

Bijlage bij brief aan provinciale Staten: Tussenresultaten onderzoek Uitvoerings- en investeringsprogramma doorstroming OV

Methode

Vanuit meer dan 83 ov-lijnen in de Zuid-Hollandse busconcessies is een aantal corridors geselecteerd voor nader onderzoek. De eerste selectie vond plaats op basis van reizigersomvang en mate van spreiding van de rijtijden op de lijn (zie hieronder). In een nadere analyse van deze corridors is bepaald op basis van data wat de rijtijdwaarden zijn en welke verschillen gedurende de werkdagen optreden. Deze verschillen ("spreiding") zijn bepalend voor de vraag of een lijn of gedeelten daarvan geen rijtijdverlies oplevert of dat er significante doorstromingsknelpunten zijn. Is het verschil (tussen langzaamste ritten en snelste ritten) minder dan 20% in rijtijden dan zien we dat als voldoende, tussen de 20% en 40% als onvoldoende en boven de 40% als een knelpunt. De betrouwbaarheid van het OV komt dan dusdanig in het geding dat het OV voor (keuze)reizigers een onaantrekkelijk alternatief vormt.

Van deze corridors zijn 900 trajectdelen geselecteerd die minimaal een spreidingswaarde van 20% kennen. Van de 900 hebben 320 trajectdelen een rijtijdverlies van meer dan 30 en meer dan 60 seconden. Deze zijn besproken met de wegbeheerders. Uiteindelijk leidt dit tot een lijst met knelpunten die gecategoriseerd is in hoge of lage prioriteit:

	Laag en hoog	hoog
Spreiding	>1,2 (>20%)	>1,4 (>40%)
Rijtijdverlies	>30 seconden	>60 seconden
Totaal trajectdelen	204	61

Op de overige trajecten zijn de knelpunten dusdanig beperkt dat de kosten van maatregelen niet in verhouding tot de opbrengsten zouden staan.

Een aantal van de trajectdelen valt buiten het gebied van de Zuid-Hollandse busconcessies. Denk bijvoorbeeld aan de lijnen die richting Rotterdam gaan en dus in het gebied van de MRDH vallen. Ook valt een aantal binnen de lopende HOV-onderzoeken, waaronder bijvoorbeeld Leiden-Oegstgeest-Rijnsburg-Noordwijk. Per geselecteerde wegbeheerder geeft dit het volgende beeld:

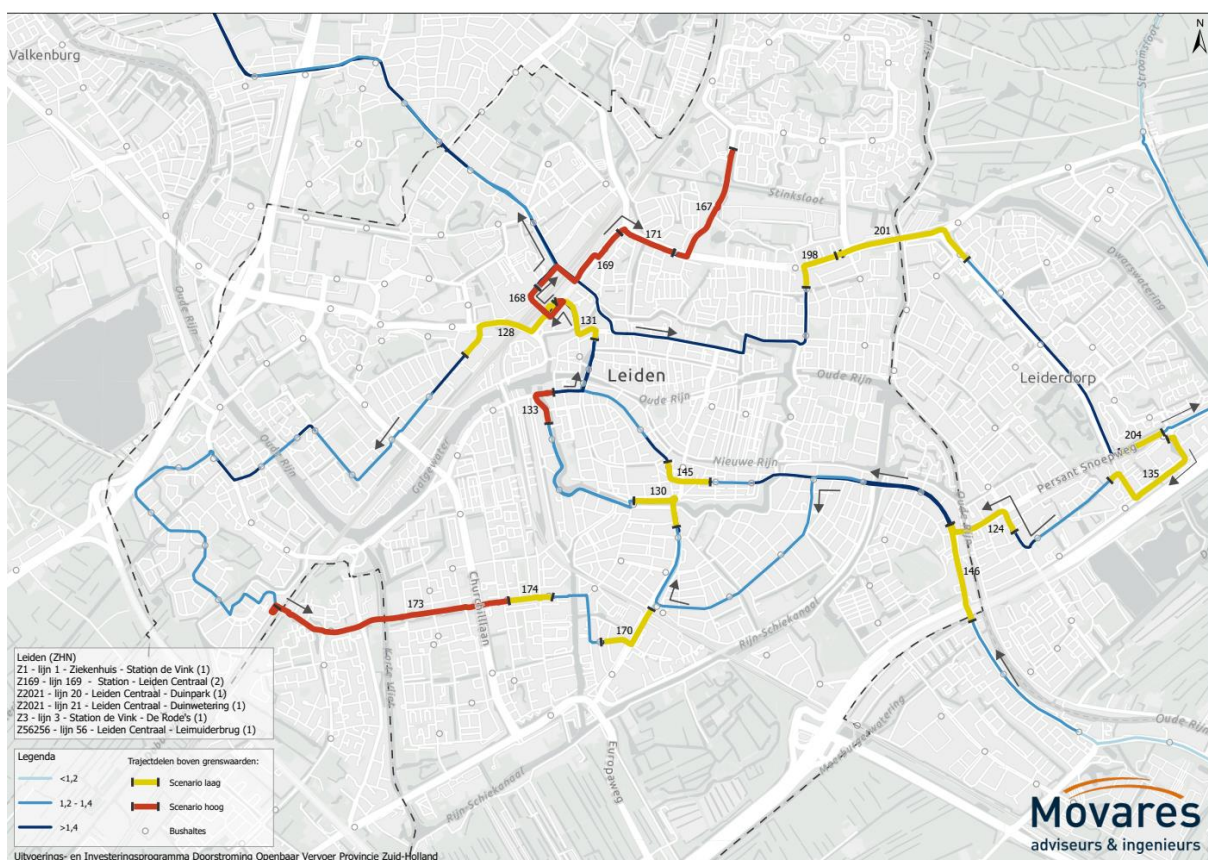
1. Gehanteerde grenswaarden			4. Aantal knelpunten per wegbeheerder			
	Laag		Wegbeheerder	Hoog	Laag + hoog	
Grenswaarde [p85/p15]	1,2		Dordrecht	16	44	
Rijtijdverschil [s]	30		Buiten scope	15	30	
			Leiden	12	35	
			Provincie Zuid-Holland	6	26	
Grenswaarde [p85/p15]	1,4		Gouda	5	6	
Rijtijdverschil [s]	60		Hoeksche Waard	4	36	
			Rijkswaterstaat	3	5	
			Zuidplas	2	5	
			Alphen aan de Rijn	1	8	
			Hendrik-Ido-Ambacht	1	5	
			Bodegraven-Reeuwijk	1	4	
			Zwijndrecht	0	9	
			Oegstgeest	0	6	
			Waterschap de Hollandse Delta	0	2	
			Noordwijk	0	1	
			Lansingerland	0	1	

