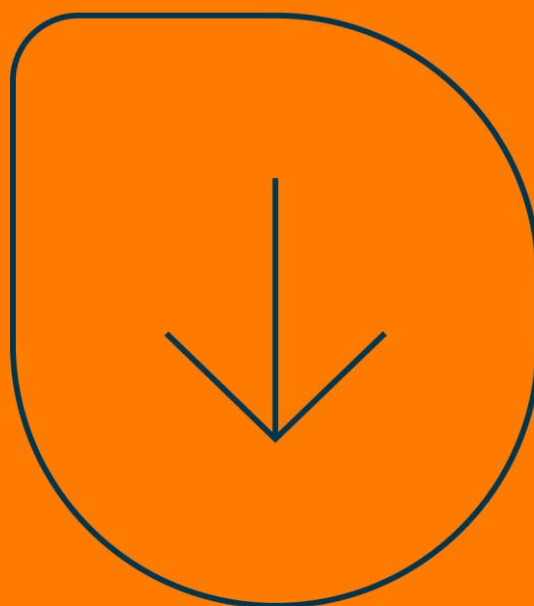


Vervoerplan 2026

Concessie Zuid-Holland Noord

Concept versie 5 mei 2025



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Inleiding	3
1. Evaluatie wijzigingen 2025.....	4
1.1 Wijzigingen in de Duinstreek.....	4
1.1.1 Corridor Duinstreek – Leiden – Zoetermeer.....	4
1.1.2 Verbinding Noordwijkerhout – Haarlem en Hillegom – Schiphol	5
1.1.3 Inrichting snelBuzz-netwerk Duinstreek	6
1.2 Wijzigingen in de Bollenstreek	6
1.3 Wijzigingen in en rondom Leiden	6
1.3.1 Stadslijnen Oegstgeest	7
1.3.2 Stadslijnen Merenwijk	7
1.3.3 Stadslijnen Leiderdorp	8
1.3.4 Ontsluiting Bio-Science Park.....	8
1.3.5 Bediening Stevenshof	8
1.3.6 Omgeving Vijf Meiplein	8
1.3.7 Verdeling centrumroutes	9
1.4 Wijzigingen in en rondom Alphen aan den Rijn.....	10
1.4.1 Herziening stadsdienst Alphen aan den Rijn.....	10
1.4.2 Lijn 147: aangepaste route Alphen a/d Rijn-centrum en opening Uithoornlijn	11
1.4.3 Corridor Alphen aan den Rijn – Schiphol	11
1.4.4 Verbinding Alphen aan den Rijn – Nieuwkoop – Woerden	11
1.5 Wijzigingen in en rondom Gouda	12
1.5.1 HOV tussen de Zuidplas en Den Haag en lijn 275 in Gouda	12
1.5.2 Grootschalige werkzaamheden IJsseldijk (Project KIJK)	13
2. Maatregelen dienstregeling 2026.....	14
Duur vakantiedienstregeling zomer.....	14
2.1 Maatregelen in de Duinstreek	15
2.1.1 Extra spitsrit op lijn 22 vanuit Noordwijkerhout naar Leiden.....	15
2.2 Maatregelen in de Bollenstreek.....	15
2.2.1 Lijn 250 rijden met snelBuzz-materieel	15
2.3 Maatregelen in en rondom Leiden.....	15

2.3.1 Kleine wijzigingen stadsdienst Leiden.....	15
2.4 Maatregelen in en rondom Alphen a/d Rijn	17
2.4.1 Stadsdienst Alphen a/d Rijn	17
2.4.2 Alphen ad Rijn – Nieuwkoop – Woerden	17
2.5 Maatregelen in en rondom Gouda.....	18
2.5.1 Extra (spits)ritten op lijn 275, 382 en 386.....	18
2.5.2 Elk half uur een bus tussen Lekkerkerk en Rotterdam op zaterdag	18
2.5.3 Extra spitsritten op lijn 292 tussen Lekkerkerk en Rotterdam	19
2.5.4 Lijn 383 als streekBuzz uitvoeren en 295 als snelBuzz	19

Inleiding

Op 15 december 2024 is de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord gestart. Het openbaar vervoer is van Arriva overgegaan naar Qbuzz. Helaas was de start, door de vertraagde levering van materieel, het niet op tijd gereed zijn van stallingslocaties en daardoor onvoldoende netcapaciteit niet vlekkeloos. De eerste kennismaking met het nieuwe lijnennet en de uitgebreide dienstregeling zal voor veel reizigers daarom niet altijd even positief zijn geweest.

Het feit dat de concessie op moment van schrijven slechts 4 maanden loopt, zorgt ervoor dat er nog weinig bruikbare gegevens om uitgebreide analyses te kunnen doen. Het gebruik van de gewijzigde buslijnen begint zich inmiddels af te tekenen, maar reizigers zullen langer nodig hebben om het nieuwe lijnennet te ontdekken en de voordelen te ervaren.

In dit vervoerplan evalueren we eerst de veranderingen die zijn doorgevoerd in de dienstregeling 2025. Gegeven het feit dat er nog weinig data beschikbaar zijn over het reisgedrag kunnen we nog niet altijd goed vaststellen welke wijzigingen succesvol zijn en welke minder. Wel zien wij dat sommige infrastructurele aangelegenheden vragen om al in 2025 enkele kleine aanpassingen door te voeren. Ook geven de reacties informatie van reizigers over wat positief en wat minder positief wordt bevonden.

We starten de evaluatie bij de Duin- en Bollenstreek, waar veel relatief grotere wijzigingen zijn doorgevoerd. Vervolgens bespreken we het netwerk in en rondom de stad Leiden, waarna we het netwerk rondom Alphen a/d Rijn evalueren. De beperkte wijzigingen in Gouda en de Krimpenerwaard komen als laatste aan bod.

In het tweede hoofdstuk doen we vervolgens voorstellen voor de dienstregeling 2026, ingaande op zondag 14 december 2025. Deze worden op dezelfde manier onderverdeeld per deelgebied van de concessie. We maken een voorbehoud om bijkomende wijzigingen voor te stellen of van wijzigingen af te zien wanneer de resultaten verderop in dit (voor)jaar daar aanleiding toe geven. Zoals hierboven genoemd is er nu immers nog weinig goede data om ons op te baseren.

1. Evaluatie wijzigingen 2025

Op 15 december 2024 is het openbaar vervoer overgegaan van Arriva naar Qbuzz, waarbij enkele grote wijzigingen in het lijnennet zijn doorgevoerd. Met name in de Duin- en Bollenstreek hebben reizigers nu meer reismogelijkheden en overstapmogelijkheden op de “kleinere” treinstations. In de overige gebieden is het lijnennet minder sterk veranderd, maar ook hier hebben reizigers soms te maken met gewijzigde lijnnummers of iets andere routes. In dit hoofdstuk blikken we terug op enkele van de grotere wijzigingen in het lijnennet en evalueren we welke wijzigingen aandacht behoeven in 2026.

1.1 Wijzigingen in de Duinstreek

In de Duinstreek zijn enkele grotere wijzigingen doorgevoerd in en rondom Noordwijk. Daarbij zijn vrijwel alle reisrelaties die in het oude lijnennet bestonden mogelijk gebleven. Er zijn meer overstapmogelijkheden gerealiseerd op de sprinterstations zoals Voorhout en Sassenheim. Verder zijn sommige lijnen doorgesplitst om meer directe verbindingen zonder overstap mogelijk te maken. Eén van de belangrijkste doorkoppelingen is de koppeling van de R-netlijnen van Zoetermeer naar Katwijk. We zien dat al 15% van de reizigers op het traject van de ‘oude lijn 400’ tussen Zoetermeer en Leiden ‘over Leiden Centraal’ heen reist naar het Bio-Science Park of Katwijk. Veel reizigers profiteren hiermee van een snellere én overstapvrije reisverbinding. We verwachten dat het aantal doorgaande reizigers verder zal stijgen wanneer de busbaan langs de N206 wordt opgeleverd.

