Vervoerplan ZHN 2015

Uitwerkingen shortlist wijzigingsvoorstellen 2015

Auteur: Wout Terra / Machiel Kleingeld
Datum: 05-06-2014
Versie: 4

Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2015

Inleiding

In het document 'Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2015 Zuid-Holland Noord, versie april 2014' is een opsomming gegeven van 17 voorstellen gegeven die Arriva gaat uitwerken op haalbaarheid en realisatie voor de dienstregeling 2015. Tussen april 2014 en heden hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan die aanleiding geven het overzicht van voorstellen te muteren. Er zijn 2 voorstellen toegevoegd:

1. Lekkerkerk: langdurige omleiding lijn 194.
   De gemeente Nederlek heeft onlangs aangegeven dat de Burgemeester Van Willigenstraat ingaande januari 2015 voor een periode van ca. 1,5 jaar wordt afgesloten. Dit resulteert in een forse omleiding van lijn 194 van 4 a 5 minuten per rit.

2. Keukenhof
   Het vervoer van en naar de Keukenhof is dit jaar 2014 fors gegroeid en maakt een uitbreiding van de Keukenhof-dienstregeling voor 2015 noodzakelijk. Vooruitlopend op een evaluatie van dit vervoer reserveert Arriva in dit voorstel dienstregelinguren voor 2015.

Enkele wijzigingsvoorstellen worden om uiteenlopende redenen niet nader behandeld in dit vervoerplan:

1. Gouda: route stadslijn 1 en 4 over terrein Groene Hart Ziekenhuis
   Het overleg met het Groene Hart Ziekenhuis (GHZ) in Gouda heeft niet geleid tot een voor Arriva acceptabele busroute over het GHZ-terrein. Daarom trekt Arriva dit voorstel in. De lijnen 1 en 4 behouden hun huidige route.

2. Belbussen
   Door een gewijzigde prioriteitstelling heeft het ons aan tijd ontbroken om een grondige analyse te kunnen maken van het huidige gebruik van de belbussen en dus stellen wij voor de belbus-lijnen in hun huidige vorm te handhaven.
   Voor een tweetal projecten maken we een voorbehoud:
   a. Belbus 510 Poelgeest-Leiden en
   b. Enkele belbussen op zondag.
   Als uit een latere analyse op ritniveau blijkt dat Arriva alsnog een wijziging doorvoert zullen we de provincie, betrokken regio en gemeenten direct informeren.

3. Lijn 56 ochtendspits
   Het aangekondigde voorstel is gebaseerd op signalen betreffende een gebrek aan capaciteit in de ochtendspits tussen Roelofarendsveen en Leiden. Specifiek is rit 1012 van lijn 56 v. 7.43 uur van Roelofarendsveen naar leiden genoemd. Een analyse van vraag (aantal instappers) en aanbod (capaciteit in de ritten van lijnen 56 en 365) bleek de vraag niet structureel hoog te zijn en de gezamenlijke capaciteit op de lijnen 56 en 365 in die periode (tussen ca. 7.30 en 8.30 uur richting Leiden) voldoende te zijn. Ook de vertrekinterval in deze periode is goed: gemiddeld vertrekt er iedere 10 minuten (spreiding tussen 7 en 15 minuten) een bus naar Leiden.
   Voor Arriva geeft deze analyse geen aanleiding voor een nadere uitwerking van het voorstel.

4. Lijnennet Krimpenerwaard en Qliner 383
   Een optimalisatie van de locaties van de stallingen in de Krimperwaard en omgeving wordt momenteel onderzocht. Het voorstel Lijnennet Krimpenerwaard is gekoppeld aan het al dan niet sluiten van de stalling Krimpen aan den IJssel. Vooralsnog heeft Arriva besloten de stalling vooralsnog in gebruik te houden. Daarmee schuiven we dit voorstel door naar het Vervoerplan 2016 of een latere wijziging in 2015 .

GOEDE REIS

Pilots in 2015

Arriva wil een reservering van 2.365 dienstregelinguren doen in dit vervoerplan 2015 om een drietal pilots te kunnen uitvoeren. We doen nog nader onderzoek naar:

1. Duinrell: vervoer van en naar Duinrell in de zomerperiode vanuit de concessie Zuid-Holland Noord;
2. Heineken: vervoer van werknemers van en naar Heineken in de Grote Polder te Leiden;
3. Keukenhof: verbinding met Hillegom om reizigers vanuit Haarlem/Noord-Holland beter te bedienen (zie ook wijzigingsvoorstel 8).

Deze pilots worden nader uitgewerkt op haalbaarheid, waarbij ook een mogelijke stimulering vanuit de ontwikkelbijdrage wordt meegenomen.

Proces tot nu toe

Gedurende de voorbereiding van dit vervoerplan is op diverse niveaus overleg gevoerd. Aan de basis van deze voorstellen liggen twee documenten: ‘Inventarisatie wensen en suggesties dienstregeling 2015’ en de groslijst ‘Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2015 ZHN, versie april 2014’. Deze documenten zijn inhoudelijk besproken in de regio’s Holland Rijnland en Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau (portefeuillehouders overleggen).

Het niet doorgaan van het Bestuurlijk Overleg Stuurgroep van 12 februari 2014 heeft geleid tot een extra inspraakronde voor alle gemeenten in de concessie ZHN. Tenslotte heeft Arriva met diverse gemeenten in meer of mindere mate intensief contact gehad om tot verdere uitwerking van de voorstellen te komen.

Ook met Rocov-Hollands Midden (RHM) is dit voorjaar regelmatig overleg gevoerd en is de werkgroep Dienstregeling van RHM in enkele besprekingen inhoudelijk betrokken geweest bij de uitwerking van deze wijzigingsvoorstellen. Dit heeft geresulteerd in advies verwoordt in een brief van 24 april 2014 waarin RHM aangeeft te kunnen meegaan in de gedachten van Arriva en betrokken wenst te blijven bij de verdere uitwerking van de voorstellen tot de uiteindelijke dienstregeling tabellen. Uiteraard heeft Arriva hiermee ingestemd.

Infrastructuur

Bij het uitwerken van de wijzigingsvoorstellen hebben we vaak de hulp van wegbeheerders nodig om tijdig te kunnen beschikken over extra of nieuwe infrastructuur. In de meeste gevallen gaat het om het aanleggen van haltes of aanpassingen in verkeerslichtenregelingen. Deze infrastructuur is essentieel om medio december 2014 een goede start te kunnen maken. Waar in wijzigingsvoorstellen extra infrastructuur nodig is wordt dit in een extra paragraaf beschreven. Meestal zijn deze zaken al met de betreffende wegbeheerder besproken en is hun medewerking voor een tijdige aanpassing toegezegd.

1. Nieuwe rijtijden

Alle Arriva-bussen zijn voorzien van een boordcomputer. Met deze techniek zijn we in staat om alle ritten te meten qua vertrek- en aankomsttijden en tussentijden volgens de gepubliceerde tussenhaltes in de dienstregeling. Alle metingen worden opgeslagen in onze datawarehouse. Vanuit deze database worden rijtijdanalyses gemaakt. De periode waarover we de analyse maken is conform het rijtijdprotocol maart 2014. Deze periode van 21 werkdagen, 5 zaterdagen en 5 zondagen levert voldoende metingen op om betrouwbare rijtijden vast te kunnen stellen. De dienstregeling tijd wordt gebaseerd op de 80-procent waarde per rijtijdblok (spits, dal, avond, zondag, enz.). De nieuwe rijtijden worden met chauffeurs besproken en in goed overleg vastgesteld.

In de praktijk is het onmogelijk alle lijnen elk jaar te analyseren. Dit is een tijdrovende klus en niet voor alle lijnen altijd nodig. Op basis van aan aantal criteria analyseren we jaarlijks een grote hoeveelheid lijnen. Deze criteria zijn:

1. Signalen van reizigers via de Arriva Prestatie Monitor (APM) en van Arriva-klantenservice;
2. Een opgave van chauffeurs per stalling;
3. De punctualiteitsmeting per lijn.

Lijn	Aanleiding
1	Algemene analyse
3	Algemene analyse
4	Algemene analyse
6	Algemene analyse
50	Krappe rijtijd in avonduren en op zondag
56	Richting Leiden vraagt om aandacht
101	Algemene analyse
147	Algemene analyse
169	Koopzondag (wekelijks in Leiden en vaak Rijneke Boulevard) te krappe rijtijd
178	Ochtendspits richting Gouda te krap
182	Avonduren en zondag beide richtingen
183	Algemene analyse
184	Algemene analyse
186/187	Algemene analyse
190	Verdeling rijtijd lokaal Gouda
194	Rijtijdverdeling traject Lekkerkerk-Bergambacht
195	Hele lijn vraagt om een grondige analyse
196	Te veel rijtijd op het traject Gouderak-Gouda Station
197	Ochtendspits naar Gouda is te krap
250	Rijtijd tussen Transferium A44 en Leiden Centraal
293	Rijtijdverdeling traject Viersprong-Krimpen a/d Lek-Viersprong
361	Algemene analyse
365	Algemene analyse
370	Algemene analyse
380	Rijtijden afstemmen
381	Rijtijden afstemmen
382	Rijtijden afstemmen
383	Te veel rijtijd in de ochtend richting Den Haag
385	Ochtendspits te ruime rijtijd
386	Ochtendspits te ruime rijtijd

Nevenstaande lijnen zijn op het gebied van rijtijd nader geanalyseerd en krijgen op basis van deze analyse en na overleg met chauffeurs in de dienstregeling 2015 nieuwe rijtijden. De mutaties in rijtijden kunnen in omvang variëren van enkele (spits)ritten, deeltrajecten, dagdelen tot een wijziging van de volledige dienstregeling. E.e.a. is uiteraard het resultaat van de analyse en het gevoerde overleg.

De mutatie in dienstregelinguren is vast te stellen nadat de rijtijden definitief zijn vastgesteld en verwerkt in de nieuwe dienstregeling 2015. In september 2014 zijn deze gegevens bekend. In het totaaloverzicht is deze mutatie als PM opgenomen.

