



leiderdorp



DEFINITIEF

Nota Openbaar Vervoer

Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Mobiliteitsvisie	5
2.	Huidige situatie	7
2.1	Lijnennet	7
2.2	Concessie	8
3.	Opgaven en beleidsrichtlijnen	9
3.1	Relatie met andere modaliteiten	12
4.	Maatregelen	13

1.

Inleiding

Leiderdorp heeft de doelen van haar mobiliteitsbeleid voor 2020 tot 2030 vastgelegd in de mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg. In afzonderlijke nota's is uitgewerkt hoe de gemeente haar opgaven gaat realiseren. De nota Openbaar Vervoer is een van deze nota's. De andere gaan over Langzaam Verkeer en over Circulatie. Uitwerking van het parkeerbeleid volgt later dit jaar. Er is gekozen voor afzonderlijke nota's. Dit maakt het mogelijk ze los van elkaar te actualiseren, mocht dit nodig zijn.

Uitgangspunt van de mobiliteitsvisie is het huidige openbaar vervoer te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Beoogde verbeteringen zijn een hogere frequentie van de stadlijnen, betere aansluiting van voor- en natransport op het openbaar vervoer, en toevoeging van R-netroutes naar meer bestemmingen. Het netwerk van stadsbuslijnen is fijnmazig en wil Leiderdorp graag zo behouden. De gemeente zet daarbij in op een goede balans tussen snelle en comfortabele stadsbussen en leefbare en veilige woonstraten. Voor het openbaar vervoer is de beleving van onder andere de bushalte en haar omgeving, maar ook het materieel waarmee wordt gereden van groot belang. De gemeente zet in op de inrichting van haltes, de looproutes naar bushalte en de overstap van fiets op bus.

Het openbaar vervoer is in Nederland geregeld via concessies. Provincie Zuid-Holland (PZH) is verlener voor de concessie waar Leiderdorp onderdeel van uit maakt. De provincie bereidt momenteel een nieuwe concessieverlening voor die in 2022 ingaat en tot

2030 loopt. De beleidskeuzes en wensen uit deze nota worden, voor zover niet al gedaan, ingebracht bij de provincie als onderwerpen voor deze nieuwe concessie.

In deze nota zijn de doelen uit de mobiliteitsvisie (Figuur 1) uitgewerkt in beleidsrichtlijnen en maatregelen voor het openbaar vervoer. De komende jaren kunnen nieuwe maatregelen volgen, ook als gevolg van de nieuwe concessie. De beleidsrichtlijnen vormen daarvoor het kader.

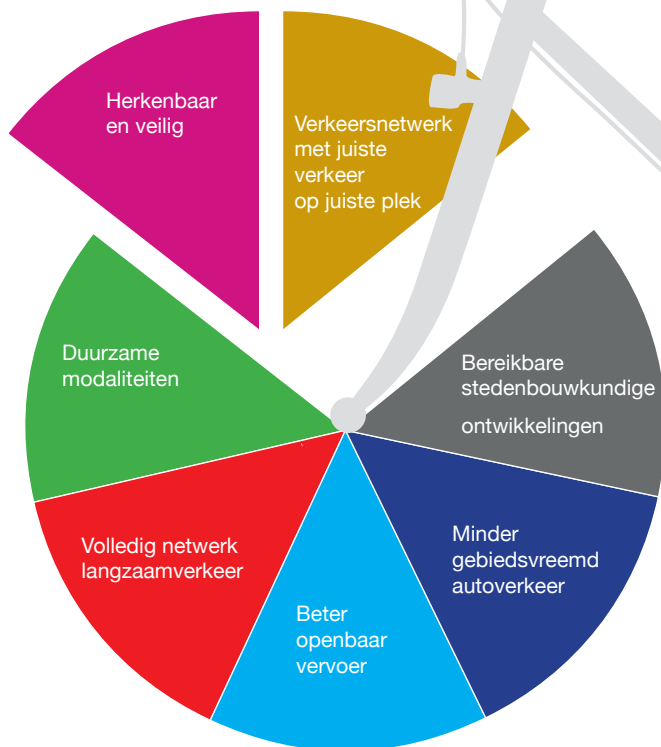
Bij de totstandkoming van deze nota is dankbaar gebruikgemaakt van de input van bewoners, belangengroepen en raadsleden. Zo is de opbrengst uit de serious game-sessies tijdens de mobiliteitsweek (juni 2019) en de mobiliteitstafels over de ontwerp-mobiliteitsvisie (september 2019) meegenomen. Daarnaast zijn ook de reacties van de bewoners die een zienswijze (juni 2020) hebben ingediend meegenomen. Ook het Zwartboek Mobiliteit van D66 heeft waardevolle informatie geleverd, evenals de raadsdiscussie's over de inmiddels (in januari 2020) vastgestelde mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg en de concept nota (juli 2020).

