

Monitor HOV-corridors Holland Rijnland

2013-2014



Inleiding

Holland Rijnland heeft in 2009 de OV-visie Holland Rijnland vastgesteld. In de eerste partiële herziening in 2012 is de OV-visie vervolgens uitgebreid met de gemeenten uit het voormalige Rijnstreekberaad. Om te komen tot de verbetering van het OV en een forse stap te zetten naar de realisatie van het toekomstige OV-netwerk conform de OV-visie, zijn eind 2012 afspraken gemaakt over maatregelen en projecten tot 2020 in het Uitvoeringsprogramma OV (UP OV). De huidige vervoerder Arriva wil de komende jaren het OV-netwerk blijven verbeteren. Dit wordt mogelijk gemaakt door de geplande investeringen in diverse OV-corridors. Holland Rijnland heeft voor het verbeteren van het OV-netwerk geld gereserveerd in het Regionaal Investeringsfonds (RIF) : € 37,5 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord en € 5 miljoen specifiek voor de corridor Noordwijk – Schiphol. Daarnaast zijn ook middelen beschikbaar bij individuele gemeenten, provincie Zuid-Holland en het Rijk (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer, AROV).

Holland Rijnland wil met de Monitor HOV-corridors de effecten van investeringen in HOV-corridors meten, op basis van actuele gegevens van onder meer reizigersaantallen, frequenties en rijtijden voor de periode 2013-2022. Arriva heeft in december 2012 de nieuwe dienstregeling mede gebaseerd op de OV-visie Holland Rijnland. 2013 is daarmee het eerste kalenderjaar waarin de OV-visie, voor zover op dat moment mogelijk, 'op straat' vertaald is. 2013 wordt daarom gezien als basisjaar, de zogenoemde nulmeting, waartegen de cijfers van volgende jaren kunnen worden afgezet. In de volgende jaren kan analyse plaatsvinden en kunnen de effecten van investeringen zichtbaar gemaakt worden.

In de overgang van de dienstregeling van Connexxion (t/m 2012) naar Arriva, zijn relatief veel wijzigingen in het lijnennet doorgevoerd. Op verzoek van de portefeuillehouders Verkeer in Holland Rijnland is een analyse gemaakt van het verschil in aantallen reizigers, rijtijden en frequenties tussen 2011 en 2013. Deze analyse is alleen voor de HOV-corridors gemaakt. De resultaten van deze analyse zijn apart gerapporteerd en zijn niet in deze monitor opgenomen.



Verbindingen

In deze monitor zijn een zevental HOV-verbindingen opgenomen. Deze komen voort uit het UP OV. Het betreft de volgende verbindingen:

- Noordwijk - Sassenheim - Schiphol
 - Leiden - Katwijk
 - Leiden - Noordwijk
 - Alphen aan den Rijn - Schiphol
 - Leiden - Zoetermeer
 - Leiden - Leiderdorp (- Schiphol)
 - Leiden - Lisse - Haarlem
 - Hillegom - Nieuw-Vennep
- één corridor, maar beide verbindingen worden apart gemonitord.

De getoonde kaartbeelden van de verbindingen zijn overgenomen uit het UP OV. De legenda vindt u als bijlage op pagina 34.

Op sommige verbindingen is sprake van een vervoerbreek; afzonderlijke delen van een verbinding kennen een eigen reizigersstroom en er is weinig doorgaand verkeer. De verbinding wordt dan in delen besproken. Dit geldt ook als er een grote variatie in reizigersaantallen of frequentie is.

In het UP OV is geconstateerd dat op de corridor Leiden - Voorschoten - Den Haag voor de termijn tot 2020 niet naar R-net toegewerkt zal worden. Hier wordt eerst ingezet op frequentieverhoging van de sprinter tussen Leiden en Dan Haag. Daar past vooralsnog geen parallelle en concurrerende R-net busverbinding. Deze corridor is niet opgenomen in het UP OV en daarom ook niet in de HOV-monitor.

De komende jaren wordt R-net Leiden - Katwijk - Noordwijk uitgerold. Momenteel is er nog sprake van twee afzonderlijke reisrelaties. Daarom worden deze verbindingen voor dit moment afzonderlijk besproken.

Als er sprake is van langdurige verstoringen, zoals omleidingen, wordt dit bij de betreffende corridor aangegeven. Voor de huidige Q-liners is aangegeven waaraan de frequenties en rijtijden moeten voldoen om binnen de productformule van R-net te passen. De vereiste rijtijden zijn daarbij niet exact berekend maar ingeschat. De kleuren van de grafieken 'dienstregelingen' en 'frequenties' verwijzen naar de inzet op de vervoeras. Blauw betekent dat de vervoeras door een Q-liner bediend wordt. Groen betekent dat de vervoeras verzorgd wordt door een lijn(bundel) van het onderliggend net.



Elementen

In deze monitor zijn per verbinding zowel 2013 en de eerste helft van 2014 vier elementen opgenomen: aantal reizigers, rijtijden op werkdagen overdag en zondagmorgen, dienstregelingen per werkdag en frequenties.

Aantal reizigers (per kwartaal)

Het aantal reizigers is berekend op basis van OV-chipkaartgegevens. Deze zijn te herleiden tot herkomst-bestemmingsoverzichten, waarmee vervolgens het aantal reizigers per traject kan worden berekend. De genoemde aantallen in deze monitor zijn gemiddelden per werkdag en worden per kwartaal berekend. In Leiderdorp, Noordwijk en Katwijk is er een sterke samenhang tussen het HOV-netwerk en het ontsluitende netwerk. Voor deze verbindingen is daarom ook het aantal reizigers van de ontsluitende lijnen opgenomen om te kunnen analyseren of er sprake is van een verschuiving tussen lijnen. De in deze monitor genoemde aantallen betreffen alleen de reizigers die reizen met de OV-chipkaart. Deze dekt inmiddels ruim 90 procent van alle transacties af en geeft daarmee een goed beeld van de trendmatige ontwikkelingen. De kleurstelling van de grafieken verwijst naar het type lijn: rood voor R-net, blauw voor Q-liners en groen voor stad- en streeklijnen.

Bron: De ruwe OV-chipkaart bestanden per lijn per kwartaal, welke door de provincie Zuid-Holland zijn verstrekt.

Rijtijden werkdagen overdag en zondagmorgen (per halfjaar)

De gepresenteerde rijtijd overdag is het gemiddelde van alle ritten die rijden tussen 7 en 19 uur. Per rit is de rijtijd bepaald, waarna uit alle verzamelde rijtijden het gemiddelde getrokken is. De zondagochtendrijtijd geeft de rijtijd bij optimale doorstroming weer. Er is gebruik gemaakt van de actuele rijtijden, zoals deze door de boordcomputer worden verzonden. Voor elk jaar wordt de gemiddelde rijtijd zowel in het voorjaar als het najaar gemeten. Dat biedt voldoende inzicht in de trendmatige ontwikkeling van de rijtijden.

Bron: De ruwe log-bestanden per maand van GOVI (Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie). GOVI gebruikt hiervoor de gegevens die zij, in het kader van reisinformatie, van Arriva ontvangt.

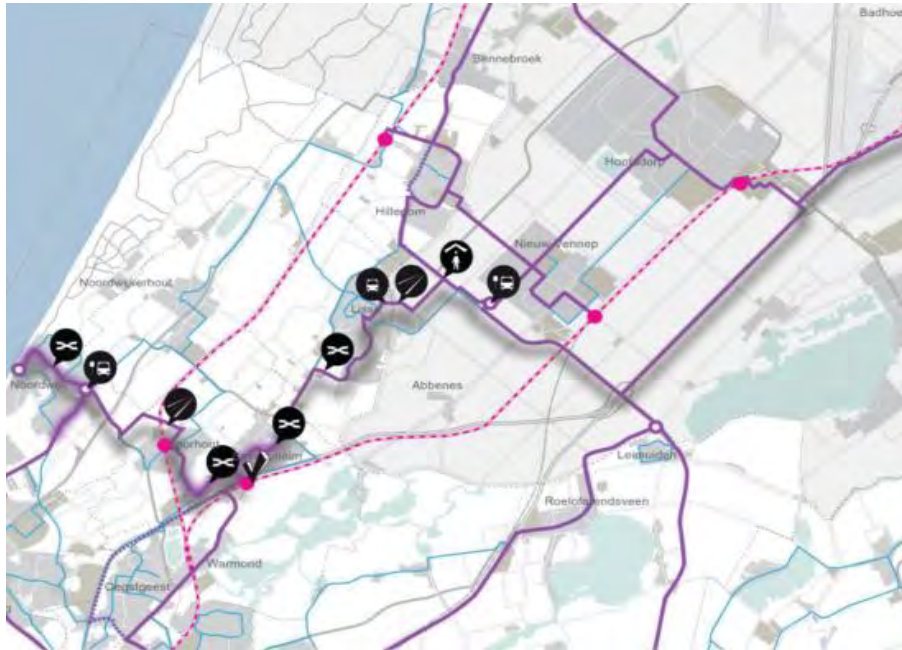
Dienstregelingen per werkdag en frequenties (per jaar)

Deze twee factoren worden berekend op basis van de dienstregeling per lijn. Naast het aantal reizigers, zijn voor Leiderdorp, Noordwijk en Katwijk ook de dienstregelingen van de ontsluitende lijnen opgenomen in de rapportage. Zodoende wordt zichtbaar of er sprake is van verschuivingen van dienstregelingen tussen het ontsluitend netwerk en het HOV-netwerk. De analyse van de dienstregelingen wordt per dienstregelingjaar verricht. Voor de ochtendspits wordt de periode 7-9 uur aangehouden, voor de middagspits de periode 16-18 uur en voor de avond de periode 20-23 uur.

Bron: Dienstregeling informatie (busboekjes) van Arriva.



Noordwijk - Sassenheim - Schiphol



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

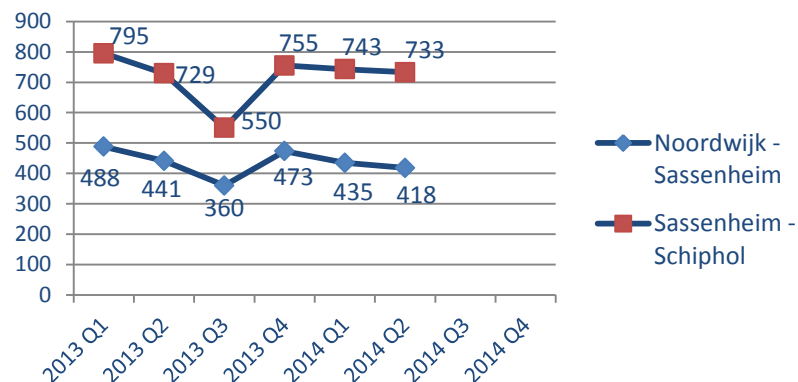
2013: Q-liner 361

Lijn 361 rijdt vanaf Noordwijk via Voorhout, Sassenheim en Lisse naar Schiphol. Vanwege de vervoerbreek op station Sassenheim wordt deze lijn in twee delen besproken: Noordwijk - Sassenheim en Sassenheim - Schiphol.



