

Concessie-overgang openbaar vervoer Holland Rijnland

Analyse HOV-corridors 2011-2013



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 voert een Monitor uit op de effecten van investeringen op OV-corridors meten. De eerste resultaten zijn in de Monitor HOV-corridors Holland Rijnland opgenomen.

In de overgang van de dienstregeling van Connexxion naar Arriva in december 2012, 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. De resultaten van deze analyse zijn in dit rapport 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.

Op sommige verbindingen is sprake van een vervoerbreek; afzonderlijke delen van een verbinding kennen een eigen reizigersstroom en er is weinig doorgaand verkeer. De indeling is gelijk aan de indeling van de monitor 2013-2014.

De getoonde kaartbeelden van de verbindingen zijn overgenomen uit het UP OV. De legenda is in deze monitor bijgevoegd als bijlage. Deze is te vinden op pagina 32.

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.

Elementen

In deze monitor zijn per verbinding zowel voor 2011 als voor 2013 vier elementen opgenomen: aantal reizigers, rijtijden op werkdagen overdag en zondagmorgen, dienstregelingen per werkdag en frequenties.

Aantal reizigers (4e kwartaal 2011 en 4e kwartaal 2013)

Het aantal reizigers is berekend op basis van de OV-chipkaartgegevens van het 4e kwartaal van 2013 en het eerste kwartaal van 2014 alsmede van chauffeurstellingen van november 2011 en maart 2014. Met behulp van deze gegevens zijn de aantallen reizigers voor het 4e kwartaal van 2011 berekend. De genoemde aantallen in deze monitor zijn gemiddelden per werkdag.

In Leiderdorp, Noordwijk en Katwijk is er veel veranderd in het lijnennet. Voor deze verbindingen is daarom het aantal reizigers van meerdere lijnen opgenomen. De berekende aantallen voor 2011 geven een goed beeld maar zijn minder nauwkeurig dan de chipkaart gegevens van 2013 en 2014.

Bron: De ruwe OV-chipkaart bestanden per lijn per kwartaal, welke door de provincie Zuid-Holland zijn verstrekt; Chauffeurstelling van Connexion (NVS) op 10 werkdagen in november 2011; Chauffeurstelling van Arriva op 2 werkdagen in maart 2014.

Rijtijden werkdagen overdag en zondagmorgen

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. Omdat actuele rijtijd informatie over 2011 niet beschikbaar is, hebben we gebruik gemaakt van de rijtijden volgens dienstregeling. Daarom wordt gesproken van geplande rijtijden.

Bron: Dienstregeling informatie (busboekjes) van Connexion (2011) en Arriva (2013).

Dienstregelingen per werkdag en frequenties

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. Voor de ochtendspits wordt de periode 7-9 uur aangehouden, voor de middagspits de periode 16-19 uur en voor de avond de periode 19-23 uur.

Bron: Dienstregeling informatie (busboekjes) van Connexion (2011) en Arriva (2013).

Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

Lijnvoering

2011: lijn 59 en 61

2013: Q-liner 361

De doorgaande verbinding Noordwijk – Sassenheim – Schiphol is pas sinds de opening van station Sassenheim op 11 december 2011 een feit. Voorheen reed lijn 61 tussen Schiphol en de halte Van Pallandtlaan in Sassenheim Noord. Deze lijn is bij de opening van station Sassenheim verlengd tot aan het station.

Lijn 59, die tot 11 december 2011 reed tussen Noordwijk, Sassenheim, Lisse, Lissebroek en Nieuw-Vennep is juist ingekort tot station Sassenheim. De lijnen zijn exploitatief aan elkaar gekoppeld. Eind 2012 heeft Arriva deze lijnen samengesmolten tot Q-liner 361. Deze rijdt bovendien via De Hoek bij Hoofddorp.

De opening van het station en de aangepaste lijnvoering vanaf dienstregelingjaar 2012 maakt de jaren 2011 en 2013 niet zonder meer vergelijkbaar.

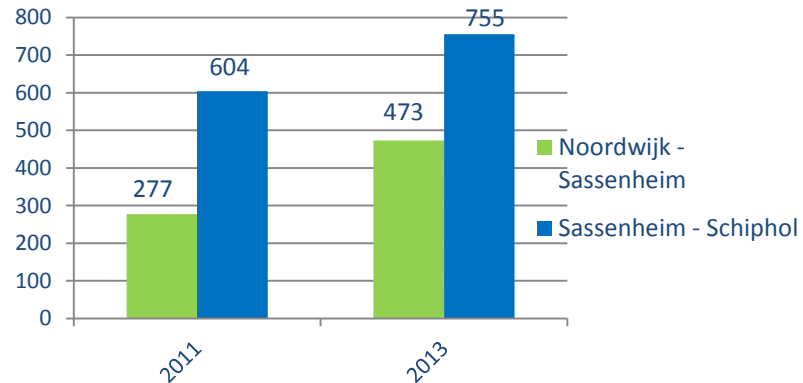
Qua vervoerwaarde zijn er verschillen tussen het deel Noordwijk – Sassenheim en het deel Sassenheim – Schiphol. Daarom wordt de lijn in twee delen gepresenteerd.



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

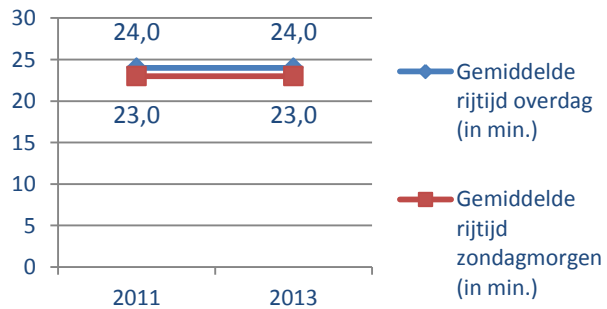
Reizigersaantallen



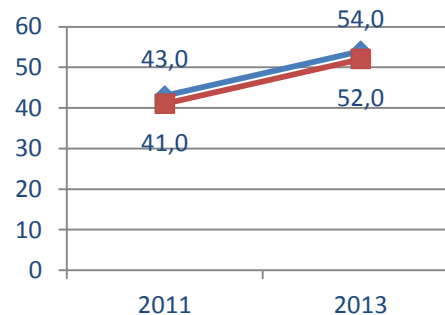
Het aantal reizigers is op deze corridor met bijna 40% toegenomen. De reizigerswinst op het traject Noordwijk - Sassenheim bedraagt ruim 70%. Hier is een duidelijke relatie met de frequentieverdubbeling (van een uurdienst naar een halfuurdienst) en de opening van station Sassenheim in december 2011.

Rijtijden

Noordwijk - Sassenheim



Sassenheim - Schiphol



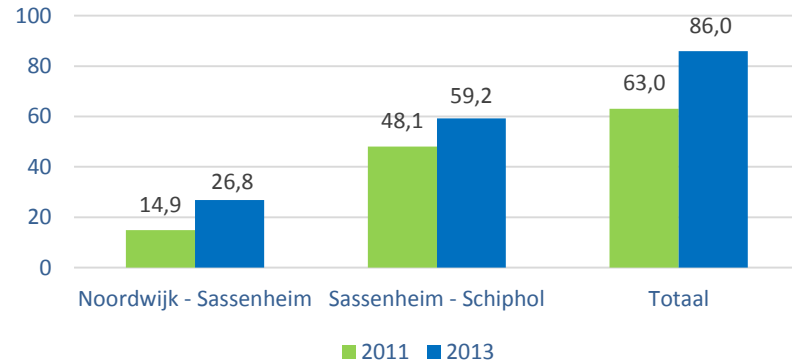
De geplande rijtijd op het traject Noordwijk – Sassenheim is gelijk gebleven.

De geplande rijtijd op het traject Sassenheim – Schiphol is toegenomen door de verlenging vanaf de halte Van Palandtlaan naar station Sassenheim.



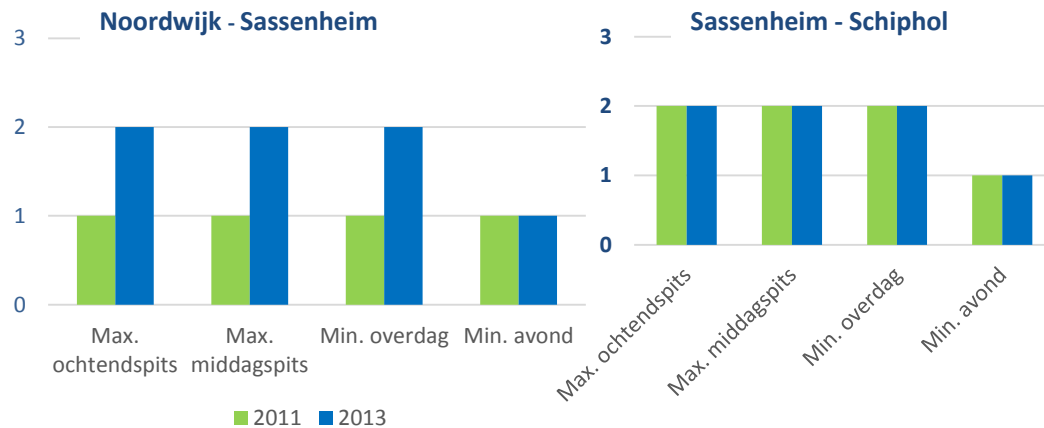
Noordwijk - Sassenheim - Schiphol

Dienstregelingenuren



Zowel op het deel Noordwijk – Sassenheim als op het deel Sassenheim – Schiphol is het aantal dienstregelingenuren toegenomen. Tussen Noordwijk en Sassenheim wordt dat verklaard door de frequentie-uitbreiding van 1 naar 2 keer per uur. Tussen Sassenheim en Schiphol is de verlenging van Sassenheim Noord naar station Sassenheim een verklarende factor.