1.1 Mobiliteitsvisie

In de periode 2020-2030 stelt Leiderdorp 7 mobiliteitsdoelen centraal. Ze worden hieronder toegelicht.

A. Verkeersnetwerk met juiste verkeer op juiste plek

In 2030 heeft Leiderdorp een samenhangend verkeerssysteem dat op een passende manier ruimte



Figuur 1: Mobiliteitsdoelen

biedt aan alle modaliteiten. Het netwerk voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en auto is dan zo opgebouwd dat er voor iedere verplaatsing meerdere opties mogelijk zijn. Bewoners en bezoekers kunnen zelf de keuze maken die bij hen past. Elke vervoerswijze heeft zijn eigen sterke punten. De gemeente zet in op deze sterke punten om het verkeerssysteem zo optimaal mogelijk in te richten. Het verkeersnetwerk is in 2030 voldoende robuust om verdichting en transformatie op te vangen. Het openbaar vervoer en de fiets spelen hierin een belangrijke rol. Het autoverkeer wordt geweerd uit de woonstraten en via hoofdroutes geleid.

B. Duurzame modaliteiten

In 2030 beschikt Leiderdorp over goede faciliteiten voor een duurzame verplaatsingskeuze. Er wordt geen vervoerswijze uitgesloten of beperkt. Wel moedigt de gemeente duurzame en gezonde keuzes aan. Dat is de fiets voor korte afstanden en de bus voor middellange afstanden. Voor langere afstanden is het openbaar vervoer - door het streven naar emissievrij regionaal busvervoer - een duurzaam alternatief voor de auto. De gemeente zet daarom in op vergroting van het aandeel openbaar vervoer.

C. Minder gebiedsvreemd autoverkeer

In sommige woonwijken rijdt veel 'gebiedsvreemd' autoverkeer. Dat is doorgaand verkeer dat herkomst en bestemming in Leiderdorp heeft maar niet in de wijk moet zijn en via de hoofdstructuur zou moeten rijden. Of doorgaand verkeer dat geen bestemming en herkomst in Leiderdorp heeft. De gemeente gaat

de overlast in de woonwijken door gebiedsvreemd autoverkeer terugdringen. Dit verkeer wordt ontmoedigd om door de woonstraten te rijden en wordt geconcentreerd op de hoofdroutes.

D. Beter openbaar vervoer

In 2030 is het openbaar vervoer beter toegankelijk en sneller. Daardoor maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente zet in op goede routes, goede haltefaciliteiten en goed voor- en natransport. Samen met de andere gemeentes uit Holland Rijnland gaan we met de provincie Zuid-Holland (concessiehouder voor het OV) in gesprek hoe die kan bijdragen aan de (Leiderdorpse) ambities.

E. Volledig netwerk voor langzaam verkeer

In 2030 heeft Leiderdorp een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer. Fiets- en wandelroutes zijn verkeers- en sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Ontbrekende schakels in het netwerk zijn dan ingevuld. Dit netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking en biedt veilige school-thuisroutes.

F. Volledig netwerk voor langzaam verkeer

In 2030 heeft Leiderdorp een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer. Fiets- en wandelroutes zijn verkeers- en sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Ontbrekende schakels in het netwerk zijn dan ingevuld. Dit netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking en biedt veilige school-thuisroutes.

G. Bereikbare stedenbouwkundige ontwikkelingen

Het moment waarop mensen verhuizen is bepalend voor hun mobiliteitsgedrag. Daarom is het van belang om vanaf het begin het gewenste mobiliteitsgedrag goed te faciliteren. Bij nieuwe woningbouwlocaties voldoen fiets- en voetpaden vanaf de eerste bebouwing aan de gestelde kwaliteitsnormen. Er zijn voldoende fietsenstallingen bij de woningen. De nieuwbouwlocaties zijn ook goed aangesloten op het openbaar vervoer.

