

Openbaar vervoervisie 2040 (OV-visie) Alphen aan den Rijn

Burgemeester en wethouders van Gemeente Alphen aan den Rijn maken bekend dat de openbaar vervoervisie 2040 (OV-visie) Alphen aan den Rijn op 14 mei 2024 is vastgesteld.

In deze visie geeft de gemeente aan hoe zij tegen het openbaar vervoer aankijkt en wat zij belangrijk vindt om de komende jaren op in te (blijven) zetten.

Het is de eerste visie die de gemeente Alphen aan den Rijn vanaf de gemeentefusie in 2014 heeft opgesteld over het openbaar vervoer.

In de OV-visie geeft de gemeente aan dat ze streeft naar een goed functionerend en aantrekkelijk OV-netwerk voor nu en de toekomst.

Daarbij moet het openbaar vervoer tegemoetkomen aan de behoeften van inwoners en bezoekers van Alphen aan den Rijn.

De gemeente beschouwt zich als het centrale OV-knooppunt binnen het regionale OV-netwerk in dit deel van de regio.

Die ambitie wordt ingevuld door zes leidende principes:

1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal
2. Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden
3. Snelheid: Rechtstreeks naar je bestemming
4. Aantrekkelijke haltelocaties en hubs met hoogwaardige voorzieningen
5. "Eerst bewegen, dan bouwen"
6. OV betaalbaar houden

Bekijken van de OV-visie 2040

U kunt de deelvisie vanaf publicatie datum vinden op www.overheid.nl (berichten over uw buurt) of www.officielebekendmakingen.nl (Gemeenteblad Alphen aan den Rijn).

Startdatum

De OV-visie kan direct worden gebruikt bij verkeerskundige en ruimtelijke vraagstukken. De visie wordt als deelvisie onderdeel van de mobiliteitsvisie.

Onderweg naar toekomstvast openbaar vervoer in en rondom Alphen aan den Rijn

1 Introductie

In dit hoofdstuk zijn de aanleiding voor deze OV-visie beschreven, evenals de positie hiervan ten opzichte van overig beleid, de rol van de gemeente en de opbouw van dit document.

Aanleiding: gezonde vergroening vraagt om duurzame mobiliteit en OV

Als gemeente van de Randstad én van het Groene Hart kent Alphen aan den Rijn diverse uitdagingen. Zo neemt met de bevolkingsgroei en verstedelijking de druk op de ruimte, de mobiliteit en het klimaat toe. In het verkeer kan het huidige wegennet het groeiende (auto)verkeer niet meer oneindig faciliteren. Bovendien is de ruimte binnen de groeiende agglomeraties beperkt, waarmee het faciliteren en stimuleren van OV-gebruik niet alleen bijdraagt aan agglomeratiekracht maar simpelweg noodzakelijk is. Om te kunnen blijven ontwikkelen als een aantrekkelijk, leefbare en bereikbare gemeente zetten we dan ook in op duurzame mobiliteit. Ofwel het bevorderen van duurzame en slimme mobiliteit, met minder ruimte voor auto's en meer voor groen, langzaam verkeer en het openbaar vervoer (zoals in de gemeentelijke omgevingsvisie (GOVI) is vastgelegd onder het hoofddoel Gezonde Vergroening). Dit betekent ook dat we op het gebied van openbaar vervoer (OV) voor vragen komen te staan.

OV-visie als kader voor het OV in Alphen aan den Rijn tot 2040

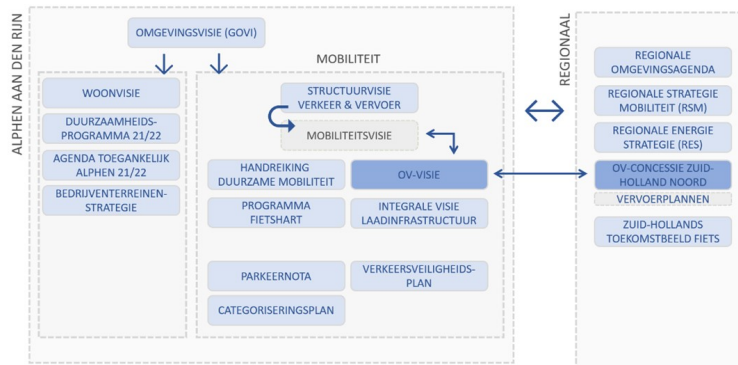
Om deze OV-vraagstukken doelgericht en effectief aan te pakken is deze OV-visie ontwikkeld. Deze visie biedt de kaders en uitgangspunten waarmee we tot 2040 met het OV willen omgaan en biedt daarbij richtlijnen voor de aanpak van diverse vraagstukken op korte en langere termijn.

Positie van deze OV-visie ten opzichte van overig beleid

Deze OV-visie is onderdeel van ons bredere mobiliteitsbeleid en kent daarmee raakvlakken met gemeentelijk, regionaal en landelijk beleid (zie Figuur 1). Deze OV-visie zal onderdeel uitmaken van de nog te ontwikkelen Mobiliteitsvisie 2040 voor Alphen aan den Rijn, die op haar beurt zal worden gebaseerd op de hoofdlijnennotitie van de nog op te stellen mobiliteitsvisie 2050 van het Rijk. Daarnaast kent deze

visie tevens samenhang met het regionale mobiliteitsbeleid en specifiek de OV-concessie Zuid-Holland Noord.

Figuur 1: OV-visie in relatie tot gemeentelijk en regionaal beleid



Onze rol in het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Nederland wordt georganiseerd door verschillende partijen. In Alphen aan den Rijn en omstreken is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor het openbaar vervoer, zoals vastgelegd in de vervoersconcessie Zuid-Holland Noord. De vervoerder - Arriva, en vanaf december 2024 Obuzz - is vervolgens verantwoordelijk voor het rijden van het openbaar vervoer in het gebied en maakt hiervoor een dienstregeling.

Als gemeente en wegbeheerder zijn we binnen de gemeentegrenzen verantwoordelijk voor het creëren van de randvoorwaarden voor een goed en hoogwaardig OV-netwerk, zoals aantrekkelijke en toegankelijke haltes/hubs, goede infrastructuur en snelle en veilige doorstroming voor de bus. Het functioneren van het totale openbaar vervoer is daarmee het resultaat van nauwe samenwerking met deze verschillende partijen.