Frequenties



Lijn 361 rijdt twee keer per uur tussen Noordwijk en Sassenheim. Dit is een verdubbeling van de frequentie in vergelijking met lijn 59 in 2011.

Op het traject Sassenheim - Schiphol is de frequentie gelijk gebleven.



Leiden - Katwijk

Lijnvoering

2011: lijn 33, 36, 37, 38, aangevuld met lijn 90 en 95.

2013: lijn 30, 31, 37 en 38, aangevuld met lijn 90 en Q-liner 385.

Net als in de monitor 2013-2014 worden de verbindingen Leiden – Katwijk en Leiden – Noordwijk hier afzonderlijk besproken. Tot R-net Leiden – Katwijk – Noordwijk gaat rijden, kennen beide verbindingen hun eigen autonome vervoermarkt.

Ten opzichte van 2011 is door Arriva de focus gelegd op de snelle verbinding tussen Leiden en Katwijk via de N206. De verbinding via de dorpen Rijnsburg en Valkenburg is teruggebracht tot een uurdienst.

Binnen Katwijk is er een sterkere focus gekomen op de wijken Hoornes en Rijnsoever. De ontsluiting van de omgeving Vuurbaakplein is in frequentie beperkt.

Lijn 33 uit 2011 is identiek aan lijn 30 in 2013.

Lijn 36 uit 2011 reed van Katwijk Vuurbaak via de Tramstraat, Rijnsburg en Oegstgeest naar Leiden Centraal. Deze lijn is in 2012 opgeheven. De route door Rijnsburg en Oegstgeest is overgenomen door lijn 37. De bediening van de Tramstraat is opgenomen in de nieuwe lijn 31, die tussen Katwijk en Leiden via de N206 rijdt.

Lijn 37 uit 2011 reed vanaf Katwijk Vuurbaak via Hoornes naar Valkenburg en Leiden Centraal. Vanaf 2012 is de route



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

gewijzigd. Vanaf Hoornesplein rijdt lijn 37 via het Raadhuis, Katwijk aan den Rijn, Rijnsburg en Oegstgeest naar Leiden Centraal. Hier vervangt lijn 37 de opgeheven lijn 36. De route in Valkenburg is overgenomen door lijn 38. Lijn 38 is ongewijzigd ten opzichte van 2011.

De lijnen 30/31 en 37/38 vormen lusroutes door Katwijk.

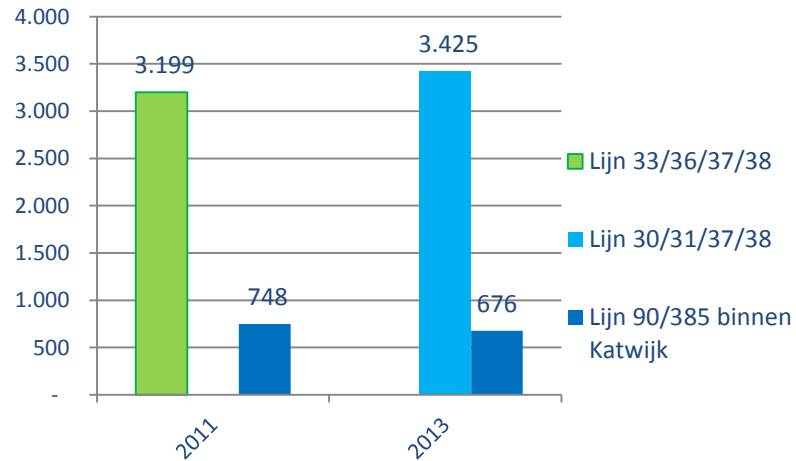
Lijn 90 had in 2011 Haarlem als noordelijk eindpunt. Vanaf 2012 rijdt de lijn echter vanaf De Zilk via Hillegom naar Nieuw-Vennep. Lijn 385 is qua route vergelijkbaar met lijn 95 uit 2011.

De ontsluiting van Katwijk 't Heen is zowel in 2011 als 2013 onderdeel van de spitsverbinding Leiden – Katwijk 't Heen – Noordwijk. Deze verbinding wordt onder de corridor 'Leiden – Noordwijk' besproken.



Leiden - Katwijk

Reizigersaantallen



In de periode 2011-2013 is er op de lijnbundel Katwijk - Leiden spraken van 7% reizigersgroei. Deze groei houdt direct verband met de frequentieverhoging bij start van de nieuwe concessie. De groei op de corridor naar Leiden wordt voor ongeveer 50% gecompenseerd door een vervoerdaling op de lijnen 90 en 385. Resteert een vervoergroei van ongeveer 4% als gevolg van de kwaliteitsverbetering per december 2012.

Rijtijden

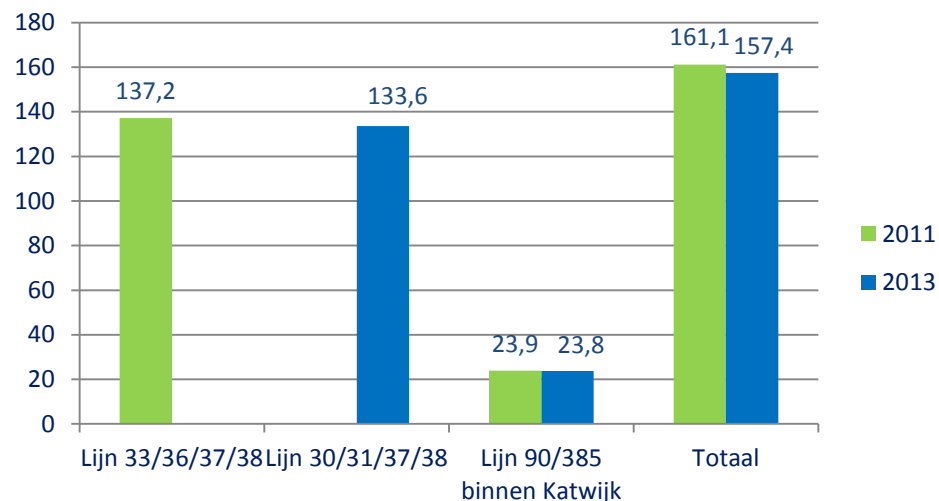
Figuur niet mogelijk.

Door de herverdeling van de kwantiteiten worden er meer snellere ritten gereden (via de N206), terwijl het aantal ontsluitende ritten via Valkenburg en Rijnsburg is afgenomen. Dit heeft in algemene zin een positief effect op de gemiddelde snelheid. Doordat echter ook het lijnennet binnen Katwijk is gewijzigd, is het niet mogelijk om op lijnniveau uitspraken te doen en grafieken te presenteren.



Leiden - Katwijk

Dienstregelingen



Het totaal aantal dienstregelingen is vrijwel gelijk gebleven. In vergelijking met 2011 worden in 2013 de meeste kwantiteiten ingezet op de snelle lijnen via de N206 (lijn 30 en 31). Op de lijnen via de dorpskernen Rijnsburg en Valkenburg is de frequentie verlaagd. De lijnen 90 en 385 (voorheen 95) zijn qua voorzieningen-niveau gelijk gebleven.

Het lijnennet van 2013 zet sterker in op de verbindingen via de N206. Lijn 30 en 31 bieden samen acht reismogelijkheden per uur tussen Katwijk Raadhuis en Leiden Centraal. Binnen Katwijk wordt op elke tak vier keer per uur gereden. De lijnen 37 en 38 rijden elk 1 keer per uur.

Voorheen was de frequentie meer verdeeld over de lijnen 33, 36, 37 en 38. Het totaal aantal reismogelijkheden is vergelijkbaar met nu. Lijn 30/31 bieden een sterke ontsluiting van de wijken Rijnsoever en Hoornes. Hier is het aantal reismogelijkheden dan ook toegenomen. De omgeving rondom Vuurbaakplein kent een minder aantal reismogelijkheden dan voorheen. Ook de dorpen Valkenburg en Rijnsburg zijn qua frequentie van een halfuurdienst teruggegaan naar een uurdienst.

Door de sterk gewijzigde lijnvoering is het niet mogelijk een grafiek met frequenties te presenteren.

Frequenties

Figuur niet mogelijk.



Leiden - Noordwijk

Lijnvoering

2011: lijn 40, 44 en 232, aangevuld met lijn 90 en 95.

2013: lijn 20, 21, en 221, aangevuld met lijn 90 en Q-liner 385.

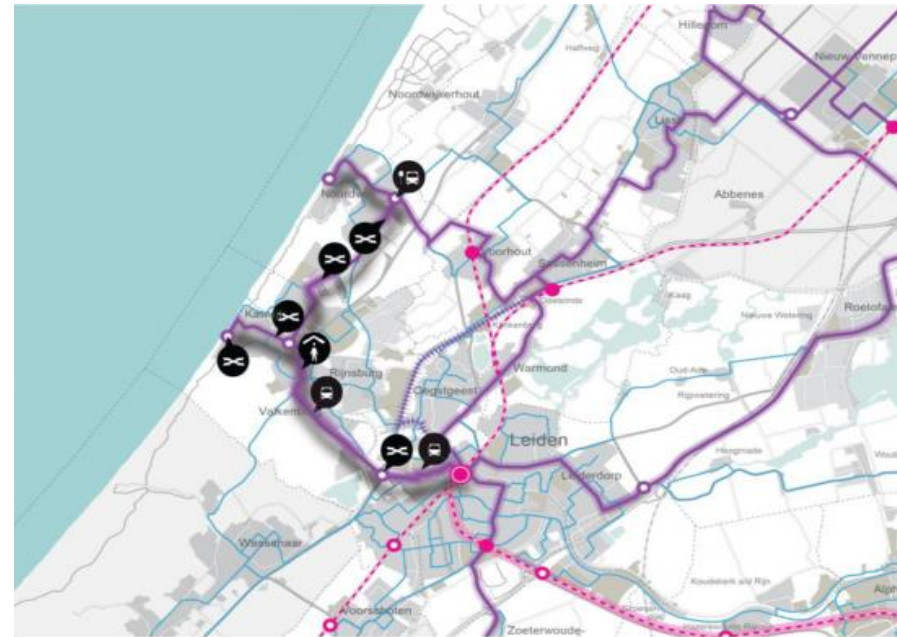
Net als in de monitor 2013-2014 worden de verbindingen Leiden – Katwijk en Leiden – Noordwijk hier afzonderlijk besproken. Tot R-net Leiden – Katwijk – Noordwijk gaat rijden, kennen beide verbindingen hun eigen autonome vervoermarkt.

