# Snel OV scoort: een concreet voorstel voor Noordwijk

Het Programma van Eisen (PvE) ten behoeve van de nieuwe OV-concessie gaat vooral over het vervoersproces. Dat is praktisch noodzakelijk, maar uiteindelijk gaat het om de bediening van de reiziger. Waarom kiest die wel of niet voor het OV? Dit is uitgebreid onderzocht. Statistieken zijn opgesteld en diverse interviews zijn afgenomen. Informatief zijn vooral veranderingen in het keuzegedrag van reizigers ten gevolge van veranderingen in het aangeboden OV. Diverse publicaties zijn uitgegeven door het *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)* van het *ministerie Infrastructuur en Waterstaat* en het *Centraal Planbureau.*

## 1. De statistieken over persoonlijke mobiliteit

Waarom en hoe wordt gereisd? In de publicatie *Mobiliteitsbeeld; KiM 2017,* zijn diverse feiten te vinden; onder andere: (i) Werk is goed voor 28% van de afgelegde reisafstanden; (ii) Studie neemt 7% van het OV.; (iii) Het woon-werkreizen gaat voor 75% met de auto, 12% met het openbaar vervoer en 6% per fiets; (iv) de intensiteit van reizen tijdens de spits blijkt ongeveer viermaal zo hoog te zijn als daarbuiten.

Voor de gebieden rond steden definieert het *KiM bereikbaarheid* in termen van *nabijheid in reistijd van arbeidsplaatsen.* Deze indicator zegt iets over het aantal banen dat mensen kunnen bereiken binnen een acceptabele reistijd. De meeste mannen vinden een reistijd van een uur retour om naar hun werk te gaan acceptabel, maar anderhalf uur is wel de grens. Vrouwen zijn kritischer: drie kwartier uur blijkt acceptabel, maar langer dan een uur ligt uit de gratie.

Is het OV wel een alternatief te zijn voor reizen per auto? Daarover is het een en ander te vinden in een studie van het *CBS* en het *KiM: Het belang van openbaar vervoer (2009)*. De reistijd van-deur-tot-deur blijkt de kritieke succesfactor voor het OV te zijn. Voor 90% van de autoreizen blijkt het OV als alternatief tweemaal zoveel tijd te kosten. Bij OV-reizen tussen 5 en 25 kilometer is het aandeel rijtijd op de totale reistijd slechts 30%; de rest gaat op aan voor- en natransport, wachten , of overstappen.

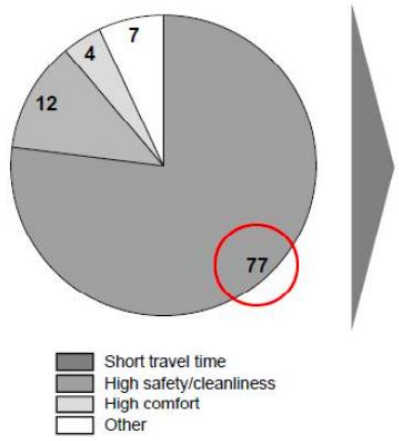
## 2. De gebleken keuze van de reiziger

Wat wil de reiziger? Dat is internationaal en nationaal uitgebreid onderzocht. In het pamflet *De Keuze van de Reiziger* (2015) heeft het *KiM* heeft een aantal bevindingen op een rij gezet. Het *KiM* vroeg zich af: Wat valt er in de literatuur te vinden over klantwensen ten aanzien van OV? Verleidt kwaliteit de potentiële reiziger om meer voor het OV te kiezen? Welke algemene ontwikkelingen zijn van invloed? De e-fiets bijvoorbeeld?

*Veel studies wijzen in dezelfde richting. Bij reizen gaat het om functionaliteit: je reist vooral om deel te nemen aan activiteiten elders tegen een beperkt budget aan tijd, geld en moeite. Reizigers kiezen vanuit het (verborgen) principe van minimale totale reisweerstand van deur tot deur, zo stelt het KiM. Daarin is "alles" ondergebracht: verplaatsingstijd van.*

*deur-tot-deur, wachten in verband met OV-frequentie en eventueel overstap, prijs en gemak. Reistijd is veruit dominant.* Illustratief zijn de resultaten van een Berlijns onderzoek.

