

Zuidvleugelnet

**Op weg naar een herkenbaar en samenhangend hoogwaardig
openbaar vervoer in Zuid-Holland**

Chris Verweijen

AGV-MOVARES

Chris.verweijen@agv-movares.nl

Reinout Liemburg

Provincie Zuid-Holland

Rt.liemburg@pzh.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

De ambitie van de samenwerkende partners in Zuidvleugelnet is om de Zuidvleugel tot een samenhangende metropool en een Europese topregio te ontwikkelen. Met de ontwikkeling van Zuidvleugelnet willen daarom de drie partijen die samen bevoegd zijn over het stad- en streekvervoer in de gehele provincie Zuid-Holland, de provincie-ZH, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam, een krachtige impuls geven aan de verbetering van de bereikbaarheid van de sociaal-economisch belangrijke locaties in de Zuidvleugel van de Randstad.

Dit tezamen met het Rijk dat het bevoegd gezag is over het spoornet in de Zuidvleugel en in afstemming met belanghebbenden zoals gemeenten, vervoerbedrijven en infrastructuurbeheerders.

Zuidvleugelnet is de tevens de inhoudelijke bijdrage aan het zogeheten Randstadnet, dat in samenwerking tussen diverse partijen in de Randstad wordt ontwikkeld. In het kader van Randstad Urgent is per 1 oktober 2009 het OV-bureau Randstad opgericht met als missie die samenhang en samenwerking in het OV in de Randstad te versterken. Het bureau richt zich op de ontwikkeling van een samenhangend en hoogwaardig OV, het bevorderen van ketenmobiliteit en het beter betrekken van decentrale overheden bij spoorvervoer in de Randstad. Het ontwikkelt die voorstellen in samenspraak met de betrokken overheden, vervoerders en andere bij het openbaar vervoer betrokken partijen. De uitvoering van de voorstellen is aan de vervoersautoriteiten en de vervoerders.

Netwerk

Denkend vanuit de bereikbaarheid op de schaal van de Zuidvleugel is een aantal primaire eisen voor Zuidvleugelnet opgesteld. Dit betreft onder meer hoge reissnelheden en frequenties. Uit een inventarisatie blijkt dat deze kwaliteit op dit moment al op een twaalftal verbindingen in orde is.

Voor 2015 moeten deze lijnen aangevuld zijn met twaalf verbindingen die momenteel in vergevorderde staat van voorbereiding of uitvoering zijn. Ook de verbeteringen die noodzakelijk zijn voor Stedenbaan, zoals vergroting van de capaciteit op het spoor tussen Den Haag en Rotterdam om de hogere frequentie mogelijk te maken, vormen een prioritair onderdeel van het Zuidvleugelnet. Na realisatie van deze twaalf ontbreekt nog een aantal essentiële schakels van Zuidvleugelnet. De Zuidvleugel-partners hebben op basis van de uitkomsten van een group-decision-room (GDR) van RO en VV mensen een eerste voorzet gedaan voor prioritering van deze ontbrekende schakels. Vijftien verbindingen zijn in eerste instantie als essentieel aangemerkt. Deze voorzet zal in het najaar van 2010 met de jongste inzichten verder worden uitgewerkt en leiden tot een regiobreed gedragen voorkeurslijst met te realiseren OV-verbindingen in de periode tot 2030.

OV-Thema's

Naast het realiseren van verbindingen zijn er ook nog de daaromheen spelende zaken – de thema's. De nadruk bij de OV-thema's ligt op praktisch en snel. Doel is om aan de reiziger al op korte termijn resultaat van de samenwerking te laten zien. Hiervoor is een vijftal quickwins geselecteerd uit de zeven thema's. Bij de selectie van deze quick wins is er voor gekozen dat ze een zo direct mogelijke bijdrage leveren aan de pijler Netwerk. Zo is reeds overleg tussen de OV-opdrachtgevers over dienstregelingswijzigingen geïmplementeerd, wordt de concessiegrensoverschrijdende problematiek in kaart gebracht, wordt een pilot vergroten sociale veiligheid uitgevoerd, wordt een begin gemaakt met het opleveren van informatie over de toegankelijkheid van alle Zuidvleugelnethaltes en –stations en wordt een gezamenlijk markeringsprogramma opgesteld. Al deze acties leiden in 2010 tot resultaat.

1. Inleiding

De ambitie van de samenwerkende partners in Zuidvleugelnet is om de Zuidvleugel tot een samenhangende metropool en een Europese topregio te ontwikkelen. Dit brengt een groot aantal opgaven met zich mee, waaronder die op het vlak van de ruimtelijke ordening en de bereikbaarheid van gebieden.

Met de ontwikkeling van Zuidvleugelnet willen daarom de drie partijen die samen bevoegd zijn over het stad- en streekvervoer in de gehele provincie Zuid-Holland, de provincie-ZH, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam, een krachtige impuls geven aan de verbetering van de bereikbaarheid van de sociaal-economisch belangrijke locaties in de Zuidvleugel van de Randstad. Dit tezamen met het Rijk dat het bevoegd gezag is over het spoornet in de Zuidvleugel en in afstemming met belanghebbenden zoals gemeenten, vervoerbedrijven en infrastructuurbeheerders

De OV-autoriteiten in de Zuidvleugel van de Randstad, de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden zijn in 2009 gestart met het uitdenken van het concept Zuidvleugelnet.

Het zogeheten Ambitiedocument Zuidvleugelnet is in november 2009 in het BO-MIRT aangeboden aan de Ministers van V&W en VROM.

Alle opgaven krijgen een plek in de in voorbereiding zijnde Gebiedsagenda Zuidvleugel. Zuidvleugelnet wordt door de partners gezien als een belangrijke voorwaarde om de bereikbaarheid van de Metropoolregio Zuidvleugel te garanderen.

Wat is Zuidvleugelnet?

De kernboodschap van Zuidvleugelnet luidt als volgt:

- *Zuidvleugelnet is een hoogwaardig netwerk van OV-verbindingen in de Zuidvleugel en vormt tevens onderdeel van het Randstadnet. Zuidvleugelnet zorgt voor een optimale bereikbaarheid van de belangrijkste Zuidvleugelcentra en van de ontwikkel- en transformatiegebieden in de Zuidvleugel en schept daarmee voorwaarden voor de verdere sociale, ruimtelijke en economische ontwikkelingen van dit gebied.*
- *Zuidvleugelnet is samenhangend en herkenbaar voor de reiziger. Onder meer de Metro Rotterdam, RandstadRail, RijnGouwelijn, Stedenbaan, NS-sprinters, hoogwaardige tram en HOV-buslijnen gaan deel uitmaken van dit OV-netwerk.*
- *De kwalitatief hoogwaardige lijnen en knooppunten zijn in sterke mate structurerend voor de ruimtelijke programmering van woningen, voorzieningen en kantoren. Belangrijke kenmerken van Zuidvleugelnet zijn goede aansluitingen, hoog comfort, hoge frequenties, hoge snelheden, goede informatievoorziening, toegankelijke haltes en eenheid in tariefstelling.*