H. Herkenbaar en veilig

In 2030 heeft Leiderdorp een verkeersnetwerk dat herkenbaar en veilig voor de gebruiker is. Het netwerk heeft een duidelijke hiërarchische opbouw en een consistente inrichting die overeenkomt met landelijke richtlijnen en de Leiderdorpse beleidskeuzes. Het fietsnetwerk heeft een structuur met doorfietsroutes, lokale routes en recreatieve routes. Het autonetwerk heeft een vergelijkbare structuur van hoofdroutes (gebiedsontsluitingswegen), verzamelwegen (wijkwegen) en woonstraten (erftoegangsgebieden en woonerven). De herkenbaarheid wordt niet alleen vormgegeven door de functie van de weg of het fietspad, maar ook door de daadwerkelijke inrichting. Materiaalgebruik, vormgeving en andere technische eisen zijn consistent toegepast volgens het geldende beleid. Van de standardeisen kan alleen worden afgeweken wanneer er te weinig fysieke ruimte is om ze toe te passen. Voor afwijking is altijd een collegebesluit nodig. Herkenbaarheid in inrichting van routes vergroot de veiligheid. Leiderdorp zorgt ook op andere manieren voor een grotere verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door

vermindering van de hoeveelheid autoverkeer, ‘vergevingsgezinde’ fietspaden, verkeerseducatie en een duidelijk beleid voor voetgangersoversteekplaatsen.

2.

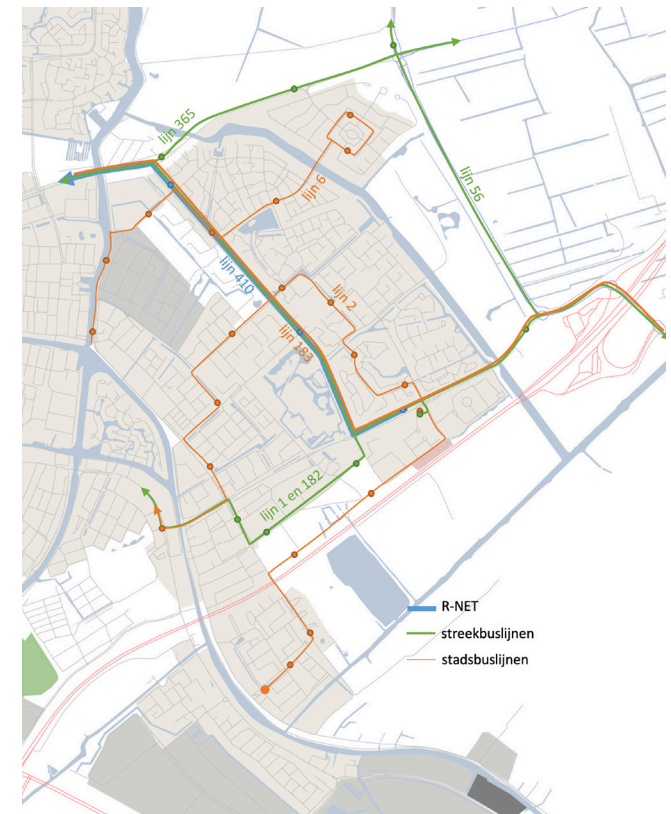
Huidige situatie

2.1 Lijnennet

De huidige openbaar vervoersconcessie wordt tot 2022 door Arriva gereden. Het huidige lijnennet is in Figuur 2 weergegeven.

Binnen Leiderdorp rijdt Arriva over gemeentelijke wegen. De inrichting, de vastgestelde maximumsnelheden en het beoogde gebruik van deze wegen zijn zaken die Leiderdorp zelf kan bepalen. Analyse van de aangeboden dienstregeling op deze punten leidt tot de volgende conclusies:

- De R-net lijn rijdt over de hoofdstructuur van Leiderdorp (Persant Snoepweg, Engelendaal en Oude Spoorbaan). Deze wegen zijn alle ingericht op doorstroming van het verkeer en geoptimaliseerd voor doorstroming van het openbaar vervoer door voorrangregelingen in de verkeerslichten (VRI's). Voor verdere optimalisatie van het openbaar vervoer moet worden gedacht aan busstroken, bijvoorbeeld ter hoogte van het kruispunt Engelendaal/Oude Spoorbaan zodat de bus prioriteit krijgt bij brugopening.
- De regionale lijnen (Alphen-Leiden, Leiden-Hoofddorp-Schiphol, Leiden-Leimuiden) rijden grotendeels ook over de hoofdstructuur. Daarmee genieten deze lijnen van dezelfde voordelen als omschreven voor de R-net lijn. Een uitzondering hierop is de huidige lijn 182. Deze rijdt gedeeltelijk door verblijfsgebied (de Hoogmadeseweg en de Acacialaan). Door de maximumsnelheid van 30km/u en de inrichting (drempels e.d.) is deze bus op dit traject langzamer.