1.1.1 Corridor Duinstreek – Leiden – Zoetermeer

We lieten het hierboven al doorschemeren: we geloven in de verbinding Katwijk – Leiden – Zoetermeer als hoogwaardige BRT-corridor en de koppeling van de lijnen Katwijk – Leiden en Leiden – Zoetermeer zijn een stap in die richting. Reizigers weten de nieuwe directe verbinding tussen Zoetermeer en de omgeving Leiden Lammenschans enerzijds en het Bio-Science Park en Katwijk anderzijds goed te waarderen.

Medio 2026 staat de opening van de R-net-busbaan langs de N206 gepland. Dit is een grote stap naar het betrouwbaarder maken van de dienstregeling. Geplande grootschalige werkzaamheden aan de Verbeekstraat in Leiden vormen echter een bedreiging voor de concurrentiepositie van lijn 400 en 401 ten opzichte van de auto. We zijn met gemeente Leiden en aannemer Boskalis in gesprek om de toename in rijtijd en daarmee de hinder voor onze reizigers zo beperkt mogelijk te houden.

Ook op de verbinding Noordwijk – Leiden zijn wijzigingen doorgevoerd. Tussen Noordwijk en Leiden rijden nu, naast de lijnenbundel 20/21, ook lijn 22 en 23. Deze lijnen verbinden Noordwijk snel met het Bio-Science Park en met Leiden Centraal. Van alle reizigers in Noordwijk maakt op werkdagen inmiddels al 35% gebruik van deze sneldiensten. Reizigers weten de nieuwe lijnen dus zeker te vinden. Lijnen 22

en 23 rijden gezamenlijk vier keer per uur. Omdat lijn 20 en 21 gezamenlijk zes keer per uur rijden in de spits, is het gebruik van 35% op lijn 22 en 23 een mooie prestatie.

In Noordwijk is de route van lijn 20 en 21 grotendeels ongemoeid gelaten. De route van lijn 20 is iets verkort, omdat de route over de Lijnbaanweg en Beeklaan is overgenomen door lijn 22 en 23. Het eindpunt is verlegd van de halte Duinpark naar de halte Vuurtorenplein. De verkorte route van lijn 20 heeft geleid tot een enkele klacht van een reiziger tussen Rijnsburg en de halte Boekerslootlaan in Noordwijk. Deze verbinding is inderdaad niet meer rechtstreeks mogelijk, maar de loopafstand tussen de niet meer door lijn 20 bediende haltes en de halte Voorstraat (bediend door zowel lijn 20 als lijn 21) is slechts enkele honderden meters. De periode na de wijzigingen zijn nog te kort om de nieuwe netwerkstructuur in en rondom Noordwijk goed te kunnen analyseren. Vooralsnog zien wij nog geen reden om die te herzien.

Vanuit FloraHolland in Rijnsburg kregen we de reactie dat enkele werknemers woonachtig te Sassenheim moeilijk op hun werk kunnen komen (start 6.00 uur). Bij een volgende dienstregelingswijziging (indien mogelijk in 2025) zijn we daarom voornemens om een extra rit op lijn 20 vanuit Leiden Centraal in te leggen (aankomst FloraHolland ca. 5.45 uur), met een extra vroege rit lijn 50 vanuit Lisse die hierop aansluit. Een datum voor deze wijziging is nog niet bekend.

1.1.2 Verbinding Noordwijkerhout – Haarlem en Hillegom – Schiphol

In het vervoerplan 2025 wordt de verbinding Noordwijkerhout – Haarlem en de verbinding Hillegom – Schiphol geboden met lijn 22. Deze lijn voorziet hiermee in meerdere opzichten aan de vervoervraag in de regio: als sneldienst tussen Noordwijk en Leiden, als regelmatige verbinding tussen Noordwijk en Noordwijkerhout, en als overstapverbinding van Noordwijkerhout naar Haarlem via station Hillegom en van Hillegom naar Schiphol via station Nieuw-Vennep.

De wijzigingen in de NS-dienstregeling in de Bollenstreek hebben ertoe geleid dat lijn 22 een ruime aansluiting biedt op station Nieuw-Vennep richting Schiphol. Toch blijft de combinatie lijn 22 – trein de snelste reisoctie met het openbaar vervoer naar Schiphol vanuit Hillegom. De goede aansluiting van lijn 22 op de treinen naar Haarlem op station Hillegom wordt vanuit Noordwijkerhout goed gebruikt: gemiddeld 33 mensen per werkdag maakten gebruik van de verbinding Noordwijkerhout – Station Hillegom, een stijging van 33% ten opzichte van mei 2022.

Een enkele reizigersreactie is binnengekomen over de eerste rit van lijn 22 van Noordwijkerhout naar Leiden Centraal. Deze vertrekt nu om 5.30 uur vanuit Noordwijkerhout. De volgende rit vertrekt 45 minuten later. Bij een volgende dienstregelingsherziening (indien mogelijk in 2025) wordt de eerste rit 15 minuten naar voren geschoven, zodat er een eerdere reismogelijkheid ontstaat en de rit in een uurpatroon ligt met de volgende ritten. Een datum voor deze wijziging is nog niet bekend.

1.1.3 Inrichting snelBuzz-netwerk Duinstreek

De lijnen die onder de snelBuzz-formule rijden in de Duinstreek verschillen qua routevoering niet van de Q-liners die tot 15 december 2024 in de omgeving reden. Wel zijn lijn 361 en 385 op een ander punt geknipt. Waar lijn 385 voorheen tussen Den Haag en Sassenheim reed, alwaar doorgereden werd als lijn 361 naar Schiphol, rijden nu zowel lijn 361 als lijn 385 tot Noordwijk. Daardoor is er geen directe verbinding Katwijk – Sassenheim meer, maar zijn de aansluitingen op station Voorhout en station Sassenheim beter te garanderen. De wijzigingen in de NS-dienstregeling hebben ervoor gezorgd dat de overstap tussen lijn 385 en 361 in Noordwijk niet in beide richtingen optimaal is. In de avonduren, wanneer beide lijnen een uursdienst rijden, is de overstap in beide richtingen goed, ca. 10 minuten, waardoor reizigers niet lang staan te wachten. Overdag zijn er met de hoogfrequente lijnen 400, 401 en de trein voldoende alternatieven voor de reisrelaties die lijn 385 voorheen bood tussen Katwijk en Sassenheim.

De hogere frequenties die we bieden in de spits en op zaterdag op lijn 385 weten reizigers te trekken. Op zaterdag maken veel incidentele reizigers gebruik van deze lijn, bijna 150% van het gebruik in 2022.

1.2 Wijzigingen in de Bollenstreek

De meest in het oog springende wijziging in de Bollenstreek is zonder twijfel de knip in lijn 50. Voor reizigers tussen Warmond, Oegstgeest en Leiden wijzigde er vrijwel niets: zij behielden de verbinding met Leiden over dezelfde routes. Reizigers uit Lisse en plaatsen verder noordwaarts hebben een extra, aantrekkelijke verbinding met Leiden Centraal en het Bio-Science Park gekregen met lijn 250.

Uit de cijfers blijkt inderdaad dat veel reizigers uit Lisse de overstap hebben gemaakt van lijn 50 naar lijn 250. De Lissenaren die desondanks met lijn 50 naar Leiden Centraal reizen, doen dat vooral 's avonds. Dat is logisch, omdat lijn 250 dan een halfuursdienst rijdt en in de zeer late avond ook niet meer doorrijdt naar Leiden Centraal. De verbinding tussen Lisse en het Bio-Science Park laat een groeiende trend zien qua gebruik. Meer en meer Lissenaren ontdekken de bus als prettig vervoermiddel naar het drukke BSP.

