

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept)

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept)

Inhoud

Inleiding.....	2
Evaluatie van het lijnennet	3
Streeklijnen Westland e.o.....	7
Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021.....	7
Lijn 31 Den Haag – Hoek van Holland	7
Lijn 32 Delft – ‘s-Gravenzande	7
Lijn 37 Den Haag – Rotterdam-The Hague Airport	9
Lijn 34, 456 en 800-serie	9
Streeklijnen tussen Den Haag en Leiden.....	14
Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021.....	14
Lijn 42 Wassenaar – Voorschoten.....	14
Lijn 43 Den Haag – Leiden	14
Lijn 45 Den Haag – Leiden	15
Stads- en streeklijnen Delft e.o.....	16
Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021.....	16
Lijn 455 Station Delft – Zoetermeer Centrum West	16
Lijn 284 Delfgauw – Ypenburg (buurtbus)	17
Lijn 60 Station Delft – Nootdorp	17
Lijn 63 Station Delft – Delftse Hout.....	18
Lijn 69 Station Delft – TU/Technopolis	19
Stads- en streeklijnen Zoetermeer e.o.	20
Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021.....	20
Lijn 455 Zoetermeer Centrum West – Station Delft	20
Lijn 50 Zoetermeer Centrum West – Rijswijk	20
Lijnen 71, 72, 73 en 74 Stadsdienst Zoetermeer	21
Delfthopper	23
Rijtijden en aansluitingen	24
Frequenties	25

Inleiding

EBS verzorgt tot en met 2030 het openbaar vervoer in de concessie Haaglanden Streek. Op zondag 25 augustus 2019 startte de dienstregeling van deze nieuwe concessie. Behalve een nieuwe vervoerder betekende dit onder meer een nieuwe vloot bussen rijdend op groen gas of elektriciteit en een nieuw lijnennet dat in het teken stond van de introductie van R-net. Inmiddels draait de exploitatie een aantal maanden en wordt op basis van de eerste ervaringen in dit vervoerplan de balans opgemaakt.

Doelstelling en uitgangspunten

De doelstelling voor dit vervoerplan 2021 is het behouden en verder versterken van het OV- netwerk dat augustus 2019 is gestart, zodat verdere reizigersgroei mogelijk is. Ook wordt het aantal reizigers dat nadeel ondervindt van de keuzes in het lijnennet verkleind.

Bij deze doelstellingen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Handhaven van het uitgebreide aanbod op het R-net. We verwachten dat de vervoervraag hier de komende jaren verder zal groeien en daar is ook ruimte voor ingericht in de dienstregeling.
- Uitbouwen van het aanbod op plaatsen waar er (potentiële) vervoervraag is.
- Wegnemen van de belangrijkste oorzaken van klachten van reizigers. Dit speelt met name op het onderliggende net.
- Schrappen van een aantal ritten met geringe bezetting, ten faveure van bovenstaande uitbreidingen. We kijken hierbij naar ritten met een bezetting op het drukste punt in de spits van minder dan 15 reizigers, en buiten de spits van minder dan 5 reizigers. We stellen alleen voor om ritten te schrappen als daarvoor een goed alternatief bestaat.
- Het voorzieningenniveau van het OV in 2021 blijft gelijk aan dat van 2020. Uitbreidingen in het netwerk worden gecompenseerd door besparingen elders in het netwerk. Uitzondering hierop zijn de ritten op lijn 45 die EBS van Arriva overneemt.
- Het vervoerplan is gestoeld op de Kadernota OV en het Programma van Eisen voor de concessie Haaglanden Streek.

Procedure

De voorstellen in dit vervoerplan zullen door de MRDH worden getoetst aan de financiële en beleidsmatige kaders. MRDH stelt de betrokken gemeenten en het Metrocov in de gelegenheid te reageren op het vervoerplan. Daarna neemt de bestuurscommissie van de MRDH een definitief besluit. EBS verwerkt vervolgens de dienstregeling 2021 volgens het vastgestelde vervoerplan 2021. Onderstaande tabel toont de stappen en tijdslijn van dit proces.

Datum	Stap
6 maart	Aanleveren concept vervoerplan door EBS aan MRDH
15 mei	Advies door gemeenten en Metrocov aan MRDH
8 juli	Besluitvorming door MRDH
Augustus - september	Uitwerking dienstregeling door EBS
13 december	Start dienstregeling 2021 door EBS

Evaluatie van het lijnennet

In dit hoofdstuk kijken we naar het functioneren van het lijnennet. We doen dit aan de hand van de eerste telcijfers, gemeten over de periode 6 januari t/m 23 februari 2020. We kijken hier naar het lijnennet in zijn totaliteit, later in het vervoerplan gaan we per deelgebied hier nader op in. In de deze evaluatie hebben we de lijnen 42, 53, 144 en 284 buiten beschouwing gelaten vanwege een gebrek aan betrouwbare gebruikscijfers door opstartproblemen met de kleine voertuigen op deze lijnen. De Delfthopper is ook niet opgenomen, deze komt later apart terug in het vervoerplan.

Opzet van het lijnennet

Op 25 augustus 2019 startte EBS met een nieuw lijnennet in de regio Haaglanden. De belangrijkste wijzigingen in het netwerk waren:

- Versterking van de zware vervoerassen, onder meer door introductie van R-net, verhogen van de frequenties en verruimen van de bedieningstijden.
- Behouden en uitbouwen van goed functionerende stads- en streeklijnen, onder andere door iets ruimere bedieningstijden, hogere frequenties, her en der versnellen van routes en het bieden van enkele nieuwe verbindingen.
- Aanpassen van slecht bezette lijnen in het onderliggende lijnennet, ten faveure van de bovengenoemde uitbreidingen. Dit is onder meer gebeurd door verlaging van frequenties en inperking van bedieningstijden.

Gebruik van het lijnennet

We kunnen op dit moment nog geen gedetailleerde vergelijking maken tussen gebruikscijfers van voorgaande jaren en het huidige dienstregelingsjaar. Wel kunnen we een vergelijking maken met de instappers in het voormalige netwerk van Connexxion in maart 2017 dat een lichte stijging laat zien.

We verwachtten dat dit lijnennet de basis vormt voor verdere reizigersgroei in de komende jaren. Op werkdagen zijn er inmiddels gemiddeld 44.451 instappers op onze bussen. Op zaterdag zijn dit 19.050 instappers en op zondag 10.999.

Een stijging in het aantal instappers doet zich voornamelijk voor op de werkdagen. Over een gemiddelde week genomen zien we een groei van 9% t.o.v. dienstregeling 2017. In onderstaande tabel staat het gemiddelde aantal instappers per dag afgezet tegen die van Connexxion uit maart 2017:

Dagsoort	Maart 2017	Januari 2020	Groei	Groei %
Werkdag	40.163	44.451	4.288	11%
Zaterdag	19.399	19.050	-349	-2%
Zondag	12.236	10.999	-1.237	-10%
Totaal per week			19.856	9%

Bron: ov-chipkaart cijfers in periode 6 januari t/m 23 februari 2020 (EBS); maart 2017 (Connexxion).

Als we de instappers verder uitsplitsen zien we dat 16% van de instappers gebruik maakt van het R-net (lijnen 455 en 456), 61% van de streeklijnen (lijnen 30 t/m 37, 43 t/m 46, 50 & 51 en 824 t/m 831), 17% van de stadslijnen in Delft (lijnen 60 t/m 69) en 5% van de stadslijnen in Zoetermeer (lijnen 70 t/m 74). Om een indicatie te geven van het gebruik per lijn tonen we in de onderstaande tabel de aantallen instappers per dagsoort:

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept, gewijzigde versie)

Lijn	Werkdag	Zaterdag	Zondag
30	5.006	1.534	877
31	3.000	1.323	791
32	2.694	979	441
33	1.147	289	181
34	784	101	-
37	1.945	995	690
43	2.705	1.789	1.068
44	1.192	591	428
45 (EBS ritten)	3.633	2.242	1.377
46	1.241	634	461
50	440	-	-
51	3.156	1.512	788
60	1.124	651	337
61	742	448	249
62	1.372	838	521
63	1.180	834	487
64	1.555	967	476
69	1.662	-	-
70	1.080	423	217
71	517	233	121
72	385	169	91
73	195	56	-
74	136		
455	3.142	1.074	661
456	4.249	1.368	736
824	19	-	-
826	29	-	-
827	66	-	-
829	26	-	-
831	28	-	-
Totaal	44.451	19.050	10.999

Bron: ov-chipkaart cijfers in de periode 6 januari t/m 23 februari 2020.

De bovenstaande cijfers geven enkel een beeld van het aantal instappers per dag per lijn. Hiermee kan nog geen goed beeld verkregen worden hoe lijnen daadwerkelijk presteren. Daarom is in de volgende tabel de dynamische bezetting weergegeven die gerealiseerd wordt over een lijn. Deze bezetting wordt als het volgt berekent:

$$\text{Dynamische bezetting} = \frac{\text{Aantal reizigerskilometers op een lijn}}{\text{Aantal dienstregelingkilometers}}$$

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept, gewijzigde versie)

Deze bezetting is een goede indicatie of vraag en aanbod goed bij elkaar aansluiten. De bezettingen die in de volgende tabel worden weergegeven zijn per werkdag om zo alle lijnen goed met elkaar te kunnen vergelijken:

Lijn	Dynamische bezetting
30	8,3
31	8,6
32	11,2
33	8,3
34	5,4
37	6,1
43	13,8
44	14,1
45	13,4
46	5,5
50	5,7
51	10,1
60	3,8
61	4,9
62	5,9
63	6,7
64	5,5
69	10,0
70	5,4
71	6,5
72	3,3
73	1,5
74	3,7
455	8,2
456	10,3
824	12,6
826	13,4
827	19,3
829	13,0
831	12,6
R-net	9,5
Streeklijnen	9,2
Stadsdienst Delft	6,2
Stadsdienst Zoetermeer	4,4
Gem. alle lijnen	8,6

Uit deze cijfers komt naar voren dat lijn 44 op dit moment de beste verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en dienstregelingskilometers heeft (veilinglijn 827 uitgezonderd, die slechts twee ritten per dag rijdt). Gedurende een gemiddelde kilometer die een bus op deze lijn rijdt zitten er 14,1

reizigers in de bus. Kijken we naar lijnen met een dag dekkende dienstregeling dan komt lijn 43 als beste naar voren, hier is de dynamische bezetting 13,8. Ook is te zien dat gemiddeld genomen de R-net lijnen het beter doen dan de stads- en streeklijnen, op individueel niveau is de verwachting dat de lijnen 455 en 456 nog gaan stijgen in de lijst als het aantal reizigers meer in lijn gaat komen met de geboden frequenties. Ook opvallend is de lage dynamische bezetting van de stadsdienst Zoetermeer, deze blijft op dit moment flink achter bij de rest van het netwerk dat gemiddeld op een bezettingsgraad zit van 8,6. Om onder andere deze bezettingsgraad te verhogen komen wij later in dit plan met wijzigingsvoorstellen voor Zoetermeer.