De gecombineerde lijnenbundel 40/44 is omgenummerd naar de lijnnummers 20/21. De route binnen Noordwijk is identiek aan 2011, alleen wisselen de lijnen voortaan op de halte Duinpark van lijnnummer terwijl dat voorheen op het Picképlein plaatsvond.

Lijn 232, die in de ochtend van Leiden via Katwijk 't Heen naar Noordwijk en in de middag andersom reed, is onder het lijnnummer 221 gecontinueerd.

Lijn 90 heeft sinds 2012 niet meer Haarlem maar Nieuw-Vennep als noordelijk eindpunt gekregen. De route op het trajectgedeelte Den Haag – De Zilk is gelijk gebleven.

Lijn 95 is gaan rijden als Q-liner 385. Deze heeft binnen Noordwijk een andere route gekregen. Voorheen werd vanaf Katwijk komend via Picképlein en Vuurtorenplein



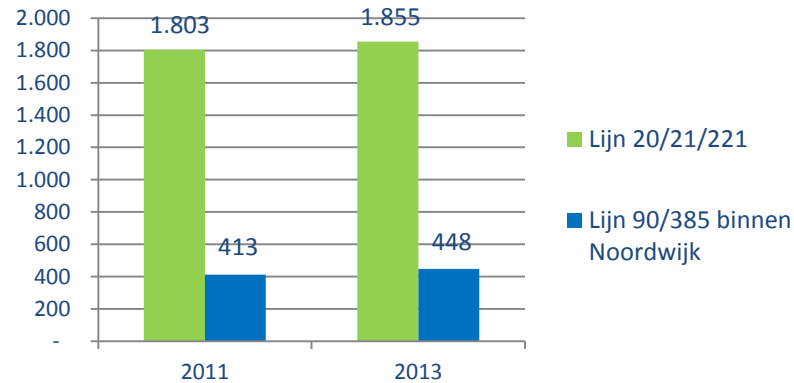
Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

tot aan de halte Van Panhuysstraat gereden. Q-liner 385 rijdt echter vanaf Katwijk via de haltes Van de Mortelstraat, Van Panhuysstraat en Vuurtorenplein naar het eindpunt Picképlein.



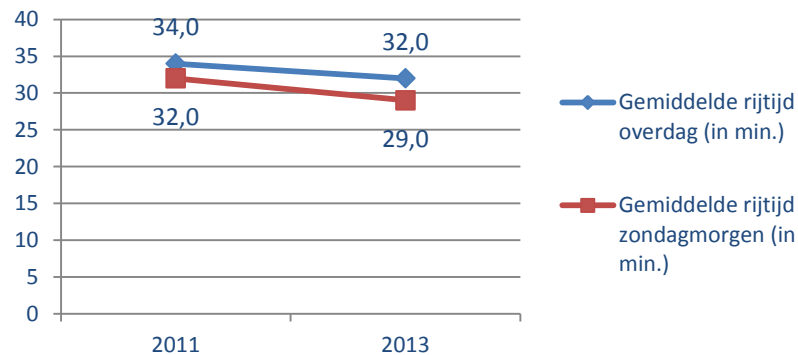
Leiden - Noordwijk

Reizigersaantallen



Zowel op de Corridor Noordwijk - Leiden als op de lijnen naar Den Haag is er sprake van reizigersgroei. In totaal 4%. Opmerkelijk omdat het voorzieningenniveau (aantal dienstregelingen) niet is toegenomen.

Rijtijden (lijn 20 en 21)

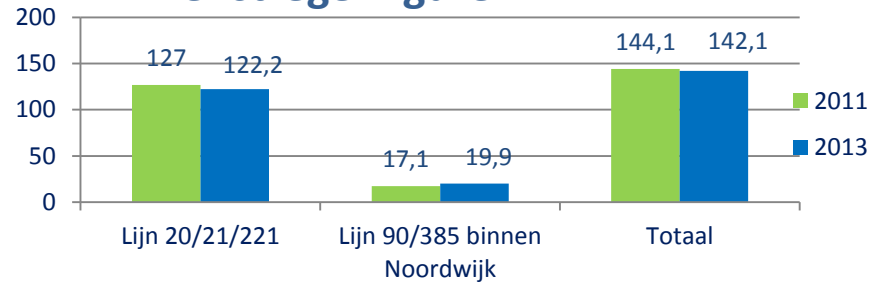


De gemiddelde (geplande) rijtijden zijn zowel op werkdagen overdag als op zondagmorgen iets afgenomen, terwijl de dorpskern van Rijnsburg is gereconstrueerd en nu een 30-kilometerzone is.



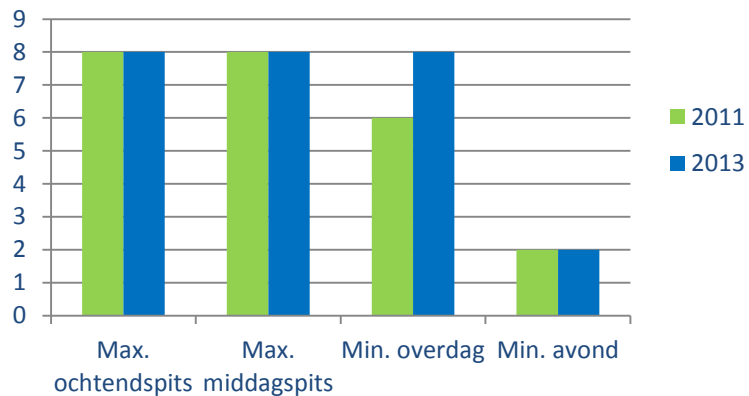
Leiden - Noordwijk

Dienstregelingen



Het aantal dienstregelingen op de lijnenbundel 20/21/221 (in 2011 40/44/232) is vrijwel gelijk gebleven. Ook lijn 90 is qua voorzieningenniveau ongewijzigd. Lijn 385 kent een iets hoger aantal dienstregelingen. Dit wordt verklaard doordat de route binnen Noordwijk is gewijzigd.

Frequenties (lijn 20 en 21)

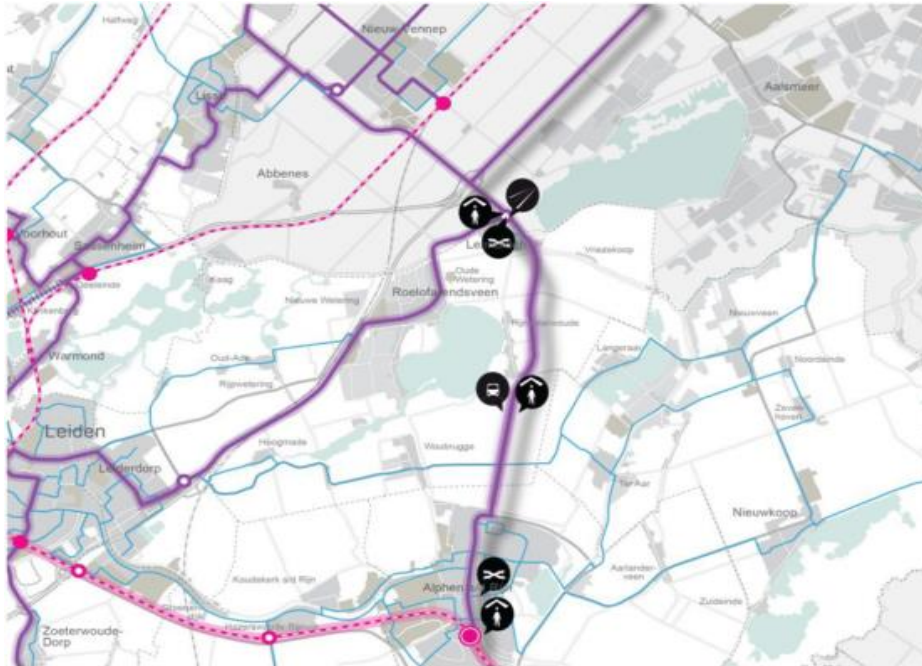


De spitsfrequenties op de lijnenbundel 20/21/221 zijn gelijk aan lijn 40/44/232 uit 2011. Daarnaast is de middagdal opgevuld, waardoor overdag altijd acht keer per uur gereden wordt.

De frequenties van lijn 90 en 385 zijn gelijk aan 2011.



