

# ZUIDVLEUGEL **NET**

## VOORTGANGSRAPPORTAGE ZUIDVLEUGELNET:

*'OP WEG NAAR EEN UITVOERINGSAGENDA'*

Ten behoeve van het B0-MIRT op 19 mei 2010

Mei 2010

**Kernteam Zuidvleugelnet:**

- Stadsregio Rotterdam
- Stadsgewest Haaglanden
- Provincie Zuid-Holland



# INHOUDSOPGAVE

1		
	<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
2		
	<b>Uitvoeringsstrategie en afspraken</b>	<b>7</b>
3		
	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
4		
	<b>Zuidvleugelnet en de beleidsomgeving</b>	<b>12</b>
	4.1 De MIRT-Verkenningen	13
	4.2 Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	14
	4.3 Het Programma Stedenbaan	14
	4.4 Openbaar vervoer op Randstadniveau	14
	4.5 De nota Regionaal Openbaar vervoer	15
	4.6 De gebiedsagenda	15
5		
	<b>De Ruimtelijke Component</b>	<b>16</b>
	5.1 Ambitie: van Zuidvleugel naar Metropoolregio	16
	5.2 De Ruimtelijke Programmering	17
	5.3 De ruimtelijke ambitie voor de woningbouwopgave in relatie tot Zuidvleugelnet	20
	5.4 De ruimtelijke ambitie inzake kantoren in relatie tot Zuidvleugelnet	21
	5.5 Programmaregie op de ruimtelijke ontwikkeling is nodig	23
6		
	<b>Gewenst kwaliteitsniveau Zuidvleugelnet</b>	<b>24</b>
7		
	<b>Naar een stapsgewijze opbouw van Zuidvleugelnet</b>	<b>26</b>
	7.1 Inleiding	26
	7.2 De eerste stap, oppakken thematische pijler	26
	7.3 De tweede stap, de verbreding van de basis	28
	7.4 De derde stap, de sprong vooruit	31
	7.5 De vierde stap, afmaken van de opgave van Zuidvleugelnet	35
8		
	<b>De OV-Thema's</b>	<b>36</b>
	8.1 Inleiding	36
	8.2 De thema's kort omschreven	36
	8.3 Quick wins OV-Thema's	37
	8.4 Specifieke en generieke OV-Thema's	38
	8.5 Activiteiten en voortgang per OV-thema	39
	<b>Bijlage 1</b>	
	<b>Concept PVE</b>	<b>41</b>

# 1 SAMENVATTING

## **Inleiding**

De ambitie van de samenwerkende partners in Zuidvleugelnets 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. Daarom is een samenhangend, hoogwaardig en herkenbaar OV-netwerk van essentieel belang.

Met de ontwikkeling van Zuidvleugelnets willen daarom de drie partijen die samen bevoegd zijn over het stad- en streekvervoer in de gehele provincie Zuid-Holland een krachtige impuls geven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer 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,

In deze rapportage wordt, zoals toegezegd in het Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009, verslag gedaan van de voortgang die de drie partners hebben gemaakt bij het verder uitwerken van Zuidvleugelnets. De rapportage is daarmee een tussenstap op weg naar de Uitvoeringsagenda Zuidvleugelnets.

De samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer 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 mogelijk te maken. Hierbij is er naar gestreefd om de keuzes op de drie pijlers waarop Zuidvleugelnets staat (Ruimtelijke programmering, Netwerk en Thema's) in samenhang te bezien. Keuzes op de pijler Netwerk dienen in samenhang te worden bezien met die op de pijler Ruimtelijke programmering en te worden gefaciliteerd door die op de pijler Thema's.

## **Relatie met andere programma's en projecten**

Zuidvleugelnets komt niet in de plaats van of naast de lopende MIRT-trajecten. Zuidvleugelnets is een integrale strategische visie voor het gebied als geheel. De nu lopende trajecten passen in het totaal van Zuidvleugelnets. Door deze visie wordt duidelijk hoe de afzonderlijke projecten samen leiden tot een synergie voor het zuidelijk deel van de Randstad. Veel van de projecten die in Zuidvleugelnets zullen worden opgenomen zijn al in lopende Verkenningen, Planstudies en Programma's geagendeerd. Voor een aantal essentiële missende schakels is dit echter nog niet het geval. De Zuidvleugelnetsorganisatie heeft met name hier een regierol en bewaakt de samenhangen. Op dit gebied is er een relatie met het Zuidvleugelprogramma Stedenbaan, dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom treinstations en openbaar vervoer op elkaar afstemt.

## **Ruimtelijke context**

Het doel van de samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer is om de Zuidvleugel uit te laten groeien tot internationale metropool. De ruimtelijke structuur en het

OV-systeem worden als middel gezien om dit doel te bereiken. Daarom moeten de woning- en kantoorprogrammering en de ontwikkeling en uitbouw van het Zuidvleugelnet in samenhang worden gezien. Rond het Zuidvleugelnet is veel ruimtelijke potentie. Zo is uit analyse gebleken dat 66% van de bijna 3,5 miljoen inwoners en 70% van de ruim 1,5 miljoen arbeidsplaatsen zich binnen het bereik van dit potentiële OV-net bevindt. De ruimtelijke potentie van de Stedenbaanstations is reeds groot. Daarnaast blijkt dat de OV-verbindingen van het Zuidvleugelnet die geen deel van Stedenbaan uitmaken er voor zorgen dat het ruimtelijke bereik van dit net aanzienlijk wordt vergroot.

Onderzocht wordt als - eerste stap - of het principe van ruimtelijke programmering in de invloedsgebieden van het Zuidvleugelnet vastgelegd kan worden in de Gebiedsagenda en vervolgens ook in de regionale Verstedelijkingsafspraken. Daartoe zullen afspraken met de gemeenten gemaakt moeten worden. Maar ook - in ondersteunende zin - met het rijk.

### **Netwerk**

Er is een aantal primaire eisen voor Zuidvleugelnet opgesteld (onder meer hoge snelheden en hoge frequenties). Uit een inventarisatie blijkt dat deze kwaliteit op dit moment al op een twaalfstal verbindingen in orde is. De uitstraling van Zuidvleugelnet is voor de reiziger nu dus al zichtbaar.

Voor 2015 moeten deze lijnen aangevuld zijn met twaalf verbindingen die momenteel in vergevorderde staat van voorbereiding of zelfs 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, hebben daarmee prioriteit voor Zuidvleugelnet. Om deze projecten ook daadwerkelijk af te ronden en operationeel te krijgen vergt nog flinke inspanningen en coördinatie.

Na realisatie van deze twaalf ontbreekt nog een aantal essentiële schakels van Zuidvleugelnet. De Zuidvleugel-partners hebben een eerste voorzet gedaan voor prioritering van deze ontbrekende schakels. Vijftien verbindingen zijn in eerste instantie als essentieel aangemerkt. Deze voorzet zal in de zomer en najaar 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.

### **Thema's**

De nadruk bij het uitvoeringsprogramma OV-thema's ligt op praktisch en snel. Om de samenwerking tussen de partners verder te stimuleren en op zeer korte termijn resultaten te kunnen laten zien, is er 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.

### **De uitvoeringsstrategie**

Gecoördineerde acties zijn nodig op alle drie de pijlers van Zuidvleugelnet. Het streefbeeld 2030 kan - mede vanwege budgettaire restricties - alleen gefaseerd bereikt worden. De resultaten die in deze rapportage zijn beschreven dienen dan ook als een eerste stap gezien te worden op weg naar een concreet uitvoeringsprogramma. De strategie die wordt voorgesteld om snel tot resultaten te komen is te kenschetsen als 'gecoördineerd prioriteren'. Dit houdt in dat acties op de drie pijlers van Zuidvleugelnet (OV-Thema's, OV-Netwerk en afspraken rond de ruimtelijke programmering van woningen, kantoren en voorzieningen) in samenhang bezien zullen gaan worden. Deze uitvoeringsstrategie zal het leidend principe worden bij de uitvoeringsagenda waaraan nu verder wordt gewerkt. In het volgende hoofdstuk worden de acties en afspraken die nodig zijn om tot een uitvoeringsagenda te komen beschreven.

## 2 UITVOERINGSSTRATEGIE EN AFSPRAKEN

### Uitvoeringsstrategie: gecoördineerd prioriteren

In de rapportage wordt duidelijk gemaakt dat gecoördineerde acties nodig zijn op alle drie de pijlers van Zuidvleugernet. Gericht op het streefbeeld kan - mede vanwege budgettaire restricties - niet alles gelijktijdig uitgevoerd worden.

De resultaten die in deze rapportage zijn beschreven dienen als een eerste stap gezien te worden op weg naar een concreet uitvoeringsprogramma. De strategie die wordt voorgesteld om snel tot resultaten te komen is te kenschetsen als 'gecoördineerd prioriteren'. Dit houdt in dat acties op de drie pijlers van Zuidvleugernet (OV-Thema's, OV-Netwerk en afspraken rond de ruimtelijke programmering van woningen, kantoren en voorzieningen) in samenhang gezien zullen gaan worden. Alleen op die wijze kunnen de acties en prioriteiten elkaar versterken en wordt het totaal meer dan de som der delen. Deze uitvoeringsstrategie zal het leidend principe worden bij de uitvoeringsagenda waaraan nu verder wordt gewerkt. Om de ambities een stap verder te brengen zijn goede afspraken tussen betrokkenen nodig. Belangrijk is om op te merken dat het hier om afspraken gaat in zowel het ruimtelijk als het verkeer- en vervoerdomein en dat ze betrekking op gemeenten, regionale partijen en het rijk.

#### **Ambities van de samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer**

1. In 2010 met een overloop in 2011 wordt een begin gemaakt met het uitvoeren van de quick wins op de verbindingen die nu al aan de primaire Zuidvleugernetkwaliteit voldoen (zie figuur 4) en wordt een plan van aanpak opgesteld gericht op snelle implementatie van de aanvullende thematische maatregelen.
2. In 2010 start een inventarisatie naar de knelpunten rondom de twaalf OV-projecten die in voorbereiding of aanleg zijn (zie figuur 5) Het gaat hier grotendeels om regionale programmaregie. Slechts voor het affinancieren van de RijnGouweLijn is het Rijk nodig.

