

Netwerkanalyse Zuid-Holland Noord

Een aanbodanalyse per corridor – 2014

Versie 13 juni 2014

Voorwoord

Voor u ligt de netwerkanalyse van de concessie Zuid-Holland Noord. In deze netwerkanalyse inventariseren wij de bij ons bekende ontwikkelingen op de middellange termijn (2-6 jaar) die een impact hebben op het netwerk van openbaar vervoer in de concessie. Op basis van de kansen en bedreigingen die voortkomen uit de ontwikkelingen schetsen wij een beeld van mogelijke wijzigingen van het openbaar vervoernetwerk. De netwerkanalyse komt voort uit de ontwikkelopdracht die de provincie Zuid-Holland bij Arriva belegd heeft.

Deze notitie is nadrukkelijk bedoeld als schets van het netwerk over twee tot zes jaar. Deze schets moet niet verward worden met het actuele vervoerplan zelf. Hierin staan de daadwerkelijke wijzigingsvoorstellen beschreven die worden voorgelegd aan de stuurgroep. Deze rapportage dient als een belangrijke aanvulling op deze wijzigingsvoorstellen. Dit document zet de wijzigingsvoorstellen van nu en de komende jaren in het juiste perspectief. Het wijzigingsvoorstel voor 2015 is in lijn met deze netwerkanalyse. Nieuwe ontwikkelingen kunnen uiteraard van grote invloed zijn op de inhoud van deze rapportage. Het is daarom van belang om de hierin opgenomen relevante ontwikkelingen en de visie van Arriva op de kansen en bedreigingen die dit met zich meebrengt in dat licht te bezien.

Deze rapportage is in opdracht van Arriva tot stand gekomen door het werk van Bart Egeter van Bart Egeter Advies en door het werk van Transtec in de personen van Fred van der Blij en Walter Brands. Op basis van het werk van Transtec en Bart Egeter Advies heeft Arriva vervolgens zelf de eindredactie voor haar rekening genomen.

Namens het ontwikkelteam:

Machiel Kleingeld
Ontwikkelmanager Zuid-Holland

Wout Terra
Vervoerkundige Zuid-Holland Noord

1. Inleiding en achtergronden

Cruciale rol voor regionaal openbaar vervoer binnen ruimtelijke en economische ontwikkelingen

De Randstad is een economisch sterke en dynamische stedelijke regio, die zich voortdurend ontwikkelt. Ook de komende jaren uit zich dit in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en veranderende mobiliteitspatronen. Verplaatsingsafstanden nemen toe, en de mobiliteit is veel minder dan vroeger eenduidig op centrale kernen gericht.

Binnen deze veranderende patronen heeft regionaal openbaar vervoer een cruciale rol om de stedelijke gebieden bereikbaar én leefbaar te houden. De veranderende mobiliteitspatronen vragen om een regionaal openbaar vervoer dat veel meer dan vroeger de nadruk legt op verbindende kwaliteit (snelheid en frequentie) en netwerkqualiteit (goede verknopingen binnen het openbaar vervoer-netwerk, maar ook met fiets en auto). Frequentieverhogingen op het spoor, de ontwikkeling van R-net en het ontwikkelen van stallings- en parkeermogelijkheden bij openbaar vervoer-haltes passen in dit beeld.

Binnen het regionale openbaar vervoer vragen deze ontwikkelingen ook om het zoeken naar een nieuwe balans tussen verbindende kwaliteit en oppervlakte-ontsluiting. Hierin doet de markt overigens zijn werk: uit onderzoek¹ blijkt dat, waar traditioneel gerekend wordt met een ontsluitingsnorm van 400 à 500 meter voor (ontsluitende) buslijnen, haltes van snelle en frequente verbindende lijnen (zoals R-net en Qliners) hun reizigers betrekken uit een invloedsgebied van zeker 1 km.

HOV-programma R-net

De provincie heeft een ambitieus HOV-programma ontwikkeld dat voor de concessie Zuid-Holland Noord de komende jaren een grote rol gaat spelen. De komst van R-net speelt op de volgende corridors een grote rol in de herstructurering van het verbindend en ontsluitend netwerk:

- Leiden - Zoetermeer (eind 2014);
- Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda (eind 2016);
- Leiden – Katwijk – Noordwijk (2018)
- Leiden – Leiderdorp (ntbp)
- Noordwijk - Sassenheim - Schiphol
- Alphen aan den Rijn - Schiphol.

Niet behorend tot R-net, maar wel behorend tot het R-net programma is de start van de sprinterdienst tussen Leiden - Alphen aan den Rijn – Utrecht met nieuwe stations (voorzien in 2018).

Voorts vinden er op verschillende plekken in de regio ruimtelijke ontwikkelingen plaats die invloed hebben op de vraag naar openbaar vervoer:

- ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties, zoals Valkenburg, Meerburg (W4-project) en Haarlemmermeer (Lisserbroek),
- ontwikkeling of uitbreiding van bestemmingsgebieden, zoals Bio Science Park, Schiphol Trade Park (A4-zone West), Zoetermeer Oost, Gouda West.

¹ *HOV op loopafstand: het invloedsgebied van HOV-haltes*, Fred van der Blij c.s., bijdrage aan Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 2010

Als onderdeel van de Rijnlandroute zal (naar verwachting na 2020) de nieuwe wegverbinding tussen A44 en A4 gereedkomen; dit zal vooral zorgen voor vermindering van de verkeersdruk op het Leidse stedelijke wegennet, wat ook in het belang is van de betrouwbaarheid van de uitvoering van de busdiensten.

Integratie van Openbaar Vervoer en Doelgroepenvervoer

De druk op de financiering van verschillende systemen van gesubsidieerd (collectief) en de sterk verbeterde toegankelijkheid daagt de lokale en regionale overheden uit om na te denken over de eerste stappen om het Doelgroepenvervoer en het Openbaar Vervoer te integreren. De gedachte is dat de integratie van beide systemen uiteindelijk leidt tot een hogere kostenefficiëntie. Op korte termijn wil de provincie stappen zetten om de integratie vorm te geven. In de visie van Arriva zal de eerste stap van integratie plaatsvinden met behoud van het huidige netwerk. De volgende stap is om op een slimme manier kleine aanpassingen op het netwerk door te voeren die een minimaal effect hebben op de grote stromen collectieve reizigers, maar wel belangrijk zijn voor de meer kwetsbare doelgroepen die nu gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Arriva wil met enkele pilots binnen de provincie Zuid-Holland hier in 2014/2015 de eerste stappen in gaan zetten. Dit moet een vervolg krijgen in 2016 en later.

Algemene trends

Naast deze regio specifieke ontwikkelingen zijn er enige algemene trends te onderkennen die ook in deze regio een effect hebben op de ontwikkeling van de vraag naar openbaar vervoer:

- Het aantal ouderen neemt toe; deze zijn echter tot op steeds hogere leeftijd vitaal en blijven veelal autorijden tot hun tachtigste.
- Het aantal jongeren neemt af, een daardoor ook het belang van het onderwijs-gerelateerde vervoer.
- Het nieuwe werken leidt tot minder vervoervraag, zeker in de spits.
- Het belang dat jongeren hechten aan (de status van) autobezit neemt af; dit is een trend die in de USA al enige jaren zichtbaar was, maar nu ook in ons land. Ook wordt de vervoerwijzekeuze steeds meer op rationele gronden gemaakt en steeds minder op overwegingen van status.
- De rol van de fiets neemt toe, vooral in de middelgrote steden. Door de opkomst van de elektrische fiets nemen ook de afstanden die per fiets worden afgelegd, toe.

Deze ontwikkelingen leiden zowel tot bedreigingen als tot kansen voor het openbaar vervoer:

- Openbaar vervoer in de rurale gebieden komt verder onder druk te staan doordat de vergrijzing tot een lagere vervoervraag leidt.
- Het openbaar vervoer in de kleine en middelgrote steden verliest terrein aan de fiets.
- Het vervoer in en naar de grote steden en op zware vervoerassen neemt toe, maar het verschil tussen spits en dal neemt af.
- De grotere rol van de fiets leidt tot verdere vergroting van het invloedsgebied van haltes van hoogwaardig openbaar vervoer. Daartoe moeten die haltes wel beschikken over adequate stallingsvoorzieningen.

Dit document

In dit document geven wij een beeld van de denkrichtingen die bij Arriva bestaan over de wijze waarop wij in periode tot 2020 in het concessiegebied Zuid-Holland Noord willen inspelen op deze ontwikkelingen. Graag willen we deze ideeën in partnerschap met de provincie en andere relevante partijen verder ontwikkelen. Dit document is een onderdeel

van de ontwikkelopdracht die deel uitmaakt van de concessie Zuid-Holland Noord. Conform de concessie leveren wij elke twee jaar een dergelijk document op.

Wij hebben in dit document in hoofdzaak de ontwikkelingen en hieruit afgeleide kansen en bedreigingen voor het noordelijk deel van het vervoergebied (ten noorden van de lijn Den Haag - Gouda) uitgewerkt. In dit gebied spelen de komende jaren de meeste ontwikkelingen. Dit betekent niet dat het zuidelijke deel van de concessie buiten beeld is. In dit document komt u ook in deze regio een aantal ontwikkelingen tegen. Daarnaast zullen een aantal minder zekere ontwikkelingen toch een mogelijke impact hebben op het netwerk in het zuidelijk deel van de concessie :

- ontwikkelingen op het Utrechtse deel van de lijnen 195/295
- de ontsluiting van de Krimpenerwaard, inclusief de fusie naar één gemeente
- ontwikkelingen op de Algeira-corridor
- ontwikkeling van het bus- en railnetwerk in Rotterdam

In de volgende versie zullen wij de nadruk sterker leggen op dit deel van het concessiegebied.

