



STRATEGISCH OV PLAN

De Ronde Venen



Gemeente
De Ronde Venen

Opdrachtgever(s) Gemeente De Ronde Venen
Titel rapport Strategisch OV-Plan Ronde Venen

Kenmerk 004529.20200925.R1.02
Datum publicatie 27-10-2020

© **Copyright Goudappel Coffeng** Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.
Eventuele recht-hebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

Voorwoord

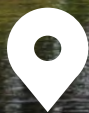
Voor u ligt het Strategisch OV-plan. Het is het resultaat van een uniek proces met de gemeenteraad. We hebben in een aantal sessies met elkaar nagedacht wat we belangrijk vinden en wat we willen realiseren. Zo is het in een vroeg stadium duidelijk wat De Ronde Venen wil bij de aanbesteding van de nieuwe busconcessie. We hebben niet afgewacht op wat ons gaat overkomen.

De kern is onze gemeente leefbaar houden: snelle buslijnen voor de forens en de scholier en ondersteunende lijnen voor de inwoners die minder goed ter been zijn. Beide soorten lijnen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het is niet de een of de ander.

We gaan er vanuit dat de beslissende partijen voor het openbaar vervoer dit Strategisch OV-plan met enthousiasme zullen ontvangen. Het is immers een breedgedragen stuk!

Kernpunten die door de raad zijn vastgesteld:

- Lijnen worden gestrekt via de route Mijdrechtse Dwarsweg, N212 en N201 en gaan zo mogelijk vaker rijden
- Lijnen met een lage frequentie rijden door de kernen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen, bijvoorbeeld de bus naar Woerden en Hilversum
- Een Flex-systeem vult de lijnen aan, ook in Vinkeveen, Abcoude, Baambrugge en Loenen
- De bushaltes van de gestrekte lijnen worden veilig en comfortabel uitgevoerd en tijdig aangelegd
- De gemeente is voor aanpassing van de route van buslijn 120 via Station Abcoude
- Op langere termijn is in te spelen op de Amsteltram (2024) en eventueel station Loenersloot
- Inhoud opgesteld voor de Corona-crisis, invloed daarvan nu nog niet te overzien
- Na vaststelling van dit plan en de kernpunten zal dit worden aangeboden aan de provincie om mee te nemen in de concessieverlening



Ronde Venen, Kromme Mijdrecht

Aanleiding

Hoe ziet de komende jaren het Openbaar Vervoer (OV) in en rond de gemeente De Ronde Venen er uit?

Over die vraag gaat dit rapport. De gemeente levert hiermee input aan de provincie Utrecht voor de nieuwe OV-concessie die eind 2023 ingaat. Ook is het voor de inrichting van de N201 goed om te weten welke routes de bussen daar volgen.

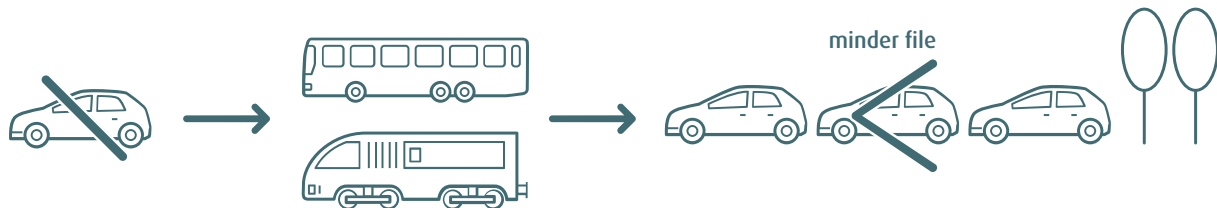
Waarom is OV belangrijk?

Goed openbaar vervoer is essentieel voor de leefbaarheid van onze gemeente. Het zorgt ervoor dat onze gemeente aantrekkelijk blijft voor mensen die geen auto hebben of mensen met een beperking. Het gaat daarbij om ouderen, werkenden en jongeren vanuit onze gemeente, maar ook om mensen die gebruik maken van onze voorzieningen en hier werken. De gemeente De Ronde Venen wil met goed OV ook dat inwoners en bezoekers vaker de bus en trein kunnen gebruiken in plaats van de auto. Dat helpt om nadelen van auto's te beperken zoals files, geluid of parkeerruimte. De auto blijft een grote rol houden, OV is niet altijd goed geschikt.

De rol van de gemeente

In Nederland zijn de provincies en vervoerregio's verantwoordelijk voor het OV, het rijk voor het treinvervoer. De Ronde Venen kiest voor een proactieve rol. Met dit Strategisch OV plan geeft zij aan de Provincie Utrecht haar visie weer. De Provincie kan dit gebruiken bij het opstellen van de nieuwe concessie voor het OV. Deze start in december 2023. Ook de Vervoerregio Amsterdam (verantwoordelijk voor het OV ten westen van Mijdrecht en ten noorden van Abcoude) kan het daarvoor gebruiken. Hun concessie (Amstelland Meerlanden) start later.

De gemeente zelf is verantwoordelijk voor halten en hun accommodatie, met medefinanciering door de provincie Utrecht. Met dit Strategisch OV plan is duidelijk waar drukke halten komen en waar goede voorzieningen nodig zijn.





Bushalte Centrum, Mijdrecht

Wat staat er in dit Strategisch OV plan

Dit plan beschrijft welke routes en welke lijnen de gemeente voor goed OV in de gemeente nodig vindt. Het gaat niet om exacte vertrektijden, dat regelt de vervoerder (in 2021: Syntus). Ook kan de vervoerder de exacte invulling van frequenties en lijnvoering zelf bepalen. Wel geeft de gemeente in dit plan aan waar de halten moeten komen voor een goede invulling. Bij die halten horen voorzieningen zoals een goede fietsenstalling.

De nota is ingedeeld rond een aantal thema's:



Thema 1: Busroutes: de busroutes in Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen:

- Principe: busroutes door de kernen of gestrekt?
- Welke gestrekte busroute is de beste?
- Alle lijnen strekken of een deel van de lijnen?
- Welke vorm van OV vult dit aan?
- Welke busroute nog door de kernen?