Visie vanuit gemeentelijk perspectief

Deze OV-visie kijkt het OV-systeem vanuit perspectief van de gemeente Alphen aan den Rijn. Daarbij richten we ons primair op de onderdelen van het OV-netwerk dat binnen onze invloedssfeer ligt, ofwel datgene waar we op kunnen inzetten en/of wat kan bijdragen om onze ambities te bereiken. Daarnaast benoemen we aandachtspunten die in samenwerking met genoemde partijen kunnen worden belegd. *NB: De 'visie' geeft weer wat we willen bereiken. Daarbij maken we nog geen keuzes over een uitvoeringsstrategie of concreet uit te voeren maatregelen.*

Hoe deze OV-visie tot stand is gekomen

Deze OV-visie is tot stand gekomen met inbreng vanuit verschillende bronnen. Daarbij zijn niet alleen het huidige OV-beleid en netwerk onderzocht, maar heeft ook vanuit diverse invalshoeken participatie plaatsgevonden. Zo zijn gesprekken gevoerd met verschillende stakeholders en hebben werksessies plaatsgevonden met deelnemers vanuit gerelateerde beleidsdomeinen. Ook is een enquête uitgezet onder diverse lokale vertegenwoordigende organisaties, om zo gebruikerservaringen en de toekomstige ontwikkelingen in Alphen aan den Rijn vanuit een breed perspectief te inventariseren. De bevindingen vanuit de gesprekken en enquête zijn als input meegenomen in de uitgangspunten, ambities en richtinggevende principes in deze OV-visie.

Participatie door middel van:

- Gesprekken met stakeholders
- Werksessies sociaal en ruimtelijk domein
- Enquête (online) onder 36 organisaties en overheidsinstanties
- Raadsinformatiemarkt

Opbouw van deze OV-visie

- In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten voor deze OV-visie en de opgaven die daaruit voortvloeien.

- In hoofdstuk 3 beschrijven we de ambities van de gemeente voor het OV en bijbehorende principes om dit te realiseren.
- In hoofdstuk 4 beschrijven we de toepassing van deze principes in de praktijk aan de hand van enkele concrete vraagstukken (cases) en blikken we vooruit op aankomende opgaven.

2 Uitgangspunten en opgaven

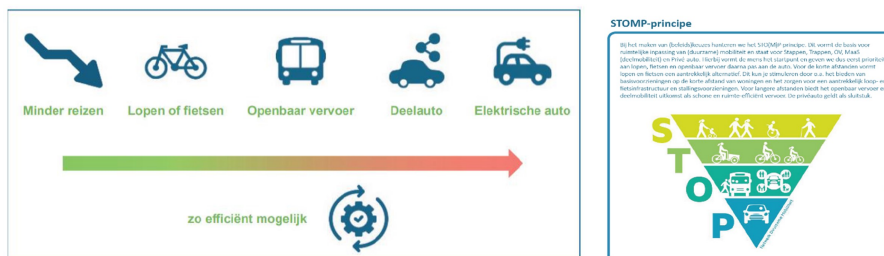
In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten en opgaven voor het OV in Alphen aan den Rijn. Deze vormen de basis voor de ambities en principes in hoofdstuk 3.

2.1 Het huidige OV-beleid

De beleidskaders van Alphen aan den Rijn laten zien waar voor onze gemeente de prioriteiten liggen op het gebied van het OV.

Vanuit de overkoepelende *Gemeentelijke Omgevingsvisie (GOVI) uit 2022* zijn twee speerpunten voor met betrekking tot het OV benoemd. Enerzijds wordt ingezet op duurzaam en slim vervoer als onderdeel van "gezonde vergroening". Anderzijds willen we, mede vanwege onze centrale ligging in de Randstad, ons verder ontwikkelen tot **een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer, verkeer en stedelijke activiteiten** in het Groene Hart. Dit sluit aan bij het eerder geformuleerde streven naar verbeteringen in het openbaar vervoer om de stad duurzaam bereikbaar te maken (*Structuurvisie Verkeer en Vervoer, 2013*).

Duurzame mobiliteit is voor verschillende modaliteiten verder uitgewerkt in de *Handreiking Duurzame mobiliteit (2022)*, waarin het STOMP-principe wordt gehanteerd om keuzes te kunnen maken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Goed openbaar vervoer wordt daarbij beschouwd als een goed OV-netwerk (vertakkingen in woongebieden en relevante bestemmingen om snel een halte te kunnen bereiken) waarbij de frequentie van de dienstregeling voldoende is **afgestemd op de behoefte van de gebruikers**. Op vervoersknopen is daarbij een goede verbinding met andere modaliteiten nodig, zoals de fiets, de auto maar ook voor de voetganger. Duurzame mobiliteit draagt tevens bij aan de ambities voor energietransitie en klimaatadaptatie en het doel om in 2050 CO₂-neutraal te zijn (*GOVI, 2022*).



Figuur 2: Vormen van duurzame mobiliteit, van meest naar minder duurzame vorm (*Handreiking Duurzame mobiliteit, 2022*).

De koppeling tussen openbaar vervoer en de fiets is ook onderdeel van het *Programma Fietshart (2023)*. Hierin beschrijven we dat Alphen aan den Rijn zich wil ontwikkelen tot een zogeheten "15-minutenstad", waarbij de realisatie van goede loop, fiets- en OV-verbindingen zowel het centrum, bedrijventerreinen, stations als het buitengebied vanuit de stadsrand binnen 15 minuten bereikbaar maken. We willen het gebruik van fietsen en OV stimuleren met verdichting op locaties die goed ontsloten zijn door het OV. Bijvoorbeeld met voldoende (fiets)parkeervoorzieningen op elke halte en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) (deel)fiets als alternatief en aanvulling op het bestaande OV. OV-knopen met deelmobiliteit zijn daarbij niet alleen een basis voor de forens, maar ook een overstappunt voor recreanten.

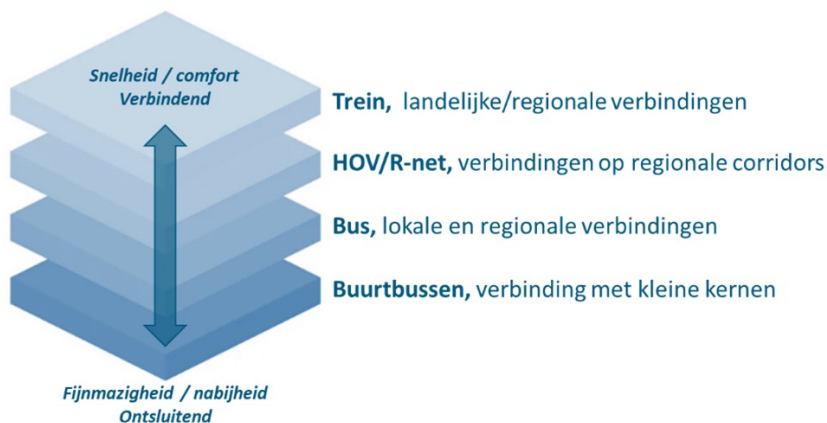
Verder is er aandacht voor vraaggestuurd openbaar vervoer om het bestaande OV aan te vullen in landelijke gebieden. Ook is afstemming van OV op specifieke doelgroepen van belang, zoals seniorenwoningen met een halte voor de deur (*Handreiking Duurzame mobiliteit, 2022*). Met Rijk, provincie en regio is ten slotte afgesproken om tegen 2026/2027 een nieuw sprinterstation bij Hazerswoude-Rijndijk te realiseren, waarmee de OV-infrastructuur verder wordt uitgebreid (*Vergezicht 2040-2050 Alphen aan den Rijn, 2022*).

