

## **Veolia concept wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2012**

<b>Nr.</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Paginanr.</b>
<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Werkwijze / uitgangspunten</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Samenvatting van de voorstellen dienstregeling 2012</b>	<b>3-4</b>
<b>4.</b>	<b>Voorstellen per lijn</b>	<b>5</b>

**Versie 4 april 2011**

## **1. Inleiding**

Het Stadsgewest Haaglanden heeft samen met Veolia-Transport de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling 2012 uitgewerkt op basis van de uitgangspunten. Uitgangspunt is dat voor de dienstregeling 2012 geldt dat er minder geld uit de BDU beschikbaar wordt gesteld voor het OV door de bezuinigingen van de rijksoverheid.

## **2. Werkwijze / uitgangspunten**

Veolia-Transport heeft de voorstellen gebaseerd op een eerste uitgebreide analyse van de telcijfers zoals deze in maart en november 2010 jl. door het rijdend personeel zijn verricht.

Naast deze bron van informatie heeft Veolia-Transport met vervoerkundige invalshoek de voorstellen geformuleerd. Naast bezuinigingen heeft Veolia-Transport ook gekeken naar mogelijkheden om het lijnennet te versterken. Bezuinigen betekent voor Veolia-Transport niet kaasschaven maar herstructureren. Bezuinigingen zijn vooral gericht op de slechte en redelijke lijnen, waar bovendien weinig groeipotentie in zit. Naar onze mening zijn hier voldoende mogelijkheden om fors te besparen. Door hier meer te besparen dan nodig, ontstaat ruimte om de goede en met name zeer goede lijnen te verbeteren. Deze aanpak leidt aan de ene kant tot weinig reizigersverlies op de slechte lijnen, maar aan de andere kant tot reizigersgroei op de sterke lijnen met groeipotentie. Per saldo kan dit, ondanks de bezuinigingsdoelstelling, tot reizigersgroei leiden. Bij opheffing van slechte lijnen is bekeken of de reizigers gebruik kunnen maken van de andere bestaande lijnen en of er voldoende capaciteit is in de spitsstijden.

Per lijn worden de wijzigingsvoorstellen beschreven.

In het volgende hoofdstuk is een verkorte samenvatting van alle wijzigingsvoorstellen beschreven.

### 3. Samenvatting van de voorstellen dienstregeling 2012

#### Overzicht wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2012

Nr	Lijn	Wijzigingsvoorstellen
1	LIJN 27	Ma/vr avond uurdienst, zaterdag tot 19:00 uur
2	LIJN 30	Zondag Naaldwijk - Maassluis 30'-dienst naar 60'-dienst
3	LIJN 30	Knippen op Naaldwijk Verdilaan (stationnement vervalt)
4	LIJN 30	Doortrekken van Rotonde Houstkade naar Zoetermeer Centrum West
5	LIJN 31	Ma/vr vakantie 15'-dienst naar 30'-dienst
6	LIJN 34	Vervalt geheel
7	LIJN 35	In ochtendspits vervallen verdichtingsritten 's-Gravenzande - Hoek van Holland vv
8	LIJN 36	Vervalt geheel
9	LIJN 37	Leyenburg – Wateringse Veld 15'-dienst naar 30'-dienst
10	LIJN 37	Extra ritten late avond
11	LIJN 39	Den Haag - Leidschendam van 15'-dienst naar 30'-dienst
12	LIJN 39	Alle avonden tot 22:00 uur of halve frequentie na 20:00 uur
13	LIJN 43	Ma/vr avond tot 22:00 uur van 60'-dienst naar 30'-dienst
14	LIJN 47	Vervalt geheel
15	LIJN 50	Ochtendspits van 10'-dienst naar 15'-dienst
16	LIJN 51	Sneldienst integreren in lijn 121
17	LIJN 52	In ochtend alleen Rijswijk Station - Zoetermeer Station 3 ritten, middag omgekeerd
18	LIJN 54	Vervalt geheel
19	LIJN 60	Routewijziging via De Bras
20	LIJN 60	Doortrekken naar Leidschenveen Centrum ivm vervallen lijn 61
21	LIJN 60	Avond en zondag van 60'-dienst naar 30'-dienst ivm vervallen lijn 62
22	LIJN 61	Vervalt geheel
23	LIJN 62	Vervalt geheel
24	LIJN 69	Tussen 11:00 en 14:00 uur 30'-dienst
25	LIJN 74	Rechtstreekse terugritten gaan halten langs de route bedienen (ivm koppeling aan lijn 70)
26	LIJN 77	Ritten 1, 38, 39 en 40 schrappen, niet meer via Snowworld ivm doortrekken lijn 30
27	LIJN 80	Routewijziging via Station Delft Zuid
28	LIJN 80/82	Avond Station Delft – Tanthof van 60'-dienst naar 30'-dienst
29	LIJN 86	In ochtendspits eindigen op Schiedam ipv Rotterdam (ook kortere versterkingen)
30	LIJN 86	Ma/vr vakantie Den Haag – Naaldwijk 15'-dienst naar 30'-dienst
31	LIJN 86	Ma/vr avondspits Den Haag – Naaldwijk 15'-dienst tot 19:30 uur ipv 18:00 uur
32	LIJN 86	Zaterdag overdag Naaldwijk-Schiedam 60'-dienst naar 30'-dienst
33	LIJN 86	Zondag avond Den Haag – Naaldwijk 60'-dienst naar 30'-dienst
34	LIJN 91	Via route lijn 43 en extra ritten (middag)spits
35	LIJN 121	Ma/vr avond tot 22:00 uur van 60'-dienst naar 30'-dienst
36	LIJN 121	Ma/vr middagspits 15'-dienst eerder beginnen
37	LIJN 121	3 extra ritten rand dienstregeling
38	LIJN 128	Ma/vr ochtendspits extra verdichtingsslag, middagspits verdichtingsritten (30'-> 15')
39	LIJN 128	Ma/vr avond tot 22:00 uur van 60'-dienst naar 30'-dienst