Thema 2: Bushaltes:

- Waar komen de bushaltes?
- Welke voorzieningen horen bij een goede halte?
- Welke knooppunten binnen en buiten de gemeente zijn er?



Thema 3: Abcoude

- Welke busroute in Abcoude?
- De trein



Thema 4: Overige zaken

- Nachtbus
- De verdere toekomst



Thema 1: De busroutes in Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen

De gemeente kiest voor gestrekte routes.

Het strekken van busroutes heeft voordelen en nadelen. Voor Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen vinden we de voordelen groter dan de nadelen. De meeste reizigers zijn korter onderweg en de overlast op sommige wegen in de kernen wordt minder.

De voordelen van gestrekte routes zijn:



- De reistijd voor de meeste reizigers wordt korter. Sommigen zijn langer onderweg van huis naar de halte, maar daarna korter in de bus. Mensen zullen vaker de fiets nemen naar de bushalte in plaats van te lopen.



- In Mijdrecht zijn de afgelopen jaren routes gestrekt. Lijnen rijden nu over de Rondweg. De meeste ervaringen zijn positief. Er is ook wat minder overlast van bussen in Mijdrecht zelf. Als het in Mijdrecht goed uitpakt, 'kan dat elders ook'.



- Sommige wegen binnen de kernen zijn niet geschikt voor bussen, zeker niet met hoge frequenties (veel bussen per uur).



- Door gestrekte lijnen worden rijtijden korter, en kunnen chauffeurs en bussen in dezelfde tijd meer ritten maken. De bussen gaan waar mogelijk vaker rijden. De efficiency wordt beter en daarvan kunnen vervoerder en/of reizigers voordeel hebben.

De nadelen van gestrekte routes zijn:



- De afstand naar de bushalte wordt langer. In het huidige netwerk heeft 20% van de inwoners van Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen een halte verder weg dan 1 kilometer, dat wordt 49%. De kaarten geven dit aan: de halten van het huidige netwerk zijn weergegeven en van het netwerk met gestrekte lijnen. Rode gebieden rond de halte liggen dichtbij, blauwe verder weg. De niet-gekleurde gebieden liggen op meer dan 1 kilometer van een bushalte.



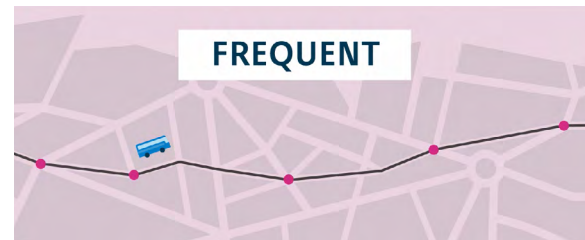
- Meer mensen zullen naar de bushalte de fiets nemen in plaats van te lopen. In tijd hoeft het dan niet veel uit te maken.



- Voor ouderen en mensen met een beperking kunnen de langere afstanden naar de halte een probleem zijn.



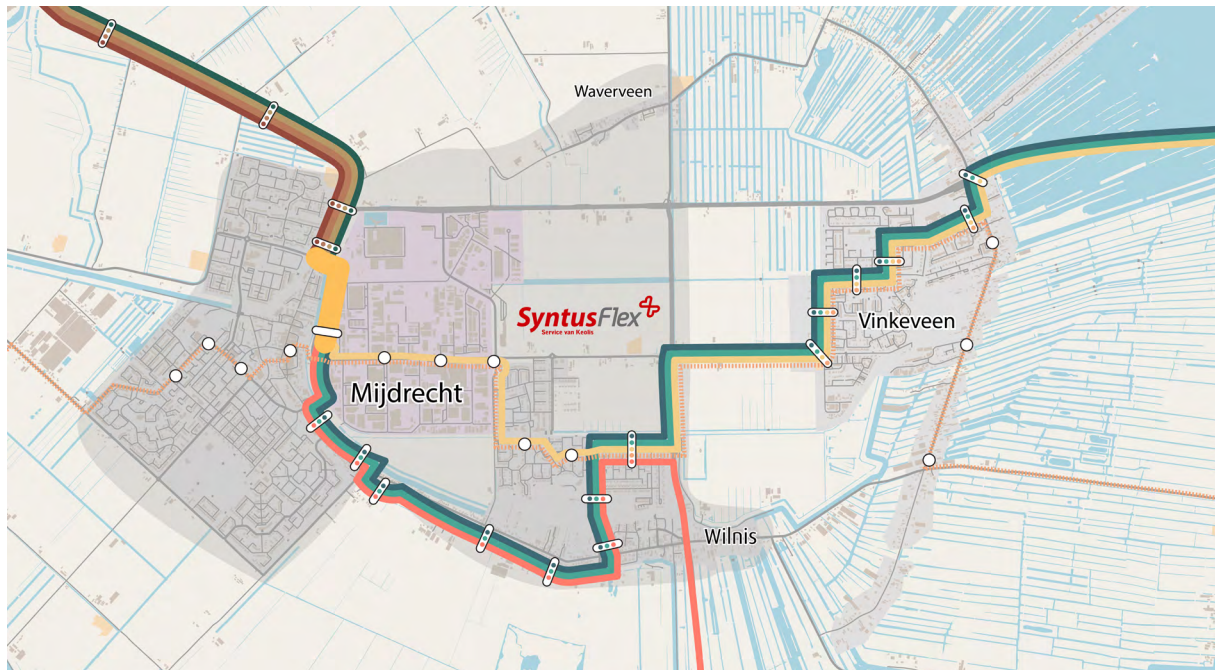
- Voor Wilnis en Vinkeveen zijn er vooral nadelen: de halten zijn verder weg maar de reis wordt niet korter. Mijdrecht heeft vooral voordelen omdat de bus sneller in Breukelen of Amsterdam Bijlmer is.



De gestrekte route over de Mijdrechtse Dwarsweg is de beste. Hierdoor zijn de halten nog redelijk dicht bij de kernen en neemt de overlast in de kernen af. De rijtijd in de bus wordt veel korter, tussen Mijdrecht Centrum en Amsterdam Bijlmer of Breukelen scheelt het acht minuten.

De kaarten geven de huidige route aan en de gestrekte route over de Mijdrechtse Dwarsweg. De halten zijn ook ingetekend.

