



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

Contact:
A.H. Groenen
070 - 441 67 81
ah.groenen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
19 september 2017

Ons kenmerk
PZH-2017-612489864
DOS-2013-0002208

Bijlagen
3

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
Voortgang Programma HOV / R-net

Geachte Statenleden,

In de vergadering van de commissie Verkeer en Milieu is toegezegd u periodiek te informeren over de voortgang van het programma HOV/R-net. Met deze brief voorzien wij u van informatie over zowel de bus- als de spoorcorridors. Een beschrijving van de projectscope en voortgang per corridor is bijgevoegd, samen met een visualisatie van HOV/R-net, om u meer inzicht te geven. Een afschrift van deze brief wordt aan de betrokken regiogemeenten gestuurd en aan de media.

Ambitie en investeringsprogramma R-net

Met het programmabesluit R-net van december 2013 hebben Provinciale Staten de ambitie vastgesteld om op zeven buscorridors en twee treincorridors R-net te introduceren. Deze ambitie krijgt vorm door een nauwe samenwerking van de provincie met de regionale en lokale overheden en vervoerders. Het heeft zich vertaald in een investeringsprogramma R-net. Hiermee worden forse investeringen gepleegd voor een toekomstbestendig openbaar vervoer in de Randstad.

Het kwaliteitsconcept R-net is erop gericht om reizigers een frequente, betrouwbare, snelle en comfortabele reis te kunnen bieden. Het programma voorziet ook in de aanpassing van infrastructuur om de reistijd te verkorten en comfortabeler te maken. De infrastructurele maatregelen kunnen een grote impact hebben op de omgeving. Bijvoorbeeld bij de aanleg van busstroken, het verleggen van wegen of de vervanging van rotondes door kruispunten met verkeerslichten. Vaak is de voorbereiding en uitvoering van deze werkzaamheden in een verstedelijkte omgeving geen sinecure en vraagt dit de nodige inzet en een dialoog met de omgeving. Waar mogelijk worden infrastructurele maatregelen geïntegreerd uitgevoerd.

Verbetering van aansluitingen op ander OV en op andere vervoersmodaliteiten behoort ook tot het kwaliteitsconcept. Hierin wordt voorzien door het realiseren van ruime fietsenstallingen en P&R-voorzieningen en bijvoorbeeld de aansluiting van de bus op de veerpont, een primeur op de buscorridor Gouda – Schoonhoven.

Een ander belangrijk onderdeel van het R-net kwaliteitsconcept is de herkenbaarheid voor de reizigers door toepassing van de productformule. De rood/grijze huisstijl is kenmerkend voor het vervoermaterieel en deabri's met hanekam en actuele informatievoorziening (DRIS). De herkenning van het beeldmerk is in de afgelopen jaren sterk toegenomen, zo blijkt uit reizigersonderzoek (*Bekendheid, imago en waardering van R-net*, Blauw Research, maart 2017). De herkenbaarheid van de productformule op de buscorridors draagt bij aan het succes. Naast aantrekkelijkheid en betrouwbaarheid wordt dit als belangrijkste kernwaarde van R-net genoemd. Gezien de eigen huisstijl van NS en ProRail, was het geen vanzelfsprekendheid dat de R-net branding op gelijkwaardige wijze op de R-net spoorcorridors zou worden toegepast. Wij zijn dan ook verheugd u te kunnen melden dat de spoorpartijen bereid zijn gebleken de R-netbranding ook op de stations en in de stationsomgeving van de spoorcorridor Alphen – Gouda vorm te geven. Dit is deels al gerealiseerd, verdere uitrol gebeurt in het kader van de kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving door gemeenten. Door te investeren in de omgeving van en de voorzieningen bij het station, wordt het belang van de reizigers gediend.

Realisatie ambitie

Sinds december 2014 rijden de R-netbussen met succes op de buscorridor Leiden – Zoetermeer en sinds december 2015 op de buscorridor Rotterdam – Dirksland. Sinds december vorig jaar is de introductie van R-net op het spoor een feit op de corridor Alphen aan den Rijn - Gouda, een unicum in de Randstad. Alles is erop gericht om in december van dit jaar R-net te introduceren op de buscorridors Leiden – Leiderdorp, Alphen aan den Rijn – Schiphol en Gouda – Schoonhoven. De realisatie van de frequentieverhoging van twee naar vier keer per uur op de spoorcorridor Alphen aan den Rijn – Gouda is per 4 september 2017 gerealiseerd.