Figuur 2: Huidig lijnennet

- De stadslijnen rijden grotendeels door verblijfgebieden en over wegen die in de nota Circulatie zijn aangemerkt als wijkwegen. Op verschillende wegen zijn drempels mede aangepast voor comfort van reizigers en chauffeurs. Dat de bussen juist over deze wegen rijden is een voorname reden om ze aan te merken als wijkwegen. Bij de inrichting van deze wijkwegen wordt rekening gehouden met de specifieke eisen en wensen van een bus.

2.2 Concessie

Het kader waarbinnen het lijnennet met bijbehorende dienstregeling wordt geregeld, is de concessie zoals Provincie Zuid-Holland die verleend heeft. In grote lijnen bevat deze concessie minimale eisen voor de dekkingsgraad, een ondergrens voor frequentie op een lijn, en eisen voor het gebruikte materieel. Deze eisen zijn opgenomen in het Concept beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord (ZHN) van de provincie Zuid-Holland.

Een vergelijking tussen deze minimale eisen en het huidige aangeboden dienstregeling geeft de volgende conclusies:

- De dekkingsgraad is goed. In heel Leiderdorp wordt voldaan aan de minimale eisen. Voor het deel van Leiderdorp ten noorden van de rijksweg A4 wordt hieraan zelfs ruim voldaan.
- Elke lijn kent een hogere frequentie dan minimaal aangeboden moet worden.
- Met de komst van elektrische bussen op de stadslijnen is een goede stap gezet naar de duurzame invulling van het openbaar vervoer.
- Leiderdorp beschikt sinds eind 2017 over een snellere verbinding naar Leiden, en met name naar het centraal station, met R-net lijn 410. Voorheen bestond de lijn als regionale buslijn (lijn 365 en daarna 366). De grootste wijziging sinds R-net is de voorrangsregeling bij verkeerslichten en de aangepaste haltes. De frequentie is tot op heden gelijk gebleven.
- De voornaamste werk- en winkellocaties (Baanderij, Alrijne Ziekenhuis, WOOON, Winkelhof en het gebied rond het gemeentehuis) zijn bereikbaar via meerdere lijnen en worden alle bediend door de R-net lijn. Vanaf de R-net halte naar de Baanderij is het bijvoorbeeld tussen de 3 en 12 minuten lopen.

Daarnaast zijn er over het huidige lijnennet nog algemene observaties te melden:

- Veel bussen vertrekken voor 6.00 uur en rijden tot na 24.00. Ze voldoen daarmee al aan de wens om in de nieuwe concessie een rijtijdenvenster op te hogen naar, op weekdagen, 6.00 uur tot en met 24.00 uur.
- Het gebruik van de fiets als voortransportmiddel wordt met name voor de R-net route gebruikt. De fietsenstallingen bij de haltes zijn uitgebreid bij de aanleg van R-net haltes en worden zeer goed gebruikt.
- De R-net lijn heeft een duidelijke functie in het vervoeren van forensen en scholieren.
- Het voor- en natransport van de stadslijnen gebeurt voornamelijk te voet. Bij deze haltes is de vraag naar en het gebruik van fietsenstallingen beduidend lager.

Het is belangrijk te realiseren dat de nieuwe concessie vanaf 2022 (met een nieuwe concessiehouder) een ander lijnennet, andere frequenties en een andere bedrijfsfilosofie tot gevolg kan hebben. Uitzondering hierop is de R-net lijn. Deze lijn zal ook in de nieuwe concessie dezelfde route en minimum frequentie behouden. De onzekerheid die dit voor Leiderdorp en haar inwoners en bedrijven geeft, kan gedeeltelijk worden weggenomen door met de provincie in overleg te gaan over de te gelden eisen in deze nieuwe concessie. Daarnaast kan de gemeente tot op zekere hoogte zelf sturen welke routes interessant zijn voor de nieuwe concessiehouder door een bewuste keuze te maken om bepaalde routes in te richten op de specifieke kenmerken van bussen en de doorstromingsbehoefte van de concessiehouder. De wijkwegen zijn hiervoor de meest logische keuze.

3.

Opgaven en beleidsrichtlijnen

In dit hoofdstuk worden de gemeentelijke beleidskeuzes toegelicht. Aan de hand van de huidige situatie en de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie zijn opgaven beschreven. Bij deze opgaven zijn beleidsrichtlijnen geformuleerd. De beleidsrichtlijnen staan in een tekstkader.