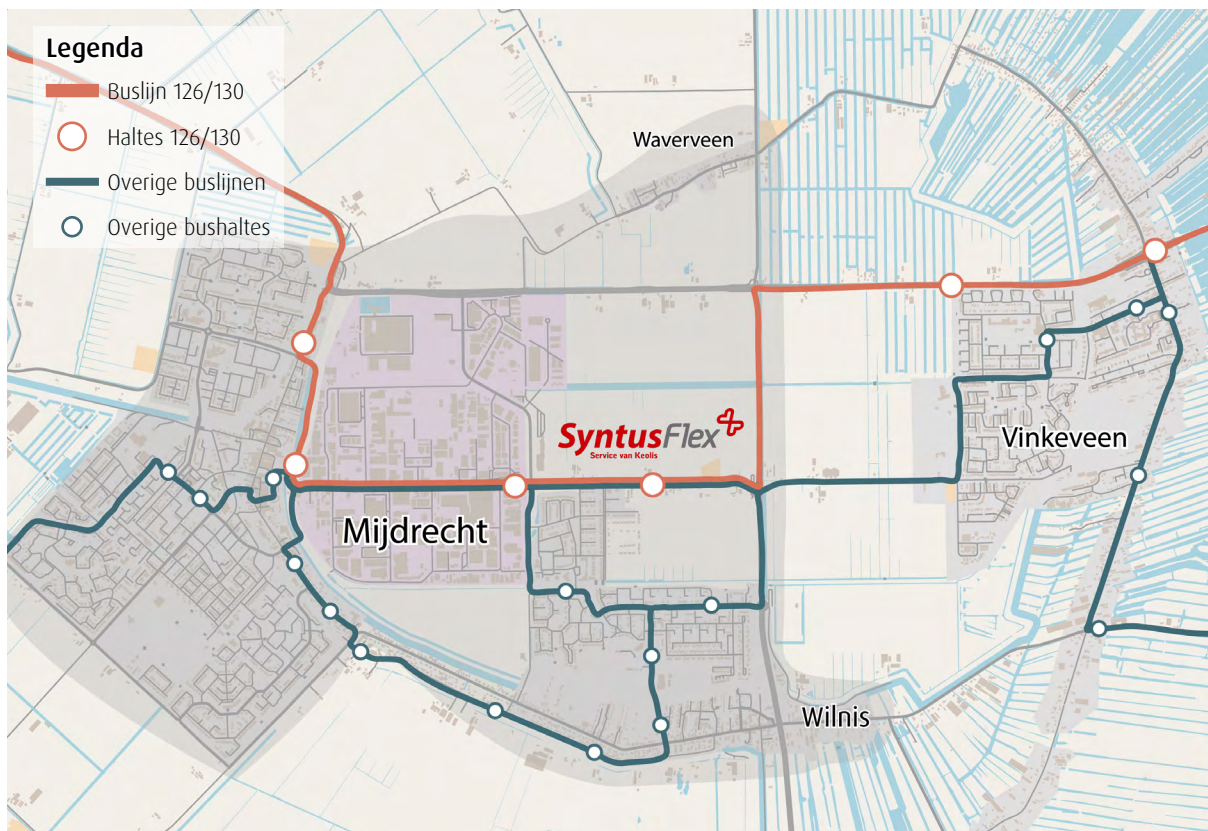
Huidige situatie

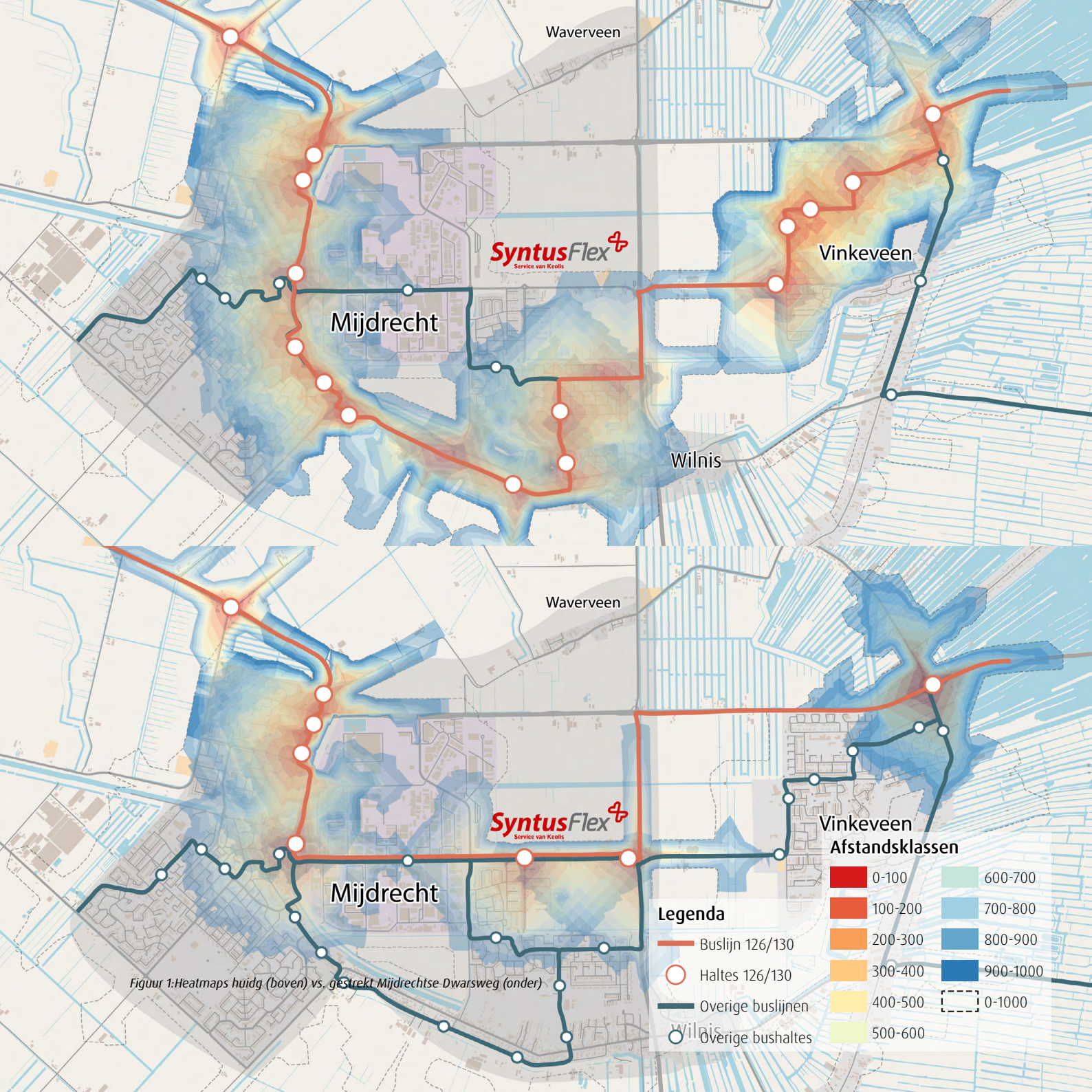


Welke gestrekte routes zijn geanalyseerd?

Er zijn vijf gestrekte routes geanalyseerd. Daarvan is berekend welke invloed ze hebben op de afstand van huis naar halte en op de rijtijd voor de bussen. De uitkomsten voor de routes waren de volgende. Op onderstaande kaart zijn de bushaltes van de gestrekte lijnen aangegeven.

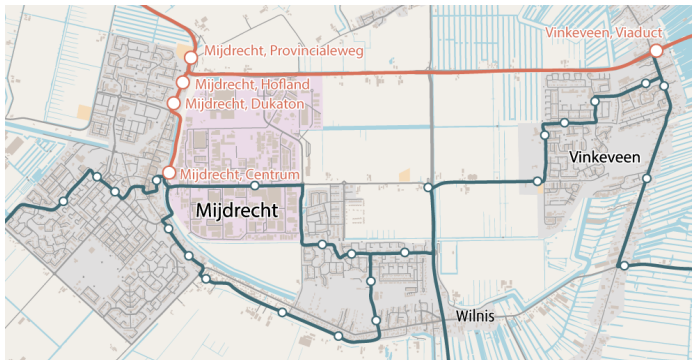
Meest logische gestrekte route





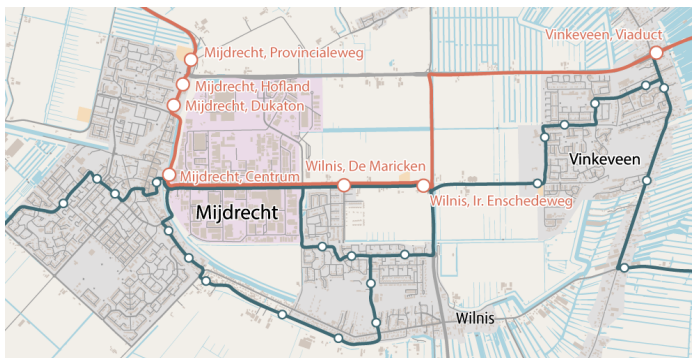
Figuur 1: Heatmaps huidig (boven) vs. gestrekt Mijdrechtse Dwarsweg (onder)

N201



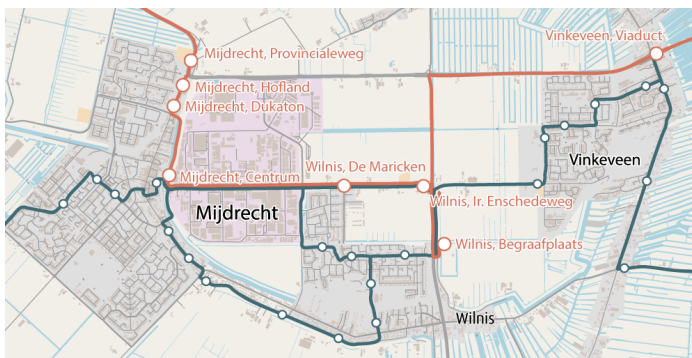