Lijn 50 rijdt in de nieuwe opzet in de spitsen vier keer per uur in een 10/20-patroon, om zo op station Sassenheim perfect aan te sluiten op de treinen naar Den Haag. Het aantal reizigers dat van Lisse naar station Sassenheim reist, is dan ook aanzienlijk. Met een reistijd van 54 minuten is de reis naar Den Haag met overstap op Sassenheim dan ook net zo snel als of sneller dan via Leiden Centraal en reizigers hebben een minder drukke trein.

1.3 Wijzigingen in en rondom Leiden

In Leiden en de Leidse agglomeratie hebben alle wijken hun rechtstreekse verbinding met Leiden Centraal behouden. Wel zijn aansluitingen verbeterd en zijn de lijnen beter op elkaar afgestemd, waardoor er meer effectieve reismogelijkheden

bij zijn gekomen. In Oegstgeest is een extra ‘stadslijn’ 56 komen rijden die Oegstgeest enerzijds op werkdagen overdag met station Sassenheim verbindt en anderzijds met het centrum van Leiden. Vanuit Leiderdorp is de reistijd naar Utrecht flink afgenomen door een verbeterde overstap op station Lammenschans. En in de Merenwijk rijdt vaker een bus, die ook altijd naar het centrum van Leiden gaat.

1.3.1 Stadslijnen Oegstgeest

Oegstgeest wordt ontsloten door meerdere streekbuslijnen. Lijnen 20, 21 en 50 doen allemaal (een deel van) Oegstgeest aan. Voor de fijnmazige ontsluiting zijn lijnen 55 en 56, waarmee inwoners op werkdagen overdag vier bussen per uur hebben naar het centrum van Leiden. Deze lijnen, die voorheen als lijn 8 tot Oegstgeest Haaswijk reden, rijden nu beide door naar een andere eindbestemming. Lijn 55 rijdt naar station Voorhout en lijn 56 rijdt naar station Sassenheim. Daar sluiten beide lijnen goed aan op de treinen naar respectievelijk Haarlem en Schiphol.

Hoewel de verbinding Oegstgeest – Leiden Centraal (- Leiden centrum) nog altijd veel drukker is dan de verbindingen Oegstgeest – Haarlem en Oegstgeest – Schiphol, zien we dat de nieuwe lijnen ook in die richtingen aantrekken. We voorzien dat het gebruik van nu circa 10 dagelijkse reizigers per verbinding de komende tijd verder zal groeien. Door toenemende congestie in de regio staan de aansluitingen op de sprinterstations wel onder druk. Met name rondom de Postbrug in Oegstgeest is regelmatig filevorming, waardoor aansluitingen soms erg krap worden. Dit speelt met name op lijn 56. We doen daarom een voorstel voor een kleine wijziging op deze lijn per 2026, om doorgaande reizigers tussen Leiden en Sassenheim beter te accommoderen en de aansluiting robuuster te maken. Deze wijziging wordt besproken in het hoofdstuk “Maatregelen voor 2026”.

1.3.2 Stadslijnen Merenwijk

In de Merenwijk is slechts één wijziging met impact voor reizigers doorgevoerd. Voorheen reed lijn 4 van De Rode’s linksom naar Leiden Centraal. Lijn 3 reed van De Rode’s rechtsom naar Leiden Centraal. In de nieuwe dienstregeling rijdt lijn 4 linksom tot halte Broekweg. Vanaf daar rijdt de bus verder als lijn 3 naar Leiderdorp via Leiden Centraal. Lijn 3 rijdt rechtsom tot halte Broekweg. Vanaf daar rijdt de bus verder als lijn 4 naar De Vink via Leiden Centraal.

Deze wijzigingen zijn doorgevoerd zodat reizigers die heen met lijn 3 komen, ook terug het snelst met lijn 3 zijn. Uiteraard geldt hetzelfde voor lijn 4. In de vorige dienstregeling gold dat reizigers die heen met lijn 3 kwamen, terug sneller met lijn 4 konden gaan. Dat was verwarrend, daarom ligt nu de knip in het midden van de route door de Merenwijk. Voor reizigers zal dit een kwestie van gewenning zijn geweest. Uit de bezettingscijfers blijkt dat er op elke rit reizigers zijn die doorrijden ‘over’ de halte Broekweg. Het heeft er dus geen schijn van dat reizigers de wijzigingen niet begrijpen. Overigens kunnen reizigers, net als voorheen, in elke bus stappen. Door de vaste koppeling rijdt elke bus door naar Leiden Centraal.

De halte Broekweg heeft slechts in één richting (namelijk linksom) een haltekom. Daardoor kan lijn 3 niet de begintijd van de rit afwachten zonder het overige verkeer

te hinderen. Iets verderop, bij de halte Zwartemeerlaan, ligt wel een haltekom. In de nieuwe dienstregeling per 2026 verdelen we de rijtijd daarom dusdanig dat lijn 4 wat minder rijtijd heeft tussen De Rode's en Broekweg, maar lijn 3 wat meer tijd krijgt tussen Broekweg en Zwartemeerlaan. Daar kan een eventueel excès aan tijd vervolgens worden afgewacht.

1.3.3 Stadslijnen Leiderdorp

Leiderdorp wordt ontsloten door stadslijnen 1, 2 en 3. Al deze lijnen rijden door het centrum van Leiden, waardoor Leiderdorp een frequente verbinding heeft met deze trekpleister. Daarnaast rijdt R-net 410 hoogfrequent tussen het Alrijne Ziekenhuis en Leiden Centraal. In de nieuwe dienstregeling rijden lijn 1 en lijn 2 een kwartierdienst op het samenlooptraject met aansluiting richting Utrecht op station Lammenschans. Deze aansluiting is goed haalbaar gezien de ligging van de bushalte ten opzichte van het station. We onderzoeken wel de mogelijkheid om de aansluiting in 2026 iets ruimer te maken, zodat ook bij vertraging van de bus reizigers hun trein kunnen halen. Voorwaarde is dat dit geen gevolgen heeft voor aansluitingen op station De Vink.

1.3.4 Ontsluiting Bio-Science Park

Naast een hoogfrequente ontsluiting met de vele lijnen die over de Plesmanlaan rijden, wordt het Bio-Science Park ook fijnmaziger ontsloten met lijnen 9, 30, 31, 38 en 183. Lijn 9 is een spitslijn en rijdt iedere 10-5 minuten in de ochtendspits en een kwartierdienst in de middagspits. Enkele reizigers hebben aangegeven dat de bediening tussen globaal 8.20 en 8.40 uur te wensen overlaat. In de dienstregeling 2026 zullen we een evenrediger spreiding van ritten over de ochtendspits nastreven, zodat ook in dit tijdsblok er voldoende capaciteit geboden wordt op het traject.

1.3.5 Bediening Stevenshof

In de dienstregeling 2025 is een kleine wijziging doorgevoerd op de routevoering in de Stevenshof. Voorheen reed lijn 2 de snelle route over de Stevenshofdreef en lijn 1 een meer ontsluitende route door de wijk. Op momenten dat lijn 1 niet reed, reed lijn 2 wél de ontsluitende route. Dat is een wat verwarrende opzet en daarom is ervoor gekozen om lijn 2 altijd de ontsluitende route te laten rijden. Lijn 1 rijdt de snellere route over de Stevenshofdreef. Omdat beide lijnen nu door de Breestraat rijden, hebben reizigers dezelfde reismogelijkheden naar het centrum als voorheen.