Gemeente Alphen aan den Rijn streeft naar duurzame mobiliteit, met openbaar vervoer afgestemd op de behoefte van de gebruikers en de ontwikkeling tot knooppunt voor de Randstad en het Groene Hart.

2.2 Het huidige OV-netwerk

Opbouw van het huidige OV-netwerk

Het huidige OV-netwerk in de regio Alphen aan den Rijn heeft verschillende OV-soorten die te onderscheiden zijn in trein, HOV/R-net, (lokale en regionale) bus en buurtbus. Daarbij varieert de focus per netwerkniveau: waar de trein en het HOV zich vooral richt op snelle verbindingen tussen steden, is het lokale busvervoer meer gericht op het ontsluiten van (woon)gebieden.



We onderscheiden de volgende niveaus:

- Allereerst zijn er **trein**verbindingen naar belangrijke steden zoals Leiden, Utrecht en Gouda, bediend door Sprinter-treindiensten. Deze zelfde treindienst ontsluit ook station Boskoop. Hier ligt de nadruk op snelheid en comfort, voornamelijk voor frequente reizigers (woon-werk verkeer en scholieren/studenten).
- Daarnaast zijn er **hoogwaardige buslijnen (HOV)** onder de productformule 'R-net', die drukke routes bedienen met grote vervoersstromen, zoals de verbindingen naar Leiden, Zoetermeer en Schiphol. Ook hier ligt de nadruk op snelheid en comfort, mede door een goede doorstroming van het (bus)verkeer. Voornaamste doelgroep is de frequente reiziger (woon-werk verkeer en scholieren/studenten).
- Binnen Alphen aan den Rijn zelf en in de nabijgelegen regio zijn er lokale en regionale **buslijnen** die zorgen voor verbindingen met omliggende plaatsen. Deze lijnen verbinden Alphen aan den Rijn met omliggende kernen en bedienen onder andere Woubrugge, Nieuwkoop, Hazerswoude-Dorp, Hazerswoude-Rijndijk, Koudekerk aan den Rijn, Uithoorn en Nieuwveen. Deze buslijnen hebben een belangrijke rol in de verbinding van de verschillende netwerkniveaus, door overstap op het station en belangrijke haltes te bieden. Zowel de frequente reiziger als de incidentele reiziger maken hier veelal gebruik van.
- Voor de kleinere kernen zijn er **buurtbussen** beschikbaar, zoals naar Ter Aar, Boskoop en Bodegraven, die essentieel zijn voor de lokale mobiliteit en bereikbaarheid. De nadruk ligt hier op klantgerichtheid en beschikbaarheid voor meer incidentele reizigers.

Naast het openbaar vervoer is er tevens doelgroepenvervoer (zoals leerlingenvervoer, Wmo-vervoer en regiotaxi) voor mensen die niet zelf kunnen voorzien in hun vervoersbehoefte.

Functie en gebruik van het OV

Het openbaar vervoer dat door Alphen aan den Rijn rijdt heeft niet alleen een belangrijke interne, maar ook een externe functie. De meest gebruikte haltes binnen Alphen aan den Rijn ontsluiten voorzieningen. Dit zijn de haltes Ridderhof, Herenhof en Centrum, die zich centreren rondom winkelgebieden. Daarbij heeft halte Ziekenhuis als zorglocatie een belangrijke interne functie voor Alphen aan den Rijn.

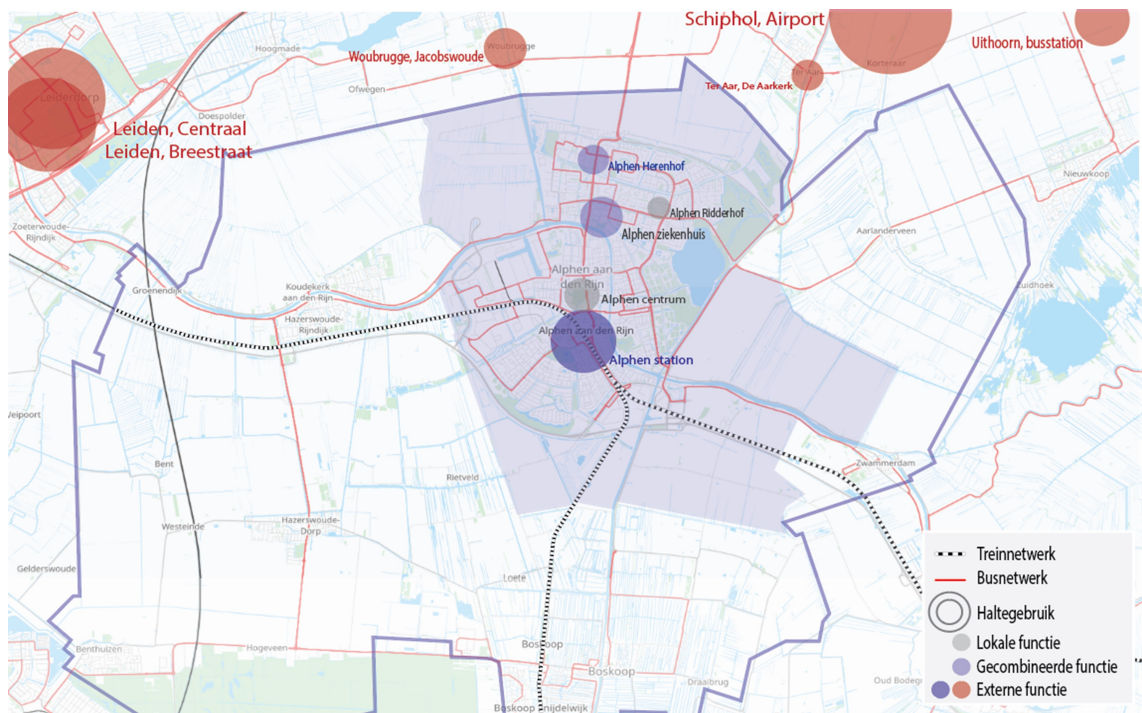
Haltes Ridderhof en Centrum worden met name gebruikt voor lokaal OV binnen Alphen aan den Rijn. Haltes Herenhof en Ziekenhuis hebben daarnaast een belangrijke functie voor gebruikers met een bestemming buiten Alphen.

Station Alphen aan den Rijn heeft met name een externe functie, als OV-knooppunt van en naar andere kernen en steden zoals Leiden, Utrecht en Gouda. Buiten Alphen aan den Rijn concentreren de meeste in- en uitstappers zich bij kleine kernen van omliggende dorpen, kernen van grotere steden en op Schiphol.

Analyse van OV-netwerk

De buslijnen binnen het netwerk van Alphen aan den Rijn zijn geanalyseerd aan de hand van instap- en uitstapgegevens. Hiermee zijn de meest gebruikte haltes zowel binnen als buiten Alphen aan den Rijn in kaart gebracht.

De kaart op de volgende pagina geeft de Top 5 haltes met meeste in- en uitstappers binnen en buiten Alphen weer.