3. In 2010 met een overloop in 2011 zetten de Zuidvleugelnet-partners een proces in gang gericht op een regiobreed gedragen voorkeurslijst projecten uit categorie 1 (oranje, zie figuur 6). Van een achttal potentiële projecten lopen al Verkenningen cq. Planstudies en zijn de actiehouders bekend. Van een zevental andere potentiële projecten is dit nog niet het geval. Voor deze projecten wordt een actiehouders benoemd. Ook hier gaat het in eerste instantie om coördinatie en regie. Er zal een plan van aanpak voor deze activiteit worden opgesteld.
4. In 2010 start een verkenning onder de Zuidvleugelnet-partners naar de mogelijkheden van ruimtelijke verdichting rondom Zuidvleugelnet. Bij dit proces worden de gemeenten en rijk intensief betrokken. De samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer hebben de ambitie te komen tot intentie-afspraken over omvang, fasering en locaties van het ruimtelijk programma ter versteviging van de kwaliteit en omvang van het OV-netwerk.
5. In het najaar van 2010 worden de resultaten van de acties 2, 3 en 4 in een concreet uitvoeringsprogramma samengepakt. Hierin wordt ook aangegeven welke inspanningen van het rijk (V&W, VROM, EZ) nodig zijn om de ambities te realiseren. Afspraken worden bestendigd in de Verstedelijkingsafspraken en de Gebiedsagenda.
6. In het BO MIRT najaar 2010 worden met het rijk nadere afspraken gemaakt over dit Uitvoeringsprogramma.
7. De samenwerking met het projectbureau Stedenbaan wordt geïntensiveerd, gezien de parallelle aanpak in de samenwerking tussen Verkeer en Vervoer & RO, alsook het gedeelde belang ('samen staan we sterker'). Deze samenwerking kan uiteindelijk concreet gericht worden op het verrichten van een nulmeting en het uitbouwen van de Stedenbaanmonitor tot een Zuidvleugelnet-Monitor.
8. Het resultaat van de in deze rapportage beschreven programmering vormt input voor zowel de Rijksnota regionaal OV, alsmede voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en het RandstadNet

## 3 INLEIDING

De OV-autoriteiten in de Zuidvleugel van de Randstad, de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden, hebben op 29 oktober 2009 in het Bestuurlijk Overleg MIRT het Ambitiedocument Zuidvleugelnet (Op weg naar herkenbaar en samenhangend openbaar vervoer, november 2009 ) aangeboden aan de Ministers van V&W en VROM.

Met de ontwikkeling van Zuidvleugelnet willen de drie partijen die samen bevoegd zijn over het stad- en streekvervoer in de gehele provincie Zuid-Holland tezamen met het Rijk die bevoegd gezag is over het spoornet in de Zuidvleugel en in afstemming met belanghebbenden zoals gemeenten, vervoerbedrijven en infrastructuurbeheerders, een krachtige impuls geven aan de ontwikkeling van een herkenbaar, samenhangend, hoogwaardig openbaar vervoer in de Zuidvleugel van de Randstad.

Het streefbeeld van het Ambitiedocument Zuidvleugelnet is geen doel op zich, maar een verbeelding van een ambitie. Deze ambitie komt voort uit de wens 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.

Deze opgaven krijgen onder meer 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.

In de onderhavige rapportage wordt, zoals toegezegd in het Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009, verslag gedaan van de voortgang die de drie partners hebben gemaakt bij het verder uitwerken van Zuidvleugelnet. De eerste concrete stappen en resultaten op weg naar het streefbeeld worden hier beschreven. Deze rapportage is een tussenstap op weg naar de Uitvoeringsagenda Zuidvleugelnet. Deze uitvoeringsagenda zal in het Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 met het Rijk besproken worden. In dat overleg willen de Zuidvleugelpartners met het Rijk graag afspraken maken over de onderdelen Netwerk en Ruimtelijke ordening van de uitvoeringsagenda.

## 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 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. 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.
- c. 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.

De samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer 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 bezien te worden met die in de pijler Ruimtelijke programmering en te worden gefaciliteerd door die op de pijler Thema's.

In deze rapportage wordt zoals gezegd de voortgang op dit dossier beschreven. De rapportage is kort en bondig gehouden en actiegericht. In hoofdstuk 1 is de inhoudelijke verantwoording samengevat. Hoofdstuk 2 behandelt de acties die de komende tijd uitgevoerd gaan worden. Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 4 Zuidvleugelnet neergezet in de context van de beleidsomgeving. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de ruimtelijke component en sluit af met de eisen aan bereikbaarheid. Deze eisen worden voor Zuidvleugelnet concreet ingevuld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 beschrijft het proces en het resultaat van prioritering en fasering van het Netwerk. In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op de OV-thema's. Als bijlage is het concept PvE voor Zuidvleugelnet toegevoegd.

## 4 ZUIDVLEUGELNET EN DE BELEIDSOMGEVING

Zuidvleugernet is geen stand alone programma. Zuidvleugernet 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 Zuidvleugernet dan wel een bouwsteen zijn in dit netwerk. Zuidvleugernet komt niet in de plaats van of naast deze lopende MIRT-trajecten en -verkenningen. Zuidvleugernet is een bijdrage aan de integrale strategische visie voor het gebied als geheel. De nu lopende trajecten passen in het totaal van Zuidvleugernetwerk. Door deze visie wordt duidelijk hoe de afzonderlijke projecten samen leiden tot een synergie voor het zuidelijk deel van de Randstad. Veel van de projecten die in Zuidvleugernet zullen worden opgenomen zijn al in lopende Verkenningen, Planstudies en Programma's geagendeerd. Voor een aantal essentiële missende schakels is dit echter nog niet het geval. De Zuidvleugernetorganisatie heeft met name hier een regierol en bewaakt de samenhangen. In dit hoofdstuk wordt de samenhang tussen Zuidvleugernet en de lopende programma's en Verkenningen nader geduid.

## 4.1 De MIRT-Verkenningen

*Op dit moment lopen drie MIRT-Verkenningen die een sterke samenhang kennen met Zuidvleugelnet. Het betreft alle drie Verkenningen waarin het Rijk en regionale partijen samenwerken:*

- Verkenning Haaglanden, infrastructuur en ruimte 2020-2040
- Verkenning Rotterdam Vooruit
- Verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)

De vierde verkenning in dit verband is de (noodzakelijke) verdubbeling van het (NS) spoor tussen Den Haag en Rotterdam, welke is meegenomen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (zie paragraaf 4.2).

De Verkenning Haaglanden behelst een ontwikkel- en investeringsstrategie voor de periode 2020-2040, waarin concrete afspraken worden opgenomen voor (mobiliteits) investeringen in de periode 2020-2028. De Verkenning is gericht op het uitwerken tot het niveau van een voorkeursbesluit, dus inclusief de financiële afspraken die hierbij horen. Fase A van de Verkenning (afgerond in oktober 2009) heeft naast de probleemanalyse een aantal kansrijke oplossingsrichtingen opgeleverd. Brede overeenstemming is er - wat betreft het OV - over verbetering van de OV-ontsluiting van de Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst, de OV-ontsluiting van TIC, Schieveen en Rotterdam Airport en het verhogen van de kwaliteit op de Goudse lijn.

Het proces van de nu lopende fase B is gericht op nadere prioritering van (ondermeer) deze OV-ontsluitingen. Besloten is inmiddels om de MIRT-Verkenning wat betreft het OV te richten op de ontsluiting van de Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst en de nadere studie naar de OV-ontsluiting van TIC Delft vanuit de regionale partijen zelf op te pakken. Nadere studie naar de Goudse lijn wordt getemporeerd en pas weer gestart als meer duidelijk is over de woningbouwplannen.

De Verkenning Rotterdam Vooruit behelst een totaalvisie op de Rotterdamse regio waarbij een goede bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is. Als concrete projecten en opgaven is voor het domein OV geformuleerd dat er een kwaliteitssprong nodig is voor Rotterdam Zuid. Deze opgave is sterk verbonden met die van stedelijke verdichting in het zuidelijk deel van Rotterdam. Eind 2010 is een voorkeursbesluit voorzien.

De regio Holland Rijnland heeft grote opgaven geformuleerd in de kennisclusters (o.a. Leiden) en woningbouw (Valkenburg), maar kampt met aanzienlijke bereikbaarheidsproblemen. In de Verkenning IBHR wordt deze problematiek onderzocht. Voor het OV gaat het om het aanleggen/verlengen van de RijnGouwelijn tussen Leiden-Noordwijk en Katwijk.

De regionale OV-verbindingen uit deze Verkenningen zijn als onderdeel van het eindbeeld Zuidvleugelnet in het Ambitiedocument Zuidvleugelnet opgenomen. Kenmerkend voor al deze OV-verbindingen is dat ze invulling geven aan de ambities op het ruimtelijk schaalniveau van de stadsgewesten en stadsregio's.

## 4.2 Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

PHS beoogt spoorboekloos rijden in de Randstad mogelijk te maken. Dat betekent op een aantal belangrijke corridors minimaal 6 Intercity's en 4 tot 6 Sprinters (maatwerk) per uur in de spits. Voor de Zuidvleugel is de spoorverbinding Den Haag – Rotterdam als PHS-corridor aangemerkt. Het is het voornemen van het Kabinet om voor de zomer van 2010 besluiten te nemen over de te treffen maatregelen. De regio is van mening dat er op de verbinding Rotterdam-Den Haag naast de 6 Intercity's ruimte moet zijn voor 6 Sprinters, ook als daarvoor verdubbeling van het spoor nodig is. Deze ambities komen overeen met die van het Zuidvleugelnets waarin deze verbinding ook is opgenomen.

## 4.3 Het Programma Stedenbaan

In het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel werken acht overheden samen aan het verbeteren van het OV per spoor: provincie Zuid Holland, Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam, de grote steden Den Haag en Rotterdam en de regio's Holland Rijnland, Midden Holland en Drechtsteden. In Stedenbaan werken deze publieke partners samen met NS en ProRail.