2. Analyse per corridor

In dit hoofdstuk geven wij een analyse van toekomstige ontwikkelingen in het concessiegebied Zuid-Holland Noord. Wij hanteren hierbij dezelfde indeling in corridors als in het Vervoerplan 2013. Per corridor geven wij achtereenvolgens een toelichting op:

Relevante ontwikkelingen

Hier geven wij een korte inventarisatie van externe ontwikkelingen die relevant zijn voor de toekomstige ontwikkeling van vervoervraag en -aanbod binnen de corridor. Het gaat dan bijvoorbeeld om

- het gereed komen van infrastructuur, bijvoorbeeld ten behoeve van R-net;
- te verwachten wijzigingen in het 'aansluitende' vervoeraanbod (bijvoorbeeld NS, RET, HTM, Veolia of Connexxion);
- ruimtelijke of economische ontwikkelingen, zoals stedenbouwkundige ontwikkelingen, werkgelegenheid of woonlocaties.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Hier geven wij een eerste denkrichting hoe deze relevante ontwikkelingen kunnen leiden tot een aangepast vervoeraanbod in de komende jaren door in te spelen op de kansen en bedreigingen die deze ontwikkelingen bieden. Bijvoorbeeld de verbetering van de vervoer kwaliteit, het bedienen van nieuwe markten, of het effectiever inzetten van dienstregelingen (DRU's).

De analyse is kwalitatief van aard. Waar nodig is echter gericht gebruik gemaakt van gegevens met betrekking tot de reizigersontwikkeling.

A. Corridor Leiden - Katwijk - Noordwijk

Relevante ontwikkelingen

- Realisatie infrastructuur R-net Leiden - Katwijk - Noordwijk (december 2018)
- Woningbouw locatie Valkenburg
- Voortgaande ontwikkeling Bio Science Park

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Kanttekeningen bij nieuwe gebundelde lijnvoering R-net Leiden - Katwijk - Noordwijk
- Nieuwe opzet oppervlakte-ontsluiting Leiden - Katwijk - Noordwijk, in aanvulling op en feederend op R-net
- Verbinding Noordwijk - Den Haag via zeer frequente overstap op knoop Leiden-West

Infrastructuurbehoefte

- Goede fiets- en loopvoorzieningen bij de R-net halte Nieuw Valkenburg van en naar Leiden
- Goede overstapvoorzieningen op de knoop Leiden West met minimale loopafstanden tussen de belangrijkste overstaphaltes en minimale omrijtijd voor de doorgaande reizigers (R-net-kwaliteit)
- Een busdoorsteek of aansluiting van de wijk Nieuw-Valkenburg aan de (zuid)westkant van de wijk zodat we met lijn 90 richting Katwijk en richting Den Haag de wijk kunnen ontsluiten en aansluiting kunnen bieden op R-net

Relevante ontwikkelingen

Realisatie infrastructuur R-net

In 2018 is de realisatie voorzien van de infrastructuur ten behoeve van de introductie van R-net van Leiden naar Katwijk en Noordwijk [Implementatieplan R-net, Provincie Zuid-Holland, 18 december 2012]. Het gaat daarbij in grote lijnen om:

- aanleg busbaan langs de N206 vanaf de 1e aansluiting naar Nieuw Valkenburg tot aan de Zeeweg in Katwijk
- doorstromingsbevorderende maatregelen op het traject naar Vuurbaakplein, Katwijk
- doorstromingsbevorderende maatregelen op het traject via Herenweg - Gooweg en verder naar Picképlein in Noordwijk
- upgraden van bestaande en nieuwe haltes naar Rnet-kwaliteit

Met het project Rijnlandroute vindt afstemming plaats over de passage bij knoop Leiden-West en het Transferium A44. Belangrijke aandachtspunten voor de passage en voor de overstapfunctie zijn in onze visie:

- minimale omrijtijd voor doorgaande reizigers op R-net danwel reizigers in de Qliners richting Den Haag
- minimale loopafstanden voor overstappende reizigers (maximaal 50 meter)

Onze visie over het huidige ontwerp en de belangrijke aandachtspunten voor de OV-knoop hebben wij middels een brief aan de programmadirecteur kenbaar gemaakt. Zie voor de impact van de knoop Leiden-West op het netwerk ook corridor H.

Woningbouw locatie Valkenburg

Naar verwachting start de bouw van de eerste woningen op deze locatie in 2017 [www.locatievalkenburg.nl]. Uiteindelijk zal de wijk in 15 tot 20 jaar geleidelijk gaan groeien tot een omvang van 4.200 à 5.000 woningen [Notitie Reikwijdte en Detailniveau]. De locatie Valkenburg richt zich op een diversiteit van doelgroepen, variërend van de lokale Katwijkse markt tot "Randstedelingen" op zoek naar een huis met tuin, medewerkers van Bio Science Park en ESA, alsmede expats gericht op Schiphol, Amsterdam en Den Haag. De nabijheid van de Leidse binnenstad is een grote trekker.

Op korte en middellange termijn wordt een 'organische ontwikkeling in behapbare delen' voorzien, die aansluit bij de specifieke markt vraag. Het meest kansrijke startpunt van de ontwikkelingen is het deelgebied Landgoederenzone, aan de zuidoostzijde van de locatie [Masterplan Locatie Valkenburg 2013]. Het zwaartepunt van dit gebied ligt globaal tussen de 500 en 1.000 m van de geplande R-net-halte bij de verlengde Achterweg. Een klein deel van het topmilieu valt buiten de 1.000 m straal.

Ontsluiting Bio Science Park en route naar Leiden Centraal

Deze komt aan de orde bij de agglomeratie Leiden (corridor I).

Rijnlandroute

Deze komt eveneens aan de orde bij de agglomeratie Leiden (corridor I).

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Kanttekeningen bij lijnvoering R-net

Om te komen tot een helder en eenduidig openbaar vervoer-product voor de reiziger, onderschrijven wij in algemene zin de uitgangspunten bij de ontwikkeling van R-net: een strakke, gebundelde lijnvoering op een beperkt aantal assen. Alleen zo is het mogelijk om

de gewenste vervoer kwaliteit (hoge snelheid en hoge frequentie) te kunnen leveren, en is de effectiviteit van investeringen in de infrastructuur maximaal.

Bij de geplande gebundelde lijnvoering van R-net naar Noordwijk en Katwijk op één tracé via de N206 hebben wij echter op vervoerkundige gronden een aantal kanttekeningen:

- De rijtijd van Leiden naar Noordwijk via Rijnsburg is korter dan via Katwijk; alleen door een uitgebreid pakket van doorstromingsmaatregelen op de route via Katwijk worden de rijtijden via beide routes in het beste geval gelijk.
- De zeer hoge frequentie die ontstaat op het gebundelde traject ten zuiden van Katwijk Raadhuis (op werkdagen overdag elke 5 minuten of vaker) wordt niet gerechtvaardigd door een navenant hoge vervoervraag op dit traject. Bij het handhaven van twee corridors zou ook Rijnsburg kunnen profiteren van een ontsluiting met Rnet-kwaliteit.
- Als aanvulling op R-net naar Noordwijk via Katwijk moet een ontsluitende lijn Noordwijk - Rijnsburg - Leiden worden gehandhaafd. Hierbij ontstaat de merkwaardige situatie dat de route naar Noordwijk via R-net langzamer (of hoogstens even snel) is en bovendien een hoger tarief (én meer kilometers én een hogere kilometerprijs) kent dan de route via de ontsluitende lijn. Het is te verwachten dat vele reizigers dan toch zullen kiezen voor de ontsluitende lijn, waardoor de rechtvaardiging om op de R-net-verbinding via Katwijk een veel hogere frequentie te bieden dan op de ontsluitende lijn via Rijnsburg, onder druk komt te staan.

Bovenstaande kanttekening hebben wij reeds gedeeld met de R-net-projectorganisatie. Op basis van bovenstaande vervoerkundige argumenten beschouwen wij de gebundelde variant niet als de meest gewenste oplossing. Op basis van bovenstaande zouden wij eerder kiezen voor twee losse R-net-corridors. In het onderstaande gaan wij echter uit van de door de Provincie gewenste gebundelde lijnvoering van R-net Noordwijk - Katwijk - Leiden.

Verreweg het grootste deel van het bebouwde gebied van Noordwijk en Katwijk bevindt zich binnen een afstand (hemelsbreed) van 800 m van een R-net-halte. Het bieden van stallingsvoorzieningen voor fietsen op een aantal te selecteren R-net-haltes zal ertoe bijdragen dat het invloedsgebied van R-net verder gemaximaliseerd wordt. Hiertoe zullen wij nader overleg voeren met u en de gemeenten Noordwijk en Katwijk.

Qliners

De route binnen Noordwijk van Qliner 361 (nu Noordwijk - Schiphol) verloopt in de huidige situatie al via het toekomstige R-net-tracé en zal ongewijzigd blijven. In de toekomst zal Qliner 361 in de huidige visie worden opgewaardeerd naar R-net-niveau. De ontwikkeling van Qliner 361 wordt verder beschreven onder corridor E.

Na realisatie van R-net Noordwijk - Katwijk - Leiden ontstaat op de knoop Leiden West een zeer frequente overstap (elke 10 minuten) op de bundel naar Den Haag Centraal (zie ook onder corridor H). Daardoor komt naar onze mening de noodzaak van de directe Qliner 385 (Noordwijk - Den Haag) te vervallen. De verbinding naar Den Haag wordt dan vormgegeven door een overstap op de knoop Leiden-West.

