. Eerder behandelden wij al de nieuwe rechtstreekse verbindingen toevoegen vanuit Zoetermeer, Noordwijk en Noordwijkerhout, aangevuld met extra ritten van en naar Katwijk. Ook uit Alphen aan den Rijn komt er een rechtstreekse verbinding met het Bio Science Park, door lijn 183 na aankomst in Leiden door te laten rijden naar deze belangrijke bestemming voor reizigers. Vanuit Alphen aan den Rijn, Woubrugge en Hoogmade reis je voortaan zonder overstap naar werk of studie.

Lijn 183 rijdt van maandag t/m vrijdag elk uur. De aankomst- en vertrektijden op Bio Science Park zijn afgestemd op de colleegetijden daar. In de ochtendspits rijden we een tweetal extra retourritten, zodat dan een halfuurdienst ontstaat. De bedieningstijden van lijn 183 zijn interessant voor forenzen, maar niet alleen aan forenzen die werken van 9:00 uur tot 17:00 uur hebben wij gedacht. Ook zij die liever wat eerder beginnen of later eindigen met werken reizen eenvoudig met lijn 183 naar hun werk en terug. Omgekeerd sluit lijn 183 juist goed aan op de lestijden van het voortgezet onderwijs in Alphen aan den Rijn. We sluiten de definitieve dienstregeling zo goed mogelijk af op de wensen van de (potentiële) reizigers. daarom gaan we in gesprek met enkele (grote) werkgevers om het aanbod zo optimaal mogelijk af te stemmen op de behoefte.

Motivatie, onderbouwing en effecten

We kiezen bewust voor lijn 183 als meest kansrijke verbinding voor het aantrekken van meer reizigers naar Bio Science Park. Deze lijn bedient een groot deel van Alphen aan den Rijn Noord, het stadsdeel dat het verst gelegen is vanaf het treinstation. Juist hier heeft een directe verbinding meerwaarde. De verbinding via Hazerswoude-Rijndijk is voor Alphenaren minder interessant. Deze bedient een minder groot deel van Alphen aan den Rijn. Daarnaast zijn reizigers uit deze delen van Alphen aan den Rijn sneller met een combinatie van lijn 169 naar station Alphen aan den Rijn en een snelle overstap op de trein.

TABEL 24: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Rechtstreekse reismogelijkheid tussen Alphen aan den Rijn en Bio Science Park	Reizigers hebben een rechtstreekse reismogelijkheid naar Bio Science Park.

1.8.3 Halfuurdienst in plaats van uurdienst op lijn 182, vervallen lijn 282

Sinds dienstregeling 2022 is het vervoeraanbod rondom Ter Aar aangepast. Lijn 182 van Alphen aan den Rijn naar Leiden is van een halfuurdienst terug gegaan naar een uurdienst. Voor Woubrugge en Hoogmade blijft er elk half uur een reismogelijkheid door de combinatie van lijn 182 en 183. Naar Alphen aan den Rijn is er één keer per uur een snelle reismogelijkheid en één keer per uur een langzame reismogelijkheid. Vanuit Ter Aar is er slechts één reismogelijkheid per uur naar Leiden. Naar Alphen aan den Rijn wordt de uurdienst in de spitsuren aangevuld door lijn 282, waarbij opvalt dat beide lijnen vrijwel gelijktijdig rijden. Effectief is er daardoor alsnog maar één reismogelijkheid per uur tussen Ter Aar en Alphen aan den Rijn.

Herstel halfuurdienst op lijn 182, vervallen lijn 282

Op werkdagen overdag herstellen wij de halfuurdienst op lijn 182. Deze halfuurdienst bieden we ook in de vakantiedienstregeling. Reizigers vanuit Ter Aar naar Leiden hebben zo weer twee bussen per uur. De extra ritten op lijn 182 maken lijn 282 overbodig. Deze lijn komt te vervallen. Doordat lijn 282 nu gelijktijdig rijdt met lijn 182 profiteren reizigers tussen Ter Aar en Alphen aan den Rijn in ons aanbod ook in de spitsuren van een verdubbeling van de reismogelijkheden.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Op basis van de geleverde data is de doorgevoerde wijziging in vervoerplan 2022 opvallend. In november 2019 waren er meer dagelijkse reizigers tussen Ter Aar en Leiden, dan tussen Ter Aar en Alphen aan den Rijn (circa 95 tegen 85). Om verder herstel van reizigersaantallen én verdere groei mogelijk te maken, herstellen wij dan ook de halfuurdienst op lijn 182. Door de uitbreiding vervalt de noodzaak van lijn 282. Deze lijn komt dan ook te vervallen. In eerste instantie verwachten we vooral dat studenten en scholieren meer gebruik maken van de extra reismogelijkheden.

TABEL 25: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Halfuurdienst op werkdagen op lijn 182, vervallen lijn 282	Circa 50 reizigers in beide richtingen tussen Ter Aar en Leiden hebben 2 bussen per uur in plaats van 1. Overige verbindingen vooral kleine verbeteringen

1.8.4 Vereenvoudigd en uitgebreid vervoeraanbod ten oosten van Alphen

Sinds enige jaren is lijn 147 tussen Alphen aan den Rijn en Uithoorn gesplitst in twee lijnen. De nieuwe lijn 247 rijdt op werkdagen overdag elk uur en bedient daarbij niet de kern Zevenhoven. Lijnen 147 en 247 kennen veel dagelijkse reizigers, waaronder veel scholieren. Wij verwachten een extra toename in het gebruik door de realisatie van de Amsteltram tussen Amsterdam en Uithoorn, waardoor reizigers sneller reizen van en naar Amsterdam.

Re-integratie lijn 247 in lijn 147: betere bediening van Zevenhoven

Wij kiezen ervoor de lijnen 147 en 247 weer te integreren in één lijn. Hiermee krijgt de kern Zevenhoven weer twee reismogelijkheden per uur. Bijkomend voordeel is dat het interval tussen beide ritten beter af te stemmen is, waardoor aansluitingen op treinen en overig ov verbeteren.

Extra reismogelijkheden in de spitsuren tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn

De verbinding tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn is in de spitsuren één van de drukste verbindingen van het concessiegebied. Scholieren en studenten maken veel gebruik

van deze verbinding. In de spitsuren zijn sommige ritten (over)vol. We zetten extra capaciteit in op deze corridor. In de ochtendspits blijft op het hoogtepunt van de spits het aantal vertrek mogelijkheden globaal gelijk, maar doordat wij zowel voorafgaand als na afloop van de hyperspits ritten toevoegen, verwachten wij dat de ritten die nu arriveren om 7:49 uur, 8:08 uur en 8:25 uur worden ontlast.

Tussen 7:00 uur en 9:00 uur rijdt er minimaal elk kwartier een bus tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn v.v. Tussen 7:30 uur en 8:00 uur vertrekt er zelfs elke tien minuten een bus. In de middagspits tussen 14:00 uur en 17:30 uur rijdt er vier keer per uur een bus tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. Zo is er 's middags op elke treinaankomst in Alphen aan den Rijn direct een bus naar Nieuwkoop. Ideaal voor reizigers vanuit bijvoorbeeld Leiden. Van de extra ritten in de spitsuren rijdt er één rit per uur als lijn 101.

Doorgaande lijn 101 Alphen aan den Rijn – Woerden

Deze lijn van Nieuwkoop naar Woerden rijdt voortaan doorgaand tussen Alphen aan den Rijn en Woerden via Nieuwkoop. Reizigers vanuit Noorden en Woerdense Verlaat hebben zo in de spitsuren een rechtstreekse verbinding met Alphen aan den Rijn. In omgekeerde richting profiteert een groter deel van Nieuwkoop van een rechtstreekse reismogelijkheid met Woerden. We voegen in de middag één slag toe aan het vervoeraanbod en rijden voortaan een uurdienst, in plaats van het huidige interval van 75 minuten.

