

Reizigerseffecten bezuinigingen 2012

1. Inleiding

Deze notitie staat in het teken van de bezuinigingstaakstelling als gevolg van de korting op de Brede Doeluitkering (BDU) door de Rijksoverheid. De voorstellen in deze notitie moeten bijdragen aan het doel om te komen tot een afname van het aantal dienstregelingen van 10%.

In opdracht met het Stadsgewest Haaglanden zijn verschillende voorstellen uitgewerkt. Op basis van de mogelijke voorstellen heeft het Stadsgewest Haaglanden als opdrachtgever een keuze gemaakt in het uiteindelijke pakket van maatregelen.

Bij het opstellen van de voorstellen heeft HTM analyses gedaan naar de ruimtelijke effecten, de effecten op herkomst- bestemmingsrelaties, de grootte van de vervoersstromen en de effecten op het aantal reizigers. Het effect op het aantal reizigers staat nadrukkelijk centraal in deze notitie.

Het effect van de bezuinigingsmaatregelen op de reiziger is berekend door gebruik te maken van elasticiteiten. De wijze waarop de effecten door HTM zijn berekend wordt nader beschreven in de paragraaf 'Methodiek'. De reizigerseffecten van de verschillende maatregelen beïnvloeden elkaar op netwerkniveau. Hierdoor zijn de effecten wel toe te kennen aan een specifieke maatregel maar niet exact toe te kennen aan een specifieke lijn.

De effecten worden per vervoerwijze behandeld. In eerste plaats komen de effecten op het aantal reizigers van RandstadRail aan de orde. De gepresenteerde effecten hebben betrekking op de maatregelen:

- 'alternatieve 4 x 10' op werkdagen in de spits,
- verlagen van de frequentie op zondag.

Vervolgens komen de effecten voor het tramnetwerk aan de orde. De effecten zijn het gevolg van de maatregelen:

- omwisselen eindpunten lijnen 2 en 6 en verlagen frequentie lijn 2,
- eenduidige routevoering lijnen 8/8k en 9 en verlagen frequentie lijn 9 in daluren,
- inkorten lijn 10 tot Station Hollands Spoor,
- verlagen frequentie lijn 11.

Tenslotte worden de reizigerseffecten in het busnetwerk beschreven. De gepresenteerde effecten zijn het gevolg van de maatregelen:

- omwisselen eindpunten lijnen 22 en 23 in Duindorp en Scheveningen,
- opheffen lijn 20,
- stoppen exploitatie om 22.00 uur of 30 minuten interval na 20.00 uur.

2. Methodiek

De effecten op het aantal reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer worden in dit hoofdstuk beschreven. Wijzigingen in routes en de dienstregeling zullen leiden tot een aanpassing van reispatronen van de reiziger. Bepaalde verplaatsingen kunnen niet langer met het openbaar vervoer gemaakt worden, of de reistijden worden zoveel langer dat men op zoek gaat naar een geschikt alternatief. Dit alternatief kan een andere openbaar vervoerverbinding zijn, maar ook een andere modaliteit.

Voor het berekenen van de reizigerseffecten maakt HTM Vervoersontwikkeling gebruik van de in de OV- wereld gebruikelijke elasticiteiten. Bij het berekenen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende soorten wijzigingen; het aanpassen van de frequentie, het verbreken van een bestaande verbinding, het aanpassen van de loopafstand van en naar een halte en het veranderen van de totale reistijd van een verplaatsing.

Voor het bepalen van de reizigerseffecten van de hiervoor beschreven maatregelen is gekeken naar het openbaar vervoer als een systeem en niet uitsluitend een maatregel met een effect op een specifieke lijn. Op trajectniveau is gekeken naar de totale omvang van het aanbod, hoeveel lijnen er al rijden, wat het effect is van de maatregel op het aantal mogelijke vertrekmomenten voor de reiziger en wat tenslotte de verwachte effecten zijn op de aantallen reizigers.