Stedenbaan is een speerpuntprogramma van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. Het programma wordt uitgevoerd in directe samenwerking met NS en ProRail en richt zich op het beter benutten en versterken van de ruggengraat van het stedelijk netwerk Zuidvleugel: de hoofdspoorlijnen en de daaraan gelegen steden en dorpen en hun centra. Het gaat om de zogenoemde "Oude Lijn" vanuit Haarlem via Hillegom, Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht naar Brabant, de twee zogeheten "Goudse Lijnen" vanuit respectievelijk Den Haag en Rotterdam naar Gouda en de "Schiphollijn" van Leiden via Sassenheim en Schiphol naar Amsterdam. Stedenbaan beoogt enerzijds de spoorlijnen beter te benutten door een beter treinproduct, veiligere stations en goed aansluitend vervoer (ketenmobiliteit); en anderzijds het reizigerspotentieel te vergroten door nabij stations meer woon- en werkgelegenheid en voorzieningen te ontwikkelen.

De lijnen en stations die onderdeel vormen van Stedenbaan zijn integraal opgenomen in het Zuidvleugelnets. Daar waar Stedenbaan als de dubbele ruggengraat van zowel het Zuidvleugelnets als de ruimtelijke structuur aangemerkt kan worden, voegen de andere Zuidvleugelnets-verbindingen daar essentiële onderdelen aan toe, zodat een stevig 'skelet' ontstaat met goede condities voor ketenmobiliteit.

De goede ervaringen die in het kader van het programma Stedenbaan zijn opgedaan met de koppeling tussen RO en V&V en dit vastleggen in concrete afspraken en de voortgang jaarlijks monitoren, vormt een wenkend perspectief voor de wijze waarop de 3 partners van Zuidvleugelnets met deze materie om willen gaan. Daarbij realiseren ze zich dat medewerking van de lokale autoriteiten essentieel is.

## 4.4 Openbaar vervoer op Randstadniveau

De Zuidvleugel-partners onderkennen het belang van goede OV-verbindingen met de andere delen van de Randstad (Utrecht en de Metropoolregio Amsterdam). De verbindingen tussen de Zuidvleugel enerzijds en de Noordvleugel en de regio Utrecht anderzijds worden voor het grootste deel verzorgd door Intercity's en Sprinters. Ook op deze relatie zijn verbeteringen van de kwaliteit van het netwerk noodzakelijk.

Zuidvleugelnets is dan ook één van de onderdelen van het te ontwikkelen regionale netwerk op de schaal van de Randstad. Er wordt nauw samengewerkt met het OV-bureau Randstad. Niet alleen om goede integrale netwerken te ontwikkelen, maar ook om meer uniformiteit in de productontwikkeling na te streven (bv. meer uniforme informatievoorziening in de voertuigen en ketenmobiliteit).

Dat betekent dat op termijn een voor de reiziger meer herkenbaar Randstad-netwerk van HOV-kwaliteit kan ontstaan.

Ook wordt door de regionale partners vanuit het OV-bureau Randstad gezamenlijk de input verzorgd voor de Rijksnota Regionaal Openbaar Vervoer.

#### 4.5 De nota Regionaal Openbaar vervoer

Bestuurlijk is met de Staatsecretaris Huizinga afgesproken dat Zuidvleugelnets de regionale invulling (Zuidelijke Randstad) zal worden van de Rijks Nota Regionaal OV (ROV). Deze visie op hoogwaardig regionaal OV is bij Verkeer en Waterstaat in wording en zal een rol gaan spelen in de Kabinetsformatie.

#### 4.6 De gebiedsagenda

Het Rijk heeft de Gebiedsagenda geïntroduceerd om de bestuurlijke overleggen MIRT inhoudelijk meer te structureren. In 2009 is deel A van de Gebiedsagenda voor de Zuidvleugel vastgesteld. Hierin wordt de visie en de ambities verwoord. Besloten is om de Gebiedsagenda verder uit werken in een deel B met gebiedsgerichte opgaven en programmering (programma's en projecten). Het is de intentie van de OV-opdrachtgevers dat Zuidvleugelnets in de Gebiedsagenda wordt opgenomen als een prioritair programma.

##### *Kortom*

Zuidvleugelnets biedt een bijdrage aan de integrale ontwikkeling van de bovengenoemde projecten (op strategisch – ruimtelijk/vervoerkundig niveau) en voegt een aantal verbindingen tussen de stadsgewesten toe zodat een metropolitaan netwerk ontstaat. Hierdoor kunnen de reizigers uiteindelijk met uniforme kwaliteit in de gehele provincie reizen. Veel van de projecten die in het Zuidvleugelnets zullen worden opgenomen zijn al in andere studies en Programma's geagendeerd. Voor een aantal essentiële missende schakels is dit echter nog niet het geval. Hierop wordt in hoofdstuk 7 teruggekomen.

## 5 DE RUIMTELIJKE COMPONENT

In de vorige hoofdstukken is al verscheidene keren gemeld dat de partners de ruimtelijke structuur en programmering graag in samenhang willen beschouwen met de OV-kwaliteit en -infrastructuur. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke component beschreven en wordt aangegeven op welke wijze de programmering in concreto vorm zou kunnen krijgen.

### 5.1 Ambitie: van Zuidvleugel naar Metropoolregio

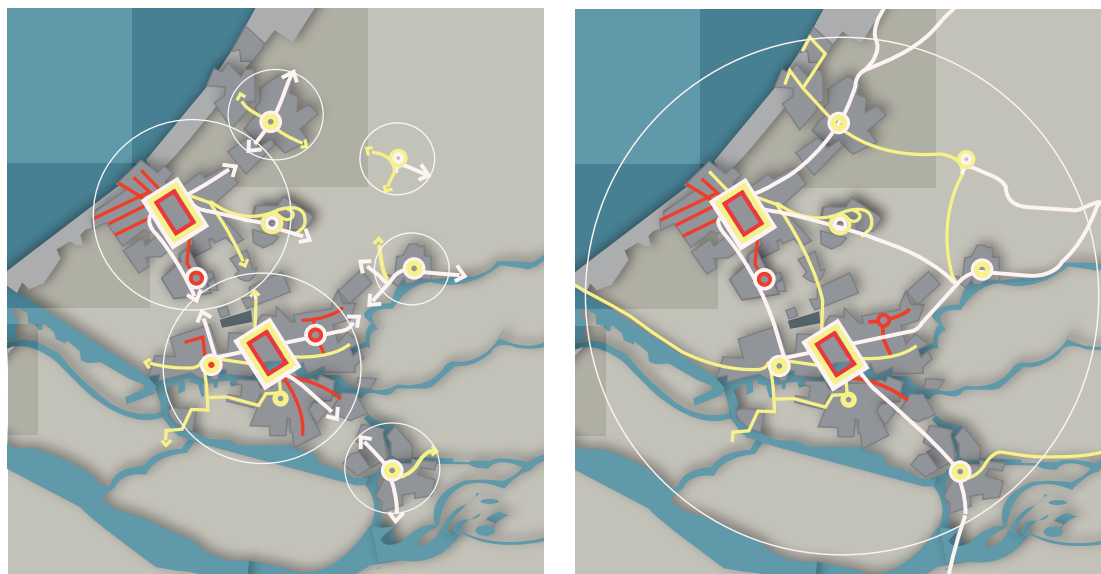
De Randstad Zuidvleugel is een verzameling stadsgewesten, steden en dorpen en telt ruim 3 miljoen inwoners en bijna 1,5 miljoen arbeidsplaatsen binnen een straal van 30 km. Door deze unieke onderlinge nabijheid kan dit gebied zich ontwikkelen tot een samenhangende Metropoolregio. Zuidvleugelnets - het 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 (zie hoofdstuk 7). 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).

Ter illustratie is in onderstaande figuur 1 de ambitie en de daaruit volgende opgave gevisualiseerd.

Figuur 1, De ambities verbeeld



De Randstad Zuidvleugel: verspreid liggende stadsgewesten, steden en dorpen

Kan zich ontwikkelen tot een samenhangende Metropoolregio

Mits het transportnetwerk - en met name het OV-netwerk - van uitstekende kwaliteit is.

## 5.2 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.

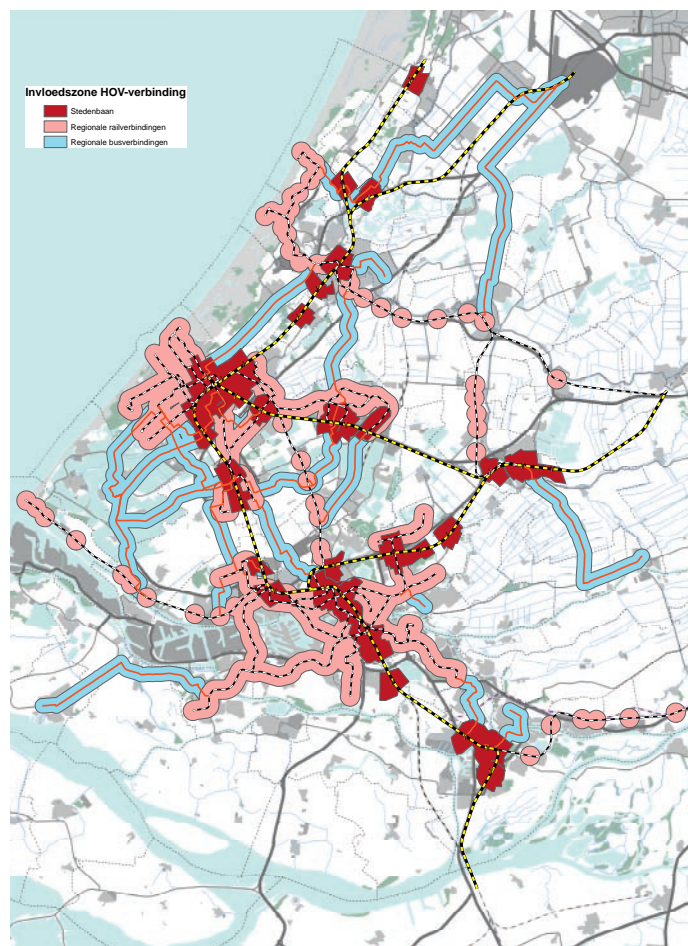
Tabel 1, Invloedsgebied Zuidvleugelnet gekwantificeerd

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 regiorail)	309.000	9%	125.000	8%
<b>Totaal invloedsgebied Richtbeeld ZV-net 2030</b>	<b>2.291.000</b>	<b>66%</b>	<b>1.069.000</b>	<b>70%</b>
Geen HOV	1.170.000	34%	463.000	30%
<b>Totaal Zuid-Holland</b>	<b>3.461.000</b>	<b>100%</b>	<b>1.532.000</b>	<b>100%</b>



Figuur 2, 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.