40	LIJN 130	Ma/vr spitsen Rijswijk, Station – Delft Tanthof van 15'-dienst naar 30'-dienst
41	LIJN 130	Zondagavond extra late rit ivm gelijktrekken met andere avonden
42	LIJN 421	Doortrekken naar Leyenburg
43	Veilinglijnen	Omzetten in besloten bedrijfsvervoer, niet gesubsidieerd

**Discussiepunten met PZH en Connexion m.b.t. overheveling  
bevoegdheden (nog in onderhandeling)**

44	LIJN 39	Exploitatie door Veolia ipv CXX Den Haag - Voorschoten (huidige drgl + rondje Vlietwijk)
45	LIJN 45	Inkorten tot Leiden CS, Den Haag CS - Leiden CS wordt concessie SGH
46	LIJN 45	Overdracht rijkssubsidie van Provincie Z-H naar SGH lijndeel Voorschoten - Leiden CS
47	LIJN 45	Lusje door Voorschoten, Vlietwijk vervalt (wordt overgenomen door lijn 39)

## **4. Voorstellen per lijn**

### **Lijn 27**

- Maandag t/m vrijdag na 19:00 uur een uurdienst i.p.v. een halfuurdienst rijden, ritten vertrekken vanaf Leyenburg in aansluiting op einde bezoeker en einde koopavond. Op koopavond blijft de halfuurdienst wel gehandhaafd, maar vertrekt de laatste rit rond 21:30 uur i.p.v. 22:00 uur;
- Op zaterdag na 19:00 vervallen alle ritten.

### **Lijn 30**

- Lijn 30 knippen op Naaldwijk Verdilaan. Vervoerkundig omdat het traject Leidschenveen – Naaldwijk v.v. een duidelijk ander voorzieningenniveau (en duidelijk hoger gebruik) heeft dan Naaldwijk – Maassluis v.v.. Exploitatief omdat tussen Naaldwijk en Maassluis v.v. vanaf eind 2011 werkzaamheden plaatsvinden (3-in-1 project).
- Alle ritten van lijn 30 worden vanaf Den Haag, Rotonde Houtkade verlengd naar Zoetermeer, Centrum West. Voor vele reisrelaties betekent een verbetering van de reismogelijkheden:
  - o Reizigers van Leidschenveen naar Zoetermeer en verder v.v. krijgen een forse verkorting van de reistijd en een overstap minder;
  - o Reizigers van Ypenburg naar Zoetermeer en verder v.v. krijgen een forse verkorting van de reistijd en een overstap minder;
  - o Snowworld wordt zeven dagen in de week de gehele dag bediend, in plaats van nu met lijn 77 op die momenten die voor Snowworld juist niet interessant zijn;
  - o SGH krijgt de door hun gewenste rechtstreekse verbinding tussen Naaldwijk en Zoetermeer. De doorkoppeling van lijn 128 en lijn 121 is vervoerkundig niet mogelijk en de komende jaren vanwege de spoorwerkzaamheden in Delft ook zeker exploitatief volstrekt ongewenst;
  - o SGH heeft een goedkoop alternatief voor de wens tot het aanleggen van een Randstadrailhalte nabij de Rotonde Houtkade.
- De frequentie op het traject Naaldwijk – Maassluis v.v. wordt op zondag overdag teruggebracht van een halfuurdienst naar een uurdienst.