Uitzondering op deze trajectbenadering is het gebied in het centrum van Den Haag dat, ten behoeve van deze berekening van de reizigerseffecten, wordt begrensd door het Korte Voorhout, het Centraal Station, het Station Hollands Spoor en MCH Westeinde. Binnen dat gebied heeft de reiziger veel parallelle alternatieven. Uit HTM analyses blijkt dat de reizigerseffecten als gevolg van wijzigingen in de dienstregeling en/of routes binnen dit gebied, niet significant zijn. Als gevolg van de trajectbenadering speelt de capaciteit van een voertuig geen rol. Het gaat om het aantal keren per uur dat een reiziger zijn of haar verplaatsing kan maken.

Bij parallelle verbindingen is door middel van een geografische analyse bepaald welk aandeel van de reizigers, op basis van oppervlakte, een geschikt alternatief heeft. Hierbij gaat het om een parallelle verbinding in dezelfde corridor.

De reizigerseffecten worden afhankelijk van de maatregel berekend voor een gemiddelde werkdag en/of een zaterdag en/of een zondag. Vervolgens worden deze effecten vertaald naar een jaartotaal, onder de aanname dat er qua dienstregeling gemiddeld 252 werkdagen, 53 zaterdagen en 60 zondagen in een jaar zitten.

Voor RandstadRail zijn telgegevens van 2008 en 2009 beschikbaar. Hierbij gaat het om tellingen van een beperkte periode. Voor de modaliteiten tram en bus zijn de automatische gegenereerde telgegevens van 2008 en 2009 gebruikt. Deze gegevens zijn, daar waar relevant, gecorrigeerd voor de ontwikkeling in de opbrengsten naar de jaren daarna.

De hiervoor genoemde maatregelen hebben in een aantal gevallen betrekking op dezelfde lijnen. Tevens zorgt de trajectbenadering ervoor dat de effecten van de verschillende maatregelen niet per lijn berekend kunnen worden. Immers, er wordt per traject bepaald wat het aantal vertrekmomenten zijn los van de daadwerkelijke lijn. De effecten worden daarom per vervoerwijze (rail en bus) gepresenteerd.

3. Reizigerseffecten RandstadRail

Alternatieve 4 x 10'

In dit voorstel wordt op maandag tot en met vrijdag tijdens de spitsen de frequenties op alle lijnen (3, 3k, 4 en 4k) 6 keer per uur.

Dit betekent op de trajecten Loosduinen – De Savornin Lohmanplein en De Uithof – Monsterestraat een frequentieverlaging van 8 keer per uur naar 6 keer per uur.

Gesommeerd reizen op beide trajecten in de ochtend en avondspits 6.900 reizigers, waarvan 600 instappers per dag niet langer gebruik zullen maken van de diensten van HTM na doorvoering van deze maatregel.

Tussen het De Savornin Lohmanplein en MCH Westeinde zal het aantal vertrekmomenten voor de reiziger toenemen van 10 keer per uur naar 12 keer per uur. Hiervan hebben 9.900 reizigers profijt en zullen 260 nieuwe reizigers per dag aangetrokken worden. Zoals reeds bij de methodiek beschreven is, worden in deze bezuinigingsmaatregelen geen reizigerseffecten toegerekend aan wijzigingen in het centrum van Den Haag.

Op het samenloopdeel van RandstadRail tussen Station Laan van NOI en Leidschenveen met de Erasmuslijn van de RET zal een deel van de reizigers van HTM gebruik gaan maken van de RET. Dit door de frequentieverhoging van de RET en de frequentie verlaging van HTM. Deze reizigers blijven wel gebruik maken van het openbaar vervoer, maar de inkomsten worden niet door HTM gegenereerd. Het gaat hierbij om 750 instappers per dag.