- *Dankzij Zuidvleugelnet worden de economische centra beter bereikbaar, hebben Zuidvleugelinwoners meer keuze in werk, scholing en vermaak en zullen reizigers vaker hun auto laten staan en meer gebruik maken van het openbaar vervoer.*

Zuidvleugelnet maakt deel uit van de drie samenhangende pijlers van ov-gerelateerde verstedelijking:

- a. **OV-netwerk:** de ontwikkeling van een voor de reiziger samenhangend en herkenbaar geheel van regionale OV-verbindingen die voldoen aan een set van primaire en aanvullende kwaliteitseisen (waaronder frequentie en snelheden) en mede ontworpen worden om invulling te geven aan de RO-opgaven;
- b. **RO:** de versteviging van thema's , netwerk en exploitatie van het openbaar vervoer door met de Zuidvleugelpartners afspraken te maken over het programma van woningen, kantoren en voorzieningen in het directe invloedsgebied van Zuidvleugelnet, vergelijkbaar met die van het Programma Stedenbaan.
- c. **OV-thema's:** korte termijn acties gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het OV. De thema's zijn: reisinformatie, ketenmobiliteit, toegankelijkheid, sociale veiligheid, marketing, aansluitingen en tarieven. Bij toevoegen van lijnen aan het netwerk worden deze thema's standaard meegenomen en vormen de thema's een onderdeel van het programma van eisen.

De opdrachtgevers van het openbaar vervoer in Zuid-Holland zijn het er over eens dat om voortgang te boeken er keuzes gemaakt moeten worden en prioriteiten gesteld. Keuzes zijn nodig omdat de ambities –mede vanwege budgettaire restricties- alleen stapsgewijs ingevuld kunnen worden. De werkwijze die in de afgelopen periode is gevolgd is er op gericht geweest om die keuzes voor te bereiden. Hierbij is er naar gestreefd om de keuzes op de drie pijlers in samenhang te bezien. Keuzes op de pijler Netwerk dienen in samenhang te worden bezien met die in de pijler Ruimtelijke programmering en te worden gefaciliteerd door die op de pijler Thema's.

2 Zuidvleugelnet en de beleidsomgeving

Zuidvleugelnet is geen stand alone programma. Zuidvleugelnet wordt door de drie partners gezien als middel om het doel te bereiken. Als doel is geformuleerd de Zuidvleugel als Europese topregio te laten functioneren. Een gerichte Ruimtelijke ordening en een uitstekende OV-bereikbaarheid worden hierbij (in interactie met elkaar) als essentiële bouwstenen gezien. Er zijn op Zuidvleugelniveau meerdere programma's en projecten die samenhang vertonen met Zuidvleugelnet dan wel een bouwsteen zijn in

dit netwerk. Zuidvleugelnets komt niet in de plaats van of naast de in Zuidvleugel lopende lopende MIRT –trajecten en verkenningen. Zuidvleugelnets is een bijdrage aan de integrale strategische visie voor het gebied als geheel.

Ambitie: van Zuidvleugel naar Metropoolregio

De Randstad Zuidvleugel is een verzameling stadsgewesten, steden en dorpen en telt ruim 3 miljoen inwoners en bijna 1,5 miljoen arbeidsplaatsen binnen een straal van 30 km. Door deze unieke onderlinge nabijheid kan dit gebied zich ontwikkelen tot een samenhangende Metropoolregio. Zuidvleugelnets – het systeem van hoogwaardige OV-verbindingen tussen en binnen de stadsgewesten en steden – wordt als een belangrijke drager van de ontwikkeling tot Metropoolregio gezien.

Voor hun individuele ontplooiing, hun keuzemogelijkheden aan werk, scholing, winkels en vermaak, ontwikkelt de actieruimte van de Zuid-Hollandse bevolking zich in toenemende mate. Deze actieruimte overstijgt steeds meer het gebied van individuele dorpen en steden en zelfs regio's. Anderzijds hebben ook meer gespecialiseerde bedrijven en kantoren, onderwijsinstellingen en centra van winkels en vermaak een groeiende omvang van hun invloedsgebieden nodig, die eveneens het grondgebied van steden en regio's in toenemende mate overstijgt. Dat geldt zeker voor de twee grootstedelijke centrumgebieden Den Haag en Rotterdam. Voor het vergroten van de actieruimte zijn transportnetwerken belangrijk. De Zuidvleugelpartners willen met name insteken op het versterken van het openbaar vervoer netwerk. Dit netwerk verbindt een serie afzonderlijke stedelijke regio's tot één samenhangend stedelijk veld: een Metropoolregio. Mogelijk dat er ook op deze schaal dan een vorm van functieverdeling kan gaan optreden, waarbij in bijvoorbeeld Den Haag andere functies te vinden zijn dan in Rotterdam.

Het openbaar vervoer binnen de stedelijke regio's Den Haag en Rotterdam is redelijk op orde of kent voortvarende verbeteringsplannen. Datzelfde geldt voor de internationale treinverbindingen (HSL). Maar analyse in de vorige fase (zie Basisdocument Zuidvleugelnets, december 2009) heeft aangetoond dat met name het openbaar vervoer *tussen* deze stedelijke regio's – dus op Zuidvleugelniveau - vaak onvoldoende is om in de ene stedelijke regio te kunnen wonen en in een andere stedelijke regio te kunnen werken, winkelen of studeren. De afwezigheid van een goede regionaal OV-netwerk leidt tot onnodig veel autogebruik. Om die redenen is het ontwikkelen van Zuidvleugelnets, met als belangrijke drager daarin Stedenbaan, van groot belang. En ook de overstapmogelijkheden van auto naar bovenregionaal OV moeten om diezelfde reden beduidend beter (P+R).

