



contactgroep Zoetermeer

ONDERZOEK BEZETTING RANDSTADRAIL TUSSEN ZOETERMEER EN DEN HAAG, APRIL 2014 (versie dd. 24 mei 2014)

Op verzoek van ROCOV Haaglanden heeft de contactgroep Zoetermeer in april 2014 de drukte bekeken op de Randstadrailverbinding tussen Zoetermeer en Den Haag. Onderstaand volgt een samenvatting van dit onderzoek en de resultaten.

Doel van het onderzoek

Veel klachten worden gehoord over overvolle trams tussen Zoetermeer en Den Haag. Deze klachten zijn toegenomen sinds de HTM geen gekoppelde tramstellen meer inzet. Het ROCOV vraagt zich af hoe ernstig de situatie is en heeft de vertegenwoordigers van de ROVER-contactgroep Zoetermeer gevraagd dit te bekijken.

Het ROVER-onderzoek heeft zich gericht op de bezetting van de voertuigen tussen Zoetermeer en Den Haag. Op dit traject hebben passagiers een relatief lange reistijd, waardoor het reiscomfort meer van belang is. Het onderzoek heeft zich gericht op de drukste spitsperiode.

Van HTM-personeel is vernomen dat de Oosterheemtak een grotere drukte kent. De situatie daar is niet onderzocht. Ook is niet gekeken naar de situatie bij de opstaphaltes in Den Haag in de middagspits. Verder is niet gekeken naar de situatie direct voor en na de spits, als er met lagere frequentie wordt gereden. En omdat het onderzoek is uitgevoerd in de maand april, geeft het ook geen beeld van de situatie in de wintermaanden.

Hoewel geen (primair) doel van het onderzoek, is ook het functioneren van het digitaal reizigerinformatiesysteem (het DRIS-systeem) bekeken en worden onderstaand hierover enkele opmerkingen gemaakt.

Werkwijze

Er is voor gekozen de bezetting van de voertuigen in te schatten vanaf het perron. Op deze manier kan snel inzicht worden gekregen in de bezetting van opvolgende ritten. Bijkomend voordeel was dat een indruk ontstond van de regelmaat van de dienstuitvoering en het effect daarvan op de voertuigbezetting.

In vijf verschillende periodes/dagdelen werd de bezetting bekeken, in alle gevallen werd gekozen voor de locatie Voorweg Laag, omdat dit de laatste halte is in Zoetermeer. Driemaal werd gekeken in de ochtendspits, naar de ritten richting Den Haag en tweemaal in de middagspits, naar de aankomende ritten uit Den Haag.

In alle gevallen werden de metingen gedaan op 'gewone' dinsdagen en donderdagen, buiten de vakantieperiode. Alle metingen werden gedaan in april 2014.

Bij alle bekeken ritten is de bezetting globaal vastgelegd. Bij de ritten in de ochtendspits is dit de bezetting bij vertrek van de halte Voorweg Laag, bij de ritten in de middag bij aankomst op Voorweg Laag.

Resultaten

Een samenvatting van de voertuigbezetting staat in de tabel hieronder. Daarin is aangegeven het aantal ritten waarbij alle passagiers konden zitten, het aantal ritten waarbij passagiers moesten staan en het aantal overvolle ritten. Als er meer zitplaatsen vrij waren, dan er passagiers stonden werd dit beschouwd als 'alle passagiers kunnen zitten'. De klapzittingen werden beschouwd als normale zitplaatsen. Onder 'overvol' hebben we verstaan: meer dan 50 tot 60 staande passagiers (ofwel meer dan 140 passagiers in het voertuig). Bovendien staat in de tabel het grootste interval tussen twee ritten (ongeacht of het lijn 3 of lijn 4 betrof) en de ritten die volgens dienstregeling wel hadden moeten rijden, maar niet verschenen.

dag	periode	halte	#ritZ	#ritS	#ritO	max.intv	uitgevallen
20 maart	7:23-9:03	Voorweg Laag, V. r. DH	11	14	2	9 min.	7:41,8:21
3 april	16:28-18:00	Voorweg Laag, A. uit DH	18	7	3	8 min.	17:13
8 april	7:53-9:00	Voorweg Laag, V. r. DH	1	19	0	10 min.	8:46
15 april	7:27-8:34	Voorweg Laag, V. r. DH	4	14	3	7 min.	7:41
15 april	16:58-18:01	Voorweg Laag, A. uit DH	8	7	3	7 min.	17:18, 17:28

Vier van de vijf metingen werden gedaan bij mooi lenteweer, tijdens één meting (8 april) regende het.