### **Lijn 31**

- Lijn 31 is één van de beste lijnen. De bezetting rechtvaardigt in de ochtendspits eigenlijk een 10'-minutendienst naar Den Haag. Vanwege de magere bezetting van lijn 35 in combinatie met het feit dat lijn 35 gedeeltelijk dezelfde reisrelaties bediend als lijn 31 wordt van dit voorstel afgezien.

- Tijdens de vakantiedienstregeling lijn 31 de hele dag een halfuurdienst i.p.v. een kwartiersdienst. De bezettingen staan dit toe. Daarbij blijft lijn 35 ook in de vakantieperioden rijden zodat de relatie s-Gravenzande / Monster – Den Haag v.v. vier keer per uur blijft worden bediend. Van/naar Naaldwijk is halvering van de frequentie geen probleem omdat de aansluitende kwartierdiensten naar Rijswijk (30), Schiedam (86) en Delft (128) ook niet rijden tijdens de vakantieperioden. Alle lijnen in het Westland hebben dan een gelijke opzet.

Telcijfers laten zien dat (met uitzondering van het traject Den Haag – Monster in de daluren), de bezetting van lijn 31 in de vakantie bijna 50% lager is dan buiten de vakantieperiode. Het rijden van een halfuurdienst in de vakantieperiode is dan ook goed mogelijk.

### **Lijn 34**

- Eén van de slechtste lijnen van de concessie. In onze beleving heeft deze lijn een sociale functie tussen Naaldwijk en Den Haag v.v. voor de reizigers die de loopafstanden in Honselersdijk en Poeldijk naar een halte van lijn 86 te groot vinden. De route tussen Monster en Naaldwijk is een voorziening om snel tussen Naaldwijk en Monster te reizen, terwijl alle reizigers ook met lijn 31 kunnen worden vervoerd. In Ter Heijde zijn nauwelijks in- en uitstappers. Gezien het huidige gebruik, de paralleliteit met lijn 31 en 86 en het feit dat deze lijnen nog genoeg capaciteit over hebben is het voorstel deze lijn volledig op te heffen.

Uit de telcijfers is gebleken dat als lijn 34 wordt opgeheven voldoende capaciteit is op de alternatieve lijn 31 (tussen Monster en Naaldwijk) en lijn 86 (tussen Naaldwijk en Den Haag).

### **Lijn 35**

- Lijn 35 rijdt in de ochtendspits twee verdichtingsritten tussen 's-Gravenzande en Hoek van Holland die in beide richtingen erg slecht bezet zijn, terwijl de reguliere ritten ook genoeg capaciteit over hebben. Het voorstel is om de ritten met ritnummer 7,8,11 en 12 op te heffen.

### **Lijn 36**

- De slechtst bezette spitslijn van de concessie. Lijn volledig opheffen, reizigers hebben een alternatief in de lijnen 30 en 86. De reistijd Den Haag – Maassluis is met lijn 36 maar 11 minuten korter dan met lijn 86/30.

Uit de telcijfers blijkt dat er voldoende capaciteit van de buslijnen 30 en 86 is voor reizigers van lijn 36. Voor reizigers van de opgeheven lijn 34 is er voldoende capaciteit beschikbaar om met lijn 86 te reizen.

Conclusie is dat het opheffen van de lijnen 34 en 36 niet leidt tot capaciteitsproblemen op de lijnen 30 en 86.