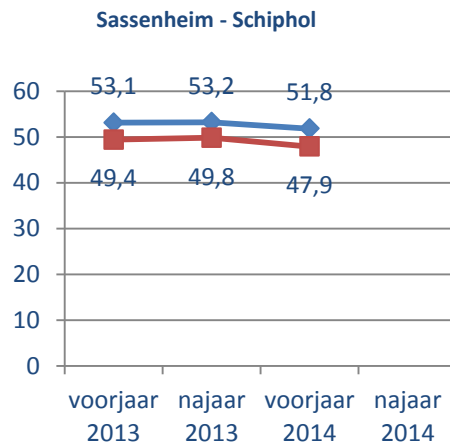
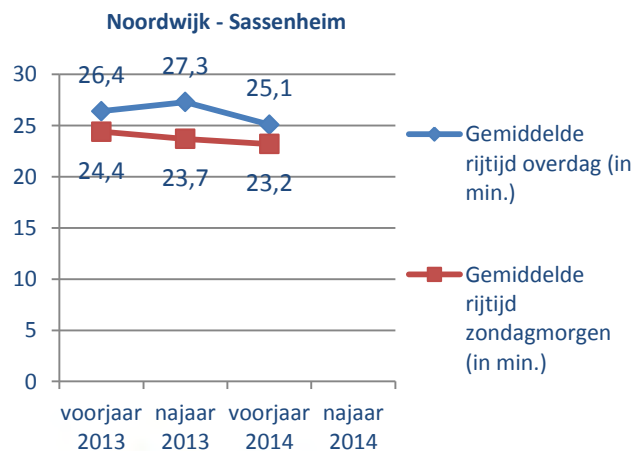
Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

Reizigersaantallen



De reizigersaantallen van de eerste twee kwartalen van 2013 en 2014 tonen aan dat er sprake is van een dalende vervoervraag (-5%) waarbij de daling op het traject Noordwijk - Sassenheim het sterkst is (-8%). Hiervoor is geen duidelijk aanwijsbare reden.

Rijtijden



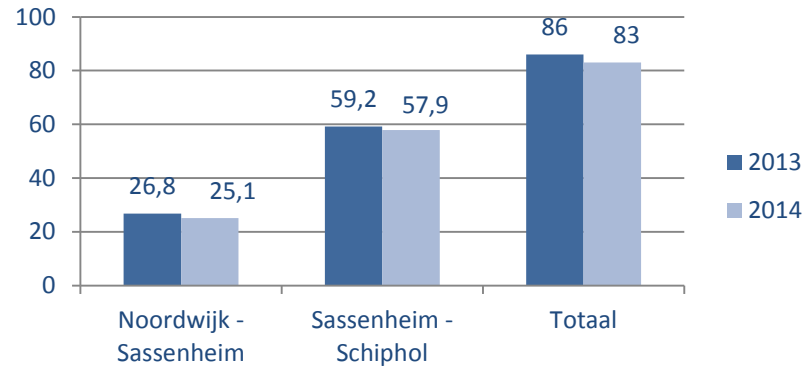
Op beide trajectdelen is de rijtijd afgenomen, waarbij de afname op het traject Noordwijk - Sassenheim het sterkst is. Hiervoor is geen duidelijk aanwijsbare reden.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de rijtijd teruggebracht worden tot ongeveer 22 minuten op het traject Noordwijk - Sassenheim en ongeveer 45 minuten op het traject Sassenheim - Schiphol.



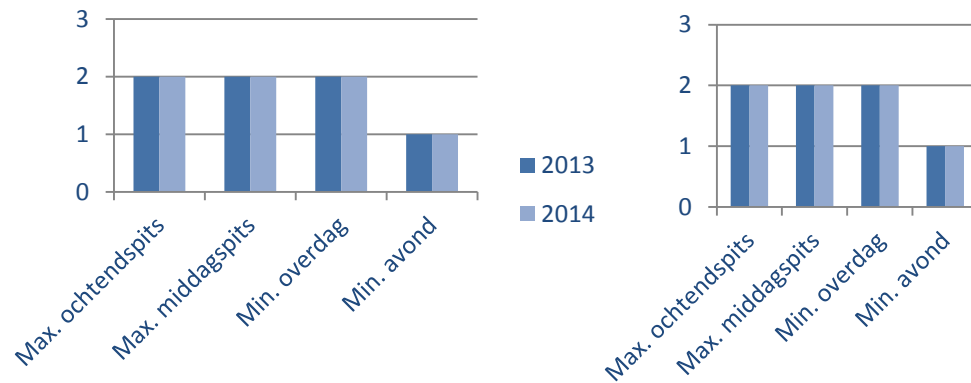
Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

Dienstregelingenuren



De aantallen dienstregelingenuren zijn in 2013 en 2014 vrijwel gelijk. Er hebben dan ook vrijwel geen mutaties in de dienstregeling plaatsgevonden.

Frequenties

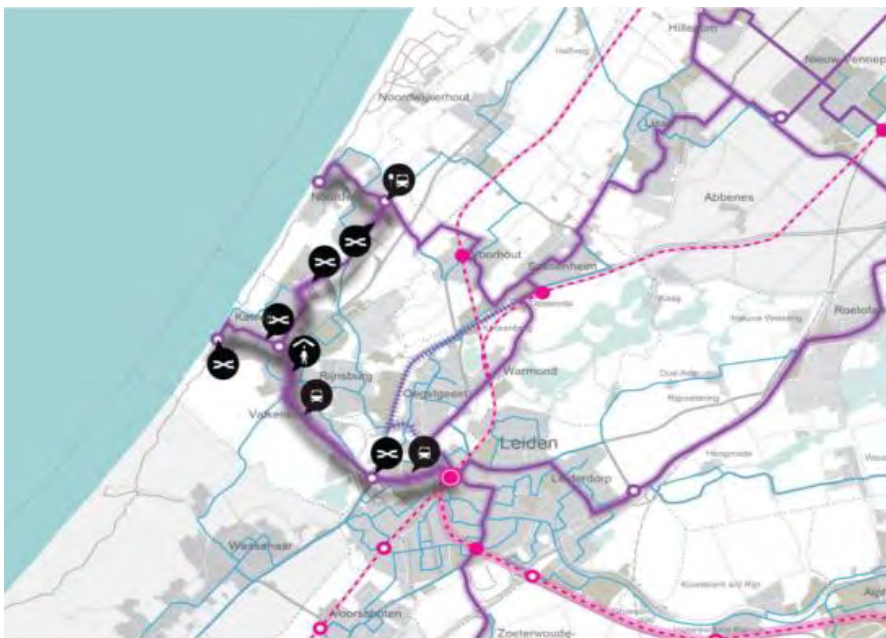


De minimale en maximale frequenties zijn in 2014 ongewijzigd ten opzichte van 2013.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de frequentie op beide delen van de lijn op alle uren van de dag tenminste worden verdubbeld.



Leiden - Katwijk



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

2013: Lijnen 30, 31, 37, 38, 90, 221 en 385

De verbinding Leiden - Katwijk wordt geboden door vier lijnen. De lijnen 30 en 31 zijn de hoofdroutes en verbinden het centrum, de boulevard en Rijnsoever vier keer per uur met Leiden. Tussen Katwijk Raadhuis en Leiden ontstaat zodoende een gebundelde frequentie van 8 ritten per uur. Lijn 30 en 31 rijden via de N206.

Daarnaast rijden er twee ontsluitende lijnen: lijn 37 vanaf Katwijk Vuurbaak via Katwijk Hoornes, Katwijk a/d Rijn en Rijnsburg naar Leiden en lijn 38 vanaf Katwijk Vuurbaak door Katwijk Zanderij en Valkenburg naar Leiden. Door het koppelen van lijn 30/31 en 37/38 rijden er twee ringlijnen door Katwijk.

Daarnaast wordt Katwijk bediend door Q-liner 385 die vanaf Noordwijk via Katwijk naar Leiden Transferium A44 en Den Haag rijdt.

Lijn 90 biedt vanuit Katwijk verbindingen richting Den Haag en richting Noordwijk en Nieuw-Vennep.

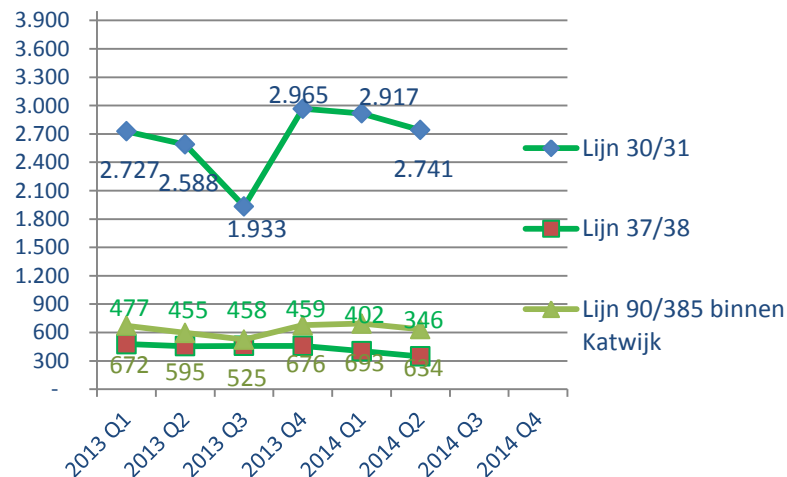
Katwijk 't Heen wordt in de spits bediend door lijn 221. Deze wordt onder de verbinding Leiden - Noordwijk behandeld.

De verbinding via Rijnsburg (lijn 37) was in 2013 een uurdienst, maar wordt sinds 2014 in de spits tussen Leiden en Katwijk Raadhuis aangevuld tot een halfuurdienst.