2. Aantal kansrijke trajectdelen		
	Aantal kansrijke trajecten	
Laag + Hoog	204	
Hoog	61	
Alle halterelaties (met dubbelrekening)		

De opgetelde trajectdelen (tabel links) en de knelpunten per wegbeheerder (tabel rechts) wijken van elkaar af om dat sommige trajectdelen zich op wegen van meerdere wegbeheerders bevinden en daarmee in feite in de rechters tabel dubbel terugkomen.

Gesprekken

Met de betrokken wegbeheerders zijn gesprekken gevoerd op basis van de vraagstellingen genoemd op pagina 2 (Proces). Wegbeheerders ontvingen daartoe een kaart met trajectdelen per lijn en een totaaloverzicht waarvan in kleur is aangegeven welke prioriteit aan de orde is. Een voorbeeld van de gemeente Leiden is onder weergegeven. Goed te zien is hier de doorstromingsproblematiek rondom het station met name op de Bargelaan waar bussen zich dagelijks door grote aantallen overstekende voetgangers moeten wurmen.



De oorzaken van de knelpunten zijn veelal terug te herleiden op:

- Rotondes (met fietsers in de voorrang);
- Zebrapaden;
- Fietsers (grote stromen);
- Parkeren op de rijbaan;
- Algemene drukte (spits);
- Dijkwegen;
- Waterkruisingen.

Algemene bevindingen per wegbeheerder

Leiden

- Veel forse knelpunten;
- Onzekerheid gevolgen van beleid autoluwe binnenstad voor ov;
- Veel knelpunten zitten in lopende projecten (MIRT verkenning knoop Leiden, HOV-studie Leiden-Oegstgeest-Rijnsburg-Noordwijk (Rijnsburgerweg);
- Leidsche Ring Noord (Schipholweg).

Dordrecht

- Veel forse knelpunten, vooral op samenlooptrajecten, veel winst te behalen, maar niet eenvoudig (Rotonden, spoorwegovergangen).

Gouda

- Knelpunt nabij station;
Knelpunten/oplossingen die ook zijn opgenomen in het, door de gemeenteraad van Gouda vastgestelde Verkeerscirculatieplan, zitten later in de planning van de beoogde uitvoering van het plan maar er liggen kansen om OV maatregelen naar voren te halen.

Hoeksche Waard

- Komst R-net en nieuwe concessie, toekomst netwerk ongewis;
- Kansen om naast realisatie R-net halten ook rijtijdverbeteringen te realiseren
- Verwevenheid met doorstromingsprogramma R-net; nog nadenken of knelpunten onder R-net moeten vallen of onder doorstromingsprogramma.

Alphen aan den Rijn

- Brug en rotondes, wel kansen.

Bodegraven Reeuwijk

- Oorzaak knelpunten hebben een link met ontbrekende verbindingsboog tussen Rijkswegen N11/A12.

Zuidplas

- Algemene drukte, krappe wegsituaties.

Hendrik Ido Ambacht

- Knelpunt ligt bij aansluiting Rijksweg.

Provincie Zuid-Holland

- Knelpunten worden niet of deels herkend. Gesprekken lopen nog.

Rijkswaterstaat

- Een aantal knelpunten lijkt terug te voeren op locaties binnen het areaal van Rijkswaterstaat (vb. N915 bij Hendrik-Ido-Ambacht). Met RWS zal via het regulier overleg een aantal knelpunten naar voren worden gebracht.