Tussen Leidschenveen en Zoetermeer wordt de frequentie verlaagd van 20 keer per uur naar 18 keer per uur. Deze beperkte afname in het aantal vertrekmomenten leidt slechts tot een (beperkte) verwachte afname in het aantal reizigers. Op dagbasis stappen 6.600 reizigers in of uit op dit traject. Het negatieve effect van deze maatregel is 90 instappers per dag.

In de Zoetermeerse krakeling maken in de beide spitsen 9.500 reizigers gebruik van RandstadRail. Door het verlagen van de frequentie van 8 keer per uur naar 6 keer per uur wordt verwacht dat er 600 reizigers niet langer gebruik maken van RandstadRail. Tenslotte leidt de frequentie verhoging van 10 naar 12 ritten per uur tussen Centrum West en Javalaan tot 160 extra instappers.

Op jaarbasis maken 215.000 instappers niet langer gebruik van het systeem RandstadRail op werkdagen.

Verlagen zondagfrequentie

Het totaal aantal instappers op een gemiddelde zondag voor de beide RandstadRaillijnen is afgeleid van het aantal instappers op een gemiddelde werkdag. Uit een vergelijking van overige (regionale) raillijnen blijkt het aandeel op een gemiddelde zondag 50% van een gemiddelde werkdag te zijn. Op een gemiddelde zondag maken 26.600 reizigers gebruik van RR3 en lijn RR4 heeft 20.800 instappers.

Deze maatregel heeft alleen invloed op de periode tussen 10.00 uur en 19.00 uur; buiten deze tijdsband rijden beide RandstadRaillijnen 4 keer per uur. Het aandeel reizigers in deze periode is 70% van het dagtotaal op zondag. Het verlagen van de frequentie van 6 keer per uur naar 5 keer per uur zal leiden tot een afname van circa 2.600 instappers. Op jaarbasis komt dit overeen met circa 158.000 instappers.

Totaal effect RandstadRail

De totale reizigerseffecten voor RandstadRail zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Op jaarbasis zullen 373.000 instappers minder gebruik maken van het systeem RandstadRail gevolg van de maatregel 'Alternatieve 4x10' en het verlagen van de frequenties op zondag, waarvan 215.000 minder instappers op de werkdagen en 158.000 op zondagen.

| MAATREGEL | WERKDAG | ZATERDAG | ZONDAG | TOTAAL |
|--|----------|----------|----------|----------|
| Alternatieve 4 x 10' (deels overheveling HTM > RET) | -215.000 | 0 | 0 | -215.000 |
| Verlagen zondagfrequentie | 0 | 0 | -158.000 | -158.000 |
| TOTAAL | -215.000 | 0 | -158.000 | -373.000 |

4. Reizigerseffecten Tram

Omwisselen eindpunten lijnen 2 en 6

Door het omwisselen van de eindpunten van de tramlijnen 2 en 6 ondervinden de reizigers hinder die instappen tussen Leidschendam Noord en Leidschendam Leidsenhage en uitstappen tussen Leidschendam Leidsenhage en Station Laan van NOI en vice versa. Deze reizigers hebben immers geen rechtstreekse verbinding meer. Door het ontbreken van bruikbare 'herkomst- bestemmingsgegevens' is aangenomen dat slechts een bescheiden aandeel tussen deze trajecten reist. Dit gaat ten koste van 170 instappers op een gemiddelde werkdag, 140 instappers op een gemiddelde zaterdag en 70 instappers op een gemiddelde zondag.

Daar staat tegenover dat reizigers die instappen tussen Leidschendam Noord en Leidschendam Leidsenhage een nieuwe rechtstreekse verbinding krijgen met het station en de wijk Mariahoeve. Door het ontbreken van bruikbare 'herkomst- bestemmingsgegevens' is aangenomen dat slechts een bescheiden aandeel tussen deze trajecten reist. Dit levert op een gemiddelde werkdag 25 extra reizigers op, een gemiddelde zaterdag trekt 24 extra instappers en op een gemiddelde zondag slechts 7.

verlagen frequentie lijn 2

Het verlagen van de spitsfrequentie van lijn 2 betekent een afname van het aantal vertrekmomenten van 8 keer per uur naar 6 keer per uur. Op het traject Kraayenstein – MCH Westeinde maken in de spitsen 6.100 reizigers gebruik van lijn 2, hiervan wordt verwacht dat 400 reizigers geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer. Zoals reeds bij de methodiek beschreven is, worden in deze bezuinigingsmaatregelen geen reizigerseffecten toegerekend aan wijzigingen in het centrum van Den Haag.