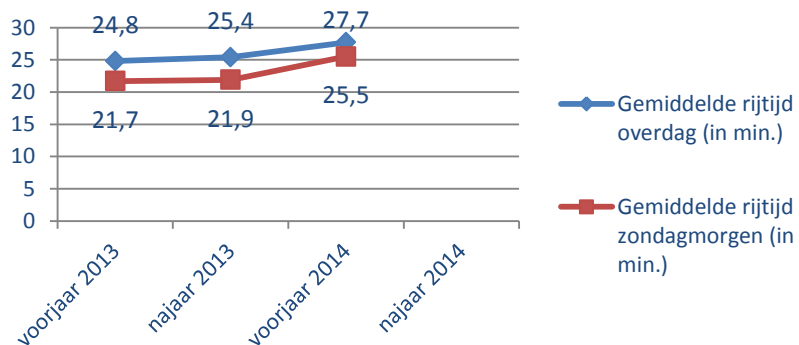


Leiden - Katwijk

Reizigersaantallen



Rijtijden (lijn 30 en 31)



Verreweg het grootste gedeelte van de Katwijkse reizigers (70%) reist met de lijnen 30 en 31. Opvallend is de vervoergroei op deze bundel in de eerste twee kwartalen van 2014 ten opzichte van 2013 (+6%). De reizigersaantallen van de lijnen 37 en 38 nemen fors af (-20%), maar deze afname wordt ruimschoots gecompenseerd door de groei op de lijnen 30/31 en 90/385 waardoor in totaliteit er sprake is van 5% vervoergroei.

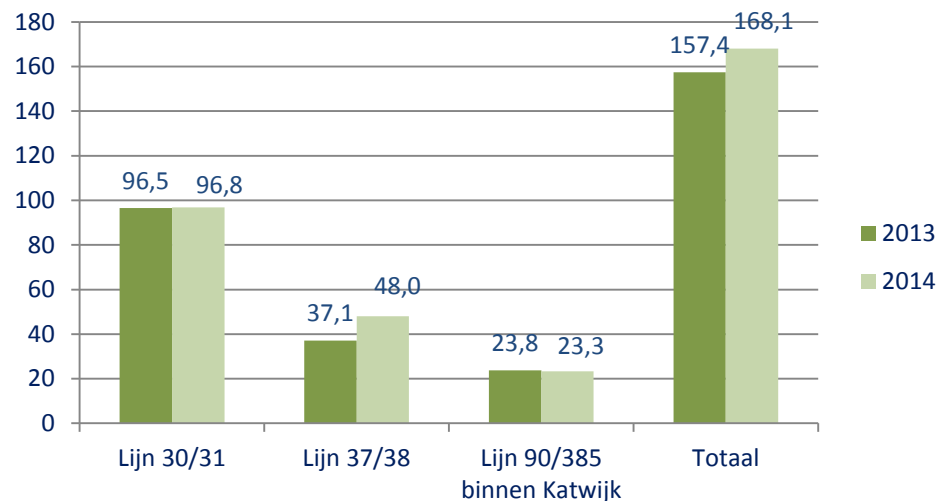
De frequentieverhoging op lijn 37 heeft niet tot vervoergroei geleid, althans niet op het Katwijkse deel van de lijnen 37/38. Een verklaring daarvoor is dat de tussenritten vanuit Leiden in Katwijk tot halte Raadhuis rijden.

De rijtijden op het Traject Leiden Centraal - Katwijk Poolster van de lijnen 30 en 31 nemen met ruim 10% toe. Hiervoor is geen duidelijk aanwijsbare reden.



Leiden - Katwijk

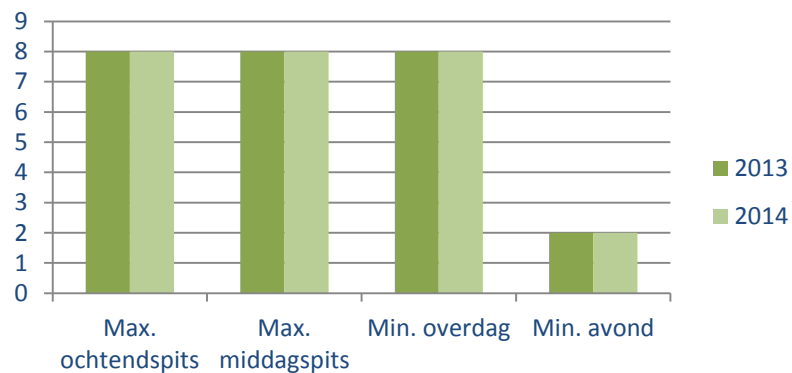
Dienstregelingen



Het totaal aantal dienstregelingen op de verbindingen in Katwijk is in 2014 toegenomen ten opzichte van 2013. Dat wordt verklaard door de frequentieverhoging in de spitsuren op lijn 37 tussen Katwijk Raadhuis en Leiden van één naar twee keer per uur.

Lijn 30, 31, 38, 90 en 385 zijn qua dienstregelingen vrijwel gelijk gebleven.

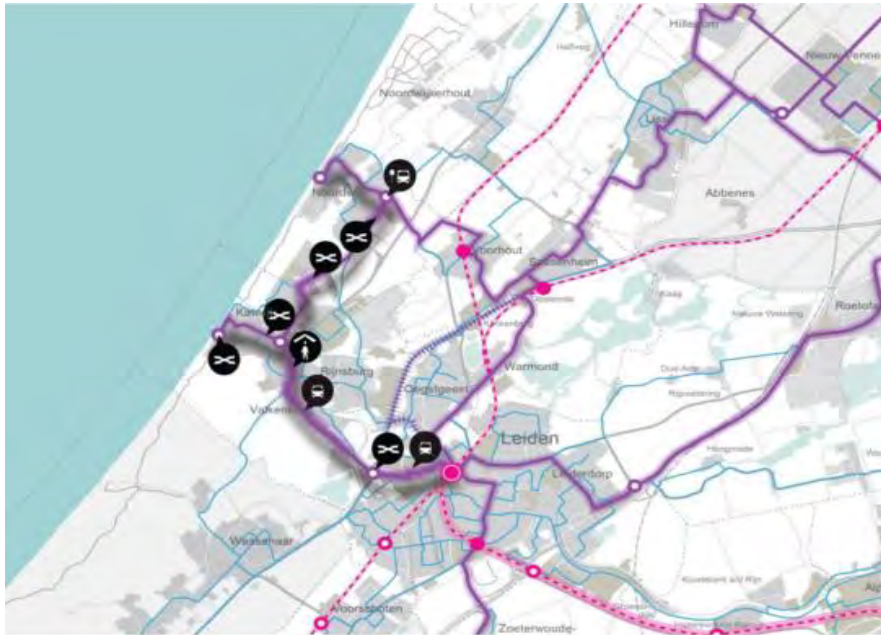
Frequenties (lijn 30 en 31)



De maximale en minimale frequenties van lijn 30 en 31 zijn in 2014 gelijk gebleven.



Leiden - Noordwijk



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

2013: Lijnen 20, 21, 90, 221 en 385

De verbinding Leiden - Rijnsburg - Noordwijk wordt geboden door de lijnen 20 en 21. Deze lijnen vormen een ringlijn door Noordwijk.

Op werkdagen wordt lijn 21 in de ochtend richting Noordwijk en in de middag richting Leiden vervangen door lijn 221. Deze lijn 221 rijdt niet via Rijnsburg maar via Katwijk 't Heen en het Bio Science Park in Leiden. Op die manier wordt in een spitsverbinding tussen deze gebieden en Leiden Centraal voorzien.

Daarnaast wordt Noordwijk bediend door Q-liner 385 tussen Noordwijk, Katwijk, Leiden Transferium A44 en Den Haag.

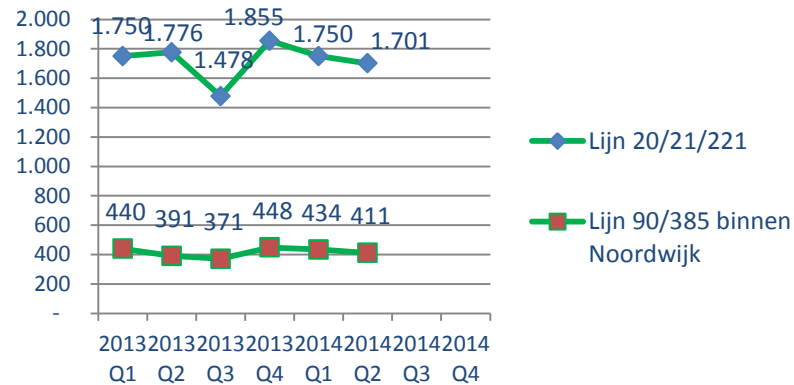
Lijn 90 biedt verbindingen naar enerzijds Noordwijkerhout, De Zilk en Nieuw-Vennep en anderzijds Katwijk, Wassenaar en Den Haag.

Voor 2018 staat de introductie van R-net gepland.



Leiden - Noordwijk

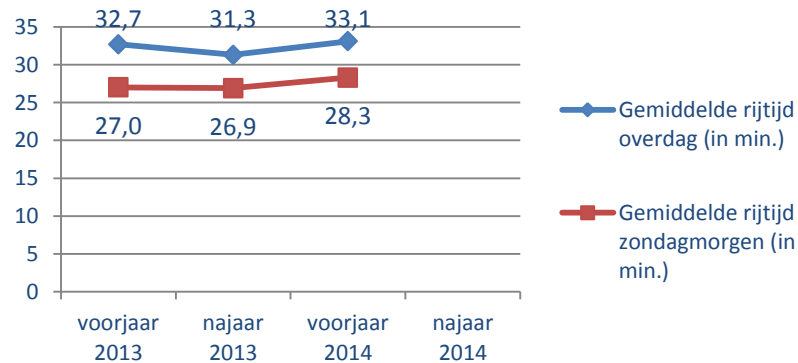
Reizigersaantallen



De eerste kwartalen van 2014 laten op de lijnenbundel 20/21/221 een beperkte reizigersgroei (2%) zien ten opzichte van 2013. Het aantal reizigers op de lijnen 90 en 385 binnen Noordwijk ligt vrijwel op hetzelfde peil als in 2013.

In totaliteit is er sprake van stabiliteit.

Rijtijden (lijn 20 en 21)

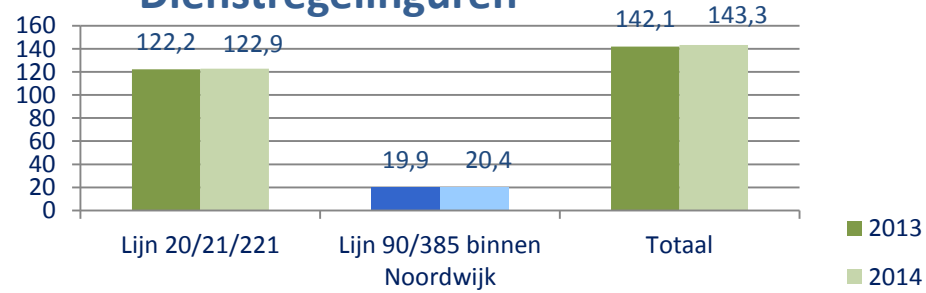


De rijtijden op het Traject Leiden Centraal - Noordwijk Duinpark van de lijnen 20 en 21 zijn redelijk stabiel wat positief is ten opzichte van het gemiddelde beeld (+ 7%).