Alphen aan den Rijn - Schiphol



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

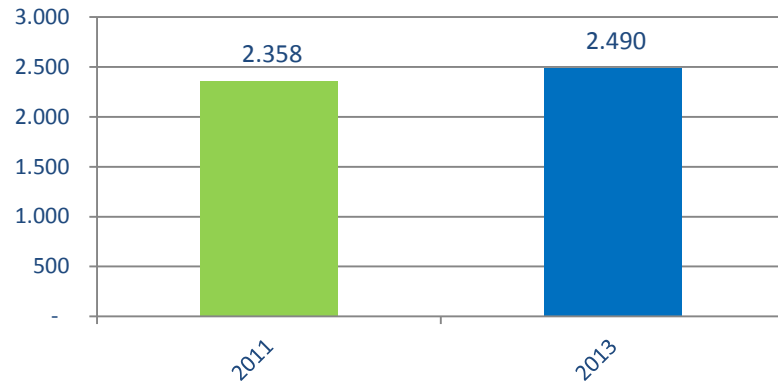
2011: Connexion-Interliner 370

2013: Q-liner 370

Ten opzichte van 2011 is de route vrijwel ongewijzigd gebleven. Ter hoogte van Hoofddorp is de R-nethalte De Hoek opgenomen in de route van Q-liner 370.

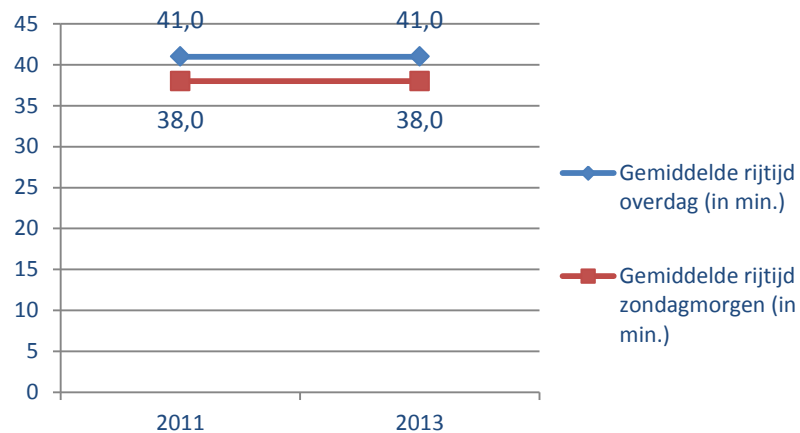
Alphen aan den Rijn - Schiphol

Reizigersaantallen



Op deze corridor is sprake van een vervoergroei van 6%. De toevoeging van nachtritten en het aandoen van De Hoek (overstap naar Schiphol Rijk, Aalsmeer en Hoofddorp) hebben daar zeker aan bijgedragen.

Rijtijden

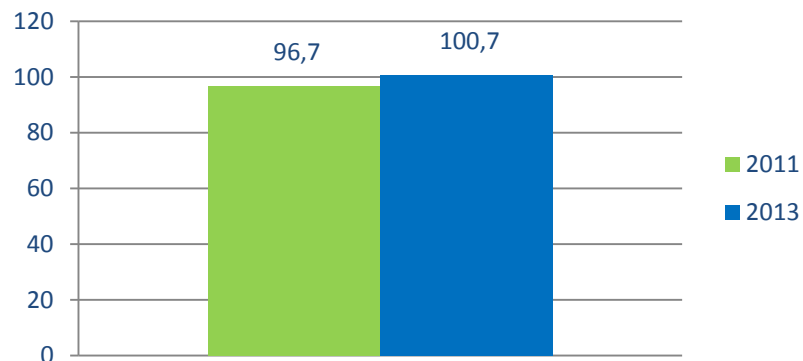


De (geplande) rijtijden in 2013 zijn ongewijzigd ten opzichte van 2011. De routewijziging via De Hoek heeft dus niet geleid tot een langere (geplande) rijtijd.



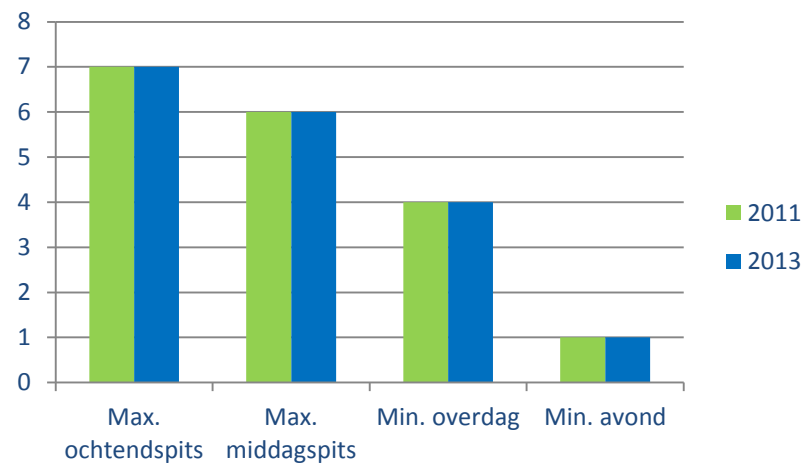
Alphen aan den Rijn - Schiphol

Dienstregelingen



Het aantal dienstregelingen tussen 2011 en 2013 is iets toegenomen. Dit vindt zijn oorzaak in de introductie van nachtritten op alle dagen van de week.

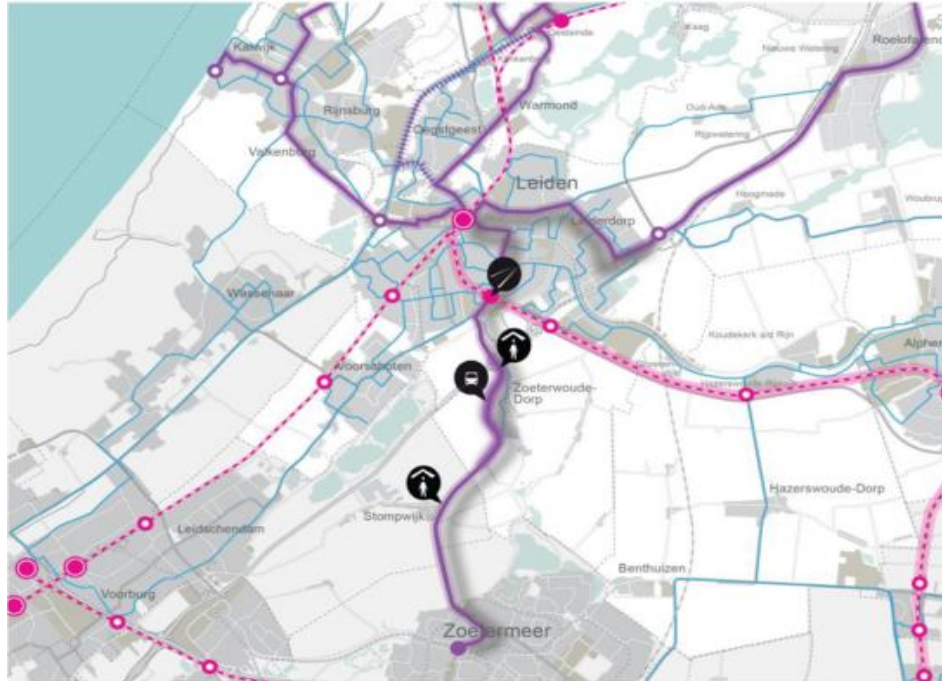
Frequenties



Ten opzichte van 2011 zijn de maximale en minimale frequenties ongewijzigd gebleven.



Leiden - Zoetermeer



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

2011: lijn 32 en sneldienst 206

2013: Q-liner 365

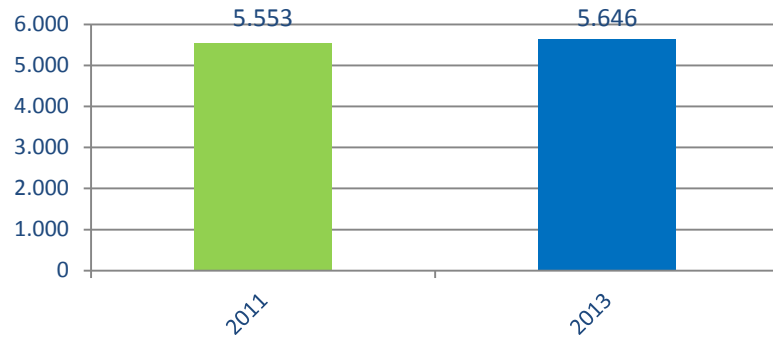
In 2011 reed tussen Leiden en Zoetermeer op alle dagen van de week lijn 32. Deze lijn 32 verzorgde de ontsluiting van de kernen Zoeterwoude en Stompwijk en reed binnen Leiden via de Singels. Op werkdagen werd lijn 32 aangevuld met de hoogfrequente sneldienst 206. Deze reed via de N206.

Arriva heeft beide lijnen gebundeld tot Q-liner 365. Vrijwel alle ritten rijden de snelle route via de N206, enkele ritten rijden de ontsluitende route door Zoeterwoude. De ontsluitende route door Stompwijk is vervallen. Binnen Leiden is de route via de Witte Singel overgenomen door lijn 1.



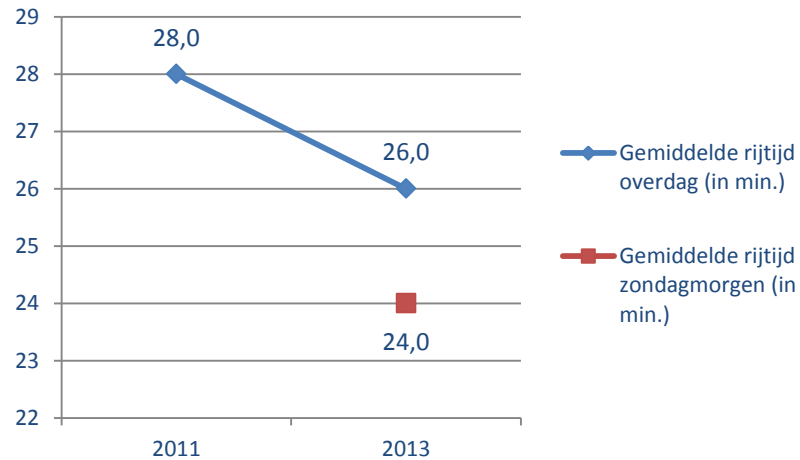
Leiden - Zoetermeer

Reizigersaantallen



Er is sprake van een geringe (2%) groei van het aantal reizigers.