Oppervlakte-ontsluiting Noordwijk en Katwijk

Binnen Noordwijk en Katwijk wordt, in aanvulling op R-net, een ontsluitende busroute in stand gehouden. Deze bedient een aantal deelmarkten:

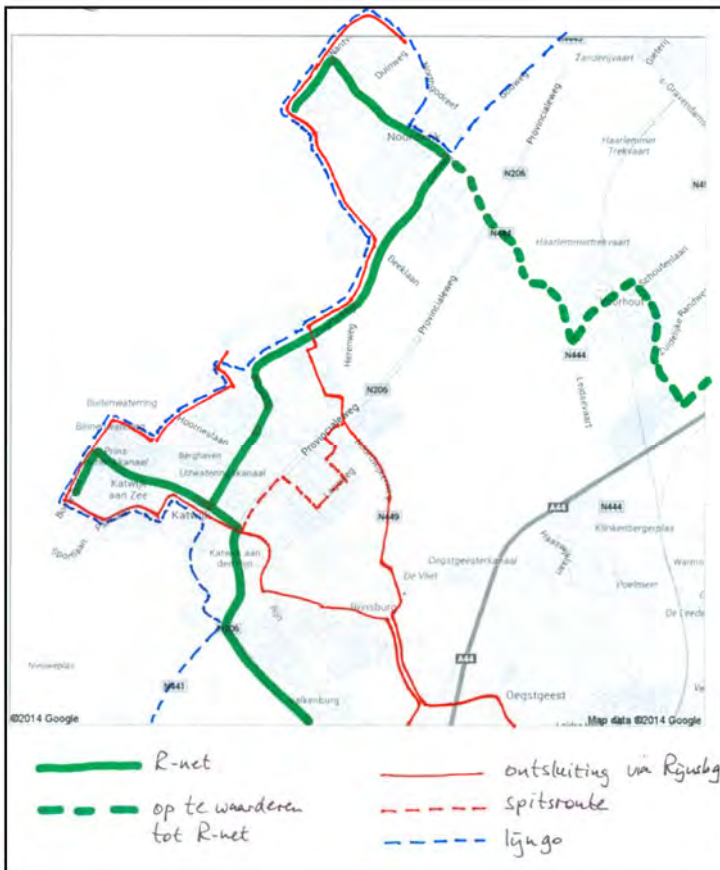
- ontsluiting van enkele gebieden die buiten een straal van 800 m van een halte van Rnet liggen;
- een alternatief bieden met kortere loopafstanden voor wie de grotere afstanden tot een R-net-halte een bezwaar vormen;

- het bieden van enkele aanvullende vervoerrelaties die niet door R-net geboden worden.

In grote lijnen zien wij de volgende structuur voor ons:

- een lijn vanaf Leiden via de huidige route van lijn 37 via Rijnsburg naar Katwijk Raadhuis, via lijn 90 tot Rijnmond en dan via de huidige lijn 31 naar Poolster en verder tot een eindpunt op het terrein van ESTEC;
- een lijn vanaf Leiden via de huidige route van lijn 21 via Rijnsburg naar Noordwijk Boekerslootlaan, dan via Picképlein en Parallelboulevard naar de Northgodreef;
- de huidige lijn 90; deze lijn gaat in Katwijk en Noordwijk zo veel mogelijk gebundeld rijden met de bovengenoemde twee lijnen.

Deze ontsluitende lijnen zullen zoveel mogelijk een feederfunctie vervullen op R-net van/naar Leiden. Hiertoe zullen zowel fysiek als qua tijdligging adequate overstapmogelijkheden worden geboden. Nadere uitwerking (o.a. frequenties) zal plaatsvinden op basis van een nadere analyse van de vervoervraag.



Schets lijnenstructuur Katwijk - Noordwijk na introductie R-net

Bediening locatie Nieuw-Valkenburg

Het grootste deel van het binnen afzienbare termijn te realiseren gedeelte van deze locatie valt tussen 500 en 1.000 m loopafstand van R-net-halte Achterweg. Zeker als wordt geïnvesteerd in goede loop- en fietsroutes en stallingsvoorzieningen bij de R-net haltes, achten wij de markt voor een afzonderlijke ontsluitende lijn naar deze locatie zeer beperkt. Dit geldt zeker op korte termijn, maar waarschijnlijk ook op langere termijn. De

Ontsluiting bedrijventerreinen

De huidige spitsroute (lijn 221) van Leiden naar bedrijventerrein 't Heen (uitsluitend in spitsrichting) blijft gehandhaafd; hoe dit routedeel ingebed zal worden in de rest van de lijnvoering, is onderwerp van nader onderzoek.

Bediening Oud-Valkenburg

Een ontsluitende lijn door Oud-Valkenburg (nu lijn 38) is onze ogen niet levensvatbaar. De nieuwe R-net-haltes langs de N206 bieden, weliswaar met een iets grotere loopafstand (ca. 500 m) een snelle en frequente verbinding met Leiden. Verwacht mag worden dat de resterende markt voor een ontsluitende lijn door Oud-Valkenburg gering is. Deze lijn komt dan ook in onze vise te vervallen op het moment dat R-net op deze corridor gerealiseerd wordt.

levensvatbaarheid van een ontsluitende lijn zou aanzienlijk toenemen als deze via een busdoorsteek aan de west- of zuidwestkant de wijk weer kan verlaten. In dat geval kan lijn 90 worden verlegd door Nieuw-Valkenburg, waardoor ook de relatie met Den Haag gelegd wordt.

B. Corridor Leiden - Alphen aan den Rijn - Gouda

Relevante ontwikkelingen

- Start R-net (light train) Gouda - Alphen aan den Rijn: kwartierdienst en nieuwe stations (december 2016)
- Start sprinterdienst Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht (halfuurdienst) met nieuwe stations (december 2018)
- Ruimtelijke ontwikkelingen oostflank Leidse agglomeratie (Meerburg, W4-project)

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Netwerkaanpassingen Boskoop - Waddinxveen - Gouda in samenhang met R-net Gouda - Alphen aan den Rijn
- Toekomst Qliners 380, 381, 382: vinger aan de pols
- Netwerkaanpassingen Leiden - Hazerswoude in samenhang met sprinterdienst Leiden - Alphen aan den Rijn

Infrastructuurbehoefte

- Aanleggen van infrastructuur om bij de stations Hazerswoude-Koudekerk en Waddinxveen te kunnen halteren en/of te kunnen keren;

Relevante ontwikkelingen

Start R-net (light rail) Gouda - Alphen aan den Rijn

Met ingang van december 2016 start de nieuwe R-net dienst van Gouda naar Alphen aan den Rijn, gereden door NS. Er worden twee nieuwe stations geopend: Boskoop Snijdelwijk (tussen Boskoop en Waddinxveen Noord) en Waddinxveen Coenecoop (ten zuiden van Waddinxveen Centrum). De frequentie wordt verhoogd naar een kwartierdienst.

Start sprinterdienst Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht

Het ligt in de bedoeling om vanaf december 2018 in aanvulling op de bestaande intercity Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht een sprinterdienst (halfuurdienst) te starten. Tussen Leiden en Alphen aan den Rijn doet deze sprinter twee nieuwe stations aan: Zoeterwoude Meerburg en Hazerswoude-Koudekerk.

Ontwikkelingen Meerburg en W4-project

Dit komt aan de orde bij de agglomeratie Leiden (corridor I).

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Netwerkaanpassingen Boskoop - Waddinxveen - Gouda

De start van de R-net verbinding Alphen aan den Rijn - Gouda in december 2016 betekent een belangrijke kwaliteitssprong voor deze railverbinding. Dit zal betekenen dat een deel van de markt voor de bus zal verschuiven naar de trein. Als gevolg hiervan zien wij op

hoofdlijnen de volgende aanpassingen in de opbouw van het busnetwerk tussen Boskoop, Waddinxveen en Gouda:

- De lijnen 186/187 uit Leiden-Hazerswoude zullen niet meer naar Gouda station rijden, maar in Waddinxveen worden gekoppeld aan lijn 175 naar Rotterdam Alexander. Op station Waddinxveen Centrum wordt vanuit beide richtingen een aansluiting geboden op de trein naar Gouda. Dit betekent dat ook de vervoerrelatie tussen de Waddinxveense wijk Zuidplas en Gouda zal gaan verlopen via een overstap in Waddinxveen Centrum. Dit is sneller dan de huidige busverbinding (lijn 187).
- Door de kwaliteitsverhoging van de treinverbinding (opening nieuwe stations en frequentieverhoging) zullen reizigers eerder kiezen voor de trein, ook als dat een grotere voor- of natransportafstand met zich meebrengt. Dit houdt in dat de noodzaak tot een fijnmazige busontsluiting van gebieden binnen ca. 1 km van een station sterk afneemt. Dit maakt het mogelijk om de huidige gesplitste routes van de lijnen 186 en 187 te bundelen op één route met een strakke halfuurdienst (op werkdagen overdag). De exacte route ten noorden van Waddinxveen Centrum is nog onderwerp van studie.
- Een mogelijke nieuwe lijnvoering van lijn 177 Zoetermeer – Waddinxveen - Gouda is nog onderwerp van studie (kansen voor een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Doelwijk (Distripark)).

Qliners 380, 381, 382

De introductie van R-net (kwartierdienst light rail) op Alphen aan den Rijn - Gouda leidt ertoe dat elk kwartier een treinverbinding naar Den Haag ontstaat via overstap in Gouda. Het is moeilijk te voorzien wat dit voor invloed zal hebben op het gebruik van de Qliners 380, 381 en 382 vanuit Alphen aan den Rijn en Boskoop via Zoetermeer (A12) naar Den Haag. De treinverbinding is weliswaar sneller, maar de Qliners ontsluiten enkele aanvullende kernen en gebieden, zowel aan de herkomst- als aan de bestemmingskant. Wij hebben derhalve nog geen éénduidig eindbeeld ten aanzien van deze Qliners; wij zullen de marktontwikkeling nauwgezet volgen.

