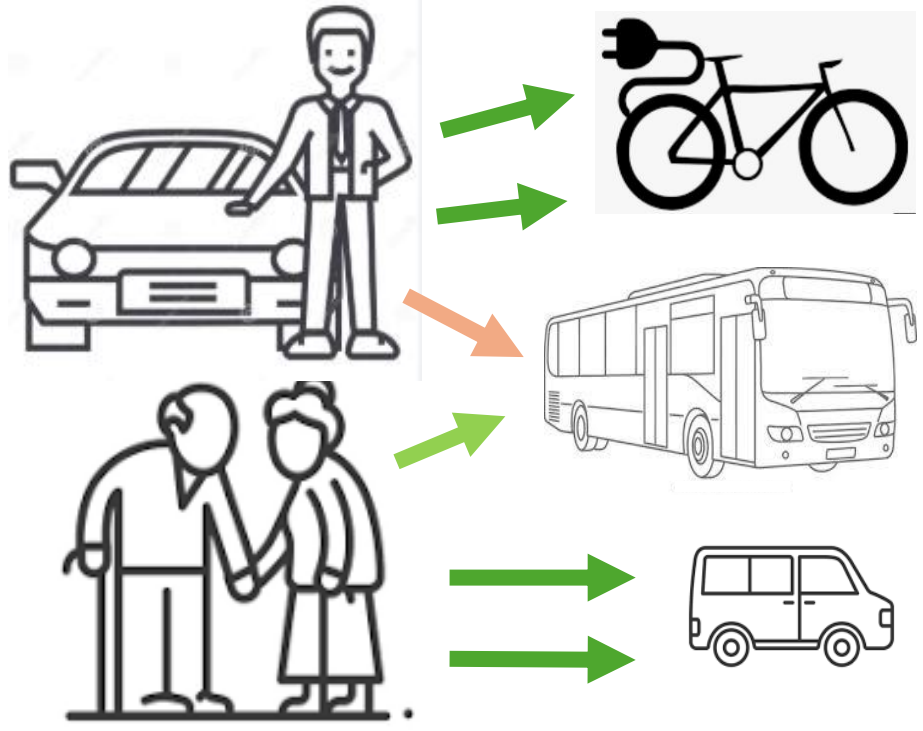
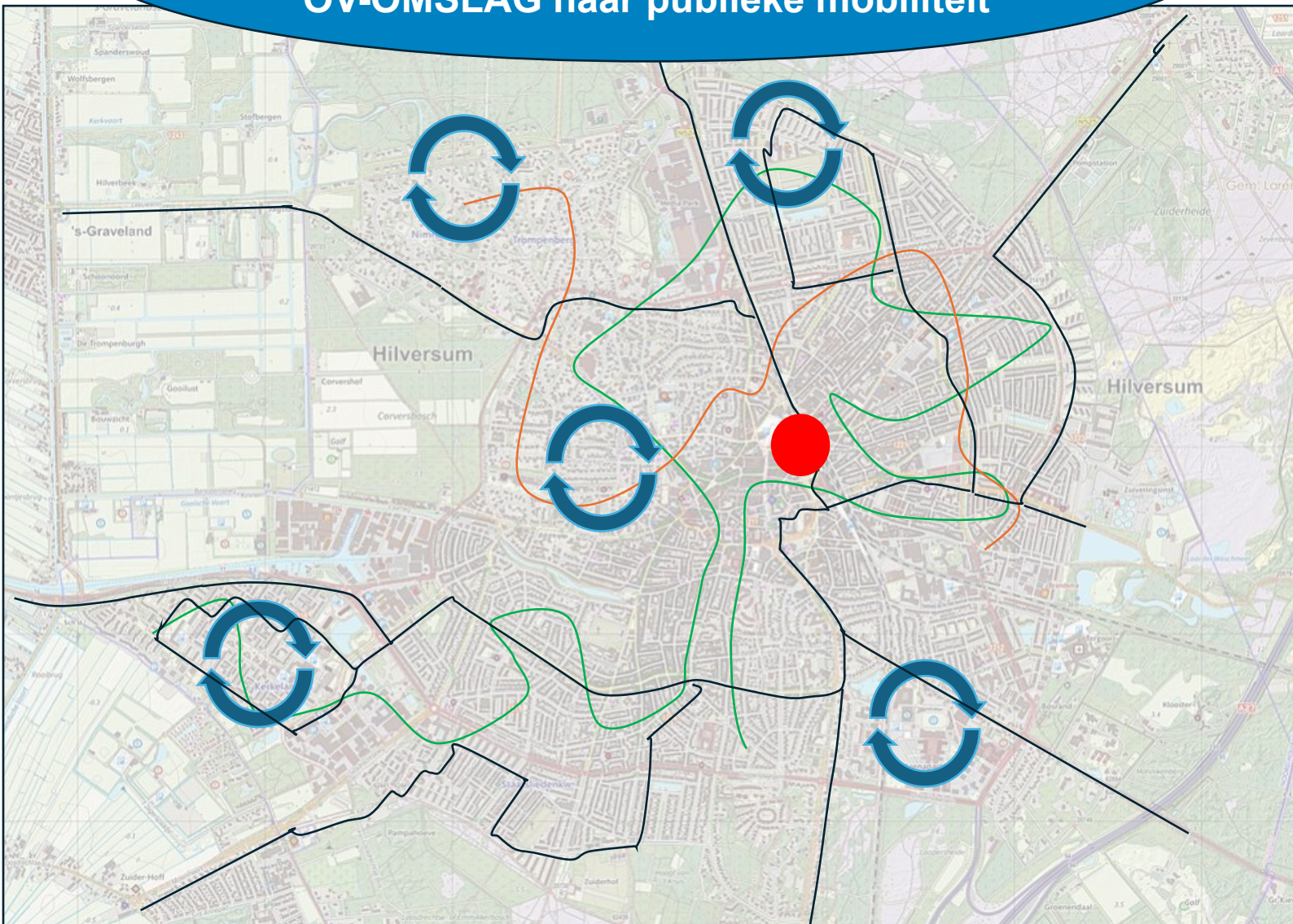