Door langdurige, steeds verlengde, werkzaamheden heeft lijn 2 de eerste vier maanden van de nieuwe concessie niet de ontsluitende route kunnen rijden. Op moment van schrijven is de verwachting dat dit per mei 2025 weer mogelijk is. We hebben geen negatieve reacties van reizigers gekregen over deze wijziging. Om de helderheid van het vervoernetwerk in de stad Leiden te waarborgen, behouden we daarom de routevoering zoals die nu bestaat.

1.3.6 Omgeving Vijf Meiplein

De halte Vijf Meiplein wordt bediend door de lijnen 4 en 14. Lijn 14 rijdt alleen op maandag t/m zaterdag overdag. 's Avonds en op zondag is lijn 4 dus de enige lijn die deze halte aandoet. In het vervoerplan 2025 is voorgesteld om dit te realiseren door

lijn 4 een rondje over de rotonde bij het winkelcentrum te laten rijden, om de weg daarna te vervolgen via de halte De Bazelstraat. Helaas blijkt de infrastructuur hier niet voor geschikt. Bussen moeten steken om de draai goed te kunnen maken. Dat is vanuit het oogpunt van veiligheid onwenselijk. Voorlopig rijdt lijn 4 daarom rechtdoor over de rotonde en slaat halte De Bazelstraat over. We moeten echter naar een definitieve oplossing toe werken, zodat reizigers duidelijkheid krijgen over welke haltes al dan niet bediend worden. Er zijn twee mogelijkheden:

- Lijn 4 rijdt niet meer langs het Vijf Meiplein. 's Avonds en op zondag wordt de halte slechts in één richting (richting Leiden Centraal) bediend.
- Lijn 4 rijdt niet meer langs halte De Bazelstraat. Deze halte (die slechts in één richting wordt bediend) komt te vervallen.

De halteafstanden, het gebruik van de haltes en de netwerklogica overwegende, stellen we voor om de laatstgenoemde optie door te voeren. In het volgende hoofdstuk bespreken we de redenen voor deze keuze uitgebreid.

1.3.7 Verdeling centrumroutes

In de dienstregeling per 15 december 2024 zijn er enkele wijzigingen gedaan in de verdeling van de routes door Leiden-centrum. Globaal zijn er drie mogelijke routes: de HOV-route over de Hooigracht, de route over de Breestraat en de route over de Witte Singel. Om de bediening van de Witte Singel te verbeteren, zijn hier meer lijnen overheen gaan rijden. Anders dan in het conceptvervoerplan voorgesteld, zijn lijnen 182, 183 en 187 over de Witte Singel gaan rijden (het voorstel was om lijn 169 via de Witte Singel te rijden in plaats van lijn 187). De overige niet-HOV-lijnen van Qbuzz rijden over de Breestraat.

Er zijn diverse reacties van reizigers binnengekomen over deze wijzigingen. Met name het ombuigen van lijn 187 heeft reacties opgeroepen. Deze lijn rijdt nu op werkdagen overdag via Roomburg en het bedrijventerrein Grote Polder in Zoeterwoude-Rijndijk. Hier reed voorheen een aparte lijn 7 naartoe. Wanneer lijn 7 niet reed, deed lijn 187 alsnog Roomburg aan. De meeste reacties gaan over de langere reistijd door de beide wijzigingen en in het bijzonder over de onbetrouwbare overstap op station Boskoop. De rijtijden van deze lijn worden geanalyseerd en bijgewerkt waar nodig, zodat er terug een robuuste overstap op Boskoop wordt geboden.

Ten opzichte van de andere streeklijnen kenden lijn 187 en lijn 7 relatief weinig reizigers naar de Breestraat. Veel meer reizigers reisden naar Leiden Centraal. De route via de Witte Singel is voor hen iets langer, maar zij raken geen reismogelijkheden kwijt. De bediening van de Witte Singel verbetert juist sterk, met vijf bussen per uur op werkdagen overdag en drie bussen per uur op zondag. Hoewel we begrijpen dat het voor sommige reizigers vervelend is dat zij enkele minuten langer onderweg zijn door de route over de Witte Singel en Roomburg/Grote Polder, laten we de route van lijn 187 ongemoeid. Bewoners van Roomburg-Noord kunnen ook op de Hoge Rijndijk een van de andere lijnen gebruiken die over de Breestraat rijden. Een ander alternatief is een overstap van lijn 187 op de halte Burggravenlaan/Wilhelminabrug. Hier stoppen voldoende andere lijnen die over de Breestraat rijden.

1.4 Wijzigingen in en rondom Alphen aan den Rijn

Alphen aan den Rijn heeft een goed OV-netwerk waar weinig aan is veranderd. De grootste wijziging is de heropzet van de stadsdienst. Daarnaast zijn diverse (spits)frequenties verhoogd en zijn aansluitingen verbeterd.

1.4.1 Herziening stadsdienst Alphen aan den Rijn

In 2025 is gekozen voor een nieuwe opzet van de stadsdienst Alphen aan den Rijn. Twee ringlijnen rijden in tegengestelde richting een grote ronde door de stad en verbinden zo elke wijk met het centrum en het station. De twee woonwijken en werkgebieden zonder snelle (streek)bus naar het station, worden zo alsnog ontsloten. Daarnaast rijden stadslijnen 1 en 2 elk een rondje om het ziekenhuis heen, om zo bij de halte “Ziekenhuis Hoofdingang” te kunnen halteren. Er is gekozen voor de halte Rijnvicus als locatie voor de ‘knip’ in de twee ringlijnen, omdat hier ook vervoerkundig een ‘knip’ te zien was: hier is het aantal doorgaande reizigers het kleinst.

De locatie Rijnvicus heeft zich echter getoond als een suboptimale locatie om de stadsdienst te knippen en om buswissels uit te voeren. Deze buwswissels zijn noodzakelijk om de elektrische bussen te kunnen laden. Reizigers hebben op de locatie Rijnvicus geen alternatieven voorhanden als de volgende bus net vertrokken is, er is geen haltekom om tijd af te wachten en geen beschutting voor wachtende reizigers. Daarnaast hebben diverse reizigers aangegeven de locatie op het bedrijventerrein als onprettig te ervaren.

Ook het rondje om het ziekenhuis blijkt in de praktijk de nodige problemen met zich mee te brengen. In het weekend staan op de Halverwege en Henry Dunantweg vrachtauto's geparkeerd, waardoor onze bestuurders de bochten slecht kunnen maken. De krappe infrastructuur ter plaatse zorgt voor schades en vertragingen. Daarnaast blijken veel reizigers al bij de halte Ziekenhuis aan de Burgemeester Bruins Slotsingel uit te stappen en het laatste stukje te lopen, in plaats van te blijven zitten tot de bus hen bij de hoofdingang afzet. Andersom stappen veel meer reizigers in bij de haltes aan de Eisenhowerlaan dan bij de halte Hoofdingang.

In het volgende hoofdstuk doen we daarom enkele voorstellen om de stadsdienst in Alphen aan den Rijn betrouwbaarder te maken en beter aan te laten sluiten bij de wensen van reizigers en onze bestuurders, zonder de uitgangspunten (een directe verbinding met het centrum vanuit alle wijken) teniet te doen. De stadsdienst krijgt als begin- en eindpunt het station. Daarbij rijdt lijn 1 zoveel mogelijk verder als lijn 1 en lijn 2 rijdt zoveel mogelijk door als lijn 2. Hierdoor blijven alle reisrelaties zonder overstap mogelijk. Alleen bij het noodzakelijk laden van bussen zal de ‘lus’ worden doorbroken.