Figuur 3: Top 5 haltes met meeste in- en uitstappers binnen en buiten de gemeente Alphen aan den Rijn

Gebruikerservaringen

Het openbaar vervoer (OV) vervult een belangrijke rol als vervoermiddel binnen Alphen aan den Rijn en voor verplaatsingen van en naar de kern. Als onderdeel van de Belevingspeiling 2023 (een brede peiling onder inwoners over diverse onderwerpen) zijn inwoners gevraagd naar hun tevredenheid over het OV, zie onderstaand kader. Daarnaast is voor deze OV-visie een (aparte) enquête uitgezet onder enkele organisaties.

Belevingspeiling 2023

Uit de Belevingspeiling* onder inwoners van Alphen aan den Rijn blijkt dat meer dan de helft (53%) van de ondervraagden met de auto naar het werk gaat. Gevolgd door de fiets (18%) en het OV (11%). Het OV wordt met name door studenten en scholieren gebruikt. Van de ondervraagden geeft bijna de helft (49%) aan tevreden te zijn over het OV (cijfer 6 of hoger), 23% is minder tevreden en 28% kon er niet over oordelen. Vooral binnen de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn is men tevreden over het OV, in kleine kernen en buurtschappen als Zwammerdam, Aarlanderveen, Steekterpolder, Benthuizen en Hazerswoude-Dorp is ruimte voor verbetering in het OV.

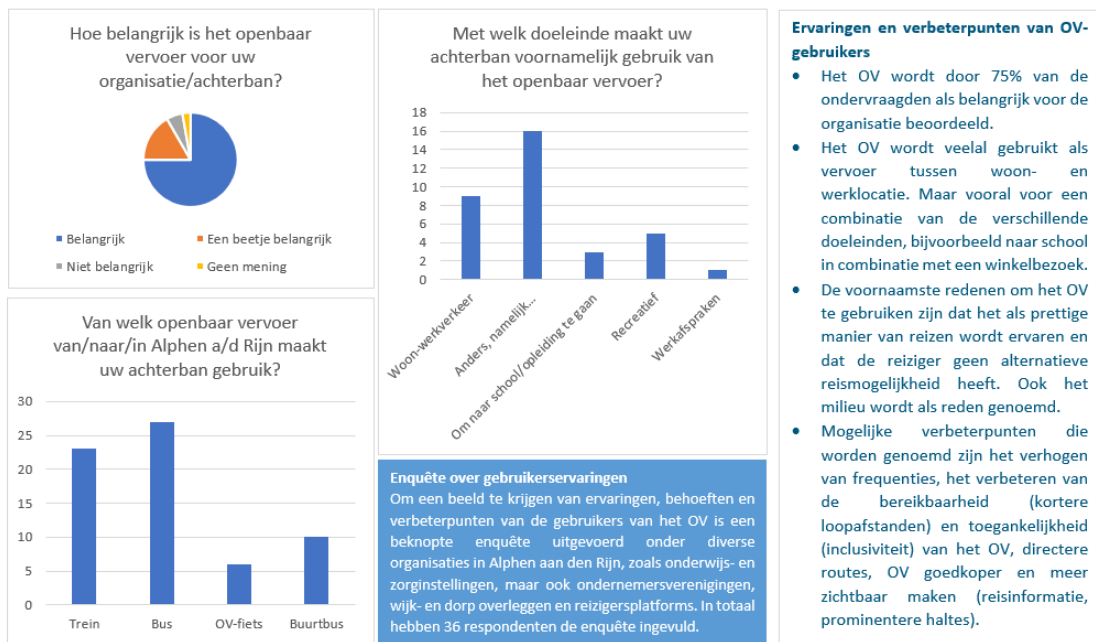
**De belevingspeiling is separaat van deze OV-visie uitgevoerd.*

Het OV in Alphen aan den Rijn wordt voor diverse doeleinden gebruikt, waaronder voor woon-werkverkeer, recreatieve uitjes, reizen naar andere steden en het bereiken van scholen of andere opleidingsinstellingen. De belangrijkste drijfveren om voor het OV te kiezen zijn het gebrek aan alternatieve vervoermiddelen, de als prettig ervaren reiservaring en de nabijheid van het OV.

Ook ervaren gebruikers enkele knelpunten, met name gerelateerd aan de frequentie van het OV, bereikbaarheid (afstand) en de kosten van het OV.

Gebruikers zien dan ook diverse verbetermogelijkheden. Deze verbeteringen zouden gericht moeten zijn op een fijnmaziger netwerk, passende frequenties, het voorkomen van vertragingen (betrouwbaarheid), kortere loopafstanden naar (locatie specifieke) haltes, vermindering van gebruikerskosten, de bredere inzet van doelgroepenvervoer, en een betere toegankelijkheid voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers.





Figuur 4: Enquête resultaten

2.3 Toekomstige ontwikkelingen

Trends en ontwikkelingen in mobiliteit

Het OV-netwerk van Alphen aan den Rijn maakt deel uit van een groter mobiliteitsnetwerk en wordt beïnvloed door bovenlokale trends en beleidswijzigingen. De belangrijkste ontwikkelingen die mogelijk van invloed zijn op het openbaar vervoer in Alphen aan den Rijn zijn:

Groeiende bevolking en vergrijzing: de demografie verandert continu. Naast de voorziene bevolkingsgroei is er in de nabije toekomst tevens sprake van een vergrijzende bevolking die minder makkelijk zelfstandig verplaatst. Daarmee wordt de bereikbaarheid, beschikbaarheid van OV en voorzieningen steeds belangrijker.

Transitie van 50 km/u naar 30 km/u: In het kader van de verkeersveiligheid kiezen steeds meer gemeenten ervoor om weginrichting GOW300F¹ op brede schaal toe te passen. Ook in Alphen aan den Rijn speelt dit. Voor het openbaar vervoer, en dan met name HOV-lijnen, bestaat het risico dat deze ontwikkeling, door de aangepaste weginrichting ten koste gaat van de snelheid en doorstroming.



Groei van het fietsgebruik: Zowel landelijk als regionaal wordt steeds meer ingezet op de (elektrische) fiets als reisalternatief op korte en middellange afstand. Dat betekent dat ook op straat meer ruimte

1) gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

beschikbaar wordt gesteld aan de fietser. Belangrijke verbindingen tussen kernen (doorfietsroutes) en wijken (stadsroutes) krijgen steeds vaker vorm door brede, vrijliggende fietspaden met een minimale hoeveelheid barrières, waardoor fietsers snel en comfortabel kunnen reizen. Daarmee is de fiets ook als voor- en natransport steeds meer een aantrekkelijke optie. Door functioneel voordeel te geven aan de (elektrische) fietser (denk bijvoorbeeld aan vaker of langer groen licht) kan er echter concurrentie optreden met de bus als reisalternatief (zeker in het stedelijke netwerk), evenals in ruimtegebruik als het gaat om het creëren van vlotte en veilige infrastructuur.