*Gewicht van keuzecriteria in Berlijn (Bron: Rheinhold, 2008)*




Reistijd all-in voortkomend uit reisduur, frequentie, bereikbaarheid halte en zekerheid is het bepalende keuzecriterium: het gewicht is 77%

Ook veiligheid en reinheid zijn daaraan ondergeschikt: gewicht 12%

Extra comfort, zoals 1-ste Klas doet er weinig toe; het huidige niveau van comfort blijkt in Berlijn te volstaan: gewicht 4%

*Ontleend aan KiM: De Keuze van de Reiziger*

Voor iedereen blijkt te gelden: *"hoe korter de reis van deur-tot-deur is, des te beter; veiligheid is essentieel en comfort is prettige bijzaak"*. Naast de echte verplaatsingstijd kost het tijd om te wachten bij de halte, over te stappen en naar de halte te gaan en terug. Dat vindt iedereen vervelend. Wel blijkt de aversie tegen overstappen af te nemen naar mate de frequentie en snelheid van het vervoer hoger is. Uit onderzoek blijkt ook dat reizigers langer lopen naar een halte voor lief nemen, als de vervoersdienst met korte volgtijden langs komt. Het *KiM* citeert uit een onderzoek over het Utrechtse buslijnennet waarbij in een opzet met minder lijnen en minder haltes. Bij eenzelfde exploitatiebudget bleek dit te leiden tot 4,5% méér reizigers en 7,5% méér reizigerskilometers.

Interessant zijn de gevolgen van de herinrichting van de R-net lijn tussen Leiden en Zoetermeer: minder omwegen en vernieuwde haltes. Resultaat: 15% meer instappers, te vergelijken met gemiddeld 5% in de concessie Z-H Noord als geheel. Nieuwe instappers waren vooral voor forensen, waaronder studenten. Ook bleek dat hogere frequenties de bereidheid verhoogde om naar een trein- of R-netstation te fietsen, in plaats van een meer nabij gelegen bushalte. *Conclusie: concentreren en strekken van het netwerk scoort.*

Maar hoever moet het concentreren van het netwerk gaan? Voor mensen die niet goed kunnen lopen is dit nadelig. Hoe groot is dit probleem maatschappelijk gezien? De groep 65+ is goed voor 10% van het huidige reisaandeel in bus/tram/metro. Zij reizen vooral buiten de spits. Maar de meeste 65-plussers zijn fit, zo constateert het *KiM.* Beter is te kijken naar de 6% van ons die wél een probleem hebben met lopen. Zij hebben vooral behoefte aan "vervoer op maat". Het reserveren van met behulp van en smartphone geeft extra mogelijkheden. De conclusies:

- Reistijd van-deur-tot-deur is de dominante factor voor de keuze van de reiziger; veiligheid is belangrijk en comfort is een prettige bijzaak.
- Reizigers hebben een hekel wachten, zowel bij een halte als bij eventueel overstappen en willen deze graag bekorten.

- De meeste reizigers prefereren korte opvolgtijden van het OV boven een korte afstand tot een halte; dit geldt vooral voor forenzen.
- Concentreren van het vervoersnetwerk scoort, maar voor de 6% van de (potentiële) reizigers die moeilijk lopen zal alternatief vervoer nodig zijn.

# 4. De minimaal te onderhouden bedieningsniveaus

In het PvE is het minimaal te onderhouden bedieningsniveau voorgeschreven in de vorm van bovengrenzen voor de loopafstanden van woon- of bedrijvencentra tot stations en bushaltes en in de vorm van minimaal te onderhouden frequenties van bediening; dit is gebruikelijk. Echter gunningscriteria in de vorm van bovengrenzen voor de reistijden ontbreken. Dit is opmerkelijk: immers voor de reiziger blijkt het primair te gaan om reissnelheid en dit is onder professionals genoegzaam bekend.

Hoe zit dat? Een aannemelijke verklaring is 'handelen uit gewoonte'. Immers in geen van de eerder uitgegeven PvE's zijn reistijden als gunningcriteria te vinden; evenmin in die van de andere provincies. Een mogelijke oorzaak ligt in de procedure voor consultering van potentiële reizigers zoals de WP2000 die voorschrijft. Kenmerkend is het document 'Beleidskader Concessie OV 2020' waarin de volgende lijst van genodigden is te vinden:

- Ziekenhuizen en zorginstellingen;
- Scholen: voortgezet onderwijs, MBO-, HBO-scholen en Universiteit;
- Brancheorganisaties / Kamer van Koophandel en ondernemersverenigingen;
- Bedrijven;
- Publiekstrekkers, zoals Keukenhof en Avifauna;
- Wmo- en Ouderenraden;
- Mensen met een beperking / of vertegenwoordigers van hen;
- Buurtbusverenigingen;
- Aangrenzende concessieverleners (OV-autoriteiten);
- Reizigersoverleg Hollands Midden.