- Een busroute over de N201 tussen Mijdrecht en Vinkeveen zou vooral voor Wilnis tot te grote afstanden naar een halte leiden.

Mijdrechtse Dwarsweg



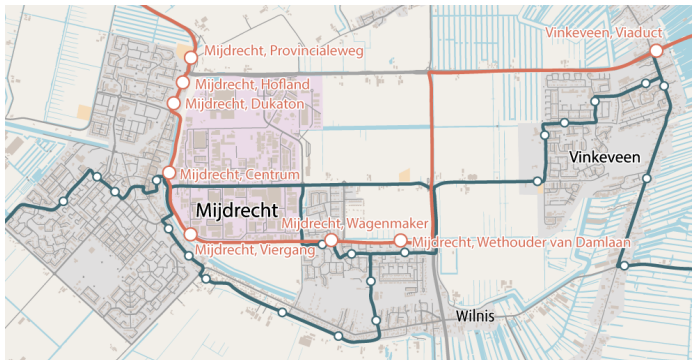
- Een busroute over de Mijdrechtse Dwarsweg geeft een goede verhouding tussen loopafstanden en rijtijd voor de bus. Deze busroute is daarom gekozen.

Wilnis Begraafplaats



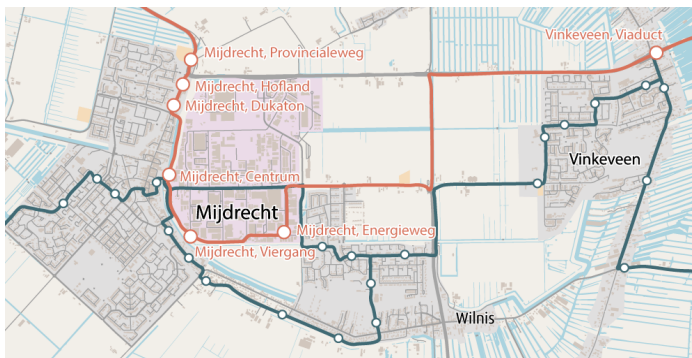
- Een variant daarop met in Wilnis een route op en neer via de N212 naar de voormalige halte bij de Begraafplaats, geeft weinig voordeel. De afstand tussen woningen in Wilnis en de bushalte wordt weinig korter, maar de bus is wel langer onderweg.