De drukste periode (op Voorweg Laag) is in de ochtend tussen 7:30 en 8:30 uur. In deze periode hebben vrijwel alle ritten enkele tientallen staande passagiers. Alleen ritten die snel op een vorige rit volgen zijn minder druk, maar ook dan zijn in deze periode vrijwel alle zitplaatsen bezet.

Opvallend is dat de handhaving van de regelmaat een probleem is en dat er in alle meetperioden ritten waren uitgevallen. In alle meetperioden waren er daardoor grotere opvolgingstijden tussen ritten dan gepland, tot 9 minuten. Vanzelfsprekend is juist een rit na een groter interval druk en vaak overvol.

De middagspits is, totaal gezien, minder druk. Echter is de regelmaat in de middag slechter, waardoor juist dan extreem volle ritten voorkomen. Eenmaal werd een rit waargenomen met ongeveer 185 passagiers (ongeveer 100 staande passagiers).

Er waren tijdens de meetperiodes geen langdurige stremmingen.

Op het DRIS-display worden ritten uitgevallen ritten niet vermeld. Er wordt slechts aangegeven hoe lang het duurt voor de volgende (twee) ritten worden verwacht. Dit is i.h.a. betrouwbaar. Op 20 maart, tijdens de ochtendtelling, was echter het DRIS-systeem bijna een uur uitgevallen.

Conclusies

De conclusies worden als volgt samengevat:

- Door grote drukte laat de kwaliteit van het vervoer tussen Zoetermeer en Den Haag in de spits te wensen over.
- Bij slechte regelmaat (ook al bij een vertraging van enkele minuten) en bij rituitval wordt de situatie onacceptabel.
- Lijn 4 is drukker dan lijn 3.
- In de middagspits is de situatie even problematisch als 's ochtends, door de slechtere regelmaat.
- Er zijn geen ritten gesignaleerd waarbij reizigers niet meer mee konden en achterbleven op het perron (in Voorweg Laag). Wel was er in middagspits eenmaal een rit zo druk, dat kan worden vermoed dat dit bij de opstaphaltes in Den Haag (valt buiten het onderzoek), bij die rit, wel was voorgekomen.
- Als een rit is uitgevallen, wordt dit niet gemeld op het DRIS-display.
- **De grote drukte staat verdere vervoergroei in de weg.** Keuzereizigers kiezen bij deze reiskwaliteit voor auto, scooter of fiets

Aanbevelingen

Naar aanleiding van het onderzoek doet ROVER Zoetermeer de volgende aanbevelingen:

- HTM vragen om op korte termijn maatregelen te treffen om de regelmaat te verbeteren en rituitval te voorkomen.
- Op iets langere termijn zal met grotere eenheden moeten worden gereden, in elk geval op lijn 4. (NB. De RET rijdt op lijn E wel met grotere eenheden en de situatie is daar veel beter.)
- Een acceptabele 'vol'-norm voor langere ritten vaststellen, die afwijkt van de norm voor korte stadstrajecten.
- Of de koppeling aan de Uithof-tak van lijn 4 de capaciteitsvergroting in de weg staat is aan de HTM te beoordelen. In elk geval lijkt deze koppeling de regelmaat van de dienstuitvoering negatief te beïnvloeden.
- Als ritten zijn uitgevallen, dit op het DRIS-systeem aangeven.
- In de komende winterperiode (bv. november) nogmaals eenzelfde onderzoek doen.