### 5.3 De ruimtelijke ambitie voor de woningbouwopgave in relatie tot Zuidvleugelnet

Voor vier stedelijke regio's worden momenteel regionale verstedelijkingsafspraken gemaakt. Dit zijn Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en Drechtsteden. Deze woningbouwafspraken betreffen woningbouw bij hoogwaardig OV en het verbeteren van OV in bestaand stedelijk gebied. Bij de groeiende behoefte aan stedelijk wonen geldt een goede OV-bereikbaarheid op Zuidvleugelniveau als belangrijke vestigingsvoorwaarde.

De samenwerkende opdrachtgevers voor het openbaar vervoer hebben de ambitie om in de Gebiedsagenda en de Regionale Verstedelijkingsafspraken expliciete modules op te nemen voor de woningbouwprogrammering nabij hoogwaardig OV van Zuidvleugelnet.

Voor het Stedenbaanprogramma worden deze modules overgenomen uit de gemaakte afspraken. De Zuidvleugelpartners hebben de ambitie om tussen 2010 en 2020 bij de stations 52.000 woningen toe te voegen. Daarmee zal de woningvoorraad in de invloedsgebieden van de Stedenbaanstations toenemen van ca 410.000 woningen in 2010 tot ca 462.000 woningen in 2020. Dit is een verdichtingsambitie van ca 13%.

Voor wat betreft de overige verbindingen in Zuidvleugelnet kunnen nader uit te werken ambities op hoofdlijnen worden geformuleerd op basis van aannames. Als - ter indicatie - op een verdichtingsambitie met ca. 6 à 8% bij de overige raillijnen wordt ingezet, dan groeit de woningvoorraad daar met 30.000 à 40.000 woningen.

Een voorlopig (indicatief) overzicht van de mogelijke woningbouwafspraken per regio (netto toename) is opgenomen in tabel 2.

Tabel 2, Indicatie woningbouwprogramma rond Zuidvleugelnet

Netto toevoeging (bouw minus onttrekking) 2010-2020	Regionale Verstedelijkings- afspraken	Stedenbaan- ambitie	Ambitie overig Zuidvleugelnet (*)	% van Verstedelijkings- afspraken
Regio Holland Rijnland	15.000	6.000	ca 6.000	80%
Stadsgewest Haaglanden	44.000	20.000	ca 10.000	80%
Stadsregio Rotterdam	36.000	14.000	ca 10.000	80%
Drechtsteden	8.000	6.000	1.000	87%
Midden-Holland (ISMH)	12.000	6.000	2.000	75%
Overig stads/dorpsgebied nabij Zuidvleugelnet			ca 2.000	
<b>Totaal</b>	<b>115.000</b>	<b>52.000</b>	<b>ca 35.000</b>	<b>75%</b>
*) Het betreft hier een voorlopige schatting op basis van een quick-scan. De Zuidvleugelpartners kunnen pas definitieve afspraken maken na een inventarisatie van ruimtelijke plannen in het invloedsgebied van Zuidvleugelnet				

Als eerste stap zal het principe van programmering rond Zuidvleugelnet vastgelegd moeten worden in de Verstedelijkingsafspraken en in de Gebiedsagenda.

## 5.4 De ruimtelijke ambitie inzake kantoren in relatie tot Zuidvleugelnet

In het stedelijk netwerk van Zuid-Holland is er in toenemende mate behoefte aan overzicht van de feitelijke ligging van kantoren en stedelijke voorzieningen in dit netwerk en overzicht van en afstemming tussen de ontwikkelingsplannen. Vertegenwoordigers van het ministerie van VROM waarschuwen regelmatig voor overplanning. De optelsom van gemeentelijke plannen voor bijvoorbeeld kantoorontwikkeling overschrijdt de marktpotentie ruim, zo is de stelling. Als gevolg daarvan weten marktpartijen ook niet meer waar ze aan toe zijn. Met allerlei negatieve gevolgen voor de verhouding tussen kosten en opbrengsten, zowel voor de marktpartijen als voor de gemeenten.

De potentiële beroepsbevolking in de totale provincie Zuid-Holland daalt de komende 10 jaar licht (prognose ca. 1%). Slechts in de regio Haaglanden wordt een kleine stijging verwacht (ca. 3%). De komende jaren is de kantorenmarkt in Zuid-Holland vooral een vervangingsmarkt. Kantoren die verouderd zijn en/of op de verkeerde locatie liggen komen leeg te staan en worden zo mogelijk uit de markt genomen. Daarvoor worden dan nieuwe kantoren gebouwd die voldoen aan de huidige eisen en op de juiste locatie gelegen zijn. Kantorenmakelaars (Zadelhof, Jones Lang) hebben in recente berichten aangegeven dat de vraag naar monofunctionele en perifeer gelegen kantoorlocaties afneemt (met toenemende kans op leegstand daar) en de vraag naar multifunctionele en goed bereikbare (OV en auto) locaties in een stedelijke setting toeneemt.

Kantoren en voorzieningen op goed per OV bereikbare plaatsen vergroten de bereikbaarheid van economische functies en de keuzemogelijkheden van de inwoners. Uit de voorlopige planinventarisatie ten behoeve van Stedenbaan (de Stedenbaanmonitor 2010) blijkt dat er in de invloedsgebieden van de hoogwaardige knopen (opgesomd in tabel 3) voldoende plancapaciteit is om ongeveer tweederde van de totale behoefte aan kantoorontwikkeling in Zuid-Holland te realiseren. Die capaciteit bedraagt namelijk voor de periode 2010 – 2020 ca 1,9 miljoen m<sup>2</sup> bvo. Terwijl de plancapaciteit in het totale invloedsgebied van Stedenbaan ca 2,7 miljoen m<sup>2</sup> bedraagt.

De verwachte vraag naar nieuwbouw in de totale provincie Zuid-Holland voor die periode zal waarschijnlijk niet veel hoger zijn dan ongeveer 3 miljoen m<sup>2</sup>. Althans als we uitgaan van de lage raming van Bureau Stec (2006, in opdracht van provincie Zuid-Holland).

Mede als gevolg van al hiervoor genoemde ontwikkelingen is op verzoek van Provinciale Staten besloten dat de provincie in 2010 het in 2006 gerapporteerde onderzoek (Bureau Stec) naar de Zuid-Hollandse kantorenmarkt zal laten actualiseren.

*Het is de intentie van de samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer om ook over programmering van kantoren en voorzieningen met hun gemeenten en de andere Zuidvleugelpartners afspraken te maken. Voorgesteld wordt om hierbij onderscheid aan te brengen naar:*

- De zeer goed per OV bereikbare locaties: nabij (een beperkt aantal) hoogwaardige Zuidvleugelnet OV-knooppunten (deze knopen zijn in tabel 3 en in figuur 3 aangegeven).
- De redelijk per OV bereikbare locaties: binnen het overige invloedsgebied van Zuidvleugelnet.
- Overige kantoorlocaties.

*Ook weer ter indicatie zouden de afspraken de volgende vorm kunnen krijgen<sup>1</sup>:*

- tweederde van de nieuwbouw van kantoren+voorzieningen vindt plaats nabij hoogwaardige OV-knooppunten (met name Intercity/snelreinstations) en
- de resterende éénderde van deze nieuwbouw vindt binnen het overige invloedsgebied van Zuidvleugelnet plaats

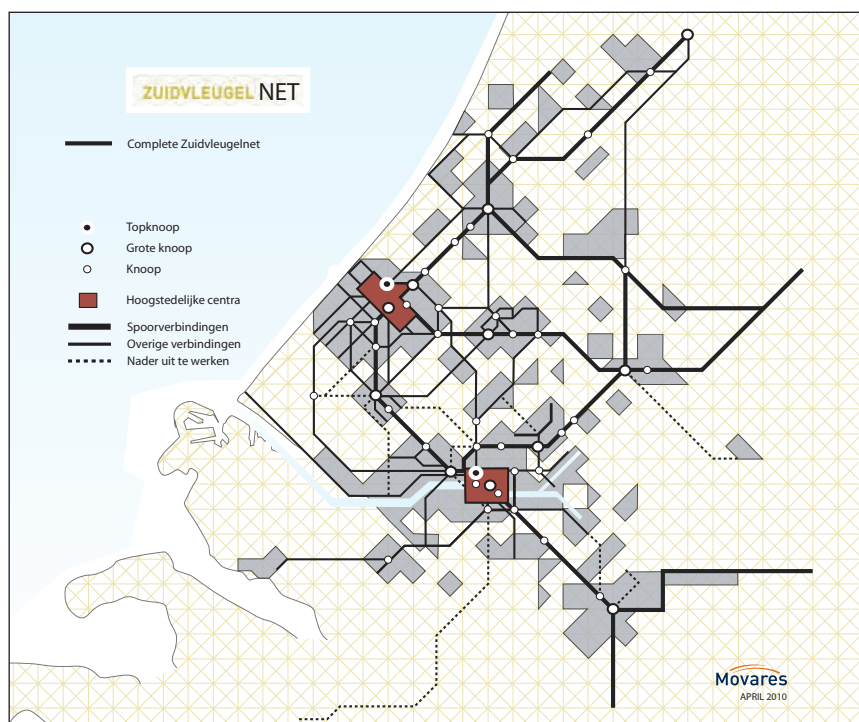
Deze verdeling kan voorlopig als richting gelden. Met behulp van het nieuwe markt-onderzoek van Stec en op basis van nader overleg tussen de Zuidvleugelpartners zal nader bepaald moeten worden wat werkelijk afgesproken kan worden.

Voor alle duidelijkheid: gezien de enorme afhankelijkheid van marktontwikkelingen in deze gaat het uiteraard om indicaties en intenties en dus niet om afspraken waar op 'afgerekend' kan worden. De indicaties zijn ontleend aan de Stedenbaan Monitor 2010.