Routewijziging in Alphen aan den Rijn

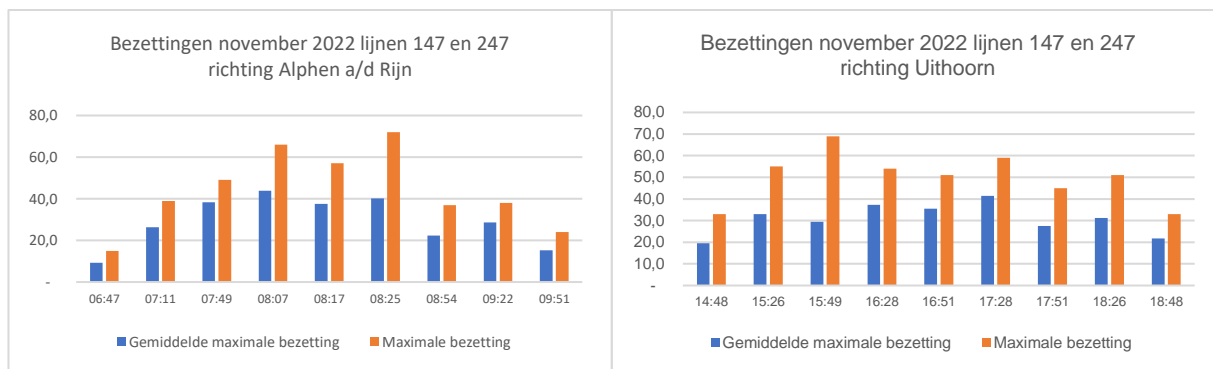
In Alphen aan den Rijn vinden de komende jaren grootschalige werkzaamheden plaats ten oosten van het centrum. Lijnen 101 en 147 kunnen dan niet meer rijden via de Aarhof. Beide lijnen gaan rijden via de Oranje Nassausingel, Thorbeckestraat en Lijsterlaan. Gemeente Alphen aan den Rijn realiseert een extra halte bij de rotonde Lijsterlaan / Thorbeckelaan.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Circa 100 reizigers per dag (pre-corona) vanuit Zevenhoven en Noordeinde hebben voortaan elk half uur een bus, in plaats van één keer per uur. Hierdoor hebben circa 35 reizigers uit Nieuwveen naar Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn voortaan éénmaal per uur niet meer de snellere reismogelijkheid van lijn 247, hetzelfde geldt voor ruim 22 reizigers uit Nieuwkoop naar Nieuwveen en Uithoorn. Ook zij zijn één keer per uur vijf minuten langer onderweg.

Tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn zijn de bussen in de spitsuren goed bezet. Dit is goed te zien in figuur 11 die de drukte 's morgens richting Alphen aan den Rijn en in de middagspits uit Alphen aan den Rijn toont. Gemiddeld was de maximale bezetting in een groot deel van de spitsuren rond de 40 reizigers, maar dat betekent dus dat er in de helft van het aantal gemeten ritten op enig moment er meer reizigers in de bus zaten. De maximale bezettingen tonen wel aan dat de bussen ook bezettingen hebben gehad die niet aantrekkelijk zijn voor reizigers. Daarom verhogen wij de frequenties in de spitsuren.

FIGUUR 11: MAXIMALE BEZETTINGEN PER RIT WERKDAGEN SPITS LIJNEN 147+247 (NOV 2022)



De huidige lijn 101 rijdt grofweg elke 75 minuten. Hierdoor kan de hele dienstregeling met één bus gereden worden. Voor reizigers is dit een onhandige frequentie en de dienstregeling sluit daardoor ook niet goed aan op de lestijden van de scholen in het voortgezet onderwijs in Woerden (aankomst bus 8:19 uur op het station, start lestijden op het Minkema college om 8:20 uur). We maken de dienstregeling aantrekkelijker en bieden in de spitsuren elk uur een bus. In de ochtendspits 2 slagen en in de middag 4 slagen. In Woerden zijn er goede aansluitingen op de treinen van/naar Utrecht, zodat ook doorgaande reizigers naar Utrecht profiteren van het betere vervoeraanbod.

TABEL 26: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Lijn 147 elk half uur ter vervanging van lijn 247	Circa 100 reizigers per dag van en naar Zevenhoven hebben 2 i.p.v. 1 bus per uur. Circa 75 reizigers per dag hebben soms een reistijdtoename van 5 minuten
Extra ritten in spitsuren tussen Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn	Circa 450 spitsreizigers hebben 4 i.p.v. 2 reismogelijkheden per uur
Extra spitsrit en doorgaande verbinding Woerden – Alphen	Een onbekend aantal reizigers hoeft niet meer over te stappen in Nieuwkoop. Vermoedelijk zijn dit 10 reizigers per dag. Circa 50 reizigers per dag hebben een extra reismogelijkheid

De komst van de Amsteltram zal het reisgedrag veranderen en biedt kansen voor deze corridor. In dit vervoerplan kiezen we voor een helder en eenduidig bedienpatroon, maar zien tegelijkertijd ook kansen het vervoeraanbod anders in te richten op deze corridor. Wij verkennen graag samen met Provincie Zuid-Holland, ROCOVHM, gemeente Alphen aan den Rijn en gemeente Nieuwkoop de mogelijkheden het vervoeraanbod te verbeteren.

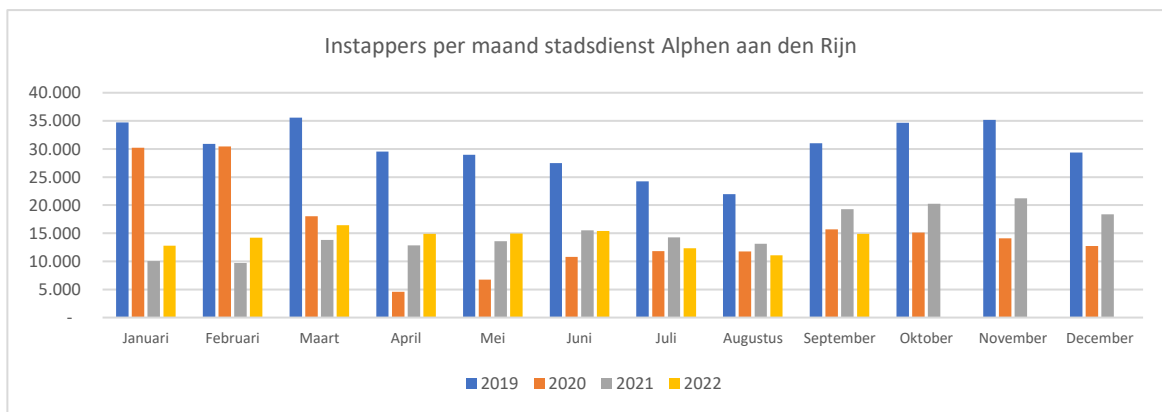
1.9 Stedelijk vervoer in Alphen aan den Rijn

Naast de vele trein- en busverbindingen die Alphen aan den Rijn verbinden met de regio, zijn er ook veel reizigers die reizen binnen de stad zelf. De streeklijnen (en R-net 470) spelen een belangrijke rol in de interne verplaatsingen. Daarnaast heeft de stad een eigen stadsdienst, die de overige stadsdelen ontsluit. Uniek voor de stadsdienst is dat deze dwars door het voetgangersgebied in het centrum rijdt. Zeker voor senioren en reizigers die minder goed ter been zijn is dit een waardevolle toevoeging. Zij reizen tot de voordeur van de winkels en het theater. De stadsdienst bespreken we in deze paragraaf.

Analyse wijzigingen op de Alphense stadsdienst

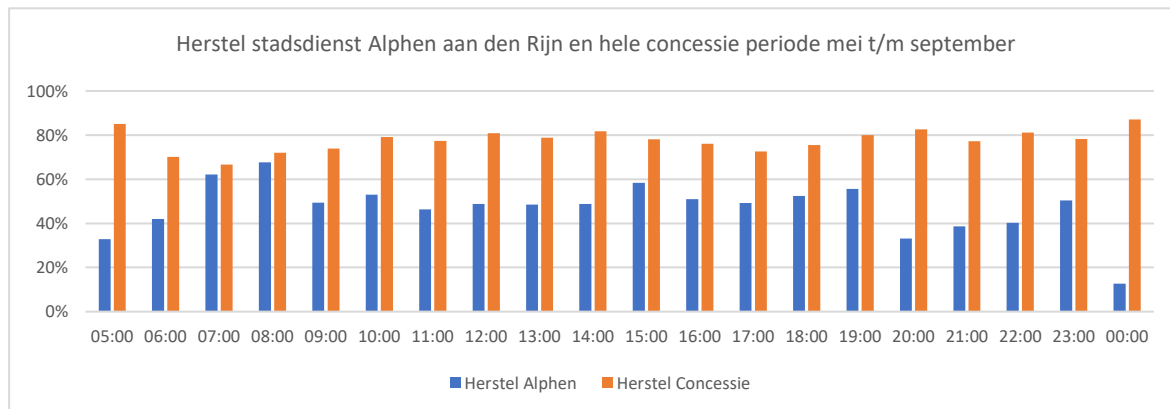
Sinds begin 2022 is het vervoeraanbod op de Alphense stadsdienst fors ingekrompen. De halfuurdiensten op lijnen 1 en 2 hebben plaatsgemaakt voor uurdiensten. Dit is ook goed te zien in figuur 12 met het aantal reizigers per maand op deze lijnen. In september was het aantal instappers nog niet de helft van dezelfde maand in 2019. Een deel van de reizigers heeft met streeklijnen een goed alternatief en maakt nu meer gebruik van deze lijnen. Vooral lijn 169 trekt meer reizigers aan de oostzijde van Alphen aan den Rijn.