1.4.2 Lijn 147: aangepaste route Alphen a/d Rijn-centrum en opening Uithoornlijn

Lijn 147 rijdt tussen Alphen aan den Rijn en Uithoorn via onder andere Nieuwkoop en Zevenhoven. Deze lijn verzorgde altijd al de verbinding tussen deze dorpen en Amsterdam (vooral Amsterdam-Zuid), maar de opening van de Uithoornlijn brengt deze bestemming voor onze reizigers nog wat dichterbij. We verwachten dat het gebruik van lijn 147 de komende tijd stijgt door de komst van de tram, maar zien voorsnog geen noodzaak tot uitbreiding van de dienstregeling in 2026. We monitoren het gebruik van lijn 147 doorlopend en zullen in komende vervoerplannen blijven reflecteren op nut en noodzaak van het (verder) uitbreiden van lijn 147.

Lijn 147 heeft binnen Alphen aan den Rijn een iets gewijzigde route gekregen en rijdt niet meer door het voetgangersgebied en de Aarhof, maar via de Thorbeckestraat-Lijsterlaan. Deze wijziging is doorgevoerd in lijn met de wens van de gemeente om doorgaand verkeer uit het voetgangersgebied te weren. Ook buurtBuzzlijn 722 zal op termijn deze route gaan rijden. Het centrum blijft ontsloten met de stadslijnen 1 en 2. Voor reizigers naar het centrum is in april 2025 een haltepaar aan de Thorbeckestraat in gebruik genomen. Op termijn voorziet de gemeente nog een haltepaar aan de Oranje Nassausingel ter hoogte van de sportvelden, bij de kruising met de Van Boetzelaerstraat. Hier zullen, wanneer dit haltepaar gereed is, de lijnen 101, 147 en 722 halteren.

1.4.3 Corridor Alphen aan den Rijn – Schiphol

R-netlijn 470 heeft in de spits en aan de spitsranden een hogere frequentie gekregen. Reizigers hebben zo ook wanneer zij de spits mijden voldoende reismogelijkheden. Vanuit werknemers van Schiphol hebben wij kort na de start van de concessie begrepen dat de dienstregeling van R-net-nachtlijn N70 ongunstig uitpakte voor hun ploegwissel. Deze vindt plaats om 5 uur 's ochtens. In de oorspronkelijke dienstregeling kwam de bus aan om 4.55 uur. Er is daarom al in december een aanpassing gedaan, waardoor R-net N70 nu om 4.45 uur aankomt. Zo zijn alle werknemers op tijd voor hun ploegwissel.

1.4.4 Verbinding Alphen aan den Rijn – Nieuwkoop – Woerden

Lijn 101 rijdt in de nieuwe concessie weer tussen Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. Daarnaast is de bus vaker gaan rijden en komt de bus 's ochtens een halfuur vroeger aan op station Woerden. Gemeente Nieuwkoop heeft ons verzocht om de tijden te verschuiven, omdat scholieren van het Kalsbeek College nu te vroeg op school zijn (aankomst ca. 7.50 uur, eerste lesuur 8.30 uur).

Uit aangeleverde cijfers van de gemeente blijkt dat er significant meer scholieren uit gemeente Nieuwkoop en Zegveld op het Kalsbeek College onderwijs genieten dan op het Minkema College. We verschuiven daarom na de zomervakantie de ritten van lijn 101 zo'n 20 minuten naar achteren. Daarbij schuiven de korte ritten van lijn 147 tussen Nieuwveen en Alphen aan den Rijn ook zo, zodat de tienminutendienst tussen Nieuwkoop en Alphen a/d Rijn op de drukste momenten gehandhaafd blijft.

Verder is gebleken dat er een “groot” twee-uursgat in de ochtend zit op de verbinding van Noorden via Zegveld naar Woerden, die geboden wordt met lijn 101 en buurtbus 524. De dienstregeling van buurtbus 524 vanuit Noorden start pas 2 uur na het passeren van de laatste rit van lijn 101 in de ochtend. Dit gat kan worden gedicht door een extra rit te bieden op lijn 101 van Alphen naar Woerden met aankomst 8:50 uur, die aansluiting geeft op de trein naar Utrecht. Deze rit zal toegevoegd worden in de nieuwe dienstregeling 2026.

1.5 Wijzigingen in en rondom Gouda

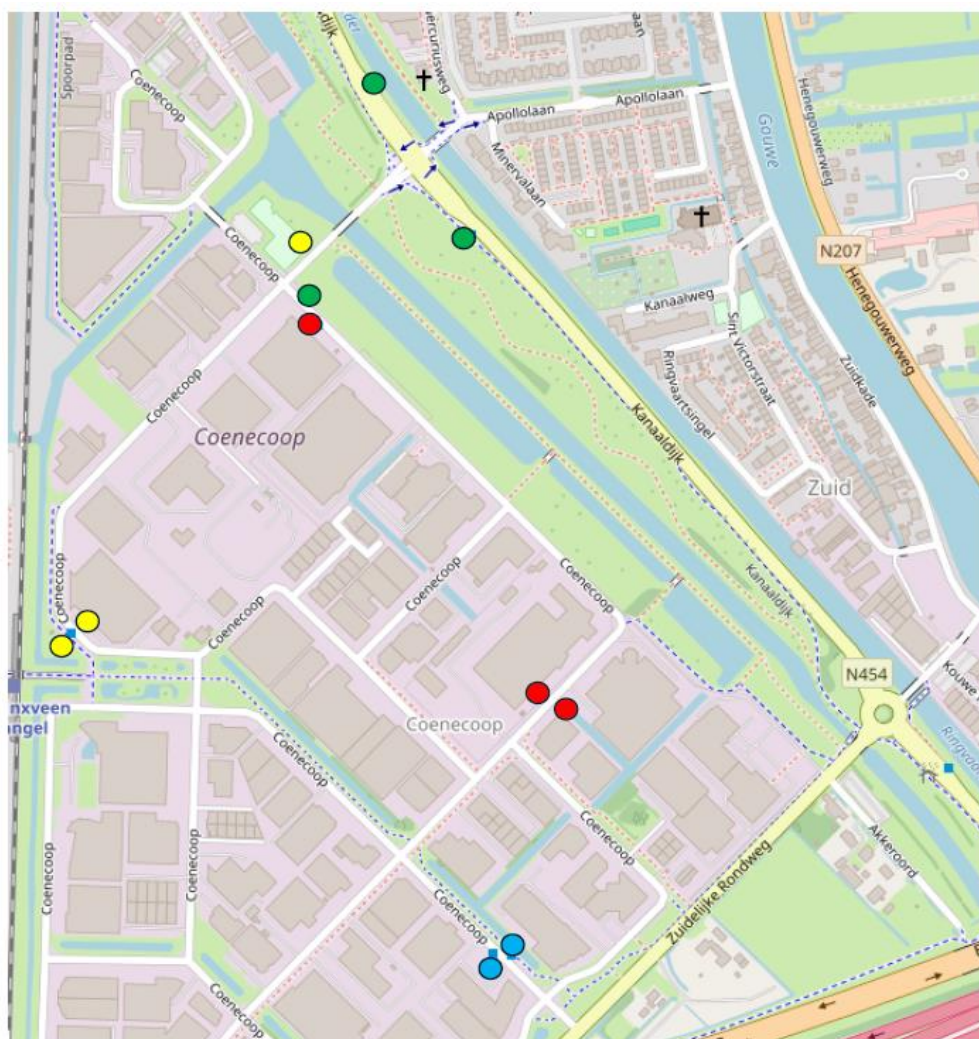
De stadsdienst in Gouda, de Goudse regio en de Krimpenerwaard hebben qua netwerk weinig zien veranderen sinds de start van de nieuwe concessie. Er stond al een goed netwerk dat aan de vraag van reizigers voldeed. Slechts enkele zaken zijn aangepast, waarbij het HOV-netwerk tussen Zuidplas en Den Haag het meest in het oog springt. Overigens zijn er vooral frequentieverhogingen doorgevoerd en heeft R-net 497 een verdiende upgrade gekregen tot echte R-netlijn.