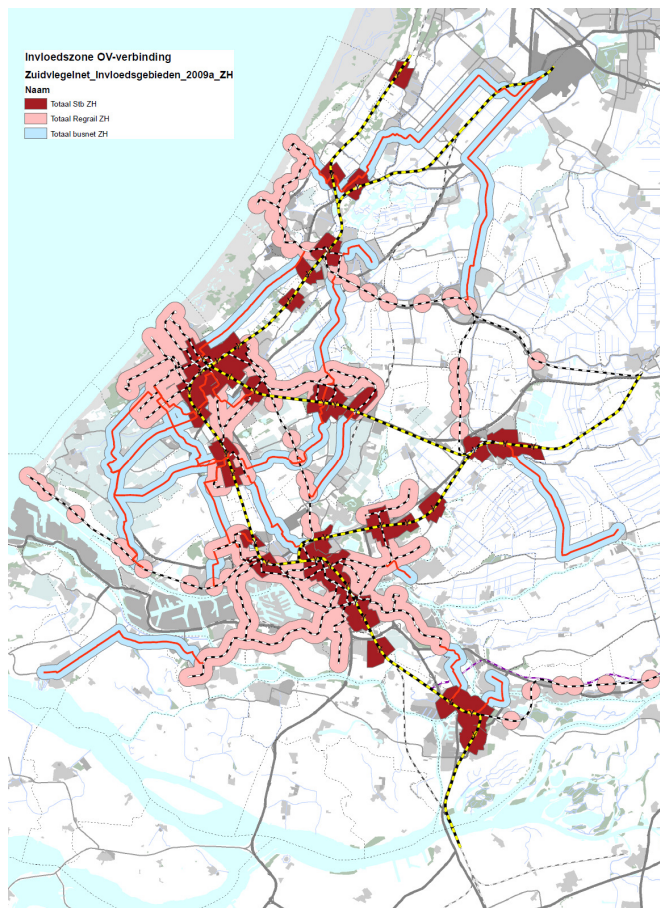
De Ruimtelijke Programmering

In de Ambitienota Zuidvleugelnet (Op weg naar herkenbaar en samenhangend openbaar vervoer, november 2009) is het streefbeeld 2030 voor dit net in abstracto weergegeven met globaal aangeduide verbindingen. Als we dit net op een topgrafische ondergrond zetten en daar de directe invloedsgebieden omheen zetten, ontstaat het in figuur 2 opgenomen beeld. Vervolgens is een analyse uitgevoerd om te achterhalen hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen anno 2008 er in dit invloedsgebied aanwezig zijn. Deze aantallen zijn in tabel 1 opgenomen.

Tabel 1, Invloedsgebied Zuidvleugelnet gekwantificeerd

| | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Stedenbaanstations | Invloedsgebied: ca. 1200 m |
| Regionale railverbindingen metro | cirkel rond station: 800 m |
| Regionale busverbindingen | lijnafstand (sigaar): 600 m |

| De inhoud van de invloedsgebieden anno 2008 | Inwoners | % | arbeids- plaatsen | % |
|---|------------------|-------------|------------------------------|-------------|
| Invloedsgebied Stedenbaan | 850.000 | 25% | 501.000 | 33% |
| Invloedszone regio-railverbindingen (geen Stb) | 1.132.000 | 32% | 433.000 | 29% |
| Invloedszone busverbindingen (geen Stb, geen regionair) | 309.000 | 9% | 125.000 | 8% |
| Totaal invloedsgebied Richtbeeld ZV-net 2030 | 2.291.000 | 66% | 1.069.000 | 70% |
| geen HOV | 1.170.000 | 34% | 463.000 | 30% |
| Totaal Zuid-Holland | 3.461.000 | 100% | 1.532.000 | 100% |



Figuur 1, Invloedsgebied Zuidvleugelnet

NB. Het gebied dat buiten de directe invloed valt van HOV is via Park&Ride voorzieningen ook binnen tien minuten reistijd aangesloten op Zuidvleugelnet.

Het blijkt dat 66% van de bijna 3,5 miljoen inwoners en 70% van de ruim 1,5 miljoen arbeidsplaatsen binnen het bereik van dit potentiële OV-net ligt. Daarnaast wordt zichtbaar dat de OV-verbindingen van het Zuidvleugelnet die geen deel van Stedenbaan uitmaken er voor zorgen dat het ruimtelijke bereik aanzienlijk wordt vergroot.

De bovenstaande tabel 1 gaat uit van de inwoners en arbeidsplaatsen in 2008; er is nog geen rekening gehouden met additioneel programma. In de volgende twee paragrafen worden indicaties geformuleerd voor programmering van nieuwe woningen en kantoren in het invloedsgebied van Zuidvleugelnet.

3. Gewenst kwaliteitsniveau Zuidvleugelnet

Gegeven de omschreven ambitie om tot een samenhangende metropool te komen is een goed hoogwaardig OV netwerk op de schaal van de Zuidvleugel een absolute voorwaarde. Dat netwerk moet zich daarmee richten op de reistijd en de kwaliteit van de verbindingen binnen dit gebied, en vooral die tussen de stadsgewesten onderling en in relatie met de stadsgewesten. Uit analyse (zie Basisdocument Zuidvleugelnet, december 2009) is gebleken dat vooral de reisafstanden tussen de 10 tot 30 á 40 kilometer in reistijd en kwaliteit moeten verbeteren. Zuidvleugelnet wordt hier dan ook op gericht. Hiervoor is een stringent pakket van eisen opgesteld waaraan deze verbindingen dan moeten gaan voldoen. Dit pakket wordt in deze paragraaf verder toegelicht.

Het netwerk voor de reiziger

De reiziger die gebruik maakt van Zuidvleugelnet zal uniforme kwaliteit moeten ervaren. Bij het denken over de systeemeisen is de reiziger als uitgangspunt genomen. In het pakket van eisen is een onderverdeling gemaakt naar primaire vervoerkundige eisen die moeten gelden om de basis-reiskwaliteit te waarborgen en een aantal aanvullende kwaliteitseisen die noodzakelijk zijn om aan de overige preferenties van de reiziger te voldoen.

De primaire vervoerkundige eisen worden hieronder toegelicht. Een compleet overzicht van de eisen is opgenomen als bijlage 1. Het PvE is richtinggevend voor afspraken die in nieuwe concessies worden gemaakt.

Tabel 2, Primaire eisen Zuidvleugelnet

| SYSTEEMELEMENT | BASISEIS |
|---|---|
| Reistijd en reissnelheid | <ul style="list-style-type: none">• Minimale reissnelheid tussen de stedelijke gebieden: 35-45 km/u (oplopend tot snelheden van 55-60km/u op stedenbaanlijnen)• Minimale reissnelheid in stedelijk gebied: 25 km/u• Reistijd tussen hoogwaardige knopen nooit langer dan 45 minuten bij afstanden tot 30km. |
| Frequentie basisnet | <ul style="list-style-type: none">• Minimaal 6/u in spitsen en in het dal• Minimaal 4/u in de avondperiode |
| Frequentie aanvullend Zuidvleugelspitsnet | <ul style="list-style-type: none">• Voor deze buscorridors (alleen buiten stedelijke gebieden) geldt alleen de eis van 6/u in de spitsen |
| Late diensten | <ul style="list-style-type: none">• Avondbediening tot 00.00 u., met streven naar |

| | |
|-------------|---|
| | overstapbediening op onderliggend netwerk |
| Overstappen | <ul style="list-style-type: none"> • Afstemming aansluitende vervoerdiensten |

Delen van het regionale netwerk voldoen nu reeds aan dit vervoerkundige kwaliteitsniveau van Zuidvleugelnet.

Echter, op het gebied van de aanvullende eisen zoals bijvoorbeeld halte-inrichting, informatievoorziening, toegankelijkheid etc. zijn ook voor die verbindingen die aan de primaire Zuidvleugelnet-vervoer kwaliteit voldoen, nog stappen te zetten. Door het oppakken hiervan zullen deze verbindingen ook op deze punten gaan voldoen aan de beoogde Zuidvleugelnetkwaliteit.