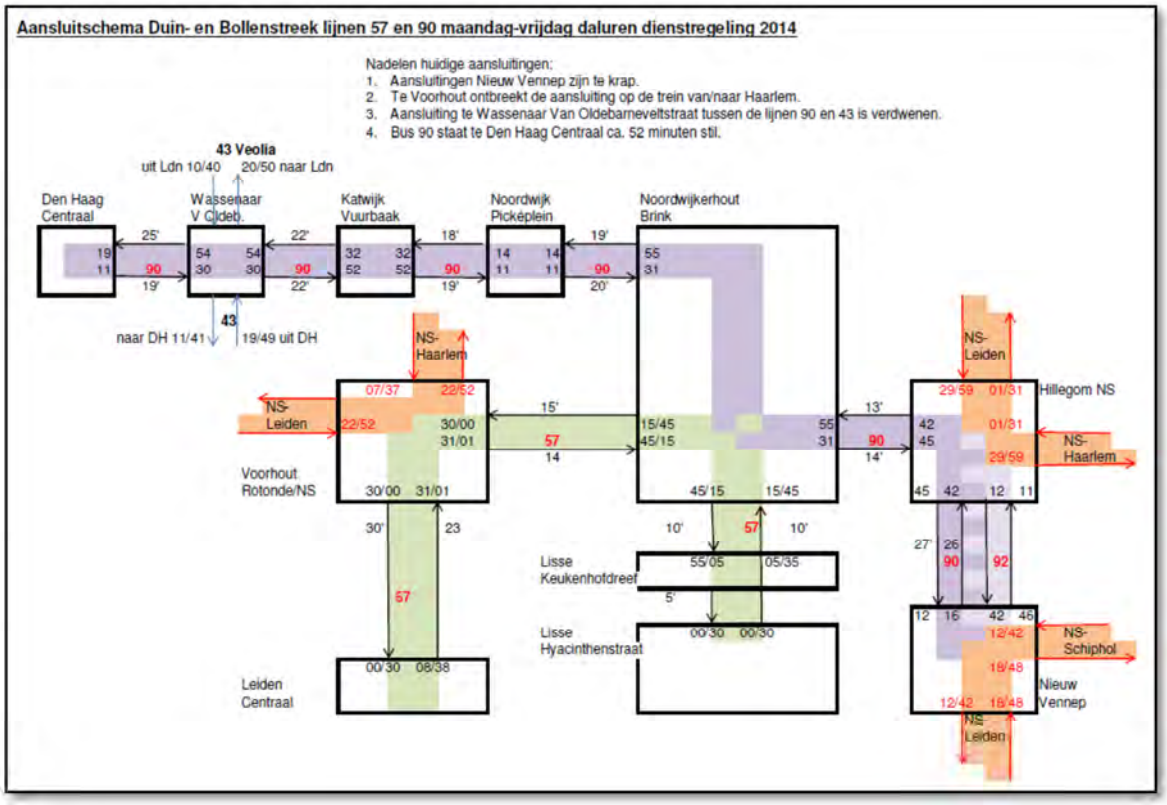
2. Aansluitingen en afstemmingen

2.1 Verbeteren aansluitingen Duin- en Bollenstreek

Voor de dienstregeling 2015 hebben we op basis van wensen, klachten en andere signalen speciale aandacht gegeven aan de aansluitingen tussen bus en trein in de Duin- en Bollenstreek op de stations Voorhout, Hillegom en Nieuw Vennep en de bus-bus aansluiting in Wassenaar, Van Oldebarneveltstraat.

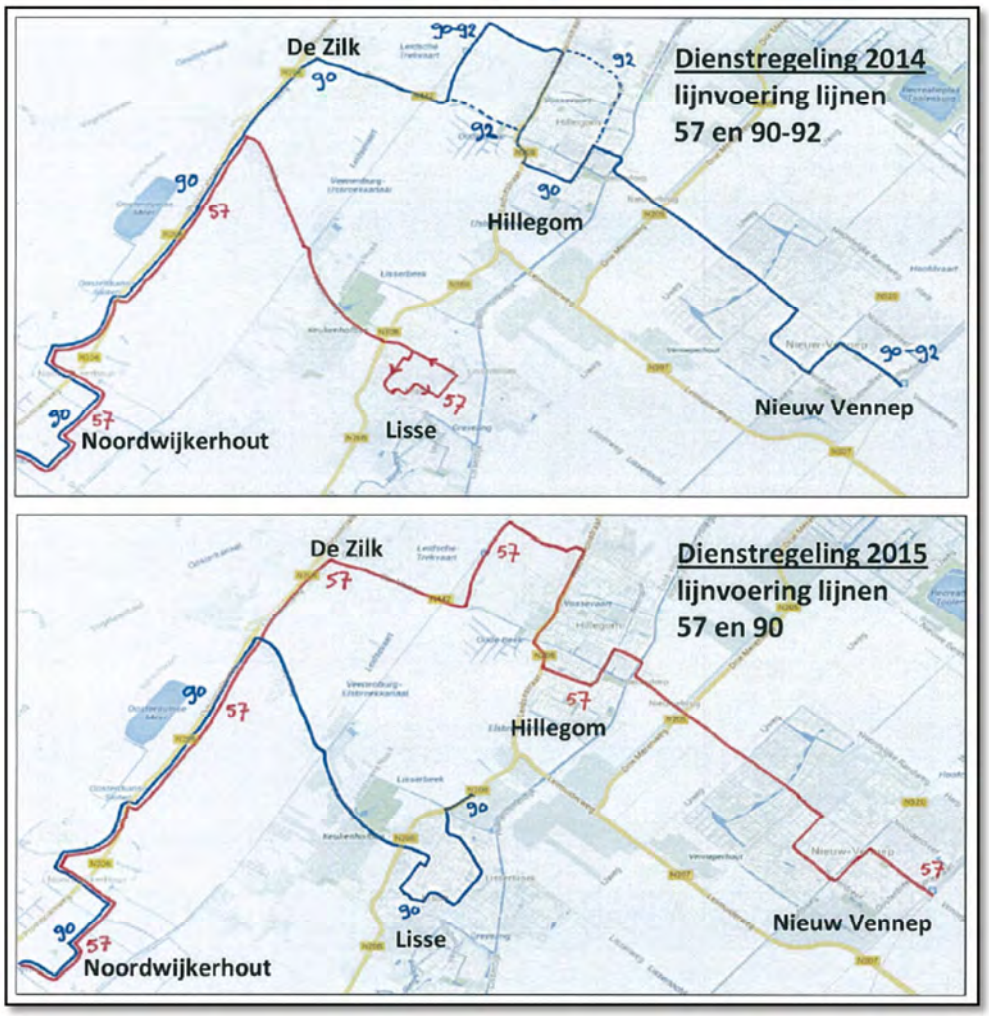
Alle reacties zijn te herleiden tot enkele hoofdzaken:

1. Station Nieuw Vennep: de aansluiting van buslijn 90 en 92 op trein richting Schiphol wordt als te krap ervaren. Regelmatig wordt de aansluiting gemist, mede veroorzaakt door een structurele vertraging van de stoptrein uit Schiphol. Als wens wordt aangegeven met buslijn 90-92 ook aan te gaan sluiten op de trein van en naar Leiden.
2. Station Hillegom: vanuit de kern Hillegom is de huidige aansluiting op de trein van en naar Leiden en Haarlem ruim.
3. Station Voorhout: reizigers uit Noordwijkerhout willen met lijn 57 een aansluiting op de trein van en naar Leiden. De huidige aansluiting is door de grote loopafstand van de halte Schoutenlaan naar het station erg krap. Vooruitlopend op een nieuwe bushalte dichter bij het station is een ruimere aansluiting gewenst.
4. Wassenaar, Van Oldebarneveltstraat: omdat de lijnen 43 (Veolia) en 90 verschillende buurten van Wassenaar ontsluiten is een overstap tussen beide lijnen gewenst. In het verleden heeft deze overstap bestaan. Arriva wil in overleg met Veolia trachten deze aansluiting weer te herstellen.



In bovenstaand aansluitschema is de situatie in de daluren van de huidige dienstregeling 2014 weergegeven. De buslijnen in de Duin- en Bollenstreek die de genoemde aansluitingen verzorgen zijn de lijnen 57 Leiden-Lisse en 90-92 Den Haag-Hillegom-Nieuw Vennep.

Door deze lijnen op een andere manier door de Duin- en Bollenstreek te leiden zijn we in staat veel wensen voor betere aansluitingen en overstapmogelijkheden te honoreren. In deze nieuwe opzet speelt Noordwijkerhout een centrale rol door de lijnen 57 en 90 vanaf de halte Brink op elkaars route te laten overgaan (zie ook onderstaande kaartjes):



- Lijn 57: Leiden Centraal-Voorhout Station-Noordwijkerhout Brink-Hillegom Station-Nieuw Vennep Station
- Lijn 90: Den Haag Centraal-Wassenaar Van Oldebarneveltstraat-Katwijk-Noordwijk-Noordwijkerhout Brink-Lisse Nachtegaal

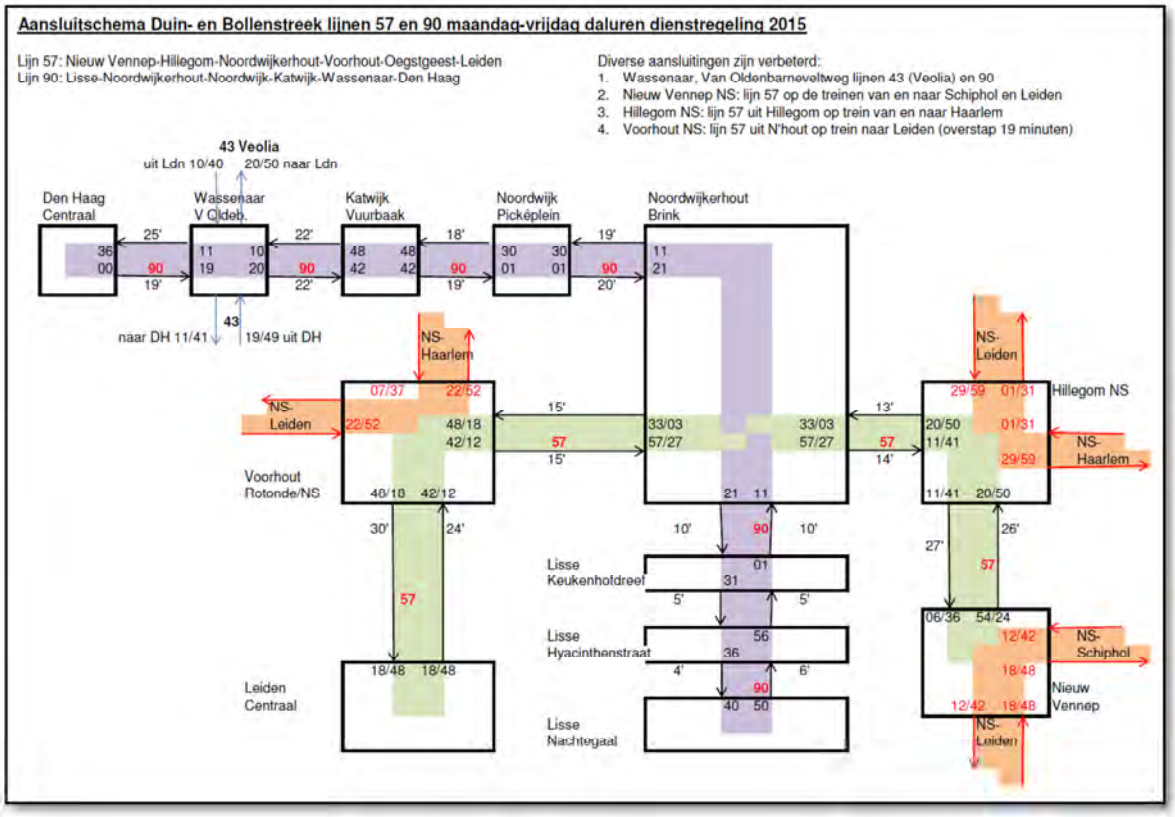
Komend vanuit Leiden en Den Haag nemen beide lijnen bij Noordwijkerhout Brink elkaars functie over.