Tabel 3, Hoogwaardige knopen

NAAM OV-KNOOPPUNT
LEIDEN CENTRAAL
DEN HAAG CENTRAAL/ HS/ LAAN VNOI
DELFT
ZOETERMEER CENTRAAL/STADSHART
GOUDA
SCHIEDAM CENTRUM
ROTTERDAM CENTRAAL/ BLAAK/ BEURS
ROTTERDAM ALEXANDER
DORDRECHT

Figuur 3, Hiërarchie van knopen



<sup>1</sup> hierbij worden lokaalgerichte, respectievelijk bedrijfsterreingebonden en kleine - minder dan 1000 m<sup>2</sup> - kantoren buiten beschouwing gelaten

## 5.5 Programmaregie op de ruimtelijke ontwikkeling is nodig

De ruimtelijke ontwikkeling in het invloedsgebied van Zuidvleugelnet betreft maar in zeer beperkte mate nieuwe uitleg, zoals bijvoorbeeld Valkenburg. In de meeste gevallen gaat het om verdichting in relatie tot herstructurering dan wel functietransformatie. Bij herstructurering gaat het om zodanige vernieuwing van een locatie in bestaand stedelijk gebied, dat dit bijna altijd gepaard gaat met onttrekking van nu bestaande woningen, kantoren, winkels e.d. De ontwikkelopgave wordt geformuleerd in termen van netto toevoeging, dus nieuwbouw minus onttrekking (waaronder sloop of samenvoeging van woningen).

Programmaregie op regionaal niveau en afstemming tussen regio's is nodig om te voorkomen dat er tegelijkertijd teveel en te gelijksoortige kantoren, voorzieningen en woningen in de markt worden gezet. Programmaregie is nodig om overaanbod en ongewenste concurrentie tussen locaties te voorkomen.

*Programmaregie van de ruimtelijke ontwikkeling in het invloedsgebied van Zuidvleugelnet kan langs de volgende lijnen lopen, waarbij eerder beschreven indicaties als kwantitatief vertrekpunt kunnen dienen:*

- In 2010 start een verkenning onder de Zuidvleugelpartners naar de mogelijkheden van ruimtelijke verdichting rondom Zuidvleugelnet. De samenwerkende opdrachtgevers van het openbaar vervoer hebben de ambitie te komen tot intentie-afspraken over omvang, fasering en locaties van het ruimtelijk programma ter versteviging van de kwaliteit en omvang van het ov-netwerk.
- De Zuidvleugelpartners maken met hun inliggende gemeenten intentie-afspraken over de omvang, fasering en locaties van het ontwikkelingsprogramma in het invloedsgebied van Zuidvleugelnet. De projectorgansiatie Zuidvleugelnet kan hierbij ondersteuning bieden.
- Over afstemming in stadsregiogrensoverschrijdende corridors worden afspraken gemaakt door de betreffende stadsregio's en samenwerkende gemeenten, het BPZ kan hiervoor de regie voeren;
- Om de programmaruimte vast te stellen wordt een nulmeting uitgevoerd. En kan voor het monitoren te zijner tijd aangesloten worden bij de Stedenbaan-monitor.
- Afspraken worden periodiek geëvalueerd en zo nodig bijgesteld als dat uit oogpunt van marktontwikkelingen en/of beleidsaanpassingen nodig mocht zijn.

Via Gebiedsagenda, Regionale Verstedelijkingsafspraken en BO MIRT najaar 2010 kunnen deze afspraken worden vastgelegd tussen Zuidvleugelpartners en met het rijk (de nieuwe regering).

## 6 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 is 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. De aanvullende eisen vallen vooral onder de thema's die in hoofdstuk 8 aan de orde komen. Een compleet overzicht van de eisen is opgenomen als bijlage 1. Het PvE is richtinggevend voor afspraken die in nieuwe concessies worden gemaakt.

Tabel 4, Primaire eisen Zuidvleugelnet

SYSTEEMELEMENT	BASISEIS
REISTIJD EN REISSNELHEID	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimale reissnelheid tussen de stedelijke gebieden: 35-45 km/u (oplopend tot snelheden van 55-60km/u op stedenbaanlijnen)</li> <li>• Minimale reissnelheid in stedelijk gebied: 25 km/u</li> <li>• Reistijd tussen hoogwaardige knopen nooit langer dan 45 minuten bij afstanden tot 30km.</li> </ul>
FREQUENTIE BASISNET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimaal 6/u in spitsen en in het dal</li> <li>• Minimaal 4/u in de avondperiode</li> </ul>
FREQUENTIE AANVULLEND ZUIDVLEUGELSPITSNET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor deze buscorridors (alleen buiten stedelijke gebieden) geldt alleen de eis van 6/u in de spitsen</li> </ul>
LATE DIENSTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avondbediening tot 00.00 u., met streven naar overstapbediening op onderliggend netwerk</li> </ul>
OVERSTAPPEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming aansluitende vervoerdiensten</li> </ul>

Delen van het regionale netwerk voldoen nu reeds aan dit vervoerkundige kwaliteitsniveau van Zuidvleugelnet. Deze zijn opgenomen in figuur 4 in hoofdstuk 7. 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-vervoerkwaliteit voldoen, nog stappen te zetten. Door het oppakken hiervan (zie hoofdstuk 8) 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. Zoals in hoofdstuk 8 beschreven is het de ambitie om de eerste lijnen reeds in 2010 dit keurmerk te kunnen verlenen.

# 7 NAAR EEN STAPSGEWIJZE OPBOUW VAN ZUIDVLEUGELNET

## 7.1 Inleiding

In het Ambitiedocument is het streefbeeld voor Zuidvleugelnet geformuleerd. Deze voortgangsrapportage staat in het licht van de weg naar dat streefbeeld toe. De eerste stappen die de samenwerkende partners willen gaan nemen worden uitgewerkt.

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 (zie hoofdstuk 3) 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 (zie voor verdere uitwerking hoofdstuk 8), 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.

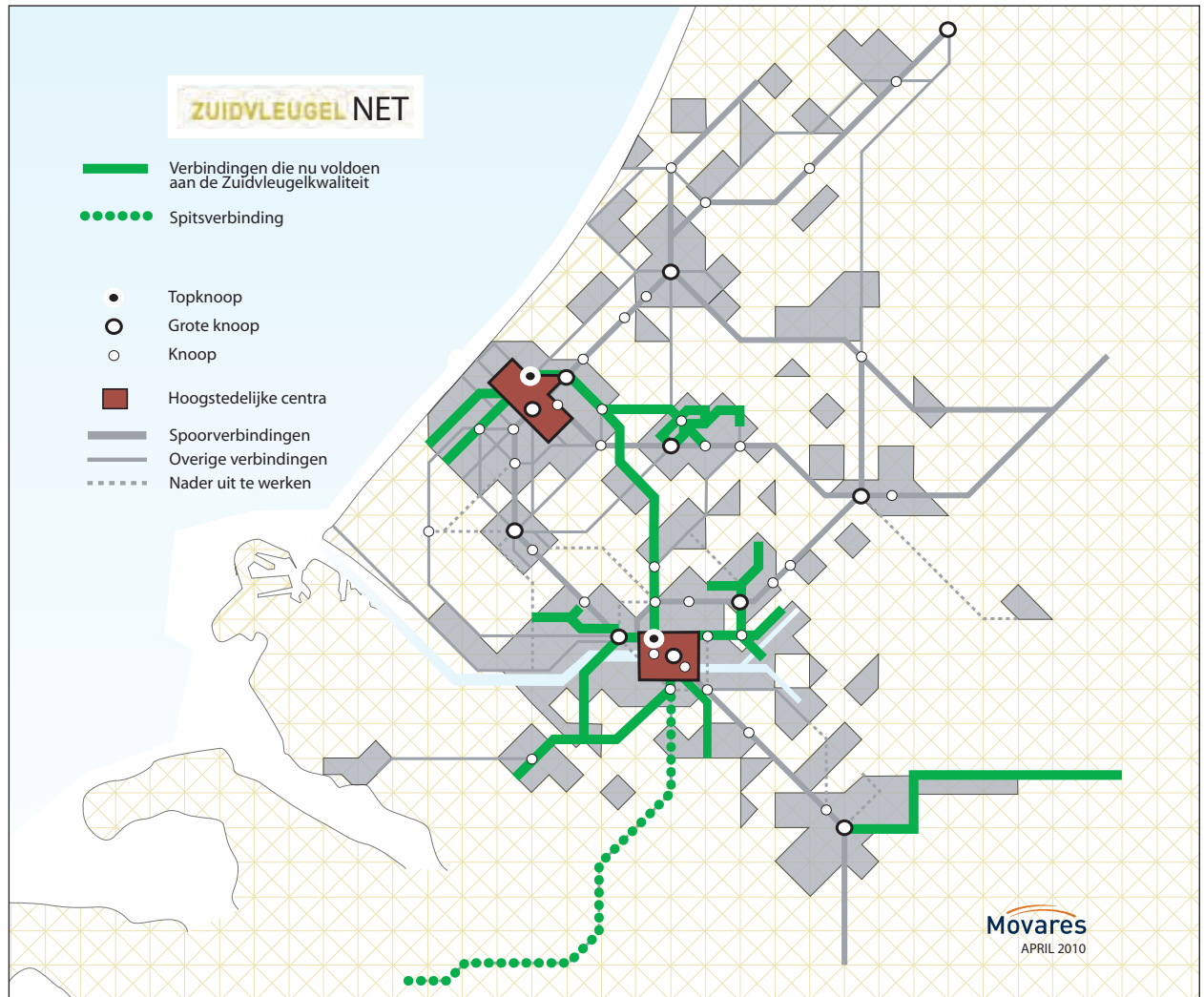
Het ingroeimodel bestaat uit een aantal concrete stappen waarin successievelijk delen aan het netwerk worden toegevoegd. Niet alles kan namelijk tegelijk worden opgepakt omdat in deze tijden van schaarste het zinvol is de middelen gericht in te zetten. In de volgende paragrafen worden de te nemen stappen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

## 7.2 De eerste stap, oppakken thematische pijler

*Het oppakken van de thema's (de aanvullende kwaliteitseisen) bij de lijnen die nu reeds voldoen aan de primaire systeemeisen van het netwerk.*

Op dit moment is er al een belangrijk aantal verbindingen (12) dat voldoet aan de primaire systeemeisen (zie hoofdstuk 6) van Zuidvleugelnetwerk. Deze lijnen zijn in groen weergegeven in figuur 4, waarbij in het grijs het uiteindelijke streefbeeld van Zuidvleugelnetwerk is opgenomen. Deze verbindingen moeten het beeld van Zuidvleugelnetwerk op de kaart gaan zetten. In tabel 5 zijn deze verbindingen opgesomd.