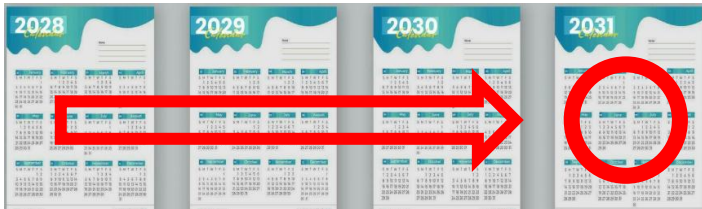
DUDOK  
2050

ROVER



## een basisnet en flexnet OV-OMSLAG naar publieke mobiliteit

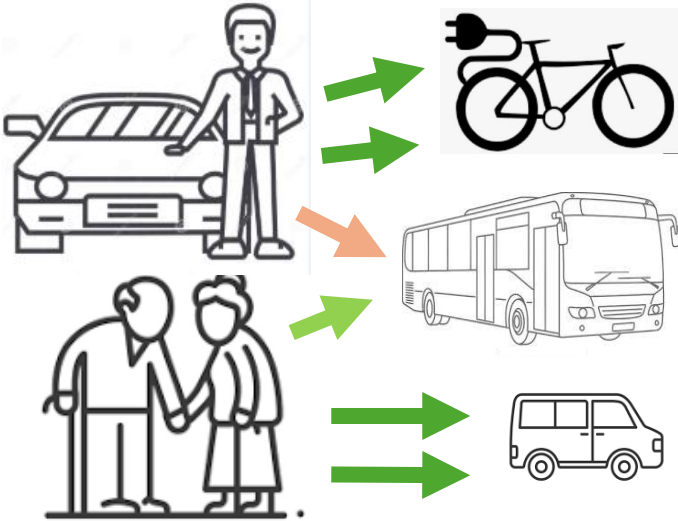




## OV Kansen 2031:

Januari 2031 start de nieuwe concessie OV-'t Gooi voor de periode 2031-2041.

Raadsperiode 2027 – 2030 is de periode dat dit in de steigers wordt gezet. Dit is daarom het moment om vanuit de gemeente te strijden voor een OV-OMSLAG met een basisnet en een flexnet.