Netwerkaanpassingen Leiden - Hazerswoude

Bij de opening van het nieuwe station Hazerswoude-Koudekerk in halfuursbediening (naar verwachting in december 2018) hebben wij de volgende aanpassingen in het busaanbod voor ogen:

- De busverbinding vanuit Waddinxveen - Boskoop (lijn 186/187) wordt ingekort tot station Hazerswoude-Koudekerk, waar elk half uur een goede aansluiting wordt geboden op de sprinter naar Leiden.
- Lijn 169 (de verbinding vanuit Alphen aan den Rijn via Koudekerk en de Hazerswoude Rijndijk naar Leiden) kan in beide richtingen een kleine omweg maken langs station Hazerswoude-Koudekerk. De reizigers hebben daar de keuze om al dan niet over te stappen op de sprinter naar Leiden. Op deze manier blijft de ontsluiting van de lintbebouwing langs de Rijndijk in stand. Ook hier zal nauwgezet worden gevolgd hoe de reizigersstroom zich zal gaan verdelen tussen bus en trein.
- Lijn 165 Alphen aan den Rijn - Hazerswoude - Zoetermeer blijft ongewijzigd.

Overzicht fasering lijn 186/187

Onderstaand een overzicht van de mogelijke wijzigingen in de opzet van lijn 186/187, in aansluiting op de verwachte realisatie van R-net Gouda - Alphen en sprinter Leiden - Alphen - Utrecht.

Huidige route lijn 186/187

Gouda - Waddinxveen - Boskoop – Hazerswoude Dorp – Hazerswoude Rijndijk -

Zoeterwoude Rijndijk - Leiden Centraal - Oegstgeest. Twee verschillende routes door Waddinxveen en Boskoop.

December 2016: start R-net Gouda - Alphen.

- Route lijn 186/187 wordt: Rotterdam Alexander - Waddinxveen - Boskoop – Hazerswoude Dorp – Hazerswoude Rijndijk - Zoeterwoude Rijndijk - Leiden Centraal - Oegstgeest. Bundeling door Waddinxveen en Boskoop via één route.
- Lijn 175 Rotterdam Alexander - Waddinxveen gaat op in de nieuwe lijn 186/187.

December 2018: start sprinterdienst Leiden - Alphen - Utrecht

- Route lijn 186/187 wordt ingekort tot Rotterdam Alexander - Waddinxveen - Boskoop – Hazerswoude Dorp - Station Hazerswoude-Koudekerk (aansluitend op de sprinter naar Leiden).
- Het 'Leidse' deel van lijn 186/187 (Zoeterwoude Rijndijk - Leiden C - Oegstgeest) blijft als afzonderlijke lijn bestaan, als onderdeel van het Leidse stadsnet.

Lijnvoering Ter Aar - Woubrugge - Leiderdorp - Leiden

De historisch gegroeide lijnvoering van de lijnen 182 en 183 kan aan duidelijkheid winnen. Wij willen onderzoeken of we in deze corridor tot een aantrekkelijker en efficiëntere lijnvoering kunnen komen. Belangrijk knooppunt blijft de halte Woubrugge Kruisweg met aansluitingen en overstapmogelijkheden op Qliner 370 (toekomstig R-net) van en naar Schiphol.

C. Corridor Leiden - Zoetermeer (- Rotterdam)

Relevante ontwikkelingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen oostflank Zoetermeer (werkgelegenheid, onderwijs, leisure);
- Beoogde realisatie station "Bleizo" en doortrekking Randstadrail 4 naar dit station.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Opwaarderen halte Bleiswijkseweg / Oostweg, herverdeling Qlinerhaltes oostflank Zoetermeer;
- Een gegarandeerde aansluiting te Zoetermeer Centrum West van R-net lijn 400 met RET lijn 170 naar Rodenrijs en omgekeerd.

Infrastructuurbehoefte

- Realisatie knooppunt Bleizo;
- Aanpassing halte Oostweg voor betere ontsluiting van Siemens Innovatiefabriek en de vestiging van de Haagse Hogeschool.

Relevante ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen Zoetermeer

De meeste ruimtelijke ontwikkelingen vinden momenteel plaats in de bedrijvengebieden aan de zuidoostzijde van Zoetermeer. Het gaat daarbij om werkgelegenheid, onderwijs en leisure. Op dit moment is er vooral aandacht voor de bereikbaarheid van de Innovatiefabriek, de vestiging van de Haagse Hogeschool en de locatie van Siemens.

Ontwikkelingen NS en Randstadrail

Al heel lang staat de aanleg van een nieuw station met werktitel "Bleizo" op het programma, op het kruispunt van de spoorlijn Den Haag - Gouda en het verlengde Oosterheemviaduct van Randstadrail 4. Dit station wordt zeer gewenst door de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer en door Stadsgebied Haaglanden, maar vooralsnog tegengehouden door NS en Prorail, omdat het niet in te passen zou zijn in de dienstregeling. De huidige status is onduidelijk, de minister zou gedurende 2014 meer duidelijkheid moeten verschaffen.

Met realisatie van dit station ontstaat een belangrijke vervoerknoop. Het ligt in de bedoeling Randstadrail 4 met een viaduct over de A12 door te trekken naar dit station. Aan de zuidzijde komt een overstapmogelijkheid op de hoogwaardige busbaan naar Rodenrijs. Hierover rijdt de zgn. ZoRo-bus (RET-lijn 170) die in Rodenrijs aansluiting biedt op de Rotterdamse metro.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Bediening omgeving Werner von Siemensstraat, Zoetermeer

De Innovatiefabriek, de vestiging van de Haagse Hogeschool en de locatie Siemens worden in de huidige situatie bediend via de halte Oostweg op de Bleiswijkseweg. De voorzieningen op en rond deze halte zijn echter uiterst minimaal, reden waarom wij het niet verantwoord achten hier meer bussen te laten halteren dan lijn 177 (uurdienst). De hier passerende Qliners 380, 381 en 383 halteren wel op de tijdhalt Werner von Siemensstraat, enige honderden meters verder naar het oosten, waar een ruime haltekom aanwezig is.

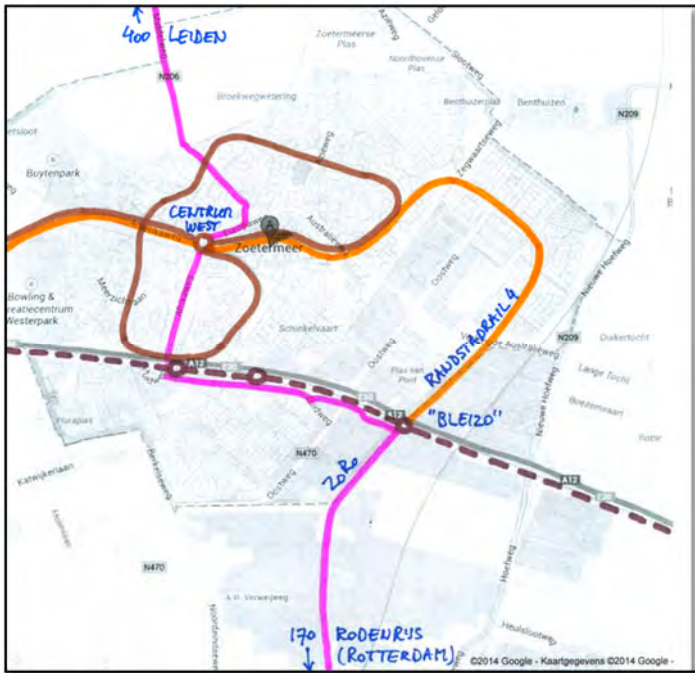
Wij zouden graag met Qliners willen gaan stoppen bij de halte Oostweg. Voorwaarde is wel dat de gemeente zorgt voor een adequate haltevoorziening die past bij het belang van deze locatie. Zodra station Bleizo wordt gerealiseerd, zal ook een stop bij dit station worden ingepast in de lijnen langs de Zoetermeerseweg (ook de Qliners). Om de rijtijd niet te veel te laten oplopen, zullen wij dan wel kritisch heroverwegen of de Qliners nog andere haltes op de Bleiswijkseweg en de Zoetermeerselaan blijven bedienen. Lijn 177 zal wel alle haltes blijven aandoen.

De verdere ontwikkelingen in dit gebied zullen nauwlettend worden gevolgd. Als daar aanleiding toe bestaat zal er met het vervoeraanbod op worden ingespeeld.

Mogelijke doorkoppeling naar Rodenrijs

In aansluiting op het bovenstaande biedt de geplande realisatie van station "Bleizo" en de beoogde verlenging van Randstadrail 4 naar dit station in onze ogen nieuwe kansen. Wij bepleiten een gegarandeerde overstap van R-net 400 met de hoogwaardige buslijn 170 Zoetermeer - Rodenrijs van de Stadsregio Rotterdam (de zgn. ZoRo-lijn, momenteel geëxploiteerd door de RET). De route van deze "doorgekoppelde" lijn zou vanaf Centrum-West kunnen lopen via het nieuwe station Bleizo, en vervolgens aan de zuidzijde van de spoorbaan verder via de busbaan naar Rodenrijs, waar een uitstekende aansluiting bestaat op metrolijn E naar Rotterdam-Centrum (Beurs) en -Zuid.