Hoogwaardige looproutes van en naar OV

Leiderdorp zet in op hoogwaardige looproutes bij belangrijke voorzieningen zoals scholen en winkelcentra. Looproutes van OV-haltes naar deze voorzieningen zijn veelgebruikte routes die aantrekkelijk moeten zijn om er te lopen. Dit maakt de totale OV-reis aantrekkelijker, waardoor mensen vaker het openbaar vervoer zullen gebruiken. Voor de toegankelijk van de haltes gelden de volgende beleidsrichtlijnen.

- I. De CROW normen voor breedte van voetpaden worden toegepast op de voetpaden naar de haltes.
- II. De CROW normen voor Geleidelijnen en Markeringen worden toegepast op de voetpaden naar de haltes alsook op de halteplaatsen zelf (CROW 233).
- III. Bushaltes standaard inrichten met trottoirbanden die ervoor zorgen dat de bus zeer strak naast de halte kan stoppen.
- IV. Locaties waar fietsen buiten de daarvoor bedoelde fietsenstallingen worden geplaatst, worden aangepast. Dat voorkomt dat foutgeparkeerde fietsen de toegankelijkheid van de halte belemmeren.
- V. De groenvoorziening rondom de halte heeft een open karakter (geen bomen of struiken). Dit voorkomt overlast door takken en wortels en vergroot de sociale veiligheid.

Veel haltes voldoen al grotendeels aan de bovenstaande punten. Er kan nog een flinke verbetering worden gemaakt in geleidelijnen. De beleidsrichtlijnen zorgen voor een uniforme uitstraling en kwaliteit van alle haltes in Leiderdorp.

Doorbouwen op het succes van R-Net

De bestaande R-netroute wordt goed gebruikt. Ze heeft een centrale rol voor reizigers met een woonwerk- en woon-schoolbehoefte richting en vanaf Leiden Centraal. Veel mensen komen met de fiets naar de R-net haltes. Om de reistijd van deur tot deur te verkorten, is een hogere frequentie gewenst. Voor de nieuwe OV-concessie vraagt de gemeente Leiderdorp aandacht voor een verhoging van de frequentie-eisen naar 6x per uur op werkdagen en zaterdag, en 4x per uur op zondag. Er wordt onderzocht of de R-netroute uitgebreid kan worden naar bestemmingen zoals Schiphol, Station Lammerschans of Alphen aan den Rijn. Daarmee wordt Leiderdorp beter bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer.

Samen met de provincie wordt onderzoek gedaan naar uitbreiding van de R-net lijnen. De gemeentelijke visie is dat de volgende aanpassingen potentie hebben en gewenst zijn:

De Provincie verzoeken in de concessievoorwaarden op te nemen dat de frequentie eisen van R-Net omhoog gaan naar 6x per uur op werkdagen en zaterdag, en 4x per uur op zondag. Samen met de Provincie en Holland Rijnland onderzoeken of de R-net lijnvoering kan worden uitgebreid.

Meegroeien fietsenstallingen bij haltes

Reizen met het openbaar vervoer is altijd een vervoersketen. We spreken van een vervoersketen wanneer meerdere vervoermiddelen achter elkaar worden gebruikt om een verplaatsing te maken. Bijvoorbeeld lopen naar de halte, reizen met de bus en trein en daarna vanaf het station met de fiets naar de eindbestemming. Voor- en natransport gaat over hoe mensen van/naar de haltes van het openbaar vervoer komen.

Gelet op de grootte van Leiderdorp en de afstand tot bijvoorbeeld Leiden Centraal zijn er twee groepen van voor- en natransport te onderscheiden. Voor de stadslijnen is lopen van/naar de halte de meest logische en meest gebruikte vorm van voor- en natransport. Voor de streeklijnen en de R-Net lijn is dit ook een logische keuze. Voor deze lijnen wordt als voor- en natransport echter ook veel de fiets gebruikt. Dit blijkt onder meer uit de volle fietsenstallingen bij de R-Net haltes. Hiermee heeft voor- en natransport een duidelijke relatie met de nota Langzaam Verkeer. Daarin staan de maatregelen voor goed voor- en natransport die gericht zijn op de halte zelf en haar directe omgeving.

Elke halte zal worden voorzien van minstens twee fietsenstallingen.

Voldoende fietsenstallingen (minimaal 2) bij bushaltes om in de vraag op drukke weekdagen te voorzien.