FIGUUR 12: INSTAPPERS PER MAAND PER JAAR STADSDIENST ALPHEN AAN DEN RIJN



In de avonduren is het 'Vlinder' concept geïntroduceerd (sinds dit jaar is deze weer vervangen door een vaste bus). Reizigers moeten voortaan hun reis reserveren, behalve vanaf het station. Ter compensatie is het aantal vertrekmomenten verdubbeld op deze tijden. Elk kwartier kan gebruik gemaakt worden van de bus. Ondanks de toename van het aantal vertrekmomenten, slaat het concept op basis van de geleverde data niet aan. Dit komt naar voren in figuur 13.

FIGUUR 13: HERSTELPERCENTAGES PER UUR STAD ALPHEN AAN DEN RIJN EN CONCESSIE ZHN



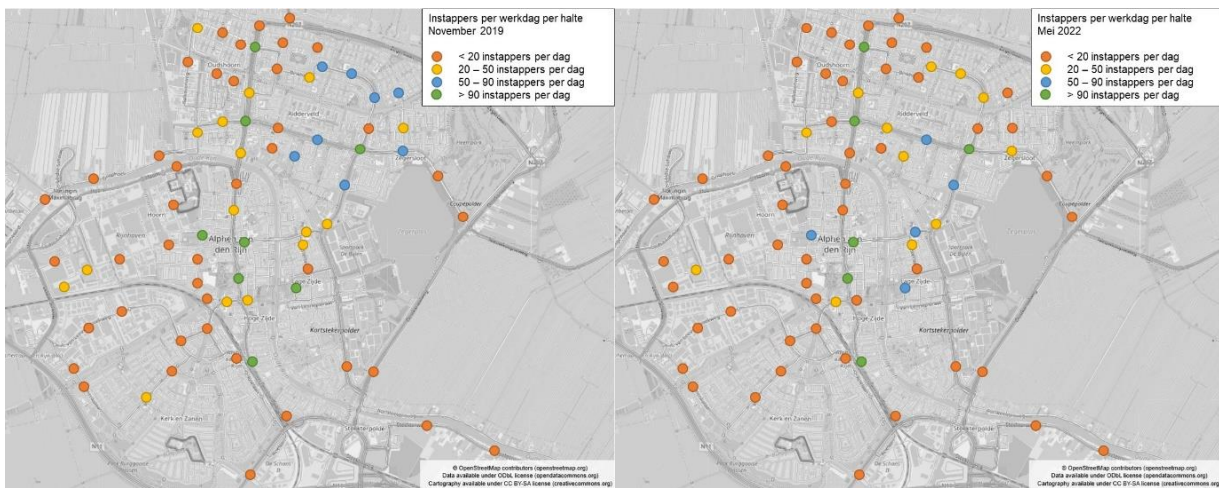
Waar het aantal instappers op de stadsdienst in 2022 in de maanden mei t/m september ongeveer de helft was van dezelfde periode in 2019 (ochtendspits zelfs 65%), was dit in de avonduren vrijwel in alle uren minder dan 40%. Alleen tussen 23:00 uur en 24:00 uur is het aandeel hoger. In vergelijking met de rest van het concessiegebied is de grote daling van het aantal instappers een zeer opvallende afwijking. Juist in de daluren en avonden is het herstel in de concessie het hoogst. Dit past ook in het landelijke beeld, waarbij recreatieve reizigers sneller terugkeren in het ov dan forenzen. Op basis van deze data kan geconcludeerd worden dat een flexibel product niet optimaal aansluit bij de daadwerkelijke reisbehoeften in Alphen aan den Rijn.

Gevolgen voor de verschillende vervoerbewegingen binnen Alphen aan den Rijn

Het aantal instappers per halte voor de corona pandemie geeft een goed beeld van de werkelijke potentie van de stadsdienst (zie figuur 14). De meeste vraag is te vinden in het noordoosten van de stad in de wijk Zegersloot en in het oostelijke deel van de Horstenbuurt. De overige haltes kennen allen een zeer beperkt gebruik. Dit is te verklaren door de paralleliteit met streeklijnen en de aanwezigheid van R-net 470. Bijna 20% van alle verplaatsingen binnen de stad in mei van vorig jaar werden gemaakt met lijn 470. Hoewel het in de maand mei vrijwel altijd rustiger is dan in november én er sprake is van een voortdurend proces waarin reizigers weer meer met het ov gaan reizen na COVID-19, valt een aantal zaken op wanneer we dieper ingaan op het gebruik van de diverse haltes in november 2019 en mei 2022.

Er zijn meerdere haltes die minder instappers kennen, maar vooral in het noordoosten van de stad is het aantal reizigers sterk gedaald. De frequentieverlaging van de stadsdienst laat zich hier het beste voelen. Reizigers hebben ook weinig tot geen alternatieven. Doordat ook lijn 182 minder vaak is gaan rijden, is er op de halte Saffierstraat geen aantrekkelijk alternatief meer. Door de gelijktijdigheid met lijn 182 heeft ook lijn 282 tussen Ter Aar en Alphen aan den Rijn geen meerwaarde en is er effectief nog steeds maar sprake van één verbinding per uur.

FIGUUR 14: INSTAPPERS PER HALTE ALPHEN AAN DEN RIJN NOVEMBER 2019 EN MEI 2022



Inzet op een stadsdienst met grotere meerwaarde

De stadsdienst in haar huidige vorm heeft minder meerwaarde dan voorheen. Door de frequentieverhogingen die wij bieden op streeklijnen en R-net, zijn er nog minder relaties waar de stadsdienst een grote toegevoegde waarde heeft in het snel verbinden van wijken met het station. Reizigers hebben immers genoeg frequente alternatieven. Figuur 15 toont de gebieden die binnen de invloedgebieden waar in de spits minimaal elk kwartier een bus naar het station rijdt en welke delen van de stad door streeklijnen en R-net minimaal 2x per uur bediend worden op werkdagen overdag. Er blijven grofweg twee woongebieden over, waar in de spitsuren niet op loopafstand elk kwartier een bus vertrekt naar het station: Zegerveld (en een deel van de Horstenbuurt) en de wijk Kerk en Zanen.

Naast deze woongebieden kennen ook bedrijventerreinen Molenwetering en De Schans geen adequate bediening in de spitsuren. In deze vier gebieden is de potentie voor een stadsdienst met een verbindende functie aanwezig. In alle overige gebieden bieden de streeklijnen en R-net 470 snelle en frequente verbindingen met het station. Doordat lijnen 169 en 470 ook in de weekenden elk half uur rijden, is de meerwaarde van een additionele verbindende (stads)lijn

in deze buurten niet noodzakelijk. Wij kiezen dan ook voor een meer ontsluitende functie voor deze buurten, waarbij we onder andere vanuit alle wijken in de stad een rechtstreekse verbinding met het centrum en de hoofdingang van het ziekenhuis bieden.

FIGUUR 15: GEBIEDEN WAAR MINIMAAL 4X RESPECTIEVELIJK 2X PER UUR EEN VERBINDING MET HET STATION IS IN DE SPITSUREN (DALUREN RIJDEN ALLE GETOONDE LIJNEN MINIMAAL 2X PER UUR)



1.9.1 Het nieuwe netwerk: waardevolle combinatie van verbinden en ontsluiten

Het nieuwe stadsnetwerk van Alphen aan den Rijn bestaat uit twee verschillende lijnen die een volledige lusroute tegen elkaar in rijden. De nieuwe routes zijn in figuur 16 weergegeven. Beide lijnen rijden één keer per uur en in de brede spitsuren twee keer per uur. Gezamenlijk bedienen beide lijnen elke wijk met twee tot vier ritten per uur. Tussen de Horstenbuurt, Zegersloot en het station rijden de stadslijnen dezelfde route als de huidige stadslijnen. Deze buurten behouden hun snelle verbinding en hebben voortaan in de spitsuren meer reismogelijkheden.