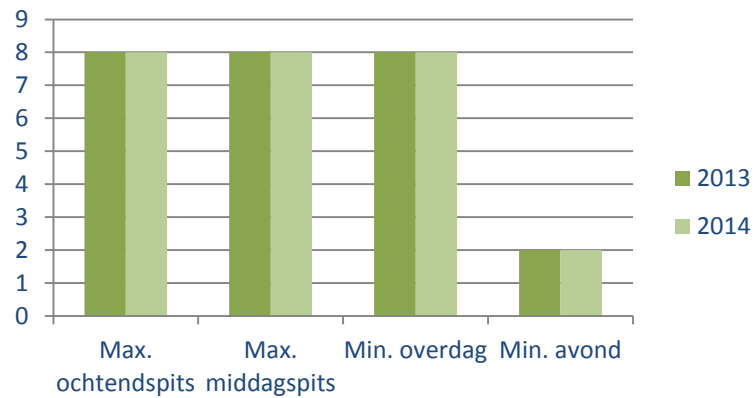
Leiden - Noordwijk

Dienstregelingenuren



Het aantal dienstregelingenuren in 2014 is vrijwel gelijk gebleven ten opzichte van 2013.

Frequenties (lijn 20 en 21)



De frequenties in 2014 zijn ongewijzigd ten opzichte van 2013.



Alphen aan den Rijn - Schiphol



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

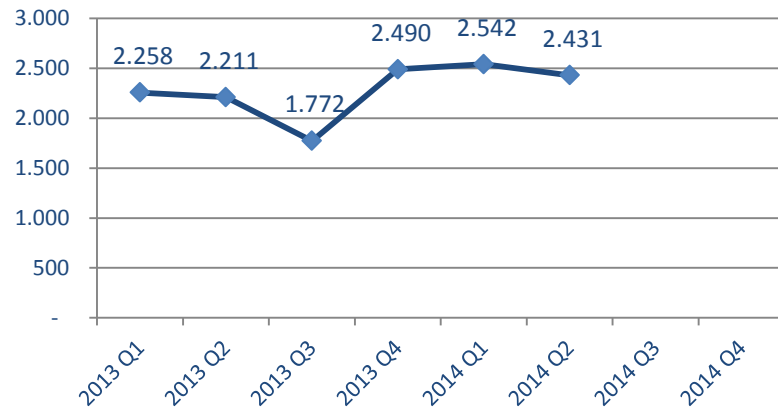
2013: Q-liner 370

Lijn 370 verbindt Alphen aan den Rijn via de N207 en de A4 met Schiphol.



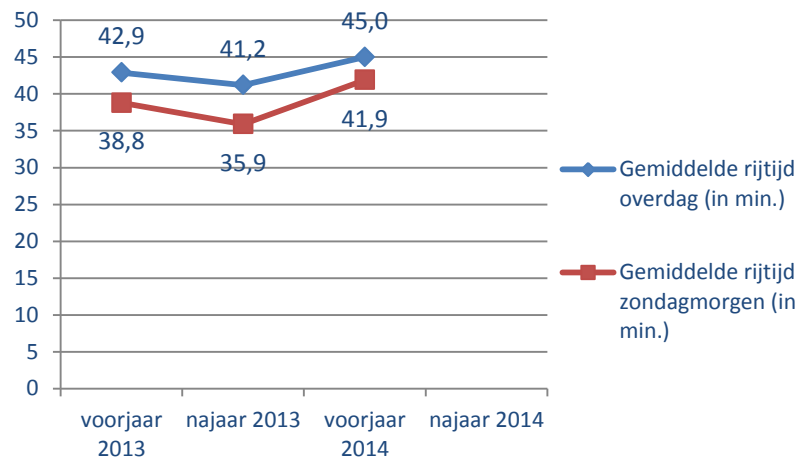
Alphen aan den Rijn - Schiphol

Reizigersaantallen



De eerste twee kwartalen van 2014 laten een groei (11%) van het aantal reizigers zien ten opzichte van 2013. Daarmee is de corridor Alphen aan den Rijn - Schiphol de corridor met de sterkste vervoergroei.

Rijtijden



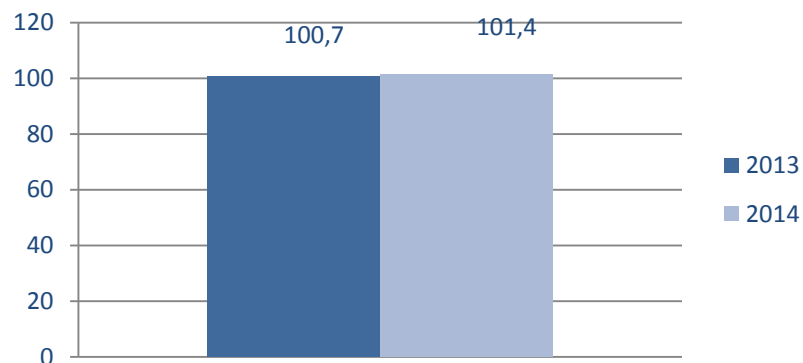
De rijtijd Alphen aan den Rijn - Schiphol neemt met ongeveer 5% toe, waarmee de stijging onder het regionale gemiddelde ligt.

Om te kunnen voldoen aan de productformule van R-net moet de rijtijd terug gebracht worden tot 37 minuten.



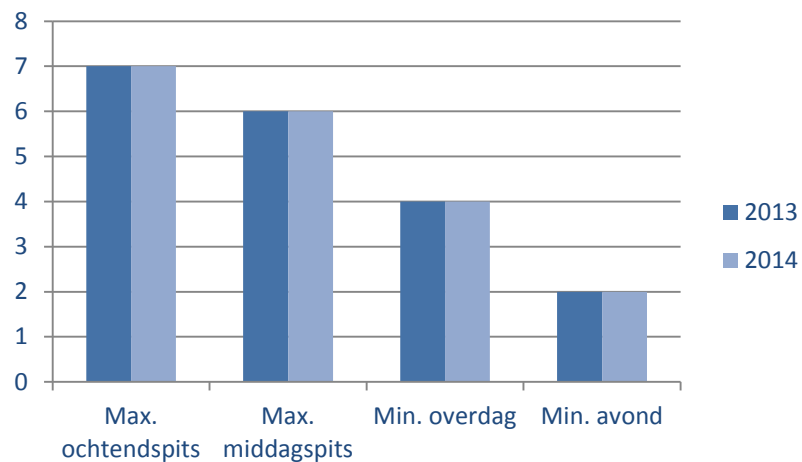
Alphen aan den Rijn - Schiphol

Dienstregelingen



Het aantal dienstregelingen per werkdag is in 2014 vrijwel gelijk aan 2013.

Frequenties



De maximale frequenties in de spitsen en de minimale frequenties overdag en in de avonduren zijn gelijk gebleven.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de frequentie 's avonds opgehoogd worden tot een halfuurdienst.



Leiden - Zoetermeer



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

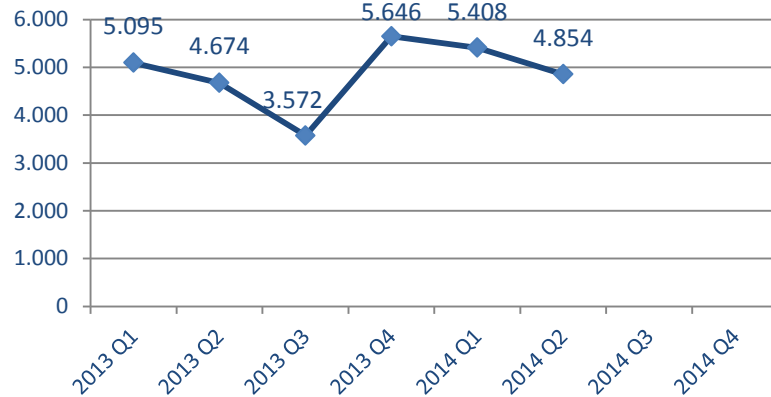
2013: Q-liner 365

Het zuidelijk deel van lijn 365 verbindt Leiden via Zoeterwoude en Stompwijk met Zoetermeer. Het overgrote deel van de ritten bedient Zoeterwoude langs de N206. Eens per uur rijdt een rit door de kern van het dorp. Q-liner 365 wordt eind 2014 tussen Leiden Centraal en Zoetermeer omgedoopt tot R-netlijn 400, waarbij Zoeterwoude net als Stompwijk alleen aan de provinciale weg bediend wordt. Voor de dorpskern van Zoeterwoude en Swetterhage wordt een kleinschalige OV-voorziening gerealiseerd.



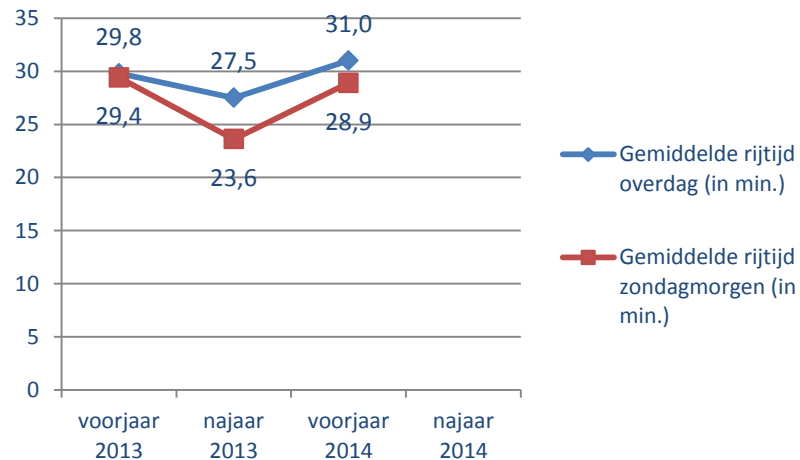
Leiden - Zoetermeer

Reizigersaantallen



De reizigersaantallen in de eerste twee kwartalen van 2014 vertonen een toename (+5%) ten opzichte van 2013.