Figuur 4, Verbindingen die nu reeds voldoen aan de primaire kwaliteitseisen



Tabel 5, Verbindingen die nu reeds voldoen aan de primaire kwaliteitseisen

Verbinding		Vervoerswijze	Zuidvleugelpartner
Begin	Einde		
Dordrecht	Gorinchem	Trein (MLL)	PZH
Leyenburg	Zoetermeer	NRR	SGH
Loosduinen	Zoetermeer	NRR	SGH
Vlaardingen noord	Schiedam Centrum	TramPlus	SRR
Schiedam Kethel	Schiedam Centrum	TramPlus	SRR
Krimpen busstation	Capelse Brug	HOV bus	SRR
Spijkennisse	Zuidplein	Metro	SRR
Zuidplein	Rotterdam Centraal	Metro	SRR
Rotterdam Centraal	Den Haag CS	Metro/ Randstadrail	SRR
Tussenwater	Capelle / Ommoord / Nesselande	Metro	SRR
Carnisselande	Rotterdam Centraal	TramPlus	SRR
Oude Tonge	Zuidplein	HOV bus	SRR/PZH

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. In het volgende hoofdstuk wordt dieper op de details ingegaan. Doel is dat al op korte termijn de samenhang in het netwerk tot de verbeelding gaat spreken.

### 7.3 De tweede stap, de verbreding van de basis

Op dit moment isal 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 (zie daarvoor verder de thema's in hoofdstuk 8).

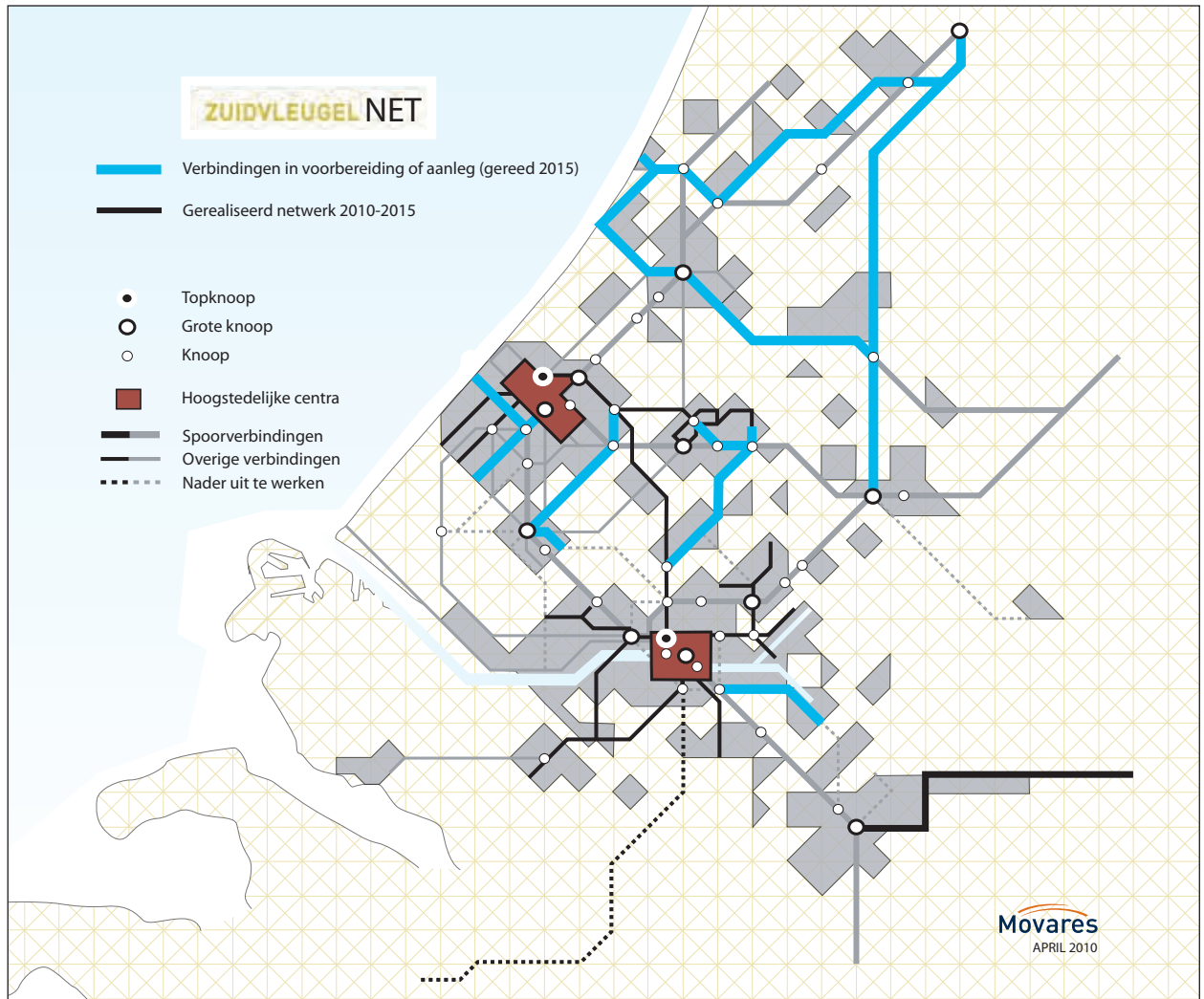
Met stap 2 wordt een daadwerkelijke vooruitgang geboekt naar realisatie van het streefbeeld, omdat er aan het OV netwerk een aantal hoogwaardige verbindingen wordt toegevoegd inclusief alle kenmerken die daarbij horen. De aandacht moet hier in de komende jaren op worden gefocust

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.

In bijgaand kaartbeeld (figuur 5) worden de verschillende verbindingen weergegeven. Onder de kaart staat tabel 6 waarin de verbindingen beschreven zijn.

Figuur 5, Projecten gereed 2015 (streefbeeld)



Tabel 6, Projecten gereed 2015 (streefbeeld)

Verbinding		Vervoerswijze	Zuidvleugelpartner	Stand van zaken
Begin	Einde			
Sassenheim	Noordvleugel	HOV bus	PZH	lijn is in planning
Noordwijk	Sassenheim	HOV bus	PZH	lijn is in planning
Noordwijk	Katwijk	RGL	PZH	lijn is in planning / nog financiële discussie met Rijk lopende
Katwijk	Gouda	RGL	PZH	lijn is in planning
Alphen	Schiphol	HOV bus	PZH	lijn is in planning
Technopolis	Delft	verlenging NRR	SGH	lijn is in planning
Sassenheim	Noordvleugel	HOV bus	PZH	lijn is in planning
Leidschendam	Delft	stadstram, later NRR	SGH	lijn 19; NRR in 2016
Scheveningen Haven	Den Haag HS	NRR	SGH	lijn is in planning, gereed 2013
Den Haag Zuidwest	HS	NRR	SGH	lijn is in planning, gereed 2013
Zoetermeer Oosterheem	BleiZo	verlenging NRR	SGH	lijn is in planning
Zoetermeer	Franciscus	HOV bus	SRR	ZoRlijn in planning naar Rodenrijs
Ridderkerk	Rotterdam Centraal	TramPlus	SRR	lijn is in planning

## 7.4 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:



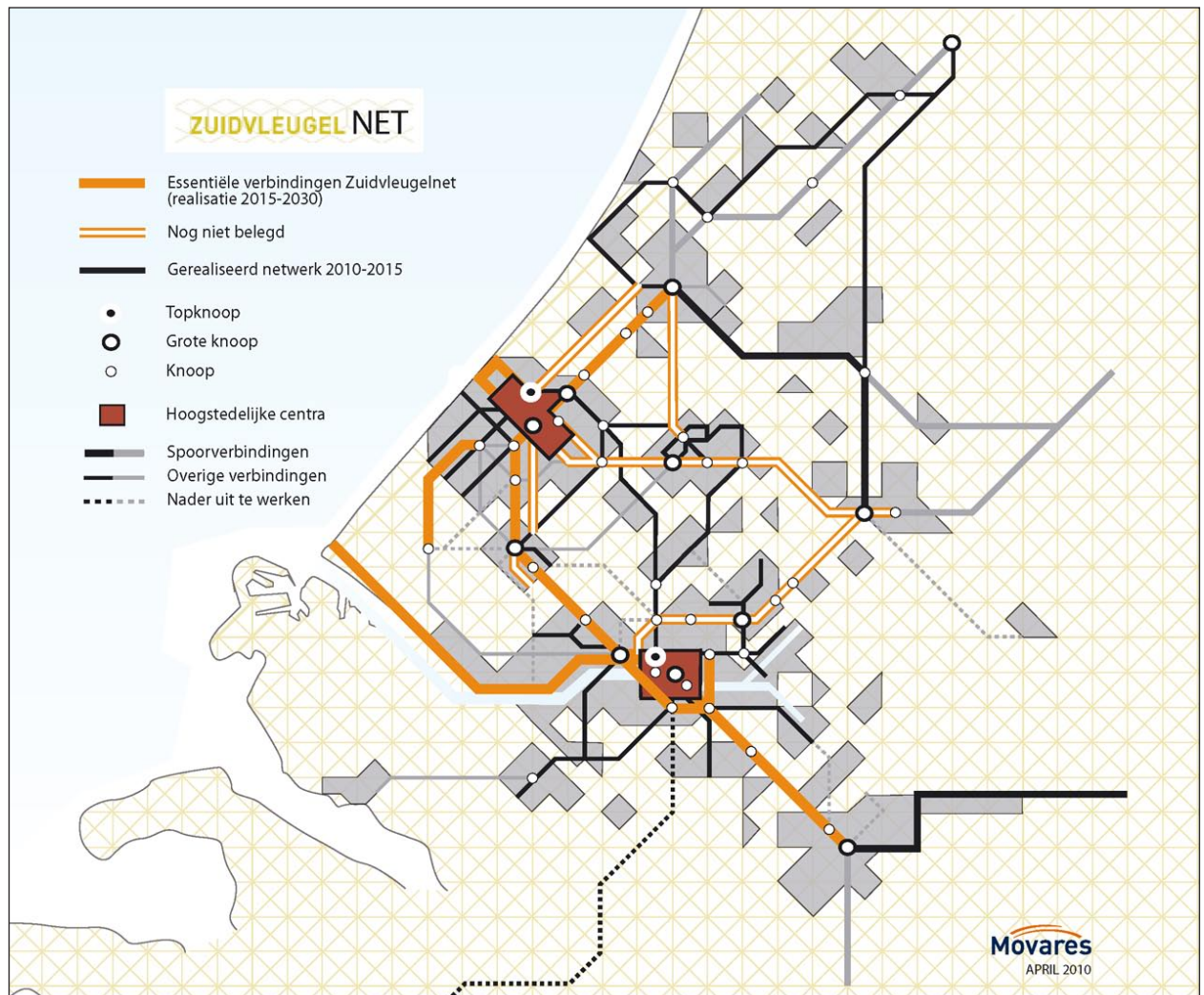
Met deze methodiek is door de drie samenwerkende partners in een interactieve sessie met vertegenwoordigers vanuit zowel RO- als V&V-disciplines een eerste integrale afweging gemaakt welke verbindingen binnen de Zuidvleugel met de kennis van nu essentieel zijn voor goede samenhang in de gehele regio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