FIGUUR 16: NIEUWE ROUTES STADSLIJNEN

De huidige stadslijnen 3 en 4 integreren wij in de nieuwe lijnen 1 en 2. Kerk en Zanen krijgt daarmee de hele dag een snelle verbinding met het station. De huidige situatie waarbij de helft van de dag omgereden moet worden via de bedrijventerreinen Molenwetering en Rijnhaven vervalt voor de reizigers uit deze wijk. Vanuit de Rijnhaven rijdt lijn 2 via Avifauna naar het ziekenhuis en verder naar Alphen Noord. Lijn 1 doet het omgekeerde. Bij het ziekenhuis maken de stadsbussen een extra lusje, zodat minder mobiele reizigers kunnen uitstappen voor de hoofdingang van het ziekenhuis. Op deze wijze is er voortaan een volledige lus door Alphen aan den Rijn en zijn alle stadsdelen en belangrijke bestemmingen zonder overstappen bereikbaar. Met name voor ouderen en



andere kwetsbare reizigers verlagen wij zo de drempel gebruik te maken van het ov. In combinatie met onze specifieke proposities voor kwetsbare reizigers is de aangepaste stadsdienst van Alphen aan den Rijn een voorbeeld waarbij deze reizigers van alle kanten geholpen worden om gebruik te maken van het ov.

De nieuwe opzet van de stadsdienst combineert het beste van twee werelden, zonder dat deze met elkaar conflicteren. Enerzijds is er de snelle verbinding vanuit de wijken die niet frequent bediend worden met de streeklijnen en R-net 470 en anderzijds de ontsluitende verbinding tussen de wijken onderling en de belangrijkste voorzieningen. Zo sluit de stadsdienst goed aan bij de specifieke doelgroepen en vormt de stadsdienst een waardevolle toevoeging in het netwerk binnen Alphen aan den Rijn.

Vanuit bedrijventerrein (en toekomstige woonlocatie) Rijnhaven is er geen directe verbinding met het station meer met de stadsdienst. Lijn 165 van en naar Zoetermeer blijft hier rijden en biedt elk half uur een goede verbinding met het station. De toegevoegde waarde van een snelle verbinding met de stadsdienst is hier dan ook beperkt. Vanuit bedrijventerrein Molenwetering is er via Kerk en Zanen een snelle verbinding met de achterkant van het station. Reizigers behouden zo twee snelle reismogelijkheden per uur op deze verbinding.

Vaste verbinding in de avonduren

In de hiervoor besproken analyse komt goed naar voren dat het gebruik van de stadsdienst (in tegenstelling tot de rest van het netwerk en de landelijke trend) 's avonds achterblijft. De vraagafhankelijke oplossing sluit niet goed aan bij de vervoerbehoefte. Zeker wanneer we kijken naar kwetsbare doelgroepen is vraagafhankelijk vervoer een ongewenste vorm van onzekerheid. Ook heeft een taxibusje niet altijd voldoende capaciteit om alle reizigers te vervoeren. Deze aspecten maken de keuze eenvoudig: de Alphense stadsdienst rijdt ook 's avonds als vaste bus. Geen gedoe met taxibusjes met te weinig capaciteit: in Zuid-Holland Noord wordt al het ov (uitgezonderd buurtbus) gereden met bussen met voldoende zitplaatscapaciteit. Zekerheid voor iedereen.

Bediening Kerk en Zanen in avonden en weekenden

Nieuw is dat de stadlijnen 1 en 2 ook 's avonds en in het weekend Kerk en Zanen met een vaste bus gaan bedienen. Van aanvang dienst tot einde dienst krijgen inwoners in deze wijk een eigen stadsbus.

Doorontwikkeling

De nieuwe opzet van de stadsdienst leent zich goed voor verdere doorontwikkeling. Samen met de gemeente Alphen aan den Rijn, Provincie Zuid-Holland, ROCOVHM, ons ontwikkelteam en andere stakeholders onderzoeken wij hoe we de ontsluitende functie nog verder kunnen door ontwikkelen. Het aanbod gaat dan nog beter aansluiten op de vervoersvraag en behoeften van bijvoorbeeld senioren en reizigers met een (tijdelijke) functiebeperking.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Het vervoeraanbod voor reizigers in Alphen aan den Rijn krijgt een grote impuls. Meer dan 78% van de instappers heeft in de spitsuren minimaal elk kwartier een snelle busverbinding met het station en omgekeerd. Momenteel is dit alleen op de R-net corridor het geval en op de haltes Ridderhof, Willem de Zwijgerlaan en Stadhoudersplein. Voor een stad van bijna 75.000 inwoners is dat voor ons ver onder de maat. De bussen zijn hiermee een aantrekkelijke first mile en last mile oplossing voor forenzen en studenten en helpen bij ons

doel meer (net-)niet-reizigers gebruik te laten maken van het ov. De motivatie en onderbouwingen hebben we hiervoor behandeld.

FIGUUR 17: WEERGAVE VAN DE MUTATIES VAN HET AANTAL VERTREKMOGELIJKHEDEN OP DE ALPHENSE HALTES



Veel Alphense busreizigers krijgen meer reismogelijkheden. In figuur 17 is overzichtelijk weergegeven of de bediening van een halte verbeterd, verslechtert of gelijk blijft ten opzichte van 2023. Op basis van de reisbewegingen in mei 2022 krijgt maar liefst 87% van de instappers meer reismogelijkheden in de spitsuren en voor 80% van het aantal instappers is dit ook in de daluren het geval. Op het gebied van reistijden verandert er voor de meeste Alphenaren niets. De bussen rijden veelal via de snelste routes. Enkel vanuit Kerk

en Zanen is er voortaan in de 'tegenspits' ook sprake van een snelle verbinding met het station en voor reizigers tussen Alphen aan den Rijn noord en de bedrijventerreinen Molenwetering en Rijnhaven zorgt de directe reismogelijkheid voor een snellere en goedkopere reis.

TABEL 27: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Aanpassing routevoering stadsdienst	87% van de Alphense busreizigers krijgt meer reismogelijkheden in de spits (80% ook in dal)
Vaste bediening in de avonduren	Circa 14 reizigers per dag hoeven niet meer te reserveren
Kerk en Zanen ook 's avonds en in het weekend ontsloten met vaste busverbinding	Er zijn geen bestaande reizigers. Deze verbinding wordt nu niet geboden

1.10 Stad- en streeklijnen Gouda, streeklijnen Zuidplas

De Gouwestad is één van de grotere kernen in het gebied. De prachtige binnenstad met natuurlijk de Waag en het historische stadhuis zijn op zichzelf een bezoekje waard. Maar Gouda is zoveel meer en ook op het gebied van werkgelegenheid timmert Gouda aan de weg. Bedrijventerrein Goudse Poort is nagenoeg volgebouwd en ook het nabijgelegen Coenecoop in Waddinxveen is al vele jaren vol. Aan de westzijde van de stad, verrijst de nieuwe woonwijk Westergouwe. Deze wijk is inmiddels voor ongeveer de helft gereed en zal de komende jaren verder uitbreiden.

In de directe omgeving vinden we de gemeentes Zuidplas, Bodegraven-Reeuwijk en Waddinxveen. De kern Waddinxveen breidt al jaren uit en kent een goede treinverbinding met de R-net trein van Alphen aan den Rijn naar Gouda. In de gemeente Zuidplas zal in de toekomst het Vijfde Dorp gerealiseerd worden. Een dorp dat wij vanaf dag één zullen aansluiten op het ov-netwerk. Hiervoor maken wij gedurende de concessie graag afspraken met Provincie Zuid-Holland, de gemeente Zuidplas en andere stakeholders. De planning was dat de eerste paal eind 2024 de grond in zou gaan voor dit nieuwe dorp. Naar nu blijkt wordt deze planning waarschijnlijk niet gehaald. De realisatie van deze locatie valt dan ook buiten de scope van dit vervoerplan en wordt daarom ook niet verder behandeld.

Verbeteringen in het vervoeraanbod

In de Zuidplas wijzigen wij het vervoeraanbod op lijn 175 en op de verschillende Qliners. Lijn 175 gaat minder vaak rijden. Tussen Gouda en Waddinxveen gaan meer bussen per uur rijden in de spitsuren, waarbij we de oude haltes in Coenecoop weer in gebruik nemen. Tussen Waddinxveen en Zoetermeer rijden in de daluren weer bussen en op lijn 383 verdubbelen we in de spits het aantal reismogelijkheden van en naar Den Haag. De Goudse stadsdienst brengen wij weer op een aantrekkelijk niveau. Alle lijnen gaan elk half uur rijden op alle dagen van de week, waarbij we reizigers uit de Plaswijck voortaan een doorgaande verbinding bieden naar het centrum. Op de overige lijnen in het gebied optimaliseren we primair de vertrektijden, maar blijft het aanbod in grote lijnen ongewijzigd.