Er wordt voortvarend gewerkt aan de voorbereiding en realisatie van de buscorridor Noordwijk – Schiphol. De maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied zijn inmiddels in uitvoering; de meeste maatregelen worden in 2018 afgerond. De voortgang van fase twee en drie (nieuwe oeververbinding en tracé Haarlemmermeer) hangt - zoals u bekend - samen met de besluitvorming over de Duinpolderweg en de woningbouwontwikkeling in de Haarlemmermeer. In lijn met onze reactie op de motie 644 van de Statenleden Scheurwater, Çelik en Canton worden voorbereidende werkzaamheden getroffen om zodoende na besluitvorming ook met fase twee en drie direct aan de slag te kunnen gaan. De ambitie om HOV op deze corridor te introduceren is onveranderd. Over eventuele invoering van de R-net formule wordt besloten nadat duidelijk is welk effect de realisatie van de maatregelen heeft op reizigersaantallen.

Met de aanbidding en het naar buiten brengen van het aangepaste pakket van infrastructurele maatregelen in Katwijk, is belangrijke vooruitgang geboekt op de buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk (LKN). De gemeente Katwijk koerst er op voor het eind van het jaar een besluit te nemen over de maatregelen in Katwijk. Daarmee lijkt de introductie van R-net in 2020 nog haalbaar, maar het tijdspad is bijzonder kwetsbaar. Onzekere factor op deze corridor blijft de besluitvorming over de verplaatsing van het busstation Leiden. Dit staat echter de introductie van R-net niet in de weg.

Zoals u bekend, heeft de gemeente Leiden nog geen besluit genomen over de voorkeurslocatie voor het busstation en aangegeven eerst nader onderzoek te willen doen. Dit doen zij aan de hand van een stadsbreed participatieproces. Daarnaast werken provincie, regio en gemeente samen aan een overkoepelend ruimtelijk-economisch perspectief voor het stationsgebied. In dat kader wordt u binnenkort uitgenodigd voor een informatieve bijeenkomst op 6 oktober 2017 over het stationsgebied Leiden Centraal. De uitkomsten van beide sporen vormen input voor een raadsbesluit over een eventuele verplaatsing van het busstation eind 2017. Zodra de uitkomsten bekend zijn, zullen wij u hier nader over informeren.

Succes R-net zet door

In onze brief van 19 april 2016 hebben wij u reeds gemeld dat de introductie van R-net succesvol is op de buscorridors Leiden – Zoetermeer en Rotterdam – Dirksland. Het doet ons deugd u te kunnen melden dat dit succes een vervolg krijgt. De eerdere groei op de buscorridor Leiden – Zoetermeer is bestendig gebleken. Ten opzichte van het eerste jaar is het aantal reizigers in het tweede jaar met nog eens vier procent toegenomen bovenop de eerdere zestien procent. Daarmee zit de lijn nu in de spits tegen de grenzen van haar capaciteit aan.

Het boven verwachting gegroeide reizigersaantal op de lijn Leiden – Zoetermeer maakt dat er maatregelen getroffen moeten worden om de capaciteit te vergroten. Ook uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 blijkt dat de lijn de groei in de toekomst niet kan opvangen. Samen met Arriva, MRDH en de gemeenten is een studie naar maatregelen op korte en lange termijn uitgevoerd om de lijn betrouwbaarder, sneller en met meer capaciteit te laten rijden. De provincie wil uiteraard graag verdere groei van de lijn faciliteren. In de komende maanden worden de uitkomsten van de studie met de betrokken partijen besproken en wordt bekeken wie welke maatregelen gaat nemen.