### Intermezzo: Durf te kiezen

*Voor de snelle forens hebben we het basisnet, maar de (e-)fiets is ook uit de regio steeds vaker een alternatief voor de automobilist. Deze neigt immers minder vaak naar de bus. Maar er blijft een groep waarvoor de fiets geen optie is door leeftijd, gezondheid of andere omstandigheden. En dat is de primaire doelgroep voor het flexnet.*

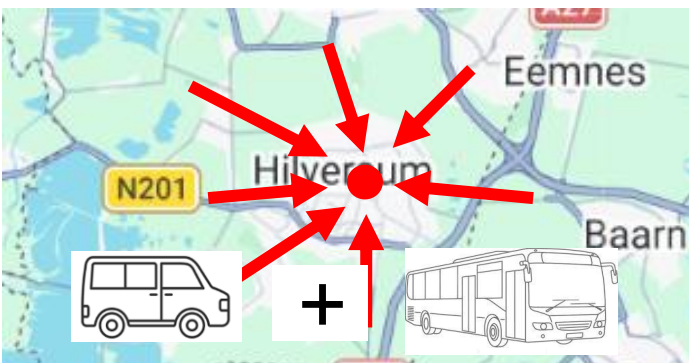
### Omdat we maatwerk willen

De OV-OMSLAG naar een basisnet en flexnet is nodig omdat we maatwerk willen waarbij we enerzijds busverbindingen vanuit de fusiegemeenten naar het station versterken, anderzijds inspelen op specifieke bereikbaarheids-wensen, bijvoorbeeld als gevolg van de vergrijzing.



### Omdat het anders niet past

We willen een centrum met meer groen, sfeer en ontmoetingsplekken zonder doorgaand autoverkeer. Zonder OV-OMSLAG raken daarmee de traditionele busdiensten in de verdrinking. Zo moeten bussen steeds verder omrijden (afsluiten Kerkbrink voor bus en omlegging centrumring).



### OV-OMSLAG 1: Direct snel naar het station

Snelle en directe buslijnen vanuit de dorpen en verderaf gelegen wijken naar het station. Daar stap je over op de trein, op een andere lijn uit het basisnet of op het flexnet. Directbussen rijden in ieder geval tijdens spitsuren en waar nodig ook daarbuiten, hoewel dan in een aantal gevallen mogelijk overgegaan kan worden op het concept 'servicelijnen'.



### OV-OMSLAG 2: Flexnet: gemak en veilig

Het flexnet is een mix van kleine busjes en auto's waarmee je voor gemak en veiligheid kiest. Zeer fijnmazig, dus minder snel en geen kortste routes. Maar je komt er wel, bijvoorbeeld op de nieuwe Kerkbrink, waar dit vervoer in navolging van vele buitenlandse voorbeelden als het nodig is stapvoets welkom is.



## Optimalisatie van het flexnet:

Er liggen binnen het flexnet grote kansen bij optimalisatie van de samenwerking van drie gradaties van servicevervoer:

### 1. Initiatieven vanuit de samenleving

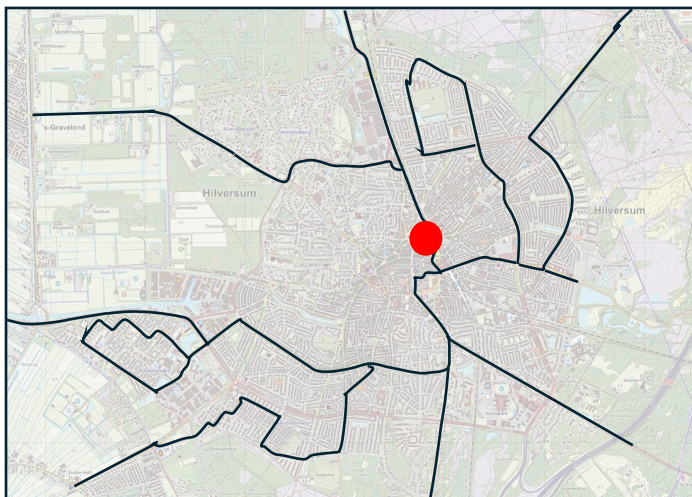
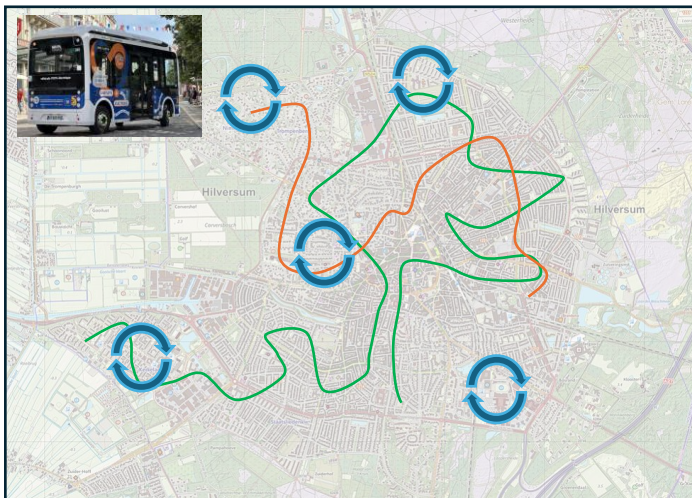
Het personeelsbusje van het M-gebouw, de buurtrijder in noordwest, het automaatje (ANWB/VERSA), de stadsauto (SENDER), de buurtmobi (Kerkelanden), en inmiddels wellicht nog meer initiatieven vanuit de samenleving, allen met een eigen service-nivo en eigen voorwaarden.

