

Directieraad R-net

R-net voor lokaal vervoer

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

In opdracht van de Directieraad R-net

R-net voor lokaal vervoer

Datum 18 januari 2016
Kenmerk SRA094/Ebm/0471.01
Eerste versie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Directieraad R-net
Titel rapport	R-net voor lokaal vervoer
Kenmerk	SRA094/Ebm/0471.01
Datum publicatie	18 januari 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	Peter de Winter en Jeske Reijs
Projectteam Goudappel Coffeng	Martijn Ebben en Henk Doeke van Waveren

Inhoud	Pagina	
1	Aanleiding	1
2	Literatuurstudie en interviews	2
2.1	Literatuurscan	2
2.2	Interviews	6
2.3	Wat vinden de reizigers?	10
2.4	Voorbeelden elders	11
3	Visie op lokaal vervoer als onderdeel van R-net	16
3.1	R-net: Ruggengraat van het openbaar vervoer	16
3.2	R-net: Kwaliteitskenmerk voor openbaar vervoer	17
4	Conclusie	19
4.1	Behoort een stelsel van lokale buslijnen met hoogwaardig karakter tot R-net?	19
4.2	Dient R-net ingevoerd te worden per stelsel van lijnen of kan dat ook per individuele lijn? En onder welke condities?	20
4.3	Gaat het alleen om de lijnen met overwegend een bereikbaarheidsfunctie?	20
4.4	Gaat het alleen om lijnen met veel regionale reizigers (afstand > 6 km)?	20
4.5	Of is R-net een generiek kwaliteitskenmerk voor alle lijnen?	20
5	Gebruikte bronnen	21
	Bijlage	
1	Essentie doorgenomen documenten	

1

Aanleiding

In de Directieraad R-net van 11 september 2014 is gesproken over het vraagstuk of lokale lijnen met hoge kwaliteit wel of niet tot R-net zouden moeten behoren. U heeft ons gevraagd dit vraagstuk nader te onderzoeken. Hiervoor is de volgende vraagstelling geformuleerd:

'Behoort een stelsel van lokale buslijnen met hoogwaardig karakter tot R-net?'

Daarnaast zijn, gelet op het oorspronkelijke doel van R-net, de volgende onderliggende vragen geformuleerd:

- Dient R-net ingevoerd te worden per stelsel van lijnen of kan dat ook per individuele lijn? En onder welke condities?
- Gaat het alleen om de lijnen met overwegend een bereikbaarheidsfunctie?
- Gaat het alleen om lijnen met veel regionale reizigers (afstand > 6 km)?
- Of is R-net een generiek kwaliteitskenmerk voor alle lijnen?

In deze notitie wordt achtereenvolgens stilgestaan bij de eerste bevindingen op basis van een literatuurscan (paragraaf 2.1), afgenomen interviews (paragraaf 2.2), ervaring uit de praktijk (paragraaf 2.3) en een drietal voorbeelden van elders (paragraaf 2.4). In hoofdstuk 3 geven wij onze visie op de vraag of lokale buslijnen met een hoogwaardig karakter wel of niet tot R-net behoren en in hoofdstuk 4 worden de bevindingen samengevat en geven we antwoord op de onderzoeksvragen.

2

Literatuurstudie en interviews

2.1 Literatuurscan

Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkeling van R-net tot op dit moment zijn verschillende documenten bestudeerd waarin de opzet en uitwerking van R-net zijn beschreven. De volgende documenten zijn doorgenomen (in chronologische volgorde):

- Regionet. De keuzereiziger verleid (april 2002).
- Presentatie MRA net op MRA-brede bijeenkomst (april 2010).
- Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger (november 2010).
- Implementatie productformule R-net: We gaan van start! (april 2011).
- Statement BRU over Randstadnet 2028 (29 augustus 2011).
- Verslag Bestuurlijke Werkconferentie (september 2011).
- Belofte maakt schuld; evaluatie OV-bureau Randstad (15 maart 2012).
- Bijlage 2 overeenkomst hoogwaardig OV Randstad – Implementatiestrategie (23 mei 2012).
- Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland (januari 2014).
- Bekendheid, imago en waardering van R-net (april 2015).
- Eindrapportage R-net vijftigvijftig discussieplatform (september 2015).
- Evaluatie OV-bureau Randstad (bestuurlijk vastgesteld 21 november 2015).
- R-net Brochure (2012).

In bijlage 1 is van deze documenten een korte samenvatting opgenomen.

Historie van R-net

2000 e.v.: Regionet en MRA-net

Ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid van de Randstad is in 2000 de beleidsnotitie inzake het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) vastgesteld. In de beleidsnotitie wordt een totaalpakket aan maatregelen gepresenteerd. De (verdere) uitrol van Regionet is daar één van. Regionet is gepresenteerd als een stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer in de Noordelijke Randstad dat voorziet in regionale verplaatsingen over een afstand van 10 tot 40 km. Hierbij gaat het om de belangrijkste

verplaatsingsstromen tussen woonkernen van minimaal 20.000 inwoners en concentraties van werkgelegenheid van tenminste 10.000 arbeidsplaatsen. Inzet is Regionet aan te laten sluiten op deze verplaatsingspatronen met een netwerk dat de gehele dag hoogwaardig openbaar vervoer verschaft. Dit betekent concreet:

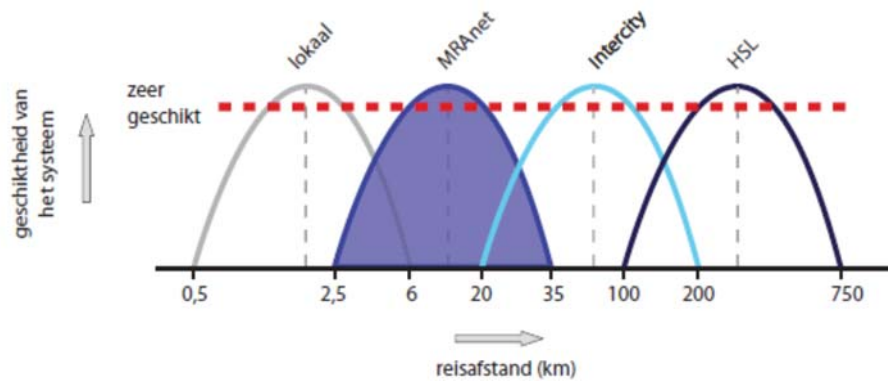
- De reiziger staat centraal. Het strikte onderscheid tussen stadsgewestelijk en inter-regionaal vervoer, stads- en streekbus, light-rail, metro, et cetera wordt opgeheven.
- De investeringsstrategie wordt afgestemd op de verwachte vervoersvraag.
- Ingezet wordt op een beperkt aantal hoogfrequente lijnen die makkelijk zijn uit te dunnen in de stille uren zodat een hogere kostendekkingsgraad wordt gerealiseerd doordat de potentiële vervoersvraag en het verbindend en ontsluitend vervoer worden gecombineerd.
- Realisatie van goede overstappunten die uitdunning compenseren.
- Zaken als reisinformatie, halte-inrichting en comfort samen met vervoersbedrijven worden verder ontwikkeld.

Vanuit de ambitie om het openbaar vervoer voor 'keuzereizigers' als aantrekkelijke logische keuze te positioneren is binnen Regionet veel aandacht voor:

- snelheid:
 - korte loopafstanden,
 - hoge frequenties,
 - hoge snelheid,
 - maximaal één overstap;
- betrouwbaarheid en gemak:
 - overzichtelijk netwerk,
 - rechtstreekse verbindingen bij grote vervoersstromen en soepele overstapmogelijkheden bij kleinere vervoersstromen,
 - goede aansluitingen op overig openbaar vervoer,
 - stiptheid, aansluitgarantie en regelmatige verdeling van de openbaar-vervoerdiensten over het uur.