Rijtijden



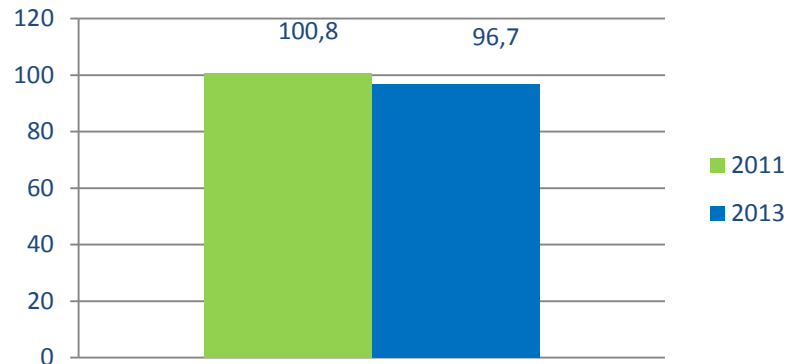
Doordat in 2011 op zondag alle ritten via Stompwijk en Zoeterwoude reden, terwijl in 2013 slechts door één van de twee ritten door Zoeterwoude gereden wordt, is het niet mogelijk om een realistische rijtijdvergelijking voor de zondag op te stellen.

Door het vervallen van de route door Stompwijk, is de gemiddelde (geplande) rijtijd van de ritten op werkdagen afgenomen.



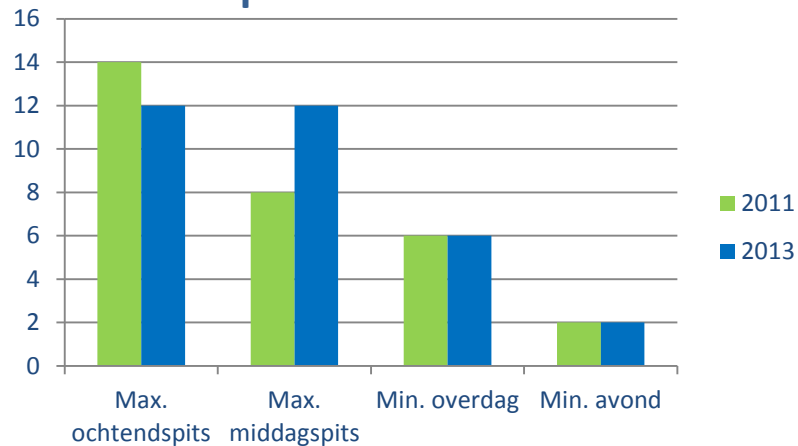
Leiden - Zoetermeer

Dienstregelinguren



Het aantal dienstregelinguren is in 2013 licht afgenomen ten opzichte van 2011. Dat kan met name verklaard worden doordat lijn 32 is vervallen, welke een langere route en dus meer rijtijd kende. Doordat er nu meer 'snelle' ritten via de N206 gereden worden, is de afname van het aantal dienstregelinguren nauwelijks merkbaar in het voorzieningenniveau.

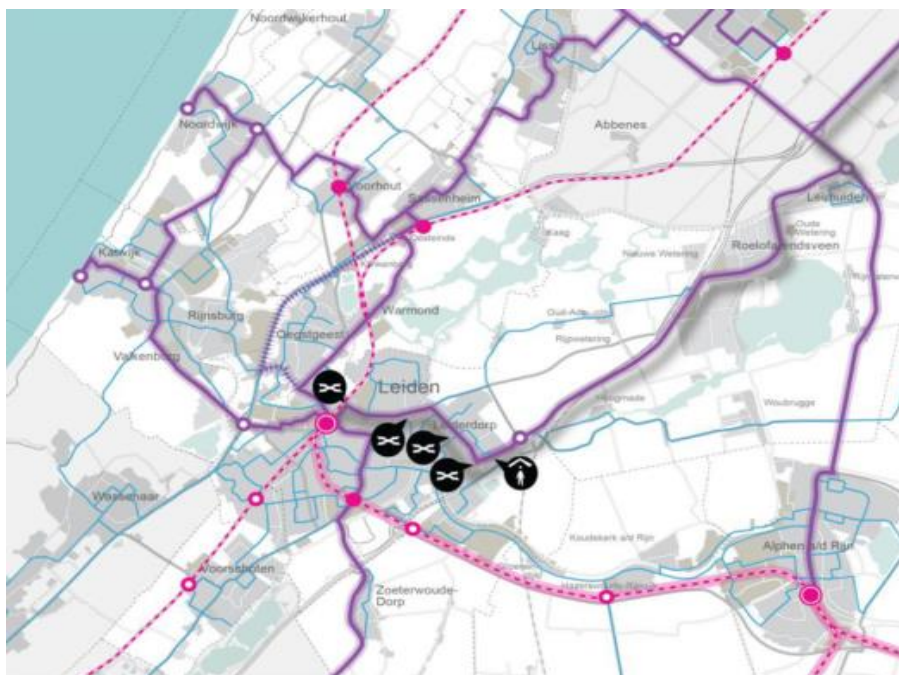
Frequenties



Ten opzichte van 2011 zijn de spitsfrequenties geharmoniseerd. Dat betekent een toename van de frequentie in de middagspits en een afname van de frequentie in de ochtendspits. De minimale frequentie overdag en in de avonduren is gelijk gebleven.



Leiden - Leiderdorp



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

2011: lijnen 11, 12, 15, 48, 49, 56, 182, 256 en 249

2013: Q-liner 365 en de lijnen 1, 2, 5, 6, 56, 182 en 183

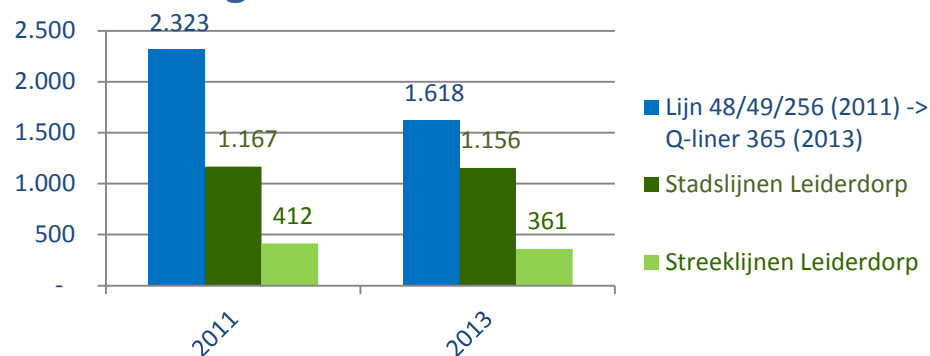
In 2011 was er nog geen sprake van snelle verbinding tussen Leiden Centraal en Leiderdorp Rijnlandziekenhuis. Lijn 48/49 reed toen via Engelendaal en Vronkenlaan naar het ziekenhuis. In 2013 is opvolger Q-liner 365 via de Engelendaal en Persant Snoepweg door Leiderdorp gaan rijden, waarmee een snelle en hoogfrequente verbindende lijn ontstaan is tussen Leiden en Leiderdorp.

Samen met de introductie van Q-liner 365 in Leiderdorp zijn de overige lijnen ten dele gewijzigd. Lijn 11 is omgenummerd naar lijn 1. Binnen Leiden is deze lijn via de Witte Singel gaan rijden, om het opheffen van lijn 32 op te vangen. Lijn 12 is omgenummerd naar lijn 2, waarbij de lijn is verlengd naar de Oranjewijk. Lijn 48, die hier voorheen reed, is evenals lijn 49 opgeheven. De verbinding Leiden Station – Zijlsingel – Surinamestraat – Rietschans – Leyhof werd in 2011 uitgevoerd als lijn 15. In 2013 is dit traject overgenomen door de lijnen 5 en 6.



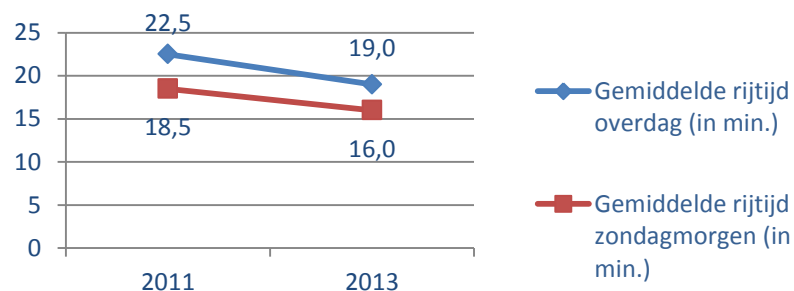
Leiden - Leiderdorp

Reizigersaantallen



Het lijnennet in Leiderdorp is met de komst van de nieuwe concessie sterk gewijzigd. Voor de stadslijnen heeft dit geen gevolgen wat betreft de reizigersaantallen gehad. De terugloop van de streeklijnen is meer administratief, omdat een deel van de streekritten (de voormalige lijn 256) nu tot lijn 365 gerekend worden. Opvallend is de forse terugloop van het aantal reizigers op de corridor via de Engelendaal. Een daling van de vervoervraag met 30%, terwijl de frequentie in de spits is verhoogd, is opvallend. Het vervallen van de halte Vronkenlaan voor lijn 365 heeft aan dat verlies bijgedragen, maar kan zeker niet de enige oorzaak zijn.