Rijtijden



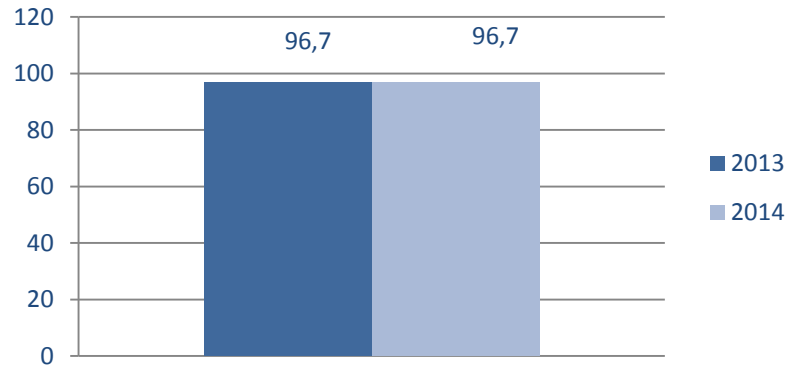
De rijtijd op het traject Leiden Centraal - Zoetermeer neemt met ongeveer 4% toe, waarmee de stijging onder het regionale gemiddelde ligt. Opvallend zijn de relatief korte rijtijden in het najaar van 2013. Hiervoor is geen directe verklaring.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de rijtijd teruggebracht worden tot ongeveer 28 minuten.



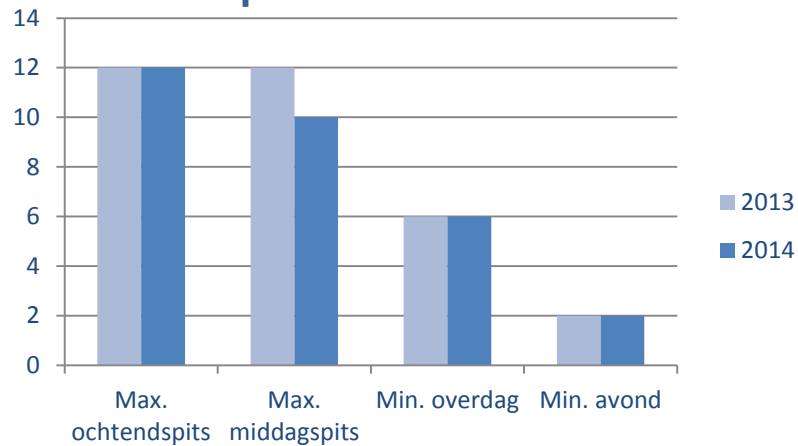
Leiden - Zoetermeer

Dienstregelingenuren



Opvallend in 2014 is dat het aantal dienstregelingenuren gelijk blijft terwijl de frequentie in de ochtendspits is afgenomen. Dit wordt verklaard door een langere gemiddelde (geplande) rijtijd. Bovendien is er een extra late rit gaan rijden.

Frequenties

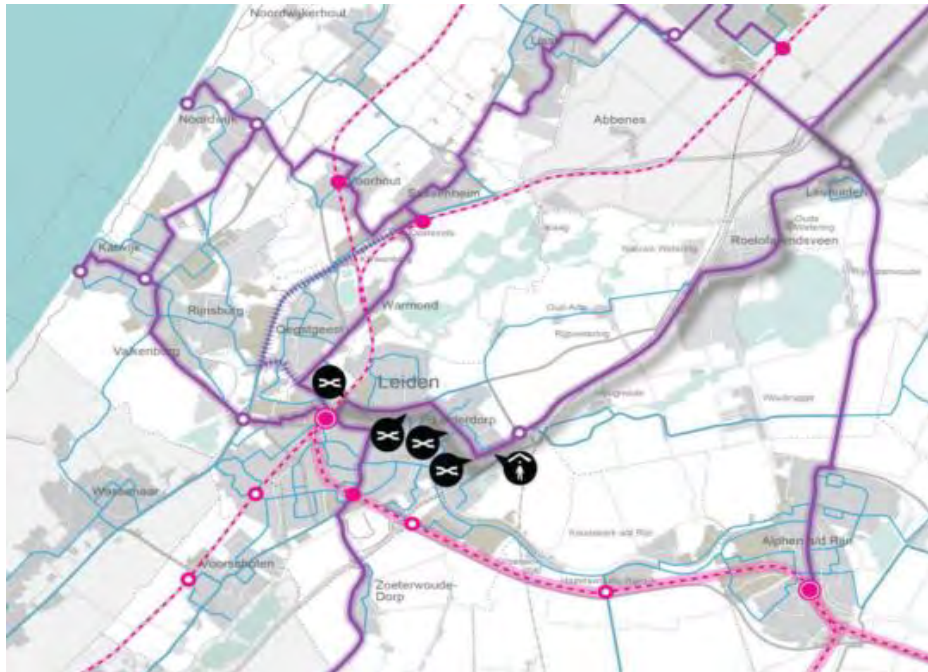


De middagspits-frequentie is in 2014 afgenomen van 12 naar 10 keer per uur. De frequentie in de ochtendspits, overdag en in de avond is gelijk gebleven.

De huidige frequenties voldoen aan de R-net productformule.



Leiden - Leiderdorp



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

2013: Q-liner 365 en ontsluitende lijnen 1, 2, 5, 6, 182 en 183. Ook het deel van lijn 56 tussen Leiden Centraal en Engelendaal wordt bij deze corridor gerekend.

2014: integratie lijnen 5 en 6. In 2013 reden de lijnen 5 en 6 om en om tussen Leiderdorp Leyhof, Leiden Centraal en Voorschoten. De reden hiervoor waren de routevarianten in het zuiden van Leiden. Eind 2013 is dit aangepast, waarbij de route gestrekt is. Lijn 5 rijdt voortaan tussen Voorschoten en Leiden Centraal en lijn 6 tussen Leiderdorp Leyhof en Leiden Centraal. De route en frequenties van het trajectdeel Leiden Centraal - Leiderdorp zijn ongewijzigd ten opzichte van 2013.

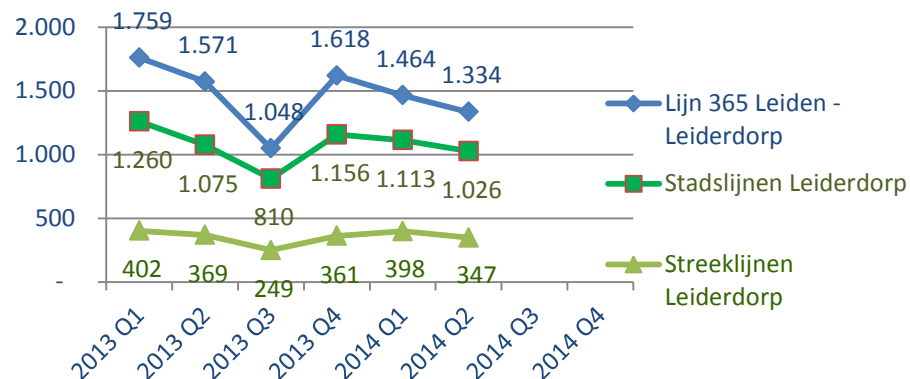
Het middendeel van lijn 365 verbindt Leiden en Leiderdorp en vormt daarmee een sterke verbindende as.

Daarnaast wordt in de monitor gekeken naar de ontwikkeling van de stadslijnen 1,2 en 6 en de streeklijnen 182 en 183, die eveneens voorzien in de reisrelaties tussen Leiden en Leiderdorp.

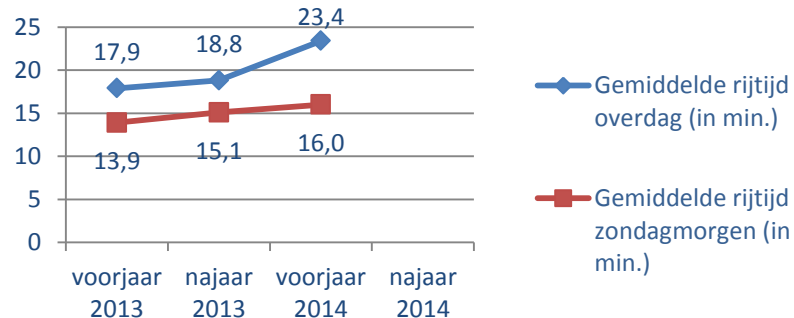


Leiden - Leiderdorp

Reizigersaantallen



Rijtijden (lijn 365)



Het aantal reizigers op lijn 365 is in de eerste helft van 2014 fors afgenomen (-16%). De frequentieafname overdag zal daar zeker een rol in hebben gespeeld. Maar ook de stadslijnen laten een terugloop in het aantal reizigers zien (-8%) en ook het lokale vervoer van de streeklijnen is afgenomen (-4%).

De totale corridor heeft een vervoerafname van 12%. Dit past in het beeld dat het vervoer van en naar Leiderdorp al jaren terugloopt. Oorzaken moeten gezocht worden in de demografische ontwikkelingen, het verdwijnen van de ROC-vestiging en de groeiende populariteit van de fiets op afstanden tot 10 kilometer.

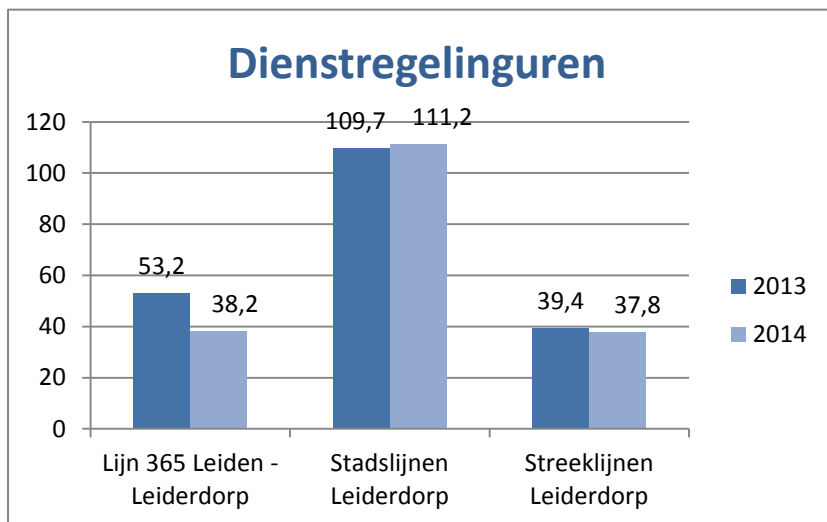
Een nadere analyse toont aan dat het reizigersverlies van lijn 365 in Leiderdorp volledig toe te schrijven is aan de halte Rietschans (-300 reizigers per dag). Deze daling wordt deels gecompenseerd door de toename van de halte Statendaalde (+80 reizigers per dag). De andere haltes op dit traject vertonen een stabiel beeld.