Verbeterde aansluitingen

Deze nieuw lijnvoering leidt tot een aantal verbeterde aansluitingen:

1. Nieuw Vennep: de aansluiting op de treinen van en naar Schiphol is ruimer geworden, rekening houdend met een bijna structurele vertraging van 2 a 3 minuten. De overstaptijd is hierdoor ca. 10 minuten geworden. De overstaptijd op de treinen van en naar Leiden is in dit voorstel gemiddeld 6 minuten geworden.
2. Hillegom: de aansluiting vanuit de kern Hillegom op de trein van en naar Haarlem is ca. 9 minuten, evenals de aansluiting met de trein van en naar Leiden. Vanuit Noordwijkerhout is de aansluiting ruimer geworden.
3. Voorhout: met een ruime aansluiting van lijn 57 uit Noordwijkerhout op de trein naar Leiden wordt geanticipeerd op de nu nog forse loopafstand tussen bushalte en treinperron. Een overstaptijd van 18 tot 20 minuten is voldoende om ruim 600 meter te overbruggen tussen bushalte en perron.
4. Wassenaar: bij de halte Van Oldebarneveltstraat wordt weer een naadloze aansluiting geboden op Veolia-lijn 43 waardoor de verschillende wijken van Wassenaar weer met een overstap met elkaar verbonden zijn.

In onderstaand aansluitschema zijn de nieuwe lijnvoeringen van de lijnen 57 en 90 én de verbeterde aansluitingen weergegeven.



Hillegom en Lisse

Het uitwisselen van de lijnen 57 en 90 vanaf Noordwijkerhout richting Lisse (lijn 90) en Nieuw Vennep (lijn 57) heeft consequenties voor de lijnvoering van deze lijnen door de kernen Hillegom en Lisse (zie hiervoor ook de kaartjes elders in dit voorstel).

Voor Hillegom zijn onderstaand de consequenties weergegeven.
In plaats van de lijnen 90 en 92 gaat nu lijn 57 tussen Hillegom Station en Nieuw Vennep Station rijden. Dit heeft een aantal voordelen:

1. Te Station Hillegom geeft lijn 57 van en naar Hillegom een goede aansluiting op de trein van en naar Haarlem.
2. Te Station Nieuw Vennep geeft lijn 57 een ruimere aansluiting op de trein van en naar Schiphol en tevens een goede aansluiting op de trein van en naar Leiden.
3. De halte Station Hillegom is geen begin- of eindhalte meer van lijn 92. Lijn 57 rijdt altijd door. De overlast van de omwonenden wordt minder.
4. Lijn 57 rijdt overdag ieder halfuur een eenduidige route door Hillegom. De verwarring rond lijn 92 (rijdt ie nu links- of rechtsom door het dorp) is hiermee verledentijd.

Uiteraard heeft een wijziging ook een keerzijde:

a. De halte Voltstraat en Vosselaan worden niet meer opgenomen in de route van lijn 57. Het gebruik van beide haltes is zeer beperkt: gemiddeld 3 instappers per halte per werkdag. De alternatieve haltes op de route van lijn 57 zijn de halte Weeresteinstraat (op 600 meter afstand van de halte Voltstraat) op de halte Meerlaan (op ca. 750 meter afstand van de halte Vosselaan).

b. l.p.v. nu 3 keer per uur gaan er per december 2014 4 keer per uur een bus door de 2e Loosterweg. Daarentegen wordt de overlast rond de halte Station Hillegom gereduceerd.

Lijn 57 verdwijnt uit het straatbeeld van Lisse. Lijn 90 komt hiervoor in de plaats. Reedt lijn 57 nog als een ringlijn door Lisse, lijn 90 krijgt een gestrekte heen- en terugroute door Lisse. De route van lijn 90 is deels gelijk aan die van lijn 57, maar vanaf de Oranjelaan wordt doorgereden via de Heereweg naar het nieuwe begin- en eindpunt van deze lijn halte Nachtegaal. In Lisse wordt alleen de halte Blokhuis niet meer aangedaan.
Lijn 90 rijdt deze route ieder uur in twee richtingen, 7 dagen van de week. Dit geeft een overzichtelijke dienstregeling.

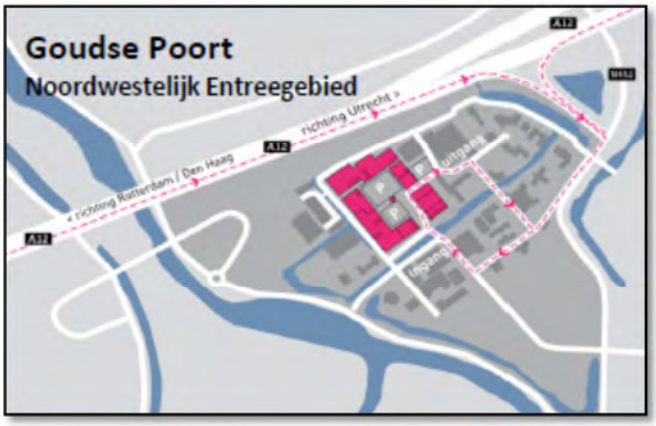
Haltes en infrastructuur
In Hillegom worden de haltes Vosselaan en Voltstraat niet meer aangedaan, in Lisse is dit de halte Blokhuis (lijn 250 blijft deze halte gebruiken). In Lisse doet lijn 90 de haltes Eikenlaan en Bondstraat in twee richtingen aan. De haltes richting Noordwijkerhout moeten weer in gebruik genomen worden.
Het snel aanleggen van een nieuw stationsplein inclusief bushaltes bij Station Hillegom zou de overlast voor bewoners rondom het station en 2e Loosterweg aanzienlijk reduceren. Arriva pleit derhalve voor een snelle uitvoering van de plannen.

Dit voorstel leidt tot een toename van 600 dienstregelinguren op jaarbasis.

2.2 Verbeteren aansluiting Station Sassenheim
Bij het opstellen van de dienstregeling 2015 van Qliner 361 gaan we alle mogelijke ruimte gebruiken om de aansluiting op de trein van en naar Schiphol/Amsterdam te optimaliseren.

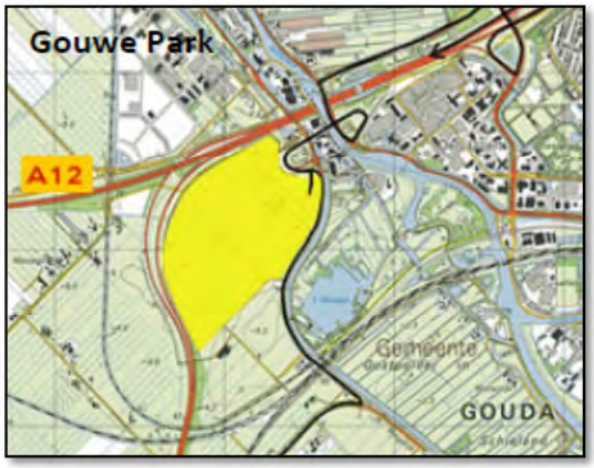
2.3 Verbeteren aansluiting Station Leiden Lammenschans
Reizigers vragen in de ochtend om een aansluiting te Station Lammenschans van de stadslijnen 1 en 2 komend uit Leiderdorp op de trein naar Utrecht en in de middag uiteraard in omgekeerde richting. Bij de samenstelling van de stadsdienst Leiden zullen we dit verzoek betrekken.

3. Ontsluiting Goudse Poort en Gouwe Park



De bedrijventerreinen Goudse Poort (Gouda) en Gouwe Park (Zuidplas) zijn volop in ontwikkeling.

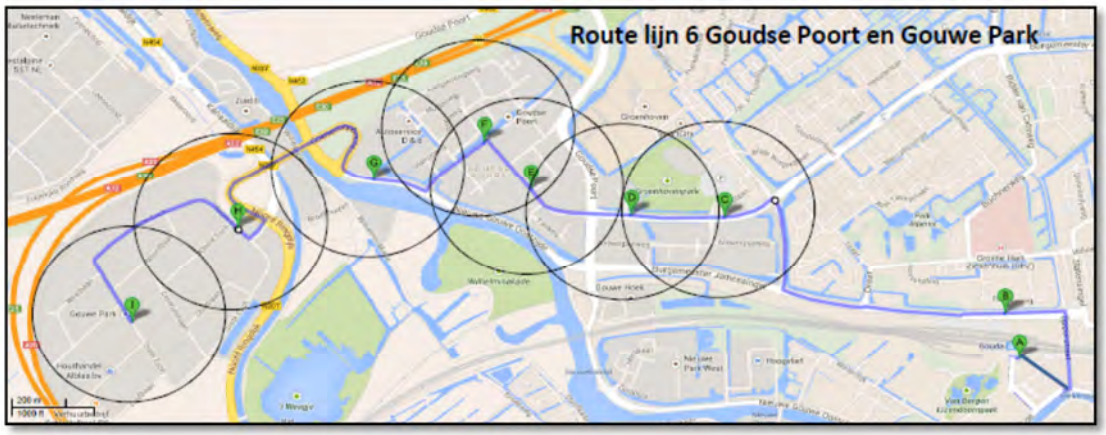
Het noordwestelijke deel van de Goudse Poort heeft een revitalisering ondergaan. Met name de komst van Go Stores geeft een nieuwe impuls aan de Goudse Poort en de noodzaak de openbaar vervoer ontsluiting te herzien.



Aan de overzijde van de Gouwe ontwikkelt het bedrijventerrein Gouwe Park zich in rap tempo door vestigingen van nieuwe bedrijven. Het bedrijventerrein heeft een omvang van ca. 65 ha. en een totale capaciteit van ca. 2.500 werknemers. Op dit moment (medio 2014) zijn er ca. 1250 werknemers werkzaam op Gouwe Park. Medio 2015 opent het bedrijf Cyclus een nieuwe vestiging op het bedrijventerrein. Met deze nieuwe werknemers neemt de behoefte aan openbaar vervoer toe. Door de aanleg van een nieuwe kruispunt aan de voet van de Coenecoopbrug is de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd.

Nieuwe kansen voor lijn 6

De huidige lijn 6 is een spitsverbinding op werkdagen voor forenzen tussen Station Gouda en het bedrijventerrein Goudse Poort. Door de nieuwe structuur van het bedrijventerrein wordt ook de routing van lijn 6 gewijzigd. Van een trage ringlijn rond het terrein transformeert de lijn in een snelle, gestrekte lijn over de hoofdontsluitingsstructuur van de Goudse Poort. Door deze versnelling wordt tijd vrijgespeeld om lijn 6 te verlengen naar het bedrijventerrein Gouwe Park.



In het kaartje hier naast is de beoogde route van lijn 6 gegeven. De lijnen 177 en 186/187 blijven hun huidige route door Goudse Poort rijden.