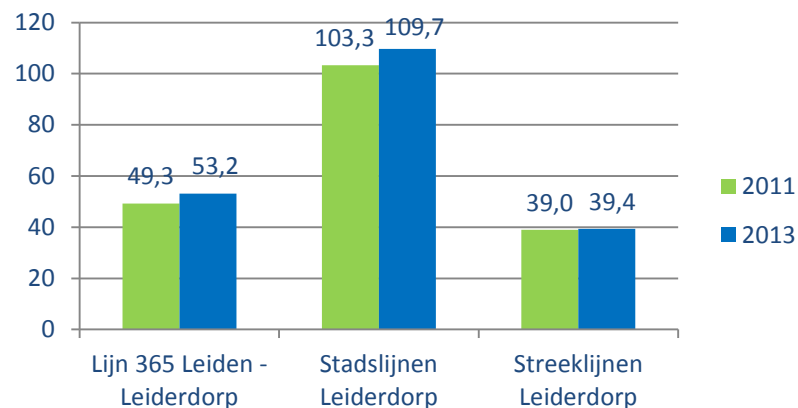
Rijttijden (lijn 365)



De rijtijd op het traject Leiden Centraal - Leiderdorp Ziekenhuis is fors afgenomen. Dat komt omdat lijn 365 via de Engelendaal een kortere route naar het ziekenhuis. In 2011 reden de lijn 39/48 via de Vronkenlaan naar het ziekenhuis.

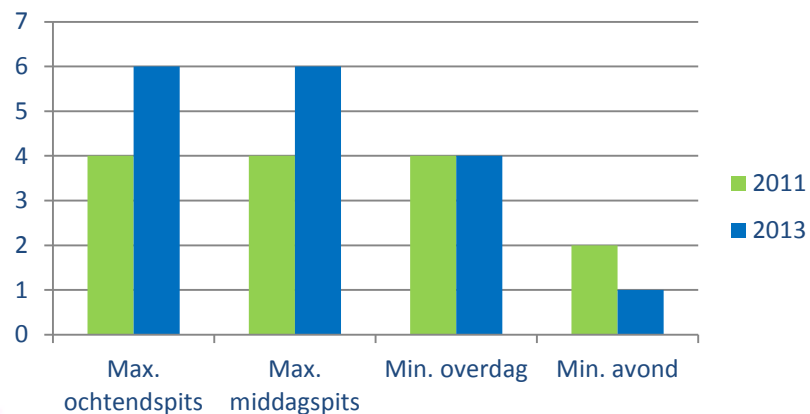
Leiden - Leiderdorp

Dienstregelingen



De opbouw van het netwerk in 2013 is ingrijpend gewijzigd ten opzichte van 2011. In totaal is het aantal dienstregelingen per werkdag 6% toegenomen.

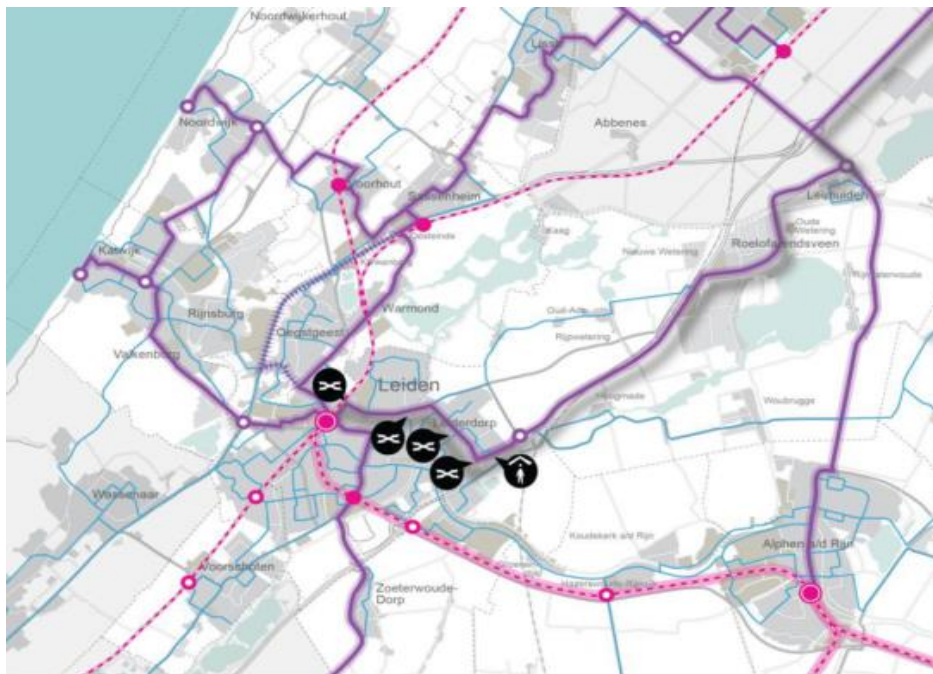
Frequenties (lijn 365)



In 2011 werd Leiderdorp ontsloten met relatief veel lijnen met een beperkte frequentie. Lijn 365 vervangt in feite de lijnen 39 en 48. Hiermee komt de verbindende route binnen Leiderdorp op de Engelendaal te liggen, terwijl het lokale netwerk de oppervlakteontsluiting in de diverse wijken verzorgt. In de spits is de frequentie op deze as van een kwartierdienst naar een 10 minutendienst opgehoogd.



Leiderdorp - Schiphol



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

2011: lijnen 56 en 256

2013: Q-liner 365 en lijn 56

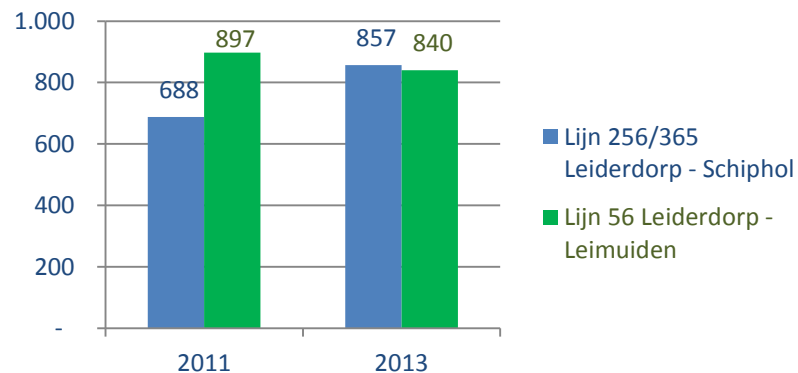
In 2011 was er nog geen sprake van een verbinding tussen Leiderdorp en Schiphol. Lijn 256 reed toen rechtstreeks van Leiden naar Roelofarendsveen via de N445. In 2013 is opvolger Q-liner 365 via de Engelendaal en Persant Snoepweg door Leiderdorp gaan rijden.

De ontsluitende lijn 56 tussen Leiden, Rijpwetering, Oud Ade, Roelofarendsveen, Oude Wetering en Leimuiden is ongewijzigd gebleven.



Leiderdorp - Schiphol

Reizigersaantallen



Het aantal reizigers op deze corridor is met 7% toegenomen. Dit percentage is een combinatie van 25% vervoergroei op lijn 365 en 6% vervoerdaling op lijn 56 van het onderliggend net., waarbij opgemerkt moet worden dat het aantal ritten op lijn 56 ongeveer gelijk gebleven is. We kunnen derhalve stellen dat de kwaliteitsverbetering (Qliner 365 in plaats van lijn 256) enerzijds geleid heeft tot autonome reizigersgroei en anderzijds geleid heeft tot een overstap van reizigers van lijn 56 op deze Qliner.

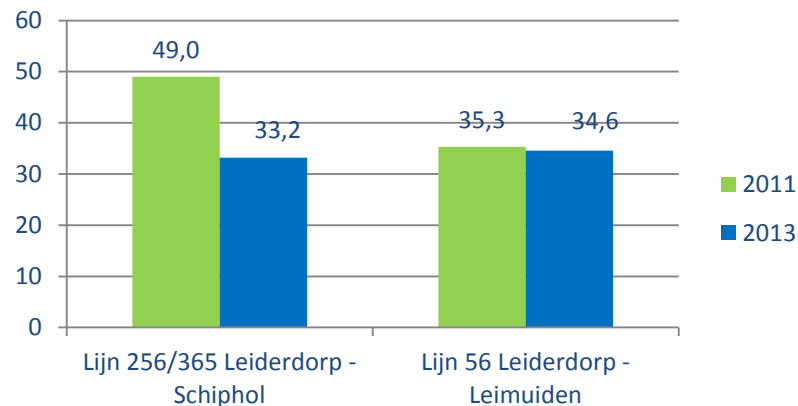
Rijtijden

Figuur niet mogelijk.

Q-liner 365 bestaat in zijn huidige vorm pas sinds 2012. Hierdoor is het niet mogelijk om de rijtijden van 2011 te vergelijken met 2013.

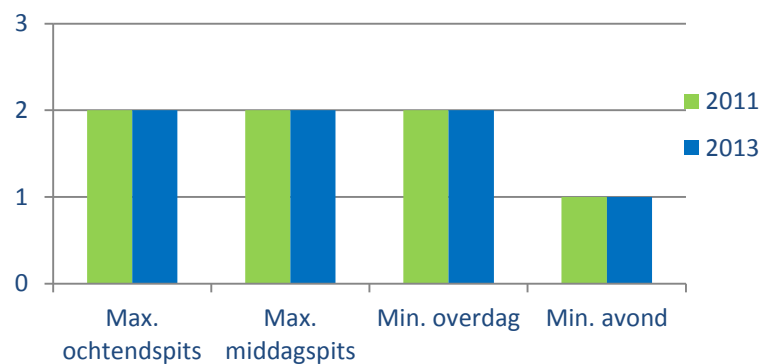
Leiderdorp - Schiphol

Dienstregelinguren



Het aantal dienstregelinguren op het traject Leiderdorp - Schiphol is met overgang van de concessie fors afgenomen. Maar in feite is dit een administratief gevolg van het feit dat lijn 365 (in tegenstelling tot de voormalige lijn 256) in Leiderdorp ook een lokale functie heeft. In feite zijn er uren van dit interlokale deel naar het lokale deel (Leiden - Leiderdorp) verschoven. Voor de gehele corridor Leiden - Leiderdorp - Schiphol is de mutatie in dienstregelinguren beperkt (- 2%).