Terecht, maar de belangrijkste groep, gerekend in reisafstanden en gemeentelijke vitaliteit ontbreekt. Dat zijn de vele forensen vanuit de regio's in de steden werken of daar een opleiding volgen. Verreweg de meesten blijken per auto te reizen; de retour-reis met het huidige OV kost dikwijls een uur extra. Voor velen is dit ook een argument om te verhuizen. Het resultaat is bekend: vergrijzing van de dorpen. Voor verre weg de meeste forenzen is het OV inderdaad te langzaam. Ze hebben daarom geen belangstelling voor dit OV en zijn daarom ook niet te vinden in enige consultatie.

Hoe zijn de forensen dan wél te vertegenwoordigen? De wettelijke toegang gaat via de Gemeente. De gemeente heeft daarin ook een praktisch en sociaal belang. Namelijk het terugdringen van vergrijzing en daarmee samenhangend, het recht van inwoners om ook zonder auto volwaardig maatschappelijk te kunnen deelnemen. Praktisch gezien, maar ook vanuit de statistieken zou voor hen een retourreis per OV all-in niet meer dan een halfuur langer mogen duren die per auto.

De vraag is nu: hoe zijn aanvaardbare bovengrenzen voor reistijden als praktisch hanteerbare criteria aan het PVE toe te voegen? En de tweede vraag: Hoe is dit van toepassing op "Groot Noordwijk"? Dit begint met de toegang tot de treinstations.

## 5. Effectief OV voor Noordwijk

De OV-knooppunten voor Noordwijk die toegang geven tot de stedelijk omgeving zijn die bij de treinstations: Leiden Centraal, Sassenheim, Voorhout en Hillegom. De laatste is vooral belangrijk voor De Zilk. Hoe is de potentiële vervoersvraag overzichtelijk in kaart te brengen? De vraag vanuit de vele haltes is modelmatig samen te voegen in een klein aantal centraal gelegen haltes (eventueel nieuw in te richten). Uiteraard zijn dit de vier centra: Noordwijk Binnen (Gemeentehuis), Noordwijk Zee (Parallel Boulevard), Noordwijkerhout Centrum en De Zilk (Beeklaan).

Voor forensen en hen die de stedelijke centra willen bezoeken zijn vooral snelle verbindingen met de treinstations belangrijk. Dat niet alleen. Snel (en goedkoop) OV tussen centra onderling is belangrijk voor de samenhang en synergie binnen Noordwijk zelf. Nu kost een busrit retour tussen Noordwijkerhout en Noordwijk Binnen en Zee bijna een uur. Dus men blijft in de buurt, of pakt de auto. De gemeente helpt met parkeerplaatsen. De trip per bus zou retour niet meer 20 minuten mogen duren en zou tussen 10 en 16 uur gratis moeten zijn.

De huidige reistijden zijn met enige vlijt af te leiden uit de ANWB routeplanner, de 9292-app en het Arriva busboek-2020 als snelste optie inclusief de noodzakelijke wandeling naar en vanuit de bushalte; in verband met de tijdelijke sluiting van Parallel Boulevard, zijn hierin de reistijden van 2020 verwerkt.

Reistijden tussen de centra en de treinstations in minuten (anno 2020)

| | Fiets | Auto | Bus huidig |
|---|---|---|---|
| | Nh NB NZ DZ | Nh NB NZ DZ | Nh NB NZ DZ |
| Noordwijkerhout | - 18 23 12 | - 6 11 7 | - 24 24 11 |
| Noordwijk Binnen | 18 - 7 41 | 6 - 5 11 | 24 - 16 37 |
| Noordwijk Zee | 23 7 - 44 | 11 5 - 13 | 24 16 - 37 |
| De Zilk | 25 41 44 - | 7 11 13 - | 11 37 37 - |
| Sassenheim Station | 30 29 35 49 | 12 11 13 17 | 31 27 30 40 |
| Voorhout Station | 22 13 18 47 | 13 10 12 14 | 22 23 17 31 |
| Hillegom Station | 33 49 52 9 | 11 13 16 4 | 15 39 46 6 |
| Leiden CS | 51 39 46 75 | 17 16 18 21 | 44 23 30 40 |

Fietsen binnen Noordwijk en Voorhout is goed te doen, maar dat is lang niet voor iedereen altijd mogelijk. Ook de auto heeft grenzen: parkeren. Retour gerekend zijn de meeste busdiensten te langzaam. Dit betreft vooral Noordwijkerhout. Is dit OV zonder extra inzet van capaciteit te verbeteren?

