

# OV-visie Holland Rijnland, Schakels in het Zuidvleugelnet



Bijeenkomst gemeenteraden,  
21 en 22 januari 2009  
Peter Glasbeek

# Inleiding

- Doel: optimalisatie netwerk: maximum OV-gebruik bij gelijkblijvende exploitatiekosten
- Kan alleen met investering in congestievrije infra
- Investeren: economische argumenten, potentiële vraag, milieu
- Stijging OV reizigers kan oplopen tot 70%



# Huidige situatie

- geen transparant netwerk
- congestie op OV-routes
- lage frequenties, lange routes
- Vf-factor gemiddeld 1,8



# Opgave

- Kern OV-visie Holland Rijnland: helder OV netwerk en goed toegankelijk
- Sneller en frequenter plus hoge kwaliteit
- Onderdeel van OV-netwerk Randstad
- Sense of urgency: OV concessie en ruimtelijke ontwikkelingen nopen tot snelheid:
  - OV-visie input richting provincie voor OV concessie
  - ruimtelijke claims en infra-projecten
- Lastige opgave, maar realiseerbaar!

# Kern OV-visie: uitgangspunten

- Netwerk in plaats van individuele lijnen
- Reiziger centraal (begrijpelijkheid, comfort, snelheid, toegankelijkheid etc.)
- Vf-waarde (verplaatsingstijd factor) moet dalen om OV concurrerend te laten zijn met auto
- Aansluiting op OV in omliggende regio's (Haaglanden en Haarlemmermeer/Schiphol)
- RGL wordt gerealiseerd
- OV-visie is basis voor op te stellen concessie eisen door provincie Zuid Holland
- Gelijkblijvende exploitatiekosten provincie

# Kern OV-visie: keuze netwerkstructuur



Metro-achtig netwerk met enkele lijnen,  
snelle verbindingen en hoge frequenties,  
langere halte-afstanden rond knooppunten  
Leiden & Sassenheim

*versus*

Feedersysteem met veel korte lijnen  
naar alle stedenbaan knooppunten,  
korte halteafstanden, lage frequentie

*versus*

Spaghetti model met enkele lange routes door veel wijken,  
korte halte afstanden, lage frequentie

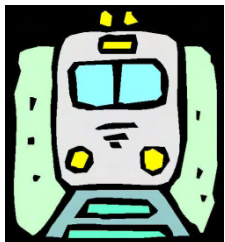


# Kern OV-visie: netwerkstructuur (2)

- Metro-achtig netwerk levert hoogste OV vervoersgroei op
- Elke keuze heeft winst en verlies
- Keuze voor metro-achtig netwerk betekent aanpassen van onderliggend lijnennet
- Meer overstappen, maar sneller thuis
- Frequentie, snelheid en kwaliteit voornaamste succesfactoren (busboekloos rijden)



# OV netwerk Holland Rijnland: 4 niveaus



Hoogfrequente sprinterdiensten (Stedenbaan)



Regionaal HOV-netwerk (RijnGouweLijn  
aangevuld met HR-net)



Aangevuld met transparant net van ontsluitende  
busdiensten



Aanvullend (openbaar) vervoer

# OV netwerk Holland Rijnland (2)

## Trein / Stedenbaan:

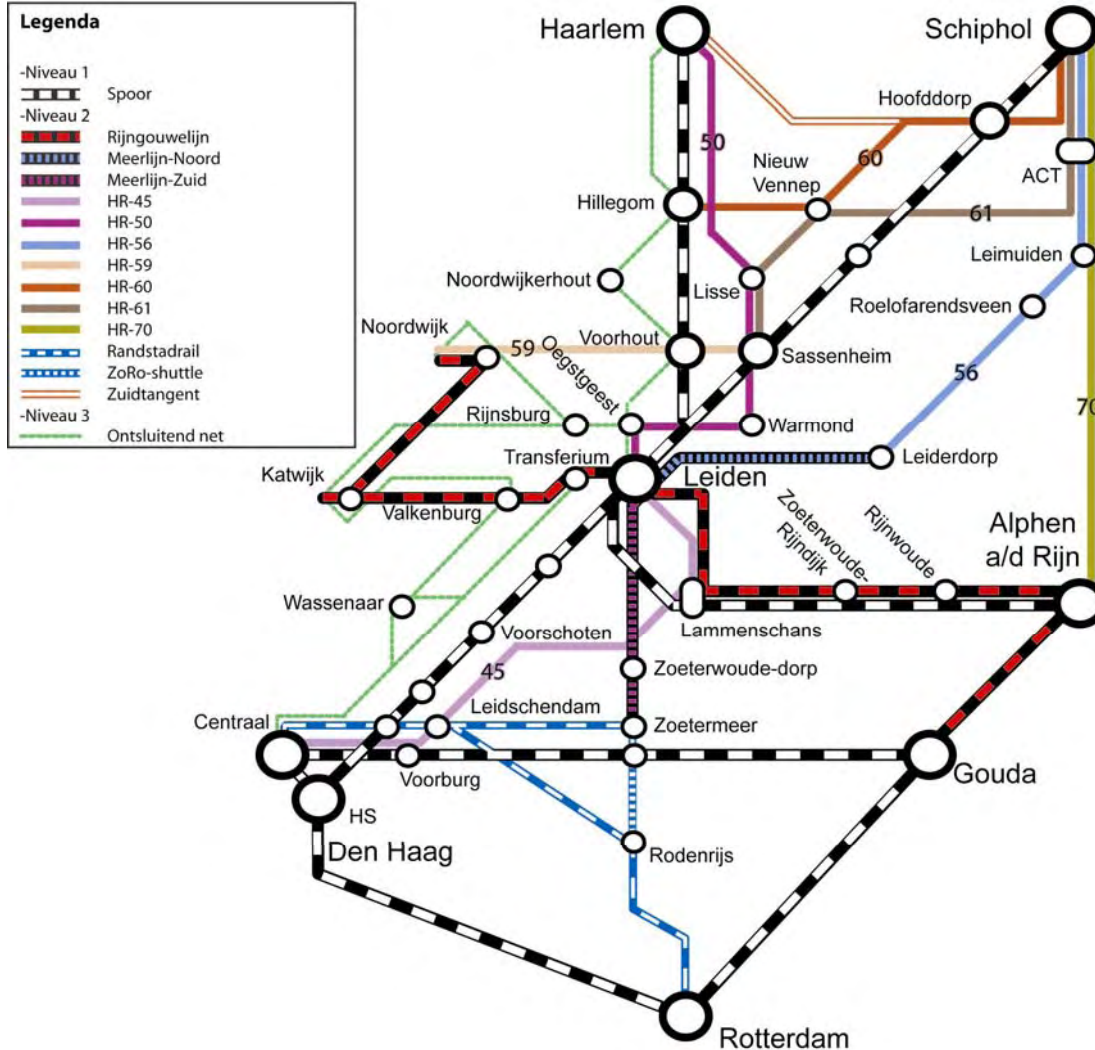
- Stedenbaan is uitgangspunt: sprinters met hoge frequentie
- Verbinding Utrecht: hogere frequentie gewenst