Meest voorkomende klachten van reizigers

Hoewel het OV aanbod er voor veel reizigers op vooruit is gegaan, en voor een ander deel van de reizigers hetzelfde is gebleven, is er ook een deel van de reizigers dat nadeel ondervindt van de keuzes in het lijnennet. Hieronder staat de top 6 van klachten vanuit de concessie Haaglanden weergegeven.

#	Locatie	Lijn	Klacht
1	Wateringse Veld, Den Hoorn	37	Te laag aanbod in ochtendspits
2	Wateringse Veld, Den Hoorn, Delft	37	Grote vertragingen, met name in Den Haag
3	's-Gravenzande, Naaldwijk, De Lier	32	Te hoge bezetting in ochtendspits richting Delft
4	's-Gravenzande	32	's Avonds en op zondag geen aansluiting op lijn 31
5	Rijswijk	30	Slechte aansluiting tussen bus en sprinters
6	Wassenaar	43	Te hoge bezetting op enkele ritten in ochtendspits

Een van onze doelstellingen voor dit vervoerplan is om het aantal reizigers dat nadeel van de keuzes in het lijnennet ondervindt te verkleinen. Onze voorstellen verderop in dit vervoerplan zijn er dan ook op gericht om de oorzaken van de meest voorkomende klachten weg te nemen.

Lijnvoeringsvoorstellen

In de volgende hoofdstukken wordt dieper in het functioneren van het lijnennet gedoken. Dit gebeurt per deelgebied waarbij de volgende punten worden behandeld:

- De reizigersaantallen en de verdeling van hun bestemmingen
- Beschrijving van de huidige lijnvoering
- Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021

Bij lijnvoeringsvoorstellen moet gedacht worden aan wijzigingen in routes, frequenties, haltes en bedieningstijden.

Rijtijden en aansluitingen

Als laatste in dit vervoerplan wordt nog aandacht geschonken aan rijtijden en belangrijke aansluitingen in het lijnennet.

Streeklijnen Westland e.o.

Huidige lijnvoering

In het Westland rijdt EBS met een 7-tal streeklijnen waaronder R-netlijn 456. Het gaat hierbij om de volgende lijnen, dikgedrukte lijnen worden in deze paragraaf besproken:

- **Lijn 456: Den Haag Leyenburg – Poeldijk – Honselersdijk – Naaldwijk – Maasland – Schiedam**
- Lijn 30: Zoetermeer – Rijswijk – Wateringen – Honselersdijk – Naaldwijk
- **Lijn 31: Den Haag Leyenburg – Monster – 's-Gravenzande – Hoek van Holland**
- **Lijn 32: Delft – De Lier – Naaldwijk – 's-Gravenzande**
- Lijn 33: Delft – Schipluiden – Maasland – Maassluis
- **Lijn 34: Monster – Naaldwijk – Maasdijk – Maassluis**
- **Lijn 37: Den Haag Leyenburg – Wateringse Veld – Den Hoorn – Delft – Rotterdam Airport**

Naast deze lijnen worden er vanuit verschillende plaatsen nog enkele vroege ritten naar de Bloemenveiling in Honselersdijk gereden. Deze ritten zullen ook aan bod komen in dit vervoerplan. Het gaat om de volgende lijnen:

- **Lijn 824: Rotterdam Marconiplein – Schiedam – Vlaardingen – Honselersdijk (1 rit)**
- **Lijn 826: Vlaardingen – Maasland – Maassluis – Honselersdijk (1 rit)**
- **Lijn 827: Den Haag – Honselersdijk (2 ritten)**
- **Lijn 829: Spijkenisse – Hoogvliet – Honselersdijk (1 rit)**
- **Lijn 831: Rotterdam Centraal – Rotterdam Zuid – Honselersdijk (1 rit)**

Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021

In deze paragraaf worden enkel de lijnen besproken waarop wij wijzigingen zullen doorvoeren. Te beginnen met lijn 31. De lijnen 34, 456 en de Veilinglijnen worden gezamenlijk besproken.

Lijn 31 Den Haag – Hoek van Holland

De ritten tussen Den Haag en Hoek van Holland v.v. zullen ongewijzigd worden aangeboden, de spitsritten tussen Den Haag en 's-Gravenzande v.v. zullen qua route licht wijzigen.

Om in- en uitstappers van lijn 31 in 's-Gravenzande beter te bedienen zullen de spitsritten in 2021 heen en terug dezelfde route gaan rijden binnen het dorp. Dit betekent dat alle ritten van en naar Den Haag in 's-Gravenzande dezelfde route gaan rijden, zowel de lange als korte ritten (zie kaartje op volgende pagina). Het begin- en eindpunt van de spitsritten komt bij de halte Zandveeltplein te liggen. De vertrek- en aankomsttijden van deze ritten in Den Haag zullen niet wijzigen.

Met deze wijziging wordt de dienstregeling duidelijker gemaakt en vervalt het onderscheid in route tussen de lange en korte ritten binnen 's-Gravenzande.

Lijn 32 Delft – 's-Gravenzande

Ook lijn 32 zal een kleine routewijziging krijgen in 's-Gravenzande. Daar rijdt de lijn sinds 25 augustus een route via de Beukenlaan naar zijn eindpunt bij de halte Naaldwijkseweg. Om verschillende redenen zien wij nu dat een routewijziging na één jaar al noodzakelijk is.

Ten eerste kunnen wij 's avonds en op zondag geen goede overstap tussen lijn 31 en 32 bieden (nummer 4 uit onze klachten top 6), overstappers vanuit Naaldwijk die verder willen reizen naar Monster hebben in de huidige dienstregeling net geen aansluiting. Ten tweede behoedt de huidige krappe en smalle route ons ervan om gelede bussen van 18 meter lengte in te zetten op de drukste ochtendrit vanuit 's-Gravenzande naar Naaldwijk en Delft (nummer 3 uit onze klachten top 6). Naast deze redenen hebben wij ook te maken met een aantal klachten van omwonenden over onze bussen door de Beukenlaan.

Met het bovenstaande in het achterhoofd willen wij de route als volgt wijzigen: rijdend op de Naaldwijkseweg vanuit Naaldwijk zal lijn 32 rechtsaf slaan en via de Koningin Julianalaan naar het nieuwe eindpunt bij de halte De Brug (zie onderstaand kaartje) rijden. Ons voorstel aan de gemeente Westland is om het huidige haltepaar op de Oudelandstraat te verplaatsen naar de Koningin Julianalaan (tussen de twee rotondes in) waar nog een tweetal oude haltekommen aanwezig is. Zo kunnen de bussen op lijn 32 gemakkelijk keren om aan de terugrit te beginnen.



De voordelen van deze wijziging zijn dat de haltes Heliotroop en Edisonstraat op de Julianalaan weer in twee richtingen worden aangedaan, de overstap tussen lijn 31 en 32 in beide richtingen wordt hersteld en dat op de drukste ochtendrit (gem. bezetting van 35 reizigers tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk en 45 bij aankomst in Delft) meer capaciteit geboden kan worden met een 18 meter lange gelede bus, deze route is daar namelijk wel geschikt voor. Bijkomend voordeel is dat de klachten van omwonenden rond de Beukenlaan tot een verleden horen.

Nadeel van deze wijziging is dat reizigers van en naar Naaldwijk en Delft die nu in- of uitstappen in het centrum van het dorp bij de haltes Naaldwijkseweg of Langestraat (96 resp. 48 instappers per dag) met een langer vortransport te maken krijgen. De halte De Brug ligt op een afstand van 800 resp. 500 meter van deze haltes. Reizigers kunnen op deze halte wel overstappen tussen de lijnen 31 en 32 om zo toch per bus van en naar deze eerder genoemde haltes te reizen. De halte Beukenlaan (7 instappers per dag) die nog in tijdelijke vorm was aangelegd zal komen te vervallen. De halte Woutersweg (1 instapper) heeft direct om de hoek een alternatief in de halte Heliotroop.

Wij zijn van mening dat het herstellen van de aansluitingen tussen lijn 31 en 32 en het kunnen aanbieden van grotere capaciteit op de drukste ritten opweegt tegen de hiervoor beschreven nadelen. Wij lossen hiermee immers twee klachten op uit onze klachten top 6. Door de halte De Brug uit te breiden met voorzieningen die wenselijk zijn, zoals voldoende fietsenrekken, ruime abri's en verhoogde halteperons, kan deze halte als knooppunt voor het hele dorp gaan dienen.

Lijn 37 Den Haag – Rotterdam-The Hague Airport

Op nummer één en twee in onze klachten top 6 staat lijn 37 vermeldt. Nummer één is het gebrek aan capaciteit op werkdagen in de ochtendspits tussen Den Haag en Delft en nummer twee is het grote aantal vertragingen dat deze lijn oploopt.

In de ochtendspits is de bezetting op het drukste punt tussen Den Haag naar Delft gemiddeld 33 reizigers per rit met een piek van gemiddeld 45 reizigers, beide teveel om schommelingen in het reizigersaanbod op te kunnen vangen. Om de capaciteitsproblemen op te lossen gaan wij de frequentie van lijn 37 in de ochtendspits tussen 07:00 en 09:00 uur verhogen naar 4x per uur. Met deze maatregel gaan wij er vanuit dat alle reizigers weer mee kunnen met de bus en dat ook deze klacht tot het verleden gaat horen.