De voortgaande verstedelijking van de Noordelijke Randstad vraagt om collectieve vervoersoplossingen die in samenhang met de ruimtelijke plannen moeten worden ontwikkeld.

Regionet is in de jaren na 2000 verder uitgewerkt in de Metropoolregio Amsterdam. In 2009 is men afgestapt van de naam Regionet en gaat men daarvoor in de plaats de naam MRA-net hanteren. De productformule (programma van eisen en huisstijl) wordt ontwikkeld en het MRA-net wordt duidelijker gepositioneerd.



2010: Randstadnet

In februari 2010 hebben bestuurders van het OV-bureau Randstad besloten om het MRA-net inclusief productformule te implementeren in de hele Randstad. Dit is vervolgens uitgewerkt in 'Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger'. Er zijn (samengevat) vier lijnen waarlangs het hoogwaardig netwerk is ontwikkeld:

1. goede onderlinge afstemming van het OV-netwerk en ruimtelijke ontwikkeling;
2. heldere kwaliteitskenmerken voor al het HOV in de Randstad;
3. een voor de reiziger herkenbare productformule voor HOV-netwerk in de Randstad;
4. voorstellen voor het structureel verbeteren van de ketenmobiliteit in de Randstad.

De netwerkkaart in Randstadnet 2028 ziet er als volgt uit:



Figuur 2.1: Netkaart Randstadnet 2028

Onder de naam Randstadnet krijgt het hoogwaardig OV-netwerk een duidelijk gezicht en wordt het als herkenbaar product in de markt gezet. Alle verschijningen van Randstadnet (voertuigen, haltes, informatie) krijgen uiteindelijk dezelfde vormgeving.

Aan het Randstadnet worden specifieke kwaliteitseisen gesteld:

- bedieningsperiode - 06.00-24.00 uur op werkdag, 07.00-24.00 uur op zaterdag, 08.00-24.00 uur op zondag;
- reissnelheid - reissnelheid is van belang voor aantrekkelijkheid systeem;
- frequentie - einddoel minimaal 6x/h in de spits, 4x/h in dal;
- regelmaat - vaste intervallen in de dienstregeling;
- overstaptijd - tijd voor een overstap niet te krap en niet te ruim, maximaal 7,5 minuut.

De implementatie van Randstadnet is vervolgens uitgewerkt in 'Implementatie productformule R-net: We gaan van start!'. Hierin wordt R-net omschreven als een overzichtelijk netwerk dat openbaar-vervoerlijnen met elkaar en met ander vervoer (fiets, auto) verbindt door middel van knooppunten. Het netwerk heeft een hoog kwaliteitsniveau. Hoger dan het overige stads- en streekvervoer. R-net bestaat uit trein, metro, tram, bus en boot en voorziet in verplaatsingen tussen de 2,5 en 35 kilometer.

In 'Implementatie productformule R-net: We gaan van Start!' is aangegeven dat het bij het 'branden' van het merk R-net van belang is dat de productformule consequent en voor de volle 100% wordt toegepast. Een lijn is pas een R-netlijn als alle elementen van de productformule op orde zijn. Dit geldt zowel voor de kwaliteitseisen als voor de uitstraling. De reden hierachter is dat een productformule verwachtingen schept en verplichtingen kent. Er moet dan ook zorgvuldig mee om worden gegaan.

In 'Belofte maakt schuld; evaluatie OV-bureau Randstad' is R-net nogmaals overzichtelijk samengevat in drie beloften aan de reizigers:

- centra van werken en voorzieningen prima bereikbaar met het openbaar vervoer;
- een betrouwbaar, herkenbaar en samenhangend netwerk;
- een herkenbaar en hoogwaardig openbaar vervoer.

Samengevat:

R-net is in 2000 gestart als Regionet en vervolgens uitgewerkt in Randstadnet 2028. Dit netwerk bestaat uit een samenhangend geheel van OV-verbindingen in de Randstad. Aan deze verbindingen zijn kwaliteitseisen gesteld. Randstadnet is verder uitgewerkt tot R-net, met nog steeds de kwaliteitseisen, met een aanscherping naar verplaatsingen tussen de 2,5 en 35 kilometer. Voor R-net is tevens een productformule ontwikkeld.

Uit de documenten is de volgende definitie van R-net te destilleren:

R-net is een samenhangend netwerk van trein, metro, tram, bus en boot voor verplaatsingen tussen 2,5 en 35 kilometer. Het verbindt woongebieden met centra van werken en voorzieningen. Het is van hoogwaardige kwaliteit en is voor reizigers herkenbaar.

2.2 Interviews

In het kader van dit onderzoek is gesproken met:

- Peter de Winter, Stadsregio Amsterdam (ambtelijk opdrachtgever onderzoek);
- Jeske Reijs, provincie Noord-Holland (ambtelijk opdrachtgever onderzoek);
- Léon Tebbens, Rover;
- Tim Boric, Rover;
- Joost Witte (afgestemd met Willem Benschop), Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- Jeroen Golstein, provincie Utrecht;
- Bas Govers, Goudappel Coffeng.

Voor deze gesprekken is een interviewprotocol gemaakt. Aan de hand van de belangrijkste vragen uit dit protocol volgt hierna een weergave van de interviews.

2.2.1 Wat is R-net volgens u?

R-net is volgens de geïnterviewden succesvol openbaar vervoer van hoge kwaliteit. Ze kiezen een verschillende invalshoek, een aantal van de geïnterviewden ziet R-net vooral als een productformule, als een soort kwaliteitsstempel. Voldoe je aan de criteria dan ben je R-net. Anderen leggen de nadruk op het ruimtelijke component, het verbinden van OV-knooppunten voor het bieden van regionale verplaatsingen. Eén van de geïnterviewden geeft aan dat onduidelijk is wat R-net is. Er is een beleidsmatige waarheid (de sterke lijnen waarin moet worden geïnvesteerd) en een waarheid voor de reiziger (rode bussen). In Rotterdam en Den Haag maakt het busvervoer geen deel uit van R-net. De geïnterviewden aldaar geven aan dat het verschil tussen bus en tram/metro te groot is.

R-net is van begin af aan neergezet als hoogwaardig vervoer, gericht op het aantrekken van keuzereizigers. Al in het begin is gesproken over de lokale functie van R-net en is, in de ogen van een aantal geïnterviewden, afgesproken dat R-net zowel streek- als stadsvervoer omvat. Eén van de geïnterviewden geeft aan dat R-net bestuurlijk is vastgesteld, maar dat niet alle bestuurders daarbij ook de huisstijl voor ogen hadden.

Belangrijk aan R-net is de netwerkgedachte. Alle individuele R-netverbindingen tezamen bieden een samenhangend, hoogwaardig netwerk dat de belangrijkste woongebieden en centra van werken en voorzieningen verbindt.

De geïnterviewden zijn het niet geheel eens over de vraag of een solitaire lijn onderdeel van R-net kan zijn. Ook zijn er verschillende ideeën over de invulling van R-netlijnen in de daluren. Volgens de een moeten hiervoor de reeds afgesproken frequentie-eisen gelden, anderen zijn van mening dat hiermee pragmatischer moet worden omgegaan. Eén van de geïnterviewden geeft aan dat er grote verschillen zijn tussen R-net metro, R-net tram en vooral R-net bus. Binnen het bussysteem verwacht je van R-net (of van hoogwaardige kwaliteit) op lokaal niveau vooral voldoende capaciteit, een hele hoge frequentie en goede doorstroming, op regionaal niveau verwacht je vooral comfort en een redelijk hoge frequentie.

R-net is volgens de geïnterviewden:

- regionaal samenhangend netwerk OV van hoge kwaliteit;
- en een productformule/huisstijl;
- zowel stads- als streekvervoer.