Route en haltes

Het versnellen van lijn 6 wordt gerealiseerd door:

1. Direct via de Burgemeester Jamessingel naar de Burgemeester Mijssingel te rijden. De route via het Groene Hart Ziekenhuis (Bleulandweg-Dreef) vervalt. Een reconstructie van het kruispunt Hamstergat maakt deze route over de Burgemeester Jamessingel weer mogelijk omdat de huidige vertragingen op deze weg dan tot het verleden horen.
2. Op het bedrijventerrein Goudse Poort over de hoofdwegen Burgemeester Van Reenensingel en Hanzeweg te rijden. De route via de Groningenweg en Kampenringweg is vervallen.
3. Minder haltes op de nieuwe, versnelde routes: het aantal haltes is teruggebracht van 12 tot 7 tussen Station Gouda en Goudsepoort.

Deze versnelling schept de mogelijkheid om met lijn 6 over de Coenecoopbrug door te rijden naar het bedrijventerrein Gouwe Park. Op dit terrein wordt de hoofdstructuur (Grote Esch) gevolgd met 2 tot 3 haltes. Aantal en lokaties van de haltes zijn nog onderwerp van gesprek met het parkmanagement.

De vervallen haltes Ridder van Catsweg, Groene Hart ZH, Bleulandweg, Jan Mayenlaan en Jacob van Necklaan blijven in gebruik voor de stadslijnen 1 en 4 (deels)en de streeklijnen 177 en 186/187. Op het bedrijventerrein Goudse Poort vervallen de haltes Groningenweg, Stavorenweg, Kampenringweg en Deventerweg. De haltes Tielweg, Hanzeweg en Viaduct bieden voor de forenzen naar de Goudse Poort een prima alternatief (zie ook het kaartje met de invloedsgebieden (R= ca. 350m.) rond de haltes).

Infrastructuur

Bij de gemeente Gouda is het verzoek voor een halte op de Burgemeester Jamessingel ter hoogte van de stationstoegang ingediend. Voor overstappende treinreizigers is dit een verkorting van hun reistijd naar de bedrijventerreinen van enkele minuten. In het Gouwe Park (gemeente Zuidplas) zijn 2 à 3 nieuwe haltes nodig. Met de gemeente Zuidplas is overleg gaande over de exacte lokaties en uitvoering.

Dienstregeling

De basis van de huidige dienstregeling blijft in tact: een halfuurdienst vanaf Station Gouda naar de bedrijven en weer terug. De rijtijd van Station naar Station blijft ca. 30 minuten.
Vanuit het parkmanagement van beide terreinen is verzocht enkele ritten aan de randen van de dienstregeling toe te voegen zodat er meer spreiding in werktijden mogelijk is. In de dienstregeling voegen we maximaal 2 ritten toe. Vanuit de reizigers is gevraagd bij Station Gouda aan te sluiten op lijn 197 van en naar Bergambacht/Schoonhoven. De plaats van de extra ritten en de tijdligging van de tabel (aankomst- en vertrektijden van het Station Gouda en de bedrijventerreinen) stemmen we af met het parkmanagement.

Reizigersgroei

In maart 2014 hebben gemiddeld 78 reizigers per dag gebruik gemaakt van lijn 6, gemiddeld 7 reizigers per rit. Dit is een mager resultaat. Dit wijzigingsvoorstel moet een impuls geven aan het beter gebruiken van het openbaar vervoer van en naar de bedrijventerreinen.
Doelstelling is het aantal reizigers op deze lijn te verdubbelen. Deze groei moet voorjaar 2016 gerealiseerd zijn. Om dit doel te halen is de rol van beide parkmanagementorganisaties evident. Bedrijven op de Goudse Poort en Gouwe Park moeten intensief benaderd worden om hun werknemers te stimuleren van lijn 6 gebruik te maken. Arriva gaat hierover met de parkmanagementorganisaties afspraken maken.
Deze uitbreiding van lijn 6 is een pilot voor maximaal 3 jaar met een evaluatie in het tweede jaar van rijden (2016). Dit wijzigingsvoorstel kost op jaarbasis 260 extra dienstregelinguren.

4. Kennislijn-Leiden

De Kennislijn is een openbaar vervoer concept dat de kenniscentra in Leiden met elkaar moet gaan verbinden. De Kennislijn is een pakket van onderstaande maatregelen:

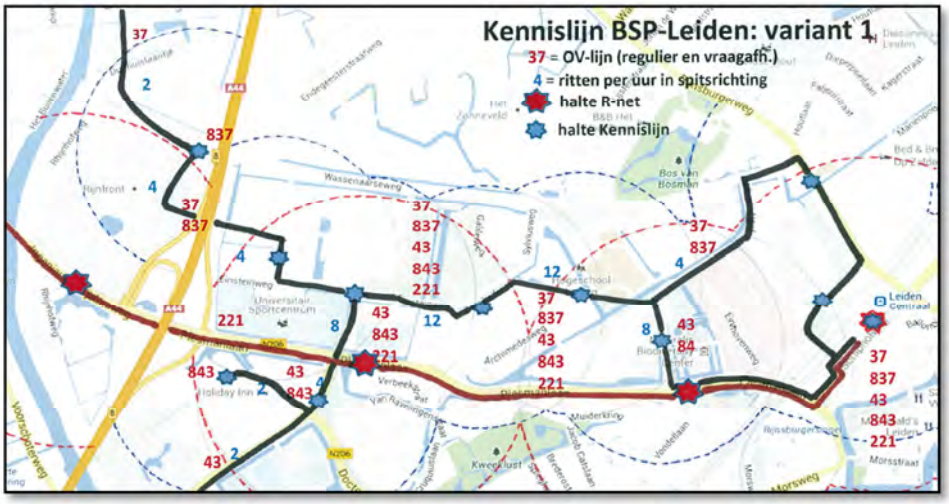
1. Afstemmen van het reguliere openbaar vervoer (lijnen 37, 43 (Veolia) en 221) in het Bio Science Park (BSP) tussen Leiden Centraal en A44.
2. Vier ritten per uur van regulier openbaar vervoer over de Witte Singel tussen Leiden Centraal en de Lammenschansweg.
3. Introduceren van innovatieve vraagafhankelijke lijnen 837 en 843 in een halfuurdienst met kleine busjes.
4. Innovatieve elementen in kunnen zijn:
    a. Energietransitie bij de kleine busjes van de vraagafhankelijke lijnen.
    b. Ontwikkelen van een app met diverse toepassingsmogelijkheden.

In dit voorstel worden de lijnvoeringen en dienstregelingen nader uitgewerkt en toegelicht. De innovatieve elementen van dit concept worden nader uitgewerkt in overleg met de stakeholders.

Lijnvoering reguliere OV-lijnen BSP

Lijn 37 omleiden door BSP (extra rijtijd +3' per rit)	2 x per uur
Lijn 43 blijft door BSP rijden	2 x per uur
Lijn 221 blijft door BSP rijden	4 x per uur tijdens de spitsperioden.

In dit voorstel rijdt lijn 221 via de Ehrenfestweg naar de Plesmanlaan. Dit is pas mogelijk per 2017. Tot die tijd blijft deze lijn via de huidige route over de Einsteinweg rijden.
Met deze drie reguliere OV-lijnen wordt op werkdagen een sterke basis gelegd van 8 ritten per uur in de spitsrichting. We proberen de 3 lijnen zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen.



Nevenstaande kaart geeft een beeld van de ontsluiting van het BSP met de reguliere ov-lijnen.

Vraagafhankelijk openbaar vervoer BSP

Deze 'lijnen' worden met kleine busjes gereden en het concept wordt van innovatieve elementen (nader uit te werken). Hoewel vertrektijden en haltelocaties wettelijk zijn voorgeschreven wil Arriva ook hiermee experimenteren (vrijheid in route en tijd).
Beide busjes rijden op werkdagen tussen 7.00 en 19.00 uur twee keer per uur hun route; op het samenloopgedeelte rijdt het vraagafhankelijke busje dus 4 keer per uur.

- Lijn 843 rijdt een route vanaf Holiday-Inn/Zorg&Zekerheid door het BSP naar Leiden Centraal volgens de route van lijn 43
- Lijn 837 rijdt een route vanaf Corpus/Hilton door het BSP naar Leiden Centraal volgens de route van lijn 37.

Afhankelijk van de vraag kan van de route afgeweken worden. Indien het ene busje overvraagd

wordt en het andere busje geen vraag heeft kan het ene busje de route van de andere nemen en sneller aan de vraag van de klant voldoen. Tijdens de dalperiode wordt op basis van reserveringen uiterlijk 15-20 minuten van te voren (minimale reserveringstijd) een definitieve rit vastgesteld. Innovatieve aspecten als vrijheid in tijd en route (aanpassing/ontheffing wetgeving), reserverings- en betalingssystemen middels een app kan deze reserveringstijd nog bekorten.

GOEDE REIS

Variant 1 en 2

In het overleg met de provincie Zuid-Holland en stakeholders in de Leidse regio worden nog twee varianten in de lijnvoering open gehouden:

Variant 1: zoals beschreven in dit voorstel

Variant 2: lijn 37 over de Wassenaarseweg en de inzet van een 3e busje op de vraagafhankelijke lijnen.

Arriva heeft een duidelijke voorkeur voor variant 1 omdat op de centrale as door het BSP (Zernikedreef en Einsteinweg) voldoende capaciteit te bieden voor de Universiteit Leiden (collegezalen) en Hogeschool Leiden, beide gelegen aan deze centrale as.
Uiterlijk tijdens het bestuurlijk Overleg op 26 juni 2014 zal een keuze worden gemaakt tussen deze twee concepten.

Kennislijn over de Witte Singel

Stadslijn 1 rijdt over de Witte Singel met als basisfrequentie 2 X per uur. Om de totale frequentie op het gewenste 4 x per uur niveau te krijgen wordt stadslijn 3 of 4 over de Witte Singel geleid. De keuze is afhankelijk van welke lijn in interval het beste is af te stemmen met lijn 1. Dit moet blijken uit de definitieve opbouw van de stadsdienst Leiden.

Vergoeding

Arriva regelt het vervoer en neemt de exploitatierisico's voor haar rekening. Dit concept wordt verrekend middels een extra bijdrage van de provincie.

Overig

- Het project zal waarschijnlijk tot einde van de concessie gerealiseerd worden.
- Mogelijk (afhankelijk van rijtijd etc.) rijden de kleine vraagafhankelijke busjes door naar de Witte Singel en Transferium A44 i.p.v. naar de hotels.

Infrastructuur

Om de voorkeursvariant van Arriva bij de start van de dienstregeling goed te kunnen uitvoeren zijn diverse infrastructurele werkzaamheden uit te voeren:

1. De beoogde route van lijn 37 door Nieuw Rhijngeest moet nog aangesloten worden op de nieuwe infrastructuur rond Corpus.
2. De nieuwe halte Corpus voor de lijnen 37 en 537 moet aangelegd worden.
3. Een keerlus of keerroute voor lijn 537 nabij Corpus moet mogelijk zijn of gemaakt worden.
4. De nieuwe Niels Bohr viaduct moet aangepast worden aan busverkeer in twee richtingen.
5. De halte Niels Bohrweg moet aangelegd worden.