Nijverheidsweg

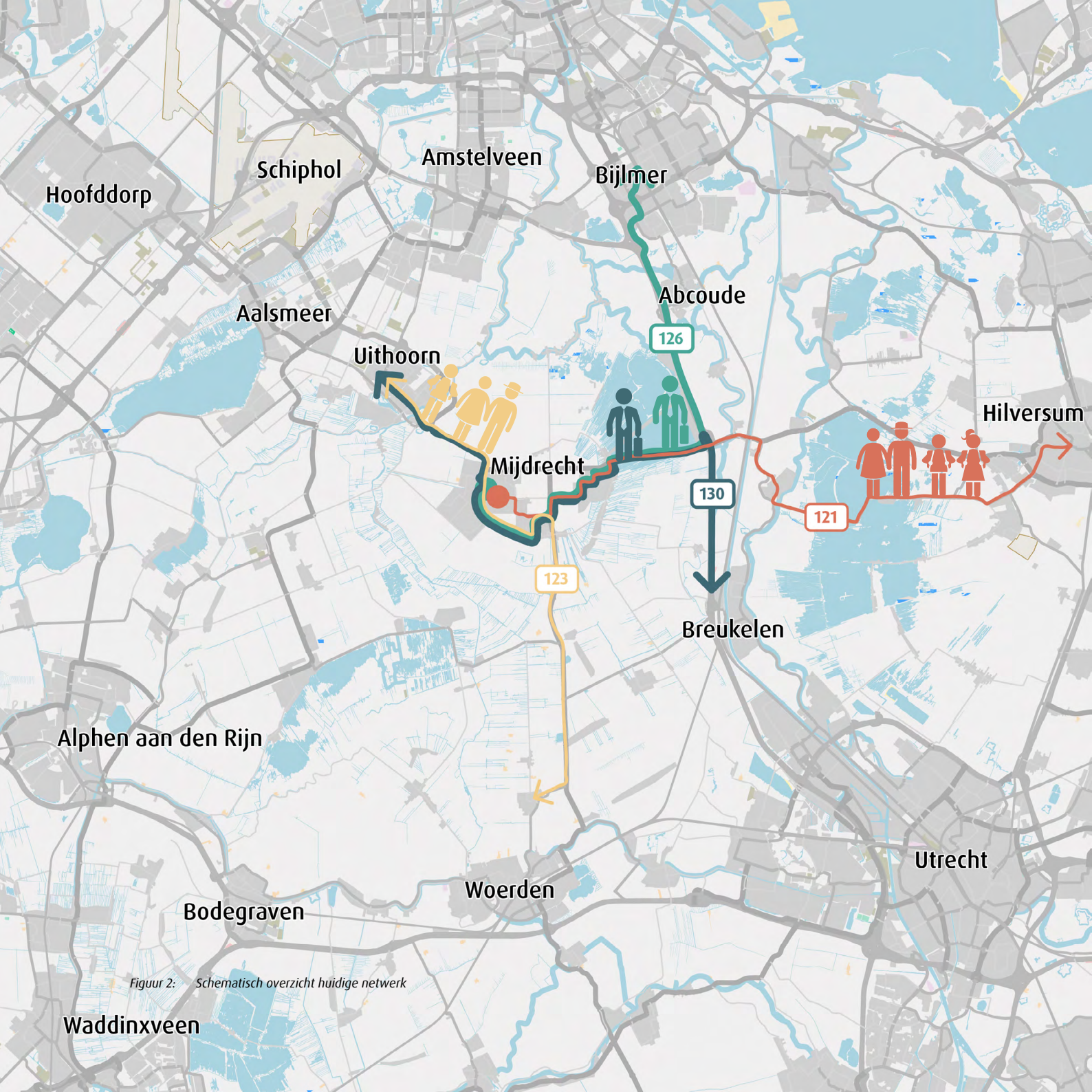


- Ook een gestrekte route over de Nijverheidsweg (het voormalige goederenspoor) geeft weinig winst in loopafstanden voor Wilnis maar leidt wel tot een langere rijtijd voor de bus. Bovendien is deze route moeilijk aan te leggen.

Syntus variant



- Als laatste is een variant gezien waarbij de bussen vanaf Mijdrecht een stuk het voormalig goederenspoor volgen en dan via de Energieweg naar de Mijdrechtse Dwarsweg rijden. Ook dit geeft weinig winst in loopafstanden maar kost de bus wel rijtijd. Ook is in Mijdrecht een nieuwe voetgangersbrug over de Ringvaart nodig tegenover de Bozenhoven, wat niet inpasbaar is omdat er woningen staan.