Tabel 7, Essentiële verbindingen

Verbinding			
Begin	Einde	Zuidvleugelpartner	Project al belegd?
Transferium A44 Leiden	Den Haag Centraal	PZH/SGH	Nee
Leiden	Zoetermeer	PZH/SGH	Nee
Westland	Leyenburg	SGH	Nee
Scheveningen	Den Haag Centraal	SGH	Ja
Scheveningen	Den Haag HS	SGH	Ja
Binckhorst	Den Haag Centraal	SGH	Ja
Binckhorst	Delft	SGH	Nee
Binckhorst	Ypenburg	SGH	Nee
Leiden	Den Haag Centraal	SGH/PZH/NS	Ja
Den Haag	Gouda e.v.	SGH/PZH/NS	Nee
Den Haag Centraal	Dordrecht	SGH/SRR/PZH/NS	Ja
Kralingse Zoom	Zuidplein	SRR	Ja
Schiedam	Hoek van Holland	SRR	Ja
Zuidplein	Schiedam	SRR	Ja
Rotterdam	Gouda e.v.	SRR/PZH/NS	Nee

Figuur 6, Essentiële verbindingen



Binnen deze verbindingen staat Stedenbaan/PHS als hoge prioriteit omdat deze verbinding(en) de dubbele ruggengraat van Zuidvleugelnetvormen: 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.

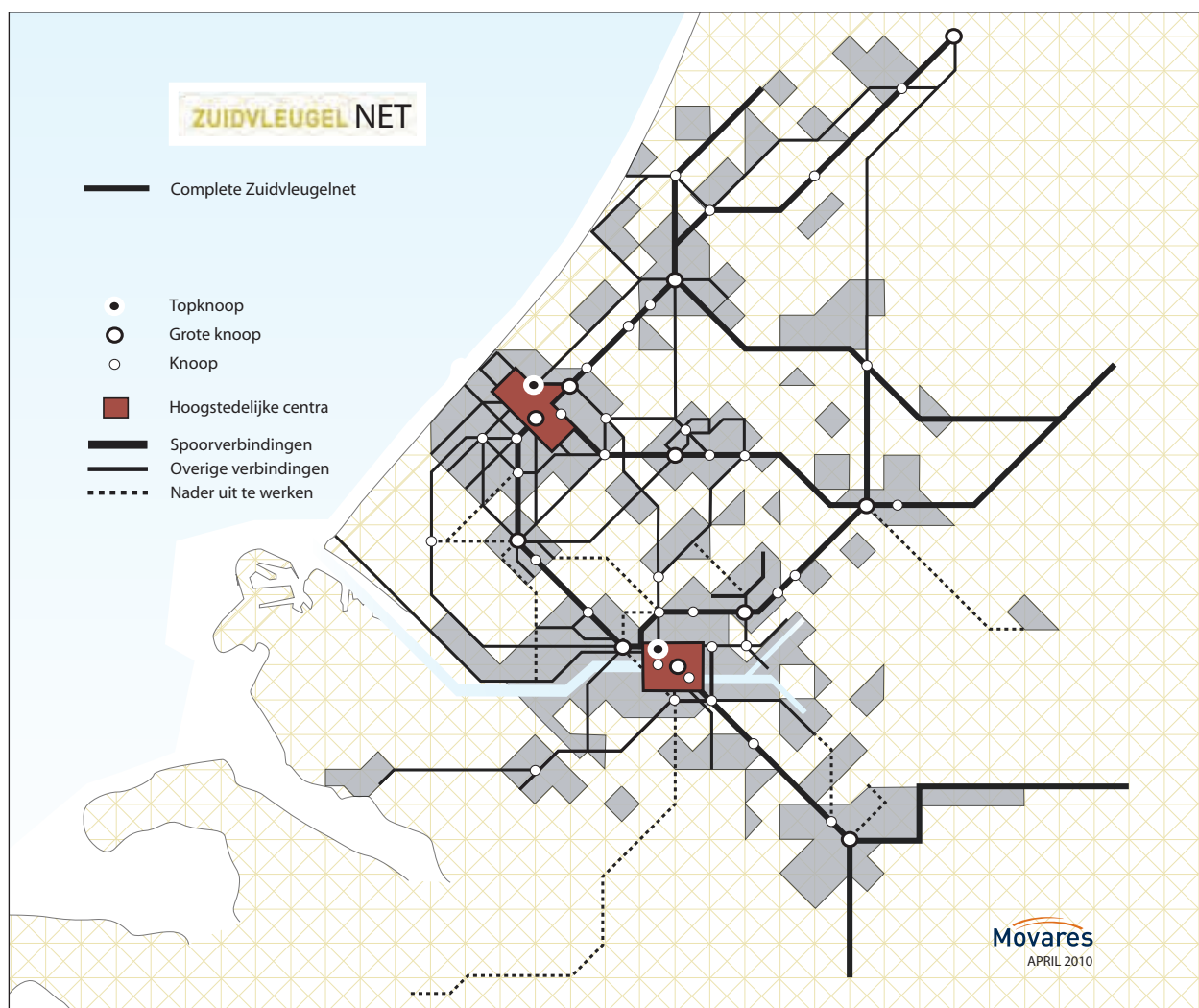
Het merendeel van deze verbindingen is inmiddels opgenomen in één van de lopende MIRT-verkenningen. Een deel is nog niet geagendeerd, dit zal op afzienbare termijn moeten gebeuren. In het overzicht is aangegeven om welke verbindingen het gaat. Juist op de op dit moment nog niet geagendeerde verbindingen zullen de partners zich moeten focussen om gezamenlijk tot afspraken te komen.

*Insteek is dat met deze vijftien prioritaire 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 uitkomsten van de interactieve sessies zijn gebaseerd op de stand van zaken maart 2010. In het vervolgproces (zie hoofdstuk 2) is voorzien dat de groep projecten in categorie 1 nader uitgewerkt en geprogrammeerd gaat worden. In het licht van dat proces zal nadere informatie over de projecten worden verzameld en kan voortschrijdend inzicht leiden tot een andere groepsindeling.*

Figuur 7, Zuidvleugelnet compleet



### 7.5 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.

## 8 DE OV-THEMA'S

### 8.1 Inleiding

In het Ambitiedocument Zuidvleugelnet zijn 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.

### 8.2 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.

Tabel 8, Doelstelling per geprioriteerd thema

THEMA	DOELSTELLING
MARKETING	<ul style="list-style-type: none"><li>• Door een gezamenlijk marketingprogramma zorg dragen een sterke groei in het aantal OV-gebruikers</li></ul>
TARIEVEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Komen tot gezamenlijke afspraken rondom tarievenkaders</li></ul>
SOCIALE VEILIGHEID	<ul style="list-style-type: none"><li>• Komen tot een uniform pakket van basiseisen ten aanzien van de sociale veiligheid op de Zuidvleugelnet-lijnen</li></ul>
HALTETOEGANKELIJKHEID	<ul style="list-style-type: none"><li>• Het zo snel mogelijk toegankelijk maken van alle haltes binnen het Zuidvleugelnet</li></ul>
CONCESSIES EN AANSLUITINGEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inventariseren naar de breed gedragen kwaliteitseisen van de Zuidvleugelnetlijnen die opgenomen kunnen worden in de aanstaande concessie</li><li>• Intensieve afstemming bij concessieoverschrijdende lijnen en aansluitingen</li></ul>
KETENMOBILITEIT	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reiziger mobiliseren in een logische reis van deur tot deur</li><li>• Veel aandacht geven aan voor- en natransport</li></ul>
INFORMATIE	<ul style="list-style-type: none"><li>• Treffen van een logische en integrale informatievoorziening voor de reiziger. Dit is multimodaal en over vervoerders- en concessiegrenzen heen</li></ul>

### 8.3 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 4) of die nu in voorbereiding of uitvoering zijn (de blauwe verbindingen, zie figuur 5). 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 CSUit bovenstaande lijst blijkt de prioritering vanuit het netwerkdeel van het Zuidvleugelnet: Leyenburg, Kralingse Zoom, Zuidplein, Dordrecht, Transferium A44 en Gouda zijn begin- en eindpunten voor ontwikkeling vanuit de Prioritaire verbindingen (tabel 7). Hoewel halte tram 19 en Zoetermeer Centrum West deze status niet hebben, liggen zij beide centraal in het netwerk van Zuidvleugelnet waardoor hiermee het ruimtelijke- en netwerkdeel van Zuidvleugelnet gesteund wordt. Dit versterkt het integrale karakter van de aanpak.
- d. besluitvorming over het uniform online beschikbaar stellen van informatie over halte-toegankelijkheid; met de Zuidvleugelpartners wordt bezien of en zo ja hoe informatie over de haltetoegankelijkheid 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 uitgangsposities 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.