1.10.1 Stadsdienst Gouda: meer ritten, meer bestemmingen, meer reizigers

Het vervoeraanbod op de Goudse stadsdienst is de afgelopen jaren flink beperkt. De beide lijnen naar de Plaswijck rijden bijvoorbeeld 's avonds slechts één keer in de twee uur. Een frequentie die geenszins aantrekkelijk is voor reizigers en geen recht aandoet aan de vervoerpotentie. Wij bieden voor de huidige Goudse reizigers én voor de (net-)niet-reiziger een stadsdienst met hogere frequenties en meer rechtstreekse verbindingen.

Aangepaste bediening Plaswijck en doorgaande verbinding Goverwelle – Plaswijck v.v.

De huidige lijnen 1 en 4 rijden een volledige lusroute vanaf het station via de Plaswijck weer naar het station. Het nieuwe netwerk bedient de huidige routes, maar de lijnnummering is iets gewijzigd: voortaan rijdt lijn 1 in beide richtingen tussen het station en de halte Gildenburg via de oostelijke route (langs scholencomplex Mammoet). Lijn 3 rijdt ook tussen het station en de halte Gildenburg, maar dan via Groenhoven. Bij de halte Gildenburg rijdt lijn 1 door als lijn 3 en omgekeerd. Voor reizigers die minder bekend zijn met het openbaar vervoer is dit duidelijker. Een reiziger die momenteel instapt in lijn 1, reist het snelst terug met lijn 4. Dat is onlogisch voor de minder ingevoerde reiziger. Voortaan is het lijnnummer heen en terug voor de snelste route hetzelfde. Op onze bussen en in de reisinformatie communiceren we duidelijk dat beide lijnen op elkaar doorrijden. Lijn 3 is het huidige lijnnummer voor de lijn naar Goverwelle en dat blijft zo. De bussen vanuit de Plaswijck rijden namelijk door naar Goverwelle en omgekeerd. Voor reizigers (met name de kwetsbare reizigers die niet willen of kunnen overstappen) ontstaan zo interessante rechtstreekse verbindingen. Vanuit de Plaswijck reizen zij rechtstreeks naar het centrum en vanuit Goverwelle zijn het ziekenhuis en Groenhovenbad voortaan zonder overstappen bereikbaar.

In de toekomst langere route lijn 2

Lijn 2 naar de nieuwe woonwijk Westergouwe breiden wij in de komende jaren in overleg met de gemeente Gouda en andere stakeholders uit. Zodra de infrastructuur het toelaat, bedienen we een groter deel van de wijk. Omdat de precieze data waarop infrastructuur opgeleverd wordt nog onduidelijk zijn, nemen we de verlenging van de route niet op in het vervoerplan.

Alle stadslijnen rijden zeven dagen per week twee keer per uur

We hebben het eerder vermeld en ook voor Gouda geldt dat een aantrekkelijke stadsdienst minimaal elk half uur rijdt. Daarom rijden alle drie de stadslijnen elk half uur. Voor Plaswijck betekent dit door de combinatie van lijnen 1 en 3 er vier keer per uur een bus rijdt. Voor reizigers betekent dit een grote toename van het aantal reismogelijkheden. De stadsdienst fungeert zo als een goede invulling van de ketenreis voor reizigers die verder reizen met de trein.

Motivatie, onderbouwing en effecten

Voor de Goudse stadsdienst zien wij twee belangrijke functies. Ten eerste hebben de bussen een rol in het verbinden van de diverse wijken met het station. De bus speelt een belangrijke rol in de ketenreis voor studenten en forenzen naar Den Haag, Utrecht en Rotterdam. Vooral vanuit Plaswijck, Groenhoven en Westergouwe heeft de bus meerwaarde. Daarnaast hebben de bussen een grote rol in het ontsluiten van de stad voor minder mobiele reizigers. De ontsluitende routes en de nieuwe directe reismogelijkheden sluiten goed aan bij de behoeften van reizigers met een (tijdelijke) functiebeperking en ouderen. Wij verwachten op de Goudse stadsdienst reizigersaantallen die vergelijkbaar zijn met de busverbindingen naar Crabbhof (voor Goverwelle en Westergouwe) en naar Oudelandshoek (voor Plaswijck – Groenhoven) in Dordrecht. Deze verwachtingen baseren we op de reisafstanden en de type inwoners van een gebied.

TABEL 28: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Doorgaande verbinding Plaswijck – Goverwelle	Reizigers vanuit Plaswijck naar het centrum en vanuit Goverwelle stappen niet meer over
Alle stadslijnen 2x per uur tot middernacht	Alle Goudse reizigers hebben voortaan tot middernacht elk half uur een bus

1.10.2 Gewijzigde opzet busnetwerk in de Zuidplas en Waddinxveen

In de gemeentes Waddinxveen en Zuidplas brengen wij het vervoeraanbod meer in lijn met de vervoervraag. Er rijden meer ritten door van en naar Den Haag op lijn 383, welke voortaan als snelBuzz rijdt. Voor Moerkapelle, Zevenhuizen en Rotterdam Nesselande een welkome uitbreiding. Daarentegen vermindert het aantal ritten tussen Waddinxveen en Rotterdam Nesselande. Voor reizigers uit Moerkapelle naar Gouda bieden wij een goed alternatief met een doorgaande busverbinding in de spitsuren. Tussen Waddinxveen en Gouda gaan in de spitsuren meer bussen rijden en rijdt een deel van de bussen via bedrijventerrein Coenecoop. Ook herstellen wij de busverbinding tussen Waddinxveen en station Lansingerland-Zoetermeer in de daluren.

Uitbreiding snelle verbindingen tussen Zuidplas en Den Haag

De Qliners naar Den Haag vanuit Midden-Holland zijn de afgelopen jaren veelvuldig gewijzigd. Hierbij is het vervoeraanbod er niet overzichtelijker op geworden. Vanuit Waddinxveen / Gouda rijden maar liefst drie verschillende lijnen naar Den Haag, die gezamenlijk slechts twaalf ritten per richting bieden. We bieden meer ritten op deze corridor en vereenvoudigen het vervoeraanbod, waarbij we goed oog houden op de verschillende gewenste directe verbindingen.

Met twee lijnen tussen Waddinxveen en Den Haag bieden wij alle gewenste verbindingen voor reizigers. Vanuit Waddinxveen blijven de volgende verbindingen over: lijnen 382 en 386. Beide lijnen krijgen een kleine routewijziging:

- » De route van lijn 382 in Waddinxveen wordt iets verkort. In beide richtingen wordt via de Kerkweg-West gereden. De route via de Willem de Zwijgerlaan en Juliana van Stolberglaan wordt overgenomen door lijn 175. Daarnaast rijdt lijn 382 ook tussen station Waddinxveen en bedrijventerrein Coenecoop en rijdt vanaf daar in de spitsuren door als lijn 275 naar Gouda. De kortere route verkort reistijden voor bijvoorbeeld reizigers uit Alphen aan den Rijn naar Den Haag.

- » Lijn 386 eindigt voortaan op bedrijventerrein Coenecoop. Overdag keert lijn 386 hier en rijdt terug naar Zoetermeer, in de spitsuren is lijn 386 gekoppeld aan lijn 275 en rijdt door naar Gouda

Op bedrijventerrein Coenecoop worden diverse oude haltes weer in gebruik genomen en realiseert gemeente Waddinxveen nieuwe haltes aan de Coenecoopse zijde van station Waddinxveen Triangel. Zo krijgen reizigers een snelle overstap op de R-net trein tussen Alphen aan den Rijn en Gouda.

Vaker tussen Waddinxveen en Zoetermeer

Lijn 382 rijdt via de A12 naar Den Haag en rijdt niet via Moerkapelle. Lijn 382 rijdt in de ochtendspits elk half uur naar Den Haag en in de middagspits elk half uur vanuit Den Haag. Op station Waddinxveen Centrum sluit lijn 382 goed aan op de R-net treinen van en naar Alphen aan den Rijn. In omgekeerde richting rijdt lijn 386. 's Ochtends rijdt lijn 386 elk half uur naar Waddinxveen en in de middag is dit omgekeerd. Lijn 386 rijdt via station Lansingerland-Zoetermeer en Moerkapelle. Op station Lansingerland-Zoetermeer sluit lijn 386 op de treinen vanuit Den Haag en Gouda, op station Waddinxveen Triangel kunnen reizigers snel overstappen op R-net treinen naar Alphen aan den Rijn en Gouda. Door de doorkoppeling met lijn 275 is er in de spitsuren elk half uur een doorgaande verbinding met Gouda. Voor scholieren uit Moerkapelle worden de scholen in Gouda een stuk beter bereikbaar. In de daluren rijdt lijn 386 alleen tussen Waddinxveen en station Lansingerland-Zoetermeer met goede aansluitingen op de treinen en op lijn 383 van en naar Den Haag.