Ook de reizigersaantallen op de buscorridor Rotterdam – Dirksland zijn toegenomen, gemiddeld met 12% in het openingsjaar 2016 ten opzichte van 2015. Het vervoer op Goeree-Overflakkee groeide met 25% en op de relatie Rotterdam met 6%. Tussen Goeree-Overflakkee en de Hoeksche Waard was er een afname van 28%. Bij deze afname moet worden bedacht dat het in absolute cijfers om een relatief klein aantal reizigers gaat aangezien het aandeel ritten op de relatie Goeree-Overflakkee en Hoeksche Waard minder dan 5% bedraagt van het totaal aantal ritten. De afname is verklaarbaar doordat de R-net lijn niet meer stopt op de halte Heinenoord.

Reizigers zijn over het algemeen meer tevreden met de R-net lijn (cijfer van 7,7) dan met de concessie HWGO als geheel (7,4). Ook de aspecten frequentie (+0,7), betrouwbaarheid (+0,5), scoren hoger dan de overige lijnen van de HWGO-concessie. De kans op een zitplaats scoort lager (-1,0). Een analyse van de precieze reizigersgroei en de achtergronden van de reizigersgroei is opgenomen in de bijlage.

Vanwege het succes van de lijn zijn we in gesprek met Connexxion over capaciteitsvergroting. Dit succes heeft ons ook gebracht tot een gesprek met Rijkswaterstaat over medegebruik van de vluchtstrook, omdat de lijn last begint te krijgen van congestie op de A29. Er wordt momenteel samen met Rijkswaterstaat onderzocht of voor dit medegebruik extra investeringen noodzakelijk zijn.



Kritische geluiden zijn er ook te beluisteren. Zo leeft er zorg bij reizigersorganisaties over de samenhang tussen het HOV-netwerk en het onderliggende OV-netwerk. Ons uitgangspunt blijft dat de introductie van R-net het OV-netwerk in zijn geheel een kwaliteitsimpuls geeft, die een verbetering oplevert voor het totale reizigersaantal. De reis van deur-tot-deur staat hierbij centraal, waarbij er altijd een redelijk alternatief moet zijn voor reizigers die een nadeel ondervinden van de verandering. Bij elke situatie is hierbij sprake van maatwerk. Zo hebben wij u per brief van 17 augustus jl over de voortgang R-net Alphen aan den Rijn-Gouda reeds geïnformeerd dat door het instellen van de kwartiersdienst van de trein veranderingen in de buslijnen tussen Boskoop en Gouda plaatsvinden. In dit concrete geval hebben provincie, gemeenten en Arriva er voor gekozen om een uursdienst voor de busverbinding tussen Boskoop en Gouda voorlopig te handhaven zodat reizigers alsnog de keuze hebben tussen de trein en de bus.

Uiteraard kan de vervoerder eigen keuzes maken binnen de concessievoorwaarden die door de provincie zijn gesteld, maar daarover moet de vervoerder binnen de concessie altijd afstemmen met de provincie.

Daarnaast zetten wij in op ketenmobiliteit met slimme integratie van lokaal doelgroepenvervoer zoals buurtbus en bedrijfsvervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen, zodat eenieder van deur tot deur kan reizen. Bij de aanbesteding van de nieuwe concessie in het DAV-gebied is dit al nadrukkelijk meegenomen in de uitvraag naar de toekomstige vervoerder. Bij deze beleidsontwikkeling willen wij de vertegenwoordigers van de reizigersorganisaties nadrukkelijker betrekken.

Introductie R-net op het spoor

Een andere belangrijke stap is gezet met de introductie van R-net op de spoorcorridor Alphen aan den Rijn – Gouda. Sinds 11 december 2016 rijden de nieuwe Flirt-treinen van NS/Abellio in R-net kleuren. De start hiervan ging gepaard met verstoringen, die NS/Abellio wijt aan problemen van het nieuwe treinmaterieel. Voor de acties die wij richting NS/Abellio hebben ondernomen, verwijzen wij naar de brief van gedeputeerde Vermeulen van 24 april 2017 en 17 augustus 2017. Er is hard aan gewerkt om de frequentieverhoging van twee naar vier keer per uur, die per 4 september 2017 is ingegaan, soepel te laten verlopen.