#### 8.4 Specifieke en generieke OV-Thema's

Zoals benoemd, zijn voor Zuidvleugel generieke en specifieke maatregelen te benoemen. Met generiek wordt bedoeld dat het thema een overkoepelend karakter heeft en niet te herleiden of te prioriteren is naar een specifiek (deel van) het netwerk of verbinding. Specifieke thema's hebben het karakter dat zij wel naar netwerkverbindingen kunnen worden geprioriteerd. Voor een aantal thema's geldt dat zij aangrijpen op beide categorieën.

##### *Generiek*

- a. **Marketing** – het komen tot een marketingprogramma op Zuidvleugelniveau;
- b. **Tarieven** – afstemmen van het tariefbeleid tussen de Zuidvleugelpartners.

##### *Specifiek*

- a. **Haltetoegankelijkheid** – het eenduidig en kwalitatief hoogwaardig toegankelijk maken van de bushaltes.
- b. **Sociale Veiligheid** – op het netwerk van de Zuidvleugel voorzieningen treffen (fysiek en procesmatig) om maximale sociale veiligheid te bewerkstelligen.

##### *Generiek en Specifiek*

- a. **Concessies en aansluitingen** – generiek voor het vaststellen van een Zuidvleugelparagraaf voor toekomstige concessies. Specifiek voor het afstemmen van dienstregelingswijzigingen, vooral bij de OV-knooppunten.
- b. **Ketenmobiliteit** – generiek op de vast te stellen eisen aan ketenmobiliteit en specifiek voor de selectie van ketenlocaties en afspraken over faciliteiten voor- en natransport.
- c. **Informatie** – generiek om te komen tot een gedeelde visie op toegankelijke en actuele informatie voor de reiziger en specifiek bij de uitrol van deze visie.

## 8.5 Activiteiten en voortgang per OV-thema

Onderstaand worden de activiteiten en de voortgang binnen de thema's inhoudelijk beschreven.

### Marketing

#### *Activiteiten:*

1. verkrijgen van bestuurlijk- en ambtelijk gedeelde visie op een gedeeld marketingprogramma;
2. komen tot een set van marketingactiviteiten op basis van het vastgestelde marketingprogramma, die in samenwerking met de vervoerders worden uitgevoerd;
3. bundelen van resultaten van reizigersonderzoeken en andere monitorgegevens, waardoor een divers maar consistent beeld van de verwachtingen ontstaat voor reizigers;
4. op zoek gaan naar best practices bij vergelijkbare regio's en deze vertalen naar de situatie binnen de Zuidvleugel.

#### *Voortgang:*

De opdracht voor de themagroep Marketing is door opschaling gewijzigd. Voorheen betrof de samenwerking vooral een afstemming van operationele best practices. Met de komst van Zuidvleugelnets wordt een gezamenlijke visie en strategie nieuw leven in geblazen, waarna hier op een logische wijze op basis van maatwerk specifieke acties aan worden gekoppeld. De hernieuwde opdracht wordt nu in overleg met de Hoofden OV van de Zuidvleugelpartijen aangescherpt.

### Tarieven

#### *Activiteiten:*

1. Dit OV-thema is vooralsnog aangehouden vanwege de landelijke discussie over de invoering van de OV-chipkaart. Daarnaast hebben Zuidvleugelpartijen zitting in een overleg, waardoor onderlinge afstemming bestaat.

#### *Voortgang:*

Activiteiten zijn uitgesteld totdat meer inzicht bestaat in de uitrol en de functionaliteiten van het chipcardproject.

### Sociale Veiligheid

#### *Activiteiten:*

1. ontwikkelen van een scan voor alle Zuidvleugelhaltes waarin de basiseisen ten aanzien van sociale veiligheid worden gecontroleerd;
2. ontwikkelen van een plan van aanpak om de geconstateerde punten van een haltescan te verbeteren;
3. selecteren van zes OV-knooppunten in overleg met vervoerders, waar een intensieve locatieschouw wordt afgenomen. Hierbij wordt zowel het OV-knooppunt als de omgeving beoordeeld op aspecten van sociale veiligheid.

#### *Voortgang:*

Inventarisatie van de OV-knooppunten bij de vervoerders is gestart. Ook zijn gesprekken gevoerd om locatieschouw en mogelijk ook de haltescan uit te voeren.

## Haltetoegankelijkheid

### *Activiteiten:*

1. afstemmen werkwijzen subsidieregeling;
2. beoordelen of prioritering van het Zuidvleugernet wenselijk is;
3. nader onderzoeken van kwaliteitsverbeteringen.

### *Voortgang:*

De meerwaarde van de samenwerking wordt gezocht in de informatievoorziening richting reiziger. De partners zijn in gesprek om te bezien of zij gezamenlijk gebruik kunnen maken van een online-halte-informatie-systeem. De uitvoering van de Rijksregeling voor halte-toegankelijkheid voor bussen verloopt goed. Voor railsystemen is nog geen subsidieregeling beschikbaar.

## Concessies en Aansluitingen

### *Activiteiten:*

1. afstemmen en overleg bij dienstregelingwijzigingen;
2. maken van afspraken over een Zuidvleugelparagraaf in de eerstvolgende concessieverleningen;
3. uitvoeren van een vervoerkundige toets rondom de concessieoverschrijdende problematiek.

### *Voortgang:*

Deze drie onderdelen zijn verdeeld over de drie Zuidvleugel-partijen om nader uit te werken.

## Ketenmobiliteit

### *Activiteiten:*

1. vaststellen van ketenlocaties;
2. verkrijgen van overeenstemming over de eisen over ketenmobiliteit;
3. verkrijgen van specifieke aandacht voor het voor- en natransport.

### *Voortgang:*

Projectgroep start in april 2010. Vanwege de centrale positie van Ketenmobiliteit in het Zuidvleugernet kunnen zij hierdoor goed profiteren van het werk uit de andere OV-themagroepen.

## Informatie

### *Activiteiten:*

1. verbeteren van informatie via internet (bijvoorbeeld een lijnnetkaart voor de Zuidvleugel);
2. opstellen checklist (halte)informatie op Zuidvleugernet-niveau.
3. bieden van dynamische reisinformatie op haltes;
4. bieden van (dynamische) informatie in de voertuigen, met name gericht op informatie van andere vervoerders om de overstapkwaliteit/ketenmobiliteit te verbeteren.

### *Voortgang:*

Werkgroep start formeel per april 2010, dit betreft echter de voortzetting van al informeel aangegane verbindingen. Afstemming zit vooral in overleggen met de vervoerders over mogelijke uniformering en aanlevering van informatie.

# BIJLAGE1 CONCEPT PVE

SYSTEEM	BASISEIS
<b>REISTIJD EISEN</b>	
<b>REISTIJD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimale reissnelheid in het voertuig tussen de stedelijke gebieden: 35-45 km/u</li> <li>• Minimale reissnelheid in het voertuig in stedelijk gebied: 25 km/u</li> <li>• Reistijd tussen knopen nooit langer dan 45 minuten bij afstanden tot 30km.</li> </ul>
<b>BETROUWBAARHEID</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrektijden op de halte nooit te vroeg en nooit later dan 20% van de intervaltijd</li> </ul>
<b>FREQUENTIE BASISNET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimaal 6/u in spitsen en in het dal</li> <li>• Minimaal 4/u in de avondperiode</li> </ul>
<b>FREQUENTIE AANVULLEND ZUIDVLEUGELSPITSNET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor sommige buscorridors buiten stedelijke gebieden geldt alleen de eis van 6/u in de spitsen</li> </ul>
<b>LATE DIENSTEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avondbediening tot 00.00 u., met streven naar overstapbediening op onderliggend netwerk</li> </ul>
<b>OVERSTAPPEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming aansluitende vervoerdiensten</li> </ul>
<b>HALTES</b>	
<b>KWALITEIT OVERSTAP-VOORZIENINGEN OP KNOPEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overzichtelijke opstelling aansluitingen</li> <li>• Korte en veilige looplijnen</li> <li>• Kwaliteit voor de reiziger als uitgangspunt</li> </ul>
<b>TOEGANKELIJKHEID</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede toegankelijkheid haltes vanuit omgeving (mindervaliden, kinderwagens, bagage)</li> <li>• Gelijkvloerse instap (hoogteverschil maximaal 5 cm, spleetbreedte maximaal 5 cm).</li> </ul>
<b>WACHTEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overdekte wachtgelegenheid met zitplaatsen</li> </ul>
<b>INFORMATIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op alle haltes uniforme statische informatie over dienstregeling, netwerk en tarief/tariefgebruik</li> <li>• Op drukkeres haltes en knooppunten: dynamische reisinformatie</li> </ul>
<b>VOERTUIG</b>	
<b>ZITPLAATSEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog aandeel zitplaatsen in voertuig</li> </ul>
<b>RIJCOMFORT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog rijcomfort bij hogere snelheden</li> </ul>
<b>BINNENKLIMAAT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede klimaatregeling in voertuigen</li> </ul>
<b>INFORMATIEVOORZIENING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniform overzicht van Zuidvleugernet in het voertuig</li> <li>• Dynamische reisinformatie in voertuig, ook over aanvullende vervoerssystemen</li> </ul>
<b>NETWERK</b>	
<b>INZICHTELIJKHEID</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heldere netwerkopbouw die voor de reiziger inzichtelijk is</li> </ul>
<b>VERKNOPING</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede aansluitingen op knopen met het onderliggend (stedelijke netwerken) en bovenliggend schaalniveau (IC-net e.d.)</li> </ul>



Zuidvleugernet is een samenwerkingsproject  
van de provincie Zuid-Holland, Stadsgebwest  
Haaglanden en Stadsregio Rotterdam

**Meer informatie bij leden Kernteam Zuidvleugernet**

*Provincie Zuid-Holland*

Reinout Liemburg

**T** 070 441 64 81

**E** [rt.liemburg@pzh.nl](mailto:rt.liemburg@pzh.nl)

*Stadsgebwest Haaglanden*

Jan Termorshuizen

**T** 070 750 16 50

**E** [j.termorshuizen@haaglanden.nl](mailto:j.termorshuizen@haaglanden.nl)

*Stadsregio Rotterdam*

Joost Witte

**T** 010 267 30 88

**E** [j.witte@sr.rotterdam.nl](mailto:j.witte@sr.rotterdam.nl)

Zuidvleugelnet is een samenwerkingsproject van de provincie Zuid-Holland, Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**



Ontwerp en realisatie  
2D3D, Den Haag