Op het traject tussen Laan van NOI en Leidschendam Noord zullen naar verwachting van de totaal 5.000 instappers in de spits 230 reizigers niet langer gebruik maken van lijn 2.

Beide maatregelen leiden op jaarbasis tot 205.000 minder instappers op lijn 2.

Eenduidige routevoering lijnen 9/9k

Deze maatregel heeft in de spits alleen invloed op het aantal vertrekmomenten tussen Centraal Station en Madurodam. Op dit traject wordt lijn 8k opgeheven. Aangenomen is dat dit niet zal leiden tot een afname van het aantal reizigers. In de daluren wordt de frequentie van lijn 9 verlaagd van 8 keer per uur naar 6 keer per uur.

Op het traject Vrederust – Wouwermanstraat reizen op een gemiddelde werkdag 9.300 reizigers. Als gevolg van deze maatregel reizen naar verwachting 600 reizigers minder met lijn 9.

Op het traject Wouwermanstraat – Station Hollands Spoor hebben reizigers alternatieven, te weten de lijnen 11 en 12. Op dit traject hebben de drie lijnen gezamenlijk 12.600 in- of uitstappers. Door het verlagen van de frequentie op lijn 9 hebben deze reizigers per uur 2 vertrekmomenten minder. Daarnaast wordt in een andere maatregel voorgesteld de frequentie van lijn 11 te verlagen van 6 keer per uur naar 5 keer per uur. Het effect hiervan is een afname van 220 reizigers op dit traject.

Op de beide weekenddagen wordt de frequentie van lijn 9 verlaagd van 8 keer per uur naar 6 keer per uur tussen 12.00 uur en 18.00 uur. Op een gemiddelde zaterdag maken 14.400 reizigers gebruik van lijn 9 tussen 12.00 uur en 18.00 uur. Op een gemiddelde zondag is het aantal instappers 14.500. Door het verlagen van de frequentie neemt het aantal instappers op de lijnen 9, 11 en 12 op zowel een gemiddelde zaterdag als een gemiddelde zondag af met 1.100. Op jaarbasis is het reizigerseffect 478.000 instappers.

Inkorten lijn 10 tot Station Hollands Spoor

Op het traject tussen Station Hollands Spoor en Voorburg Station vervalt lijn 10. Deze maatregel heeft alleen effect in de spitsen op werkdagen. Op het vervallen traject kunnen reizigers gebruik maken van parallelle verbindingen. Op het traject tussen Voorburg Station en de Haagweg is buslijn 23 het alternatief. Doorgaande reizigers die in- of uitstappen worden door het inkorten van lijn 10 geconfronteerd met een extra overstap en een verlaging van het aantal vertrekmomenten. Op dagbasis reizen op dit traject 840 reizigers, waarvan verwacht wordt dat er 207 geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer. Op het traject tussen de Haagweg en Station Hollands Spoor vormen de tramlijnen 1 en 15 in dezelfde corridor alternatieven voor lijn 10. Reizigers die op dit traject in- of uitstappen krijgen in plaats van 20 vertrekmomenten nog slechts 16 vertrekmomenten. Dit leidt tot een afname in het openbaar vervoergebruik van 450 instappers. Het inkorten van lijn 10 leidt op jaarbasis tot een afname van 166.000 instappers.