5. Analyse nachtlijn 890 Gouda-Rotterdam

Arriva heeft in haar offerte de nachtlijn 890 in de nacht van zaterdag op zondag tussen Gouda en Rotterdam Centraal aangeboden voor de periode van 2 jaar. In juni 2013 en in maart 2014 zijn campagnes gehouden om het gebruik van de nachtlijn onder met name jongeren te stimuleren. In juni 2013 is er reeds een uitgebreide campagne gedaan om de bezetting van deze buslijn te verbeteren. Dit is toen niet echt gelukt. Vandaar dat wij in maart 2014 opnieuw een actie hebben opgezet.

Doel en doelstelling

Goudse jongeren in de leeftijd van 18 t/m 30 bewust maken van het bestaan van lijn 890. En ze verleiden tot probeergebruik om de specifieke voordelen van deze lijn te ervaren.

- De gemiddelde bezetting in maart van 4,8 in 2013 (richting Gouda) verhogen naar 16.
- De gemiddelde bezetting van 6 (richting Gouda) in heel 2013 verhogen naar 15.

Aanpak

Om het budget zo goed mogelijk in te zetten hebben wij ons gefocust op de Goudse jongeren. Kans is immers groter dat Gouwenaren in R'dam willen stappen dan andersom. Daarnaast hebben wij gekozen om de boodschap kwalitatief goed over te brengen bij een deel van de doelgroep i.p.v. wat algemener over de hele doelgroep. Dit in verband met het olievlek-principe. Als een deel enthousiast is en de bus gaat proberen zal via mond tot mond de rest van de doelgroep snel bereikt worden..

Qua inhoud campagne stond met name "Kwaliteit" centraal, dit in verband met het slechte imago van nachtbussen (specifiek in Gouda).

Zo beklemtoonden wij o.a. de bussen met WIFI en de aanwezigheid van een medewerker Service en Veiligheid. Om de reizigers extra te stimuleren gaven wij in de hele maand maart 50% korting op de busreis.

De campagne is m.n. bekend gemaakt via een promoteam, die op drie dagen (8, 15 en 25 juni) is gaan flyeren in Gouda. Maar ook hebben wij ingezet: een persbericht en folders in de bussen.

Resultaat

<u>Informeren en enthousiasmeren doelgroep:</u>
Dit lijkt goed gelukt. Het promoteam heeft 1.700 jongeren benaderd en gesproken. Hiervan hebben zij 1.200 een folder gegeven (met vertrektijden en informatie over actie en lijn). Hoewel beter dan vorig jaar waren er toch nog wel mensen uit de doelgroep die het bestaan van deze lijn nog niet kenden. Van de 1.200 die de folder wilden hebben gaven de meeste aan de bus wel een keer te zullen proberen. Evenals vorig jaar lijkt op basis van de promo-campagne de doelstellingen haalbaar.

In maart 2014 zijn er gem. 9,6 reizigers geweest, veel minder dan de doelstelling van 16.
Ps. slechts 20 reizigers waren bereid mee te werken aan een online onderzoek. Gezien dit beperkte aantal is het onderzoek niet doorgegaan.

GOEDE REIS

Reizigersaantallen

De nachtelijke ritten worden begeleid door medewerkers Service en Veiligheid. Deze medewerkers melden in hun rapportages het aantal vervoerde reizigers. Onderstaande tabel is een weergave van deze tellingen. Gedurende verschillende periode is het gemiddeld aantal reizigers per rit per richting weergegeven.

Gemiddeld bezetting per rit nachtlijn 890 Gouda-Rotterdam

Periode	a-richting naar Rotterdam	b-richting naar Gouda	gemiddeld a en b
jan-mrt 2013	1,8	5,1	3,6
mrt 2013	1,3	4,8	3,1
jun-dec 2013	0,7	6,4	3,5
jan-mrt 2014	0,5	7,3	3,9
mrt 2014	0,8	9,6	5,2

Uit deze tellingen zijn enkele heldere conclusies te tellen:

1. Naar Gouda worden meer reizigers vervoerd dan naar Rotterdam. De verwachting is dat de trein gebruikt wordt voor hun avondrit naar Rotterdam.
2. De campagnes in juni 2013 en maart 2014 hebben niet geleidt tot een substantiële toename van het aantal reizigers (ook de marketingdoelstelling werd niet gehaald).

Conclusie

Het aantal reizigers op de nachtlijn 890 is onvoldoende om de lijn op een verantwoorde bedrijfseconomische wijze voort te zetten. Ook voor de toekomst zijn geen verbeteringen te verwachten. Arriva heeft besloten deze lijn ingaande 14 december 2014 op te heffen.

Met de opheffing van deze lijn wordt op jaarbasis 364 dienstregelinguren bespaard.

6. Afstemming Qliners Zoetermeer-Den Haag Centraal

Vanuit de Rijnstreek en Midden-Holland rijden 4 Qliners van en naar Den Haag Centraal:

380: Alphen aan den Rijn via Kerk en Zanen naar Den Haag
381: Alphen aan den Rijn via Ridderveld naar Den Haag
382: Boskoop via Waddinxveen naar Den Haag en
383: Krimpen a/d IJssel naar Den Haag

Op het traject Zoetermeer, Mandelabrug/A12 (zie foto) naar Den Haag Centraal rijden de lijnen over dezelfde route, maar de dienstregelingen zijn niet op elkaar afgestemd. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt aansluitingen van de Qliners op trein of andere streeklijnen in het achterland. Bovendien zijn de rijtijden op hetzelfde traject verschillend.

Met dit wijzigingsvoorstel stellen wij ons enkele doelen:

1. Rijtijden op identieke trajecten aan elkaar gelijk maken en
2. De ritten op het gezamenlijke traject zo veel mogelijk gelijke intervallen geven.
3. Bestaande aansluitingen en overstapmogelijkheden handhaven.

De aansluitingen die we op deze Qliners nu bieden en/of die door reizigers gevraagd worden zijn:

- Lijn 381: te Hazerswoude Raadhuis is vraag naar een aansluiting op lijn 165, van Qliner 381 uit Alphen komend op lijn 165 naar Zoetermeer. In de middag uiteraard omgekeerd.
- Lijn 382: geeft momenteel aansluiting te Station Boskoop op de trein van en naar Alphen aan den Rijn. De noodzaak voor deze aansluiting is niet groot omdat Alphen aan den Rijn een eigen busverbinding met de Qliners 380 en 381 naar Den Haag Centraal heeft.
- Zoetermeerselaan: in de ochtend een aansluiting van lijn 173 uit Bleiswijk op een Qliner naar Den Haag en in de middag in omgekeerde richting.

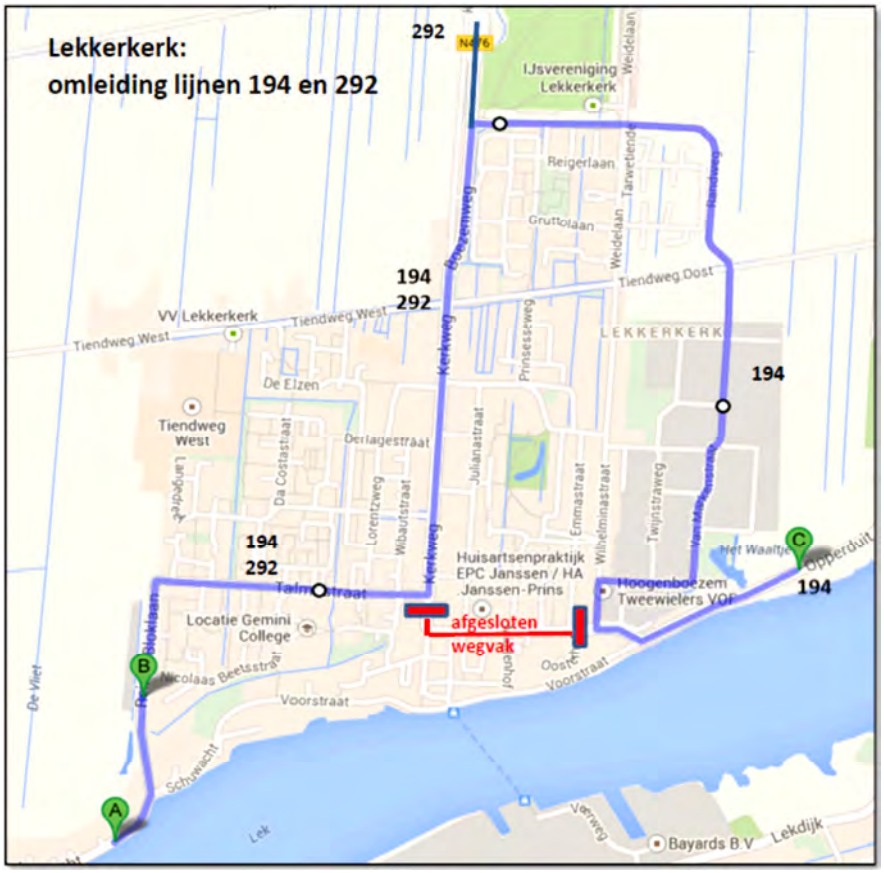
In de dienstregeling 2015 gaat Arriva zich maximaal inspannen om bovenstaande doelen maximaal te vertalen in de dienstregeling tabellen van de Qliners, waarbij onderstaande volgorde van belangrijkheid wordt aangehouden:

1. Gelijk maken van de rijtijden op gezamenlijke trajecten.
2. Aansluitingen handhaven en/of realiseren.
3. Gelijke intervallen op gezamenlijke trajecten realiseren.

Tenslotte: reizigers en chauffeurs hebben het verzoek gedaan om de halte Noordeinde op het Noordeinde te Boskoop op te nemen in de dienstregeling van Qliner 382. Gezien de ligging van deze halte ten opzichte van het bedrijventerrein ITC en Snijdelwijk nemen wij deze halte op in de dienstregeling.

7. Lekkerkerk: langdurige omleiding lijnen 194 en 292

De gemeente Nederlek start in januari 2015 met de vervanging van het riool en een reconstructie van de Burgemeester Van Willigenstraat. Voor deze werkzaamheden is de Burgemeester Van Willigenstraat voor een periode van naar verwachting 1,5 jaar volledig afgesloten. De lijnen 194 en 292 kunnen van dit wegvak en daarmee de haltes Gemeentehuis en Wilhelminastraat geen gebruik maken. Vanwege een onlangs uitgevoerde herinrichting van de Voorstraat en de beperkte verkeerscirculatie is deze straat geen alternatief voor een omleidingsroute.



De omleidingsroutes zien er als volgt uit:
Lijn 194 rijdt via Kerkweg, Boezemweg en Randweg door Lekkerkerk. De route is ca. 2.500 meter langer dan de reguliere route. Per rit op lijn 194 wordt 4 minuten rijtijd toegevoegd.
Lijn 292 rijdt via de Boezemweg, Kerkweg en Talmastraat naar het eind- en keerpunt de halte Schuwacht op de Reinier Bloklaan. Het bedrijventerrein Lekkerkerk-Oost (rond de Randweg) wordt door lijn 292 niet aangedaan. De ritten op lijn 292 krijgen 2 minuten minder rijtijd.