2.2.2 Waarom vindt u het belangrijk dat R-net wordt uitgerold?

Alle geïnterviewden geven aan dat we ooit zijn gestart met R-net om de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren. R-net gaf focus aan de investeringen in het openbaar vervoer in de Randstad. Dat is nog steeds belangrijk, een helder toekomstbeeld van de hoogwaardige dragers van het openbaar vervoer geeft richting. Beleidsmatig is R-net volgens alle geïnterviewden belangrijk.

Een aantal geïnterviewden geeft daarnaast aan dat R-net door reizigers wordt gewaardeerd. Reizigers zien R-net als hoogwaardig product. Het aantal reizigers op R-netlijnen stijgt. Reizigers geven ook aan dat ze vertrouwen hebben in R-net omdat het een samenwerkingsverband is tussen verschillende vervoerders. Eén van de geïnterviewden geeft aan dat ook op andere lijnen waar is geïnvesteerd in kwaliteit en doorstroming, het aantal reizigers stijgt. R-net is ook een herkenbaar product. De geïnterviewden zijn het erover eens dat deze herkenbaarheid belangrijk is. Ze zien dit als een belangrijk element om nieuwe lijnen op te nemen in het netwerk. Eén van de geïnterviewden vraagt zich af of het hiervoor persé noodzakelijk is om de productformule R-net te hanteren, of dat ook andere productformules kunnen zorgen voor een herkenbaar kwaliteitsproduct. De vraag is of het voor reizigers belangrijk is dat de herkenbaarheid over de gehele Randstad wordt gerealiseerd, of dat dit, zeker waar het lokaal vervoer betreft, ook lokaal kan. De vraag is dan wel in hoeverre nog sprake is van een Randstadbreed netwerk. In Rotterdam en Den Haag krijgen de trams en metro een aangepaste R-net huisstijl.

R-net overstijgt concessiegrenzen en draagt daardoor bij aan meer samenwerking. Samenwerking tussen overheden en samenwerking tussen vervoerders.

Uitrol R-net is belangrijk:

- voor verbetering bereikbaarheid Randstad, het geeft focus aan investeringen.

Uitrol van de productformule R-net:

- bevordert de samenwerking tussen concessieverleners en vervoerders;
- wordt niet unaniem door de geïnterviewden als belangrijk gezien, het geeft duidelijkheid voor reizigers, maar het is de vraag of binnen de Randstad niet ook meerdere productformules kunnen bestaan.

2.2.3 Geldt dat dan ook voor lokaal vervoer?

De geïnterviewden geven allen aan ook lokaal vervoer te zien als onderdeel van het samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Met één belangrijke kanttekening: het dient wel te voldoen aan de eisen aan R-net. Dus lokaal vervoer dat een schakel vormt in de verbinding tussen belangrijke woongebieden en centra van werken en voorzieningen op regionale schaal, en voldoet aan alle criteria (frequentie, snelheid, bedieningsperiode). Volgens de geïnterviewde van de MRDH was bij de start van R-net de discussie over lokaal of regionaal vervoer geen issue. De discussie hoe het netwerk er vervolgens uit moet zien is nooit helemaal afgerond. Uiteraard hoort hierbij wel de vraag of een dergelijke discussie wel afgerond kan worden aangezien het een netwerk in wording is en daarmee dus voortdurend in beweging.

De geïnterviewden zijn het niet geheel eens of lokaal vervoer onderdeel moet zijn van de productformule. Een aantal geïnterviewden benadrukt dat de kwaliteit van het netwerk staat of valt bij de compleetheit van het netwerk en dat het netwerk identiek is aan de productformule. In die zienswijze zorgt het niet opnemen van de belangrijkste lijnen in een aantal steden in de productformule voor onduidelijkheid voor reizigers en

maakt dat het netwerk incompleet is. Een andere geïnterviewde benadrukt juist dat de productformule niet overal identiek hoeft te zijn, maar dat het samenhangend netwerk vooral dient om focus te geven aan kwaliteitsverbeteringen. Bovendien geeft hij aan dat de eisen die de productformule stelt aan het vervoer niet altijd goed toepasbaar zijn op stadsvervoer. Van hoogwaardig regionaal vervoer verwachten reizigers iets anders dan van hoogwaardig stedelijk vervoer. Bijvoorbeeld waar het gaat om zitcomfort en zitplaatskans.

R-net omvat ook lokaal vervoer:

- Waar het gaat om het samenhangend netwerk van hoogwaardige verbindingen en zolang het lokaal vervoer een schakel vormt in de verbinding tussen belangrijke woongebieden en centra van werken en voorzieningen op regionale schaal (reisafstanden > 6 km).
- Geïnterviewden zijn het niet eens of lokaal vervoer ook in de huisstijl van R-net moet worden uitgevoerd.

2.2.4 Welke praktische verbetermogelijkheden ziet u bij R-net?

De productformule, met bijbehorende eisen aan frequenties, bedieningsperiode en snelheid, botst bij de implementatie regelmatig met de bestaande situatie en mogelijkheden deze aan te passen. De geïnterviewden geven aan dat hierin regelmatig keuzen moeten worden gemaakt die moeilijk, zometertijd onmogelijk zijn. Ze vragen zich, ieder op een eigen wijze, af of het mogelijk zou zijn meer pragmatisch om te kunnen gaan met de eisen, zonder afbreuk te doen aan de belofte aan de reizigers. Concrete voorbeelden zijn de frequentie in de avonduren en het weekend, het schrappen van drukke haltes om de snelheid te verhogen (en niet het aanpassen van verkeerslichten) en de frequentie van 6 maal per uur in de spits die zich slecht verhoudt met aansluitingen op kwartierdiensten van de trein (hier kan binnen de huidige eisen uiteraard ook gekozen worden voor een frequentie van 8 maal per uur). Tot slot signaleert een aantal geïnterviewden dat reizigers in het stedelijk netwerk andere eisen stellen aan het product dan reizigers op regionale verbindingen.

Een aantal geïnterviewden vraagt zich af hoe het comfort van R-netlijnen kan worden vastgehouden. Op dit moment zijn er geen materieeleisen voor R-netlijnen en wordt het comfort verschillend ingevuld. Ook voor een hogere zitplaatskans wordt aandacht gevraagd.

Daarnaast wordt R-net volgens een aantal geïnterviewden op dit moment onvoldoende vermarkt. R-net kan veel meer dan nu het geval is in de markt worden gezet als kwaliteitsproduct en alternatief voor de auto. De huidige reizigers dragen hun tevredenheid uit, dat is uniek aan R-net, gebeurt voor het overig busvervoer nauwelijks. Dat kan beter worden uitgenut.

De huisstijl van R-net stuit bij een aantal vervoerders en overheden op bezwaren. In Den Haag en Rotterdam wordt een aangepaste huisstijl toegepast, in Utrecht wordt de eigen U-OV huisstijl toegepast en Almere laat de vervoerders een nieuwe huisstijl ontwikkelen voor het gehele stadsvervoer. De geïnterviewden hebben geen gedeeld beeld van verbetermogelijkheden op dit gebied, maar er is wel een gedragen probleembesef.

2.3 Wat vinden de reizigers?

Uit recent onderzoek van Blauw Research is gebleken dat de gebruiksintentie van R-net blijft groeien en dat het OV-netwerk goed aansluit op de behoefte van de reizigers. Ruim 4 op de 10 Randstedelingen zijn bekend met het OV-netwerk. R-net wordt beschouwd als herkenbaar, aantrekkelijk en betrouwbaar en bovendien wordt R-net in toenemende mate geassocieerd met moeiteloos reizen. Ook op aspecten als snelheid en frequentie scoort R-net goed. Ruim de helft van de Randstedelingen geeft aan mogelijk met R-net te willen reizen en onder de keuzereizigers is dit zelfs tweederde. Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat de keuzeaspecten betrouwbaarheid, frequentie en snelheid veruit het belangrijkste zijn voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in het algemeen. Redenen om niet te kiezen voor het OV in het algemeen zijn comfort (ander vervoer is comfortabel), kosten (OV is te duur) en omslachtig (overstappen, naar halte, et cetera). Maar dit geldt voor ieder OV.