Verlagen frequentie lijn 11

De effecten op het aantal reizigers van deze maatregel zijn in samenhang met het verlagen van de frequentie van lijn 9 berekend. Door de trajectbenadering zijn de effecten voor de daluren van deze maatregel voor het traject tussen de Wouwermanstraat en het Station Hollands Spoor reeds daar berekend. De effecten voor de beide spitsen (1 rit per uur minder) wordt aangenomen niet significant te zijn. Verder heeft deze maatregel uitsluitend betrekking op werkdagen.

Op het traject Scheveningen Haven – Delftselaan wordt de reiziger geconfronteerd met een afname in het aantal vertrekmomenten van 6 keer per uur naar 5 keer per uur in de periode 7.00 uur tot 18.00 uur. Op dagbasis stappen 11.400 in of uit op dit traject. Door het verlagen van de frequentie wordt verwacht dat er circa 200 instappers minder zullen zijn. Op het traject tussen de Delftselaan en de Wouwermanstraat vormt lijn 12 een parallelle verbinding met lijn 11 in de corridor richting Station Hollands Spoor. Alle reizigers die in- of uitstappen op dit traject hebben in plaats van 14 straks 13 vertrekmomenten in de beide spitsen en 11 in plaats van 12 vertrekmomenten in de daluren. In de spits stappen op dit traject 5.400 reizigers in of uit, in de daluren 9.200. Van dit totaal op dagbasis wordt verwacht dat er 80 reizigers minder vervoerd worden. In totaal leidt deze maatregel op jaarbasis tot een afname van 69.000 instappers.

Totale effecten tram

De reizigerseffecten tram zijn een sommatie van de maatregelen op de lijnen 2, 6, 9, 10 en 11. Op jaarbasis zullen 918.000 instappers minder gebruik maken van de tram. Hiervan zijn er 783.000 minder op werkdagen. Op zaterdag maken 65.000 minder instappers gebruik van de tram en op zondagen 70.000.

| MAATREGEL | WERKDAG | ZATERDAG | ZONDAG | TOTAAL |
|---|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Omwisselen eindpunten lijnen 2 en 6 en verlagen frequentie lijn 2 | -195.000 | -6.000 | -4.000 | -205.000 |
| Eenduidige routevoering lijnen 9/9k | -353.000 | -59.000 | -66.000 | -478.000 |
| Inkorten lijn 10 tot Station HS | -166.000 | 0 | 0 | -166.000 |
| Verlagen frequentie lijn 11 | -69.000 | 0 | 0 | -69.000 |
| TOTAAL | -783.000 | -65.000 | -70.000 | -918.000 |