### **Lijn 37**

- Alle HOV-ambities ten spijt, is lijn 37 slechts een redelijke lijn die duidelijk een te hoge frequentie heeft in relatie tot het aantal reizigers dat wordt vervoerd. De ritten van/naar Delft zijn daarbij duidelijk beter bezet dan de korte slagen van/naar Wateringse Veld. Op basis van de telcijfers en het feit dat deze lijn een grote mate van paralleliteit kent met tramlijn 16 stellen wij voor om de korte slagen tussen Den Haag en Wateringse Veld te schrappen.
- In de avonduren eindigt de dienstregeling van lijn 37 net wat eerder dan de andere daglijnen. Om het einde van de exploitatie gelijk te trekken met de andere stads- en streeklijnen worden de volgende extra ritten ingelegd:
  - o MV Delft – Den Haag, vertrek Delft ± 23:49
  - o Za Delft – Den Haag, vertrek Delft ± 23:49
  - o Za Den Haag – Delft, vertrek Den Haag ± 23:41
  - o Zo Delft – Den Haag, vertrek Delft ± 23:19 en ± 23:49
  - o Zo Den Haag – Delft, vertrek Den Haag ± 23:41

### **Lijn 38**

- De dienstregelingopzet van lijn 38 blijft ongewijzigd, mogelijke versterkingen daargelaten.

### **Lijn 39 en 45**

- Een regio met hoge frequenties op diverse bus- en tramlijnen, waarbij het gevoel bestaat dat in totaliteit een te hoog voorzieningenniveau wordt geboden.
- De telcijfers laten in ieder geval zien dat het aantal ritten tussen Voorschoten en Leidschendam terug kan naar 4 i.p.v. 6x per uur. Tegelijkertijd is wel de conclusie dat lijn 39 op dit traject minstens zo goed bezet is als lijn 45. De rechtstreekse verbinding Voorschoten – Leidsenhage moet wat Veolia betreft dan ook in stand blijven. Lijn 45 terugbrengen naar een halfuurdienst is gezien de goede bezettingen op diverse trajecten van de route ook geen reële optie. Kortom: hoewel het op basis van bezettingen kan is het vervoerkundig geen reële optie.
- De telcijfers laten zien dat het aantal ritten tussen Den Haag en Leidschendam terugkan naar 6 i.p.v. 8x per uur. Een strakke 10'-minutendienst op lijn 45 is dan het meest voor de hand liggend, maar vervoerkundig niet even interessant:
  - o Treinen in Voorburg, Leiden Lammenschans, Leiden en diverse tram- en Randstadraillijnen rijden in een kwartiers- of halfuurinterval. Aansluitingen zijn dus niet altijd optimaal.

- Wat doen we met de rechtstreekse verbinding van/naar Leidsenhage / Leidschendam Noord vanuit Voorburg? Veolia wil een rechtstreekse verbinding handhaven.
- Een 10'-minutendienst over het gehele traject is kostbaar, mede gezien de wens tot verleggen van de bestuurlijke grens van Voorschoten naar Leiden Centraal.

De volgende voorstellen worden nog met de Provincie Zuid-Holland en Connexion besproken door SGH en Veolia. Reden is dat de lijnen 39 en 45 gemeenschappelijk worden geëxploiteerd door Veolia (lijn 45) en Connexion (lijn 39). De concessiegrens voor beide lijnen is de halte Voorschoten centrum.

#### Inkrimping

- Lijn 39 dagelijks na 22:00 uur volledig opheffen of halve frequentie na 20:00 uur. Dit is afhankelijk van de keuze van de HTM-bus dienstregeling. Op deze momenten zijn lage bezettingen tussen Voorschoten en Leidschendam en tussen Den Haag en Leidschendam. Lijn 45 is een goed alternatief.
- Den Haag – Leidschendam van 15" dienst naar 30" dienst. Dit betekent dat op maandag t/m vrijdag overdag de korte slagen van/naar GGZ Haagstreek worden opgeheven.

Voor dit trajectdeel dat valt onder de bevoegdheid van SGH zijn de bezuinigingen opgenomen voor de dienstregeling 2012.

Overleg nodig met PZH m.b.t. overheveling bevoegheden trajectdelen tussen PZH en SGH voor onderstaande zaken.