De andere klacht kunnen wij naast het aanpassen van de rijtijden niet oplossen op de korte termijn. Voor de langere termijn hebben wij voorstellen bij de MRDH gedaan tot versnelling van het OV in Wateringse Veld. De vertragingen op deze lijn worden dan ook met name opgelopen rond de kruising met de A4 en in Wateringse Veld. Later dit voorjaar gaan wij een grondige rijtijdanalyse uitvoeren om zo de rijtijden van lijn 37 robuuster te maken die de betrouwbaarheid moeten gaan vergroten.

Een andere wijziging is dat wij voortaan alle ritten laten doorrijden naar Rotterdam-The Hague Airport. Enkele ritten per dag starten en eindigen nu nog in Delft, waardoor in de huidige dienstregeling tijdens de ochtendspits en enkele momenten in de middag niet tussen Delft en het vliegveld gereden wordt. Omdat er vanuit het vliegveld al verzoeken zijn gekomen om ook tijdens de ochtendspits te rijden en om de lijn nog beter te promoten voeren wij deze wijzigingen in de bedieningstijden van lijn 37 naar het vliegveld door. Deze laatste dienstregelingswijziging gaat in de praktijk al medio 2020 in.

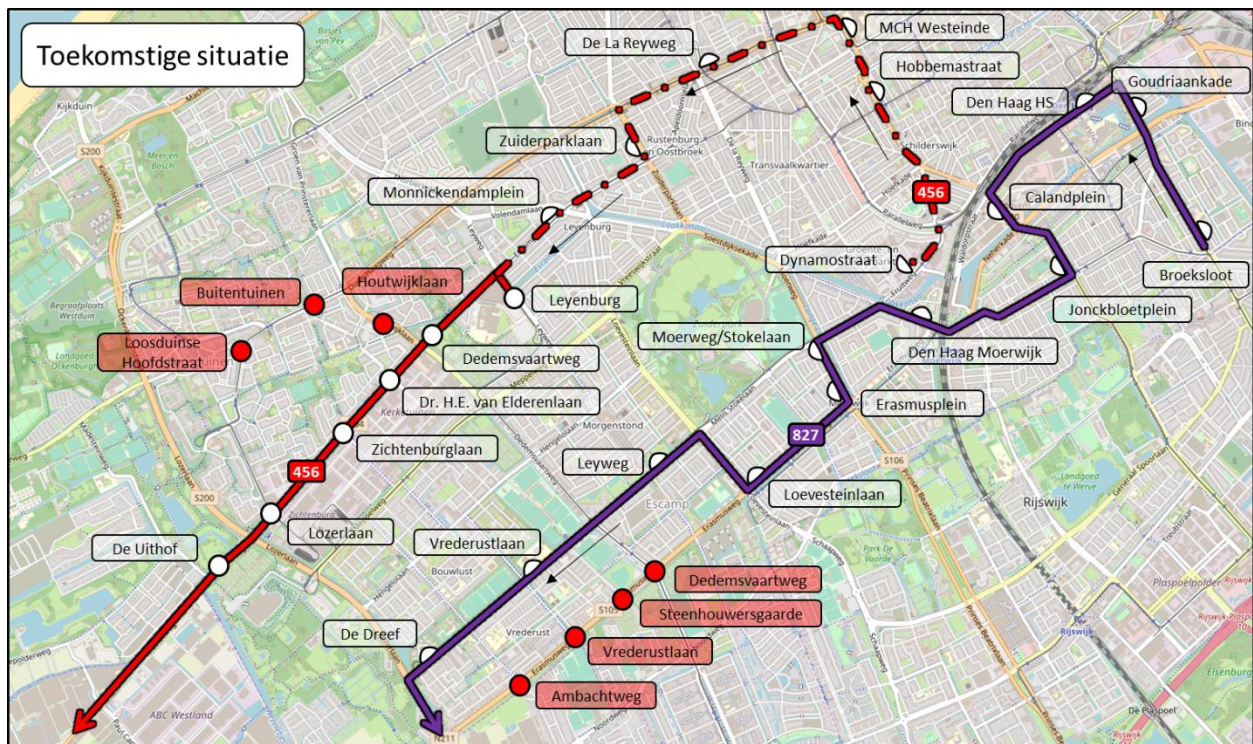
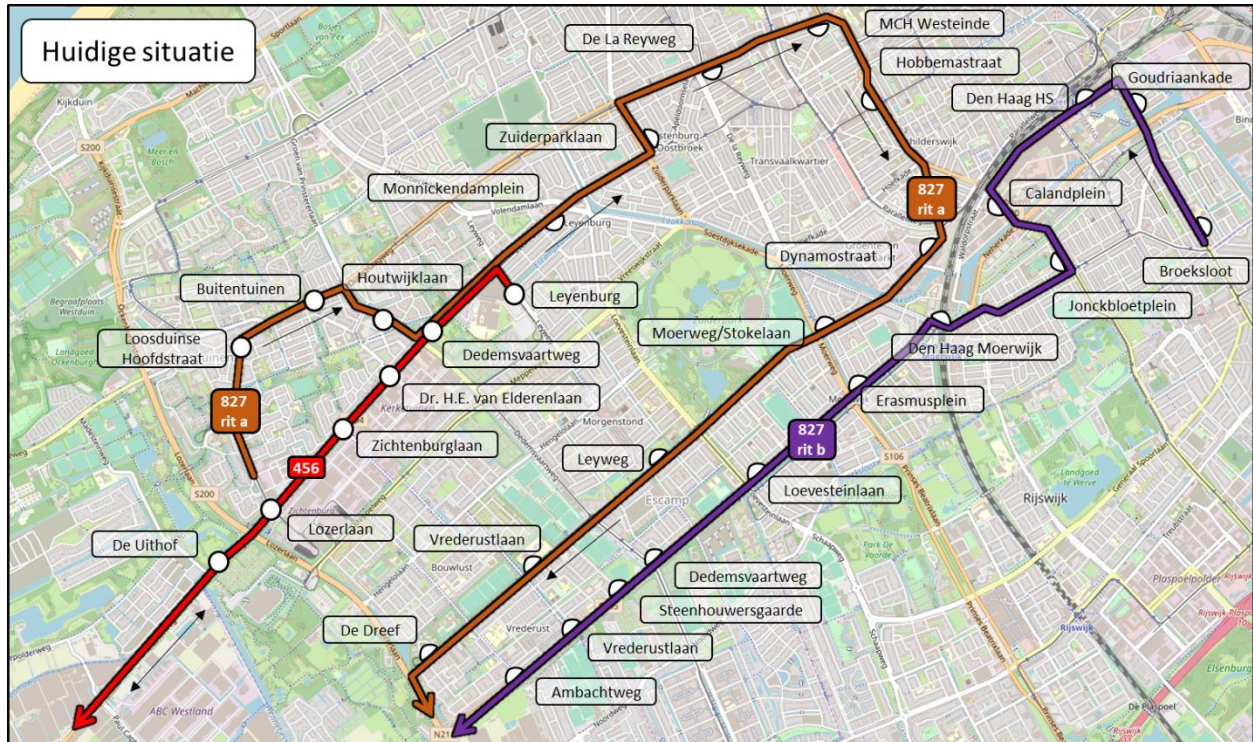
Lijn 34, 456 en 800-serie

In de vroege ochtend rijden er 6 ritten vanuit verschillende plaatsen naar de Bloemenveiling in Honselersdijk. De meeste van deze ritten zijn voor ongeveer de helft bezet. Om het aanbod tijdens deze vroege uren van de dag beter te laten aansluiten bij de vraag wil EBS een groot deel van het aantal ritten combineren. De vrijgespeelde kilometers kunnen we op andere delen van het netwerk inzetten, zoals de broodnodige frequentie uitbreiding op lijn 37. Hoe die combinatie eruit gaat zien leggen we in deze paragraaf uit.

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept, gewijzigde versie)

Veilingritten Den Haag

Vanuit Den Haag rijden er nu twee ritten van lijn 827 naar de Bloemenveiling in Honselersdijk, één rit met vertrek in Loosduinen en één met vertrek uit het Laakkwartier. Per december laten wij nog steeds twee ritten vanuit Den Haag rijden, de routevoering en lijnnummers passen we wel aan.



De belangrijkste wijziging is dat de rit van lijn 827 vanuit Loosduinen opgeheven wordt. Als alternatief biedt EBS een extra vroege rit van lijn 456 aan die om 05:39 aankomt in Honselersdijk (en daarna doorrijdt naar Schiedam). Werknemers van de veiling uit Loosduinen en Leyenburg kunnen dan van deze rit gebruik gaan maken. Om werknemers die nu instappen in Rustenburg, het centrum en de Schilderswijk een alternatief te bieden wil EBS deze extra vroege rit van lijn 456 op de Dynamostraat laten starten. Vanaf de Dynamostraat wordt via de huidige route door de genoemde buurten naar Leyenburg gereden, vanaf Leyenburg wordt doorgereden via de bestaande route van lijn 456. Om dit mogelijk te maken doen wij de MRDH het verzoek om voor deze ene rit een uitzondering te maken op de eisen uit het bestek omtrent het R-net, dat verbiedt om buiten de voorgeschreven route te rijden.

Voordeel van deze wijziging is dat ook andere reizigers dan werknemers van de veiling kunnen profiteren van deze extra vroege rit, niet alleen in Den Haag maar ook op de rest van de route naar Schiedam Centrum. Dit in tegenstelling tot de huidige veilingrit die niet verder rijdt dan Honselersdijk. De reistijd voor de meeste reizigers zal gelijk blijven, voor die vanuit Loosduinen zal deze zelfs afnemen.

Op bovenstaande kaartje is te zien dat de rit vanuit Laak onder het lijnnummer 827 blijft rijden. Rond station Moerwijk en in de Escamp zal deze rit wel een aangepaste route krijgen om de drukkere haltes van de vervallen rit op te vangen. Vanaf station Moerwijk wordt een klein ommetje via de Melis Stokelaan gereden naar het Erasmusplein. Bij de Loevensteinselaan wordt weer naar de Melis Stokelaan gereden om deze vervolgens te blijven volgen tot aan de Lozerlaan, hier rijdt de lijn vervolgens door naar de Bloemenveiling volgens de bestaande route. De vervallen haltes op de Erasmusweg kennen bij elkaar opgeteld gemiddeld 2 instappers per dag, deze reizigers hebben met de haltes op de Melis Stokelaan een alternatief in de buurt.