Vervoerarmoede: Steeds meer mensen krijgen te maken met vervoerarmoede, waarbij men vanwege uiteenlopende redenen niet beschikken over verplaatsingsmogelijkheden (vervoerarm). Ze hebben bijvoorbeeld geen eigen vervoermiddelen in bezit, of zijn niet in staat vervoermiddelen te besturen (geen rijbewijs, niet kunnen fietsen, etc.). Wanneer men hierdoor niet meer op plekken kan komen en deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt, is er sprake van vervoerarmoede. Tegelijkertijd wordt de term vervoerarmoede ook gebruikt als het gaat om het gebrek aan of verdwijnen van openbaar vervoer in de buurt (vooral in ruraal gebied).

Deelmobiliteit: Deelmobiliteit krijgt een steeds prominenter plek in het straatbeeld. Ook Alphen aan den Rijn heeft hiermee te maken, onder meer met de komst van de OV-fiets en deelauto's. Deelmobiliteit is, mits goed georganiseerd, een waardevolle toevoeging aan het mobiliteitssysteem en kan de bereikbaarheid van bestaande (OV) infrastructuur vergroten.

Hubontwikkeling: Een mobiliteitshub is een plek waar verschillende reizigers en vervoersvormen samenkomen, een combinatie van bijvoorbeeld OV, deelvervoer, fiets, voetganger en auto. De inrichting van hubs zorgt er enerzijds voor dat het openbaar vervoer steeds beter integreert met de verschillende vormen van voor- en natransport, zoals de fiets en deelmobiliteit. Anderzijds zorgt dit ervoor dat regulier OV beter aansluit op de trein en overige vormen van OV. Zo kan bijvoorbeeld de ontwikkeling van de nieuwe hub Hazerswoude-Rijndijk reizigers per auto vanuit landelijk gebied net buiten de stad afvangen, om ze vervolgens per OV verder de stad in te laten reizen. Dit bevordert niet alleen het gebruik van het OV, maar ontziet tevens de steden qua autogebruik (en daarmee gebruik van de schaarse ruimte in het licht van de verdichtingsopgave).

Elektrificatie: Vanaf 2030 moet al het openbaar vervoer uitstootvrij (elektrisch of waterstof) rijden. Hiervoor worden bussen die rijden op fossiele brandstof geleidelijk uitgefaseerd. Daarbij mogen in de concessie Zuid-Holland Noord vanaf 2025 alleen nog maar nul-emissiebussen instromen (voor buurtbussen geldt dit vanaf 2028). Deze ontwikkeling zorgt voor minder geluidsoverlast en uitstoot, maar kan tegelijkertijd leiden tot meer trillingshinder door de inzet van zwaardere voertuigen. Technische ontwikkelingen zullen bepalend zijn voor de bijbehorende laadstrategie.

Herstel na Covid-19: Na de Covid19-pandemie is het aantal reizigers in het OV nog niet terug op het oude niveau. Om het OV in stand te (kunnen) houden wordt daarom vooral ingezet op de concurrerende verbindingen (veelgebruikte gestrekte lijnen met hoge frequenties). Voor zwakkere lijnen die (financieel) lastig in stand te houden zijn wordt eerder gezocht naar maatwerkoplossingen, bijvoorbeeld door middel van kleinschalige vervoerinitiatieven. Daarnaast is het tekort aan personeel een actueel aandachtspunt.

Gesprekken met stakeholders

Bij het opstellen van deze OV-visie hebben gesprekken plaatsgevonden met diverse stakeholders, waaronder Provincie Zuid-Holland, regio Holland-Rijnland, vervoerder (vanaf december 2024) Qbuzz, reizigersorganisatie Rover en enkele buurtbusverenigingen.

Aandachtspunten voor Alphen aan den Rijn

Naast trends en ontwikkelingen zijn er ook enkele aandachtspunten voor het toekomstige OV in Alphen aan den Rijn:

- Voor een betrouwbare dienstregeling, waarbij bussen op tijd rijden en goede overstapmogelijkheden op andere modaliteiten bieden, is het belangrijk dat het OV zich vlot in het verkeer kan verplaatsen. De **doorstroming van het OV** kan worden verbeterd door aanpassingen in de weginrichting (al dan niet in 30km/u zones), bijvoorbeeld door prioriteit voor het OV bij kruisingen of door drempels te verwijderen. Dit kan bijdragen aan de betrouwbaarheid van de R-net lijn van/naar Schiphol, die in de toekomst verder intensificeert. Een aandachtspunt is dat de doorstroming en betrouwbaarheid met de binnenstedelijke ontwikkelingen niet altijd geborgd kunnen worden, in het bijzonder op de tracés waar de bus de rijbaan deelt met het autoverkeer.
- De ontwikkeling van de stedelijke as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn en de opening van de Rijnlandroute zal naar verwachting de vraag naar mobiliteit, en specifiek het autogebruik verder doen toenemen. Dit vraagt om een goed HOV-alternatief om de stedelijke kernen met elkaar te

verbinden. Naast van het OV en hoogwaardige haltevoorzieningen is het ook belangrijk dat de infrastructuur van/naar de haltes goed is voorzien, met duidelijke looproutes van/naar woonwijken en logisch aansluitende fietspaden. In samenhang met gebiedsontwikkelingen Euromarkt, Rijnhaven en Gnephoek zijn keuzes nodig voor de inrichting van het OV-netwerk.

3 Ambities & principes

Als gemeente hebben we diverse ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit en de rol van het openbaar vervoer daarin. Dit hoofdstuk staat stil bij onze ambities voor het openbaar vervoer. Deze ambities worden vervolgens, mede op basis van gebruikerservaringen uit het vorige hoofdstuk, vertaald naar leidende principes. Deze principes dienen als richtlijnen om concreet invulling te geven aan de gestelde ambities.

3.1 Ambities voor het openbaar vervoer

Als gemeente streven we naar een verbetering van het openbaar vervoer (OV), zowel binnen onze gemeentegrenzen als in verbinding met de regio. Hierbij willen we ons allereerst richten op het verbeteren van de **OV-bediening** in de gehele gemeente. Waarbij OV een volwaardige reismogelijkheid en alternatief biedt voor de auto. Ofwel:

- Goed functionerend OV (als in betrouwbaar, efficiënt en aansluitend op andere modaliteiten).
- Met aantrekkelijke bediening, faciliteiten en dienstverlening (korte reistijd tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen, hoge frequenties, comfortabel vervoer en veilige haltes).
- Dat goed toegankelijk en inclusief is voor de reiziger (toegankelijk voor alle inwoners en bezoekers, waaronder werknemers, studenten en recreatieve reizigers, ongeacht eventuele (mobiliteits)beperkingen).

Om dit te bereiken richten onze ambities zich onder andere op de **ontwikkeling van onze gemeente tot vervoersknooppunt in het Groene Hart** (zoals onder andere is beschreven in de 'Handreiking duurzame mobiliteit' en het 'coalitieprogramma 2022-2026'). Of zoals de in de GOVI is beschreven: een 'centraal gelegen knooppunt in de groene deltametropool'. Dit betekent dat we streven naar de ontwikkeling tot een volwaardig knooppunt binnen en voor de regio, waarbij zowel het spoor, HOV en fietsroutes goed op elkaar aansluiten. Alphen aan den Rijn ligt met haar voorzieningen centraal tussen knooppunten als Gouda, Zoetermeer, Leiden, Schiphol en Utrecht. Verbeteringen op het spoor in de vorm van een frequentieverhoging van Utrecht-Leiden maakt ook deel uit van deze ambitie, evenals het uitbreiden van hoogwaardig openbaar vervoer.