- Lijn 39 fysiek knippen in Voorschoten Centrum met een lusvormig eindpunt door de Vlietwijk. Bevoegdheid van dit deel volledig laten bij SGH. Lijn omnummeren naar lijn 46. Lijn 46 neemt volledig de route over van lijn 39. Wij stellen zeven dagen in de week een halfuurdienst voor tot 22:00 uur. Dit betekent dat op maandag t/m vrijdag overdag de korte slagen van/naar GGZ Haagstreek worden opgeheven. Er ontstaat een situatie van een kwartierdienst op lijn 45 samengevoegd met een halfuurdienst op lijn 39. Niet de meest fraaie situatie, maar (a) deze situatie bestaat al op de zaterdag, (b) Leidsenhage en Leidschendam Noord blijft ook van alle kanten rechtstreeks te bereiken en (c) een vergelijkbare situatie doet zich ook voor bij de lijnen 31 en 35.
- Dienstregeling van lijn 45 handhaven tussen Den Haag Centraal en Leiden Centraal, rijdt in Voorschoten niet via de Vlietwijk. Bevoegdheid ook volledig over naar SGH. Gedeelte Leiden CS – Merenwijk als aparte lijn of onderdeel andere lijn van Leiden, bevoegdheid blijft bij Provincie Zuid-Holland.
- PZH zal voor de zomer 2011 het bestek voor de kavel DBLRMH (Duin Bollenstreek, Leidse Regio, Rijnstreek, Midden Holland) op de markt brengen. Om die reden is een nieuwe verdeling van de bevoegdheden tussen PZH en SGH noodzakelijk zodat beide lijnen 39 en 45 kunnen inspelen op de toekomstige vervoerplannen en mobiliteitsvraagstukken ic. de RGL en NRR.



## **Lijn 47**

Bij de bespreking voor de wijzigingsvoorstellen 2011 werd voorgesteld om de lijnen 46 en 47 op te heffen vanwege zeer lage bezettingcijfers. Voor de huidige dienstregeling 2011 is lijn 47 gehandhaafd inclusief de oude route van lijn 46 tussen Leidsenhage/MCH Antoniushove en Prinsenhof. Uit de telcijfers blijkt dat er sprake is van lage bezettingcijfers van deze lijn. Gezien het huidige gebruik is lijn 39 een goed alternatief vanwege de paralleliteit van de route. Voorstel: opheffen van lijn 47.

## **Lijn 43 en 91**

- Het voorstel is om lijn 91 tussen Den Haag Centraal en Wassenaar, Van Oldebarneveltweg via de route van lijn 43 te laten rijden. Zo ontstaat een verregaande betere afstemming tussen lijn 43 en lijn 91 en verdelen de reizigers zich beter over de beschikbare capaciteit. Lijn 90 verzorgt dan als enige nog de verbinding tussen Wassenaar Dorp en Kerkehout, wat gezien de geschatte reizigersaantallen verantwoord is. De wijk Kerkehout blijft genoeg mogelijkheden houden om te reizen naar Den Haag Centraal met de Interliners van Connexion. De overige halten op de N44 werden tot december jl. al alleen door lijn 90 bediend. Reizigers die gebruik maken van de halte Lange Kerckdam kunnen gebruik maken van de halte Van Oldebarneveltweg. In Wassenaar Dorp krijgt lijn 91 een eindpunt op Park Duinrell. In de ochtendspits rijdt lijn 91 richting Wassenaar vanaf de Van Oldebarneveltweg rechtstreeks richting Duinrell en richting Den Haag via de Starrenburglaan naar de Van Oldebarneveltweg. 's-Middags wordt juist tegenovergesteld gereden. Reizigers woonachtig in Wassenaar die naar Den Haag reizen en reizigers woonachtig elders in den lande die naar Duinrell reizen, zijn op deze manier via de snelste route op de plaats van bestemming.
- In Wassenaar wordt niet meer via de Oostdorperweg / Hofcampweg gereden, maar via de Johan de Wittstraat. Dit in verband met Duurzaam Veiligmaatregelen van de gemeente Wassenaar op de huidige route.
- Lijn 91 gaat extra ritten in de ochtend- en middagspits rijden, zodat in combinatie met lijn 43 een kwartierdienst in de spitsuren wordt geboden.
- De telcijfers laten zien dat het gerechtvaardigd is om op lijn 43 op weekdays in de avonduren de frequentie te verhogen van uurdienst naar een halfuurdienst (tot 22:00 's avonds). Dat past ook beter bij een goede lijn als lijn 43.