Met behulp van de ANWB-routeplanner, het Arriva-busboekje en een calculator is het is een kwestie van inpassen, optellen en opnieuw proberen. Alle haltes dienen te worden bediend (eventueel in andere volgorde dan nu) en er komen twee haltes bij: een vlak bij het gemeentehuis in Noordwijk Binnen en een dicht bij het centrum van Noordwijkerhout. De tijdsduur van elke lijn-rit moet (eventueel in combinatie met andere lijnen) passen in een uur-schema dat ook voorziet in rustpauzes voor de chauffeur. En het moet binnen dezelfde inzet aan bus-capaciteit als nu nodig is.

Met twee forse ingrepen blijkt dit te lukken: (i) Lijn 57 rijdt dan tussen De Zilk en Noordwijkerhout non-stop over de N206 en gaat via Voorhout direct naar Sassenheim/Station; (ii) de huidige 20/21-lijnen worden vervangen door een lijn Noordwijkerhout – Noordwijk – Leiden en door een lijn Sassenheim/Station – Noordwijk – Leiden. Met opsomming van enkele kenmerkende haltes zijn deze twee lijnen als volgt te typeren:

Lijn X: Noordwijkerhout, Noordwijk, Rijnsburg, Leiden CS

Schelft – Schelft/Wildlaan – Kerkstraat – Hoogstraat – Kerkeland –
– Gooweg/Schulpweg – Langelaan – Gooweg/Meeszstraat – Schiestraat –
– H.Geestweg – Picképlein – Beeklaan – Heenweg – Frederiksoord –
– Universiteit – Bio Science Park – Leiden CS

Lijn Y: Sassenheim, Noordwijk, Rijnsburg, Leiden CS

Sassenh/Station – AKZO – Boechorst – Boerenburg – v.Panhuysstraat –
– Vuurtoren – Picképlein – Beeklaan – Herenweg – Willem vd Bergh –
– Heenweg – Frederiksoord – Universiteit – Bio Science Park – Leiden CS

De wijzigingen op lijn 57, de twee lijnen 'X' en 'Y' in combinatie met de huidige te handhaven lijnen leiden dan tot de volgende reistijden. Een verlenging van de R-netlijn vanuit Leiden – Katwijk – Noordwijk ESA ESTEC tot Noordwijk Binnen en Noordwijk Zee zal nog een snellere verbinding geven, maar dit is hierin niet meegenomen

De reistijden, op te nemen als norm

| | normtijden |
|---|---|
| | Nh NB NZ DZ |
| Noordwijkerhout | - 7 13 9 |
| Noordwijk Binnen | 7 - 6 16 |
| Noordwijk Zee | 13 6 - 22 |
| De Zilk | 9 16 22 - |
| Sassenheim Station | 16 16 17 25 |
| Voorhout Station | 22 19 17 20 |
| Hillegom Station | 12 22 29 6 |
| Leiden CS | 28 24 19 34 |

Het resultaat is overtuigend en realistisch. De centra zijn nu retour onderling binnen 25 minuten bereikbaar; vanuit De Zilk is dit 45 minuten. Vanuit Noordwijkerhout naar de stations Sassenheim en Leiden is dit retour respectievelijk 30 en 50 minuten. Vanuit Noordwijk naar deze stations zal het retour 15 minuten sneller zijn. En inderdaad met dezelfde inzet aan bus-capaciteit. Dit snellere OV zal ook meer reizigers trekken, hetgeen gunstig is voor de exploitatie.

Mogelijk zijn deze tijden ook met andere dan de uitgezochte configuraties van lijnen te bereiken. Maar dat is aan Vervoerder: hij moet het doen met de 'normtijden' zoals die mogelijk in het PvE zijn opgenomen.

*Het voorstel is op dergelijke bovengrenzen voor reistijden tussen de belangrijkste knooppunten en centrale haltes op te nemen in het geëiste bedieningsniveau of in de gunningscriteria. Dit is eenvoudig te hanteren en vraagt weinig papier, zeker in vergelijking met de tabel over de bovengrenzen voor 'loopafstanden'.*

## 6. Te nemen acties:

- De reistijden van de tabel verifiëren;
- De tabel (zo nodig aangepast) uiterlijk 6 juli toesturen naar de provinciale stuurgroep met het verzoek om deze reistijden als bovengrenzen op te nemen in het geëiste bedieningsniveau, of in te voeren als gunningscriterium;
- Holland Rijnland informeren met het verzoek deze wens te steunen.

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<

Noordwijk, 21 mei 2022,
Joseph J. M. Evers (Logistics Research)