Groei van fietsenstalling bij haltes kan op de volgende manier worden ingevoerd:

- Jaarlijks een (visuele) inspectie van het gebruik van de fietsenstallingen bij haltes uitvoeren.
 - Indien uit deze inspectie blijkt dat het gebruik de maximale capaciteit nadert, nieuwe fietsenstallingen bij de halte toevoegen.
 - Deze nieuwe stallingen uitbreiden op de plek van de bestaande fietsenstallingen.
 - Alleen als daar fysiek geen ruimte meer voor is, in een straal van 25 meter zoeken naar een alternatieve locatie.
 - De nieuwe stallingen mogen geen belemmering vormen voor de toegankelijkheid van de halte.
- Op deze wijze kan de capaciteit op een verantwoorde manier worden uitgebreid zonder verspilling van geld of ruimte. Indien we gedurende het jaar meerdere klachten/vragen krijgen over gebrek aan capaciteit bij een halte, dan voeren we een extra inspectie uit.

Het behouden van de bestaande stadslijnen

Leiderdorp heeft goed en fijnmazig openbaar vervoer, en wil dat behouden. Daarbij is het belangrijk om goede routes te faciliteren zodat ook de stadslijnen goed door kunnen rijden. Stadsbussen rijden echter vaak in de wijken waar verblijfskwaliteit voorop staat. Om zowel tegemoet te komen aan een leefbare en fietsveilige wijk, maar ook aan snelle en comfortabele stadsbussen zijn 'wijkwegen' als oplossing geïntroduceerd. Leiderdorp zorgt daarbij voor een goede doorgang van de bussen, onder andere door prioriteit

bij verkeerslichten, een goede doorstroming van het overige verkeer en een snelheidslimiet van 50 km/uur. Uitgangspunten voor deze wijkwegen staan in het kader hieronder. De voorkeursinrichting voor wijkwegen wordt nader toegelicht in de Nota Circulatie.

- I. Maximumsnelheid van 50 km/u blijft gehandhaafd.
- II. Geen snelheidsbeperkende maatregelen voor het openbaar vervoer.
- III. Knips worden zo ingericht dat bussen er doorheen kunnen

Samen met de provincie Zuid-Holland, de concessieverlener voor het openbaar vervoer, en de overige gemeenten van Holland Rijnland worden afspraken gemaakt over maximale afstand tot haltes, minimum frequentie van (stads)bussen door de dag heen, en gewenste routes. Deze afspraken worden in de nieuwe concessie vastgelegd. Leiderdorp zet zich hierbij in voor een betere aansluiting van de stadsbussen op het landelijke treinnetwerk. Uitgangspunt is dat er voor de komst van de eerste reguliere trein (met uitzondering van nachtnet) en na de aankomst van de laatste reguliere trein nog een bus van/naar Leiderdorp rijdt. Ook wordt onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een nachtnet, zie kopje Invoeren nachtnet hieronder.

Inzetten op Zero Emission bussen

De gemeente zet in op duurzaam openbaar vervoer. Samen met de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland zet Leiderdorp in 2030 in op volledige zero-

emissie van het openbaar vervoer. Dit wil zeggen dat alle bussen die door Leiderdorp rijden dan geen uitstoot meer mogen geven. De keuze hoe dit gebeurt (bijvoorbeeld elektrisch of waterstof) wordt overgelaten aan de toekomstige concessiehouder. Voor elektrische bussen moeten er misschien ook extra oplaadstations komen. Op dit moment zijn de oplaadstations voor bussen in Leiden gesitueerd. Gemeente Leiderdorp wil medewerking verlenen aan nieuwe oplaadstations in Leiderdorp. Samen met de provincie worden emissie-eisen voor de nieuwe concessie vormgegeven.

- I. Inzet op zero-emissie vanaf het begin van de concessie
- II. Oud materieel mag tot halverwege de looptijd van de concessie gebruikt en vervangen worden.

Invoeren nachtnet

Gezamenlijk met Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland wordt onderzocht of een vorm van Nachtnet ingevoerd kan worden. Hierbij wordt gedacht aan een buslijn die - bijvoorbeeld tijdens de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag - Leiderdorp verbindt met Leiden Centraal en aansluit op de nachttreinen. Deze opgave is benoemd in de mobiliteitsvisie en hier expliciet toegevoegd als uitwerking van het uitgangspunt Huidig openbaar vervoer

behouden en waar mogelijk uitbreiden.