Uit onderzoek van flowresulting blijkt dat (deelnemers aan het R-net vijftigvijftig discussieplatform) R-net hoogwaardiger wordt ervaren dan regulier openbaar vervoer. Het onderscheidend vermogen wordt volgens de deelnemers gecreëerd door onder andere:

- frequentie, betrouwbaarheid, snelheid;
- goede informatie, comfort en goede aansluitingen op ander OV.

Op de vraag of R-net mag afwijken van frequentie en bedieningstijd van het programma van eisen geven de deelnemers van het discussieplatform aan dat HOV uitgekend dient in te spelen op de vraag. Hierbij wordt aangegeven dat een zeer hoge frequentie geen doel op zich is maar dat wel wordt verwacht dat R-net minimaal twee keer per uur rijdt. Ook geven de deelnemers aan dat snelheid ondergeschikt is aan een 'vloeiende reis' (het gevoel nooit onnodig stil te staan). Goede doorstromingsmaatregelen zijn dan ook belangrijker dan het behalen van 'absolute' snelheid. Voor wat betreft de huisstijl geven de deelnemers aan hier veel waarde aan te hechten en dat afwijkingen hierop afbreuk doen aan de formule. Herkenbaarheid wordt zeer belangrijk gevonden. De R-net huisstijl speelt hierin volgens de deelnemers een cruciale rol. Dit geldt ook voor R-net haltes. Als het niet haalbaar is om alle haltes aan te passen naar het R-net model geven de deelnemers de voorkeur aan een functionele halte die in ieder geval is voorzien van een R-net hanenkam ('eyecatcher').

2.4 Voorbeelden elders

Zowel binnen als buiten Nederland zijn voorbeelden te vinden waarbij het strikte onderscheid tussen stadsgewestelijk en interregionaal vervoer is opgeheven en het lokaal en regionaal vervoer als één geïntegreerd HOV-product wordt gepresenteerd. In deze paragraaf wordt op quick scan-achtige wijze stilgestaan bij drie voorbeelden uit binnen- en buitenland van –min of meer- 'R-net-achtige' productformules. De volgende drie cases worden hiernavolgend behandeld:

- Groningen;
- Leipzig;
- Kopenhagen.

2.4.1 Groningen

Nadat het tramproject in Groningen werd afgeblazen is de regio aan de slag gegaan met een alternatief HOV-systeem met als doelstelling het verder versterken van de HOV-assen en versterking van de OV-knooppunten om de economische toplocaties binnen de regio goed bereikbaar te houden. Reizigers moeten snel, betrouwbaar en comfortabel kunnen reizen, met aandacht voor de efficiency/kostendekkingsgraad van het OV. Concreet betekent dit het versterken van het spoor en HOV-bus, gecombineerd met mobiliteitsmanagement, P+R-beleid en DRIS en overige reisinformatie.

Bij het uitwerken van het alternatieve HOV-systeem is uitgegaan van een aantal relevante uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie Actualisatie Netwerkanalyse 2013 welke zijn vertaald tot een aantal ontwerpprincipes:

- Inzetten op HOV-assen en netwerksamenhang in stad en regio:
 - structuur gaat boven type vervoer;
 - capaciteit, betrouwbaarheid, exploitatie, ruimtelijke economische kwaliteit en leefbaarheid bepalen type vervoer.
- Het OV-netwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt, en logisch voor de reiziger.
- De regio wordt verbonden met de economische toplocaties (koppeling) middels spoor waar dat aanwezig is en via HOV-assen per bus waar geen spoor ligt. Deze ruimtelijk-economische structuur van P+R/HOV-assen vormt de ruggengraat van het OV, dat wil zeggen:
 - koppeling P+R aan economische toplocaties via HOV-assen;
 - koppeling van P+R's via HOV-assen, door het centrum van de stad, aan elkaar;
 - trein als verdeler over de stad.
- HOV-assen aansluiten op stations in de stad, belangrijke overige OV-knooppunten en de P+R's.
- Versnellen naar grotere afstanden en verdichten op kleinere afstanden.
- Uitgaan van de kracht van het OV. Dus waar mogelijk HOV-assen aan elkaar koppelen, waardoor doorgaande verbindingen worden gecreëerd en zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen rechtstreeks dan wel met één overstap worden bediend.

- Het systeem moet flexibel/schaalbaar zijn. Het HOV-systeem moet toekomstbestendig zijn, zowel qua infrastructuur (bogen, fundering, kunstwerken, als voertuigen (aandrijving, et cetera)).

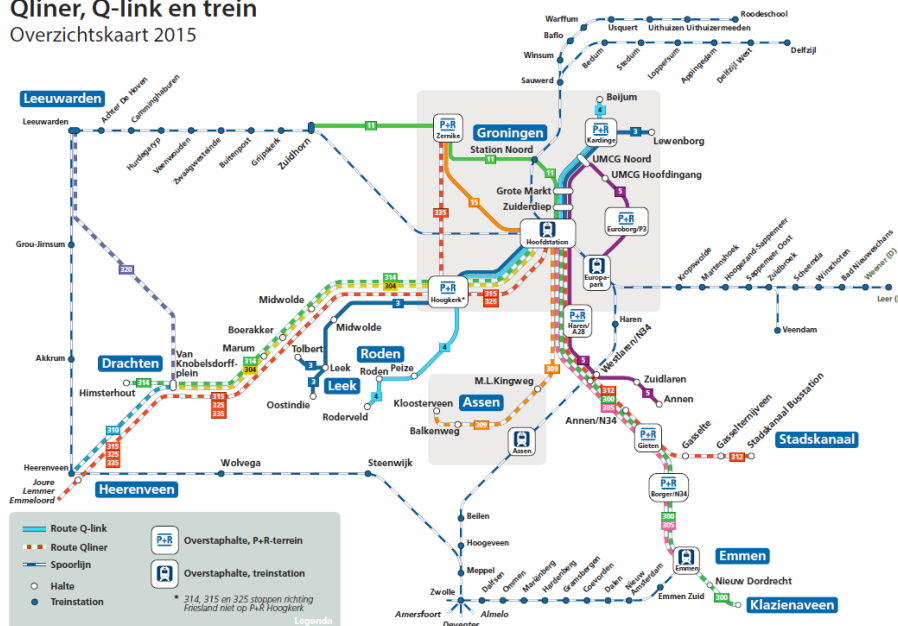
Het basisprincipe is dat regio en stad, de economische toplocaties en de belangrijke OV-knooppunten (inclusief P+R-locaties) verbonden worden via HOV-assen (spoor en bus). Dit vormt de ruggengraat van het regionaal OV. Centraal uitgangspunt is het zoveel mogelijk (door)koppelen van HOV-assen via OV-knooppunten en P+R-locaties waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak rechtstreeks, maar in principe met maximaal één overstap). Net als bij de doorkoppeling van de regionale treinen resulteert ook de koppeling op de HOV-assen van regionale bussen aan stadsbussen in verbetering van de verbinding tussen de regio en de stad. Het aantal overstappen op de hoofdstromen wordt namelijk sterk verkleind. Dit resulteert in een kwaliteitsverbetering voor de reizigers, verhoogt de betrouwbaarheid en maakt het systeem makkelijker te begrijpen. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van het OV verhoogd waardoor naar verwachting meer mensen kiezen voor het OV.