1.5.1 HOV tussen de Zuidplas en Den Haag en lijn 275 in Gouda

De verschillende HOV-lijnen tussen Gouda, Waddinxveen en Den Haag zijn gebundeld tot twee lijnen: lijn 382 tussen Waddinxveen Coenecoop, via Waddinxveen-Centrum als sneldienst naar Den Haag (rijdt in de spitsrichting) en lijn 386 tussen Waddinxveen Coenecoop, via Moerkapelle naar Den Haag (in de tegenspitsrichting en in de daluren). In de spitsen rijden de lijnen door naar station Gouda als lijn 275, via Goudse Poort. Andersom rijdt lijn 275 in de spitsen door als lijn 382/386. Lijn 275 zou daarbij in Gouda een route over de Nieuwe Gouwe O.Z. rijden met een halte op het bedrijventerrein bij het Hoornbeeck College.

Helaas is deze route nog niet toegankelijk voor de bus. Gemeente Gouda heeft inmiddels wel een halte aangelegd ter hoogte van het Globepad. De verkeerslichten bij de uitrit Keerkring/Nieuwe Gouwe O.Z. moeten nog aangepast worden aan uitrijdende bussen. Tot die tijd wordt de nieuwe route daarom nog niet gebruikt en wordt de route van lijn 175 gevolgd. De nieuwe halte Meridiaan ligt slechts in één richting (aan de zuidkant) vanwege plaatsgebrek aan de overzijde. De bussen van Gouda naar Waddinxveen zullen dus, wanneer de uitrit aan de Keerkring gereed is, een klein lusje maken over het bedrijventerrein.

Ook op het bedrijventerrein Coenecoop in Waddinxveen is de businfrastructuur nog niet gereed. Er is wel met de gemeente overeengekomen dat enkele haltes worden aangelegd of terug in dienst worden gebracht. Bij station Triangel wordt een nieuwe halte aangelegd in beide richtingen met haltekom. Dit zal bij gereedkomen het eindpunt worden van de diverse lijnen die op Waddinxveen Coenecoop eindigen. Daarnaast zullen de haltes Coenecoop-Midden worden opgewaardeerd tot toegankelijke haltes. De parkeerhaven bij het elektriciteitshuisje ter hoogte van de kruising Kanaaldijk – Coenecoop zal worden aangewezen als bushalte en, samen met de bestaande halte ‘Coenecoop-Noord’ (aan de zijde van de Kanaaldijk), worden toegevoegd aan haltecluster Apollolaan. Zo kunnen reizigers bij elke mogelijke lijnkoppeling in- en uitstappen bij het bedrijventerrein Coenecoop.



- Bestaande halte
- Nieuw gewenste halte (in haltehaven)
- Bestaande halte toegankelijk maken
- Bestaande halte die niet meer gebruikt wordt

Figuur 1 Nieuwe situatie haltering Waddinxveen Coenecoop

1.5.2 Grootschalige werkzaamheden IJsseldijk (Project KIJK)

Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) voert de komende jaren grootschalig onderhoud uit aan de IJsseldijk tussen Krimpen aan den IJssel en Gouda. Dit heeft grote gevolgen voor buslijn 196, die over de IJsseldijk rijdt van Rotterdam Metro Capelsebrug naar station Gouda. We zijn continu in gesprek met diverse belanghebbenden en zijn tot een oplossing gekomen die de bewoners van Krimpen aan den IJssel, Ouderkerk aan den IJssel, de bewoners langs de IJsseldijk en inwoners van Goudarak bedient. Reeds in 2025 rijdt lijn 196 een grote omleiding, rijdt er een pendelbus tussen Gouda en Goudarak en kunnen inwoners van het gebied tussen Ouderkerk aan den IJssel en Goudarak gebruik maken van flexBuzz. Ook in 2026 zal deze oplossing gelden. We blijven in gesprek met de bewoners van het geraakte gebied, zodat ons vervoer aansluit bij hun behoeften.

2. Maatregelen dienstregeling 2026

In 2026 laten wij de netwerkstructuur ongemoeid. Wij hebben in 2025 een aantrekkelijk en toekomstvast netwerk opgezet, optimaal voorbereid op een grote groei van reizigers. Wij geloven in dit netwerk en daarom voegen we in 2026 alleen ritten toe aan de bestaande dienstregeling. Daarnaast doen we enkele minimale aanpassingen in routevoeringen om infrastructurele redenen en om aansluitingen beter te kunnen garanderen. We focussen met de uitbreidingen enerzijds op de spitsreizigers door meer ritten te bieden vanaf Lekkerkerk naar Rotterdam en op de nieuwe, snelle lijn 22 uit Noordwijkerhout naar Leiden. Aan de andere kant willen we ook de toerist in zijn breedste vorm beter van dienst zijn. Dit doen we door lijn 90 een ruimere bedieningsperiode te geven en winkelend publiek uit Krimpen aan den Lek een halfuurdienst te bieden op zaterdag.

We merken op dat we een voorbehoud maken op de per dienstregelingsjaar 2026 voorgenomen wijzigingen. Voortschrijdende inzichten op basis van de resultaten die in het voorjaar en (een deel van) de zomer geboekt worden, kunnen ertoe leiden dat we toch afzien van bepaalde maatregelen en/of juist maatregelen toevoegen aan het vervoerplan. Wanneer dit gebeurt, zullen ROCOV en de provincie hier uiteraard in gehoord worden.

In het aanbod dat Qbuzz heeft gedaan voor de concessie, is sprake van een extra aantal ontwikkel-DRU's (dienstregelingsuren). Deze DRU's zijn speciaal gealloceerd voor het uitbreiden van onze dienstverlening om zo nieuw gebouwde wijken vanaf de eerste dag goed te ontsluiten, ook wanneer de vervoervraag nog laag is. Deze DRU's zijn aangeboden voor de periode 2025-2028. Omdat nieuwe woongebieden of uitbreidingen van bestaande woongebieden nu nog niet aan de orde zijn, schuiven we deze DRU-post vooruit. De verwachting is dat de komende jaren onder andere de uitbreiding van Westergouwe, de opening van station Hazerswoude-Rijndijk en de ontwikkeling van Rhijnegeest-Zuid in Oegstgeest een nuttige besteding kunnen zijn van deze additionele dienstregelingsuren.

Duur vakantiedienstregeling zomer

Als gevolg van afstemming met andere vervoerder Keolis over de zomerdienstregeling 2025 van lijn 295 hebben wij voor de vakantiedienstregeling op lijn 295 moeten besluiten om niet de aangeboden zes weken zomervakantie te rijden, maar net als Keolis (en veel andere vervoerders) zeven weken vakantiedienstregeling te rijden. We rijden dan ook de week vóór de schoolvakantie van regio midden een vakantiedienstregeling. Hierdoor rijden de lijnen vanuit de vestigingen Gouda en Krimpen zeven weken de vakantiedienstregeling en de lijnen vanuit de overige vestigingen zes weken. Om deze discrepantie en onduidelijkheid voor de reiziger niet meer in 2026 te hebben, rijden wij in de zomervakantie 2026 overall in de concessie zeven weken een vakantiedienstregeling (periode schoolvakanties regio Midden + de week ervoor).

2.1 Maatregelen in de Duinstreek

2.1.1 Extra spitsrit op lijn 22 vanuit Noordwijkerhout naar Leiden

De nieuwe lijn 22 kent een goed gebruik en zeker tussen Noordwijkerhout en Leiden kent de lijn een hoge bezetting. Daarom voegen we in 2026 al een extra spitsrit toe aan de dienstregeling. De precieze vertrektijd van deze spitsrit wordt nog bepaald aan de hand van een uitgebreide bezettingsanalyse over een langere periode, maar zal ergens tussen 7.30 uur en 9.00 uur in Leiden aankomen.