5. Reizigerseffecten Bus

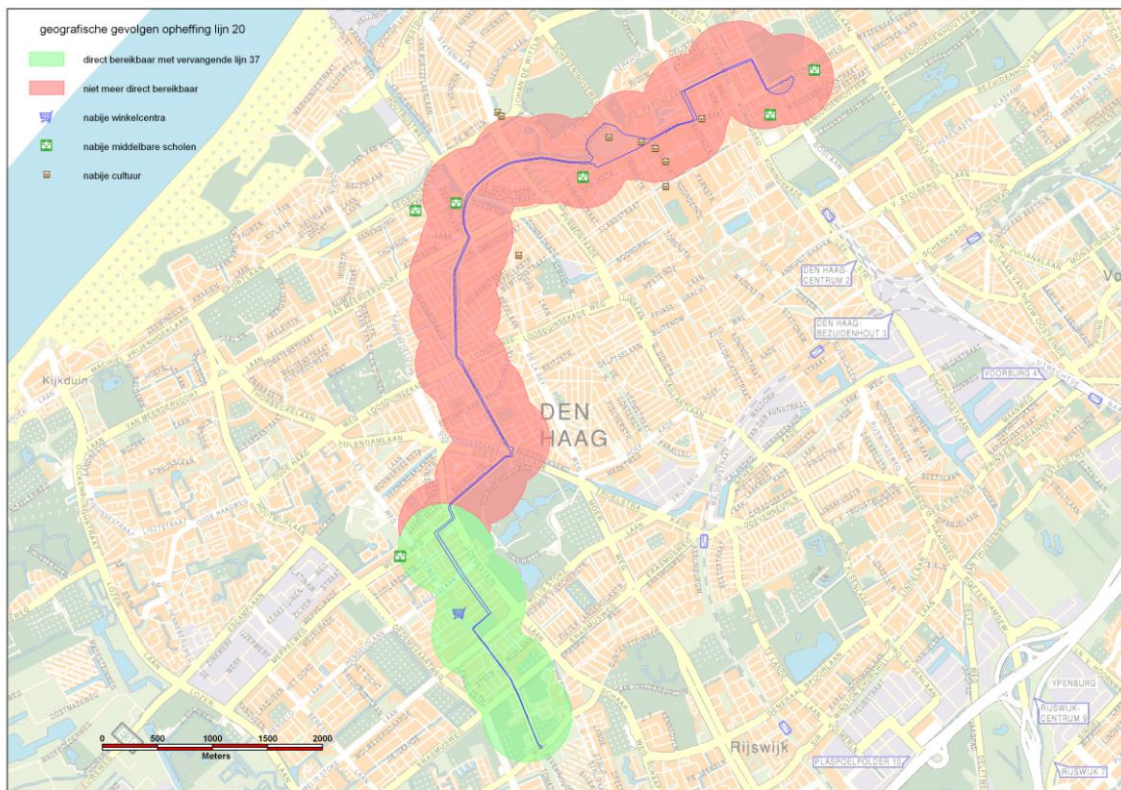
Omwisselen eindpunten lijnen 22 en 23 in Duindorp en Scheveningen

Het omwisselen van de eindpunten van de buslijnen 22 (eindigt op Duindorp in plaats van Scheveningen Noorderstrand) en 23 (eindigt op Scheveningen Noorderstrand in plaats van Duindorp) betekent in eerste plaats een verlaging van de frequentie op het traject tussen Duindorp en Scheveningen Kurhaus. In de spitsen wordt als gevolg van deze maatregel de frequentie verlaagd van 8 keer per uur naar 4 keer per uur. In de beide spitsen is het aantal in- of uitstappers op dit traject 1.300. In de daluren wordt de frequentie verlaagd van 6 keer per uur naar 4 keer per uur. In de periode van 9.00 uur tot 16.00 uur zijn op dit traject 2.800 in- of uitstappers. In de avonduren wordt de frequentie in dit voorstel verlaagd van 4 keer per uur naar 2 keer per uur. Na 18.00 uur tot einde dienst maken 800 in- of uitstappers gebruik van de huidige lijn 23.

Naast het verlagen van de frequentie krijgen reizigers die instappen op het traject tussen Duindorp en Scheveningen Kurhaus en uitstappen na de Duinkersestraat een extra overstap. Als gevolg van de verlaging van de frequentie en de extra overstap wordt verwacht dat HTM op een gemiddelde werkdag 1.100 instappers verliest. Dezelfde berekening is gemaakt voor een gemiddelde zaterdag en een gemiddelde zondag, alwaar de frequentie tussen 12.00 uur en 18.00 uur wordt verlaagd van 5 keer per uur naar 4 keer per uur. Op een gemiddelde zaterdag leidt dat tot een afname van 410 instappers en op een gemiddelde zondag een afname van 210 instappers. Bij deze berekening is aangenomen dat de frequentieverhoging tussen Scheveningen Kurhaus en Scheveningen Noorderstrand geen substantieel effect heeft.

Deze maatregel leidt op jaarbasis tot een afname van het aantal instappers van 316.000.