Voorgenoemde heeft geresulteerd in hoogwaardig OV-netwerk waarbij de ontwikkelrichting is het bieden van een hoogwaardig net met snelle en hoogfrequente lijnen op de vervoersbundels met de grootste vraag naar vervoer en waar vervoersgroei gerealiseerd kan worden. Het hoogwaardig net wordt gevormd door (figuur 2.2):

- Qliners (snelwegbus, treinvervangend op grotere afstanden);
- Q-link (Qliner variant die vanuit plaatsen rondom Groningen via P+R-locaties doorrijdt naar werkgebieden in Groningen);
- noordelijk spoornetwerk.

Qliner, Q-link en trein

Overzichtskaart 2015



Figuur 2.2: HOV-netwerk Groningen e.o. bestaande uit Qliner, Q-link en trein

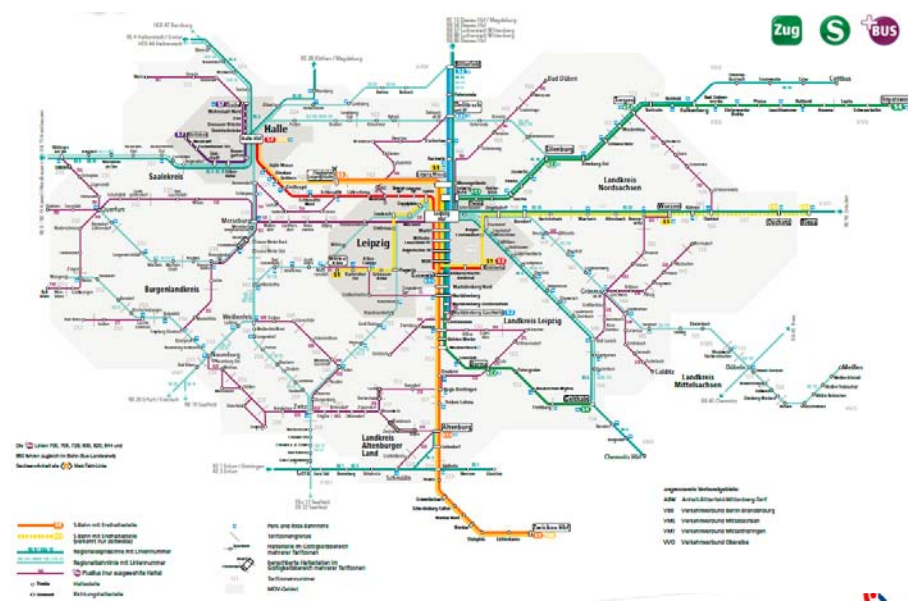
Het HOV heeft zodanige productkenmerken dat het een alternatief voor veel autoritten vormt. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurend werkt. Dit wordt zichtbaar in vastliggende routes, hoogwaardig materieel, hoge frequentie, gegarandeerde doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie, bijpassende halte-uitstraling et cetera. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de stad Groningen en tussen de grotere kernen in het gebied. Daarmee bedient het HOV-netwerk een beoogde reizigersgroeimarkt. Q-link en Q-liner hebben een eigen, herkenbaar uiterlijk. Hierbinnen hebben de verschillende lijnen van Q-link een eigen kleurcodering. Naast Q-link en Q-liner bestaan in Groningen ook andere stads- en streeklijnen.

Het vermijden van overstap tussen stad en regio, de bediening van de P+R's en de uitrol van de HOV-productformule worden als belangrijke lessen beschouwd.

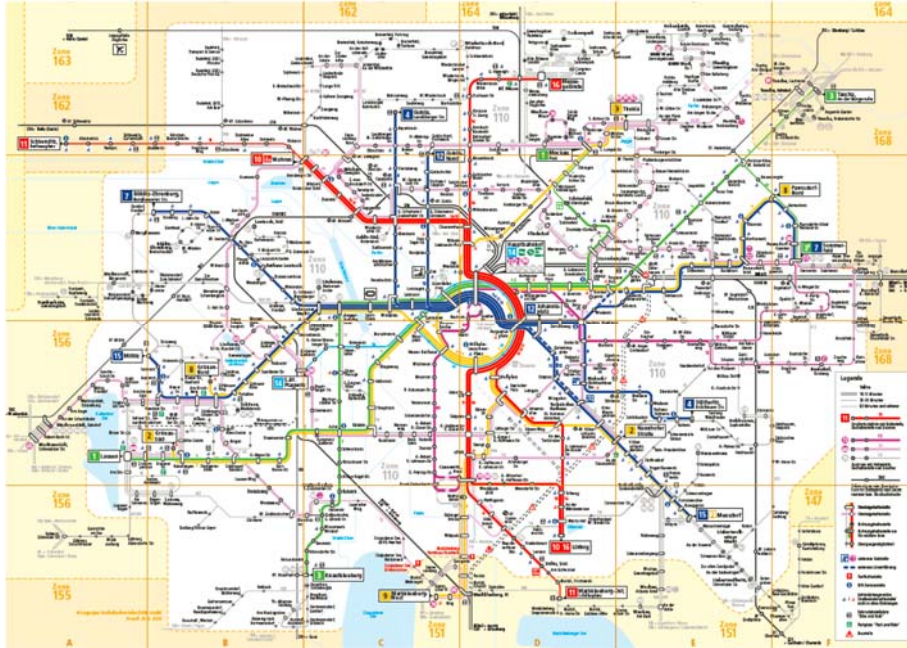
2.4.2 Overige voorbeelden

Leipzig

In de regio Leipzig heeft men gekozen de focus te leggen op de aantrekkelijkheid van de vervoersdiensten in termen van frequentie met een duidelijk onderscheid naar hoofd- en aanvullende lijnen. Richting de reiziger wordt dit helder gecommuniceerd waarbij de lijndikte op de kaart de frequentie aangeeft en de kleur een logische bundeling van lijnen (zie ook figuur 2.3 en 2.4). Modaliteiten zijn wel herkenbaar, maar de aantrekkelijkheid van de dienst in termen van frequentie is leidend. Het netwerk van trein, S-bahn en snelbus wordt als één geheel aan de reiziger gepresenteerd. (bron: Branding voor de reiziger. Voorbeelden uit de praktijk)



Figuur 2.3: HOV-netwerk Leipzig e.o. bestaande uit trein, S-Bahn en bus



Figuur 2.4: Netwerk Leipzig met focus op de aantrekkelijkheid van de diensten

Kopenhagen

In de regio Kopenhagen maakt men onderscheid in zowel snelle regionale lijnen als hoogwaardige stadslijnen. In de praktijk betekent dit dat geselecteerde reguliere stadslijnen opgewaardeerd worden tot hoogwaardige lijnen en dat snelle regionale lijnen van betekenis worden toegevoegd daar waar de regionale spoorlijnen tekortschieten.

De zogenoemde A-bussen vormen het hoogfrequente (elke 3 tot 7 minuten in de spits en elke 10 minuten daarbuiten) hoogwaardige stadsnet en rijden op de zware buslijnen. Deze bussen stoppen bij elke halte en zijn aanvullend op de metro en de regionale trein. Deze bussen rijden met een dermate hoge frequentie dat de dienstregeling niet geraadpleegd hoeft te worden. De zogenoemde regionale S-bussen verbinden veelal stations met andere belangrijke vervoersknooppunten en stoppen bij een beperkt aantal haltes en zijn daarmee sneller dan de A-bussen. De lijnen verbinden de buitenwijken onderling met de stad en rijden elke 5 tot 10 minuten in de spits en elke 20 minuten daarbuiten.

De basiskleur voor de bus is geel. Voor de A-bussen wordt hier rood aan toegevoegd en voor de S-bussen wordt hier blauw aan toegevoegd. Deze kleurcodering is consequent doorgevoerd op bussen, haltepalen, et cetera zodat duidelijkheid richting de gebruiker wordt geschept. De productformule wordt streng bewaakt en ook duidelijk gecommuniceerd.