Met andere woorden: Zuidvleugelnet-lijnen zullen pas het stempel "Zuidvleugelnet-proof" krijgen als naast kwaliteitskenmerken als reissnelheid en frequentie ook elementen als toegankelijkheid, reisinformatie, halte-inrichting etc. op orde zijn. Het is de ambitie om de eerste lijnen reeds in 2010 dit keurmerk te kunnen verlenen.

4. Naar een stapsgewijze opbouw van Zuidvleugelnet

Deze stappen zijn vormgegeven via een ingroeimodel waarbij zowel de reiziger als de bereikbaarheid van de Zuidvleugelcentra centraal staan. De reiziger gaat eigenlijk al snel merken dat het menens is met het realiseren van een betere openbaar vervoer kwaliteit doordat op die lijnen waar er al wel sprake is van een voldoende vervoeraanbod ook de aanvullende kwaliteitseisen stapsgewijs zullen worden ingevuld. Ook zal de bereikbaarheid van locaties stapsgewijs gaan verbeteren. Het ingroeimodel kent een aantal stappen waarbij in elke stap het net verder wordt uitgebreid en de bereikbaarheid wordt verbeterd. In elke stap worden de drie pijlers in interactie met elkaar opgepakt. De samenhang tussen de pijlers is als volgt:

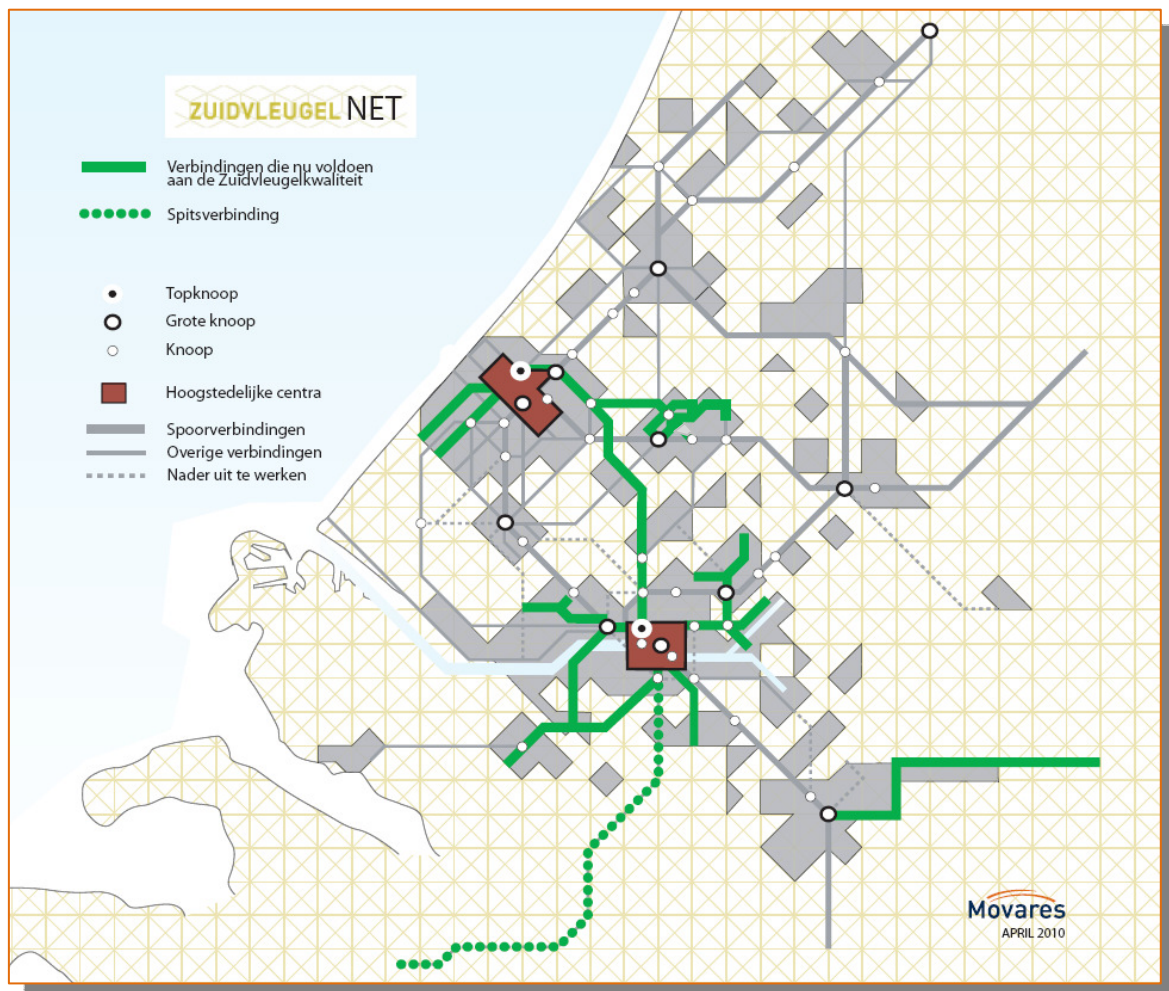
- De maatregelen die samenhangen met de **thematische pijler**: de aanvullende kwaliteitseisen die voor de reiziger belangrijk zijn worden gefocust op de verbindingen die stapsgewijs tot het netwerk gaan behoren. Als een lijn tot Zuidvleugelnet hoort worden ook de bijbehorende elementen van die lijn uit de thema's op orde gebracht. Voor de eerste lijnen zullen hier verhoudingsgewijs grote inspanningen moeten worden verricht voordat deze geheel op Zuidvleugelniveau zijn. De vervolgstappen zullen echter steeds eenvoudiger worden omdat het denken in de thema's dan steeds meer tot de standaard routine in de realisatie van het netwerk gaat behoren.
- De **pijler** die is gericht op het verstevigen van de ruimtelijke structuur van de Zuidvleugel door **ruimtelijk programma** bij voorkeur te creëren bij Zuidvleugelnet wordt in nauwe samenhang met de **uitbouw van het Netwerk** zelf (**de derde**

pijler) uitgewerkt. Bij voorkeur worden de ruimtelijke en de OV-infrastructuur gelijktijdig gepland en gerealiseerd.

Het ingroeimodel bestaat uit een aantal concrete stappen waarin successievelijk delen aan het netwerk worden toegevoegd. Niet alles kan namelijk tegelijk worden opgepakt omdat in deze tijden van schaarste het zinvol is de middelen gericht in te zetten. In de volgende paragrafen worden de te nemen stappen toegelicht.

Op dit moment is er al een belangrijk aantal verbindingen (12) dat voldoet aan de primaire systeemeisen van Zuidvleugelnetwerk. Deze lijnen zijn in groen weergegeven in figuur 3, waarbij in het grijs het uiteindelijke streefbeeld van Zuidvleugelnetwerk is opgenomen.