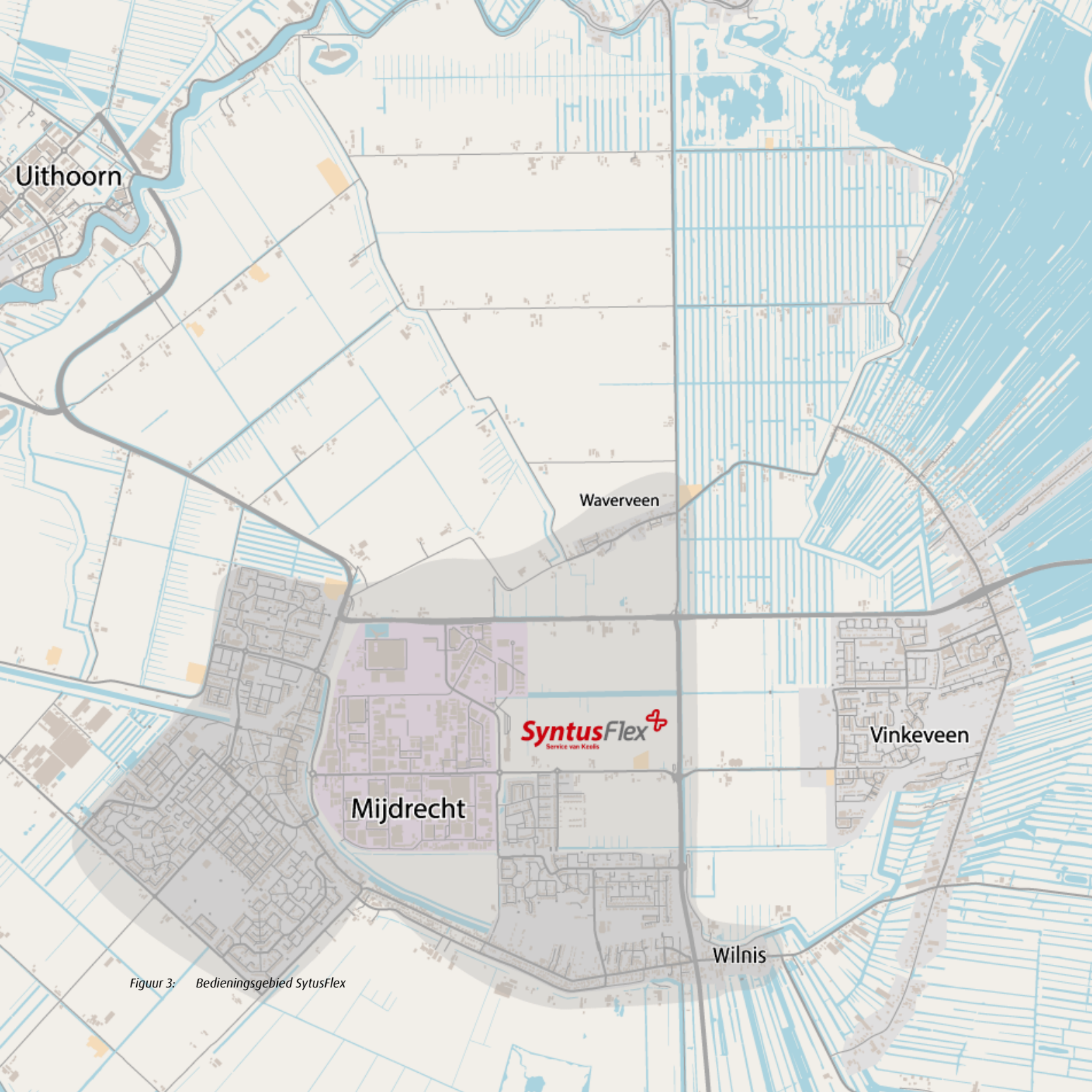
Figuur 2: Schematisch overzicht huidige netwerk

Alle lijnen strekken?

Lijn 126 van Mijdrecht naar Amsterdam Bijlmer en lijn 130 naar Breukelen en Uithoorn zijn de belangrijkste lijnen. Deze moeten zeker gestrekt worden. Er reizen veel scholieren, studenten en woon-werkreizigers. Vooral zij hebben baat bij een korte reistijd. En zij kunnen meestal prima naar een bushalte fietsen in plaats van te lopen.

Voor lijn 123 Mijdrecht – Woerden is strekken minder nodig omdat hij daarmee niet sneller wordt. Met zijn huidige route blijft hij Mijdrecht en Wilnis lokaal goed bedienen.

Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum rijdt het minst vaak en trekt de minste reizigers. Als lijn 121 zijn huidige route houdt, vormt hij de buslijn die Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen met elkaar verbindt.



Uithoorn

Waverveen

SyntusFlex
Service van Keels

Vinkeveen

Mijdrecht

Wilnis

Figuur 3: Bedieningsgebied SyntusFlex

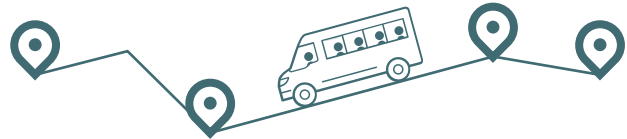
Welke vorm van OV vult dit aan?

De gemeente De Ronde Venen kiest er voor dat een enkele buslijn met bescheiden frequentie door de kernen blijft rijden, aangevuld met een Flex-systeem.

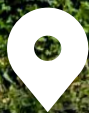
Als alle lijnen gestrekt worden, zijn er voor een buslijn die wel door de kernen rijdt, waarschijnlijk te weinig reizigers. De ervaring met de lokale Mijdrechtse buslijnen M1 en M2 bevestigt dit: zij trokken erg weinig reizigers.

Voor een fijnmazige lokale ontsluiting (halten dicht bij huis) is een Flex-systeem beter geschikt. In Mijdrecht, Wilnis en Waverveen rijdt sinds kort SyntusFlex. De ervaring zal uitwijzen of dit werkt. Het is daarna uit te breiden naar de hele gemeente. In ieder geval moet er vervoer blijven op alle huidige bushaltes. Niet iedereen kan of wil de fiets pakken naar een bushalte die verder weg ligt. De kansen om het Flex-systeem en doelgroepenvervoer te combineren dan wel het doelgroepenvervoer breder in te zetten moeten constant worden gezien. Daarvoor moet ook naar goede voorbeelden in andere regio's worden gekeken.

De Buurtbus blijft in z'n huidige vorm gehandhaafd.



Mijdrecht, foto: Daniel Bleumink



Bushalte Mijdrecht Centrum

Thema 2: Bushaltes

Op de gestrekte routes komt “niet bij elke boom” een halte. Mijdrecht krijgt drie haltes (Dukaton, Centrum en Veenweg/Bedrijventerrein), Wilnis twee (Veenweg/Bedrijventerrein en De Maricken) en ook Vinkeveen twee (West aan de N201 en Viaduct). Op de kaart zijn ze aangegeven.

De gemeente De Ronde Venen verwacht van de provincie Utrecht een financiële bijdrage voor het aanleggen van goede haltes met voorzieningen. Ze moeten ruim voor ingang van de nieuwe concessie klaar zijn om een “valse start” te vermijden.

Welke voorzieningen horen bij een goede halte

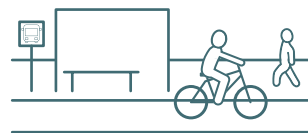
Een halte op de gestrekte route is anders dan een gewone bestaande halte. Er zullen meer instappers zijn en meer mensen komen op de fiets. Voor een goede halte geldt:



- Verkeersveilig = in een haltekom



- Goed comfort voor wachtende reizigers. Er is een abri met dynamische reis-info met een paneel (DRIS) verlichting en voldoende ruimte.