Opheffen lijn 20



Buslijn 20 vormt een tangentiële verbinding in het netwerk, die geen parallelle verbindingen heeft. Echter, nagenoeg alle 'herkomst- bestemmingsrelaties' langs de route van buslijn 20 zijn in het huidige netwerk met één overstap in het centrum van Den Haag te maken. Een dergelijke verplaatsing via het centrum betekent minstens een verdubbeling van de reistijd, waardoor verwacht wordt dat dit alternatief voor nagenoeg alle reizigers niet interessant is. Alle reizigers die een dergelijke verplaatsing maken worden in ieder geval geconfronteerd met een extra overstap. Op een gemiddelde werkdag maken 1.850 instappers gebruik van buslijn 20. Op een gemiddelde zaterdag 700 en op een gemiddelde zondag 540.

Ondanks de beperkte alternatieven wordt aangenomen dat een aandeel van de huidige reizigers voor een deel van haar noodzakelijke verplaatsingen geen andere alternatieven naast het openbaar vervoer beschikbaar heeft (uit HTM analyses is gebleken dat circa 40% een zogenaamde 'captive' is en geen alternatief beschikbaar heeft). De extra reistijd en de overstap verlaagt het aandeel 'captives'. Hierdoor bedraagt het reizigersverlies als gevolg van deze maatregel 1.400 op een gemiddelde werkdag, 520 op een gemiddelde zaterdag en 400 op een gemiddelde zondag. Dit leidt tot een effect van 393.000 op jaarbasis. Bovenstaande berekening is exclusief de instappers op het traject Erasmusveld – Meppelweg. Instappers op dit traject kunnen gebruik maken van buslijn 37 van Veolia.

Variant 1: stoppen exploitatie om 22.00 uur (excl lijn 23)

Een aantal trajecten van de huidige buslijnen heeft als geschikt alternatief een bestaande tramlijn. Het gaat hierbij om de buslijnen 18, 22, 24 en 25. Delen van deze buslijnen hebben binnen de maximaal geldende loopafstand van 400 meter een geschikt alternatief. Echter, deze reizigers maken momenteel niet voor niets gebruik van de bus. Aangenomen wordt dat de route van de buslijn beter aansluit bij de gewenste verplaatsing. Van alle reizigers die een geschikt alternatief hebben, wordt verwacht dat zij een extra overstap zullen moeten maken. Daarnaast vallen delen van de routes buiten het bereik van een bestaande tramlijn. Deze reizigers krijgen een extra looptijd van en naar de halte.

De overige buslijnen hebben geen parallelle tramlijnen langs de route. Hiervan wordt evenals bij lijn 20 verondersteld dat een aandeel van circa 40% een 'captive' is en geen alternatief beschikbaar heeft. Dit leidt tot een afname van het aantal reizigers op een gemiddelde werkdag van 470 instappers, 340 op een gemiddelde zaterdag en 340 op een gemiddelde zondag. Totaal betekent dit op jaarbasis een afname van 156.000 instappers.

Variant 2: 30 minuten interval na 20.00 uur

De buslijnen 20, 22 en 28 rijden reeds in de huidige dienstregeling tijdens de avonduren met een frequentie van 2 keer per uur. Voor de reizigers op deze lijnen zal deze maatregel geen effect hebben. De overige buslijnen 18, 21, 23, 24, 25 en 26 rijden in de huidige dienstregeling in de avonduren 4 keer per uur. Dit betekent voor deze lijnen dat de frequentie van 4 keer per uur wordt teruggebracht naar 2 keer per uur. Bovenstaande leidt tot een afname van 920 instappers op een gemiddelde werkdag, 740 instappers op een gemiddelde zaterdag en tenslotte tot 560 instappers op een gemiddelde zondag. Op jaarbasis leidt dit tot een reizigersafname van 304.000.