Op langere termijn zou een fysiek doorgekoppelde lijn Leiden-Zoetermeer-Rodenrijs een logische volgende stap kunnen zijn. Nader onderzoek naar de mogelijkheden is nodig.



En dergelijke doorkoppeling biedt in onze ogen een aantal kansen:

- een vergroting van het invloedsgebied van zowel R-net 400 als RET-lijn 170 binnen Zoetermeer;
- een goede verknoping, zowel vanuit de richting Leiden als uit de richting Rotterdam, met de sprinter Gouda-Den Haag op station "Bleizo";
- een betere bereikbaarheid van de wijken Oosterheem en Seghwaert vanuit de richting Rodenrijs / Rotterdam door een overstapmogelijkheid bij station "Bleizo" op Randstadrail 4.

Schets mogelijke doorkoppeling met ZoRo-lijn via "Bleizo"

D. Corridor Leiden - Duin- en Bollenstreek - Haarlem

Voor zover bekend zijn er geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs de corridor. De nieuwe concessie Haarlem- IJmond ingaande december 2015 en de daarbij behorende thans geplande aanbesteding, kan wel een impact hebben op het openbaar vervoernetwerk. Eind 2014 zal dit bekend worden.

E. Corridor Duin- en Bollenstreek - Hoofddorp/Schiphol

Relevante ontwikkelingen

- Woningbouwontwikkeling en businfrastructuur Lisserbroek
- Realisering rondweg Voorhout
- Voortgaande ontwikkeling reizigersstromen Keukenhof

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Verdichting Qliner 361 op traject Noordwijk - Sassenheim, handhaving route door centrum Voorhout
- Verlenging R-net 310 naar Lisserbroek - Lisse (na gereedkomen businfrastructuur); Qliner 361 kan worden ingekort tot het traject Noordwijk - Sassenheim.

Relevante ontwikkelingen

Woningbouwontwikkeling en businfrastructuur Lisserbroek

De belangrijkste woningbouwontwikkelingen in de Haarlemmermeer vinden de komende jaren plaats in Lisserbroek (het zgn. Westflankgebied), tussen Lisse en Nw. Venne. Het ligt in de bedoeling ter ontsluiting van dit gebied vrijliggende businfrastructuur naar Lisse te realiseren die aansluit op de Zuidtangent-tak (R-net 310) bij Getsewoud Zuid.

Rondweg Voorhout

Aan de noordzijde van Voorhout wordt een rondweg gerealiseerd met een ongelijkvloerse spoorkruising. Het is de wens van de provincie om de bestaande busroute door de Herenstraat en via de spoorwegovergang te verplaatsen naar de rondweg.

Keukenhof

Elk jaar zorgt het Keukenhof-seizoen weer voor grote stromen bezoekers die per bus arriveren met de twee Keukenhof-expresslijnen vanuit Schiphol (tienminutendienst op werkdagen en vijfminutendienst in het weekend) en Leiden Centraal (kwartierdienst op werkdagen en tienminutendienst in het weekend). De afgelopen jaren is de vervoervraag explosief gestegen van ca. 100.000 reizigers in 2012 naar 115.000 reizigers in 2013, tot naar verwachting 170.000 reizigers in 2014. De vraag is of de afwikkeling van deze reizigersstromen verder geoptimaliseerd kan worden.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Ontwikkeling Oliner 361 Noordwijk - Schiphol

Het vervoer op deze lijn vertoont op de verschillende trajectdelen een wisselend beeld:

- Op het traject Noordwijk - Sassenheim heeft de Oliner een belangrijke functie als feeder op de trein richting Schiphol, waardoor een snelle verbinding tussen Noordwijk en Schiphol wordt geboden. Er is een vraag van ESTEC om vervoer vanaf hun locatie richting Schiphol te verzorgen. Of dit ingepast kan worden moet nader onderzocht worden;
- Op het traject Sassenheim - Lisse biedt de Oliner feitelijk een dubbeling van lijn 50;
- Het traject Lisse - Schiphol wordt steeds belangrijker, zeker gezien de woningbouwontwikkelingen Lisserbroek;
- Het aantal reizigers dat een doorgaande reis maakt van Noordwijk, Voorhout of Sassenheim naar Schiphol is uitermate gering; dit is ook verklaarbaar, aangezien de trein op het traject Sassenheim - Schiphol veel sneller is.

Op korte termijn willen wij hierop inspelen door op het traject Noordwijk - Sassenheim (afhankelijk van de vervoervraag) verdichting te bieden.

Na realisering van Lisserbroek en de daar geplande businfrastructuur zien wij het volgende eindbeeld voor ons:

- Oliner 361 inkorten tot het traject Noordwijk - Sassenheim, opwaarderen tot R-net-kwaliteit en de aansluiting op de trein optimaliseren. Door een frequente overstap op lijn 50 in Sassenheim blijft een goede verbinding met Lisse in stand.
- Lisserbroek zal vooral gericht zijn op Schiphol en Amsterdam. Wij vinden het dan ook logischer Lisserbroek te ontsluiten vanaf noordelijke richting (concessie Amstelland Meerlanden), door R-net 310 vanaf Getsewoud-Zuid via Lisserbroek te verlengen naar Lisse Hyacinthenstraat (met overstapmogelijkheid op lijn 50).
- Het trajectgedeelte Sassenheim - Lisse blijft bediend door lijn 50.

Route door Voorhout

De huidige route van Oliner 361 door Voorhout (via de Herenstraat en de spoorwegovergang) biedt een uitstekende centrale ontsluiting. Daarom hechten wij er sterk aan om deze route als busroute te handhaven. Door de aanleg van de Rondweg wordt het mogelijk de route door de Herenstraat verkeersluw te maken. De passage van de (bewaakte) gelijkvloerse spoorwegovergang kan in de dienstregeling eenvoudig zo geregeld worden, dat bus en trein in de reguliere situatie nooit gelijktijdig passeren, waardoor er nooit wachttijden voor de bus ontstaan door gesloten overwegbomen.

Keukenhof

Als toekomstvaste oplossing denken wij aan een verdere optimalisatie van het busvervoer van en naar de twee bestaande openbaar vervoerknooppunten Leiden en Schiphol door structureel meer te gaan rijden per december 2015 en door meer flexibiliteit in te bouwen in de dienstregeling: op regenachtige dagen een (gepubliceerde) basisdienstregeling bieden, en afhankelijk van weersomstandigheden en de actuele vraag naar behoefte verdichtingsritten bieden.

F. Corridor Alphen aan den Rijn - Hoofddorp/Schiphol*Relevante ontwikkelingen*

- Ontwikkelingen werkgelegenheid zuidzijde Schiphol (Schiphol Trade Park)
- Gereedkomen parallelstructuur A4 en nieuwe afslag Hoofddorp-Zuid

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Op termijn opwaarderen Qliner 370 Alphen aan den Rijn - Schiphol tot R-net
- Handhaven Qlineroutes langs A4 met mogelijke toekomstige nieuwe halte bij Hoofddorp-Zuid

Relevante ontwikkelingenOntwikkelingen Zuidzijde Schiphol

Het gaat hier met name om de ontwikkeling van het Schiphol Trade Park (ook wel A4 zone West genoemd) in de zone tussen de A4 en de spoorlijn langs Hoofddorp. Dit is een lange-termijnverhaal (tot 2040). De eerste ontwikkelingen vinden plaats aan de noordwestkant, tegen Hoofddorp aan [Integraal Ontwikkelingsplan A4-zone West]

Parallelstructuur A4 en nieuwe afslag Hoofddorp Zuid

Onlangs is de nieuwe afslag Hoofddorp-Zuid aan de A4 in gebruik genomen, die aansluit op de parallelstructuur richting Schiphol (knooppunt De Hoek)

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

De mogelijke nieuwe ontwikkelingen kunnen uitstekend worden bediend met de bestaande Qlineroutes langs de A4: Qliner 370 Alphen aan den Rijn - Schiphol (op te waarden tot R-net) en lijn 365 Leiden - Schiphol. Zoals onder corridor E besproken, komt in onze visie dit routegedeelte van Qliner 361 in het eindbeeld te vervallen. De mogelijkheid kan worden onderzocht om op termijn, als de ruimtelijke ontwikkelingen daar aanleiding toe geven, een halte te realiseren lange de parallelstructuur van de A4 bij de afslag Hoofddorp-Zuid.

G. Corridor Leiden - Roelofarendsveen - Hoofddorp/Schiphol*Relevante ontwikkelingen*

- Mogelijk versnelde komst R-net Leiden Centraal – Leiderdorp
- Verbeterde doorstroming Willem de Zwijgerlaan – Engelendaal
- Verdere ontwikkeling W4-locatie parallel aan A4 (komst van Ikea-Leiderdorp)

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Ontwikkelen van R-net Leiden – Leiderdorp
- Mogelijk nieuwe functie en lijnvoering Qliner 365 Leiden - Schiphol

De doorstroming van het (bus)verkeer over de Willem de Zwijgerlaan (Leiden) is aanzienlijk verbeterd. De plannen om de doorstroming over Engelendaal (Leiderdorp) zijn in een vergevorderd stadium. Daarom ziet Arriva mogelijkheden om de R-net verbinding Leiden – Leiderdorp sneller te realiseren dan gepland.

De Zorg- en Woonboulevard (tussen A4 en Persant Snoepweg) blijven zicht doorontwikkelen met nieuwe vestigingen van bedrijven, kantoren en winkels (o.a. met de publiekstrekker bij uitstek Ikea). Wij stellen voor het R-net tracé met ca. 700 meter te verlengen met een nieuwe eindhalte ter hoogte van Ikea.