(bron: Branding voor de reiziger. Voorbeelden uit de praktijk)

Beide buitenlandse voorbeelden laten zien hoe een regionaal netwerk kan worden gecommuniceerd richting de reiziger. Waarbij het voorbeeld Kopenhagen laat zien dat dit ook op straat en op haltes helder mogelijk is, zonder daarbij de samenhang tussen het stadsnet en het hoogwaardig stads- en regionet uit het oog te verliezen.

3

Visie op lokaal vervoer als onderdeel van R-net

3.1 R-net: Ruggengraat van het openbaar vervoer

De ambitie bij de uitrol van R-net is om te komen tot een hoogwaardig OV-product in een samenhangend netwerk van bus, tram, metro- en treinverbindingen. Dit samenhangend netwerk vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in de Randstad. Het samenhangend netwerk verbindt de belangrijkste ruimtelijk-economische knooppunten in de Randstad. Deze knooppunten kennen een hiërarchie welke voornamelijk wordt bepaald door aantallen inwoners, arbeidsplaatsen, aantallen scholieren/studenten en functie in het netwerk. Een samenhangend netwerk zorgt voor verbinding van deze knooppunten op hun eigen schaalniveau. Conform de werkwijze en eerste uitwerking van Netwerk Nederland/OV Toekomstbeeld (pilot Zuidvleugel) maken we onderscheid in de volgende schaalniveaus (figuur 3.1):

- niveau 1: Internationale verbindingen binnen Noordwest-Europa;
- niveau 2: (Inter)nationale verbindingen tussen stedelijke regio's;
- niveau 3: Interregionale verbindingen;
- niveau 4a: Regionaal verbindend hoofdnetwerk (R-net, HOV-bus/tram, Sprinter, metro, RandstadRail);
- niveau 4b: Ontsluitend OV (tram en bus);
- niveau 5: Voor- en natransport.



Figuur 3.1: De gehanteerde schaalniveaus in de uitwerking van Netwerk Nederland/OV Toekomstbeeld

Deze indeling in schaalniveaus biedt een duidelijk handvat voor het bepalen welke verbindingen behoren tot het samenhangend netwerk van R-net: schaalniveau 4a: regionaal verbindend hoofdnetwerk. In geheel Nederland wordt het OV Toekomstbeeld in 2016 verder uitgewerkt en ook de MRA-regio is voornemens te starten met invulling van het OV Toekomstbeeld. Binnen voorgenoemde uitwerking van het OV Toekomstbeeld ligt de focus op niveau 4 en kan als aanvullende exercitie op de MRA Ontwikkelagenda Spoor worden beschouwd. Met de juiste aanpak zal dit meer inzicht geven in de te verbinden knooppunten. Naast de MRA-regio is ook de provincie Utrecht voornemens binnen afzienbare tijd te starten met de uitwerking van het OV Toekomstbeeld.

Hoort lokaal vervoer tot niveau 4a, regionaal verbindend hoofdnet?

Het regionaal verbindend hoofdnet verzorgt verbindingen op regionaal niveau (verplaatsingen > 6 km). Verbindingen tussen belangrijkere woongebieden en centra van werken en voorzieningen die functioneren op regionaal en hoger schaalniveau. Puur lokaal vervoer (grotendeels gebruikt door reizigers die lokaal blijven) behoort dus niet tot dit schaalniveau en daarmee niet tot R-net. Dit betekent echter niet dat stedelijke bus- en tramverbindingen niet behoren tot dit schaalniveau. In onze visie maken ook (een aantal) stedelijke buslijnen in bijvoorbeeld Almere en Utrecht, maar ook in de andere steden in de Randstad deel uit van het samenhangend netwerk. Deze lijnen vervullen wel degelijk voor een belangrijk deel een bovenlokale, regionale, functie.

In de uitwerking van OV Toekomstbeeld wordt dit meer geconcretiseerd.

Lijnen die behoren tot niveau 4b: ontsluitend OV behoren in onze visie niet tot R-net. Deze lijnen kunnen weliswaar voldoen aan de kwaliteitskenmerken van dit vervoer, ze maken geen deel uit van het samenhangend netwerk voor regionaal verbindend vervoer.

3.2 R-net: Kwaliteitskenmerk voor openbaar vervoer

R-net is niet alleen een samenhangend netwerk van regionaal verbindend openbaar vervoer, het is ook een kwaliteitskenmerk voor dit vervoer. Dit kwaliteitskenmerk is belangrijk. (Potentiële) reizigers moeten kunnen vertrouwen op de kwaliteit van R-net. Niet alleen brengt R-net je daar waar je moet zijn (het is immers een samenhangend netwerk), ook doet R-net dat op een hoogwaardige manier. We hebben gezien dat op verschillende plekken wordt geworsteld met de kwaliteitscriteria van R-net. Om de productformule geloofwaardig te maken en te houden, moet de belofte aan de reiziger worden nagekomen. In onze ogen kunnen de eisen aan R-net beter worden gefit op de dagelijkse praktijk zonder de belofte aan de reiziger te breken. We denken hierbij met name aan de frequenties in de daluren (zouden spitslijnen, die in de spits frequent rijden, maar buiten de spits of in het weekend geheel niet een plek in R-net moeten hebben?) en mogelijk de frequenties in de spitsuren op relaties waar met name aansluitingen op de trein worden verzorgd (aansluiten is hier belangrijker dan het bieden van een minimale frequentie).

We zien daarnaast dat reizigers aan lokaal hoogwaardig openbaar vervoer andere eisen stellen dan aan regionaal hoogwaardig openbaar vervoer. Op de hoogwaardige assen in de stad verwachten reizigers hogere frequenties, ze verwachten een hogere capaciteit en zijn bereid te staan, ze verwachten een goede doorstroming, maar niet persé een hele hoge snelheid. Reizigers op regionale verbindingen zijn veel langer onderweg, en verwachten daarom dat ze comfortabel kunnen zitten, ook als het druk is. De frequentie kan lager zijn dan in de stad. Het voorbeeld Groningen laat zien dat verschillende productformules voor stad (lage vloer) en streek (hoge vloer) duidelijkheid kunnen bieden aan reizigers. Ook in Kopenhagen wordt een dergelijk onderscheid gemaakt. Het netwerk van A-bussen vormt het hoogfrequente hoogwaardige stadsnet en stoppen op elke halte. Het netwerk van S-bussen verzorgen frequente regionale verbindingen en stoppen bij een beperkt aantal haltes en zijn daarmee sneller dan de A-bussen.

4

Conclusie

In hoofdstuk 1 is de volgende onderzoeksvraag geformuleerd:

'Behoort een stelsel van lokale buslijnen met hoogwaardig karakter tot R-net?'

Daarnaast zijn, gelet op het oorspronkelijke doel van R-net, nog de volgende onderliggende vragen geformuleerd:

- Dient R-net ingevoerd te worden per stelsel van lijnen of kan dat ook per individuele lijn? En onder welke condities?
- Gaat het alleen om de lijnen met overwegend een bereikbaarheidsfunctie?
- Gaat het alleen om lijnen met veel regionale reizigers (afstand > 6 km)?
- Of is R-net een generiek kwaliteitskenmerk voor alle lijnen?

4.1 Behoort een stelsel van lokale buslijnen met hoogwaardig karakter tot R-net?

Ja, een stelsel van lokale buslijnen met hoogwaardig karakter behoort tot R-net:

1. R-net verbindt belangrijke woongebieden met centra van werken en voorzieningen.
2. R-net is bedoeld voor regionale verplaatsingen > 6 km.
3. Lokale en regionale verbindingen die een belangrijke rol spelen in het afwickelen van deze verplaatsingen maken deel uit van R-net.
4. De uitwerking van niveau 4a van het OV Toekomstbeeld in 2016 zal meer inzicht geven in de te verbinden knooppunten en de verbindingen die tot R-net horen.
5. Randvoorwaarde is dat alle R-netlijnen (ook lokale) voldoen aan de eisen (frequentie, snelheid, doorstroming) die worden gesteld aan de productformule.
6. Het lijkt verstandig te onderzoeken welke eisen invoering van de productformule bemoeilijken en of differentiatie van de eisen voor stads- en streekvervoer meer recht doen aan beleids- en reizigerswensen. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan zitplaatskans, zitcomfort, maar bijvoorbeeld ook hogere frequenties in de stad en wellicht lagere in de streek.