Vaker naar Den Haag met lijn 383 en beter aansluitingen op station Lansingerland-Zoetermeer

Lijn 383 gaat in de spitsuren elk half uur rijden van en naar Den Haag. Dit betekent een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden vanuit Rotterdam Nesseland, Zevenhuizen en Moerkapelle naar de Hofstad. Wij bieden op deze wijze een goed passend aanbod voor de vele forenzen die werken in Den Haag. In de zomer- en kerstvakantie reizen minder mensen met het ov. De spitsfrequentie op dit traject blijft dan één keer per uur.

We passen de vertrektijden op lijn 383 aan, waardoor er vanuit Rotterdam Nesseland, Zevenhuizen en Moerkapelle altijd een snelle overstap is op de treinen op station Lansingerland-Zoetermeer. Dit verkort reistijden voor reizigers en zorgt voor een betere reisbeleving. Lang wachten op een kille bushalte behoort tot het verleden. Ook het bijzondere vertrekpatroon in het weekend, waarbij op vrijwel elk uur van de dag de bus op een ander moment vertrekt is voorbij. Dit maakt het ov begrijpelijker en logischer voor iedereen. De verbinding tussen Lansingerland-Zoetermeer en Moerkapelle – Zevenhuizen is een feederverbinding. De bussen blijven wachten op eventueel vertraagde treinen uit Den Haag.

Gewijzigd bedieningsmodel op lijn 175 tussen Rotterdam en Gouda

Lijn 175 verbindt Gouda, Waddinxveen, Zevenhuizen en Rotterdam. Deze lijn kent een beperkt gebruik, waarbij opvalt dat vooral het traject tussen Waddinxveen en Rotterdam weinig reizigers kent. Het aantal reizigers per uur komt slechts incidenteel boven de tien uit en nooit boven de vijftien. Een halfuurdienst in de spitsuren is dan niet passend bij de vervoersvraag. Wij passen het vervoeraanbod dan ook aan naar een uurdienst. Bij het opstellen van de dienstregeling houden wij rekening met de lestijden van de scholen, zodat scholieren en studenten niet onnodig vroeg naar school hoeven reizen.

Tussen Gouda en Waddinxveen wordt lijn 175 aangevuld door lijn 275. Voor reizigers tussen Moerkapelle en Gouda, bieden wij in de spits elk half uur een rechtstreekse reismogelijkheid. Deze rechtstreekse verbinding bestaat uit snelBuzz 386, die doorrijdt als lijn 275. Deze

reizigers hoeven niet meer om te reizen via station Lansingerland-Zoetermeer. Een grote verbetering voor reizigers tussen deze kernen. Voor scholieren wordt de reis bijvoorbeeld een stuk goedkoper. Ook nu is er op enkele momenten een rechtstreekse busverbinding tussen Moerkapelle en Gouda, echter rijdt deze pas na de ochtendspits naar Gouda en voor de middagspits terug. Voor scholieren en forenzen is deze verbinding dan ook niet bruikbaar. De nieuwe opzet biedt juist een snelle busverbinding in de spitsuren.

Nieuwe spitslijn 275 tussen Gouda en Waddinxveen Coenecoop

Het traject tussen Waddinxveen en Gouda vullen wij aan met lijn 275. Deze nieuwe lijn rijdt alleen in de spitsuren. In samenspraak met gemeente Gouda krijgt lijn 275 een andere route dan lijn 175. Lijn 275 rijdt via de Nieuwe Gouwe O.Z. en de Kattensingel. Voor deze route dient gemeente Gouda haltes te realiseren op de Nieuwe Gouwe O.Z. Met deze route verbeteren we de bereikbaarheid van het Hoornbeek College en bedrijventerrein Gouwespoor. Lijn 275 bedient ook bedrijventerrein Goudse Poort, waardoor reizigers naar bedrijventerrein Goudse Poort voortaan drie in plaats van twee bussen per uur hebben in de spitsuren. In Waddinxveen rijdt lijn 275 naar bedrijventerrein Coenecoop en bedient hier de nog aanwezige haltes van de oude lijn 186 en een nieuwe halte bij station Triangel. Werknemers op dit bedrijventerrein krijgen met lijn 275 een extra vervoermogelijkheid, naast de R-net sprinter naar station Triangel. Lijn 275 is in Waddinxveen gekoppeld aan lijn 382 en 386, waardoor forenzen van en naar bedrijventerrein Goudse Poort een rechtstreekse verbinding hebben met Moerkapelle, Zoetermeer en Den Haag. Dit scheelt hen tijd en geld.

Overige lijnen in het gebied

Op de overige lijnen in het gebied zijn er weinig wijzigingen. De bundel tussen Gouda en Bodegraven kent goede aansluitingen in Bodegraven en voldoet aan de behoeften van de reizigers. De ritten via het bedrijventerrein krijgen voortaan hetzelfde nummer als de overige ritten tussen Gouda en Bodegraven. Alle ritten rijden onder lijnnummer 178. Op lijn 190 zijn de vertrektijden gewijzigd zodat door goede aansluitingen in beide richtingen reizigers nooit lang hoeven te wachten op station Rotterdam Alexander.

Motivatie, onderbouwing en effecten

In mei 2022 reisde bijna 40% van de reizigers op lijn 175 binnen Gouda. In november 2019 was dit nog 27%. Hierbij moet worden opgemerkt dat destijds het bedrijventerrein Goudse Poort nog bediend werd door een aparte stadslijn. Dit komt ook goed tot uiting in de absolute aantallen. Waar op alle reisrelaties het aantal reizigers is gedaald als gevolg van de corona pandemie (en vanzelfsprekend is mei sowieso een rustigere maand), is het aantal reizigers binnen Gouda juist toegenomen. De HB-matrices van beide maanden zijn in tabellen 29 en 30 weergegeven.

TABEL 29: HB MATRIX LIJN 175 GOUDA - ROTTERDAM MEI 2022

Van / Naar	Gouda	Rotterdam	Waddinxveen	Zevenhuizen	Totaal
Gouda	4.546 (39%)	569 (5%)	897 (8%)	124 (1%)	6.136 (53%)
Rotterdam	215 (2%)	191 (2%)	390 (3%)	978 (8%)	1.774 (15%)
Waddinxveen	987 (9%)	660 (6%)	359 (3%)	96 (1%)	2.102 (18%)
Zevenhuizen	422 (4%)	812 (7%)	272 (2%)	31 (0%)	1.537 (15%)
Totaal	6.170 (53%)	2.232 (19%)	1.918 (17%)	1.229 (12%)	11.549 (100%)

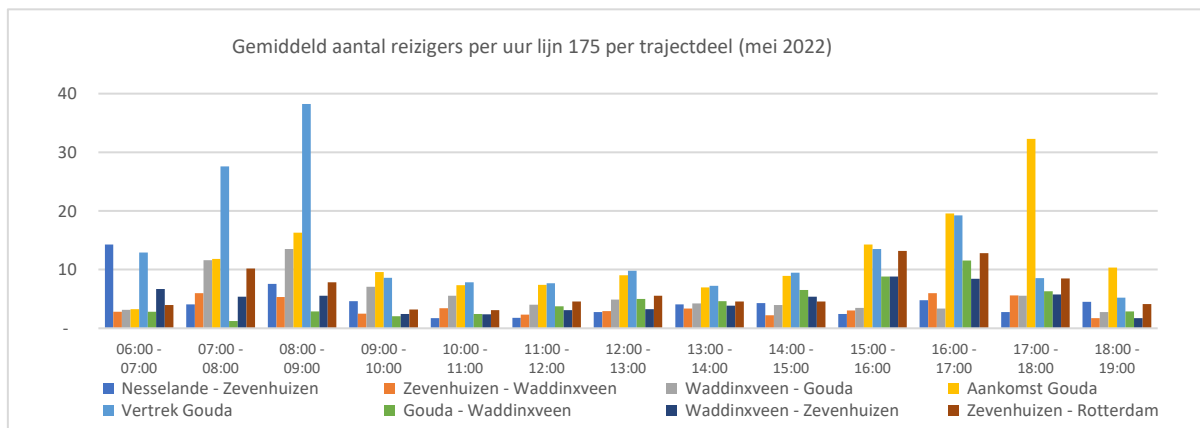
TABEL 30: HB MATRIX LIJN 175 GOUDA - ROTTERDAM NOVEMBER 2019

Van / Naar	Gouda	Rotterdam	Waddinxveen	Zevenhuizen	Totaal
Gouda	4.169 (27%)	213 (1%)	1.610 (10%)	1.113 (8%)	7.105 (46%)

Rotterdam	189 (1%)	729 (5%)	578 (4%)	1.335 (7%)	2.831 (18%)
Waddinxveen	1.350 (9%)	644 (4%)	231 (1%)	357 (2%)	2.582 (17%)
Zevenhuizen	1.195 (8%)	1.370 (9%)	360 (2%)	69 (0%)	2.994 (19%)
Totaal	6.903 (45%)	2.956 (19%)	2.779 (18%)	2.874 (19%)	15.512 (100%)

Naast de reisrelaties hebben wij ook nauwkeurig gekeken naar het aantal reizigers per uurblok. De data hebben gesplitst in de diverse deeltrajecten. Figuur 18 geeft het aantal reizigers per uurblok, per deeltraject in mei 2022 overzichtelijk weer. Ook hier komt de stadsdienstfunctie binnen Gouda goed naar voren.