- Goede en veilige fiets- en voetpaden naar en van bebouwing



- Goede fietsenstalling (voldoende plekken en verlicht)



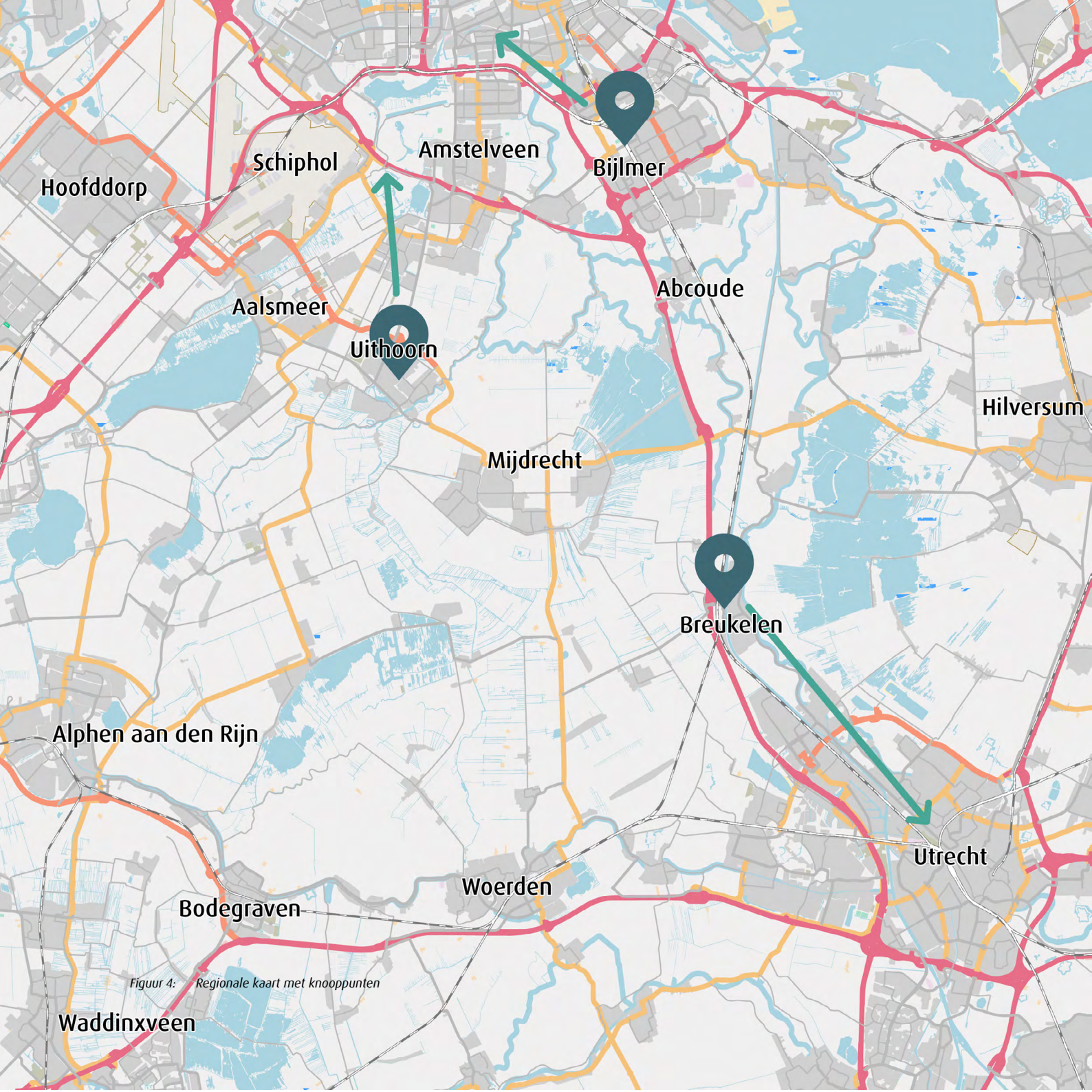
- Sociaal veilig



- Tijdig gerealiseerd (voor concessie ingaat)