Nieuwe ontwikkelingen goed laten aansluiten op het OV

Bij een verhuizing of een nieuwe baan maken mensen vaak opnieuw een keuze hoe ze de woon-werkreis vormgeven. Dit is een goed moment om als gemeente het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. Voor het openbaar vervoer zijn twee methoden voor:

1. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen concentreren rond al bestaande goede openbaar vervoersverbindingen, zoals R-Net.
2. Zorgen voor goed en nabij openbaar vervoer, waardoor dit een goed alternatief wordt.

Verkeerskundig heeft de eerste methode de voorkeur. Door ontwikkelingen te concentreren worden reeds bestaande verbindingen beter benut en is er geen extra investering in infrastructuur en/of materieel nodig. Omdat deze nota zich focust op infrastructurele maatregelen en niet op stedenbouwkundige overwegingen, beperken we in deze nota tot de tweede methode: het bieden van goed openbaar vervoer bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De stedelijke contouren van Leiderdorp liggen vast. Alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met uitzondering van die in Bospoort, zullen inbreidingslocaties zijn. Binnen de stedelijke contour kent het openbaar vervoer reeds een dekkend netwerk. Bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen zijn daarom geen aanvul-

lende maatregelen nodig. Dat is wel het geval en ook essentieel bij transformatie van een groter gebied of een omvangrijke woningbouwopgave.

Op dit moment wordt gewerkt aan de gebiedstransformatie van bedrijventerrein de Baanderij. Het huidige lijnennet en de halteplaatsen liggen aan de rand van de Baanderij. Een van de redenen daarvoor is dat er nu geen doorgaande gebiedsontsluitingsweg door het gebied loopt waarvan de bus gebruik kan maken. Bij transformatie van de Baanderij naar een gemengd woon-werkgebied is het belangrijk de bestaande verkeersstructuur te wijzigen, zodat het openbaar vervoer een interessanter vervoersalternatief wordt. Daarvoor is nodig dat de Baanderij een doorgaande ontsluitingsstructuur krijgt, het liefst door het hart van de Baanderij heen. De gemiddelde halteafstand wordt dan kleiner, en dat vermindert de totale reistijd en vergroot het gebruiksgemak.

Deze opgave is aan de gemeente en geen eis/wens voor de nieuwe concessie. De verkeersopgave wordt uitgewerkt in de Gebiedsvisie Baanderij, die de koers voor de transformatie van het bedrijventerrein bevat. Inzet is dat vanaf de eerste bewoning van nieuwbouw de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (en dus ook de dienstregeling) geregeld is en bushaltes toegankelijk zijn aangelegd volgens de CROW-normen.

Het bieden van goed openbaar vervoer bij grote nieuwbouw ontwikkelingen en met goed toegankelijke haltes.