FIGUUR 18: REIZIGERS PER UUR OP LIJN 175 PER DEELTRAJECT



Het drukste traject tussen Rotterdam en Waddinxveen is tussen Zevenhuizen en Rotterdam. Reizigers tussen deze kernen kunnen ook reizen met lijn 383, waardoor er in totaal vier ritten per uur zijn tussen deze kernen. Gezien de vervoervraag is dit aan de royale kant en dat blijkt ook uit het aantal reizigers op lijn 175. Behalve op de eerste rit vanaf Rotterdam is er geen enkele rit waar meer dan tien reizigers gebruik maken van deze verbinding. Alleen in de middagspits is het aantal reizigers in een uur tussen de 10 en 15 reizigers. Tussen Zevenhuizen en Waddinxveen is het aantal reizigers nog minder. Wij brengen het vervoeraanbod dan ook meer in lijn met de vervoersvraag en beperken de frequentie naar een uurdienst. Tussen Zevenhuizen en Rotterdam blijven twee tot drie bussen per uur rijden, door de combinatie met lijn 383. Door het vervallen van het hov-tarief op lijn 383, zijn reizigers niet duurder uit.

Tussen Moerkapelle en Gouda wordt de reis in de spitsuren een stuk goedkoper. Afhankelijk van de reisroute loopt het voordeel op tot twee euro per rit. De rechtstreekse en snelle busverbinding tussen Moerkapelle en Zevenhuizen bestaat nu ook, echter rijdt deze pas na de ochtendspits naar Gouda en voor de middagspits terug. Voor scholieren en forenzen is deze verbinding dan ook niet bruikbaar. Met de bediening van bedrijventerrein Coenecoop maken wij dit bedrijventerrein beter bereikbaar voor reizigers uit onder andere Moerkapelle en Zoetermeer. Lijn 386 biedt reizigers een rechtstreekse verbinding in de spitsuren. Omreizen via Gouda is niet meer nodig.

De huidige uurdienst op lijn 383 is voor forenzen naar bijvoorbeeld de Binckhorst in Den Haag onaantrekkelijk. Met snelBuzz 383 reizen zij voortaan comfortabel elk half uur langs de file op de A12 naar hun werk. Lijn 383 sluit in Lansingerland-Zoetermeer goed aan de op treinen van en naar Den Haag en Gouda. Door de wachtgarantie weten reizigers dat ze altijd snel weer thuis komen.

TABEL 31: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATREGELEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Minder bussen tussen Waddinxveen en Rotterdam	35 reizigers per dag (6 per uur) per richting hebben één i.p.v. twee bussen per uur
Bediening bedrijventerrein Coenecoop met lijn 275	Reizigers naar dit bedrijventerrein stappen dichterbij hun werk uit
Betere busverbinding tussen Zoetermeer, Moerkapelle, Waddinxveen en Gouda	Goedkopere reis tussen Moerkapelle en Gouda en sneller dan huidige route. Dalurenverbinding bestaat nu niet
Buiten de vakanties elk half uur een bus in de spits van en naar Den Haag op lijn 383	Ruim 50 reizigers per dag per richting krijgen een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden
Lijn 383 krijgt een wachtgarantie op de treinen op Lansingerland-Zoetermeer	Circa 65 reizigers per dag krijgen een betrouwbaardere overstap

1.11 Verbindingen in de Krimpenerwaard

Ingesloten tussen de Lek en de Hollandsche IJssel ligt de Krimpenerwaard. Dit landelijke gebied aan de zuidkant van het Groene Hart is een baken van rust ten oosten van Rotterdam. De geografische ligging tussen de Lek en Hollandsche IJssel maakt de Krimpenerwaard een heerlijk gebied om te recreëren en wonen, maar tegelijkertijd zijn beide rivieren ook een barrière. Richting Rotterdam is er slechts één brug en ook aan de noordzijde is er maar een beperkt aantal mogelijkheden de Hollandsche IJssel te passeren. Vervoerkundig is de Krimpenerwaard gericht op Rotterdam, Gouda en (primair vanuit Schoonhoven) richting Utrecht. Van en naar Rotterdam kan de bus gebruik maken van busstroken op de N210, zodat het busverkeer de dagelijkse files bij de Algerabrug kan vermijden. De snelle aansluitingen op de metro op station Capelsebrug, zorgen voor interessante reismogelijkheden voor alle reizigers uit deze mooie regio.

Optimalisaties in het vervoeraanbod

Conform de uitvraag blijft lijn 295 ongewijzigd en rijden wij deze lijn gezamenlijk met Keolis als concessiehouder van de concessie Provincie-Utrecht. Op de overige lijnen in de Krimpenerwaard voeren we enkele kleine verbeteringen door. De lijnvoering blijft grotendeels gelijk. Alleen de routevarianten van lijnen 194 en 196 via Lekkerkerk de Loet in de avonduren verdwijnen, waarmee we het netwerk overzichtelijker maken. Beide lijnen rijden los van elkaar elk uur, waardoor er voor de reiziger een logischer aanbod ontstaat. We bieden enkele extra ritten op R-net 497 tussen Schoonhoven en Gouda en op lijn 292 tussen Lekkerkerk en Rotterdam.

1.11.1 Extra ritten op lijn 497 tussen Schoonhoven en Gouda

In de ochtendspits bieden wij een aantal extra ritten op R-net 497. Voortaan rijdt er vanaf 6:45 uur uit Schoonhoven minimaal elke tien minuten een bus. Deze hoge frequentie rijdt tot globaal 9:00 uur. Momenteel is dit alleen tussen 7:00 en 8:00 uur het geval. Reizigers krijgen hierdoor meer reismogelijkheden en het wordt aantrekkelijk net voor of net na het hoogtepunt van ochtendspits te reizen. Voor forenzen en (net-)niet-reizigers wordt het midden van de 'hyperspits' op deze wijze erg aantrekkelijk gemaakt. Ook in de middagspits verlengen wij de periode dat er elke tien minuten een bus rijdt. Nu is dit alleen het geval tussen 16:30 en 17:30 uur. Wij verlengen deze periode met 1,5 uur en bieden de 10-minuten dienst tussen 15:30 en 18:00 uur vanaf Gouda.

De laatste verbinding naar Schoonhoven vertrekt in de huidige dienstregeling om 23:45 uur. In lijn met alle andere R-net lijnen, waarbij we de laatste rit na 24:00 uur rijden, bieden we een extra vertrekmogelijkheid om 24:17 uur uit Gouda. Op zaterdag rijdt lijn 497 overdag elk kwartier. Een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden voor reizigers uit de Krimpenerwaard naar Gouda, waarmee we een dagje winkelen heel aantrekkelijk maken. Met al deze verbeteringen brengen wij lijn 497 volledig op R-net niveau!

Motivatie, effect en onderbouwing

Reizen met R-net staat voor vanzelfsprekend reizen. De verbinding tussen Schoonhoven en Gouda is momenteel erg op scholieren gericht en slechts beperkt op andere doelgroepen. Wij maken het ov nog aantrekkelijker voor bijvoorbeeld forenzen en (net-)niet-reizigers door de meer reismogelijkheden aan te bieden rondom de 'hyperspits', zonder het aantal reismogelijkheden in de 'hyperspits' zelf te verminderen. Met name voor reizigers die verder reizen dan Gouda is het verbreden van de spitsperiode erg aantrekkelijk. Onder reizigers in DMG heeft onderzoeksbureau Newcom in opdracht van ons onderzoek gedaan naar de bereidheid om te reizen op andere tijdstippen in de spits. De uitkomst: spreiden kan, maar dan moet bijvoorbeeld een zitplaats en voldoende aanbod gegarandeerd zijn. Wij bieden dit op lijn 497.