Infrastructuur

De gemeente Nederlek heeft de keerlus voor lijn 292 bij de halte Schuwacht (B) al gerealiseerd. De lijnen 194 en 292 maken gebruik van bestaande haltes op de omleidingsroute.
Een tijdelijke halte voor lijn 194 voor de duur van de omleiding op het punt Wilhelminastraat-Burgemeester Van Willigenstraat is gewenst. Overleg met de gemeente vindt plaats.

Op jaarbasis is het saldo aan dienstregelinguren 690 (lijn 194: +875 en lijn 292: -/-185).

8. Keukenhof

2014 is een topjaar geweest voor Keukenhof en voor Arriva waar het gaat om het aantal vervoerde reizigers met de Keukenhoflijnen. In de periode van 20 maart t/m 18 mei 2014 hebben we 170.000 bezoekers van en naar de Keukenhof gebracht. Ten opzichte van 2013 (115.000 reizigers) is dit vervoer met bijna 50% gegroeid.

Van Leiden en Schiphol naar Keukenhof

Hoewel een grondige evaluatie nog moet plaatsvinden zijn op het gebied van de dienstregelingen van lijn 854 Leiden Centraal-Keukenhof en lijn 858 Schiphol-Keukenhof al enkele voorzichtige conclusies te trekken:

1. Structureel meer ritten rijden door de week: in de middaguren 6 x per uur van en naar Leiden en 8 keer per uur van en naar Schiphol.
2. Op werkdagen eerder met de dienstregeling aanvangen en eerder een kwartierdienst bieden.
3. In de avonduren langer een kwartierdienst blijven bieden.

Deze aanpassingen en uitbreidingen in beide dienstregelingen sluiten beter aan bij de vraag naar vervoer die de afgelopen Keukenhofperiode (2014) is waargenomen.

Het is onze wens meer flexibiliteit inbouwen in de dienstregeling: op regenachtige dagen een (gepubliceerde) basisdienstregeling bieden, en afhankelijk van weersomstandigheden en de actuele vraag een metro-achtig vervoer aan te bieden. Op deze wijze wordt maximaal aan de behoefte van de Keukenhof bezoekers en de Keukenhof-organisatie voldaan. Voorwaarde is wel dat punctualiteitseisen worden losgelaten en spreiding van inzet gedurende het Keukenhofseizoen is toegestaan.

Pilot: Een nieuwe kans Haarlem-Keukenhof?

De provincie Zuid-Holland en Keukenhof hebben Arriva gevraagd om de mogelijkheden van een Keukenhoflijn te onderzoeken tussen Haarlem Station en Keukenhof. Deze verbinding heeft in het verleden gereden, maar bij gebrek aan voldoende reizigers niet rendabel gebleken en opgeheven. Het achterland van Station Haarlem (gedeelte van Noord-Holland) blijkt niet groot genoeg voor een reguliere busverbinding naar de Keukenhof. De geschetste situatie is van ruim 10 jaar geleden.

Een goed alternatief is een pendel rijden tussen de halte Lisse, De Nachtegaal en Keukenhof. Reizigers kunnen vanaf deze halte dan overstappen van en naar lijn 50 richting Haarlem (elk kwartier een verbinding van en naar Haarlem).
Arriva stelt voor deze nieuwe verbinding nader te onderzoeken op haalbaarheid en hiervoor in dit voorstel dienstregelinguren te reserveren.

Het idee om lijn 50 Haarlem-Leiden om te laten rijden naar de Keukenhof wordt door Arriva niet gesteund. Lijn 50 is door het jaar heen een sterke streeklijn tussen Haarlem en Leiden met een belangrijke scholieren- en forenzen functie voor de kernen Hillegom en Lisse. Naast het feit dat deze lijn onvoldoende restcapaciteit heeft komt de lijn ook niet in de buurt van de Keukenhof. De lijn voor de duur van de Keukenhof omleiden zou de bestaande doorgaande reizigers tussen Leiden / Haarlem en de Bollenstreek ernstig duperen.

Reservering uitbreiding dienstregelinguren

Pas na een evaluatie van Keukenhof 2014 kunnen we een definitieve berekening maken van noodzakelijke en of wenselijke mutaties in de dienstregeling van de Keukenhoflijnen. Daarom stellen we voor de dienstregelinguren (dru) te reserveren.

Lijn	Dru	Opmerking
850 Nachtegaal-Lisse Keukenhof	635	Pilot 2015
854 Leiden Centraal-Lisse Keukenhof	555	Totaal dru's 2014: 2371
858 Schiphol Plaza-Lisse Keukenhof	660	Totaal dru's 2014: 5241
Totale reservering	1.850	

Dit aantal dienstregelinguren is een toevoeging ten opzichte van het huidige (2014) aantal uren in de Keukenhof-dienstregelingen.

9. ESA-ESTEC

ESA-ESTEC heeft een verzoek ingediend om de lijnen 30 en 90 over hun terrein te leiden om de loopafstand van hun medewerkers naar de halte Estec te bekorten. Op het terrein komt een extra halte (H).

Analyse reisgedrag

Het reisgedrag van reizigers op de lijnen 30, 31 en 90 is geanalyseerd. Hieruit is gebleken dat:

- Het aantal doorgaande reizigers over de huidige halte Estec heen op lijn 30 zeer gering is.
- Het aantal in- en uitstappers van de haltes van lijn 90 die zouden vervallen bij een route van lijn 90 over het Estec-terrein aanzienlijk is. Naast staande tabel geeft het aantal in- en uitstappers weer van lijn 90 binnen Katwijk. De geel gemarkeerde aantallen betreffen de in- en uitstappers van de haltes die zouden vervallen bij een lijnvoering van lijn 90 via het Estec-terrein en door de wijk Rijnsoever (Melkweg). Deze haltes vertegenwoordigen ruim 22 % van de reizigers binnen Katwijk op lijn 90 en worden gedupeerd bij een route via Estec. De gemeente Katwijk heeft bovendien bezwaren tegen nog een buslijn over de Melkweg (lijn 31 rijdt reeds over de Melkweg).

90 in- en uitstappers week 7-2014

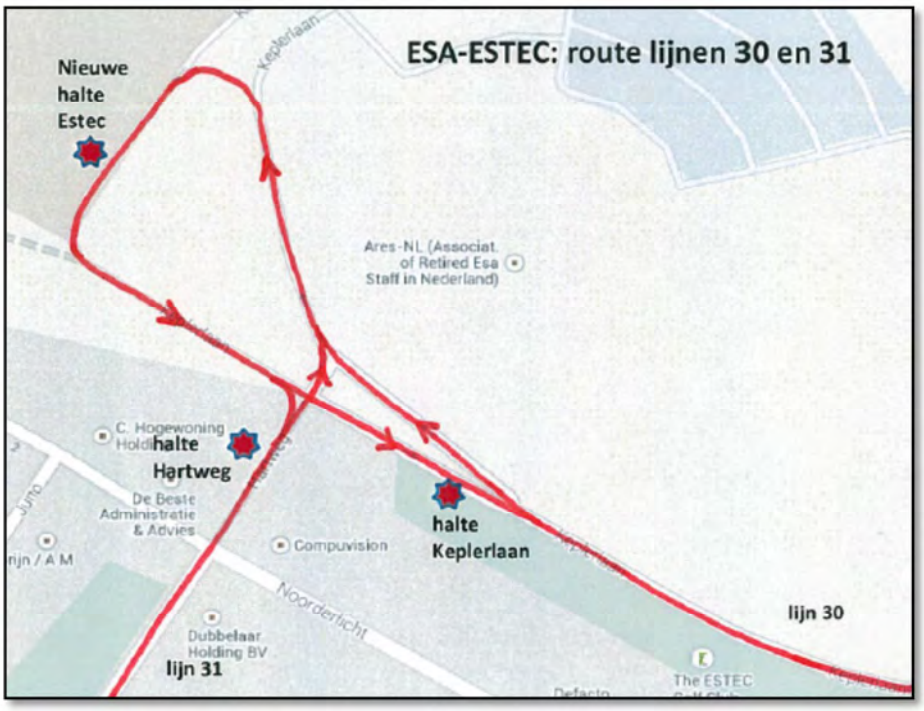
	Werkdag		Zaterdag		Zondag		Totaal	
halte	Ci's	Co's	Ci's	Co's	Ci's	Co's	Ci's	Co's
Ktw Biltlaan	69	93	20	14	10	9	99	116
Ktw Brittenburg	120	86	26	22	9	11	155	119
Ktw Camping N.	6	13	2	1	0	6	8	20
Ktw Cleijn Duin	33	73	2	12	2	8	37	93
Ktw De Krom	24	19	1	4	2	2	27	25
Ktw Drieplassenw	11	17			2	2	13	19
Ktw Dr.W.Dreest.	39	20	6	2	5	1	50	23
Ktw Duindoornl.	12	19	8	7	0	1	20	27
Ktw Duinoord	58	41	5	6	2	0	65	47
Ktw J.Tooropstr.	18	20	4	7	2	3	24	30
Ktw Leeuwerikl	36	43	4	6	1	3	41	52
Ktw Meeuwenlaan	34	22	10	6	1	0	45	28
Ktw Raadhuis	93	63	16	9	9	5	118	77
Ktw Rijnmond	12	17	11	14	3	4	26	35
Ktw Rijnsoever	46	51	18	8	4	7	68	66
Ktw Schorpioen	29	31	3	4	6	5	38	40
Ktw Vuurbaak	47	35	5	8	8	3	60	46
Kwr 1e Mientlaan	109	126	48	38	8	9	165	173
Kwr Callaoweg	8	37	5	4	1	1	14	42
Kwr Molentuinweg	105	76	11	15	10	9	126	100
Kwr Panbos	15	15	0	3	2	2	17	20
Kwr Zanderijpad	42	10	5	1	2	1	49	12
Totaal Katwijk	966	927	210	191	89	92	1265	1210
Som vervallen haltes bij rijden via Estec	207	214	48	32	27	24	282	270
							22,3%	22,3%

Conclusie: De analyse van het reisgedrag op de lijnen 30 en 31 heeft geen noemenswaardige belemmeringen opgeleverd om lijn 30 via het Estec-terrein te leiden. Het aantal gedupeerde reizigers op lijn 90 en het bezwaar van de gemeente Katwijk leidt er toe lijn 90 niet via het Estec-terrein te laten rijden.

Route en haltes

De route over het Estec-terrein wordt in één richting gereden (tegen de klok in) en is ca. 200 meter langer. De huidige lijn 30 komend vanaf de Keplerweg krijgt 1 minuut extra rijtijd. Uit een rijtijdanalyse blijkt dat de huidige rijtijd ruimte heeft deze extra minuut te kunnen opvangen. Er is dus geen uitbreiding van het aantal dienstregelinguren nodig.

Op het Estec-terrein komt de nieuwe halte Estec. Deze halte wordt het begin- en eindpunt van de lijnen 30 en 31 van en naar Leiden Centraal. Vanaf deze halte vertrekt overdag 8 keer per uur een bus naar Leiden Centraal. De huidige halte Estec krijgt een nieuwe haltenaam: halte Keplerlaan op lijn 30 naar Leiden en halte Hartweg op lijn 31 naar Leiden.