Figuur 3, Verbindingen die nu reeds voldoen aan de primaire kwaliteitseisen



Daarmee voldoen deze verbindingen echter nog niet aan het integrale kwaliteitsbeeld. Hiervoor moeten ook de aanvullende kwaliteitseisen nog worden ingevuld. Bijvoorbeeld door de informatie van verschillende vervoerders en overheden op elkaar af te gaan

stemmen. Maar er zijn veel meer thema's die zuidvleugelomvattend zullen worden aangepakt, zoals bijvoorbeeld marketing, tarieven en ketenmobiliteit. Doel is dat al op korte termijn de samenhang in het netwerk tot de verbeelding gaat spreken

De tweede stap, de verbreding van de basis

Op dit moment is al een aantal verbindingen in voorbereiding. Voor deze verbindingen zijn de financiën en overige omstandigheden geregeld of zo goed als geregeld. Een voorbeeld van een dergelijke verbinding is de RijnGouweLijn. Deze verbindingen moeten in de komende jaren met voorrang worden gerealiseerd. De verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de respectievelijke verantwoordelijke partner.

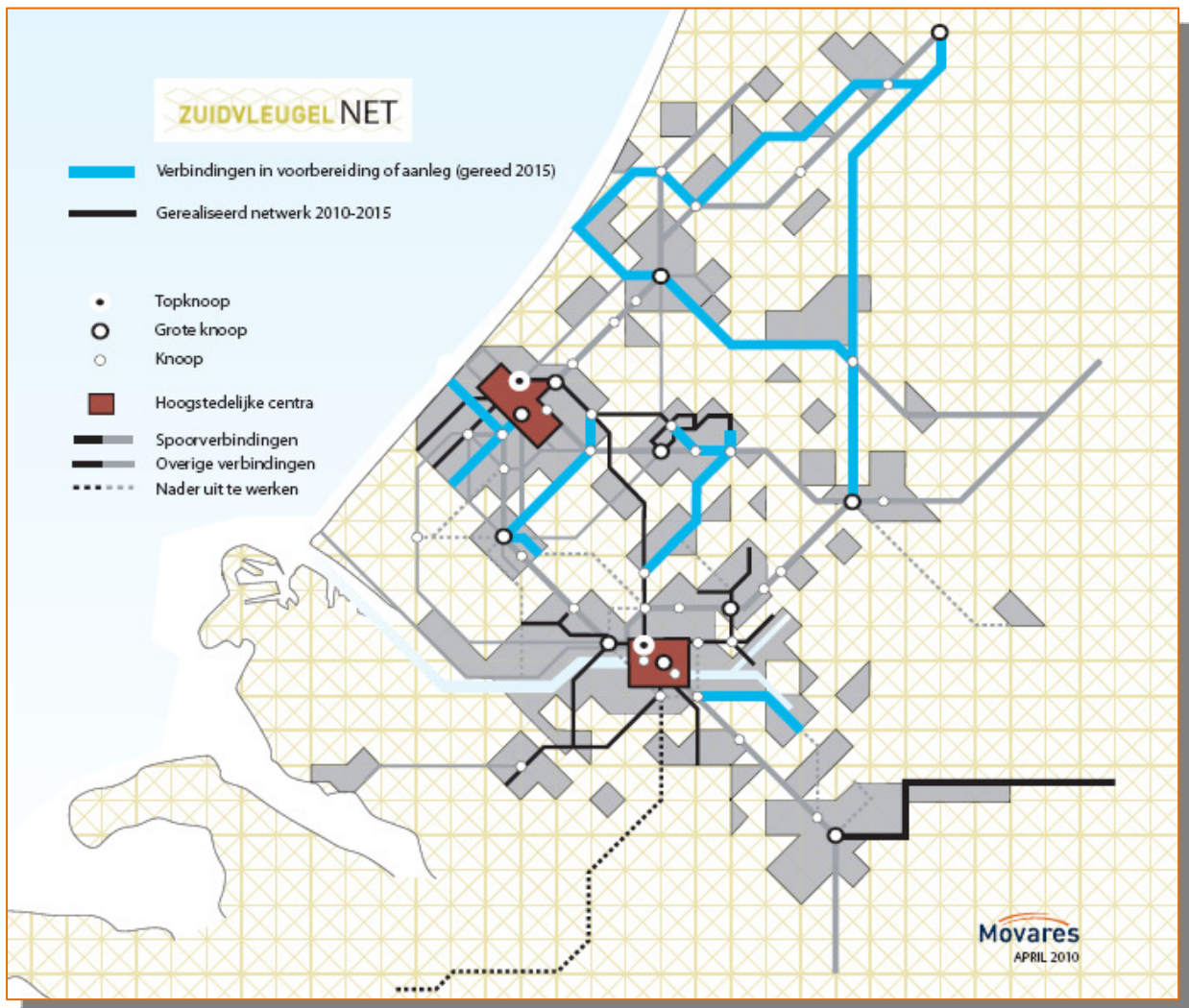
Deze verbindingen zijn echter tegelijk een goede stap in het samen optrekken in Zuidvleugelnetwerk. De realisatie moet goed worden afgestemd met de andere partners, zodat het geen losstaande verbindingen worden maar geïntegreerde onderdelen van het netwerk. Deze delen van het netwerk zullen ook direct worden voorzien van de aanvullende kwalitatieve kenmerken.

Met stap 2 wordt een daadwerkelijke vooruitgang geboekt naar realisatie van het streefbeeld, omdat er aan het OV netwerk een aantal hoogwaardige verbindingen wordt toegevoegd inclusief alle kenmerken die daarbij horen. De aandacht moet hier in de komende jaren op worden gefocust

Als dit deel van Zuidvleugelnet gereed is, is daarmee tevens een verdere basis gelegd voor de beoogde ruimtelijke programmering.

De samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer zetten zich in om de projecten waar zij verantwoordelijk voor zijn in 2015 operationeel te hebben. Voor de RijnGouweLijn zijn hiervoor sluitende afspraken met het Rijk nodig. De overige projecten zijn een regionale opgave.

Figuur 4, Projecten gereed 2015 (streefbeeld)



De derde stap, de sprong vooruit

De verdere uitbouw van het netwerk wordt in deze fase vormgegeven. Om dit op een zo goed mogelijke manier te doen is er door de samenwerkende Zuidvleugelpartners een afwegingsmethodiek ontwikkeld om alle aspecten die bij de verbindingen belangrijk zijn per verbinding in beeld te brengen en vervolgens te wegen. Zo ontstaat een uniforme inhoudelijke afwegingsmethode waarin verbindingen waarde vrij met elkaar kunnen worden vergeleken. Essentie van deze werkwijze is dat de nadere uitwerking van het netwerk, de fasering en de prioritering op deze inhoudelijke gronden zal plaatsvinden. De aspecten (te hanteren als criteria waaraan een verbinding moet voldoen) zijn:

- de samenhang met de ruimtelijke ordening,
- de bijdrage aan de duurzame bereikbaarheid van de Zuidvleugel,
- de rentabiliteit van de verbinding (kosten versus gebruik)

- en de realiseerbaarheid.