EBS is ook voornemens om de veilinglijnen zichtbaarder te maken op straat en meer onderdeel te laten uitmaken van het complete OV-aanbod in Haaglanden. Een aantal haltes zijn op dit moment namelijk nog niet zichtbaar door het volledig ontbreken van halteborden. Daarom willen wij na vaststelling van het vervoerplan met de gemeente Den Haag in gesprek. Doel is om alle haltes die nu nog niet fysiek zichtbaar zijn met het plaatsen van halteborden herkenbaar te maken.

Overige wijzigingen lijn 456

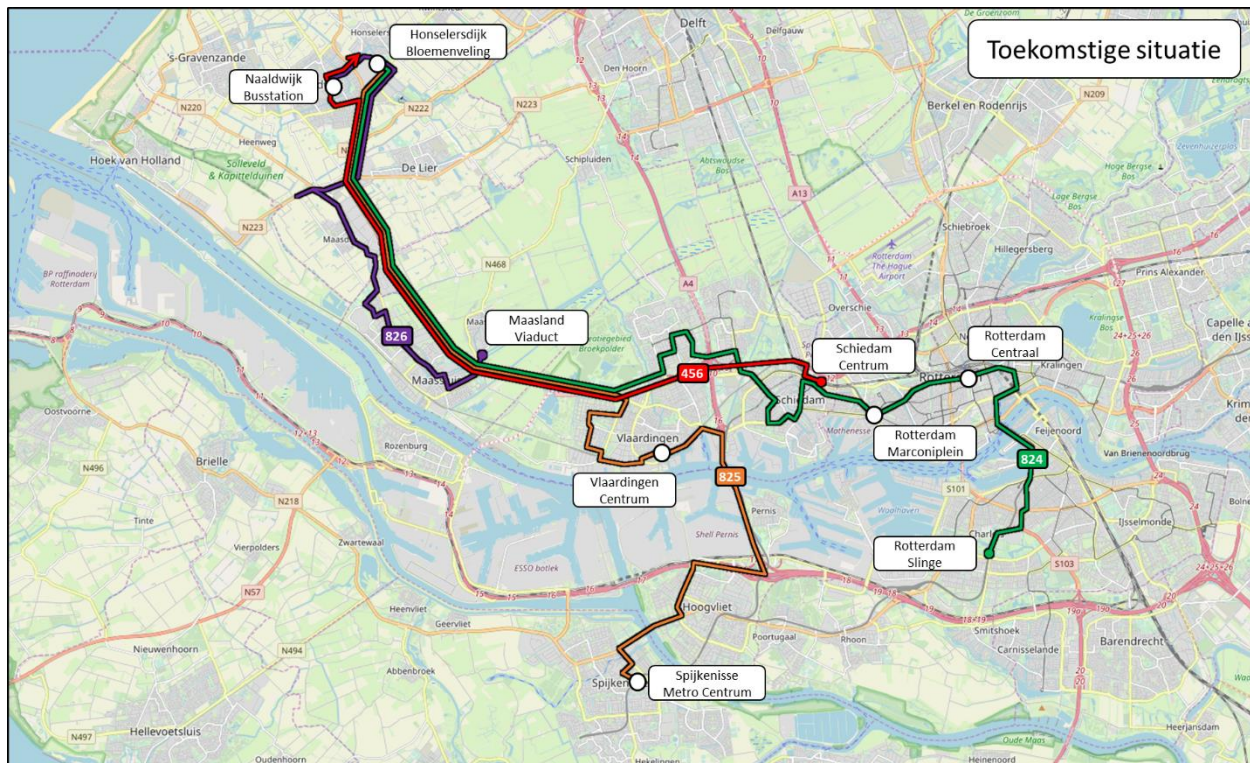
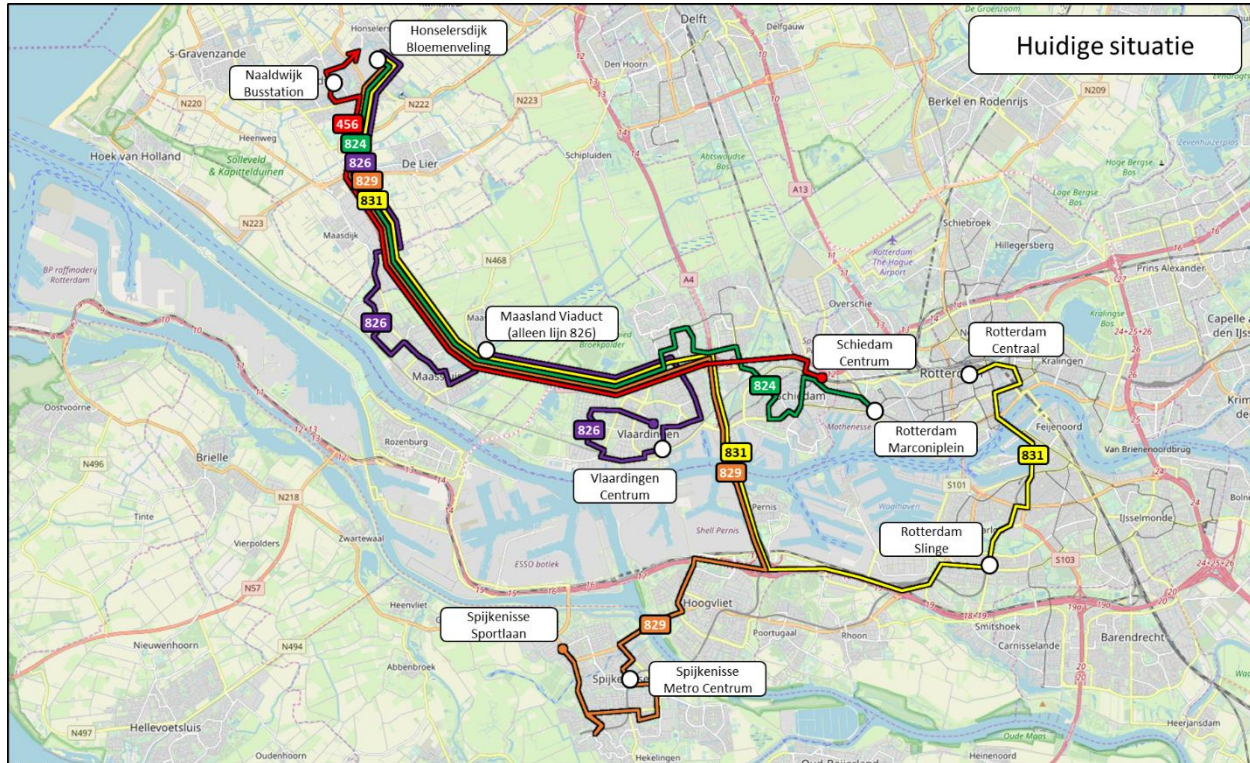
Naast alle wijzigingen gerelateerd aan de Bloemenveiling gaan wij op lijn 456 aan het eind van de dag één rit opheffen vanwege het geringe gebruik. Dit betreft op werkdagen en zondag de rit tussen Leyenburg en Naaldwijk met vertrek om 00:27. De gemiddelde bezetting van deze rit is 2 reizigers. De vrijgekomen kilometers zetten wij elders in waar er meer reizigers mee vervoerd kunnen worden. Op zaterdag laten we de rit van 00:27 uur in stand om uitgangspubliek een langer avondje uit te gunnen.

Ook wordt er in het kader van de introductie van het R-net gekeken naar het versnellen van deze lijn. In samenwerking met de gemeente Westland worden er op dit moment een ontwerp gemaakt voor de haltes in Honselersdijk. Daar moeten de huidige drie haltes plaats gaan maken voor één of twee nieuwe. Hier komen wij zo spoedig mogelijk op terug als de plannen definitief zijn.

Vervoerplan Haaglanden Streek 2021 (concept, gewijzigde versie)

Veilingritten Rotterdam en omstreken

Vanuit het zuiden van de regio rijden er op dit moment vier ritten met elk hun eigen lijnnummer richting de veiling in Honselersdijk. In combinatie met een vroege rit op lijn 34 willen we de routevoering van deze ritten anders invullen.



Vanuit Vlaardingen rijdt lijn 826 op dit moment via Maasland, Viaduct en Maassluis naar Honselersdijk. Voorstel is om de route te laten starten op Maasland, Viaduct en vanaf de P.C. Hooftlaan in Maassluis via de route van lijn 34 door Maasluis en Maasdijk te laten rijden, via het veilingterrein zal deze rit doorrijden naar het busstation in Naaldwijk. Deze rit zal tussen Maassluis en Naaldwijk de eerste rit van lijn 34 (v. 05:44 uur a. 06:14 uur) vervangen. Op deze manier kunnen we medewerkers van de veiling blijven vervoeren en reizigers van lijn 34 tussen Maassluis en Naaldwijk. Bijkomend voordeel is dat ook vanuit Maasdijk de bus naar de veiling genomen kan worden. De eerste rit van lijn 34 tussen Naaldwijk en Monster blijft ongewijzigd.

Om de vervallen route van lijn 826 door Vlaardingen op te vangen gaan wij de lijn vanuit Spijkenisse via de drukste haltes in Vlaardingen laten rijden onder het nieuwe lijnnummer 825. Vanaf afrit 16 Vlaardingen-Oost op de A4 rijdt lijn 825 naar station Vlaardingen Centrum. Vanaf daar wordt via de bestaande haltes in Vlaardingen-West (in tegengestelde rijrichting) naar oprit 8 Vlaardingen-West gereden om vanaf daar non-stop naar Honselersdijk te rijden. De haltes in het centrum van Vlaardingen die komen te vervallen hebben gem. minder dan twee instappers per dag, deze reizigers kunnen met de nieuwe dienstregeling bij station Centrum opstappen.