## **Lijn 50 en 52**

- Lijn 50 is de beste sneldienst die in de concessie rijdt. Mogelijkheden zijn bekeken om lijn 52 te integreren, maar vervoerkundig zijn de nadelen groter voor grotere

aantallen reizigers dan de voordelen voor kleinere aantallen reizigers. En de kleinere aantallen reizigers op lijn 52 zijn weer te groot om zonder compensatie lijn 52 op te heffen. Dit geldt met name voor reizigers met herkomst Rijswijk en verder met bestemming de industrieterreinen van Zoetermeer. Het voorstel is dan ook om lijn 52 te beperken tot drie ritten in de ochtendspits van Rijswijk naar Zoetermeer Station NS en drie ritten in de middagspits van Zoetermeer Station NS naar Rijswijk. Bij Zoetermeer Station NS kan worden overgestapt op lijn 74 van/naar Lansinghage v.v.

- Op basis van de telcijfers is het gerechtvaardigd om op lijn 50 in de ochtendspits de frequentie te verlagen van een 10'-dienst naar een kwartierdienst.

De ritten van 6:53, 7:20, 7:50 en 16:08, 16:38 en 17:08 uur blijven rijden.

### **Lijn 51 (was lijn 121S)**

- Voorstel om lijn 51 te integreren in lijn 121. Ten eerste is de nieuwe rijtijd op deze lijn nagenoeg gelijk aan lijn 121 vanwege de grote vertragingen bij het binnenrijden van Delft. Ten tweede merken wij een duidelijke reizigersgroei op lijn 121 sinds Metrolijn E is doorgetrokken naar Rotterdam CS. De relaties Zoetermeer – Rotterdam en Rotterdam (Noord) – Delft (TU) zijn daarmee sterk verbeterd. Begin 2011 zal metrolijn E in Rotterdam verder doorgekoppeld worden en wordt de frequentie verhoogd naar een 10'-dienst overdag, wat ook zal leiden tot een verdere reizigersgroei op lijn 121. Gezien de nu al hoge bezettingen zijn dan extra ritten noodzakelijk op lijn 121. Het integreren van lijn 51 in lijn 121 heeft nauwelijks kwantitatieve gevolgen, behoudens de iets langere reistijd.

### **Lijn 54**

- Lijn kent redelijke bezettingen in de spitsrichting maar heeft vrij weinig groeipotentie. Daarnaast zijn er ook voldoende alternatieven om de reis tussen Zoetermeer en de Haagse Hogeschool te maken (Randstadrail & tram) en om de reis tussen Zoetermeer en de Binckhorst te maken (Randstadrail & bus). Afhankelijk wat het herkomst- en bestemmingsadres is zal de reistijd over het algemeen niet of nauwelijks toenemen.

### **Lijn 60 en 62**

- Lijn 60 en 62 rijden samen een kwartierdienst op het traject Station Delft – Delft Noord. Gezien de bezetting van de lijnen op dit traject past een verlaging van de frequentie tot een halfuurdienst. De bezetting van lijn 62 op het traject Delft Noord – Nootdorp is erg laag en bovendien wordt sinds juli 2010 parallel gereden aan het traject van tram 19, wat tot een verdere reizigersdaling heeft geleid. Het voorstel is daarom lijn 62 op te heffen.

- Lijn 60 gaat rijden via de Bras en keert in Nootdorp. In de avonduren en op zondag wordt de frequentie verhoogd naar een halfuurdienst als compensatie voor het vervallen van lijn 62.
- Vanwege het opheffen van lijn 61 is het voorstel om lijn 60 op maandag t/m zaterdag overdag via het Forepark door te trekken naar Leidschenveen. Daarmee wordt de oude route die tot december 2010 werd gereden weer hersteld.

### **Lijn 61**

- Gezien het huidige gebruik met lage bezettingscijfers is het voorstel deze lijn volledig op te heffen.

### **Lijn 69**

- In de huidige dienstregeling rijdt deze lijn niet tussen 11:00 en 14:00 uur. Gezien de nakende komst van tram 19 en de doelgroep van deze lijn (studenten) is het wenselijk om ook in de daluren te blijven rijden. Voorgesteld wordt een halfuurdienst te bieden tussen 11:00 en 14:00 uur.