Deze aspecten zijn geoperationaliseerd door voor elk van de vier criteria een aantal deelcriteria te beschrijven die op basis van feitelijke informatie of expert judgement kunnen worden vastgesteld. Daarnaast wordt voor de werkelijke fasering uiteraard gekeken naar de samenhang met overige plannen en de spreiding in de tijd van de noodzakelijke investeringen.

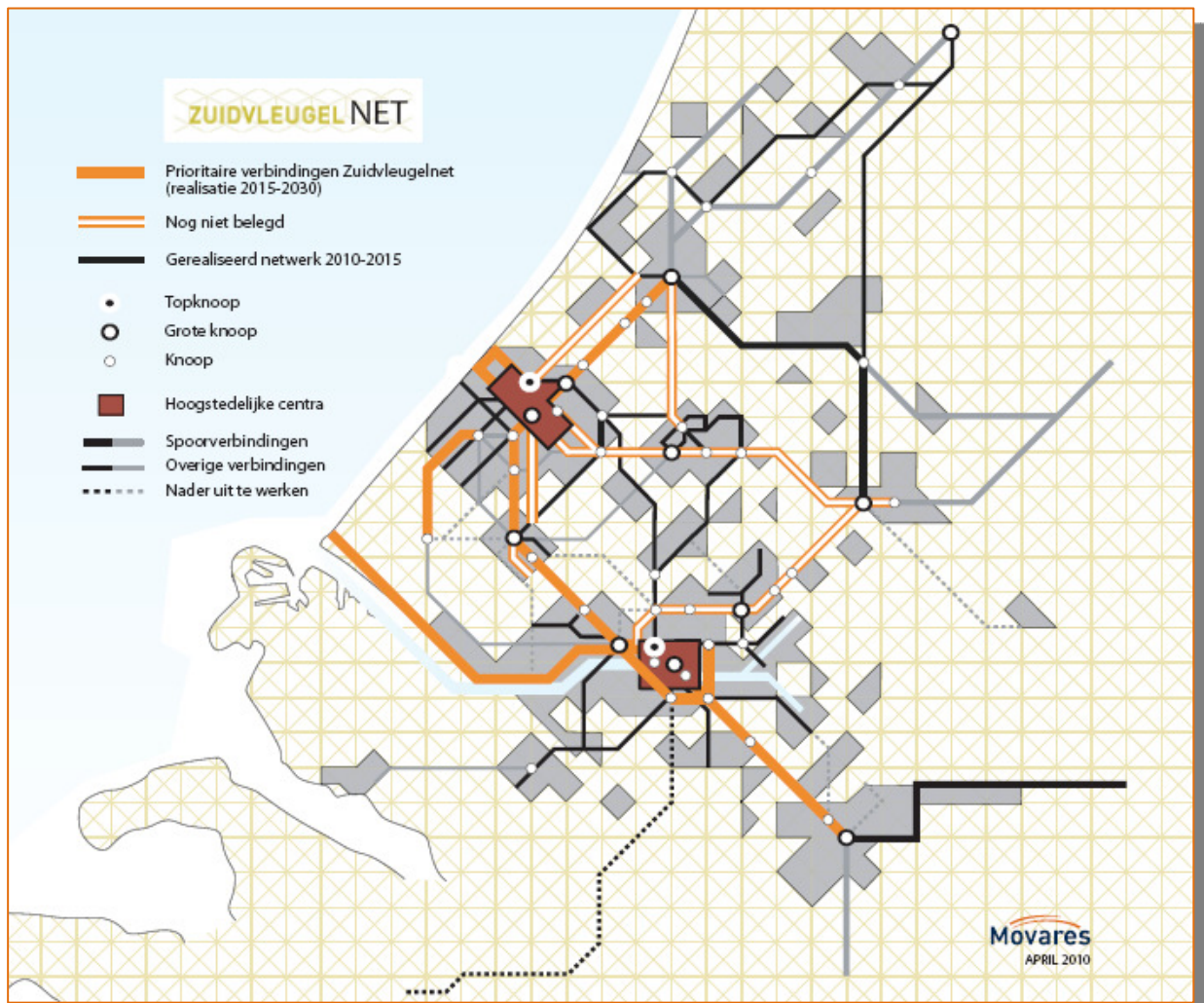
De wijze waarop deze criteria zijn opgebouwd staat in het hierna volgende schema :



Met deze methodiek is door de drie samenwerkende partners in een interactieve sessie met vertegenwoordigers vanuit zowel RO- als V&V-disciplines een eerste integrale afweging gemaakt welke verbindingen binnen de Zuidvleugel met de kennis van nu essentieel zijn voor goede samenhang in de gehele regio en het sociaal-economisch functioneren van de Zuidvleugel.

Dit heeft geleid tot een overzicht van een vijftiental verbindingen. Bepalend daarbij is dat de Zuidvleugelcentra (concentraties van kantoren en voorzieningen) voor hun functioneren niet alleen een goede bereikbaarheid nodig hebben op regionaal niveau en soms zelfs nationaal (IC) en internationaal niveau (HSL), maar met name ook op het niveau van de Zuidvleugel. Dit leidde tot het volgende overzicht van essentiële verbindingen (NB: op volgorde partner) :

Figuur 5, Essentiële verbindingen



Binnen deze verbindingen staat Stedenbaan/PHS als hoge prioriteit omdat deze verbinding(en) de dubbele ruggengraat van Zuidvleugelnet vormen: zowel voor wat betreft de bereikbaarheid als voor de ruimtelijke ordening. Alles wat van groot belang is voor Stedenbaan is daarmee ook van groot belang voor Zuidvleugelnet.

Het merendeel van deze verbindingen is inmiddels opgenomen in één van de lopende MIRT-verkenningen. Een deel is nog niet geagendeerd, dit zal op afzienbare termijn moeten gebeuren.

Insteek is dat met deze vijftien essentiële verbindingen:

- Kantoren en voorzieningen van enige omvang alleen nog nabij OV-knooppunten worden ontwikkeld. Nieuwe concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen worden alleen op die plekken ontwikkeld waar sprake is van bestaande OV-knooppunten, dan wel waar die knooppunten ontwikkeld kunnen worden.