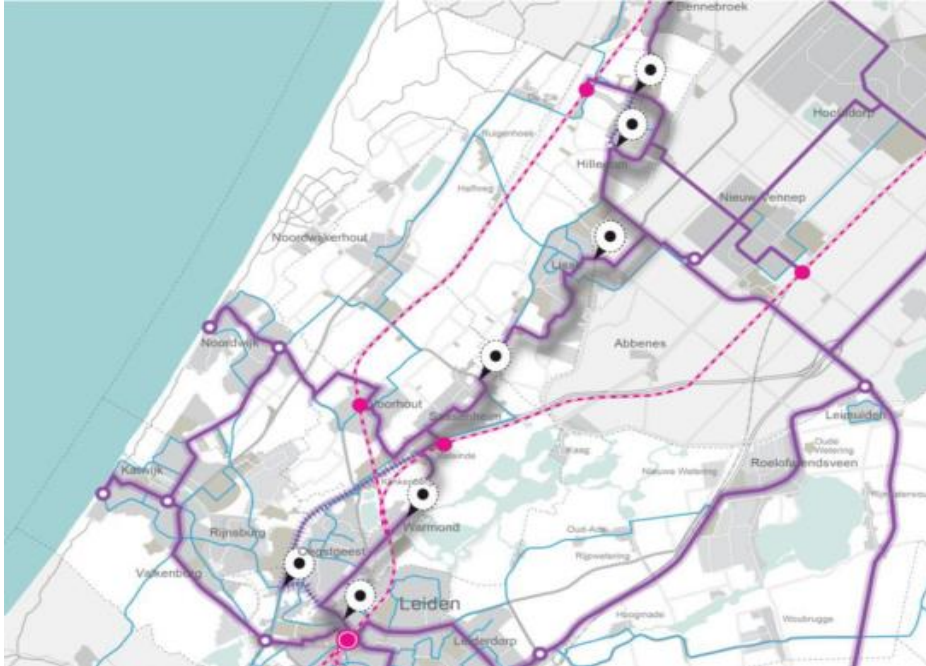
Frequenties (lijn 365)



De frequenties op het traject naar Schiphol zijn in 2013 ongewijzigd ten opzichte van 2011.



Leiden - Lisse - Haarlem



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

2011: lijn 50, 51, sneldiensten 55 en 89.

2013: lijn 50 en sneldienst 250

In 2011 werden Leiden en Haarlem door twee lijnen verbonden, lijn 50 en 51. Lijn 50 reed vanaf Leiden via Warmond naar Sassenheim en vanaf daar via het centrum van Lisse en het oostelijk deel van Hillegom naar Bennebroek, Heemstede en Haarlem. Lijn 51 reed tussen Leiden en Sassenheim via de A44. Daarnaast ontsloot deze lijn Lisse Poelpolder en het oostelijk deel van Hillegom. In 2012 zijn beide lijnen gebundeld tot een nieuwe lijn 50. Deze lijn rijdt tussen Leiden, Warmond, Sassenheim, Lisse Poelpolder, Hillegom, Bennebroek, Heemstede en Haarlem. Ook het station van Sassenheim is opgenomen in de route.

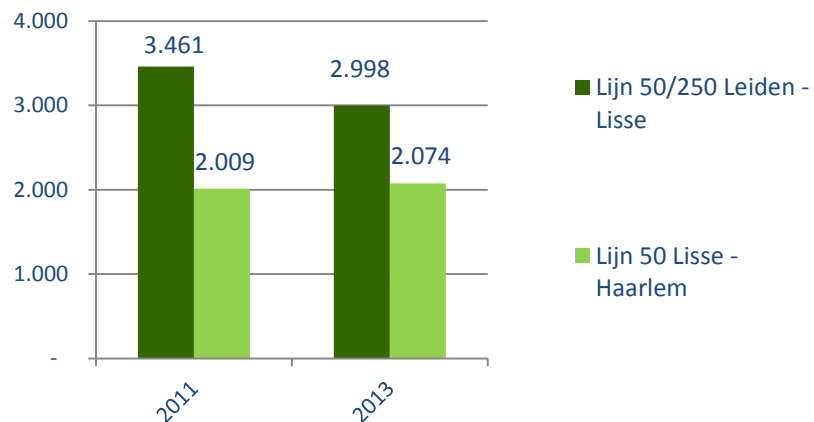
Sneldienst 55 heeft als lijnnummer 250 gekregen. De route is ongewijzigd. In 2011 halteerde lijn 55 richting Leiden niet op het Transferium, lijn 250 doet dat wel. Lijn 250 rijdt vanaf Leiden Centraal via het Transferium en de A44 naar Sassenheim Van Pallandtlaan, om vervolgens binnen Lisse een lus via Poelpolder en het centrum te rijden.

Connexion-interliner 89 tussen Lisse, Leiden Transferium, Wassenaar en Den Haag is vanwege de opening van station Sassenheim vervallen.



Leiden - Lisse - Haarlem

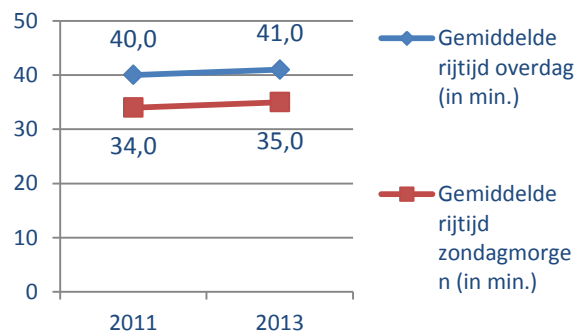
Reizigersaantallen



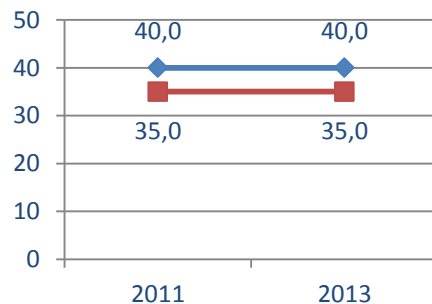
Het aantal reizigers op het zuidelijke deel van deze corridor is met 13% afgenomen. De belangrijkste oorzaak is de opening van station Sassenheim. Op het noordelijke deel van de corridor is de vervoervraag met 3% gestegen.

Rijtijden

Leiden - Lisse



Lisse - Haarlem



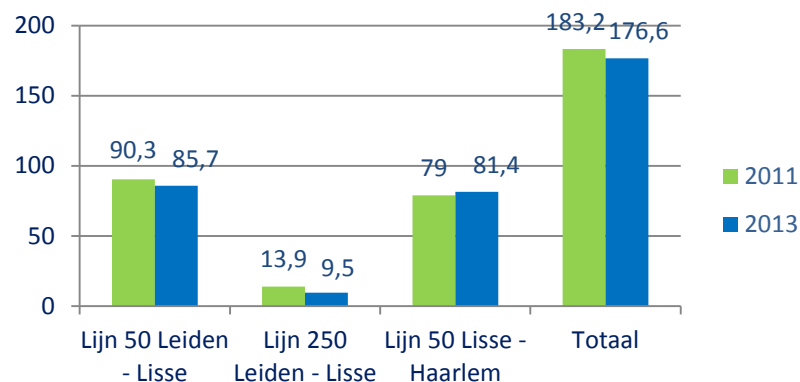
Op het traject Leiden – Lisse is zowel de geplande rijtijd op werkdagen als op zondagmorgen in 2013 met één minuut toegenomen ten opzichte van 2011.

Op het traject Lisse – Haarlem zijn de gemiddelde geplande rijtijden onveranderd ten opzichte van 2011.



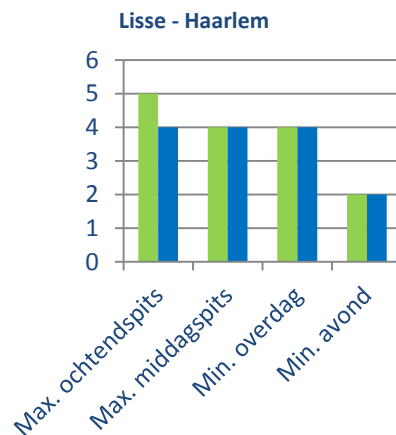
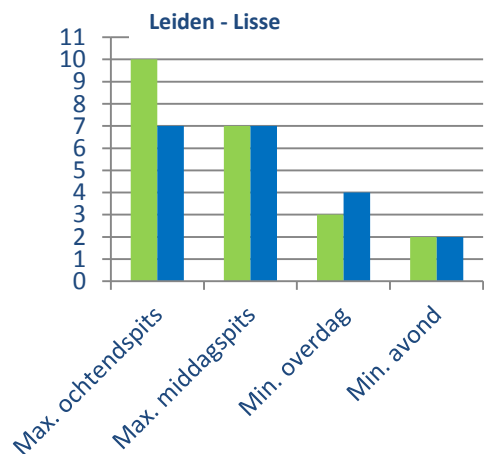
Leiden - Lisse - Haarlem

Dienstregelingen



Het totaal aantal dienstregelingen is in 2013 licht gedaald ten opzichte van 2011. Dit vindt zijn oorzaak in het verminderde aantal ritten van de sneldienst 250 in 2013 ten opzichte van lijn 55 in 2011. Daarnaast is het aantal dienstregelingen op het traject Leiden – Lisse verminderd doordat enkele spitsritten tot Sassenheim zijn vervallen, als gevolg van de opening van station Sassenheim. Op het traject Lisse – Haarlem is het aantal dienstregelingen beperkt toegenomen.