Het enige zorgpunt dat wij hebben betreffende deze R-net verbinding is of er voor de spitsuren voldoende vervoervraag is voor een 10-minutendienst.

Naast R-net blijft ook Qliner 365 Leiden-Schiphol (deels) over dit tracé rijden met overdag een halfuurdienst. Wij beraden ons nog over de toekomstige lijnvoering door Leiderdorp.

H. Corridor Leiden e.o. - Den Haag**Relevante ontwikkelingen**

- Ontwikkeling overstapknoop Leiden-West in samenhang met R-net Noordwijk-Katwijk-Leiden
- Ontwikkeling Den Haag Centraal als hoogwaardig overstappunt

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Strakke 10-minutendienst tussen knoop Leiden-West en Den Haag met overstap van/op R-net (Noordwijk, Katwijk) en Qliner (Lisse). Hierdoor verdwijnt de noodzaak van een rechtstreekse verbinding Noordwijk - Den Haag (Qliner 385)
- Qliner 386 Oegstgeest - Den Haag blijft gehandhaafd

Relevante ontwikkelingen

Hier is vooral relevant de ontwikkeling van de knoop Leiden-West, in relatie tot Rnet Noordwijk-Katwijk-Leiden en de Qliners naar Den Haag. Een ontwikkeling die zijdelings meespeelt is de ontwikkeling van Den Haag Centraal tot hoogwaardig OV-knooppunt. Het reizen met het openbaar vervoer wordt hierdoor aantrekkelijker.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

De realisatie van Rnet Noordwijk - Katwijk - Leiden zal leiden tot een belangrijker plaats van de knoop Leiden West binnen het openbaar vervoer-netwerk. Ons beeld voor de toekomst is een strakke 10-minutendienst tussen knoop Leiden-West en Den Haag, gevormd door Qliner 386 Oegstgeest - Den Haag, aangevuld met een pendel tussen knoop Leiden-West en Den Haag, eventueel vanaf Leiden CS. Het R-net uit Noordwijk en Katwijk en Qliner 250 uit Lisse bieden hierop een korte overstap. Hiermee komt naar onze mening de noodzaak van de directe Qliner 385 (Noordwijk - Den Haag) te vervallen (zie ook corridor A).

I. Agglomeratie Leiden

Relevante ontwikkelingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen oostflank (Meerburg, W4-project)
- Ontwikkeling R-net corridors door Leiden
- Stedenbouwkundig plan reconstructie Leiden Centraal, toekomstige verplaatsing busstation naar Zeezijde

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Verlegging routes via HoLa-tracé slechts onder voorwaarde dat de huidige rijtijd via de Breestraat ook over het HoLa-tracé gerealiseerd kan worden;
- Ook na realisatie busstation aan Zeezijde de bestaande route via Stationsstraat en Joop Walenkamptunnel in stand houden voor stadsdiensten, incl. eenvoudige tussenhalte stadszijde station;
- Doorkoppelingen R-net over Leiden Centraal heen;
- Verlenging R-net-corridor Leiderdorp naar Woonboulevard (IKEA) en te realiseren P&R.

Infrastructuurbehoefte

- Doorsteek voorlangs LUMC t.b.v. Kennislijn en als back-up voor calamiteitenroute Leiden- Binnenstad als busstation naar Zeezijde verplaatst is;
- Halte- en keermogelijkheid bij de toekomstige IKEA alsmede een P&R voorziening
- Doorstromingsmaatregelen HoLa trace en nieuwe halte Sint Jorissteeg.

Relevante ontwikkelingen

Ontwikkeling Bio Science Park

Het Bio Science Park is nog steeds in ontwikkeling. Er wordt een groei voorzien van het huidige aantal van 15.000 werkenden tot 25.000 in 2025 [Leiden Bio Science Park, Key to discovery, 2013]. De ontwikkeling van het park is sterk internationaal georiënteerd. Ruimtelijk gezien vindt het accent van de nieuwe ontwikkelingen plaats aan de westkant, ten westen van de A44. Hier is onlangs het Museum Corpus Experience geopend, alsmede het nieuwe Hiltonhotel.

Ontwikkelingen Meerburg en W4-project

Het W4-project betreft het ombouwen van de passage van de snelweg A4 aan de oostzijde van de Leidse agglomeratie. Centraal daarin staat het verbreden van de A4 in een verdiepte ligging, waarbij de Oude Rijn via een aquaduct wordt gekruist. Dit is inmiddels gerealiseerd.

Het wegvallen van de A4-barrière maakt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk langs de Oude Rijn-zone. Concreet gaat het daarbij vooral om ontwikkeling van de locatie VerdeVista Meerburg, aan de Zoeterwoudse kant van de A4 tussen de spoorlijn en de Oude Rijn. Hier komt een diversiteit aan functies: wonen, werken, shoppen en sporten. Als eerste is onlangs het hoofdkantoor van NEM Energy in gebruik genomen, in de 'oksel' van de A4 en de spoorlijn. De verdere bouw van woningen, kantoren en supermarkt start in 2014-2015.

De wegenstructuur wordt verbonden met die van de Leidse wijk Roomburg. Verder is hier het nieuwe NS-station Zoeterwoude Meerburg voorzien aan de nieuwe sprinterdienst Leiden - Alphen - Utrecht, die volgens de huidige planning 2018 van start gaat (zie verderop).

Ontwikkeling R-net corridors en herontwikkeling Breestraat

Binnen de agglomeratie Leiden zijn uiteindelijk drie Rnet corridors voorzien:

- de westelijke corridor vanuit Katwijk via Bio Science Park naar Leiden Centraal. Ontwerp en inpassing van het Rnet-tracé is nog onderwerp van nadere uitwerking door de Gemeente Leiden.
- de zuidelijke corridor vanaf Leiden Lammenschans door de binnenstad naar Leiden Centraal. De wens van de gemeente Leiden is dat het Rnet-tracé uiteindelijk zal verlopen via de route Hooigracht - Langegracht. Op deze route zullen doorstromingsmaatregelen moeten worden gerealiseerd. Hieraan is een beoogde herinrichting van de Breestraat gekoppeld. De Breestraat zal een aantal streek- en/of stadslijnen kunnen behouden, maar het is de wens van de gemeente om het totaal aantal bussen dat via de Breestraat rijdt, sterk te reduceren (tot ca. 40% van de huidige hoeveelheid).
- de oostelijke corridor vanaf Leiderdorp (Rijnland Ziekenhuis) via de Willem de Zwijgerlaan naar Leiden Centraal.

Reconstructie Leiden Centraal

Over de uitwerking van de reconstructie van Leiden Centraal bestaat nog volop discussie. Onderdeel van het stedenbouwkundig plan is een verplaatsing van het busstation naar de 'Zeezijde' (oostelijk deel Bargelaan). De aanrijroute vanuit de westzijde zal ten noorden van het LUMC verlopen (Sandifortdreef); de route via de tunnel Plesmanlaan - Schipholweg komt daarbij te vervallen. Ook de handhaving van de bestaande busroute door de Joop Walenkamptunnel, in aansluiting op de route over de Stationsweg staat ter discussie. Hoewel realisatie van dit plan waarschijnlijk pas na 2020 zal plaatsvinden, is het van grote invloed op de uiteindelijke opzet van de verschillende busroutes door Leiden. Ook hiervoor zou een doorsteek bij LUMC als terugvaloptie van grote toegevoegde waarde kunnen zijn.

Frequentieverhoging spoorlijn Leiden - Alphen aan den Rijn

Naar verwachting wordt in december 2018 de frequentie op deze lijn verhoogd tot een kwartierdienst door introductie van een sprinterdienst, die twee nieuwe stations zal bedienen: Zoeterwoude Meerburg en Hazerswoude-Koudekerk. In welke mate dit zal leiden tot een verschuiving van reispatronen van bus naar trein, zullen wij nauwgezet volgen.

Rijnlandroute

Met name de realisatie van de nieuwe dwarsverbinding tussen de A44 en A4 aan de zuidzijde van Leiden, als onderdeel van de Rijnlandroute, zal een grote impact hebben op de afwikkeling van de verkeersstromen in en om Leiden. Deze verbinding zal naar verwachting kort na 2020 gerealiseerd worden. Tot die tijd zal het doorgaande autoverkeer van oost naar west zijn weg moeten vinden over het Leidse stedelijk wegennet. De belangrijkste doorgaande route verloopt via Lammebrug - Churchilllaan - Doctor Lelylaan; een deel van dit verkeer zoekt ook routes door het centrum, zoals Hooigracht - Langegracht. Na realisatie van de Rijnlandroute zal de verkeersdruk op deze routes naar verwachting sterk verminderen, wat de routemogelijkheden en de doorstroming van het busverkeer ten goede zal komen.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Verdeling over routes door de binnenstad

Ook bij een route via Hooigracht - Langegracht (HoLa) is een goede ontsluiting van de Leidse binnenstad essentieel; daartoe dient in onze optiek een nieuwe halte gerealiseerd te worden in de St. Jorissteeg, als vervanging voor de bestaande halte in de Breestraat.

Arriva zal slechts tegemoet komen aan de wens om zware lijnen als R-net 400 (Zoetermeer - Leiden) en lijn 45 (Den Haag) te verleggen van de Breestraat naar het HoLa-tracé onder voorwaarde dat de huidige rijtijd van de betrokken lijnen via de Breestraat ook over het HoLa-tracé gerealiseerd kan worden. Zolang aan deze voorwaarde niet voldaan is, zullen alle lijnen via de Breestraat blijven rijden. Dit ventileert Arriva voortdurend. Wij zijn van mening dat alleen het treffen van doorstromingsmaatregelen voor de bus onvoldoende resultaat oplevert. Een nieuwe verkeerscirculatie in en rond de Leidse binnenstad is nodig om ruimte te scheppen op de buscorridors (onderdeel van de Verkenning LAB071).