Totaal effect bus

Wanneer gekozen wordt voor het stoppen van de exploitatie na 22.00 uur zijn de reizigerseffecten voor de bus in de onderstaande tabel weergegeven. De maatregelen op alle lijnen leiden tot een afname van 865.000 reizigers op jaarbasis. Op werkdagen zullen 741.000 minder instappers gebruik maken van de bus, op zaterdagen 67.000 en op zondagen zal het reizigerseffect een afname van 57.000 instappers zijn. Deze reizigerseffecten zijn gecorrigeerd met de reizigerseffecten van het opheffen van lijn 20 en het omwisselen van de eindpunten van de lijnen 22 en 23.

| MAATREGEL | WERKDAG | ZATERDAG | ZONDAG | TOTAAL |
|--|----------|----------|---------|----------|
| Omwisselen eindpunten lijnen 22 en 23 in Duindorp/Scheveningen | -281.000 | -22.000 | -13.000 | -316.000 |
| Opheffen lijn 20 | -342.000 | -27.000 | -24.000 | -393.000 |
| Stoppen exploitatie om 22.00 uur | -118.000 | -18.000 | -20.000 | -156.000 |
| TOTAAL | -741.000 | -67.000 | -57.000 | -865.000 |

Wanneer gekozen wordt voor het 30 minuten interval na 20.00 uur zijn de reizigerseffecten voor de bus in de onderstaande tabel weergegeven. De maatregelen op alle lijnen leiden tot aan afname van 1.013.000 reizigers op jaarbasis. Op werkdagen zullen 854.000 minder instappers gebruik maken van de bus, op zaterdagen 88.000 en op zondagen is het reizigerseffect een afname van 71.000 instappers. Ook hier zijn de reizigerseffecten gecorrigeerd met de reizigerseffecten van de maatregelen op de lijnen 22 en 23.

| MAATREGEL | WERKDAG | ZATERDAG | ZONDAG | TOTAAL |
|--|----------|----------|---------|------------|
| Omwisselen eindpunten lijnen 22 en 23 in Duindorp/Scheveningen | -281.000 | -22.000 | -13.000 | -316.000 |
| Opheffen lijn 20 | -342.000 | -27.000 | -24.000 | -393.000 |
| 30 minuten interval na 20.00 uur | -231.000 | -39.000 | -34.000 | -304.000 |
| TOTAAL | -854.000 | -88.000 | -71.000 | -1.013.000 |

6. Samenvatting voorstellen HTM dienstregeling 2012

De wijzigingsvoorstellen HTM dienstregeling 2012 leiden tot een vermindering van het aantal dienstregelingen (anders gezegd: minder ritten) van RandstadRail, tram en bus. De voorstellen leiden tot een vermindering ca 3% bij Rail en tot een vermindering van ca 16% bij Bus. Samengenomen leiden de voorstellen tot een vermindering van het aantal dienstregelingen met ca 8% van het totale werkpakket van HTM.

De door Haaglanden opgelegde doelstelling van -10% HTM Tram en Bus is niet gehaald.

De verlaging van het voorzieningenniveau OV gaat gepaard met reizigersverlies. Deze zijn op grond van bovenstaande als volgt begroot:

| REIZIGERSEFFECTEN | WERKDAG | ZATERDAG | ZONDAG | TOTAAL |
|-----------------------------------|------------|----------|----------|------------|
| Voorstellen RandstadRail | -215.000 | 0 | -158.000 | -373.000 |
| Voorstellen Tram | -783.000 | -65.000 | -70.000 | -918.000 |
| Voorstellen Bus (variant >20 uur) | -854.000 | -88.000 | -71.000 | -1.013.000 |
| TOTAAL | -1.852.000 | -153.000 | -299.000 | -2.304.000 |

Op het totaal aantal reizigers van HTM komt dit overeen met ca 2%. Per saldo een lager percentage dan de besparing op het aantal dienstregelingen. Dat is een gunstig resultaat.

Geconcludeerd wordt dat de voorgestelde maatregelen leiden tot relatief gezien beperkt reizigersverlies. Er is echter voor een grotere groep reizigers sprake van kwaliteitsverlies door de grotere loopafstanden naar de OV haltes en/of langere reistijden als gevolg van overstapbewegingen.