4.2 Dient R-net ingevoerd te worden per stelsel van lijnen of kan dat ook per individuele lijn? En onder welke condities?

R-net vormt uiteindelijk een samenhangend netwerk. Individuele lijnen maken hiervan onderdeel uit. Aan de randen van het netwerk is minder eenduidig vast te stellen of een lijn onderdeel uitmaakt van het netwerk, danwel een ontsluitende lijn is die aantakt op het netwerk. Hier is een pragmatische afweging tussen kosten en baten mogelijk zonder de basiskwaliteit van R-net -een samenhangend netwerk- aan te tasten.

4.3 Gaat het alleen om de lijnen met overwegend een bereikbaarheidsfunctie?

Ja, R-net vormt een netwerk dat de bereikbaarheid van de Randstad verbetert. De lijnen die onderdeel zijn van R-net voldoen aan de strikte eisen die gesteld worden aan de productformule. Ontsluitende lijnen voldoen hieraan normaal gesproken niet en vormen ook geen verbinding tussen belangrijke woongebieden en centra van werken en voorzieningen.

4.4 Gaat het alleen om lijnen met veel regionale reizigers (afstand > 6 km)?

Ja. R-net verbindt belangrijke woongebieden met centra van werken en voorzieningen en is bedoeld voor verplaatsingen van 2,5 tot 35 km. Dit betekent niet dat de lijnen niet ook een belangrijke lokale rol kunnen vervullen en veel lokale reizigers vervoeren. De diverse studies die op dit moment worden uitgevoerd/opgestart naar het OV Toekomstbeeld zullen meer inzicht geven in welke lijnen tot het regionaal verbindend hoofdnet (niveau 4a) behoren. Dit biedt een bruikbaar handvat voor de definitie van R-net.

4.5 Of is R-net een generiek kwaliteitskenmerk voor alle lijnen?

Het is de vraag of er problemen optreden als een lijn in R-net huisstijl wordt uitgevoerd, terwijl deze geen regionale functie heeft. Vooropgesteld dat de lijn aan alle R-net eisen voldoet wordt de belofte aan de reiziger waargemaakt. Wij verwachten dat er weinig lijnen zijn die wel voldoen aan de eisen, maar geen regionale functie hebben, voor de enkele lijn waarvoor dit wel geldt, geldt dat deze geen afbreuk doet aan de productformule R-net.

Verschillende geïnterviewden geven aan dat de eisen aan R-net niet altijd goed toepasbaar zijn. Reizigers hebben bepaalde verwachtingen bij bijvoorbeeld de tram of de metro en zien dat als een geheel ander kwaliteitsproduct dan de regionale bussen. Aan lokaal vervoer stellen reizigers weer andere eisen, bijvoorbeeld aan zitplaatskans in de spits.

5

Gebruikte bronnen

- Kamerstuk, Notitie bereikbaarheidsoffensief Randstad (1999-2000).
- Kamerstuk, Bereikbaarheidsoffensief Randstad (19 mei 2000).
- Regionet. De keuzereiziger verleid (april 2002).
- Presentatie MRA net op MRA-brede bijeenkomst (april 2010).
- inno-V, Branding voor de reiziger. Voorbeelden uit de praktijk (september 2010).
- Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger (november 2010).
- Implementatie productformule R-net: We gaan van start! (april 2011).
- Statement BRU over Randstadnet 2028 (29 augustus 2011).
- Verslag Bestuurlijke Werkconferentie (september 2011).
- Twynstra Gudde, Belofte maakt schuld; evaluatie OV-bureau Randstad (15 maart 2012).
- Bijlage 2 overeenkomst hoogwaardig OV Randstad - Implementatiestrategie (23 mei 2012).
- Regio Groningen-Assen, HOV-visie regio Groningen-Assen (6 september 2013).
- OV Magazine, Q-link vervangt RegioTram (6 februari 2014).
- Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland (januari 2014).
- Blauw research bv, Bekendheid, imago en waardering van R-net (april 2015).
- Flowresulting, Eindrapportage R-net vijftigvijftig discussieplatform (september 2015).
- OVBGD, HOV in Groningen en Drenthe (14 september 2015).
- OVBGD, OV naar de toekomst (november/december 2015).
- Evaluatie OV-bureau Randstad (bestuurlijk vastgesteld 21 november 2015).
- R-net Brochure (2012).

Bijlage 1

Essentie doorgenomen documenten

In de hiernavolgende passages is de essentie opgenomen van de doorgenomen (beslis)documenten. Hierbij is gefocust op het vraagstuk of lokale lijnen met hoge kwaliteit wel of niet tot R-net zouden moeten behoren.

De volgende documenten zijn doorgenomen (in chronologische volgorde):

- Regionet. De keuzereiziger verleid (april 2002).
- Presentatie MRA net op MRA-brede bijeenkomst (april 2010).
- Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger (november 2010).
- Implementatie productformule R-net: We gaan van start! (april 2011).
- Statement BRU over Randstadnet 2028 (29 augustus 2011).
- Verslag Bestuurlijke Werkconferentie (september 2011).
- Belofte maakt schuld; evaluatie OV-bureau Randstad (15 maart 2012).
- Bijlage 2 overeenkomst hoogwaardig OV Randstad – Implementatiestrategie (23 mei 2012).
- Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland (januari 2014).
- Evaluatie OV-bureau Randstad (bestuurlijk vastgesteld 21 november 2015).
- R-net Brochure (2012).

Document: Regionet. De keuzereiziger verleid

Kenmerk: n.b.

Datum: april 2002

Brochure over filosofie Regionet, de plannen en concrete verbeteringen op korte termijn geplaatst in het kader van een lange termijn visie op het OV, RO en infrastructuur.

RegioNet is een stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer dat voorziet in de regionale verplaatsingen over een afstand van 10 tot 40 km. RegioNet biedt oplossingen voor de belangrijkste verplaatsingsstromen in de Noordelijke Randstad tussen woonkernen van minimaal 20.000 inwoners en concentraties van werkgelegenheid van tenminste 10.000 arbeidsplaatsen. RegioNet wil aansluiten op de verplaatsingspatronen van reizigers met een netwerk dat de gehele dag hoogwaardig openbaar vervoer verschaft. Reizigers die in hun dagelijkse verplaatsingen de (eigen) auto gebruiken krijgen, evenals de huidige gebruikers van het openbaar vervoer, op deze manier een aantrekkelijk alternatief.

Voorgenoemde betekent concreet dat RegioNet:

- Kiest voor opheffing van het strikte onderscheid tussen stadsgewestelijk en inter-regionaal vervoer; stads-/streekbus, light-rail, metro, stop-/sneltrain kunnen (al dan niet gecombineerd) worden ingezet. De reiziger staat centraal;
- De investeringsstrategie afstemt op de verwachte vervoervraag.
- Hogere kostendekking realiseert door de potentiële vervoervraag en het verbindend en ontsluitend vervoer te combineren, en kiest voor een beperkt aantal hoog-frequente lijnen die makkelijk zijn uit te dunnen in de stille uren.
- Goede overstappunten in het netwerk realiseert die deze uitdunning compenseren. Daarmee spelen deze overstappunten een vitale rol in de aanpak van RegioNet.