Na ingebruikname (onder bovenstaande voorwaarde) van het HoLa-tracé ontstaan drie routes door het centrum in zuidoostelijke richting: de route via Hooigracht - Langegracht, via de Breestraat en de route via de Singels. In de eindsituatie willen wij komen tot een verdeling van lijnen over deze routes die evenwichtig is, recht doet aan het karakter van de route en begrijpelijk is voor de reiziger. In grote lijnen denken wij aan de volgende verdeling:

- R-net en (zware) streeklijnen via Hooigracht en Langegracht;
- een stadsdienst via de Singels;
- de overige lijnen (hoofdzakelijk stadsdiensten) via de Breestraat.

Aanrijroutes Leiden Centraal

Na het gereedkomen van het beoogde nieuwe busstation aan de Zeezijde zullen alle bussen vanaf de Hooigracht - Langegracht en vanaf de Willem de Zwijgerlaan - Schipholweg via de tunnel Rijnsburgerweg naar het nieuwe busstation gaan rijden.

Voor de stadslijnen die via de Stationsweg vanuit de binnenstad komen (Breestraat, Singels en Haagweg-Noordeinde) bepleiten wij sterk om de bestaande route via Stationsstraat en Joop Walenkamptunnel in stand te houden. Het zou de reizigers een slechte dienst bewijzen als de bussen vanaf de Stationsweg, met het station al in zicht, eerst een omweg moeten maken via de tunnel Rijnsburgerweg naar de andere zijde van het station, alvorens de reizigers uit kunnen stappen. In onze visie is het heel goed mogelijk om een busroute met een eenvoudige tussenshalte, uitsluitend voor stadsdiensten met hybride bussen, aan de voorzijde van het station op een kwalitatief goede wijze in te passen in een geherstructureerd Stationsplein.

Voor de R-net-lijnen vanuit Katwijk willen wij de huidige route via de Plesmanlaan handhaven. Deze is snel en direct, en biedt bovendien een uitstekende ontsluiting van het Bio Science Park: de loopafstanden vallen in het algemeen binnen 500 m. Na het verplaatsen van het busstation naar de Zeezijde kan de aanrijdroute via Darwinweg - Sandiforddreef gaan lopen.

Lijnvoering noordflank binnenstad richting Leiderdorp

Na het gereedkomen van de R-net-corrider Willem de Zwijgerlaan - Engelendaal - Rijnland Ziekenhuis is een R-net-dienst mogelijk vanaf Leiden Centraal, die na het Rijnland Ziekenhuis nog doorrijdt naar de woonboulevard (te realiseren IKEA). Wij pleiten ervoor een nieuwe P&R te realiseren bij de nieuwe IKEA, waardoor voor automobilisten vanaf de A4 via een overstap op R-net een uitstekende verbinding met de Leidse binnenstad ontstaat. Op deze manier denken wij de markt voor deze corridor te kunnen vergroten. Arriva bezint zich op deze route als uitvalsroute voor Qliner 365 van en naar Schiphol.

De combinatie van twee R-net-routes, via de Willem de Zwijgerlaan en via Langegracht - Hooigracht, leidt tot een veranderde dekking van de noordflank van de binnenstad. Wij

zullen bezien of dit kansen biedt voor een herziening van de zeer onoverzichtelijke routes van de lijnen 6 en 56 door dit stadsdeel.

R-net: doorkoppelingen over Leiden Centraal heen

Wij overwegen om binnen het R-net-concept doorkoppelingen te gaan bieden over Leiden Centraal heen. De meest voor de hand liggende doorkoppelingen zijn o.i.:

- Katwijk - Leiden - Zoetermeer, evt. door tot Rodenrijs, zie corridor C (dit hoeft overigens niet te leiden tot doorgaande diensten Katwijk - Rodenrijs; er kan bijvoorbeeld een combinatie worden geboden van Katwijk - Zoetermeer en Leiden - Rodenrijs);
- Noordwijk - Katwijk - Leiden - Leiderdorp - P&R (Zorg- en Woonboulevard).

Dit zou in onze optiek een kwaliteit toevoegen aan R-net doordat op een aantal belangrijke relaties overstapvrije verbindingen ontstaan. Zo ontstaan bijvoorbeeld directe verbindingen van Noordwijk en Katwijk naar de Leidse binnenstad en IKEA, en vanuit Zoetermeer naar het Bio Science Park.

Lijnvoering richting Zoeterwoude Rijndijk

Zoals reeds besproken bij corridor B, zijn wij bij de introductie van de Sprinter Leiden - Alphen aan den Rijn (naar verwachting december 2018) voornemens lijn 186/187 vanuit zuidoostelijke richting bij het nieuwe station Hazerswoude-Koudekerk te laten feederen op de sprinter naar Leiden. Lijn 169 (Alphen aan den Rijn - Koudekerk - Leiden) zal vooralsnog als doorgaande lijn worden gehandhaafd (zie ook corridor B).

Binnen Leiden willen wij de route van lijn 186/187 handhaven als stadsdienst (halfuurdienst), uiteraard onder een meer adequaat lijnnummer. De exacte route en de eindpuntlocatie van deze lijn in Zoeterwoude is onderwerp van nadere studie, waarbij ook de ontwikkeling van de locatie VerdeVista Meerburg (als uitvloeisel van het W4-project) en de mogelijke aansluiting op het nieuwe station Zoeterwoude Meerburg zal worden meegenomen.

J. Corridor Alphen aan den Rijn - Rijndijk - Leiden

Deze corridor is al besproken onder corridor B.

K. Lokaal vervoer Alphen aan den Rijn

Relevante ontwikkelingen

- Sterk verbeterde treinbediening station Alphen aan den Rijn: kwartierdienst in alle richtingen
- Slecht gebruik stadsnet, grote lokale functie Qliner

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Bundeling lokaal vervoer op twee snelle, frequente en gestrekte hoofdassen naar het station; westelijke as wordt daarbij gedragen door Qliner 370, oostelijke as door stadsdienst (kwartierdienst).

Relevante ontwikkelingen

Sterk verbeterde treinbediening

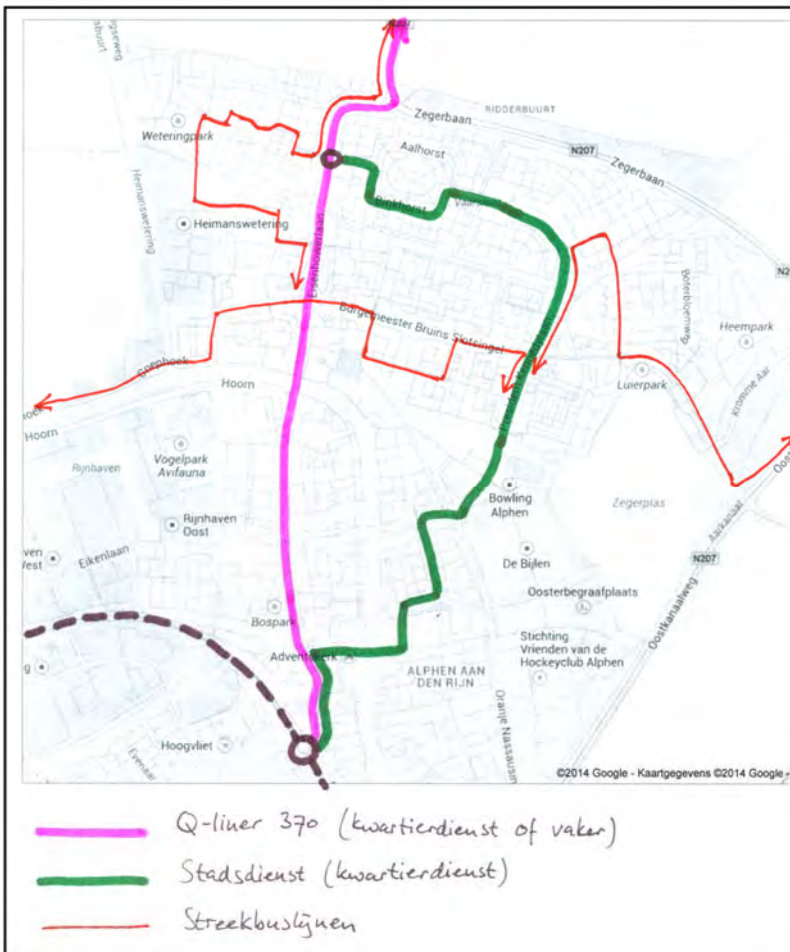
De introductie van Rnet Alphen aan den Rijn - Gouda (december 2016) en de frequentieverhoging op Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht (door de toevoeging van een sprinter, waarschijnlijk december 2018) zal leiden tot een sterk verbeterde treinbediening van Alphen aan den Rijn: elk kwartier zullen er dan treinen vertrekken in alle drie de richtingen. Het station ligt echter excentrisch in het bebouwd gebied: grote delen van het noordelijk deel van Alphen liggen tussen de 3 en 4 km van het station.

Slecht gebruik stadsnet

Het stadsnet van Alphen aan den Rijn (lijnen 1 t/m 4) verbindt de wijken van Alphen met het station in een halfuurdienst. Het gebruik van deze stadsdiensten is beperkt. Dit is een algemeen beeld in steden van deze omvang: "te groot voor het servet, te klein voor het tafellaken". Het stadsgebied wordt weliswaar fijnmazig ontsloten, maar kennelijk is de stadsbus qua snelheid en flexibiliteit niet concurrerend.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

Wij zien de sterk verbeterde treinbediening van station Alphen aan den Rijn als een kans, die wij willen aangrijpen voor een vernieuwde opzet van de busdiensten in Alphen. Doel daarvan is om een zo groot mogelijk deel van het stadsgebied van Alphen aan den Rijn te laten profiteren van de verbeterde treinbediening, door het voor- en natransport naar het station daarop af te stemmen.