Frequenties



De maximale ochtendspitsfrequentie is in 2013 lager dan in 2011. Dit vindt zijn oorzaak in het verminderde aantal ritten van de sneldienst en het vervallen van de spitsritten Sassenheim – Leiden. De opening van station Sassenheim heeft een deel van het vervoer afgeroomd.



Hillegom - Nieuw-Vennep



Kaartbeeld: UP OV, actualisatie januari 2014

Lijnvoering

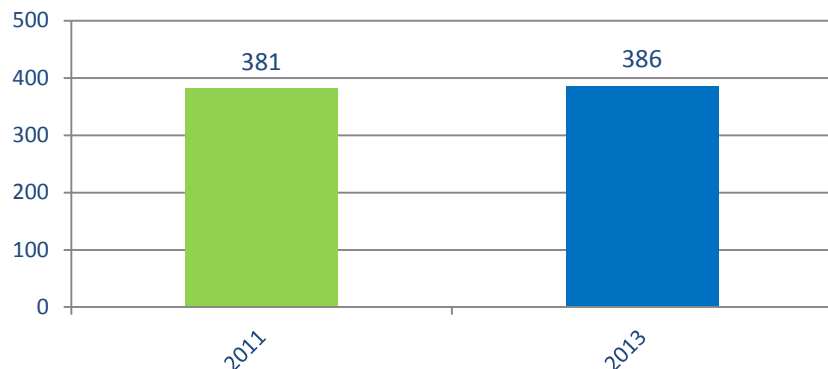
2011: lijn 57

2013: lijn 90

In 2011 maakte het traject Hillegom – Nieuw-Vennep onderdeel uit van lijn 57. Deze lijn 57 reed vanuit Hillegom verder naar Leiden via Lisse, Noordwijkerhout, Voorhout en Oegstgeest. In 2012 is deze lijn ingekort tot het traject Leiden – Lisse. Lijn 90 heeft als eindpunt Nieuw-Vennep gekregen, in plaats van Haarlem. Vanaf De Zilk rijdt lijn 90 nu via het station van Hillegom en Beinsdorp naar Nieuw-Vennep.

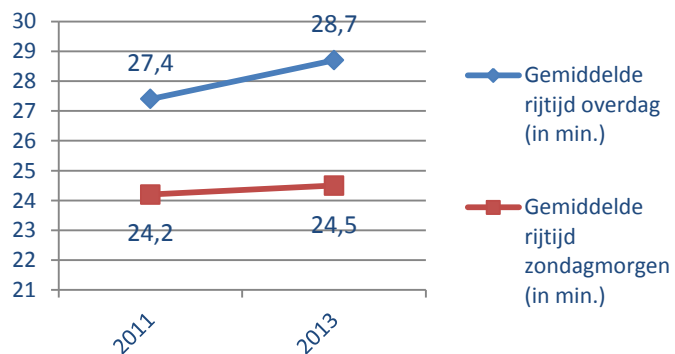
Hillegom - Nieuw-Vennep

Reizigersaantallen



Het aantal reizigers tussen Hillegom en Nieuw-Vennep is, ondanks dat station Hillegom in de route is opgenomen, tijdens de concessiewisseling constant gebleven.

Rijtijden

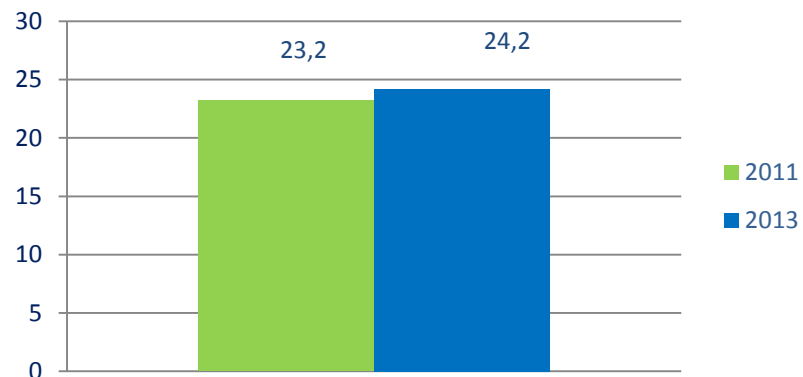


In 2011 zijn de rijtijden (en dienstregelingen) van lijn 57 op het traject Lisse De Nachtegaal – Nieuw-Vennep berekend. In 2013 is het traject Hillegom Station – Nieuw-Vennep van lijn 90 geselecteerd. De beide trajecten kunnen daardoor qua rijtijd niet zonder meer met elkaar vergeleken worden



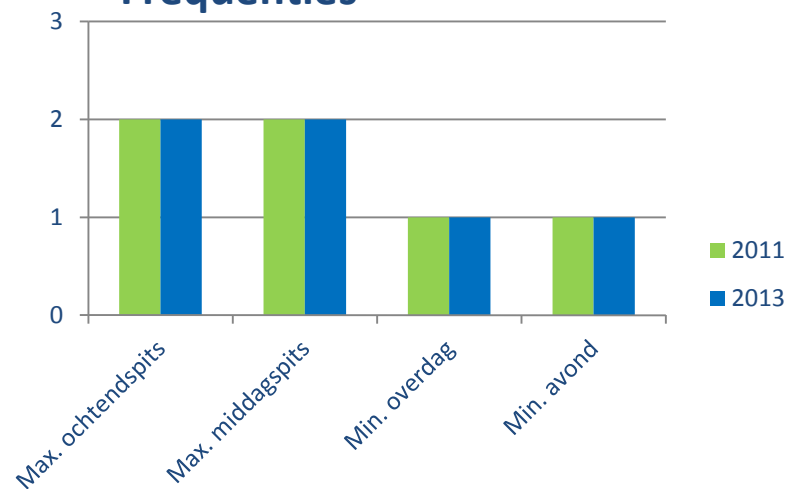
Hillegom - Nieuw-Vennep

Dienstregelingen



Het aantal dienstregelingen tussen 2011 en 2013 is vrijwel gelijk gebleven. Doordat lijn 57 in Hillegom een andere route kende dan lijn 90 nu, treedt er een klein rekenkundig verschil in dienstregelingen op. De routelengte is zoveel mogelijk gelijk gesteld door voor lijn 57 het traject Lisse Nachtegaal – Nieuw-Vennep te meten.

Frequenties

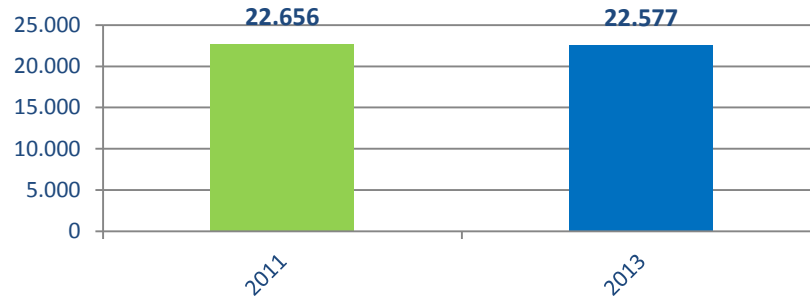


De maximale en minimale frequenties zijn gelijk gebleven. Nieuw is de ontsluiting van station Hillegom.



Conclusies

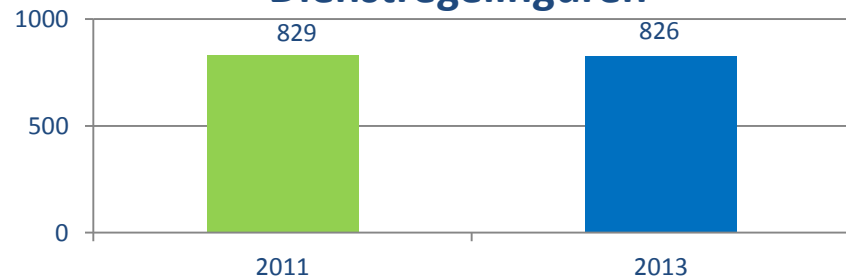
Reizigersaantallen



Het totaal aantal reizigers van de zeven (potentiële) HOV-verbindingen is in 2013 heel licht gedaald (-0,3%) ten opzichte van 2011.

Het aantal dienstregelingen wat per werkdag op deze verbindingen gereden wordt is in 2013 heel licht (-0,4%) gedaald ten opzichte van 2011.

Dienstregelingen



De vergelijking tussen 2011 en 2013 toont aan dat zowel het vervoeraanbod als de vervoervraag gedurende de concessiewisseling op de zeven corridors in totaliteit gelijk gebleven is, waarbij er wel sprake is van grote verschillen. Op twee corridors is er sprake van een daling. Op de vijf andere corridors is er sprake van groei.

De groei is het sterkst op de corridor Noordwijk - Sassenheim - Schiphol (+39% dienstregelingen en +37% reizigers). Een daling is zichtbaar op de corridor Leiden - Leiderdorp - Schiphol (-2% dienstregelingen en -18% reizigers) en op de corridor Leiden - Lisse - Haarlem (-4% dienstregelingen en -5% reizigers).






Voor de daling op het traject Leiden - Leiderdorp - Schiphol is geen duidelijke oorzaak aan te wijzen, maar deze past in het beeld van de al jaren zichtbare daling van de vervoervraag op dit traject. De daling op het traject Leiden - Lisse - Haarlem houdt duidelijk verband met de opening van station Sassenheim.



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