Infrastructuur

Voordat de route en nieuw halte in gebruik genomen kunnen worden zijn enkele infrastructurele aanpassing nodig.

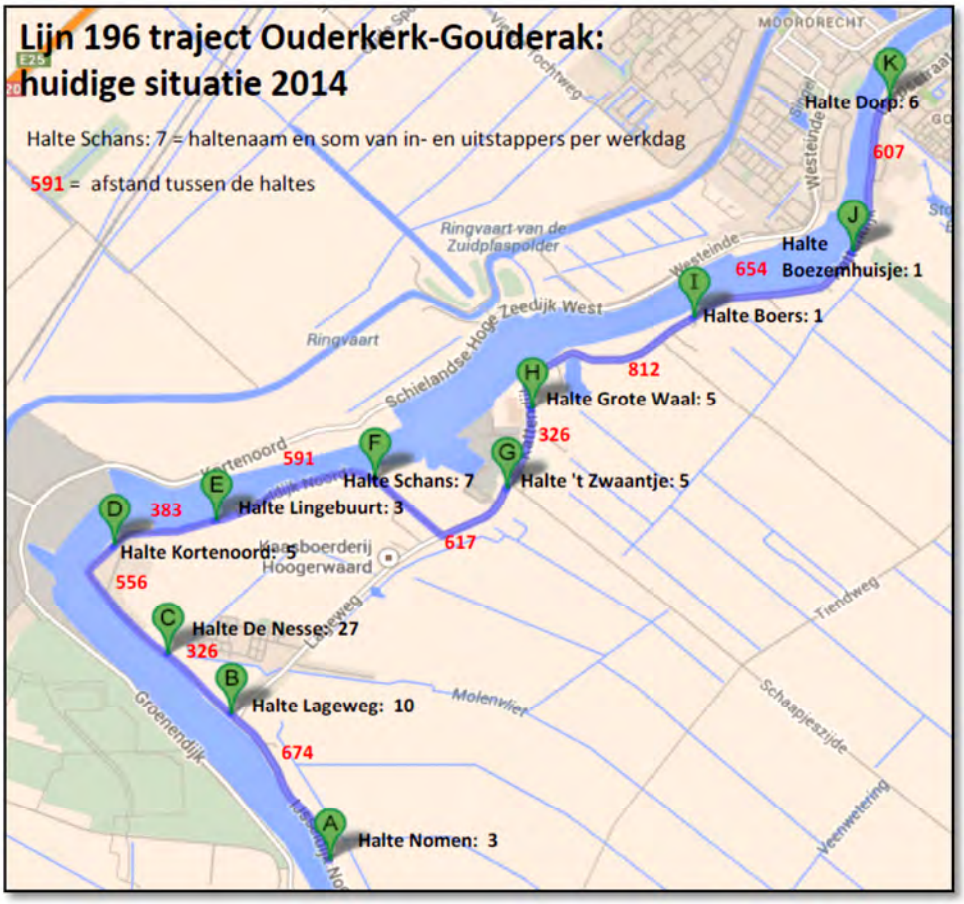
1. De nieuwe halte moet voldoen aan de in Nederland geldende eisen van bereikbaarheid. De aanleg wordt uitgevoerd door Estec.
2. De rechtsaf bocht vanaf de Keplerlaan richting Hartweg moet worden voorzien van een ruimere boogstraal waardoor ook het naastliggende fietspad moet worden uitgebogen. De uitvoering vindt plaats in overleg tussen wegbeheerder (Noordwijk en/of Katwijk) en Estec.

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor het aantal dienstregelinguren.

10. Ouderkerk-Lageweg en Kattendijk

Huidige situatie 2014

Lijn 196 (Rotterdam Capelsebrug-Gouda) rijdt tussen Ouderkerk a/d IJssel en Gouderak over de IJsseldijk Noord en Kattendijk. Zie onderstaande afbeelding. In deze afbeelding zijn weergegeven het gebruik per halte en de onderlinge afstanden.



Afbeelding: Huidige situatie lijn 196 dienstregeling 2014

Het gebruik van deze haltes is weergegeven in onderstaande tabel. Zoals in landelijke gebieden verwacht mag worden is het gebruik van de haltes gering met uitzondering van de haltes rond de Lageweg.

Gewenste verbeteringen

De gemeente Ouderkerk wil de busroute over de Lageweg laten lopen om de kern beter te ontsluiten en de kwetsbare IJsseldijk Noord te ontlasten. De dienstregeling van lijn 196 wordt versneld de reistijd tussen de kernen wordt korter.
Gastenboerderij De Appelgaard, hotelkamers, appartementen en vergaderlocatie, heeft een verzoek gedaan om een halte op de Kattendijk dichter bij de accommodatie.

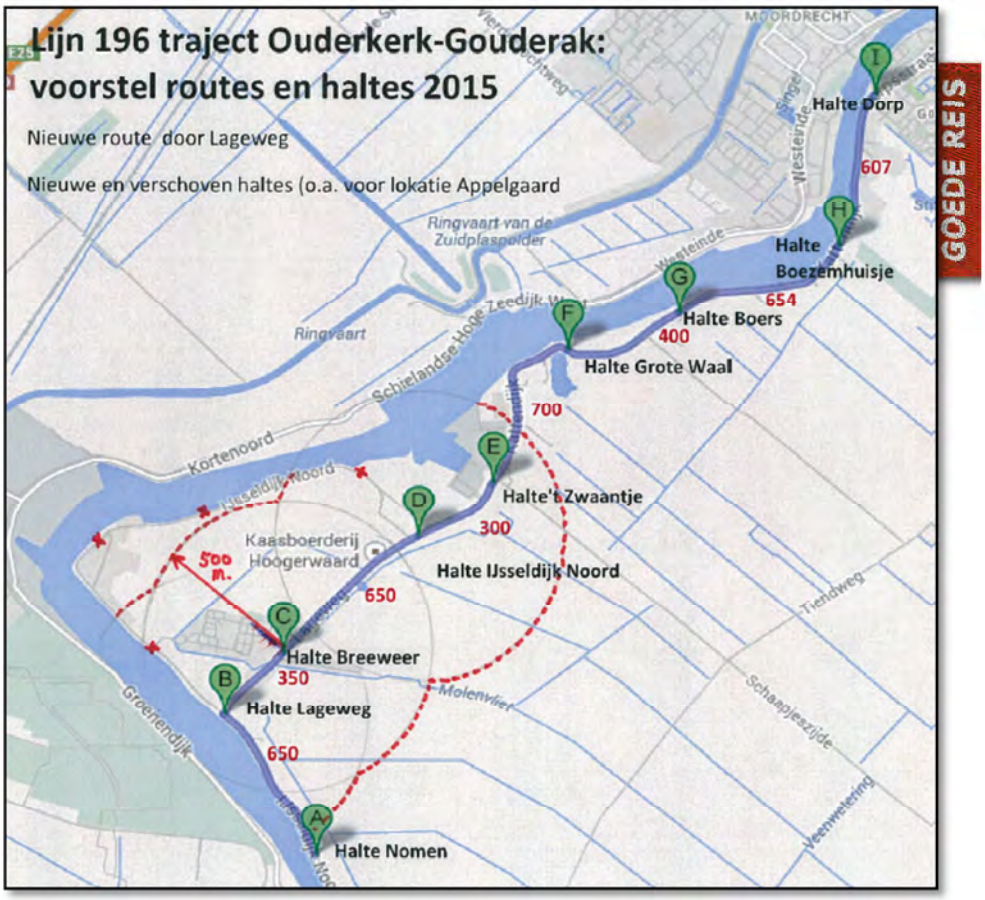
196 week 7-2014 instappers (Ci's) en uitstappers (Co's)

	5 werkdagen		1 zaterdag		Totaal	
halte	Ci's	Co's	Ci's	Co's	Ci's	Co's
Okk Nomen	6	7	1	1	7	8
Okk Lageweg	26	26	2	1	28	27
Okk De Nesse	69	65	5	1	74	66
Okk Kortenoord	13	11	0	1	13	12
Okk Lingebuurt	6	7			6	7
Okk Schans	18	18			18	18
Okk 't Zwaantje	12	14			12	14
Gou Grote Waal	14	13	1	1	15	14
Gou Boers	2	2	0	1	2	3
Gou Boezemhuisje	3	2	1	0	4	2
Gou Dorp	11	21	0	3	11	24

Nieuwe situatie 2015

Beide wensen zijn te honoreren. In onderstaande afbeelding volgt lijn 196 de route via de Lageweg en krijgt De Appelgaard een halte dichterbij door de bestaande halte Grote Waal ca. 350 meter in noord oostelijke richting te verschuiven.

Afbeelding: Nieuwe situatie lijn 196 dienstregeling 2015



<u>Lageweg</u>
Door twee nieuwe haltes Breeweer (C) en IJsseldijk Noord (D) op de Lageweg aan te leggen is de kern goed ontsloten. De oude haltes op de IJsseldijk Noord komen te vervallen:

1. Halte De Nesse wordt vervangen door de halte Breeweer. De loopafstanden voor de woonwijk blijven gelijk.
2. Halte Kortenoord (kern IJssellaan) heeft geen vervangende halte. De gemeente Ouderkerk onderzoekt de mogelijkheid om bij de halte Lageweg (op ca. 750 meter) een fietsenstalling te plaatsen.
3. Halte Lingebuurt heeft geen vervangende halte. Op fietsafstand ligt de nieuwe halte op de Lageweg.
4. Halte Schans ligt op ca. 400 meter afstand van de nieuwe halte IJsseldijk Noord.

De route via de Lageweg is ca. 1.200 meter korter in afstand en naar schatting ca. 2 minuten korter in tijd. Per saldo vervallen er twee haltes op de route van lijn 196 (van nu 5 haltes naar straks 3 haltes).

<u>De Appelgaard</u>
Door de bestaande halte Grote Waal met gemiddeld 5 in- en uitstappers per dag ca. 350 meter in noord oostelijke richting te verplaatsen kan ook de wens van dit bedrijf gehonoreerd worden. Hierdoor neemt het aantal haltes op lijn 196 niet toe en zijn er geen consequenties voor de dienstregeling tijd.

Infrastructuur

1. Verplaatsen van de huidige halte Lageweg (B)
2. Aanleggen van de nieuwe haltes Breeweer (C) en IJsseldijk Noord (D) op de Lageweg.
3. Verplaatsen van de bestaande halte Grote Waal.

Met de gemeente Ouderkerk zijn deze aanpassingen besproken. Momenteel worden plannen nader uitgewerkt.