In Spijkenisse gaat de rit bij de halte Metro Centrum starten, door het gebrek aan instappers op het traject tussen Spijkenisse, Sportlaan en Spijkenisse, Metro wordt dit deel van de route opgeheven. Het gaat hierbij om totaal gem. 3 instappers per dag. Deze reizigers hebben als alternatief station Centrum om in te stappen. De haltes in Hoogvliet blijven ongewijzigd in de route zitten.

In Rotterdam gaan we de lijnen 824 en 831 samenvoegen tot één lijn, het lijnnummer 824 blijft daarbij bestaan. De huidige lijn 824 blijft ongewijzigd bestaan tussen Rotterdam Marconiplein en Honselersdijk. De lijn wordt wel langer door de samenvoeging met lijn 831. De rit zal beginnen bij metrostation Slinge in Rotterdam Zuid, in tegengestelde richting zal via de bestaande route naar Rotterdam Centraal worden gereden. Vanaf Rotterdam Centraal zal de lijn via de snelste route naar het Marconiplein worden gereden om daar de bestaande route van lijn 824 te vervolgen. Met deze wijziging komen er geen haltes te vervallen.

Reizigers in Rotterdam-Zuid en Spijkenisse krijgen te maken met een reistijdtoename van 20 resp. 15 minuten, wij zijn echter van mening dat de vrijgespeelde kilometers die we elders gaan inzetten opwegen tegen dit nadeel. Met de eerder genoemde capaciteitsuitbreiding op lijn 37 gaan er meer reizigers op vooruit dan dat we met deze maatregel in Rotterdam en Spijkenisse benadelen.

Om voldoende capaciteit te bieden op de samengevoegde lijnen, zullen de ritten op lijn 824 en lijn 825 met gelede bussen worden gereden. Op de overige veilinglijnen bieden standaard bussen van 12 meter genoeg capaciteit.



Streeklijnen tussen Den Haag en Leiden

Huidige lijnvoering

In het gebied tussen Den Haag en Leiden rijdt EBS met een 6-tal streeklijnen. Het gaat hierbij om de volgende lijnen, dikgedrukte lijnen worden in deze paragraaf besproken:

- **Lijn 42: Wassenaar – Voorschoten**
- **Lijn 43: Den Haag Centraal – Wassenaar – Leiden Centraal**
- Lijn 44: Den Haag Centraal – Wassenaar – Duinrell
- **Lijn 45: Den Haag Centraal – Voorburg – Leidschendam – Voorschoten – Leiden Centraal**
- Lijn 46: Den Haag Centraal – Voorburg – Leidsenhage – Voorschoten
- Lijn 144: Den Haag Centraal – Wassenaar – Duinrell (expresslijn, enkel in de zomermaanden)

Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021

In deze paragraaf bespreken we de wijzigingsvoorstellen voor lijn 43. Lijn 45 halen we aan vanwege de overheveling van ritten tussen Arriva en EBS. Ook lijn 42 wordt als nieuwe lijn kort besproken.

Lijn 42 Wassenaar – Voorschoten

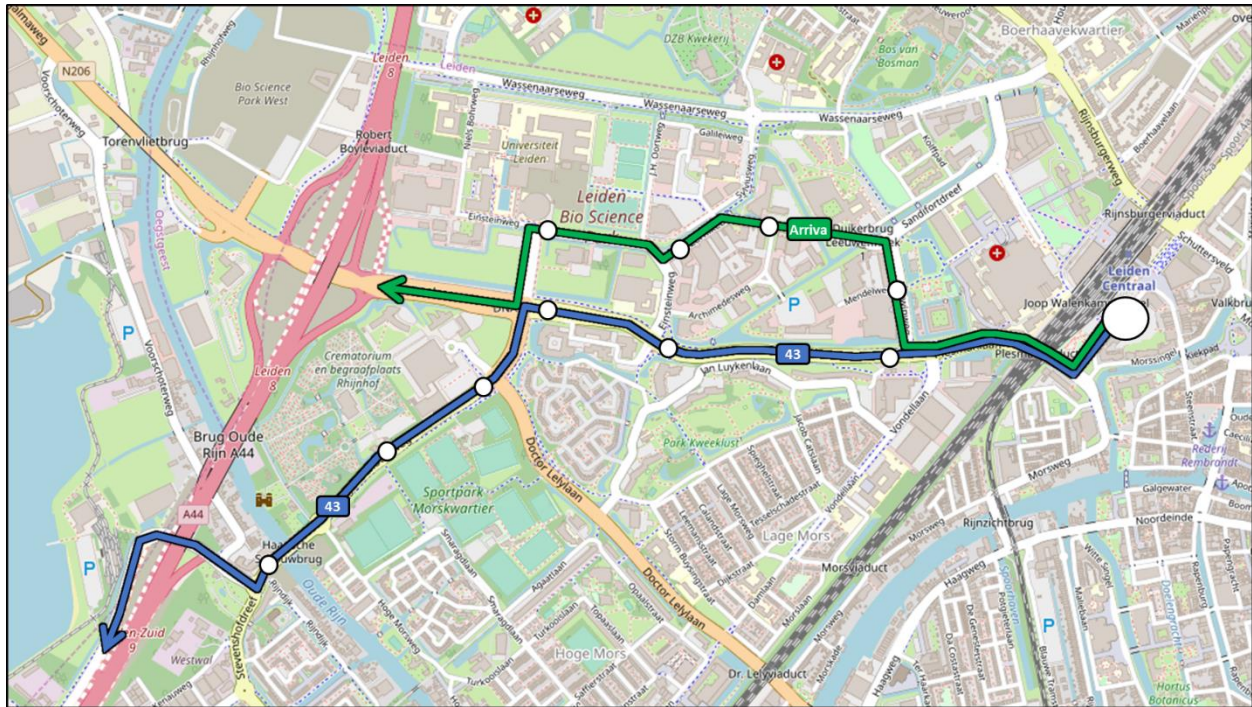
Deze lijn is als nieuwe lijn aangeboden en is per augustus 2019 begonnen met rijden. Door de late levering van het juiste materieel dat op deze lijn rijdt is het helaas nog niet mogelijk om een goed beeld te schetsen van het gebruik. Om deze reden en omdat het een nieuwe lijn betreft die nog maar een paar maanden rijdt zullen wij voor 2021 geen wijzigingen doorvoeren. Uiteraard zullen we het gebruik aandachtig blijven volgen.

Lijn 43 Den Haag – Leiden

Op nummer 6 van onze klachten top 6 staat lijn 43. In de ochtendspits zien wij dat op één rit te weinig capaciteit wordt geboden t.o.v. de vraag die er op dat moment is. Dit gaat specifiek om de rit met vertrek om 07:20 vanuit Den Haag naar Leiden. Gedurende een kort traject binnen Wassenaar loopt de gem. bezetting hier op naar een piek van 51 reizigers. Dit is teveel voor het materieel dat nu nog op deze rit rijdt. Dit willen wij oplossen door deze rit met een 18 meter gelede bus te gaan rijden. Het probleem is echter dat tussen de haltes Ter Weerlaan en Rozenplein in Wassenaar de route niet geschikt is voor dit langere bustype. Er zijn al eerder gesprekken gevoerd met de gemeente Wassenaar over mogelijkheden tot aanpassing, maar daar is nog geen oplossing uit voortgekomen. Wij willen graag deze gesprekken weer starten om tot een oplossing te komen. De inzet van langere bussen is in dit geval de enige oplossing om voldoende capaciteit te bieden voor de grote vraag die er op dit specifieke tijdstip is.

Een andere aanpassing op lijn 43 die wij voornemens zijn te gaan doen is het strekken van de route in Leiden. Na de halte Holiday Inn zal lijn 43 via de Plesmanlaan naar Leiden Centraal gaan rijden v.v. De haltes op het Bio Science-Park komen daarmee te vervallen, als alternatief kan er opgestapt worden op een van de haltes aan de Plesmanlaan. De haltes op het Science-Park zullen door Arriva bediend blijven worden. Het voordeel van deze wijziging is dat onze reizigers uit Wassenaar sneller op station Leiden Centraal zijn. Gemiddeld reizen er 363 reizigers per dag vanuit Wassenaar en Den Haag naar station Leiden Centraal tegenover 63 reizigers naar één van de haltes op het Science-Park. Een grote groep reizigers heeft voordeel bij een kortere reistijd van circa 3 minuten tegenover een relatief kleine groep reizigers voor wie de loopafstand van en naar de halte met gemiddeld 200 meter gaat toenemen. De reizigers tussen station Leiden Centraal en het Science-Park zullen kunnen blijven reizen met Arriva. Met

Arriva is al contact geweest met betrekking tot deze wijziging en is er data over het gebruik van de haltes op het Science-Park uitgewisseld zodat zij niet voor verrassingen komen te staan.



Lijn 45 Den Haag – Leiden

Op deze lijn stellen wij geen wijzigingen voor, wel zullen per december alle ritten door EBS gereden gaan worden. Vanaf dat moment zal lijn 45 volledig onderdeel zijn van de concessie Haaglanden.



Stads- en streeklijnen Delft e.o.

Huidige lijnvoering

In en rond Delft rijdt EBS met een 6-tal streeklijnen en 6-tal stadslijnen. Het gaat hierbij om de onderstaande lijnen, dikgedrukte lijnen worden in deze paragraaf besproken. Voor de wijzigingen op de lijnen 32 en 37, zie hoofdstuk Westland.

Streeklijnen

- **Lijn 455: Delft – Pijnacker – Zoetermeer Centrum West**
- Lijn 32: Delft – De Lier – Naaldwijk – 's-Gravenzande
- Lijn 33: Delft – Schipluiden – Maasland – Maassluis
- Lijn 37: Den Haag Leyenburg – Wateringse Veld – Den Hoorn – Delft – Rotterdam Airport
- Lijn 51: Delft – Rijswijk – Den Haag Grote Markt
- Lijn 53: Delft – 't Haantje – Rijswijk
- **Lijn 284: Buurtbus Delfgauw – Pijnacker – Nootdorp – Ypenburg**

Stadslijnen

- **Lijn 60: Station – Nootdorp Centrum – Nootdorp Metro**
- Lijn 61: Station – Kuyperwijk
- Lijn 62: Station – Delfgauw
- **Lijn 63: Station – IKEA – Delftse Hout**
- Lijn 64: Station – Voorhof – Tanthof
- **Lijn 69: Station – TU – Technopolis**

Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021

In deze paragraaf bespreken we de wijzigingsvoorstellen voor de lijnen 455, 284, 60, 63 en 69. De wijzigingen zijn ten opzichte van het lijnennet dat wij rijden nadat de omleiding van Sint Sebastiaansbrug voorbij is.