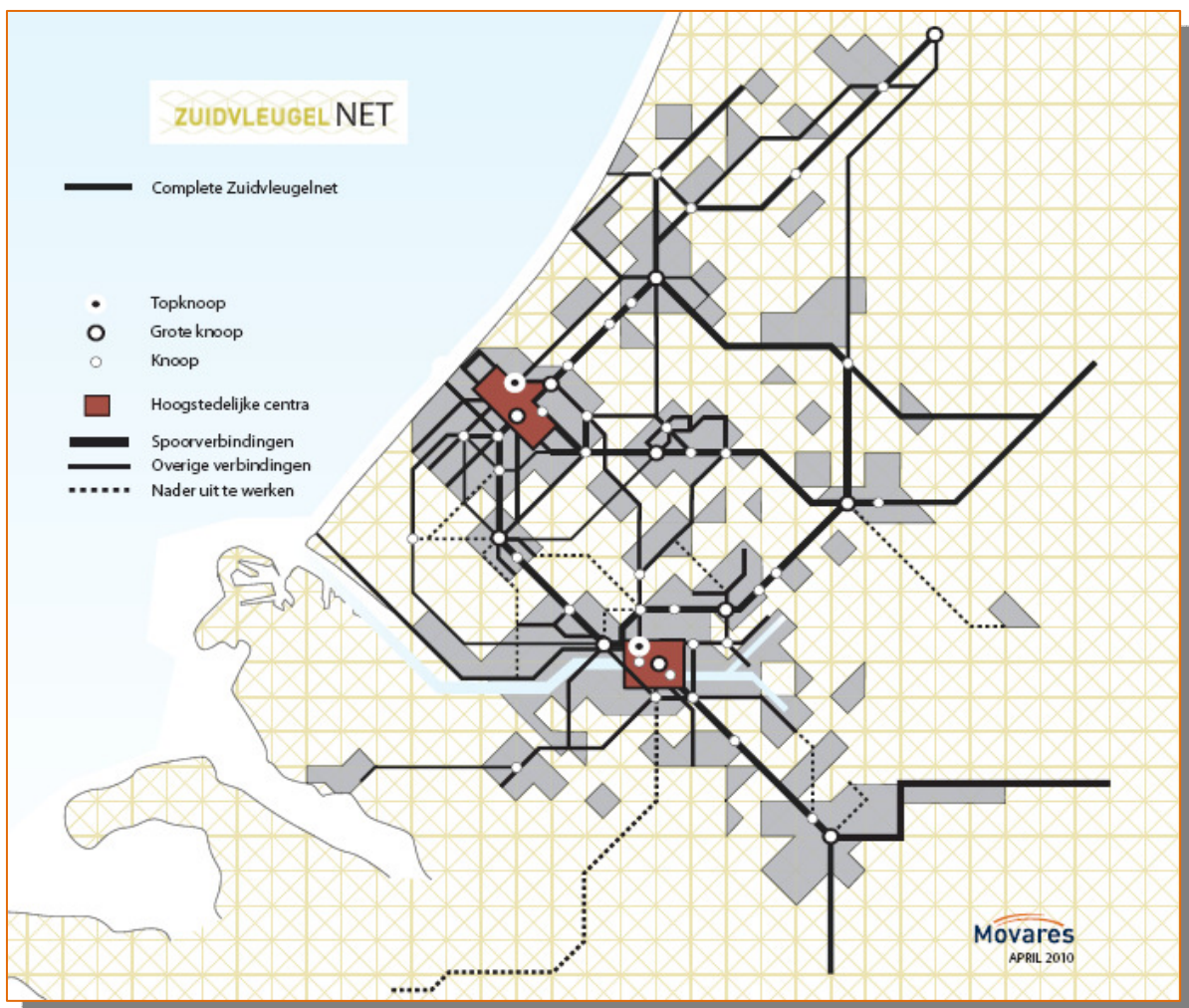
- Nieuwe woningen grotendeels binnen het invloedsgebied van Zuidvleugelnet worden gebouwd.

De vierde stap, afmaken van de opgave van Zuidvleugelnet.

Na stap 3 zetten we in op het vervolmaken van het netwerk en het verder verbeteren van de bereikbaarheid in de gehele Zuidvleugel . Dit betekent dat naast de al in stap 1, 2 en 3 gerealiseerde verbindingen er nog circa tien tot vijftien verbindingen aan het netwerk zullen worden toegevoegd. Dit leidt tot het onderstaande streefbeeld zoals ook al gepresenteerd in de ambitienota.

Vooralsnog is echter de aandacht volledig gericht op het realiseren van het netwerk zoals weergegeven in de figuren 5 en 6. De realisatie van het gehele netwerk zal opschuiven naar de periode na 2030.

Figuur 6, Zuidvleugelnet compleet



5. De OV-Thema's

Er zijn in het kader van de ontwikkeling van het Zuidvleugelnet zeven OV-thema's geselecteerd, die er gezamenlijk voor zorgen dat het OV-netwerk van verbindingen voor de reiziger hoogwaardig, logisch en comfortabel is. Uitgangspunt hierbij is een integrale benadering, waarbij de OV-thema's de inspanningen op Ruimtelijke Ordening en Netwerkontwikkeling versterken en vice versa. Dit betekent in de praktijk dat de verbeteringen, voortkomend uit de OV-thema's, ervoor zorgen dat de afzonderlijke OV-systemen bus, tram, metro en trein evenals de verschillende vervoersconcessies binnen de Zuidvleugel beter op elkaar afgestemd worden. Deze verbeteringen zijn in twee categorieën in te delen, namelijk generieke en specifieke maatregelen.

Voor het uitvoeringsprogramma zijn vijf quick wins geselecteerd uit de zeven thema's, die praktisch en snel een bijdrage leveren aan de pijler netwerk.

De thema's kort omschreven

De drie OV-autoriteiten hebben zeven thema's voor Zuidvleugelnet vastgesteld. Hieronder beschrijven we de thema's en de doelstelling per thema.

Doelstelling per geprioriteerd thema

| THEMA | DOELSTELLING |
|-----------------------------|--|
| Marketing | <ul style="list-style-type: none">• Door een gezamenlijk marketingprogramma zorg dragen een sterke groei in het aantal OV-gebruikers |
| Tarieven | <ul style="list-style-type: none">• Komen tot gezamenlijke afspraken rondom tarievenkaders |
| Sociale veiligheid | <ul style="list-style-type: none">• Komen tot een uniform pakket van basiseisen ten aanzien van de sociale veiligheid op de Zuidvleugelnetlijnen |
| Haltetoegankelijkheid | <ul style="list-style-type: none">• Het zo snel mogelijk toegankelijk maken van alle haltes binnen het Zuidvleugelnet |
| Concessies en aansluitingen | <ul style="list-style-type: none">• Inventariseren naar de breed gedragen kwaliteitseisen van de Zuidvleugelnetlijnen die opgenomen kunnen worden in de aanstaande concessie |

| | |
|-----------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Intensieve afstemming bij concessieoverschrijdende lijnen en aansluitingen |
| Ketenmobiliteit | <ul style="list-style-type: none"> • Reiziger mobiliseren in een logische reis van deur tot deur • Veel aandacht geven aan voor- en natransport |
| Informatie | <ul style="list-style-type: none"> • Treffen van een logische en integrale informatievoorziening voor de reiziger. Dit is multimodaal en over vervoerders- en concessiegrenzen heen |

Quick wins OV-Thema's

Om de samenwerking te stimuleren en op korte termijn resultaten te tonen, zijn uit de thema's vijf quick wins geselecteerd. Bij de selectie van deze quick wins is er voor gekozen dat ze een zo direct mogelijke bijdrage leveren aan de pijler Netwerk. Netwerkspecifieke verbeteringen uit de OV-thema's worden dus als eerste uitgevoerd op de Zuidvleugelnetverbindingen die nu al voldoen aan de kwaliteitsnormen (de groene verbindingen, zie figuur 3) of die nu in voorbereiding of uitvoering zijn (de blauwe verbindingen, zie figuur 4). De quick win maatregelen stralen ook het integrale karakter van Zuidvleugelnet uit.