### **Lijn 70**

- Naast bestaande koppeling met lijn 71/72 extra koppeling aan vernieuwde lijn 74 via station Zoetermeer.
- Optie: In spitsuren frequentie verlagen naar kwartierdienst. 10'-minutendienst leidt tot slechte aansluitingen op overige lijnen naar bijvoorbeeld Station Zoetermeer. In de ochtendspits bezien of inlopers van lijn 50 of 121 starten in Noordhove, zodat aantal ritten gelijk blijft en toch voldoende capaciteit wordt geboden..

### **Lijn 71/72**

- Geen wijzigingen. Lijnen zijn niet goed bezet, maar hebben voor een stadslijn al een minimale frequentie.

### **Lijn 74**

Wij stellen voor in beide richtingen via Station Zoetermeer rijden. De mogelijkheid bestaat om de lijn structureel door te koppelen aan lijn 70. In ochtendspits korte doorkoppeling van lijn 70 op lijn 74, vanaf het middaguur van lijn 74 op lijn 70. Noordhove krijgt zo in de spitsrichting een rechtstreekse kwartierdienst met Station Zoetermeer (2x/uur lijn 71/72, 2x/uur lijn 74) en een snelle doorgaande reismogelijkheid van/naar Lansinghage. Verder bestaan er op Station Zoetermeer zinvolle overstapmogelijkheden op de buslijnen van/naar Delft en de 380/382/383. Ook wordt de dienstregeling zo ontworpen dat bij Zoetermeer

Station NS goede overstapmogelijkheden bestaan op lijn 52. Dit heeft kwantitatieve gevolgen.

### **Lijn 77**

- Geen grootschalige wijzigingen. Alhoewel lijn 170 verdwijnt en wij ook lijn 74 uit de wijk Driemanspolder weghalen stellen wij geen uitbreidingsvoorstellen voor. De bezetting van lijn 77 is zo slecht dat het goed de extra reizigers (zover die er al zijn met 2 Randstadrailstations in de buurt) van lijn 74 en 170 kan gebruiken.
- Het voorstel is wel om enkele slecht benutte ochtend- en avondritten te laten vervallen.
- Vanwege het doortrekken van lijn 30 naar Zoetermeer kan het rondje Snowworld van lijn 77 vervallen.
- Het voorstel is om het rondje langs Randstadrailstation Voorweg te laten vervallen, vanwege het zeer geringe gebruik en de langere reisroute voor de overige reizigers.

### **Lijn 80/82**

- In de avonduren worden Tanthof Oost, Voorhof en Buitenhof slechts één keer per uur bediend. Om deze wijken in de avonduren beter bereikbaar te maken wordt voorgesteld om de frequentie op de lijnen 80 en 82 tussen station Delft en Tanthof te verhogen van een uurdienst naar een halfuurdienst, zodat de wijken met eenzelfde frequentie worden bediend als de andere Delftse wijken.
- Station Delft Zuid wordt na realisatie van de benodigde infrastructuur in de route opgenomen.

### **Lijn 86**

- De succeslijn van het Westland zo niet van de hele concessie en dit succes willen we verder uitbouwen. Naast de diverse uitbreidingen ook enkele inkrimpingen.  
Inkrimping:
- In ochtendspits op weekdays alle ritten laten eindigen op Schiedam Centrum. Het alternatief is de metro. Bij het toekomstig busstation Rotterdam CS is geen plek meer voor lijn 86 om te stoppen en om te bufferen. Dit heeft Stadsregio Rotterdam aangegeven.
- Tijdens vakantiedienstregeling op het hele traject een halfuurdienst. Dit is al zo tussen Naaldwijk en Schiedam v.v., maar bezettingen tonen aan dat dit ook gerechtvaardigd is tussen Naaldwijk en Den Haag v.v. Na opheffing van de kwartierdienst op lijn 31 is lijn 86 ook nog de enige lijn die tijdens de vakantieperioden een kwartierdienst rijdt.  
Uitbreiding:
- Op weekdays op Den Haag – Naaldwijk in de late middagspits de 15'-dienst langer doorrijden. Nu stopt de 15'-dienst eigenlijk te vroeg om werkenden vanuit Den Haag Centrum te bedienen.