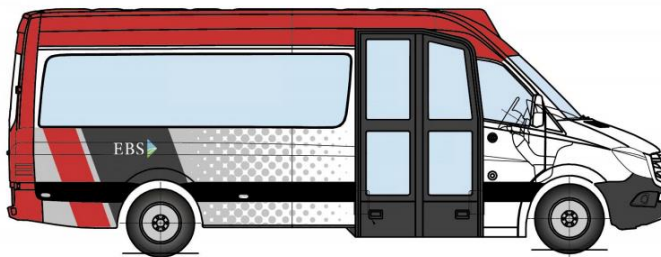
Lijn 455 Station Delft – Zoetermeer Centrum West

Net als bij lijn 456 wordt ook op lijn 455 in het kader van de introductie van het R-net gekeken naar het versnellen van deze lijn. In samenwerking met de gemeentes Delft, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer zijn er plannen gemaakt voor het opwaarderen en opheffen van haltes. Als deze plannen definitief zijn komen wij hier zo spoedig mogelijk op terug.



Lijn 284 Delfgauw – Ypenburg (buurtbus)

Wijzigingen op buurtbuslijn laat EBS in eerste instantie altijd over aan de buurtbusvereniging. Zij staan dicht bij de reiziger en kunnen dan ook beter aanvoelen wat de reiziger verlangt van de dienstverlening. De vereniging heeft te kennen gegeven dat zijn gaan nadenken over een nieuwe route binnen Nootdorp i.v.m. het doortrekken van lijn 60 naar station Ypenburg en metrostation Nootdorp Centrum. Omdat het niet nuttig is om parallel aan elkaar te gaan rijden wordt er gekeken of lijn 284 een betere route door Nootdorp kan gaan rijden waar de reizigers meer aan zullen hebben. Over de exacte wijziging wordt nu nog overlegd, de definitieve uitkomst wordt zo spoedig mogelijk bekend gemaakt.



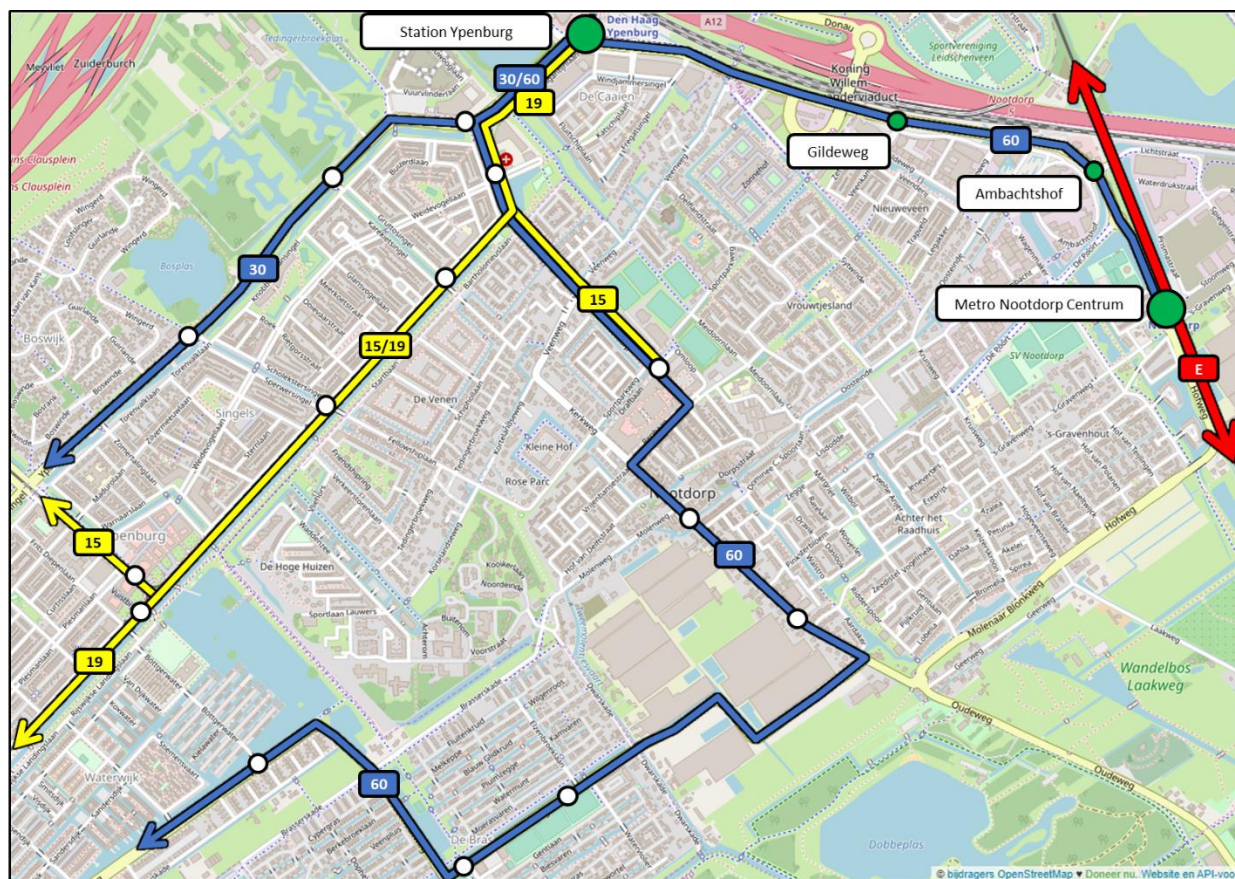
Lijn 60 Station Delft – Nootdorp

De grootste wijziging binnen het stadsnet van Delft zal gaan plaatsvinden op lijn 60. Deze lijn gaan wij namelijk verlengen van Nootdorp, Centrum/Parade naar metrostation Nootdorp Centrum via station Den Haag Ypenburg. Deze routewijziging voeren wij door na het verzoek vanuit de bevolking van De Bras en Nootdorp middels een petitie. Naast de wens vanuit de reizigers zijn wij zelf ook van mening dat we met deze wijziging het netwerk een stuk completer maken en daarmee meer reizigers kunnen gaan trekken. Het wordt dan makkelijker voor reizigers uit Nootdorp en Den Haag De Bras om over te stappen op de trein richting Den Haag of Gouda/Utrecht en de metro richting Rotterdam. Maar ook de noordzijde van Nootdorp wordt beter ontsloten.

De route die lijn 60 gaat rijden staat getekend op het kaartje te zien op de volgende pagina. Vanaf de halte Centrum/Parade wordt naar station Ypenburg gereden via de bestaande halte Weidevogellaan. Na station Ypenburg zal verder gereden worden over de Ypenburgse Stationsweg en Hofweg naar metrostation Nootdorp Centrum. Tussen deze twee stations zullen er nog twee nieuwe haltes komen, Gildeweg en Ambachtshof.



De dienstregeling op het bestaande traject tussen Delft en Nootdorp zal niet wijzigen. De gemeenten Den Haag en Pijnacker-Nootdorp zijn al gestart met de voorbereidende planningswerkzaamheden voor het aanleggen van nieuwe haltes en een keerlus.

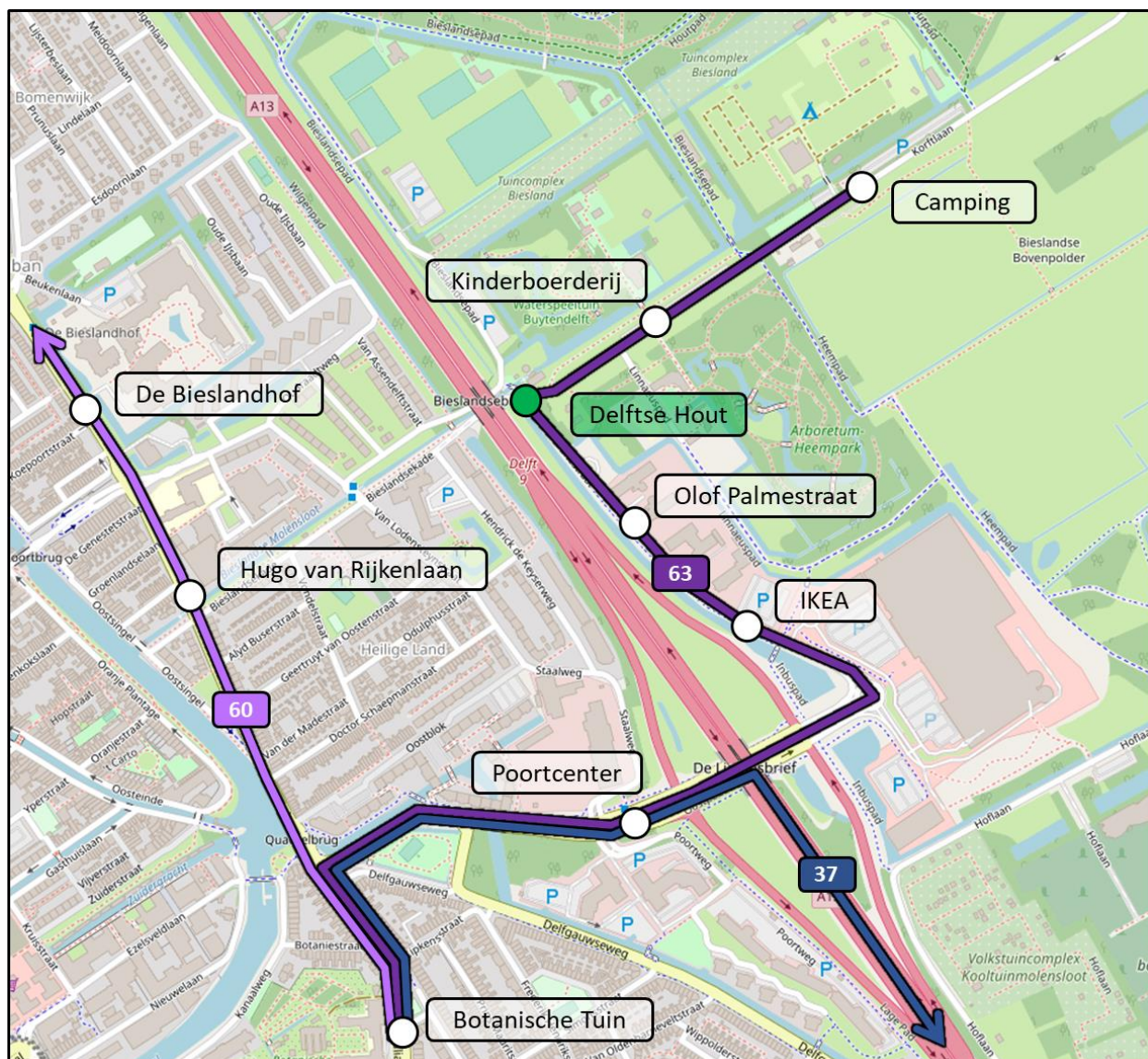


Lijn 63 Station Delft – Delftse Hout

Om de reiziger meer duidelijkheid te bieden in onze dienstverlening en om bewoners aan de oostkant van de buurt Heilige Land beter te bedienen gaan wij lijn 63 het hele jaar door laten rijden naar de halte camping in de Delftse Hout. Hier is ruimte voor omdat ook in de winterdienstregeling standaard ruimte is ingebouwd voor de langere route naar de camping.