3.1 Relatie met andere modaliteiten

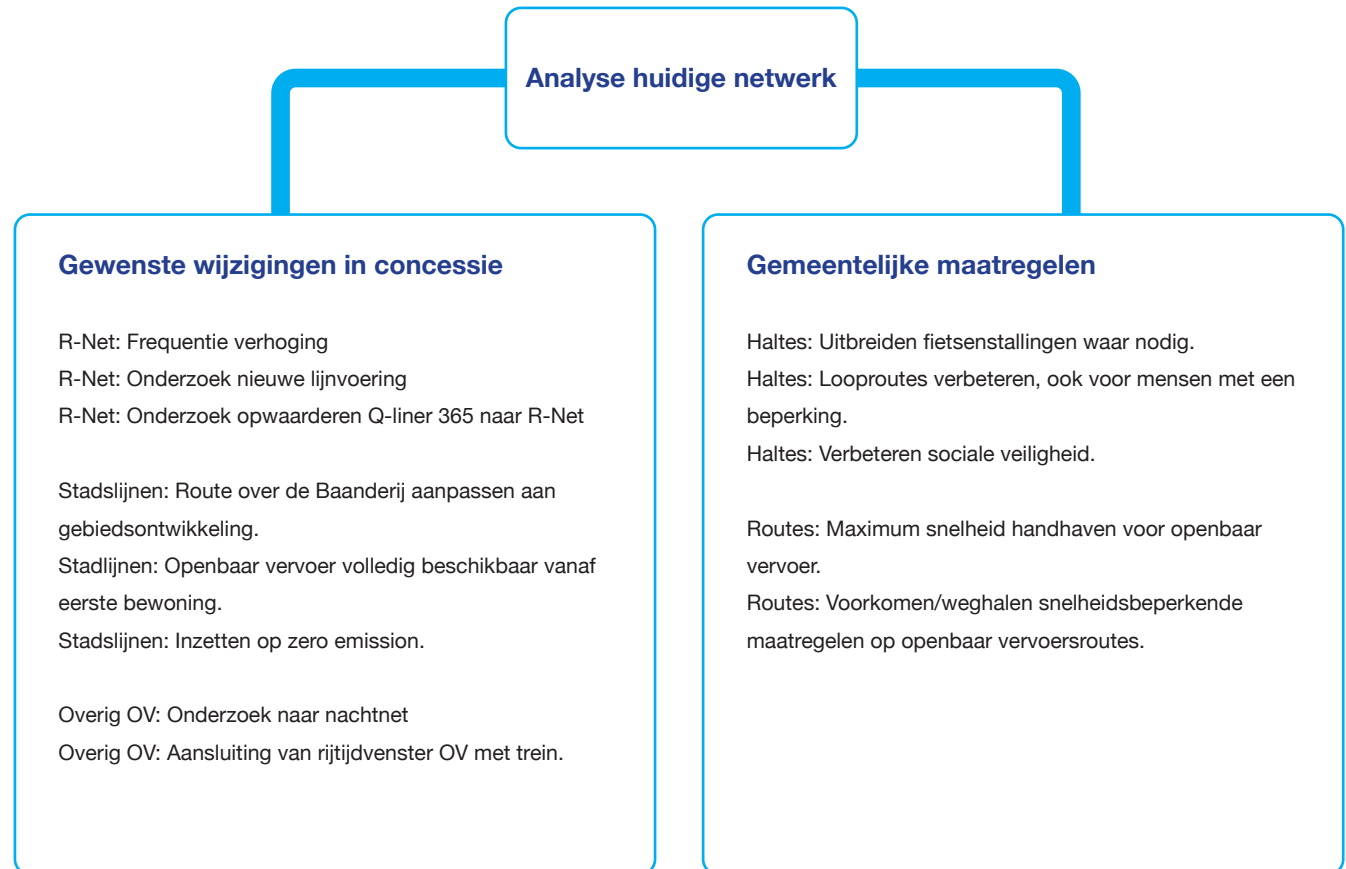
Openbaar vervoer heeft een relatie met langzaam verkeer, en met autoverkeer en verkeerscirculatie. De volgende aspecten komen specifiek terug in de andere nota's.

- De *first & last mile* tussen de halte en de herkomst/eindbestemming vindt vaak te voet of met de fiets plaats. Dit aspect is uitgewerkt in de nota Langzaam Verkeer.
- De doorstroming van het verkeer in combinatie met de routes van de OV-lijnen zijn uitgewerkt in de Nota Circulatie.

4.

Maatregelen

Maatregelen voor beter openbaar vervoer vereisen soms een wijziging in de concessie. Wensen voor wijzigingen kunnen via deze weg worden ingebracht. Andere maatregelen hebben te maken met de ruimtelijke inrichting en verkeersafwikkeling. Dit zijn maatregelen die de gemeente zelf kan nemen. In de onderstaande figuur worden de maatregelen benoemd. Deze volgen uit de opgaven uit hoofdstuk 3.



Figuur 3: Gewenste wijzigingen in concessie en gemeentelijke maatregelen



- R-NET
 - streekbuslijnen
 - stadsbuslijnen
- Gewenste wijzigingen in concessie**
1. R-NET
 - a. frequentie omhoog naar 6x/u
 - b. nieuwe R-NET bestemmingen
 - c. Lijn 365 opwaarderen naar R-NET
 2. routes aanpassen
 - a. Route Baanderij aanpassen aan gebiedsontwikkeling
- (niet op kaart)
1. dienstregeling bus en trein sluiten beter aan
 2. ov volledig beschikbaar bij nieuwe ontwikkelingen
 3. nieuw materieel is zero emissie, oud materiaal uitfaseren
 4. onderzoek haalbaarheid nachtnet
 5. rijtijdenvenster 6u – 24u
- Gemeentelijke maatregelen openbaar vervoer**
(niet op kaart)
1. maximum snelheid op busroutes blijft gehandhaafd
 2. extra fietsveiligheid op busroutes
 3. uitbreiden fietsenstallingen bij haltes o.b.v. stallingsvraag
 4. bereikbaarheid looproutes naar haltes op orde tijdens bouw/gebiedsontwikkeling
 5. looproutes naar haltes consistent maken met CROW normen
 6. bij overlast door fout geparkeerde fietsen, stallingen aanpassen
 7. haltes: bushokje bij elke halte of haltepaar, display met vertrektijden, groenvoorzieningen rondom krijgen open karakter

Figuur 4: Maatregelen openbaar vervoer op kaart