## Toevoegen HOV verbindingen:

- Twee HOV lijnen: RijnGouweLijn en Meerlijn Noord en Zuid  
(Leiderdorp – Leiden – Zoetermeer)  
In spits minimaal 8 maal per uur;  
(vrijwel) volledig op vrije baan
- Zes lijnen Holland Rijnland net:  
In spits minimaal 6 maal per uur;  
congestievrij, waar nodig op vrije baan



# Transparant netwerk



# OV netwerk Holland Rijnland (3)

## Aanpassen onderliggend lijnennet:

- In spits 4 maal per uur
- Lijnen rond Leiden gebundeld zodat een aantal frequent bediende hoofdassen ontstaan



## Aanvullend vervoer op orde:

- Maatwerk nodig om iedereen met OV te kunnen laten reizen
- Lijntaxi, buurtbus, WMO-vervoer en CVV

# Fasering

- Eindbeeld nu nodig om ruimtelijke reserveringen te kunnen maken
- Uitvoering gefaseerd:
  - Focus op station Sassenheim en Meerlijn noord en zuid
  - Per gemeente maatregelpakket uitgewerkt: quick wins, middellange termijn en lange termijn

# Resultaat

- Verplaatsingstijd factor daalt van gemiddeld 1,8 naar gemiddeld 1,5
- OV gebruik stijgt van 16 naar 27 ritten per 100 inwoners
- Kostendeckingsgraad stijgt van 48% tot 60%
- Stijging aantal ritten 40%, stijging aantal dienstregeling uren 30% (rijtijd per rit neemt af)
- Aansluiting op netwerken Amsterdam Metropolitan Area & Haaglanden
- Keuze voor metro-achtig netwerk leidt tot 70% groei OV in 2016 (w.v. 20% autonoom)



# Propositie richting provincie

- Provinciale bijdrage in exploitatiekosten blijft ongeveer gelijk
- Investering in infrastructuur (excl. RGL) van € 280 miljoen gefaseerd uit te voeren
- Jaarlijkse investering vergelijkbaar met die voor Drechtsteden
- Gemeenten verantwoordelijk voor planologie, grond, Verkeers Regel Installaties (VRI's) en haltes

# Rol gemeenten

- Besluitvorming algemene beeld OV-visie
- Uitdragen aan provincie en buurregio's
- Vanuit verkeer & vervoer én ruimtelijke ontwikkeling:
  - Mogelijkheid fysieke realisatie behouden (bijv. Achmea-gebouw Leiden, visie Noordwijk RGL)
- Knelpunten congestievrije OV infrastructuur per gemeente aanpakken
- Fasering van maatregelen voorbereiden (quick wins, middellange en lange termijn)

# Lastig, maar realiseerbaar!

- OV: Holland Rijnland gaat er niet over, provincie bepaalt
- Regionaal OV heeft nog te weinig prioriteit Rijk
- Benadeelden goed informeren door uitleg keuzes, taak van de raden.
- Gevaar dat het betere de vijand van het goede wordt



# Proces

## Proces OV Visie:

- Wk. 44 2008: algemene presentatie in AB
- Wk. 51 2008: vrijgave voor zienswijzen (OV-visie en RSV)
- Wk. 51 2008 – wk. 12 2009: indienen zienswijzen door o.a. gemeenteraden, provincie en reizigersadviesraden
- Wk. 4 2009: info avonden gemeenteraden
- Wk. 6 2009: presentatie in provinciale staten commissie MKE
- juni 2009: vaststelling in AB (Ov-visie en RSV); aanbieden aan provincie