Hiernaast richten we ons op de bereikbaarheid van **zowel de grote als kleine kernen** binnen de gemeente. Het streven is naar een toegankelijk OV-voorziening, waarbij zowel stedelijke gebieden als kleinere dorpskernen goed bereikbaar zijn en het OV te gebruiken is door alle doelgroepen. We ambiëren daarbij ruimte voor zowel het **regulier OV als doelgroepenvervoer (zoals leerlingenvervoer) en kleinschalige mobiliteitsinitiatieven (zoals de regiotaxi)**.

Ook richten we ons op het verbeteren van **voorzieningen en infrastructuur** die direct van invloed zijn op het openbaar vervoer. Dit omvat bijvoorbeeld de inrichting van haltes (reisinformatie), de kwaliteit van de OV-infrastructuur en andere elementen die de totale mobiliteitservaring beïnvloeden. Hiertoe behoort ook goede ontsluiting van de haltes.

Ambities samengevat

Gemeente Alphen aan den Rijn ambieert een goed functionerend en aantrekkelijk OV-netwerk voor nu en de toekomst, dat tegemoetkomt aan de behoeften van inwoners en bezoekers en waarbij Alphen a/d Rijn het centrale OV-knooppunt vormt binnen het regionale OV-netwerk.

3.2 Leidende principes

Om concreet invulling te kunnen geven aan de hierboven beschreven ambities, zijn deze vertaald in leidende principes. Deze principes, of basisbeginselen, dienen als richtlijnen en houvast in de beleidsvorming. Om zo beleid te concretiseren in de praktijk en de ambities te verwezenlijken. Hieronder lichten we elk principe nader toe.

6 principes om OV-ambities te verwezenlijken

1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal
2. Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden
3. Snelheid: Rechtstreeks naar je bestemming

4. Aantrekkelijke haltelocaties en hubs met hoogwaardige voorzieningen
5. "Eerst bewegen, dan bouwen"
6. OV betaalbaar houden

1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal



Vanuit eerdergenoemde ambitie is het meest essentiële en overkoepelende basisprincipe: "de reiziger staat centraal". Dat wil zeggen dat het OV(-beleid) primair wordt vormgegeven vanuit de behoefte van de reizigers (eindgebruikers), oftewel inwoners en bezoekers van Alphen aan den Rijn.

"De reiziger" komt echter in verschillende hoedanigheden: verschillende type reizigers hebben verschillende behoeften. In Alphen aan den Rijn onderscheiden we grofweg twee groepen reizigers: Enerzijds zijn er de (frequente) reizigers binnen, van en naar Alphen aan den Rijn die behoefte hebben aan snelle en rechtstreekse verbindingen met andere grote kernen, zowel per trein als per bus. Snelheid, goede aansluitingen op andere modaliteiten en minimale wacht- en overstaptijd zijn voor hen van belang. Anderzijds zijn er reizigers die vooral lokaal en vanuit kleine kernen gebruik maken van het OV, en die daarbij belang hechten aan nabijheid, laagdrempelig gebruik en een fijnmazig netwerk aansluitend op de bestemming van de reiziger. Bij het vormgeven van het OV(-beleid) is het dus van belang vanuit het perspectief van de reiziger(s) duidelijke afwegingen en keuzes te maken, en daarbij balans te zoeken tussen nabijheid enerzijds (zie principe 2) en snelheid (zie principe 3) anderzijds.

Bij het maken van afwegingen en keuzes voor het openbaar vervoer is het dan ook van belang om vanuit het reizigersperspectief te kijken naar het schaalniveau en de functie van een specifieke verbinding. Het ontwikkelen en aanpassen van het OV-netwerk dient, zoals het principe stelt, voortdurend afgestemd te worden op de specifieke behoeften en vraag van de reiziger. Hierdoor kan het openbaar vervoer optimaal inspelen op zowel de lokale als regionale mobiliteitsuitdagingen. Dit in samenhang met het doelgroepenvervoer, waarbij rekening moet worden gehouden met doelgroepen als ouderen, leerlingen, of mensen met een beperking.

2. Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden



De kern van Alphen aan den Rijn is omgeven door een aantal kleine kernen in landelijk gebied. Voor deze kernen is het van groot belang bereikbaar en verbonden te blijven: zowel van en naar Alphen aan den Rijn als tussen dorpen onderling. Niet alleen om de verschillende kernen met elkaar te verbinden, maar juist ook om voorzieningen binnen en buiten Alphen bereikbaar te maken en te houden. Het tweede principe richt zich dan ook op nabijheid: ook in kleine kernen dient het OV dichtbij en gemakkelijk bereikbaar te zijn, door goed bereikbare haltes en een fijnmazig netwerk. Gebruik van maatwerk en kleinschalige vervoerinitiatieven in aanvulling op collectieve vormen van vervoer kan een oplossing bieden om kleine kernen bereikbaar en verbonden te houden.

3. Snelheid: Rechtstreeks naar je bestemming



De kern van Alphen aan den Rijn heeft een centrale ligging in het regionale OV-netwerk (zowel per spoor als per bus) en kent daarmee belangrijke reisrelaties van/naar grotere steden en bestemmingen in de regio, zoals Leiden, Schiphol of Gouda. Met relatief grote reizigersstromen en langere reisafstanden van/naar deze grotere steden en bestemmingen richt het derde principe zich op snelheid: grote aantallen reizigers zo snel en rechtstreeks mogelijk naar bestemming vervoeren.

Bij deze snelle en hoogwaardige verbindingen ligt de nadruk minder op nabijheid maar meer op efficiëntie van het OV en het vergroten van de regionale bereikbaarheid. Dit kan worden vormgegeven door "het strekken van lijnen" in combinatie met frequente lijnen en kwalitatief goede knooppunten (zie ook principe 4). Deze hoogwaardige verbindingen bieden een kortere concurrerende reistijd ten opzichte van de auto en regulier openbaar vervoer, hetgeen ten goede kan komen aan duurzame mobiliteit en efficiënt gebruik van de ruimte.

Daarbij staat het OV niet op zichzelf. Het realiseren van hubs kan tevens bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en zorgen voor een betere aansluiting tussen verschillende modaliteiten (denk aan parkeervoorzieningen voor fiets en auto als voor- en natransport, waarbij het OV het grootste deel van de reis uitmaakt). Voor kleinere kernen vormt een hub tevens een belangrijke schakel tussen het lokale en regionale (vaak snellere) OV-netwerk.