TABEL 32: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN MAATRELSEL

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Extra spitsritten op lijn 497	Circa 600 spitsreizigers krijgen meer reismogelijkheden
Late rit naar Schoonhoven	Laatste reismogelijkheid half uur later
Kwartierdienst zaterdag	350 reizigers op zaterdag krijgen een kwartierdienst

1.11.2 Betere aansluitingen en meer reismogelijkheden op lijnen 194, 196 en 292

Extra spitsritten op lijn 292

Reizen met het openbaar vervoer vanuit Lekkerkerk naar Rotterdam maken wij nog aantrekkelijker. Net zoals in de middagspits vanuit Rotterdam bieden wij in de ochtendspits extra ritten naar Rotterdam aan. Tussen 7:30 uur en 8:30 uur vertrekt elk kwartier een bus uit Lekkerkerk naar Capelsebrug. Snel langs de file, ideaal voor forenzen uit de Krimpenerwaard.

Lijn 194 elk uur naar Bergambacht met goede aansluitingen op lijnen 295 en 497

's Avonds en op zondag rijdt lijn 194 momenteel slechts éénmaal per twee uur naar Bergambacht. Dit is al geen aantrekkelijke frequentie, maar de overstaptijden van 25 minuten (lijn 497) tot 57 minuten (lijn 295) maken dat reizigers uit Lekkerkerk en Krimpen aan den Lek naar Gouda, Schoonhoven en Utrecht met zekerheid geen gebruik maken van deze reismogelijkheid. Er zijn logischerwijs niet veel reizigers op deze relatie, maar degene die er zijn leren het reizen met het ov met een dergelijk aanbod snel af. Wij zorgen voor een betere oplossing, waarbij de overstaptijden 2 tot 9 minuten bedragen. Deze goede aansluitingen bieden wij elk uur tot 's avonds laat, ook op zondag. Dit betekent een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden tussen Lekkerkerk en Bergambacht!

Uurdienst op lijn 196 in de avonduren en op zondag

In de huidige dienstregeling rijden lijnen 194 en 196 beide 's avonds elke 2 uur een lusroute 'tegen elkaar in'. Hierdoor zijn de meeste kernen in de Krimpenerwaard elk uur bediend, maar deels wel met een onlogisch lange route. Ook zijn er uren dat er helemaal geen logische verbinding is. Tussen 18:35 uur en 20:30 uur is de snelste reismogelijkheid vanaf

Capelsebrug naar Ouderkerk aan den IJssel via Rotterdam Alexander en Gouda. Dergelijke reisroutes zijn voor reizigers geen optie. Wij kiezen voor een logisch en betrouwbaar aanbod, waarbij er gewoon elk uur een bus rijdt.

Lijn 196 rijdt overdag elk uur tussen Gouda en Rotterdam. 's Avonds en op zondagochtend tot 10:00 uur rijdt alleen tussen Ouderkerk aan den IJssel en Rotterdam elk uur een bus. De zondagse uurdienst van en naar Gouda betekent een grote vooruitgang voor reizigers vanaf de IJsseldijk, in vergelijking met de huidige vier bussen per dag op dit traject. Deze vier bussen zijn ook nog eens verdeeld over onlogische momenten van de dag. Met ons aanbod krijgen reizigers op de IJsseldijk een logischere en frequentere bediening.

Onderbouwing keuze, realiseerbaarheid en effecten

Wij hechten grote waarde aan een logisch vervoeraanbod. Reizigers begrijpen dat er op sommige momenten minder vraag en daardoor minder aanbod is, maar om het ov als een acceptabel alternatief te beschouwen zit daar wel een ondergrens aan. De huidige tweeuurdiensten voldoen hier niet aan. Wij bieden een helder en vanzelfsprekend netwerk met een duidelijke ondergrens van één bus per uur. Alleen in Gouderak is de vervoervraag te klein om een vaste ov-verbinding 's avonds laat te verantwoorden. Reizigers van en naar Gouderak kunnen elk uur gebruik maken van de flexBuzz (zie §1.12).

TABEL 33: OMSCHRIJVING EN EFFECTEN

Omschrijving	Effect bestaande reizigers
Lijn 194 elk uur naar Bergambacht met optimale aansluitingen op lijnen 295 en 497	Meer reismogelijkheden en meer bestemmingen bereikbaar. Vervallen directe verbinding Ouderkerk – Lekkerkerk
Lijn 196 elk uur tussen Rotterdam Ouderkerk aan den IJssel	Meer reismogelijkheden voor reizigers in de avonduren en op zondag
Extra spitsritten op lijn 292	Circa 160 spitsreizigers krijgen 2x zoveel reismogelijkheden

1.12 FlexBuzz: de nieuwe deur-halte-taxi

Ons netwerk biedt veel vaste verbindingen van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Alleen op locaties waar eenvoudigweg geen bus kan komen of waar de vervoersvraag minder dan één reiziger per rit is bieden wij geen vast ov (meer) aan. Hoewel wij de ontsluiting van delen met een mindere vervoersvraag zeer belangrijk vinden, is het maatschappelijk niet verantwoord structureel met een grote bus te rijden voor een enkele reiziger. Voor deze reizigers bieden wij flexBuzz.

1.12.1 FlexBuzz basis

Voor de meeste reizigers die gebruik maken bieden wij in lijn met de eisen vanuit het PvE een basisvoorziening aan waarbij reizigers minimaal 60 minuten van tevoren een flexBuzz kunnen reserveren. FlexBuzz haalt je thuis op en brengt je naar het dichtstbijzijnde knooppunt of overstappunt in de logische rijrichting. Omgekeerd kan je een flexBuzz reserveren vanaf een knooppunt of overstappunt naar huis. FlexBuzz is net zoals de bestelBuzz in DMG gratis te gebruiken. Je betaalt alleen eenmalig registratiekosten ter waarde van de ritprijs van een enkele rit.

1.12.2 FlexBuzz plus

Voor reizigers in het gebied tussen globaal Woerden, Gouda en Bodegraven bieden we meer. Uit de geleverde data blijkt dat juist hier gebruik gemaakt wordt van de bestaande deur-halte voorziening. Dit is ook niet raar. In dit gebied rijden veel buurtbussen die 's avonds niet rijden. Voor de reizigers in dit gebied doen wij een stapje extra: we verkorten de minimale tijd dat van tevoren gereserveerd moet worden tot een half uur, indien de reis begint of eindigt op station Bodegraven. De gewenste vertrek- of aankomsttijd is gekoppeld aan de treinen die rond 15 minuten over het uur aankomen en vertrekken op station Bodegraven. Stap je over op de trein, dan brengt de flexBuzz je op tijd voor de trein en omgekeerd sluit flexBuzz aan op de aankomsten van de trein. Met deze oplossing maken we dit dunbevolkte gebied ook in de avonden en weekenden beter bereikbaar. We bieden deze service in de kernen Bodegraven, Zwammerdam, Nieuwerbrug, Waarder, Driebruggen en Reeuwijk-Dorp. Uiteraard kunnen ook reizigers op adressen in het tussengelegen gebied gebruik maken van deze service.

We bieden deze service in eerste instantie alleen rondom Bodegraven. Juist hier wordt gebruik gemaakt van deur-halte-vervoer en door de treinknoop in Bodegraven is het exploitatief goed mogelijk om hier de reserveertijden te verkorten. Op veel andere locaties is het centrale overstappunt niet in het midden van het gebied gelegen. Daardoor zijn langere aanrijdtijden benodigd en is de kans om ritten te combineren kleiner. We gebruiken de ervaringen van flexBuzz rondom Bodegraven om te bekijken waar en hoe we deze service verder kunnen uitrollen.

1.13 Vervoer naar evenementen

Binnen de concessie ZHN zijn diverse evenementen waar we extra vervoer voor inzetten. Hiervoor maken we per evenement een draaiboek, waar we eventueel extra vervoer in opnemen. Speciale aandacht verdient de bediening van de Keukenhof.

Keukenhof

Dé publiekstrekker toeristen binnen de concessie ZHN voor is natuurlijk de Keukenhof. Met in 2019 meer dan 1,3 miljoen bezoekers uit de hele wereld is de Keukenhof een van de grootste toeristische attracties van ons land. Voor de bediening van de Keukenhof hebben wij een speciaal projectteam opgericht. Zij stellen het draaiboek voor de bediening van de Keukenhof in 2025 op. Onderdeel van dit draaiboek is een separaat vervoerplan waar de bediening van de Keukenhof in 2025 wordt behandeld. Dit vervoerplan zal later in het jaar ter advisering worden voorgelegd aan onder meer ROCOVHM.