In 2010 worden de volgende quick win maatregelen geïmplementeerd:

- a. overleg bij dienstregelingswijzigingen; een nieuw in te stellen overlegstructuur stimuleert vervoerders en vervoersautoriteiten proactief de wijzigingen in de dienstregeling af te stemmen waardoor de reiziger maximaal comfort ervaart.
- b. vervoerkundige toets om concessieoverschrijdende problematiek te identificeren; in samenwerking met de netwerkspecialisten binnen de Zuidvleugelpartijen worden die plekken in de OV-keten geïdentificeerd die als gevolg van concessiegrenzen een risico vormen voor de OV-kwaliteit. Dit geldt voor concessies binnen de Zuidvleugel, maar vooral voor OV-lijnen naar aangrenzende concessies.
- c. in navolging van de vier al uitgevoerde locatieschouwen sociale veiligheid worden in Zuidvleugel-verband expliciet nog eens zes hotspots uitvoerig gescand door alle betrokkenen. Hierbij is de medewerking van de gemeente als wegbeheerder van essentieel belang. De beoogde output is een serie concrete maatregelen per locatie, onderverdeeld in korte- en middellange termijn, gericht op verbetering van de sociale veiligheid. De selectie van locaties moet nog definitief worden, maar belangrijke mogelijkheden zijn:

- a. Leyenburg Ziekenhuis
- b. Nieuwe halte tram 19 (onder RR-halte Leidschenveen)
- c. Zoetermeer Centrum West
- d. Rotterdam Kralingse Zoom
- e. Rotterdam Zuidplein
- f. Dordrecht CS
- g. Transferium A44 (Leiden)
- h. Gouda CS

Uit bovenstaande lijst blijkt de prioritering vanuit het netwerkdeel van het Zuidvleugernet: Leyenburg, Kralingse Zoom, Zuidplein, Dordrecht, Transferium A44 en Gouda zijn begin- en eindpunten voor ontwikkeling vanuit de essentiële verbindingen. Hoewel halte tram 19 en Zoetermeer Centrum West deze status niet hebben, liggen zij beide centraal in het netwerk van Zuidvleugernet waardoor hiermee het ruimtelijke- en netwerkdeel van Zuidvleugernet gesteund wordt. Dit versterkt het integrale karakter van de aanpak.

- d. besluitvorming over het uniform online beschikbaar stellen van informatie over haltetoeankelijkheid; met de Zuidvleugelpartners wordt bezien of en zo ja hoe informatie over de haltetoeankelijkheid online kan worden aangeboden. Als eerste worden de haltes gelegen op de groene en blauwe verbindingen van dit nieuwe instrument voorzien.
- e. onder begeleiding van de Ketenregisseur wordt een gezamenlijk marketingprogramma samengesteld. Hierbij is de eerste stap om de bestuurlijke- en ambtelijke uitgangspunten van de drie Zuidvleugelpartners te inventariseren en analyseren. Nog in 2010 moet dit leiden tot een overkoepelend marketingprogramma waarna, in overleg met de vervoerders, een actieprogramma met concrete maatregelen wordt afgesproken.

Naast de Zuidvleugelpartners worden ook alle overige ketenpartners en OV-initiatieven betrokken bij de uitwerking van de OV-thema's, waaronder gemeenten, streekvervoerders, de NS, het Rijk. Uiteraard heeft het OV-bureau Randstad ook een prominente rol binnen de OV-thema's. De rol van het OV-bureau Randstad varieert van informerend tot leidend. Een voorbeeld van deze leidende rol is op het gebied van de Randstedelijke Branding van het OV. Uitgangspunt is te allen tijde het voorkomen van bestuurlijke- en ambtelijke filevorming op dossiers.

| SYSTEEM | Concept-BASISEIS |
|---|---|
| Reistijdeisen | |
| Reistijd | <ul style="list-style-type: none"> • Minimale reissnelheid in het voertuig tussen de stedelijke gebieden: 35-45 km/u • Minimale reissnelheid in het voertuig in stedelijk gebied: 25 km/u • Reistijd tussen knopen nooit langer dan 45 minuten bij afstanden tot 30km. |
| Betrouwbaarheid | <ul style="list-style-type: none"> • Vertrektijden op de halte nooit te vroeg en nooit later dan 20% van de intervaltijd |
| Frequentie basisnet | <ul style="list-style-type: none"> • Minimaal 6/u in spitsen en in het dal • Minimaal 4/u in de avondperiode |
| Frequentie aanvullend Zuidvleugelspitsnet | <ul style="list-style-type: none"> • Voor sommige buscorridors buiten stedelijke gebieden geldt alleen de eis van 6/u in de spitsen |
| Late diensten | <ul style="list-style-type: none"> • Avondbediening tot 00.00 u., met streven naar overstapbediening op onderliggend netwerk |
| Overstappen | <ul style="list-style-type: none"> • Afstemming aansluitende vervoerdiensten |
| Haltes | |
| Kwaliteit overstapvoorzieningen op knopen | <ul style="list-style-type: none"> • Overzichtelijke opstelling aansluitingen • Korte en veilige looplijnen • Kwaliteit voor de reiziger als uitgangspunt |
| Toegankelijkheid | <ul style="list-style-type: none"> • Goede toegankelijkheid haltes vanuit omgeving (mindervaliden, kinderwagens, bagage) • Gelijkvloerse instap (hoogteverschil maximaal 5 cm, spleetbreedte max. 5 cm). |
| Wachten | <ul style="list-style-type: none"> • Overdekte wachtgelegenheid met zitplaatsen |
| Informatie | <ul style="list-style-type: none"> • Op alle haltes uniforme statische informatie over dienstregeling, netwerk en tarief/tariefgebruik • Op drukkeren haltes en knooppunten: dynamische reisinformatie |
| Voertuig | |

| | |
|-----------------------|--|
| Zitplaatsen | <ul style="list-style-type: none"> • Hoog aandeel zitplaatsen in voertuig |
| Rijcomfort | <ul style="list-style-type: none"> • Hoog rijcomfort bij hogere snelheden |
| Binnenklimaat | <ul style="list-style-type: none"> • Goede klimaatregeling in voertuigen |
| Informatievoorziening | <ul style="list-style-type: none"> • Uniform overzicht van Zuidvleugelnet in het voertuig • Dynamische reisinformatie in voertuig, ook over aanvullende vervoerssystemen |
| Netwerk | |
| inzichtelijkheid | <ul style="list-style-type: none"> • Heldere netwerkopbouw die voor de reiziger inzichtelijk is |
| verknoping | <ul style="list-style-type: none"> • Goede aansluitingen op knopen met het onderliggend (stedelijke netwerken) en bovenliggend schaalniveau (IC-net e.d.) |