2.2 Maatregelen in de Bollenstreek

2.2.1 Lijn 250 rijden met snelBuzz-materieel

Het trajectdeel Leiden – Lisse van lijn 250 voert grotendeels over snelwegen en andere doorgaande wegen als de N208, waar slechts beperkt gehalteerd wordt door deze lijn. Reizigers tussen Lisse en Leiden zitten ongeveer een halfuur in de bus. Dat is lang genoeg om nog even wat te werken, te studeren of een filmpje te bekijken. Dan is het wel zo fijn als het materieel aansluit bij het gebruik van de buslijn: het materieel moet het gebruik als werk-, studeer- of ontspanplek faciliteren. Hoewel de streekBuzzen die op lijn 250 rijden comfortabel zijn, hebben ze geen klaptafeltjes of bijvoorbeeld stoelverwarming. Dat zijn zaken die juist bij langere reizen hun meerwaarde tonen.

We stellen daarom voor om lijn 250 te exploiteren met snelBuzz-materieel. Het trajectdeel Lisse – Haarlem heeft een sterk ontsluitend karakter en leent zich daarom niet als HOV-corridor. We kiezen er daarom voor om de productformule van lijn 250 niet aan te passen, maar alleen de materieelinzet te wijzigen. Er is voldoende snelBuzz-materieel voorhanden om deze wijziging te doen, zonder dat snelBuzz-lijnen met streekBuzz-materieel uitgevoerd hoeven te worden. Voor reizigers betekent de wijziging dus enkel een verhoogd comfort. Daarnaast bieden de 13-meterbussen extra capaciteit op de corridor Leiden – BSP – Lisse, die zeker in de spits gewenst is.

2.3 Maatregelen in en rondom Leiden

2.3.1 Kleine wijzigingen stadsdienst Leiden

De in de evaluatie al aangehaalde problemen rondom het kunnen keren op de rotonde bij het Vijf Meiplein, zorgen ervoor dat er twee opties zijn om in dit vervoerplan door te voeren.

1. Lijn 4 rijdt niet meer langs het Vijf Meiplein. 's Avonds en op zondag wordt de halte slechts in één richting (richting Leiden Centraal) bediend.
2. Lijn 4 rijdt niet meer langs halte De Bazelstraat. Deze halte (die slechts in één richting wordt bediend) komt te vervallen.

We kiezen ervoor om lijn 4 niet meer langs halte De Bazelstraat te laten rijden. De halte De Bazelstraat werd in 2022 slechts door 15 mensen per werkdag gebruikt. De halte Vijf Meiplein werd toen door ruim 200 mensen per dag gebruikt. Nu zijn dat 290 mensen. Bij een vergelijkbare reizigersgroei zou halte De Bazelstraat ca. 22 gebruikers per dag hebben. Het gebruik van de halte is daarmee erg laag.

De halte Kennedylaan ligt op 250 meter afstand van de halte De Bazelstraat. Voor vrijwel alle adressen die bediend worden door halte De Bazelstraat is dit een goed alternatief. Halte Van der Helmlaan (in de praktijk de tegenhalte van de halte De Bazelstraat die in slechts één richting wordt bediend) ligt op bijna gelijke loopafstand ten opzichte van de halte Kennedylaan. Het enige nadeel voor reizigers is dat zij de Churchillaan moeten oversteken om bij de halte te komen. Dit is echter goed mogelijk op de betreffende kruising, die voorzien is van zebrapaden en verkeerslichten.

Met deze wijziging zorgen we ervoor dat de grootste groep reizigers (die van en naar het Vijf Meiplein) bediend wordt zoals zij dat nu ook worden. De gedupeerde groep reizigers is zeer beperkt en heeft bovendien een goed alternatief op korte afstand in de vorm van de halte Kennedylaan. Deze wijziging wordt, na vaststelling van het vervoerplan, al in 2025 doorgevoerd. De tijdelijke situatie zoals deze nu wordt gehanteerd, is immers dezelfde als voorgesteld voor 2026 in dit vervoerplan.

2.3.2 Bediening Alrijne Ziekenhuis Leiden

Helaas zien we dat door de toegenomen congestie in de regio en de slecht voorspelbare rijtijden in Leiden-centrum en de Bargelaan (Leiden Centraal Westzijde) de aansluitingen van lijn 56 op station Sassenheim onder druk staan. Doorgaande reizigers vanuit Oegstgeest richting Schiphol zijn daardoor vaak langer onderweg.

Op dit moment rijden lijn 55 en lijn 56 allebei een rondje langs de hoofdingang van het Alrijne Ziekenhuis in Leiden. Voor lijn 55 is dit een logische route, omdat deze lijn na het Alrijne Ziekenhuis afbuigt naar de wijk Poelgeest in Oegstgeest. Voor lijn 56 is het echter een 'ommetje', omdat deze lijn hierna weer zijn weg in tegengestelde richting vervolgt (namelijk richting de Wassenaarseweg). Voor doorgaande reizigers tussen Leiden en Oegstgeest wordt hun reis zo drie tot vier minuten langer. Het aantal reizigers dat naar het ziekenhuis reist en specifiek een door lijn 56 geboden reisrelatie gebruikt, is erg beperkt. Gemiddeld gaat het om nog geen 8 reizigers per dag, waarvan de helft ook nog in de buurt opstapt van een halte die bediend wordt door lijn 55, de andere lijn die het ziekenhuis bedient.

We stellen daarom voor om het rondje langs het Alrijne Ziekenhuis in Leiden te schrappen voor lijn 56. Voor reizigers die lijn 56 gebruiken om naar het ziekenhuis te reizen, is de halte Posthof het alternatief. Deze halte ligt op ca. 350 meter van de halte Alrijne Ziekenhuis. Doorgaande reizigers naar Oegstgeest krijgen zo een tijdsbesparing van drie tot vier minuten. Bovendien kunnen we reizigers die vanuit Oegstgeest overstappen op de trein in Sassenheim een robuustere overstap bieden. Lijn 55 blijft de halte Alrijne Ziekenhuis twee keer per uur bedienen.

2.4 Maatregelen in en rondom Alphen a/d Rijn

2.4.1 Stadsdienst Alphen a/d Rijn

Zoals beschreven in 1.4.1 zijn er enkele optimalisaties nodig aan de stadsdienst in Alphen aan den Rijn. Het eindpunt Rijnvicus wordt als onprettig ervaren en het lusje rond het ziekenhuis is met de huidige infrastructuur niet goed te rijden.

We stellen voor om bij de eerstvolgende herziening van de dienstregeling in 2025 het rondje bij de hoofdingang van het ziekenhuis te laten vervallen. Het bieden van een betrouwbare dienstregeling heeft voor ons de hoogste prioriteit. De geparkeerde vrachtauto's die het erg lastig maken om de bochten in dit rondje goed te halen, zorgen ervoor dat rijtijden slecht te garanderen zijn. Daarbij zijn er weinig reizigers die naar het ziekenhuis gaan terwijl alle doorgaande reizigers relatief veel extra reistijd kwijt zijn en na vijf minuten weer op dezelfde plek uitkomen om hun route te vervolgen.

Het aantal door deze maatregel gedupeerde reizigers is beperkt. Van alle reizigers die gebruikmaken van de stadsdienst om van en naar het ziekenhuis te rijden, maakt slechts 25% van de reizigers gebruik van de halte Ziekenhuis Hoofdingang. Het merendeel van de reizigers kiest er dus al voor om het laatste stukje zelf te lopen, in plaats van hier de bus voor te gebruiken. Voor een deel van deze reizigers blijft de reis mogelijk met lijn 169 of 722. Andere reizigers zullen vanaf de halte Albert Schweitzerbrug circa 200 meter meer moeten lopen naar de ingang van het ziekenhuis. Eventueel is vanuit Zegersloot een overstap op halte Meerzicht mogelijk op lijn 169. Vanuit Rijnhaven is een overstap op het station mogelijk.