- Voldoende ruimte voor bussen



Figuur 4: Regionale kaart met knooppunten

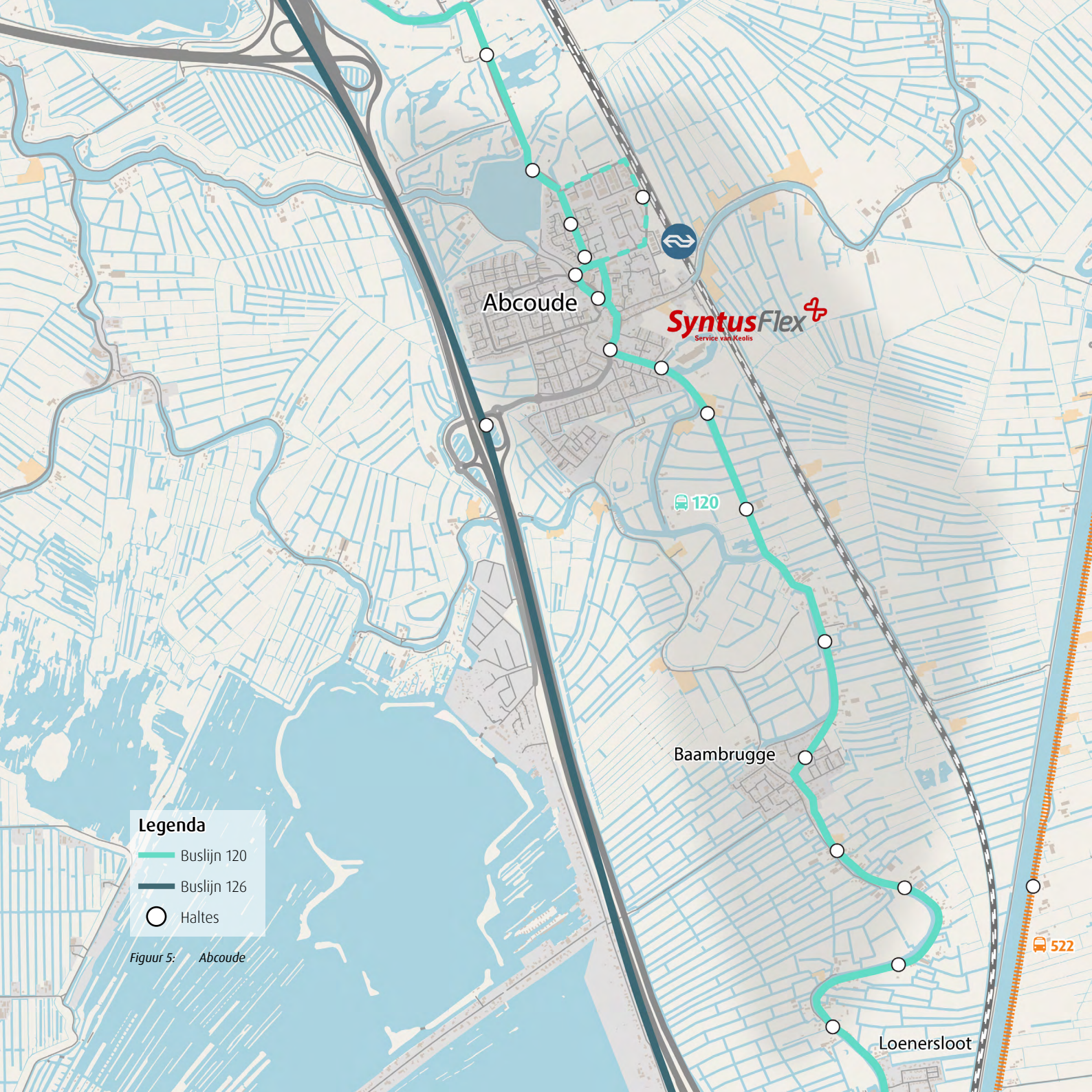
Knooppunten

Buslijnen functioneren niet zelfstandig. Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen moeten daarom primair goed met belangrijke OV-knooppunten verbonden zijn. Daar bestaan goede verbindingen met de omgeving en ander OV. Korte overstaptijden tussen de vervoersconcepten zijn hierbij van belang. De drie belangrijkste OV-knooppunten zijn:



- Amsterdam Bijlmer → centrum / Zuid
(ter plaatse veel voorzieningen, verder trein, metro en bussen)
- Breukelen → Utrecht
(vooral vanwege de trein naar Utrecht)
- Uithoorn Busstation → Amstelveen / Schiphol Airport
(aansluitende bussen naar Schiphol, Amstelveen en Amsterdam. Vanaf 2024 de Amsteltram naar Amstelveen en Amsterdam Zuid)

Verder is een goede verbinding met Amsterdam AMC sterk gewenst.



- Legenda**
- Buslijn 120
 - Buslijn 126
 - Haltes

Figuur 5: Abcoude

Thema 3: Abcoude

De gemeente is voor aanpassing van de route van buslijn 120 via Station Abcoude.

De gemeente is voor aanpassing van de route van buslijn 120 via Station Abcoude. Hiermee wordt de bereikbaarheid vergroot van zowel het treinstation als de directe omgeving van het station. De route is zinvol met name voor inwoners die afhankelijk zijn van openbaar vervoer of daar bewust voor kiezen, en voor een optimale benutting van het Station Abcoude als volwaardig OV-knooppunt en verdere benutting daarvan. Het kan ook bijdragen aan verlaging van de grote parkeerdruk in het stationsgebied.

De gemeente is van mening dat deze voordelen opwegen tegen de nadelen van de langere route voor doorgaande reizigers en de hogere exploitatiekosten.

De gemeente bepleit verder om het flexsysteem ook in Abcoude en Baambrugge in te voeren. Zo worden de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer gegarandeerd. De haalbaarheid van zo'n flexsysteem wordt vergroot door ook nabijgelegen kernen als Loenen daarbij te betrekken.

De gemeente De Ronde Venen verwacht dat het aanbod aan treinen op station Abcoude in ieder geval in stand blijft. Vier treinen per uur is de basis, rechtstreekse verbindingen met Amsterdam Centraal, Utrecht en Gouda-Rotterdam.





Station Abcoude

Thema 4: Overige zaken

De gestrekte routes in De Ronde Venen leiden tot kortere rijtijden en daarmee lagere exploitatiekosten. De Ronde Venen verwacht dat daarmee het aantal ritten minimaal op het huidige niveau gehouden kan worden. Meer ritten zijn vooral gewenst op de drukke lijn naar Amsterdam Bijlmer. Deze frequentieverhoging wordt mogelijk gemaakt door het strekken van lijnen.

In de avond is reizen met OV ook van belang, al is het minder druk. Juist dan moet er aansluitgarantie zijn. Bij vertraging van de trein wacht de aansluitende bus even. Ook is het belangrijk dat op de laatste aankomende trein nog een bus aansluit.

De nachtbusen van Amsterdam naar Vinkeveen, Wilnis en Mijdrecht rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. Behoud is nodig, een uitbreiding wenselijk. Ook voor jongeren moet het aantrekkelijk zijn om in De Ronde Venen te wonen.

Opening van de Amsteltram van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam in 2024, zal gevolgen hebben voor de OV-reizigers. Daar moet voldoende aandacht voor zijn, evenals toekomstige kansen voor de uitbreiding van deze lijn.

Voor de concessie AML is een goede overstap in Uithoorn gewenst en een doorgaande lijn vanuit de Ronde Venen naar Aalsmeer, Schiphol en/of Haarlem.

Bij het onderzoek naar de toekomst van de N201 is met de nieuwe busroutes rekening te houden. Het gaat om de nieuwe halte Vinkeveen West, de halte Vinkeveen Viaduct en een voorziening voor de bussen die linksaf slaan van de N201 (komend uit Vinkeveen) naar de N212 richting Wilnis.

De gestrekte lijnvoering leidt voor een deel van de reizigers tot meer overstappen. De nadelen hiervan kunnen worden beperkt door goede communicatiesystemen tussen de bussen verplicht te stellen. Zo kunnen reizigers ook bij kleine vertragingen hun aansluiting halen. Ook actuele informatie waar voertuigen zich bevinden (waaronder het Flex-systeem) levert een bijdrage aan een verhoging van de kwaliteit voor de reizigers.