Met de nieuwe halte Delftse Hout, gelegen naast het tunneltje onder de A13, willen wij de naastgelegen buurt beter gaan ontsluiten. In de periode van Connexxion reed lijn 61 hier nog een route door de buurt. Met de komst van de elektrische bussen is het voor EBS fysiek niet meer mogelijk om deze route te rijden vanwege de beperkte hoogte onder het viaduct. Met het in gebruik nemen van de halte naast het viaduct kunnen wij toch iets betekenen voor deze buurt. In de praktijk zal deze halte al medio 2020 in gebruik genomen worden.

Tijdens de kerst- en zomervakantie gaat EBS de frequentie van lijn 63 gelijk trekken met de overige stadslijnen in Delft, deze gaat terug van 4x naar 2x per uur. Dit sluit beter aan bij het gebruik van deze lijn tijdens deze perioden.



Lijn 69 Station Delft – TU/Technopolis

Officieel zal lijn 69 per december geen onderdeel meer uitmaken van de concessie Haaglanden Streek. Vanaf dat moment is het de bedoeling dat de tram het vervoer tussen station Delft en de TU gaat overnemen. Nu lijkt het erop dat deze datum niet gehaald gaat worden om de tram te laten rijden. In dat geval zal lijn 69 buiten de concessie om door blijven rijden, gesprekken hierover lopen nog.



Stads- en streeklijnen Zoetermeer e.o.

Huidige lijnvoering

In en rond Zoetermeer rijdt EBS met een 3-tal streeklijnen, waaronder R-netlijn 455, en 5-tal stadslijnen. Het gaat hierbij om de onderstaande lijnen, dikgedrukte lijnen worden in deze paragraaf besproken.

Streeklijnen

- **Lijn 455: Zoetermeer Centrum West – Pijnacker – Station Delft**
- Lijn 30: Zoetermeer Centrum West – Rijswijk – Wateringen – Honselersdijk – Naaldwijk
- **Lijn 50: Zoetermeer Centrum West – Rijswijk (via A12)**

Stadslijnen

- Lijn 70: Centrum West – Noordhove
- **Lijn 71: Centrum West – Rokkeveen – Centrum West**
- **Lijn 72: Centrum West – Rokkeveen – Centrum West**
- **Lijn 73: Centrum West – Station Lansingerland**
- **Lijn 74: Centrum West – Lansinghage**

Lijnvoeringsvoorstellen voor 2021

In deze paragraaf bespreken we de wijzigingsvoorstellen voor de lijnen 455, 50, 71, 72, 73 en 74. Op de lijnen 30 en 70 voeren wij geen wijzigingen door.

Lijn 455 Zoetermeer Centrum West – Station Delft

Zie pagina 16 voor de voorgenomen wijzigingen.

Lijn 50 Zoetermeer Centrum West – Rijswijk

De bezetting van lijn 50 is buiten een aantal ritten tijdens de spits erg laag. Gemiddeld komt deze bezetting op ritten buiten de spits niet boven het aantal van 4 reizigers. Dit vinden wij te laag om de huidige dienstregeling ongewijzigd voor te zetten. Ook in de spits komt het aanbod niet overeen met de vraag, daar is de gemiddelde bezetting 10 reizigers per rit met een maximum van 19. In de spitsrichting wordt nu nog 4x per uur gereden, dit brengen wij terug naar 2x per uur in beide richtingen.

Lijn 50 zal enkel nog tijdens de spits blijven rijden met een frequentie van 2x per uur in beide richtingen, alle ritten daarbuiten zullen worden opgeheven. De bedieningstijden van lijn 50 zullen als volgt zijn:

Zoetermeer → Rijswijk ochtendspits	v. 06:23 uur	a. 06:41 uur
	Elke 30 minuten	
	v. 09:17 uur	a. 09:37 uur
Rijswijk → Zoetermeer ochtendspits	v. 06:51 uur	a. 07:10 uur
	Elke 30 minuten	
	v. 09:23 uur	a. 09:42 uur
Zoetermeer → Rijswijk middagspits	v. 14:43 uur	a. 15:03 uur
	Elke 30 minuten	
	v. 17:41 uur	a. 18:05 uur
Rijswijk → Zoetermeer middagspits	v. 14:57 uur	a. 15:17 uur
	Elke 30 minuten	
	v. 18:24 uur	a. 18:42 uur

Lijnen 71, 72, 73 en 74 Stadsdienst Zoetermeer

De bovenstaande lijnen worden gezamenlijk beschreven omdat ze onderdeel uitmaken van een compleet plan voor het stadsnet van Zoetermeer. Alleen lijn 70 zal ongewijzigd blijven.

Zoals al naar voren kwam uit de evaluatie van het totale lijnennet blijven de stadslijnen van Zoetermeer ver achter op de rest als het om bezettingscijfers gaat. Om deze cijfers omhoog te krijgen voeren wij enkele wijzigingen door om het aanbod meer in lijn te brengen met de vraag. Daarnaast proberen we nieuwe reizigers te trekken door nieuwe verbindingen in het netwerk te leggen.

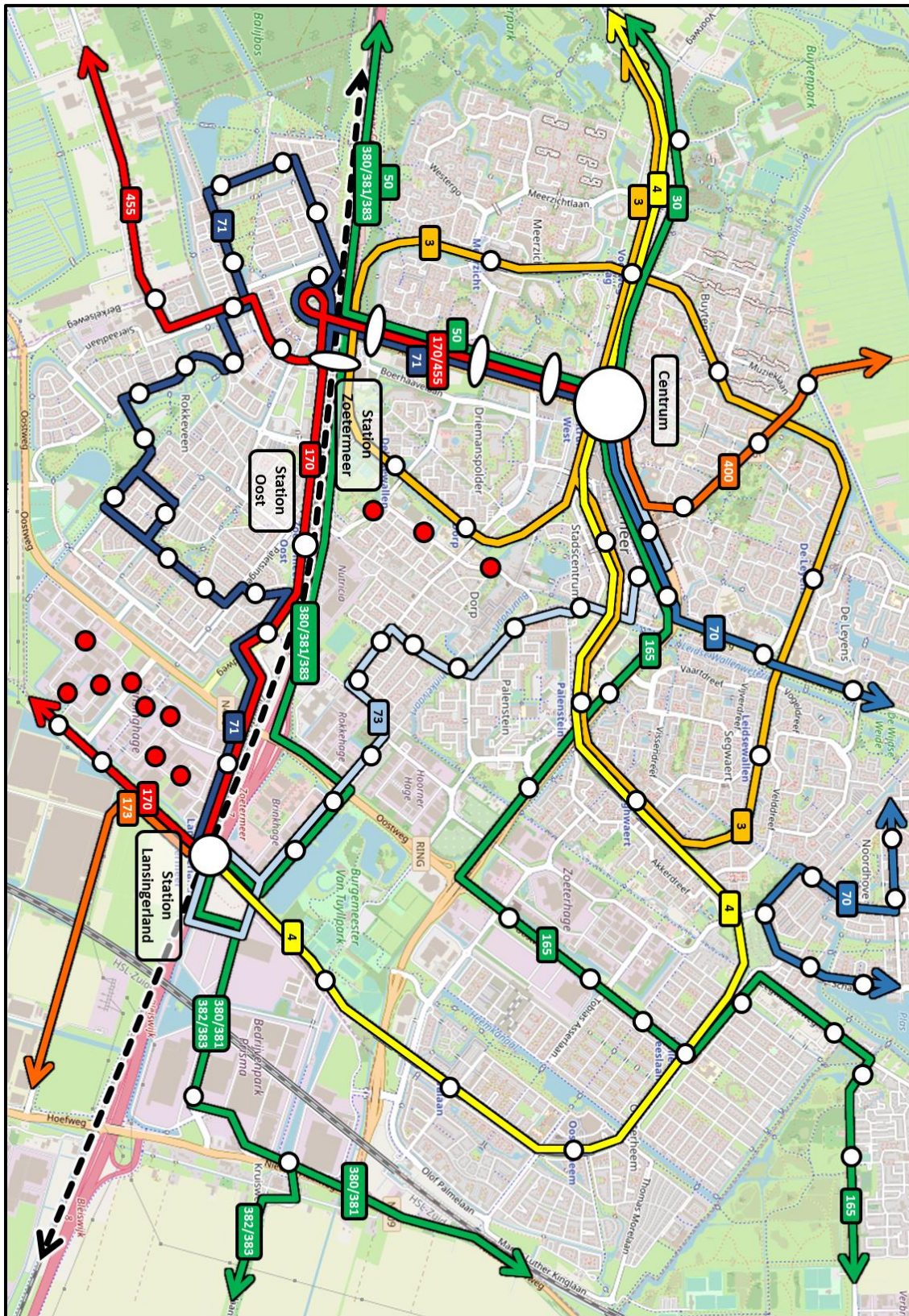
De meest ingrijpende wijziging is het opheffen van spitslijn 74 tussen Centrum West en Lansinghage. Op werkdagen maken gemiddeld slechts 68 reizigers (is gelijk aan 136 instappers) per dag gebruik van deze lijn, waarvan 45 binnen 600m een hoogwaardig OV alternatief hebben (R-net, tram of trein) en de overige reizigers dezelfde reis met een andere lijn kunnen maken. Om de sociale werkplaats op bedrijventerrein Lansinghage bereikbaar te houden voor werknemers zal er maatwerk worden ingezet.