4. Aantrekkelijke haltes en hubs met hoogwaardige voorzieningen



Een veilige en comfortabele halte waar reizigers kunnen wachten op het OV: dat is een basisbehoefte voor bestaande reizigers en kan ook helpen om mensen te verleiden gebruik te maken van het OV. Het vierde principe richt zich dan ook op het realiseren van aantrekkelijke en toegankelijke haltes en knooppunten (hubs). Hierbij gaat het niet alleen om de fysieke aspecten, maar ook om de algehele beleving en service die reizigers ervaren wanneer ze gebruikmaken van het openbaar vervoer. Goede infrastructuur, het aanbieden van voldoende stallingsfaciliteiten en het waarborgen van sociale veiligheid dragen bijvoorbeeld bij aan de aantrekkelijkheid van een halte. Daarnaast zijn voor hubs ook de overstapfaciliteiten, de locatie en eventueel de prijs van belang.

5. Eerst bewegen, dan bouwen



Voor ontwikkellocaties en woningbouwprojecten is het van belang om te streven naar tijdige beschikbaarheid van openbaar vervoer. In ieder geval vanaf het moment van oplevering en indien mogelijk al eerder, tijdens de promotie van de woningen. Tijdige aanwezigheid van OV zorgt voor goede bereikbaarheid en stimuleert het gebruik van het OV. Tevens kan het bijdragen aan het ontmoedigen van het bezit van een tweede auto (voor de deur), doordat het OV een aantrekkelijk alternatief is. In combinatie met een goed fietsnetwerk, en eventueel een goed aanbod aan deelmobiliteit kan hierdoor in ontwikkelgebieden ook een lagere parkeernorm worden gerealiseerd.

6. OV betaalbaar houden



Ten slotte is betaalbaarheid van het OV een fundamenteel principe. Dit principe strekt zich niet alleen uit tot de betaalbaarheid voor individuele reizigers, maar ook tot de financiële haalbaarheid van kleinere initiatieven zoals de buurtbus. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, kunnen er bij-

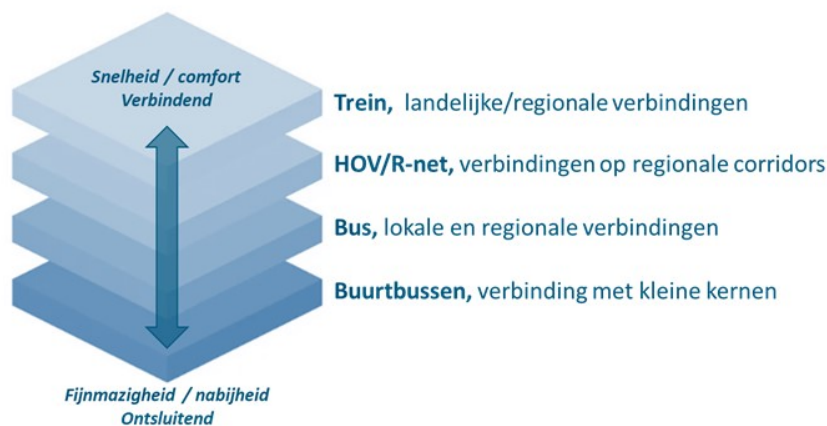
voorbeeld acties en campagnes worden ingezet, om vervoerarmoede tegen te gaan en waardoor het OV aantrekkelijker wordt voor diverse doelgroepen.

Aandachtspunt voor bredere mobiliteitsvisie

De hierboven genoemde principes richten zich vooral op de 'pull'-factoren om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en daarmee reizigers te verleiden het OV te gebruiken. Daarnaast is het ook raadzaam om gebruik te maken van 'push'-factoren, ofwel redenen waarom reizigers geen gebruik meer willen maken van andere reisalternatieven. Denk hierbij aan maatregelen zoals parkeren op afstand, betaald parkeren, parkeervergunningen of aanpassingen in het wegstelsel, zoals een busbaan los van de reguliere rijbaan. Hierbij komen afwegingen tussen bereikbaarheid en leefbaarheid naar voren. Gezien dit een breder speelveld betreft dan het OV vallen deze push-factoren buiten de scope van deze OV-visie, echter is dit een belangrijk ingrediënt voor de nog op te stellen bredere mobiliteitsvisie.

3.3 Ambities per netwerkniveau

Onze ambities vertalen we naar de verschillende niveaus binnen het OV-netwerk. Daarbij koppelen we tevens deze ambities aan de voornaamste principes die we daarbij kunnen toepassen.



Tabel 1 (op de volgende pagina) geeft onze ambities per netwerkniveau en van toepassing zijnde principes weer.

Tabel 1: Ambities per netwerkniveau gekoppeld aan principes.

Niveau	Ambities	Voornaamste principes
Trein	<ul style="list-style-type: none"> • Frequentieverhoging Leiden-Alphen-Utrecht. • Beter benutten van bestaande treinstations (TOD) • Station logisch knooppunt tussen modaliteiten, netwerkragen en reizigersstromen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal 3. Snelheid: Rechtstreeks naar je bestemming 4. Aantrekkelijke haltelocaties en hubs met hoogwaardige voorzieningen
HOV / R-net	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren bereikbaarheid voorzieningen/werklocaties. • Voorkomen vervoersarmoede. • Centrum/ kern en functies/ voorzieningen bereikbaar houden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal 3. Snelheid: Rechtstreeks naar je bestemming 4. Aantrekkelijke haltelocaties en hubs met hoogwaardige voorzieningen
Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Nabijheid haltes en voorzieningen. • Toegankelijkheid borgen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal 2. Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden 5. "Eerst bewegen, dan bouwen" 6. OV betaalbaar houden
Buurtbus	<ul style="list-style-type: none"> • Maatwerk afgestemd op reizigersbehoefte. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Basisprincipe: de reiziger staat centraal

<ul style="list-style-type: none"> Impact lokale initiatieven vergroten. 	<ol style="list-style-type: none"> Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden “Eerst bewegen, dan bouwen” OV betaalbaar houden
---	--



4 OV-visie in de praktijk: hoe verder?

De OV-visie zal niet alleen gebruikt worden om te sturen op toekomstige ambities, maar ook om concreet toe te passen op casussen en projecten. Dit hoofdstuk geeft weer hoe we met deze OV-visie aan de slag gaan en hoe we de principes uit hoofdstuk 3 kunnen toepassen in de praktijk.