### 2. WMO, scholieren en de taxiwereld

Vanuit meer formele en zakelijke invalshoeken bestaat de WMO-taxi, de Valys en het leerlingenvervoer. Ook werd taxigebruk meer 'gewoon' dankzij Uber.

### 3. Flexnet concessie OV

De basisvoorziening, zoals 2 of 3 (flexibele) basislijnen: op afroep of met vaste routes of een mix van beiden. Gezien de doelgroep zijn deze service-busjes stapvoets ook toegankelijk op een aantal centrale plekken die verder vrij zijn van autoverkeer.



## Routing basisnet

De busreiziger wil soms, net als de automobilist, vlakbij de Kerkbrink kunnen uitstappen. Dit kan met onze professionele buschauffeurs die elk ontwerp stapvoets aan kunnen.

Echter, als dit in het ontwerp en beleving onoverkomelijk bezwaarlijk lijkt te zijn, dan zullen ook andere denkrichtingen tegen het licht gehouden kunnen worden, zoals in extremo:

- **Busroute zuid:**

Straks, zonder doorgaand verkeer in het centrum, komt in beide richtingen busroute Emmastraat – Groest – Pr. Bernhardstraat in beeld. Achterom blijft alternatief richting station.

- **Busroute zuid/west:**

Busroute Loosdrecht/Kerkelanden/Nederhorst via de Gijsbrecht en aansluiten op route zuid (vanuit Loosdrecht via Zeeheldenkwartier?);

- **Busroute noord:**

De Lage Naarderweg. *Of toch over het tracé van het huidige fietspad langs het spoor, met passeerpunten???*

- **Busroute west:**

's-Graveland/Kortenhoef/Ankeveen: via Krugerweg-Godelindeweg aansluiten op 'route noord';

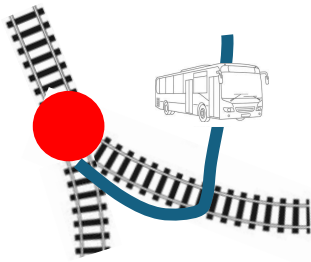
- **Busroute oost:** Via Beatrixtunnel





### **Een veilige en bereikbare Gijsbrecht**

We kregen een breder trottoir, maar waar veilig over te steken? Fietzers zijn vogelvrij door lossende bezorgers en de vele snelle auto's. Stomp geeft lucht. Ruimte primair voor stappers, trappers en de bus. En een knip voor auto-verkeer. De Gijsbrecht wordt aantrekkelijk voor busreizigers uit dorpen en wijken in zuidwest. Professionele buschauffeurs rijden stapvoets met oog voor voetgangers en fietsers.



### **Eigenlijk fantastisch bereikbaar**

We zijn per spoor hoogfrequent bereikbaar vanuit oost, west en zuid. En vanuit Huizen met de HOV. De belangrijkste werklocaties Mediapark en Arena hebben ook hun eigen station. Nu nog een grotere fietsenstalling, want 50% de 25.000 trein-instappers komt met de fiets terwijl er maar 7.000 stallingsplaatsen voorzien zijn.



### ***Intermezzo Stomp-principe***

*Met de Omgevingsvisie 2040 voerde de Gemeenteraad het Stomp-principe in: Primair ruimte voor voetgangers (stappers), dan de fietsers (trappers), dan het OV en deelmobiliteit en als sluitstuk de particuliere auto.*

*Zo is gekozen voor een veilig toekomstbestendig verkeersbeleid. Nu nog uitvoering aan geven!*