- Op zaterdag overdag de frequentie tussen Naaldwijk en Schiedam v.v. verhogen van een uurdienst naar een halfuurdienst, ook om betere reismogelijkheden van/naar de Rotterdamse regio te krijgen. NB: Lijn 30, 31 en 128 rijden op zaterdag wel een halfuurdienst, maar lijn 86 slechts een uurdienst tussen Naaldwijk en Schiedam v.v.
- Op zondag in de avonduren de frequentie tussen Den Haag en Naaldwijk v.v. verhogen van een uurdienst naar een halfuurdienst. NB: Lijn 86 rijdt op maandag t/m zaterdag al een halfuurdienst tussen Naaldwijk en Den Haag v.v., alleen op zondag niet. In de praktijk blijkt dit verwarrend te werken voor de reiziger en er is ook behoefte aan een hogere frequentie vanwege o.a. vervoer van studenten.
- Op basis van telcijfers kan frequentie Den Haag - Naaldwijk in vakantieperiode worden verlaagd naar een halfuurdienst

### **Lijn 121**

- Lijn 121 is een zeer sterke lijn en heeft groeipotentie door de steeds verdere opwaardering van metrolijn E: Den Haag CS – Rotterdam CS, waar lijn 121 op aansluit in Pijnacker.
- Op dit moment wordt op weekdays in de avonduren een uurdienst gereden. Het voorstel is de frequentie op weekdays tot 22:00 uur te verhogen van een uurdienst naar een halfuurdienst, wat beter past bij de huidige bezetting en het toenemende aantal overstappers van lijn 121 op Randstadrail in Pijnacker.
- Buiten vakantieperioden op werkdagen in middagspits al om 15:00 uur starten met een kwartierdienst tussen Delft en Zoetermeer v.v. t.b.v. relatie TU-Delft – Pijnacker (metro E) - Zoetermeer.
- In de ochtendspits op werkdagen wordt een extra vroege rit Zoetermeer – Delft gereden en tevens op zondagochtend een extra rit Zoetermeer – Delft en op zondagavond een extra rit Delft – Zoetermeer.

### **Lijn 128**

- De telcijfers laten zien dat het meer dan gerechtvaardigd is om op de goede lijn 128 op weekdays in de avonduren de frequentie te verhogen van uurdienst naar een halfuurdienst (tot 22:00 's avonds).
- In de middagspits stellen wij voor om buiten de vakantieperioden een kwartierdienst in te stellen tussen Delft en Naaldwijk v.v. en tevens in de ochtendspits één extra retourslag in te leggen. In eerste instantie omdat de bezettingen daartoe aanleiding geven, in tweede instantie om zo het vervoerkundig concept van het Westland compleet te maken: basislijnen in dal minimaal halfuurdienst, in spits minimaal kwartierdienst.

### **Lijn 130**

- Het voorstel is om met lijn 130 tussen Rijswijk en Delft Tanthof in de spitsuren een halfuurdienst i.p.v. een kwartierdienst te rijden. De bezettingen laten dit toe en tussen Delft Station en Delft Tanthof vormen de overblijvende ritten van lijn 130 al een kwartierdienst met lijn 80.
- Op zondagavond wordt een extra late rit Delft – Den Haag geboden om de dienstregeling op hetzelfde moment te laten eindigen als de overige dagen van de week.

### **Lijn 421**

- Alle ritten van lijn 421 worden doorgetrokken naar Leyenburg. Dit scheelt vele reizigers een overstap in het zicht van de finish en een eindpunt op een vervoerknooppunt is ook logischer dan middenin een woonwijk met louter een aansluiting op Randstadraailijn 3.

### **Veilinglijnen (424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431)**

- Het voorstel is de veilinglijnen op te heffen en FloraHolland het bedrijfsvervoer zelf te laten organiseren. Bedrijfsvervoer naar de Veiling wordt daardoor niet langer gesubsidieerd als openbaar vervoer. De veilinglijnen incl de bezettingcijfers en de kosten van deze acht lijnen worden apart uitgewerkt.
- Er zal een afspraak gemaakt worden met de Directie van Flora Holland om deze plannen toe te lichten om het busvervoer naar/van de Flora als besloten vervoer te beschouwen.