4.1 Sturen op ambities

Zoals in hoofdstuk 2 samengevat ambiëren we een goed functionerend en aantrekkelijk OV-netwerk voor nu en de toekomst, dat tegemoetkomt aan de behoeften van inwoners en bezoekers en waarbij Alphen aan den Rijn het centrale OV-knooppunt vormt binnen het regionale OV-netwerk. We sturen actief op deze ambities, waarbij we deze OV-visie als volgt gebruiken:

- De OV-visie passen we toe bij **breder (regionale) beleidsvorming**. Zo zal de OV-visie onderdeel uitmaken van de nog te ontwikkelen Mobiliteitsvisie 2040 voor Alphen aan den Rijn, die op haar beurt zal worden gebaseerd op de hoofdlijnennotitie van de nog op te stellen mobiliteitsvisie 2050 van het Rijk. Ook worden in de regio mobiliteitsvisies en regionale investeringsagenda's opgesteld (denk bijvoorbeeld aan de Toekomstvisie voor OV in 2050 van Holland Rijnland). Deze OV-visie zal dan ook als input en voorbeeld dienen voor deze bredere visies en dient ter ondersteuning van onze **lobby**activiteiten en belangenbehartiging richting rijk en provincie. Zie ook samenhang in Hoofdstuk 1.
- De OV-visie gebruiken we ook om in samenwerking met de provincie en vervoerder de kwaliteit van het OV binnen de OV-concessie Zuid-Holland Noord te verbeteren. De ontwikkeling van het openbaar vervoer is een continu proces, waar we deze OV-visie bijvoorbeeld kunnen toepassen bij de beoordeling van de **jaarlijkse vervoerplannen**.
- Een mogelijk vervolg op deze OV-visie ter concretisering is het **opstellen van een uitvoeringsprogramma** of projectenlijst, waarin we de concrete projecten waar OV een rol speelt agenderen. Afhankelijk van de opgaven hebben we verschillende mogelijkheden om hier invulling aan te geven, bijvoorbeeld om nieuwe initiatieven faciliteren, onderzoek laten uitvoeren, lobbyen voor specifieke onderwerpen of juist heel concreet als wegbeheerder infrastructuur aanpassen.
- We passen de principes uit de OV-visie toe op **concrete vraagstukken** of plekken, zie ook de volgende casussen.

4.2 Ambities en principes in de praktijk

De ambities en principes uit deze OV-visie bieden een handvat voor aankomende projecten en vraagstukken. Als voorbeeld passen we de principes hier op enkele casussen toe. Ook staan we stil bij aankomende projecten waarin deze principes een rol kunnen spelen.

Casus 1: Alphen aan den Rijn verder ontwikkelen tot knooppunt

Principe 4

Aantrekkelijke haltes en hubs met hoogwaardige voorzieningen



Zoals in de GOVI (zie hoofdstuk 2) is benoemd willen we ons, mede vanwege onze centrale ligging in de Randstad, verder ontwikkelen tot een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer, verkeer en stedelijke activiteiten in het Groene Hart. Station Alphen aan den Rijn is daarbij een centraal knooppunt in zowel de gemeente als de regio. Dit knooppunt verbindt de kern van Alphen aan den Rijn per trein met belangrijke bestemmingen als Leiden, Utrecht en Gouda, en per bus met Schiphol, Zoetermeer en Uithoorn. Deze knooppuntfunctie maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk om te gebruiken, zowel zakelijk als recreatief.



Hoe kunnen we dat doen? Om deze aantrekkingskracht verder te vergroten is het van belang in te zetten op versterking van de (H)OV-verbindingen met Schiphol, Zoetermeer en Uithoorn, zodat reizigers van en naar Alphen aan den Rijn gebruik kunnen maken van snelle en rechtstreekse verbindingen. Ook een frequentieverhoging van de treinverbindingen in combinatie met hubs- en haltevoorzieningen zorgen voor een aantrekkelijker OV-product.

Casus 2: Bereikbaarheid Zwammerdam

Principe 2

Nabijheid: Kleine kernen altijd bereikbaar en verbonden



De kleine kern Zwammerdam is ontsloten door een buurtbus. Daarmee voldoet het openbaar vervoer aan het principe dat de kern bereikbaar en verbonden is. Toch blijkt dat inwoners ontevreden zijn over de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Deze ontevredenheid richt zich met name op de afwezigheid van vervoersmogelijkheden in de avonden en het weekend. De kern is dus weliswaar bereikbaar en verbonden, maar niet op alle gewenste tijdstippen, waardoor er toch een gebrek aan vervoersaanbod wordt ervaren.

Voor kwetsbare doelgroepen en doelgroepen met een beperking is er een aanvullende vervoersvoorziening, in de vorm van ANWB Automaatje en ParticipeMobiel. Deze groep kan niet met de buurtbus en heeft zo toch een verbinding met Alphen aan den Rijn of Bodegraven. Deze diensten worden gereden door vrijwilligers tussen de spijstijden in en in de weekenden en zijn daarmee slechts voor een beperkte reizigersgroep interessant. Toch heeft dit vervoer wel een belangrijke functie voor het voorzien in een mobiliteitsbehoefte voor de genoemde doelgroepen.

Hoe kunnen we dat doen? Gebruik van maatwerk en kleinschalige vervoerinitiatieven in aanvulling op collectieve vormen van vervoer kan een oplossing bieden om kleine kernen voor de reguliere reiziger bereikbaar en verbonden te houden. Voor kernen als Zwammerdam kan de gemeente samen met de provincie kijken naar maatwerkoplossingen. Een mogelijke oplossing kan een voorziening zijn die enkel op afroep rijdt van een centrale locatie in Zwammerdam naar een centrale locatie in Alphen aan den Rijn en visa versa. Ook een dienst die op vaste tijden in de avond vertrekt van Station Alphen aan den Rijn en vanuit daar een flexibele route door kleine kernen rijdt, afhankelijk van de gewenste bestemmingen van de instappers, kan een oplossing zijn. Deze diensten kunnen onderdeel zijn van het openbaar vervoer netwerk, maar er kan ook aansluiting gezocht worden bij het doelgroepenvervoer.

Casus 3: Woningbouwontwikkeling Gnephoek

Principe 5

Eerst bewegen, dan bouwen



In de Alphenese Gnephoekpolder zijn 5500 woningen gepland. Volgens het principe "eerst bewegen, dan bouwen" is het belangrijk om het gebied goed te ontsluiten per openbaar vervoer, vóórdat de

woningen opgeleverd worden (en het liefst zelfs nog eerder). Door het gebied vanaf moment één van openbaar vervoer te voorzien, zal naar verwachting het autobezit in de wijk minder groot zijn, zeker wat betreft tweede auto's per huishouden. Dit kan versterkt worden door hier alvast op voor te sorteren in het parkeerbeleid voor het gebied. Door beleidsmatig de ruimte voor de tweede auto te beperken, zal het OV meer worden gebruikt en daardoor beter te exploiteren zijn.

Aankomende projecten

Naast de woningbouw-ontwikkeling in de Gnephoek worden ook woningen en bedrijvigheid ontwikkeld bij projecten als Rijnhaven en de Werf, Euromarkt en de Steekterpolder.

Hoe kunnen we dat doen? Om dit te realiseren, moet de gemeente met de provincie en de vervoerder in gesprek om te bepalen welke (H)OV-routes zodanig kunnen worden aangepast, dat de route voortaan via de Gnephoekpolder gaat. Een alternatief is een stadslijn, die de wijk verbindt met centrale locaties in Alphen aan den Rijn. Bij de vroegtijdige realisatie van een OV-verbinding moet wel rekening gehouden worden met aanloopverliezen in de exploitatie die moeten worden gefinancierd. Dit kan meegenomen worden in de ontwikkelkosten.