De rijtijd op het traject Leiden Centraal - Leiderdorp Ziekenhuis is ruim 30% toegenomen. Voor deze forse toename is geen duidelijk aanwijsbare reden.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de rijtijd teruggebracht worden tot ongeveer 14 minuten.



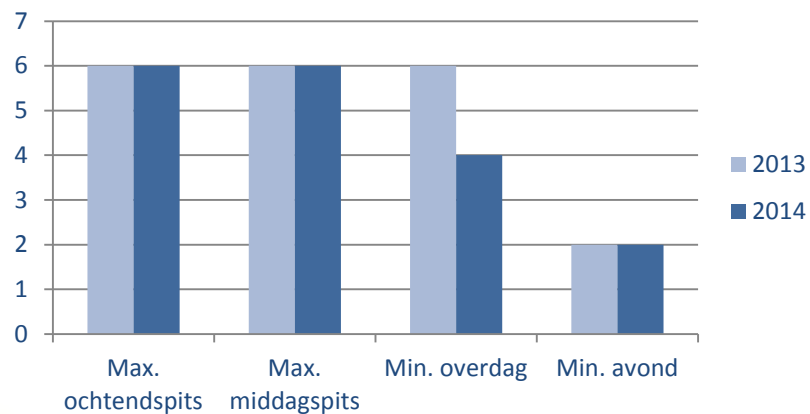
Leiden - Leiderdorp



In 2014 is het aantal dienstregelingen op lijn 365 afgenomen. Dit vindt zijn oorzaak in het terugbrengen van de frequentie overdag van zes naar vier keer per uur.

Het aantal dienstregelingen op de overige lijnen in Leiderdorp is vrijwel gelijk gebleven.

Frequenties (lijn 365)

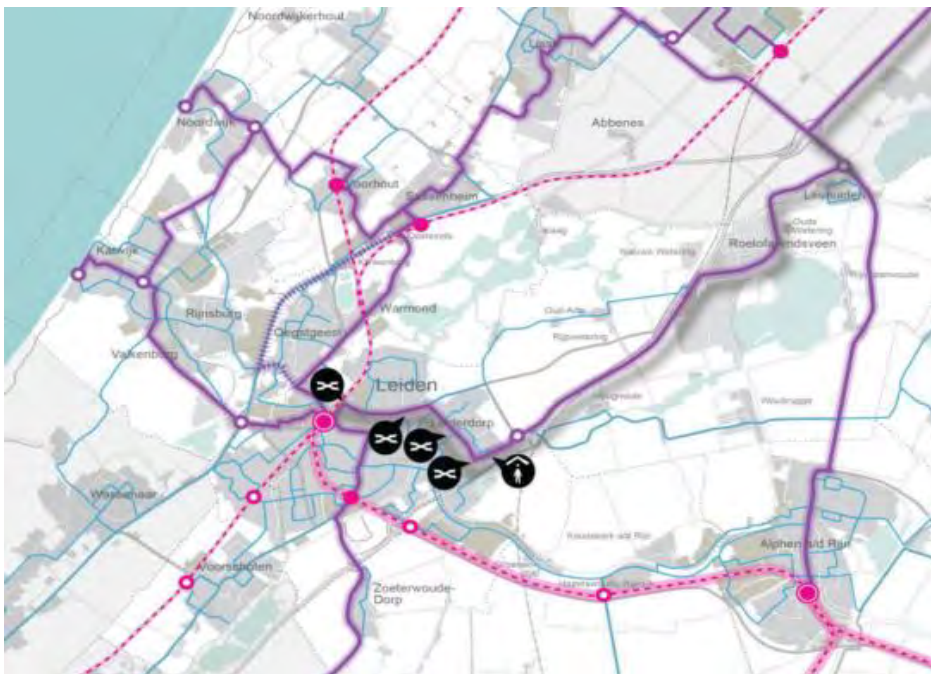


Ten opzichte van 2013 is in 2014 het aantal ritten tussen de spitsen overdag en in de late avonden afgenomen.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de frequentie 's avonds weer teruggebracht worden tot een halfuurdienst.



Leiderdorp - Schiphol



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

2013: Q-liner 365 en lijn 56.

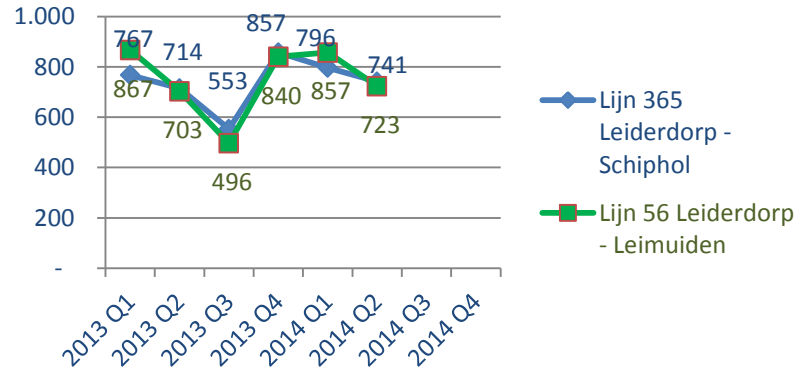
Het noordelijk deel van lijn 365 voert vanaf Leiderdorp via Roelofsarendsveen en Oude Wetering naar Schiphol. Sinds december 2012 rijdt Arriva met Q-liner 365 via Leiderdorp. De verbinding tussen Leiderdorp en Schiphol is dus relatief jong.

Naast lijn 365 wordt in deze rapportage ook gekeken naar lijn 56, die lijn 365 aanvult op de verbinding tussen Leiden en Roelofsarendsveen/Oude Wetering. Het deel Leiden - Leiderdorp Engelendaal wordt onder Leiden - Leiderdorp gerekend, het deel Leiderdorp Engelendaal - Leimuiden valt onder het trajectdeel Leiderdorp - Schiphol van lijn 365.



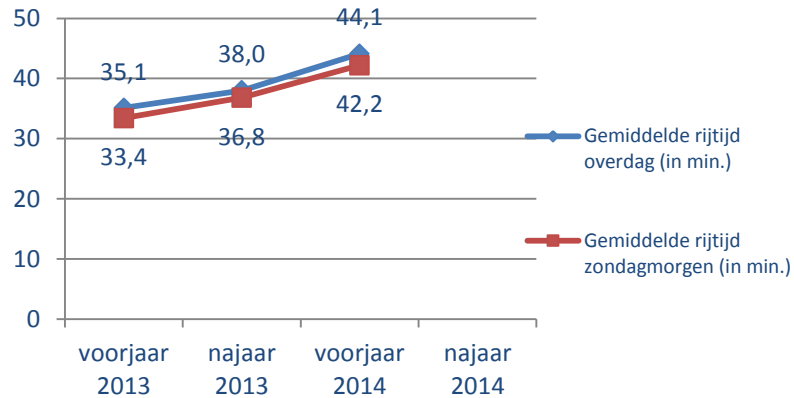
Leiderdorp - Schiphol

Reizigersaantallen



Het aantal reizigers in de eerste twee kwartalen van 2014 is licht gestegen ten opzichte van 2013. Dat komt vooral door de vervoergroei van lijn 365 (+4%).

Rijtijden (lijn 365)

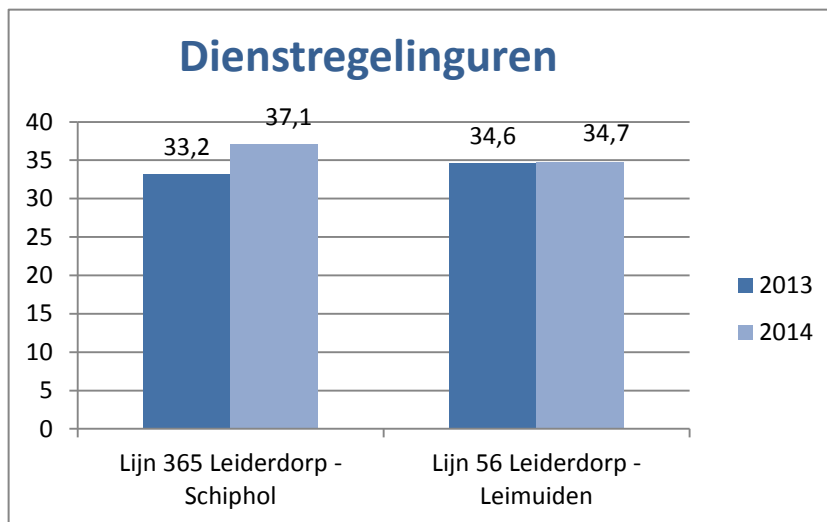


De rijtijd toename op het traject Schiphol - Leiderdorp is bijna 30%. Dat betekent dat er voor het gehele traject Leiden Centraal - Leiderdorp - Schiphol sprake is van een forse rijtijd toename. Hiervoor is geen duidelijk aanwijsbare reden.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de rijtijd van deze Q-liner op het traject Leiderdorp - Schiphol teruggebracht worden tot 40 minuten.



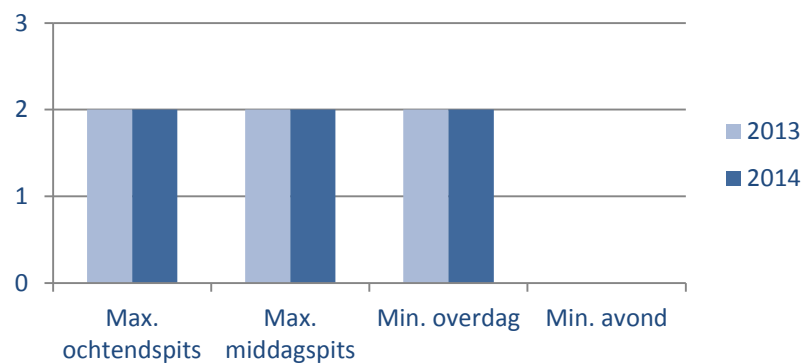
Leiderdorp - Schiphol



In de dienstregeling van 2014 is een extra rit vanaf Schiphol richting Leiden toegevoegd. Daarom is het aantal dienstregelingen per werkdag iets hoger.

Lijn 56 is qua dienstregeling vrijwel gelijk gebleven.

Frequenties (lijn 365)



De frequenties in 2014 zijn ongewijzigd ten opzichte van 2013.

Om te kunnen voldoen aan de R-net productformule moet de frequentie van dit lijndeel van Q-liner 365 op alle uren van de dag tenminste worden verdubbeld.