Basis van de vernieuwde opzet is de bundeling van het lokale vervoer op een tweetal snelle en gestrekte hoofdassen, één via de Eisenhowerlaan naar de noordwestelijke wijken en één via de Pres. Kennedylaan naar Ridderhof en Zegersloot. Op beide takken wordt (minimaal) een kwartierdienst geboden van en naar het station.

De westelijke tak wordt in hoofdzaak bediend door Qliner 370. Dit sluit geheel aan bij de huidige situatie: ook nu vervult deze lijn binnen Alphen aan den Rijn al een sterke lokale functie. Ca. een kwart van de reizigers op deze lijn blijft binnen Alphen.

Schets nieuwe lijnenstructuur stadsdienst Alphen aan den Rijn

Hoewel hetzelfde gebied ook wordt ontsloten door een fijnmaziger, maar langzamere en minder frequente stadsdienst (halfuurdienst), verkiest tweederde van de reizigers de gestrekte route met grote halteafstand en de hoge frequentie (elk kwartier een bus, in de spits vaker) van Qliner 370.

Op de oostelijke tak willen wij een vergelijkbare kwaliteit bieden door de stadsbussen van lijn 1 en 2 uitsluitend in te zetten tussen busstation Herenhof en het station, via een gestrekte route. Daardoor kan met dezelfde businzet als nu ook op de oostelijke tak een kwartierdienst worden geboden. Reizigers die Alphen van uit het noorden binnenkomen met Qliner 370 of met de daar rijdende streekbuslijnen kunnen bij halte Oude Ambacht / Herenhof elk kwartier overstappen op de stadslijnen over de oostelijke tak.

De ontsluitende trajectgedeelten van de huidige stadsdienst door de noordwestelijke en noordoostelijke wijken worden in deze nieuwe opzet niet meer bereden. Ten behoeve van reizigers voor

wie de grotere loopafstanden (in het uiterste geval 1 km) een bezwaar zijn, zouden deze routes geheel of gedeeltelijk kunnen worden bediend door binnenkomende streeklijnen. Een uurdienst is dan voldoende.

In de nieuwe opzet kan de route van lijn 169 vanuit Koudekerk langs het ziekenhuis en de Ridderhof in stand blijven. Ook zien wij vooralsnog geen aanleiding om de ontsluiting van Kerk en Zaanen en de westelijke bedrijventerreinen (stadslijn 3/4, streeklijn 165), alsmede de Qliners 380 en 381 te wijzigen.

De exacte uitwerking van de nieuwe opzet is nog onderwerp van studie. Het kaartje geeft een schets van de voorgestelde lijnenstructuur.

L. Corridor Alphen aan den Rijn - Uithoorn/Woerden

Wij willen de mogelijkheden gaan onderzoeken (o.a. vervoerwaarde) om lijn 147 vanaf Uithoorn Busstation door te trekken naar Amstelveen Westwijk (een afstand van ca 5 km), waar een overstap kan worden geboden op de metro naar Amsterdam-Zuid. Wij zullen hier in 2015 nader onderzoek naar verrichten.

M. Lokaal vervoer Gouda

Relevante ontwikkelingen

- Zeer fijnmazig stadsnet, wordt zeer matig gebruikt
- Ruimtelijke ontwikkelingen westzijde
- Mogelijke verplaatsing busstation naar Noordzijde (Bloemendaal)

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

- Ontwikkeling van een nieuwe opzet voor het busnetwerk in Gouda dat een betere kwaliteit aan de reiziger levert, zonder toename van het aantal DRU's
- Ontsluiting Westergouwe met bestaande lijn 190

Relevante ontwikkelingen

De huidige opzet wordt gekenmerkt door een zeer fijnmazige ontsluiting. Door het grote aantal haltes leidt dit tot een lage gemiddelde snelheid en kronkelige routes. Uiteindelijk levert dit een onaantrekkelijk vervoeraanbod: de looptijden zijn weliswaar kort, maar door de lage snelheid en de omwegen zijn de rijtijden naar de belangrijke bestemmingen (station en centrum) lang. De frequentie is onaantrekkelijk (halfuurdiensten), maar hogere frequenties zijn uit exploitatief oogpunt (lange omlopen, weinig reizigers) onverantwoord.

Als voorbeeld kan een busrit van Goverwelle (Lakerpolderplein) naar het station dienen. Met de fiets duurt dit 14 minuten, met de bus maar liefst 26 minuten, bijna twee maal zo lang. Daarbij is nog geen looptijd en wachttijd op de halte meegerekend.

Het gevolg is een zeer matig gebruik van het stadsnet. Het voortbestaan van deze situatie is in onze ogen onwenselijk, zowel gezien vanuit de lokale Goudse reiziger (die geen aantrekkelijk vervoeraanbod tot zijn beschikking heeft) als vanuit kostenoptiek: veel DRU's voor weinig reizigers, dus een lage kostendekkingsgraad.

Visie op ontwikkeling vervoeraanbod

In onze visie is er in een stad van de omvang van Gouda, met afstanden tot ca. 5 km vanaf de buitenwijken naar het station en het centrum, wel degelijk een markt voor lokaal busvervoer. Daartoe is echter wel een netwerk nodig dat veel meer dan nu gericht is op het bieden van snelle en directe verbindingen. Wij willen daarom de komende jaren komen tot een nieuwe opzet van het aanbod van busdiensten binnen Gouda. Doelstellingen voor de nieuwe opzet zijn:

- een betere kwaliteit voor de reiziger;
- geen toename van het aantal DRU's.

Wij denken deze doelstellingen te kunnen realiseren door een nieuw lijnennet binnen Gouda te ontwerpen vanuit de volgende principes:

- zo veel mogelijk gestrekte lijnvoeringen over de belangrijke lokale ontsluitingsroutes;
- binnenkomende streeklijnen beter benutten voor lokaal vervoer, zonder de doorgaande functie te veronachtzamen;
- zoveel mogelijk overstapvrije verbindingen vanuit de buitenwijken naar zowel het station als het centrum;
- waar mogelijk frequentieverhoging.

Deze nieuwe opzet zal gemiddeld leiden tot een wat grotere loopafstand naar de halte. Op die iets verder weg gelegen halte vindt de reiziger dan wel een buslijn die hem snel (en frequent) naar het station en het centrum brengt. Uit onderzoek (zie ook het inleidende hoofdstuk) blijkt dat de meeste reizigers, als zij de keus hebben, de voorkeur geven aan snelheid en frequentie boven een halte om de hoek. Dit gegeven zien we ook terug in Alphen aan den Rijn, waar de snelle en frequente Oliner 370, ondanks de (veel) grotere loopafstanden in vergelijking met de stadsdienst, tweederde van de lokale markt voor zijn rekening neemt.

De concrete uitwerking van deze ontwerpprincipes vergt nader onderzoek; hier willen wij de komende periode, in goed overleg met de gemeente Gouda en de provincie, aan gaan werken.

Ontsluiting van het centrum

Het centrum bevindt zich op loopafstand van het station: het is 700 m (8 minuten lopen) van het station naar de Markt, ruim binnen de ontsluitingscirkel van een treinstation. Daarnaast wordt het centrum per bus uitstekend ontsloten vanaf de randen via de routes Fluwelensingel en Kattensingel. Nagenoeg het gehele centrum bevindt zich daarmee binnen 500 m lopen van een bushalte.

De route van stadslijn 3 via Oosthaven-Westhaven biedt in onze optiek geen toegevoegde waarde: het is sneller te lopen vanaf de Markt naar het station dan de bus te nemen. Bovendien kost deze omweg alle buspassagiers vanuit Goverwelle maar liefst 8 minuten extra rijtijd. Wij willen deze route dan ook in de toekomst niet meer rijden.

Wij willen de mogelijkheden onderzoeken voor een innovatief vervoersysteem met kleine elektrische voertuigen vanaf het station het centrum in. Dit zou een mogelijkheid kunnen bieden om toch het centrum fijnmazig te ontsluiten op een manier die past bij het historische en verkeersluwe karakter van de Goudse binnenstad.

Ruimtelijke ontwikkelingen westzijde

Aan de westzijde van Gouda zijn een aantal ruimtelijke ontwikkelingen van belang, zowel woningen als bedrijventerreinen:

- Bedrijventerrein GouwePark, ten zuiden van de aansluiting A20/A12, zal worden ontsloten door een verlenging van stadslijn 6, waarbij de ringroute door Goudse Poort zal komen te vervallen. Vooralsnog zal ook lijn 177 naar Zoetermeer als basisvoorziening in stand blijven. Lijn 186/187 komt hier te vervallen bij realisatie van Rnet Gouda-Alphen.
- Aan de zuidwestkant van Gouda, aan de overzijde van de Gouwe (richting Moordrecht), is de nieuwe woonwijk Westergouwe in ontwikkeling. Het ligt in de bedoeling deze wijk in eerste instantie te ontsluiten via een gewijzigde route van lijn 190 richting Rotterdam Alexander. Voorwaarde daarvoor is wel dat er een busroute beschikbaar is waarover de bus deze wijk aan de westzijde kan verlaten (richting Moordrecht). Een voortschrijdende woningbouw en wegenstructuur in Westergouwe maakt een studie mogelijk en nodig naar de gehele ov-ontsluiting aan de westzijde van Gouda tussen A12 en IJssel.