De andere wijziging betreft het wijzigen van ringlijn 71/72. Hier wordt ingespeeld op het nieuwe knooppunt Lansingerland-Zoetermeer door de wijk Rokkeveen hierop aan te sluiten. Reizigers krijgen hiermee meer overstapmogelijkheden op trein, tram en (HOV-)bus. Daarnaast wordt de lijnvoering duidelijker gemaakt voor de reiziger, er blijft één lijnnummer over die heen en terug dezelfde route rijdt. Lijn 71 zal vanaf Centrum West zijn huidige route blijven rijden tot aan de halte Kleurlaan in Rokkeveen, vanaf daar wordt de route verlegd naar het nieuwe eindpunt Lansingerland-Zoetermeer (zuidzijde). Deze route zal heen en terug gereden worden. Net als lijn 73 zullen de bussen gaan aansluiten op de treinen op dit laatstgenoemde station. Ook de aansluiting met de sprinters richting Den Haag op station Zoetermeer zal verbeteren, deze overstap is in de huidige dienstregeling vaak niet mogelijk. De frequentie van de nieuwe lijn 71 is op alle dagen 2x per uur.

Met deze nieuwe route komt de huidige route tussen station Oost en Centrum West te vervallen. Reizigers vanuit Rokkeveen houden echter hun verbinding met Centrum West en kunnen nog steeds overstappen op de trein op de stations Zoetermeer en Lansingerland-Zoetermeer. Zoetermeer Dorp blijft ontsloten worden met lijn 73 tussen Centrum West en station Lansingerland (noordzijde), deze lijn zal dus ook in 2021 blijven rijden zoals hij dat in 2020 ook al doet. Het vervallen van de drie haltes in Zoetermeer Dorp (zie kaart) heeft een lage impact omdat deze in het invloedsgebied van de tram liggen, tevens is het gebruik laag met gemiddeld 20 instappers per dag.

Zoals te zien was in de evaluatie van het lijnennet is het gebruik van lijn 73 nu nog erg laag. Aangezien deze lijn pas sinds kort rijdt (december 2019) zijn er nog geen conclusies te verbinden aan deze cijfers. Daarnaast is bedrijvenpark Prisma sterk in ontwikkeling. De verwachting is dat dit in de toekomst steeds meer reizigers zal opleveren. Met deze reden is recent de halte Prismalaan-West weer in gebruik genomen voor lijn 73 om werknemers van bedrijven in de buurt een beter OV-product te bieden, ook de ontwikkeling van een campus aan de Werner von Siemensstraat is positief voor lijn 73.

De uitvoering van de stadsdienst zal in 2021 volledig elektrisch gaan geburen, nu wordt nog een deel van de ritten op lijn 73 en 74 met gasbussen gereden.



Delfthopper

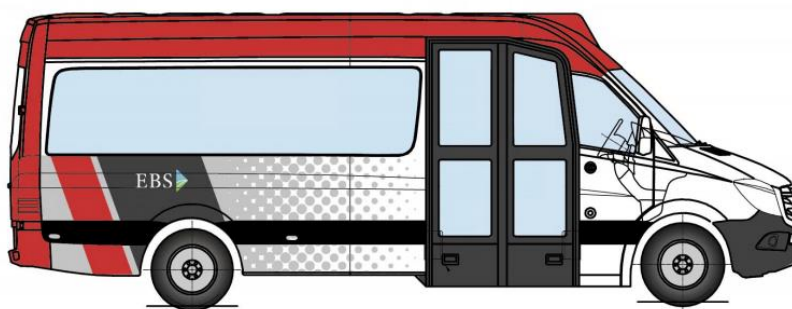
Om aan te geven wat het gebruik is van de Delfthopper in het algemeen vermelden we hieronder het gemiddelde aantal instappers per dag in de huidige dienstregeling, van deze reizigers reist 75% van of naar station Delft.

Dagsoort	Aantal per dag
Werkdag	31
Zaterdag	13
Zondag	6

Voor de dienstregeling van 2021 gaan wij de bedieningstijden van de Delfthopper aanpassen. In de vroege ochtend (met name in de weekenden) en in de late avond is het gebruik minimaal. We kiezen ervoor om de bedieningstijden (ongeveer) gelijk te trekken met de bedieningstijden van lijn 33. De overeenkomst tussen lijn 33 en de Delfthopperhaltes is dat er weinig gebruik gemaakt wordt van haltes op rustige uren.

De bedieningstijden van de Delfthopper wordt op werkdagen van 06:30 tot 23:00 uur, op zaterdag van 08:00 tot 23:00 uur en op zondag van 09:00 tot 23:00 uur. Met de keuze voor deze tijden sluiten wij beter aan op de vervoervraag vanuit de reiziger. In onderstaande tabel staat het gemiddelde gebruik (in aantallen reizigers) gedurende de op te heffen uurblokken:

	Gemiddeld gebruik per dagdeel
Werkdagen 6:00 – 6:30	0,3
Werkdagen 23:00 – 00:00	0,5
Zaterdag 6:00 – 8:00	0,3
Zaterdag 23:00 – 00:00	0,4
Zondag 6:00 – 9:00	0,4
Zondag 23:00 – 00:00	0,5



Rijtijden en aansluitingen

Op dit moment kunnen er nog geen mededelingen gedaan worden over aanpassingen aan de rijtijden in het lijnennet van Haaglanden. In april zal er een grondige analyse gaan plaatsvinden over de data verkregen over de maand maart. De conclusies zullen verwerkt worden in de voorlopige dienstregeling en noemenswaardige wijzigingen zullen gemeld worden in het definitieve vervoerplan.

In dezelfde periode wordt ook gekeken waar aansluitingen verbeterd kunnen worden die nog niet zijn genoemd in dit conceptvervoerplan. Zoals beschreven in dit plan wordt in ieder geval de aansluiting tussen lijn 31 en 32 in 's-Gravenzande hersteld, gaan de lijnen 71 en 73 aansluiten op de sprinters van en naar Gouda/Utrecht op station Lansingerland en gaat lijn 71 ook aansluiten op de sprinters van en naar Den Haag op station Zoetermeer.

De aansluiting die beter kan en ook in onze klachten top 6 staat is die tussen lijn 30 en de sprinters op station Rijswijk op de momenten dat deze lijn 2x per uur rijdt. Het probleem is dat lijn 30 in Naaldwijk moet aansluiten op de overige lijnen die daar vertrekken en dat er in Rijswijk slechts in één richting op de sprinters aangesloten kan worden. Om een keuze te maken of de dienstregeling hier aangepast moet worden is meer onderzoek nodig. In het definitieve vervoerplan zullen we melden of de aansluiting in Rijswijk verbeterd kan worden.



Frequenties

Hieronder te frequentietabel voor dienstregeling 2021, in het paars de mutaties.

Frequenties lijnnet 2021 Haaglanden Streek EBS																																								
Lijnnummer		Traject	Maandag - Vrijdag										Zaterdag				Zondag				Maandag - Vrijdag vakantie (zomer kerst)																			
			Voorge ochtend		Ochtend spits		Dai		Middag spits		Voorge avond		Late avond		Ochtend		Middag		Voorge avond		Late avond		Dag		Voorge avond		Late avond		Voorge ochtend		Ochtend spits		Dai		Avond spits		Voorge avond		Late avond	
			tot 07:00	07:00-09:00	09:00-16:00	16:00-18:00	18:00-21:00	vanaf	vanaf	08:00-10:00	10:00-19:00	19:00-21:00	vanaf	vanaf	09:00-19:00	19:00-21:00	vanaf	vanaf	09:00-16:00	16:00-18:00	18:00-21:00	vanaf	vanaf	07:00-09:00	09:00-16:00	16:00-18:00	18:00-21:00	vanaf	vanaf											
R-net			4	6	4	6*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Leidenburg - Naaldwijk - Schiedam			6	6	4	6*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Westland																																								
Zoetermeer - Rijswijk			6	6	2	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Rijswijk - Naaldwijk			2	6	4	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Leidenburg - 's-Gravenzande			6	6	3	6	3	6	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
's-Gravenzande - Hoek van Holland			3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Deift - Naaldwijk			6	6	2	4	4	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Naaldwijk - 's-Gravenzande			2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Deift - Maassluis-Centrum			2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
Monster - Naaldwijk - Maassluis-Centrum			2	2	2	2	2	-	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Leidenburg - Deift			2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Deift - RTHA			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Overige streeklijnen																																								
Wassenaar - Voorstoten (nieuw)			4	4	2	4*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Den Haag CS - Wassenaar - Leiden			2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Den Haag CS - Wassenaar - Duinrell			2	2	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Den Haag CS - Voorburg - Voorstoten - Leiden			4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Den Haag CS - Voorburg - Voorstoten			2	2	2	2	2	2	-	2	2	-	2	2	2	-	2	2	2	-	2	2	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Zoetermeer CV - Rijswijk			2	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Rijswijk - Den Haag Grote Markt			4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Deift - Rijswijk			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Deift - 't Haantje - Rijswijk			-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Den Haag CS - Wassenaar - Duinrell (alleen in de zomervakantie)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Deift - Pijnacker - Noordorp - Ypenburg (Buurbus)			-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Stadsdienst Deift																																								
Station - Noordorp			4	4	4	4*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Station - Kuyperswijk			4	4	4	4*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Station - Deift			4	4	4	4*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Station - IKEA			4	4	4	4*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Station - Tinthof			4	8	4	8*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
Station - Technopolis (rijdt mogelijk wel als tramvervangende lijn)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Deiftopper Deiftopper haltes (zie lijnnetkaart)			ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja</												