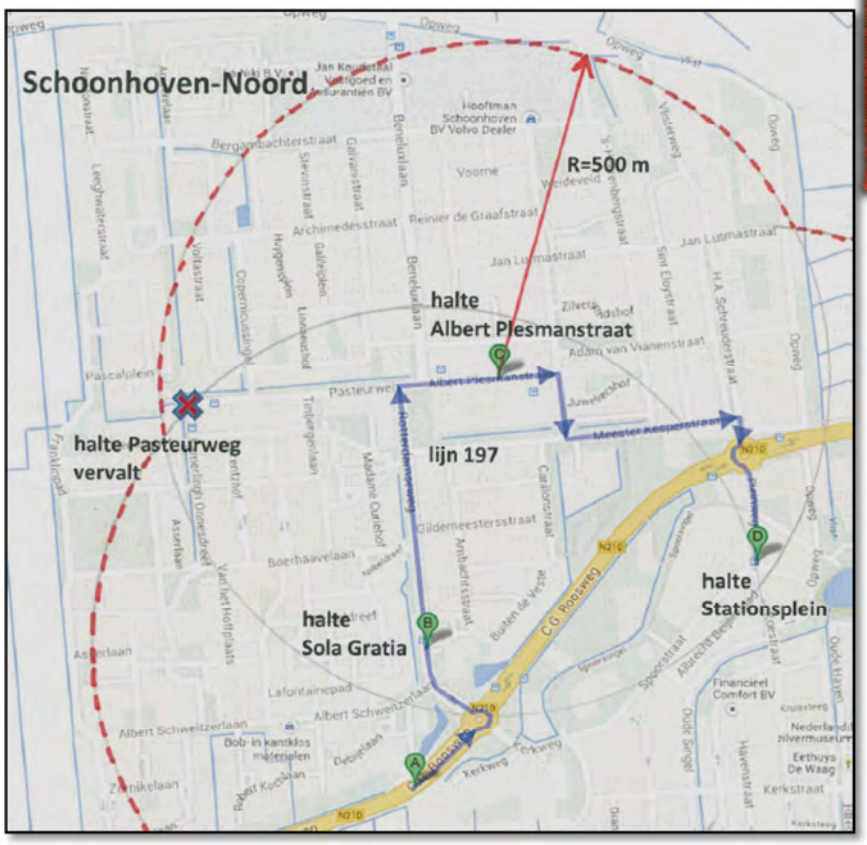
Op jaarbasis geeft deze wijziging een afname van 416 dienstregelingsuren.

11. Schoonhoven-Noord

In Schoonhoven-Noord worden de wegen Boerhaavelaan, Kamerlingh Onnesdreef en Pasteurweg door de gemeente heringericht tot verblijfsgebied. Daardoor zijn ze minder geschikt als busroute. In overleg met Arriva is besloten de route door Schoonhoven-Noord te verkorten. Dit wijzigingsvoorstel is hiervan de weergave.

Met de haltes Sola Gratia en Albert Plesmanstraat blijft Schoonhoven-Noord goed ontsloten.

De route van lijn 197 door deze wijk wordt ca. 550 meter korter en is per rit ca. 1 minuut rijtijd minder nodig.



Op jaarbasis wordt hiermee ca. 540 dienstregelinguren bespaard.

12. Waddinxveen Coenecoop

Op de Zuidelijke Rondweg in de gemeente Waddinxveen liggen de haltes Zuidelijke Rondweg (F) en Van der Linden (G). Deze haltes bieden weinig comfort en veiligheid. Samen met de gemeente is besloten de route van de lijnen 177 (Zoetermeer-Gouda) en 187 (Oegstgeest-Leiden-Gouda) te verleggen over het bedrijventerrein Coenecoop, waar wel ruimte is voor een veilige en comfortabele halte.

De nieuwe route over het bedrijventerrein Coenecoop van de lijnen 177 en 187 is ca. 300 meter en ca. 30 seconden langer. De dienstregeling tijd zal door deze verlenging niet toenemen omdat de huidige rijtijd voldoende ruimte biedt. Met twee haltes (B en E) centraal gelegen in Coenecoop is het terrein goed ontsloten met acceptabele loopafstanden. Hiervoor moet de huidige halte Coenecoop 135 ca. 250 meter in zuid westelijke richting verschoven worden.
De haltes op de Zuidelijke Rondweg (F en G) komen hiermee te vervallen.

Infrastructuur

De halte Coenecoop 135 (B) moet verplaatst worden naar een centrale locatie in het zuidelijke deel van Coenecoop. Met deze ene halte worden alle lijnen (177, 186 en 187) bediend. Met de gemeente Waddinxveen is overleg gaande over deze verplaatseing.

Deze wijziging heeft geen consequenties voor het aantal dienstregelingsuren.

13. R-net 400 Zoetermeer-Leiden

R-net 400 is de eerste lijn in de concessie Zuid-Holland Noord die volgens de randstedelijk productformule wordt uitgevoerd. Wegbeheerders zijn druk bezig de doorstromings- en haltevoorzieningen te treffen die bij de status van R-net passen. Met name het groot onderhoud aan N206 en de aanleg van de extra halte Zoeterwoude P+R/A4 moeten voltooid zijn om een goede start te kunnen maken.

Route en dienstregeling

Op onderstaand kaartje zijn routes en haltes van deze lijn weergegeven.

De route van R-net 400 is gelijk aan de route van Qliner 365 op het traject Zoetermeer-Leiden met uitzondering van de route door Zoeterwoude Dorp. In de R-net productformule past geen lijnvoering door het dorp. Arriva heeft op dringend verzoek van de gemeente Zoeterwoude één rit per uur per richting van Qliner 365 door het dorp laten rijden met de restrictie dat bij de komst van R-net deze ritten weer uit het dorp verdwijnen. Naast de productformule is ook de geringe vervoerswaarde van dit traject een belangrijke reden.

In Leiden loopt de route vooralsnog door de Breestraat. Wanneer er voldoende doorstromingsmaatregelen zijn getroffen op het beoogde HOV-tracé Hooigracht-Langegracht, die een vergelijkbare reistijd als de huidige route Breestraat mogelijk maakt, dan zal R-net 400 van deze route gebruik maken.

De nieuwe halte Zoeterwoude A4 P+R is het vermelden waard. Samen met de halte Zoeterwoude Dorp is het dorp vanaf de N206 goed ontsloten. Een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers ligt in de productformule opgesloten.
De dienstregeling van R-net 400 zal niet noemenswaardig afwijken

van de huidige dienstregeling van Qliner 365 (uitgezonderd de route door Zoeterwoude Dorp). Huidige frequenties en exploitatieperiodes worden niet gewijzigd.

Ontsluiting Swetterhage

Om tegemoet te komen aan de ontsluitingseis voor zorginstelling Swetterhage introduceren we een kleinschalige lijn tussen Swetterhage en de R-net halte Zoeterwoude A4 P+R. Op deze halte kan overgestapt worden op R-net zowel richting Zoetermeer als richting Leiden.
Deze lijn rijdt één keer per uur per richting op

- maandag-vrijdag van 6.00 tot 24.00 uur,
- zaterdag van 7.00 tot 24.00 uur en
- zondag van 9.00 tot 24.00 uur.

De route gaat door Zoeterwoude Dorp zodat de inwoners van het dorp kunnen mee profiteren van deze kleinschalige voorziening. De route gaat van Swetterhage over de Doctor Kortmannstraat, Dorpsstraat, Noordbuurtseweg en Dirk van Santhorstweg naar de halte Zoeterwoude A4 P+R. Onderweg worden de volgende haltes aangedaan:

4. Swetterhage
5. Dr. Bouwdijkstraat (centrum)
6. Raadhuis
7. Zoeterwoude A4 P+R

Op werkdagen en zaterdagen tot 19.00 uur worden de ritten met een kleine bus niet-vraagafhankelijk uitgevoerd (de rit hoeft dus niet gebeld te worden). In de avonduren na 19.00 uur en op zondag wordt de dienstregeling als belbus (vraagafhankelijk) uitgevoerd, dus moet de rit volgens het belbus-concept een uur voor vertrek gereserveerd worden. Deze lijn krijgt het lijnnummer 500 mee.

Mutatie in dienstregelinguren

Het niet meer door Zoeterwoude Dorp rijden met Qliner 365 levert op jaarbasis een besparing op van 270 dienstregelinguren.
De kleinschalige lijn 500 kost:

= kleinschalig vraagafhankelijk (belbus)	650 * 0,12 =		78 dienstregelinguren
= kleinschalig vast	1.050 * 0,6	=	630 dienstregelinguren
= totaal lijn 500			708 dienstregelinguren

Het saldo aan dienstregelinguren van dit voorstel is + 438 dienstregelinguren.

Infrastructuur

In de tweede helft van 2014 vindt groot onderhoud plaats aan de N206 tussen Zoetermeer en A44. Tijdens dit werk worden de R-net haltes aangelegd en/of aangepast om de voldoen aan het kwaliteitsniveau van R-net. Ook worden waar mogelijk doorstromingsmaatregelen getroffen. Het tijdig beschikbaar zijn van de benodigde infrastructuur ligt in handen van de provincie Zuid-Holland, en meer in het bijzonder bij de R-net organisatie.

14. Bestemmingsnamen stadsdiensten

Duidelijkheid in de bestemmingsnamen van begin- en eindpunten van de stadslijnen in Leiden, Alphen aan den Rijn en Gouda is ver te zoeken. In de loop der jaren zijn buslijnen bedacht en voorzien van namen. De naamgeving is in al die jaren niet even duidelijk en consequent toegepast.

Momenteel zijn we in overleg met chauffeurs en Rocov Hollands Midden (RHM) om vanuit de optiek van de reiziger te komen tot een heldere naamstelling. Deze namen moeten in alle communicatie uitingen op dezelfde wijze gebruikt worden. Denk hierbij aan:

1. Op de kop van de bus
2. In de dienstregeling
3. Op de lijnennetkaart
4. Op internet/reisinfo sites
5. Op de halte: naamgeving en haltevertrekstaat

Arriva heeft de intentie deze nieuwe heldere naamgeving in de dienstregeling 2015 te realiseren.

Samenvatting

Onderstaande tabel geeft het concept-overzicht van de mutaties in dienstregelinguren per voorstel. Een definitief overzicht is pas te maken als de dienstregeling 2015 is opgebouwd en voorzien van de nieuwe rijtijden. Uitgangspunt van de dienstregeling 2015 is het bieden van de afgesproken gewogen dienstregelinguren (dru's) van 760.000 op jaarbasis.

Wijzigingsvoorstel	Aantal dru's	Opmerking
1. Nieuwe rijtijden	PM	
2. Aansluitingen en afstemmingen	+ 600	
3. Ontsluiting Goudse Poort en Gouwe Park	+ 260	
4. Kennislijn-Leiden	PM	Vaste vergoeding
5. Analyse nachtlijn 890 Gouda-Rotterdam	-/- 364	
6. Afstemming Qliners Zoetermeer-Den Haag	neutraal	
7. Lekkerkerk: omleiding lijnen 194 en 292	+ 690	
8. Keukenhof: uitbreiding lijnen 854 en 858	+ 1.215	Reservering
9. ESA-ESTEC	neutraal	
10. Ouderkerk-Lageweg en Kattendijk	-/- 416	
11. Schoonhoven-Noord	-/- 540	
12. Waddinxveen Coenecoop	neutraal	
13. R-net 400 Zoetermeer-Leiden	+ 438	
14. Bestemmingsnamen stadsdiensten	neutraal	
Totaal aantal dru's wijzigingsvoorstellen	+ 1.883 + PM	
Pilots Duinrell, Heineken en Keukenhof lijn 850	+ 2.365	Reservering