Het eindpunt Rijnvicus is door reizigers en chauffeurs aangemerkt als onaangenaam. Het ligt tamelijk geïsoleerd, er is geen ander OV in de buurt, de haltevoorzieningen zijn matig en er is geen haltekom aanwezig. Bij dezelfde herziening als waarbij het rondje rondom het ziekenhuis wordt geschrapt, wordt het eindpunt daarom verlegd naar het station. Hierbij rijdt lijn 1 (na enige wachttijd om aansluitingen te bieden) zoveel mogelijk verder als lijn 1 en lijn 2 rijdt door als lijn 2. Hierdoor blijven alle reisrelaties zonder overstap mogelijk. Alleen bij het noodzakelijk laden van bussen zal de 'lus' worden doorbroken. Zo blijven dezelfde doorgaande reismogelijkheden geboden als in de huidige dienstregeling. Bij verstoringen kunnen reizigers op het station in veel gevallen verder reizen met een andere buslijn.

Deze wijzigingen worden in de loop van dienstregelingsjaar 2025 doorgevoerd, omdat de nadelen voor reizigers groot zijn.

2.4.2 Alphen ad Rijn – Nieuwkoop – Woerden

Om beter aan te sluiten op de aanvangstijden van de lesuren van het Kalsbeek College en Minkema College worden de ochtendritten iets verschoven. Aankomst van de tweede rit in Woerden is dan om 8:06 uur. De sprinter naar Utrecht vertrekt om 8:13 uur zodat een goede treinaansluiting behouden blijft.

Scholieren van het Kalsbeek College zijn dan rond 8 uur op school en scholieren van het Minkema College rond 8.15 uur (5 minuten voor start eerste lesuur). Een mooi compromis.

Om het twee-uursgat tussen Zegveld en Woerden te dichten is een extra ochtendrit nodig met met aankomst 9.06 uur in Woerden. Voor forenzen, studenten en leerlingen die pas het tweede lesuur op school hoeven te zijn is dit ook wenselijk. Wij voegen daarom per 2026 een extra derde retourrit toe tussen Alphen en Woerden.

Wij zijn voornemens om de wijzigingen ten behoeve van de aansluiting op de schooltijden bij de start van de reguliere dienstregeling (na de zomervakantie) in september door te voeren. De extra rit van lijn 101 zal toegevoegd worden in de nieuwe dienstregeling ingaande dienstregelingsjaar 2026.

2.5 Maatregelen in en rondom Gouda

2.5.1 Extra (spits)ritten op lijn 275, 382 en 386

De lijnenbundel 275, 382 en 386 rijdt in de spitsen tussen Gouda en Den Haag CS. Lijn 275 rijdt langs het Hoornbeek College en biedt daarnaast extra capaciteit op de reisrelatie Gouda Station – Goudse Poort. De ritten zijn nu enigszins vreemd verdeeld over de spitsen om zo beter aan te sluiten op de schooltijden van het Hoornbeek College. Daardoor wordt er tussen 8 en 9 uur onregelmatig gereden en tussen 14 en 16.30 uur wordt slechts één keer per uur gereden tussen Waddinxveen en Gouda. Daarnaast is er één rit van lijn 275 in de ochtendspits die lang stilstaat op Waddinxveen Coenecoop.

We stellen voor om enkele ritten toe te voegen op lijn 275 om een regelmatige halfuurdienst in de spitsen te kunnen bieden op lijn 275. Daarnaast voegen we een rit op lijn 382 toe die rond 9 uur vertrekt uit Waddinxveen en rond 9.50 retour rijdt uit Den Haag als lijn 386. Voor reizigers die net buiten de spits willen rijden is dit een prettige toevoeging. Een extra retourrit op lijn 386 is ook prettig voor reizigers tussen Den Haag en de door lijn 386 bediende bedrijventerreinen rondom Zoetermeer en Bleiswijk.

2.5.2 Elk half uur een bus tussen Lekkerkerk en Rotterdam op zaterdag

We zien in de cijfers van de vorige concessiehouder dat het aantal instappers in Krimpen aan de Lek op zaterdag in 2022, ten opzichte van 2019, behoorlijk is toegenomen van 133 naar 196 per dag (bijna anderhalf keer zo veel). Inmiddels is het gebruik ten opzichte van 2019 al bijna verdubbeld tot 230 instappers per dag. Ook in Lekkerkerk zien we een stijging in het OV-gebruik op zaterdag.

Dit vraagt om een uitbreiding van de bestaande uurdienst op zaterdag naar een halfuurdienst. Deze uitbreiding geldt dan alleen op het traject tussen Lekkerkerk en Rotterdam Capelsebrug. Reizigers hoeven na een dagje winkelen in Rotterdam niet meer lang te wachten op de bus terug naar huis. Het is niet mogelijk (zonder gebruik te maken van woonstraten) te keren in Lekkerkerk. Daarom rijden tot 14:00 uur de

bussen vanuit Rotterdam naar Lekkerkerk via de C.G. Roosweg naar de halte Schuwacht als lijn 292 en vervolgens via de route van lijn 194 naar Krimpen aan den Lek en verder naar Rotterdam. Na 14:00 uur rijden we de lus in omgekeerde richting.

2.5.3 Extra spitsritten op lijn 292 tussen Lekkerkerk en Rotterdam

Aanvullend op de twee ochtendspitsritten die we hebben toegevoegd aan de dienstregeling van 2025, voegen we in 2026 nog twee spitsritten toe aan de dienstregeling. Voortaan rijdt tussen 7:00 uur en 9:00 uur elk kwartier een snelle bus uit Lekkerkerk naar Rotterdam.

2.5.4 Lijn 383 als streekBuzz uitvoeren en 295 als snelBuzz

We zien dat de route van lijn 383 niet overal geschikt is voor het inzetten van 13-meter bussen. Zo kent de route in Capelle aan den IJssel bijvoorbeeld een aantal krappe rotondes die lastig zijn om te nemen met een voertuig dat langer is dan 12 meter. Daarbij heeft lijn 383 niet alleen in Capelle aan den IJssel maar ook in Nieuwerkerk aan den IJssel, Zevenhuizen en Moerkapelle een meer ontsluitend karakter. Anderzijds zien wij dat lijn 295 juist een meer verbindend karakter heeft dat goed past bij de uitgangspunten die wij hanteren voor HOV.

Wij stellen daarom voor om lijn 295 vanaf 14 december 2025 uit te voeren als snelBuzz en hiervoor de bussen te gebruiken die voor aanvang van de concessie bedoeld waren voor lijn 383. Dit sluit ook goed aan op de plannen van de provincie Utrecht die deze lijn als U-liner (HOV-productformule van de provincie Utrecht) laat uitvoeren in de nieuwe concessie Utrecht Buiten vanaf 2026. Hierdoor bieden we een meer herkenbare uitstraling, een beleving voor reizigers die past bij het lijntype én extra capaciteit, zonder financiële gevolgen voor de reiziger.

Op lijn 383 heeft de wijziging geen nadelige gevolgen. Er rijden op moment van schrijven van dit vervoerplan geen HOV-bussen op deze reisrelatie en ook in de vorige concessieperiode hebben er geen HOV-bussen op lijn 383 gereden. Ook het Iveco streekBuzz-materieel biedt voldoende comfort gegeven de aard van de buslijn. Bovendien past het streekBuzz-materieel beter in de krappe infrastructuur van de route. Aan de frequenties en routevoering verandert voor beide lijnen overigens niets.