Leiden - Lisse - Haarlem



Kartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

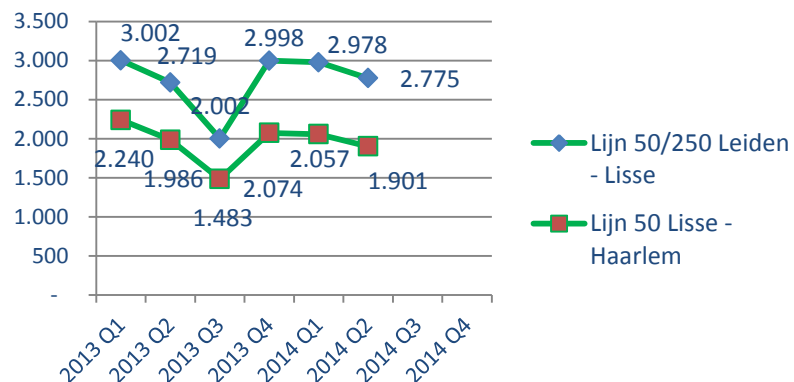
2013: Lijn 50 en 250

Vanaf Lisse richt het vervoer zich met name op Leiden, vanaf Hillegom met name op Haarlem. Daarom wordt deze lijn besproken in twee deeltrajecten: Leiden - Lisse en Lisse - Haarlem. De grenshalte is Lisse de Nachtegaal, deze halte ligt tussen Hillegom en Lisse in.



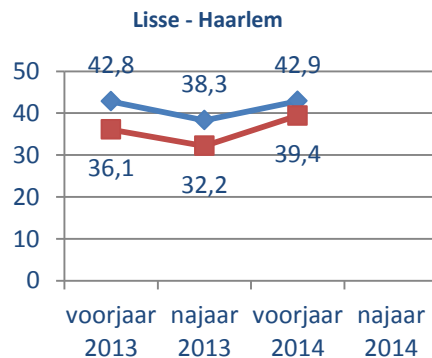
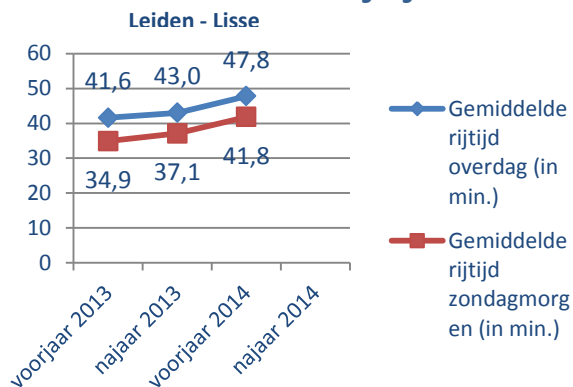
Leiden - Lisse - Haarlem

Reizigersaantallen



Het aantal reizigers in de eerste twee kwartalen van 2014 is op het traject Leiden - Lisse vergelijkbaar met 2013. Op het traject Lisse - Haarlem is er sprake van een vervoerdaling van ongeveer 6% welke (deels) verklaard kan worden door de langdurige werkzaamheden en daardoor omleidingen in Hillegom en Heemstede.

Rijtijden

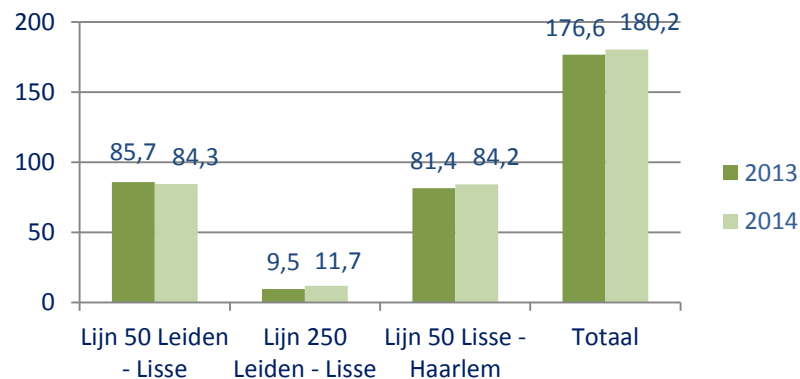


Er is op beide trajectdelen sprake van een rijtijd toename van ongeveer 10%. Voor het noordelijk deel zal dat samenhangen met de omleidingen.



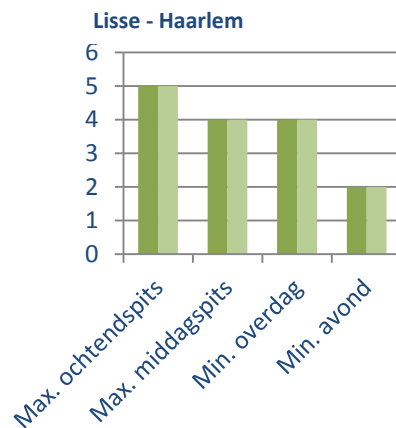
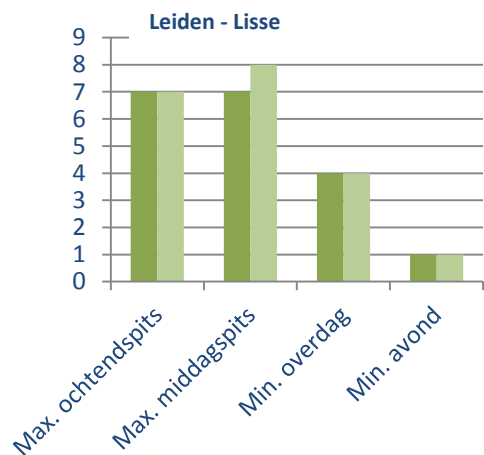
Leiden - Lisse - Haarlem

Dienstregelingenuren



Het totaal aantal dienstregelingenuren in 2014 is vrijwel gelijk aan 2013. Per lijn zijn de wijzigingen minimaal. De toename op lijn 250 wordt verklaard door een uitbreiding van het aantal ritten.

Frequenties



Ten opzichte van 2014 is de frequentie gelijk gebleven, behalve de maximale frequentie in de middagspits tussen Leiden en Lisse. Dit wordt verklaard door de extra ritten op lijn 250.



Hillegom - Nieuw-Vennep



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

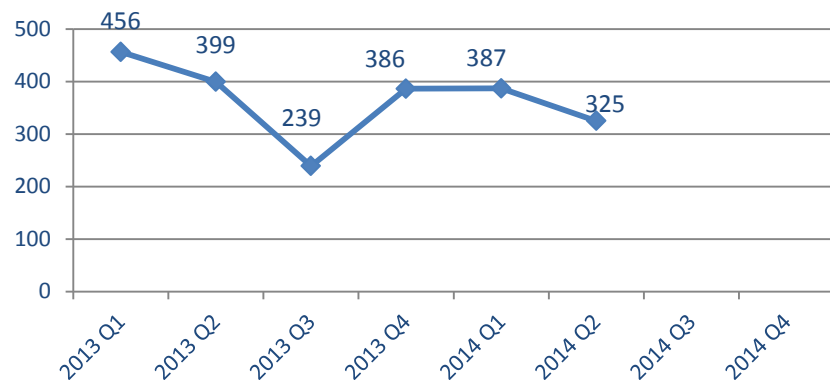
2013: Lijn 90
2014: Lijn 90 en 92

Lijn 90 rijdt vanaf Nieuw-Vennep via Hillegom, De Zilk, Noordwijkerhout, Noordwijk, Katwijk en Wassenaar naar Den Haag. In 2013 werd de uurdienst van lijn 90 aangevuld met korte rit die reed tussen Nieuw-Vennep en Hillegom Station, waardoor de frequentie twee keer per uur was. Deze heeft in 2014 onder het nieuwe lijnnummer 92 een lusroute door Hillegom gekregen, waarmee het noordoosten van Hillegom weer met openbaar vervoer bediend wordt.



Hillegom - Nieuw-Vennep

Reizigersaantallen



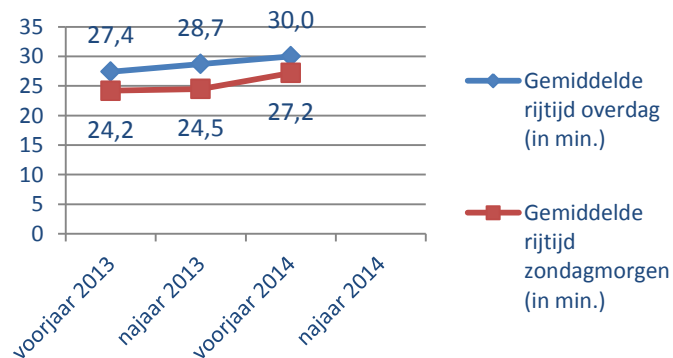
Het aantal reizigers tussen Hillegom en Nieuw-Vennep loopt van 2013 naar 2014 fors (-17%) terug.

De dienstregeling en lijnvoering is in december 2013 aangepast. In plaats van ieder half uur een bus van lijn 90 rijdt er nu om en om een bus van lijn 90 en lijn 92. De routes van de lijnen 90 en 92 verschillen in Hillegom.

Het aantal reizigers heeft zich niet evenredig over beide lijnen verdeeld. Ruim 40% van de ritten van deze corridor worden als lijn 92 gereden, maar slechts 20% van de reizigers op deze corridor reist met lijn 92. De gemiddelde bezetting van lijn 92 is dan ook 3 reizigers.

De vervoerdaling moet dan ook mede geweten worden aan deze lijnwijziging.

Rijtijden

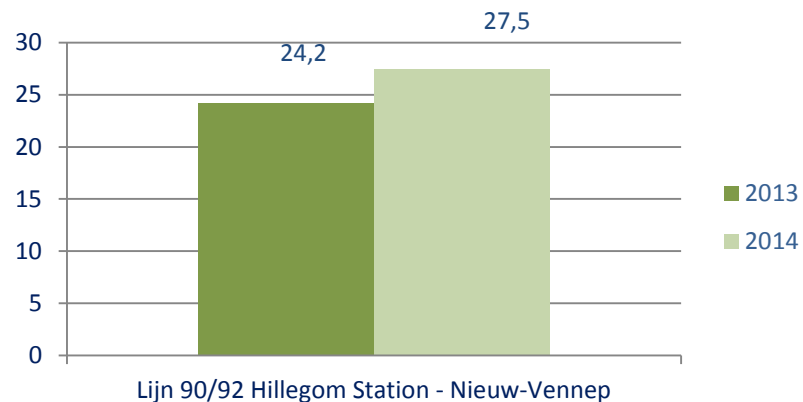


In 2014 is de gemiddelde rijtijd iets toegenomen. De route van lijn 92 is iets langer dan de route van lijn 90. Er is gekozen voor een langere route door Hillegom om het noordoosten van deze kern te ontsluiten.