Met het programmabesluit in december 2013 hebben Provinciale Staten besloten de R-netproductformule ook op de MerwedeLingelijn uit te rollen. Hiermee wordt een kansrijke corridor aan R-net toegevoegd. De MerwedeLingelijn neemt een gedeelde eerste plaats in als best gewaardeerde regionale spoorlijn, zo blijkt uit de laatste OV-klantenbarometer met een reizigerswaardering van 7,8 (CROW, maart 2017). De introductie van R-net wordt meegenomen in de aanbesteding van de nieuwe DAV-concessie per december 2018 ter uitvoering van het eerder door u vastgestelde Beleidskader DAV. De merknaam MerwedeLingelijn blijft bestaan.

Voor meer specifieke informatie per R-net corridor verwijzen we u naar de bijlagen.

Meerwaarde R-net

Voor de verdere uitrol van R-net is alle reden gezien de forse reizigersgroei en een hoge reizigerswaardering (R-netcorridor Leiden – Zoetermeer: 7,9 in 2016; Rotterdam – Dirksland 7,7 in 2017). De resultaten wijzen erop dat meer keuzereizigers (OV-reizigers met een vervoersalternatief) gebruikmaken van R-net. Op de buscorridor Leiden – Zoetermeer beschikt 42% van de reizigers over een auto, op de corridor Rotterdam – Dirksland is dat 40% (*Reizigersgroei R-net 400*, Ligtermoet & Partners, januari 2016 en *Reizigersonderzoek R-net 436/437*, Ligtermoet & Partners, juni 2017). We kunnen derhalve stellen dat R-net zich met succes richt op de keuzereiziger. R-net blijkt in de praktijk te kunnen concurreren met de auto. Het biedt een volwaardig alternatief vanwege de reistijd, het comfort en de hoogwaardige ketenvoorzieningen. Het behoeft geen betoog dat alternatieve vervoersmodaliteiten in de Randstad van groot belang zijn, gezien de druk op het wegennet.

Ook vervoerders zien de meerwaarde van R-net. Op de buscorridor Rotterdam - Oud Beijerland heeft vervoerder Connexxion verzocht te onderzoeken of R-net geïntroduceerd kan worden. Invoering van R-net lijkt hier gezien het aantal reizigers kansrijk. Daarom wordt invoer van R-net op deze corridor momenteel onderzocht. In het Kaderbesluit Infrastructuur is inmiddels € 6 miljoen vrijgemaakt voor:

- Invoering van HOV, dan wel R-net op de corridor Rotterdam – Oud-Beijerland (opwaardering haltes en doorstromingsmaatregelen);
- Uitbreiding van fietsenstallingen op de bestaande R-net corridor Rotterdam – Dirksland;
- Opwaardering van haltes van Dirksland tot Ouddorp tot HOV-kwaliteit met uitbreiding van fietsenstallingen.

Er wordt hard gewerkt aan de introductie van HOV en R-net in het concessiegebied Drechtsteden – Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) in lijn met het eerder door u vastgestelde Beleidskader DAV. De precieze routes die de nieuwe vervoerder gaat rijden en de keuze voor HOV of R-net zijn aan het eind van dit jaar bekend, na gunning van de concessie. Het verschil tussen HOV en R-net ligt in de hogere frequentie en toepassing van de R-net productformule. De wensen vanuit R-net zijn meegenomen in het vastgestelde Programma van Eisen (PvE) voor de concessie in het DAV-gebied.

De provincie werkt samen met regiopartners aan zogeheten no-regretmaatregelen, die noodzakelijk zijn om het busvervoer al bij start van de nieuwe concessie betrouwbaarder, sneller en comfortabeler te maken. In het kaderbesluit infrastructuur is € 15,4 miljoen gereserveerd voor deze maatregelen.



Vervolg

Het succes in het concessiegebied Zuid-Holland Noord daagt uit om R-net ook - verder - te introduceren in de andere concessiegebieden, HWGO en het DAV-gebied. Met het beschikbaar stellen van de benodigde middelen bij het Kaderbesluit is het mogelijk verder te bouwen aan een samenhangend hoogwaardig OV-netwerk in de Randstad, dat aansluit bij de behoeften van reizigers.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit

Bijlagen:

1. Stand van zaken per R-net corridor
2. R-net factsheet september 2017
3. Reizigersonderzoek R-net 436/437 eindrapportage, juni 2017



Afschrift van de brief wordt verstuurd aan de betreffende gemeenten en de media.