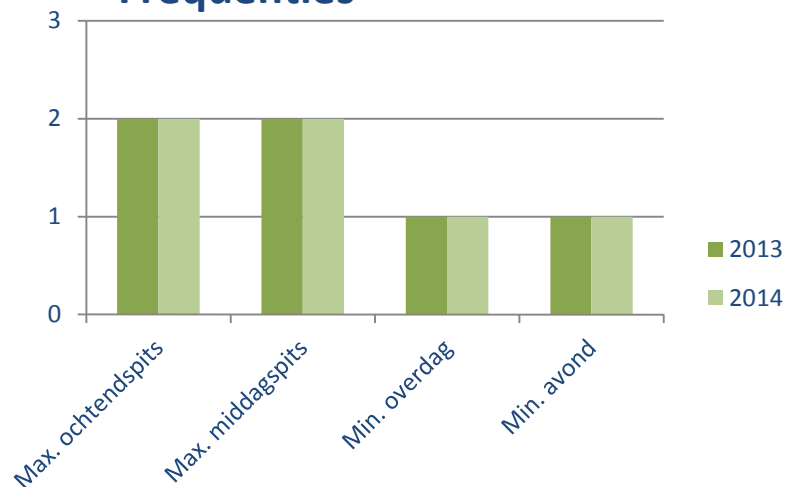
Hillegom - Nieuw-Vennep

Dienstregelingen



Ten opzichte van 2013 is het aantal dienstregelingen in 2014 iets toegenomen. Dit vindt zijn oorzaak in rijtijdcorrecties en het uitbreiden van de route van de tussenritten, die voortaan als lijn 92 een meer uitgebreide lus door Hillegom rijden. Het aantal dienstregelingen in 2014 is het totaal van de lijnen 90 en 92 tussen Nieuw-Vennep Station en Hillegom Station.

Frequenties

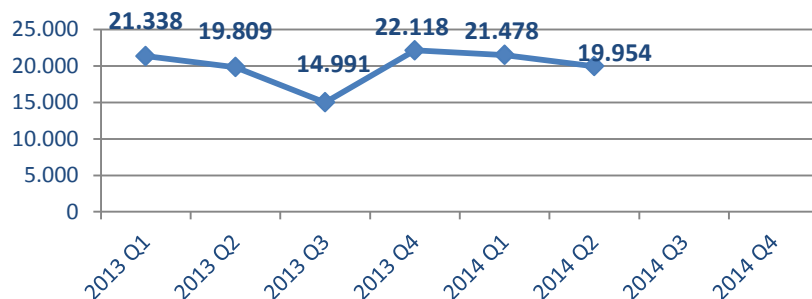


De frequenties zijn door de jaren heen gelijk gebleven. Lijn 92 in 2014 is in feite de opvolger van de korte ritten van lijn 90 in 2013. Voor het berekenen van de frequenties in 2014 zijn de lijnen 90 en 92 daarom samen geteld.



Conclusies en aanbevelingen

Reizigersaantallen

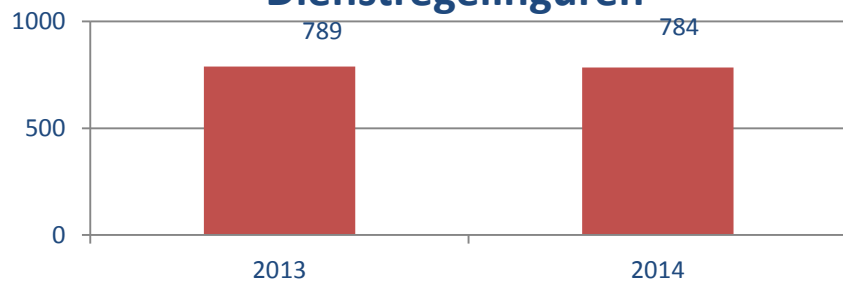


Het totaal aantal reizigers van de zeven (potentiële) HOV-verbindingen is in 2014 licht gestegen (+ 1%) ten opzichte van 2013.

Op het deel van het onderliggend net dat in deze monitor is opgenomen (niet weergegeven in de grafiek) is sprake van een vervoerdaling van 4%.

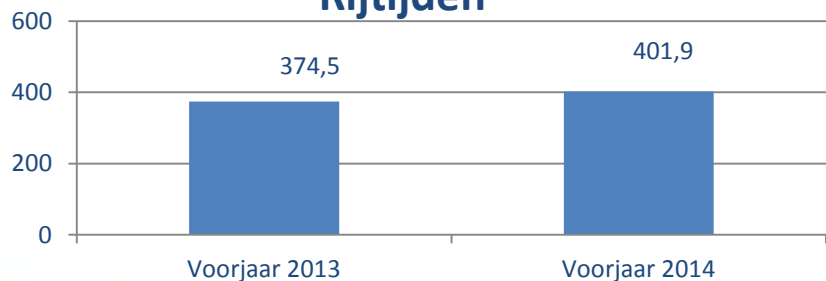
In totaliteit is, als we het eerste half jaar van 2014 vergelijken met het eerste half jaar van 2013, de vervoervraag op deze corridors gelijk gebleven.

Dienstregelingen



Ook het aantal dienstregelingen wat per werkdag op deze verbindingen gereden wordt is vrijwel gelijk gebleven.

Rijtijden



Het totaal van de rijtijden op deze zeven (potentiële) HOV-verbindingen is in maart 2014 ongeveer 7% langer dan in maart 2013. Daarbij is de toename van de rijtijd op het noordelijk deel van lijn 365 (Leiden - Leiderdorp - Schiphol) het meest extreem (+ 27%*). Als we deze uitschieter buiten beschouwing laten is de rijtijd toename gemiddeld 4%.

*) Een eerste analyse leverde geen verklaring voor deze forse rijtijd toename. Voorgesteld wordt om deze nader te analyseren door extra maanden te beschouwen en door een analyse op het niveau van korte deeltrajecten.



Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

De vergelijking van de eerste twee kwartalen van 2014 met de eerste twee kwartalen van 2013 geeft een redelijk beeld van de ontwikkelingen op de verschillende corridors. Als begin 2015 een vergelijking gemaakt kan worden tussen deze twee kalenderjaren ontstaat een meer compleet beeld van de ontwikkelingen.

Een voorzichtige vergelijking van het eerste half jaar van 2014 met het eerste half jaar van 2013 toont aan dat:

- het vervoeraanbod (aantal dienstregelingen) vrijwel constant is gebleven;
- de vervoervraag (het aantal reizigers) vrijwel constant is gebleven;
- de rijtijden zijn toegenomen (7%).

De constante vervoervraag is conform het beeld van de gehele concessie Zuid-Holland Noord (1% vervoergroei) en past in de landelijke trend:

- beperkte vervoergroei op de middellange afstanden (grote steden en agglomeraties);
- Afname van het aantal reizigers in de kleine en middel grote steden en rurale gebieden (o.a. door concurrentie van de fiets).

De toename van de rijtijden past in het landelijke beeld. Als medio februari 2015 de cijfers van heel 2014 bekend zijn is een nadere analyse mogelijk. Deze analyse is met name wenselijk voor de corridor met de sterkste rijtijdtoename (Leiden - Leiderdorp - Schiphol).

Aanbevelingen

Wanneer blijkt dat er op een bepaalde corridor vrijwel geen ontwikkelingen plaatsvinden, kan er voor gekozen worden deze corridor minder vaak te monitoren. Daarnaast is het zinvol om bij voorziene grote wijzigingen in het lijnennet ook andere corridors te beschouwen. Een voorbeeld hiervan is de lijnenbundel 186/187 tussen Leiden en Gouda in samenhang met de opening van nieuwe stations aan de spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn - Gouda. Door de ontwikkelingen in de regio te volgen en door zowel vooraf, tijdens en na de aanpassingen op het netwerk te monitoren, ontstaan waardevolle inzichten in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio Holland Rijnland en de effecten van investeringen ten behoeve van het openbaar vervoer.



Belangrijkste bevindingen per corridor

Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

Een toename van rijtijd en een afname van de vervoervraag. Door investeringen in de infrastructuur is de rijtijd toename om te buigen. De afname van de vervoervraag vergt extra aandacht. Upgrading tot R-net betekent dat het aantal ritten moet verdubbelen. Voor een gezonde business case zal het aantal reizigers dan meer dan verdubbeld moeten worden.

Leiden - Katwijk - Noordwijk

De beperkte afname van de vervoervraag in Noordwijk wordt meer dan gecompenseerd door de toename in Katwijk. In totaliteit laten de lijnen 20/21/30/31/221 een vervoergroei zien van 3%. Daarmee wordt een goede basis voor de toekomstige R-net verbinding gelegd.

Alphen aan den Rijn - Schiphol

Een toename van rijtijd en vervoervraag. Na de verbinding Leiden - Zoetermeer komt deze corridor als eerste in aanmerking voor een upgrading tot R-net.

Leiden - Zoetermeer

Een toename van rijtijd en vervoervraag. De upgrading tot R-net per december 2014 moet leiden tot kortere rijtijden en een verdere groei van het aantal reizigers. Gelet op de ontwikkelingen in 2014 (reizigersgroei en beperkte rijtijd toename) en de investeringen in doorstromingsmaatregelen lijkt dat haalbaar.

Leiden - Leiderdorp - Schiphol

Met name de ontwikkelingen op het traject Leiden - Leiderdorp (30% langere rijtijden en 16% minder reizigers) zijn zorgwekkend. De afnemende vervoervraag is al jaren gaande. Er zal gezocht moeten worden naar een structurele oplossing.

Leiden - Lisse - Haarlem

Lijn 50 toont een gemiddeld beeld, waarbij het zuidelijke deel (Leiden - Lisse) zich beter ontwikkelt dan het noordelijke deel.

Hillegom - Nieuw-Vennep

Een forse daling (-17%) van het aantal reizigers en een toename van de rijtijden zetten deze verbinding onder druk.



Bijlage: legenda kaartbeelden UP OV

Legenda






Openbaar Vervoer

-  Spoor
-  R-Net / Holland Rijnland Corridor
-  Randstad Rail
-  Ontsluitend busnet, december 2012
-  Alternatieve route

Knooppunten

-  Landelijk
-  Regionaal
-  Lokaal

Maatregelen

-  Aanleg station
-  Aanleg passeerspoor
-  Diverse maatregelen overwegveiligheid (gehele traject)
-  Diverse verbeteringen haltes en knooppunten
-  Indicatieve zone tracémaatregelen