Vanuit de ambitie om het openbaar vervoer voor 'keuzereizigers' als aantrekkelijke en logische keuze te positioneren, besteedt RegioNet veel aandacht aan snelheid, betrouwbaarheid en gemak. RegioNet biedt:

- Snelheid:
 - korte loopafstanden naar opstappunten;
 - hoge frequenties: per lijn tenminste 4 x per uur in de spitsrichting; 2 x per uur in alle dalperioden;
 - hoge rijsnelheden tussen ontsluitende begin- en eindtrajecten;
 - maximaal één overstap van deur tot deur, waarbij de frequentie van de aansluiting hoog is (korte gemiddelde wachttijd bij het overstappen).
- betrouwbaarheid en gemak:
 - een overzichtelijk netwerk met een beperkt aantal perfecte knooppunten;
 - rechtstreekse verbindingen bij grote vervoersstromen; soepele overstapmogelijkheden bij kleinere vervoersstromen;
 - goede aansluiting met het Intercitynet, het stads- en streekvervoer, de fiets (stallingen bij haltes en stations) en de auto (Parkeer + Reisterreinen);
 - stiptheid, aansluitgarantie en een regelmatige verdeling van openbaar-vervoerdiensten over het uur.

RegioNet korte termijn: de bus vervult een belangrijke rol binnen de regio omdat deze nu op veel plaatsen de beste oplossing biedt voor tangentiële en fijnmazige verbindingen. RegioNet zet voor de bus in op een 30 minuten dienst overdag, 's avonds en in het weekend, en tenminste een 15 minuten dienst in de spits. Hierbij zijn verbindingen eerst gericht op het ontsluiten (met korte loopafstanden tot opstappunten) om zo de bereikbaarheid te verbeteren, en dan op het verbinden (hoge rijsnelheid naar de bestemming) om kortere reistijden te realiseren. RegioNet wil voor de lange termijn een perfecte

afstemming tussen enerzijds planning en bouw van infrastructuur voor openbaar vervoer, en anderzijds de totale ruimtelijke ontwikkeling van de Noordelijke Randstad. Alleen op die wijze is adequaat in te spelen op zich ontwikkelende vervoersstromen en kunnen knelpunten worden voorkomen.

Presentatie MRA net op MRA-brede bijeenkomst

Kenmerk: n.b.

Datum: april 2010

Het MRA net is tijdens een MRA brede bijeenkomst gepresenteerd. De presentatie gaat in op de opbouw van het MRA net:

- Duurzaam bereikbare metropoolregio
- Samenhang HOV én RO
- Netwerk van bus, tram, metro en trein
- Korte én lange termijn

Ook worden de kenwaarden van R-net benoemd: Betrouwbaar, Samenhang, Herkenbaar, Aantrekkelijk, Moeiteloos. De presentatie bevat diverse voorbeelden van de MRA net productformule. In een aantal kaartbeelden wordt het Streefbeeld MRA net 2020 uitgetekend.

Document: Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger

Kenmerk: n.b.

Datum: november 2010

In februari 2010 hebben bestuurders van het OV-bureau Randstad besloten om het MRA-net inclusief productformule te implementeren in de hele Randstad. Het visiedocument Randstadnet 2028 geeft een gezamenlijk beeld van het beoogde hoogwaardig OV-netwerk van Olympische kwaliteit in de Randstad. De visie geeft de richting aan waarin het OV zich moet ontwikkelen en vormt de basis voor concrete voorstellen.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer binnen en naar/van de Randstad is een cruciale factor om de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van de regio te verbeteren. Hier liggen nog veel opgaves. In de afgelopen tien jaar zijn op projectniveau wel verbeteringen in het OV doorgevoerd, maar de samenhang in het systeem en in de aansturing ervan zijn op Randstadniveau nog ver te zoeken. De reiziger gaat het om snelle en betrouwbare verbindingen, ongeacht wie de verantwoordelijke overheid of vervoerder is. Het OV is dienend voor de stedelijke kwaliteit, duurzaamheid en economische groei.

Er zijn (samengevat) vier lijnen waarlangs het hoogwaardig netwerk wordt ontwikkeld:

1. goede onderlinge afstemming van het OV-netwerk en ruimtelijke ontwikkeling;
2. heldere kwaliteitskenmerken voor al het HOV in de Randstad;
3. een voor de reiziger herkenbare productformule voor HOV-netwerk in de Randstad;
4. voorstellen voor het structureel verbeteren van de ketenmobiliteit in de Randstad.

Er is werk nodig om de door de reizigersgroei verwachte capaciteitsknelpunten op te lossen, maar ook om het voor- en natransport te verbeteren om de extra vervoersvraag te kunnen verwerken. Er is voor dit alles een intensievere wisselwerking nodig met

ruimtelijke ordening. Er is een wederzijdse afhankelijkheid. Ruimtelijke verdichting en verbetering rond haltes en stations (zowel voor interne verbindingen als de toegankelijkheid) trekt meer reizigers en dat maakt weer aantrekkelijker OV mogelijk. Er is een hiërarchie van knooppunten op basis van het ruimtelijke en economisch belang. Niet elke bestaande knoop kan een essentiële bijdrage leveren aan het streven van de Randstad een internationale topregio te maken. Focus op toplocaties.

Om de concurrentiekracht van het OV-netwerk in lijn te brengen met andere topregio's, moet er nog het nodige gebeuren op het gebied van connectiviteit, kwaliteit en geografische bereikbaarheid. Idealiter bestaat het samenhangende netwerk in 2028 uit: Intercity, Sprinter, metro, snelle trams en snelle en frequente busverbindingen en de waterbus (red: enkele buslijnen in Almere en Utrecht zijn op kaart als HOV-busnet aangemerkt). Het OV-bureau heeft hiervoor een inventarisatie gemaakt van HOV-lijnen in de regio. Maar een aantal voldoen aan kwaliteitseisen.

Aan het Randstadnet worden specifieke kwaliteitseisen gesteld, bijvoorbeeld omtrent:

- bedieningsperiode - 06.00-24.00 uur op werkdag, 07.00-24.00 uur op zaterdag, 08.00-24.00 uur op zondag;
- reissnelheid - reissnelheid is van belang voor aantrekkelijkheid systeem;
- frequentie - einddoel minimaal 6x/h in de spits, 4x/h in dal;
- regelmaat - vaste intervallen in de dienstregeling;
- overstaptijd - tijd voor een overstap niet te krap en niet te ruim, max. 7,5 minuut.

Daarnaast is het Randstadnet: betrouwbaar, herkenbaar, samenhangend, aantrekkelijk en gemakkelijk.

De NMCA verwacht dat er in de Randstad een aantal knelpunten gaan optreden na 2020. In de Zuidvleugel worden er capaciteitsknelpunten verwacht in het binnenstedelijk OV van Rotterdam, Den Haag en Leiden. In noordwest Nederland geldt hetzelfde voor het binnenstedelijk OV in Amsterdam en voor de drukke stadsgewestelijke lijnen rond de stad. Voor de regio Utrecht geldt hetzelfde. Daarnaast is het zorgwekkend dat regionaal vervoer in kwaliteit achterblijft om tot betere ruimtelijke samenhang te komen. Metro- en tramnetten zijn hoofdzakelijk binnen steden te vinden, maar zijn maar in beperkte mate het dragende OV voor de gehele stedelijke regio.

Onder de naam Randstadnet krijgt het hoogwaardig OV-netwerk een duidelijk gezicht en wordt het als herkenbaar product in de markt gezet. Alle verschijningen van Randstadnet (voertuigen, haltes, informatie) krijgen uiteindelijk dezelfde vormgeving. Aangezien bij het OV altijd sprake is van voor- en natransport is het belangrijk dat de gehele keten voor de reiziger moeiteloos verloopt, door goede reisinformatie en naadloze aansluitingen tussen diverse onderdelen van het OV en met andere vervoerbewijzen. Decentrale overheden en de vervoerders werken dit verder uit. Basisontwerpen zijn vastgelegd in toolbox. Invoering huisstijl gebeurt zo veel mogelijk op natuurlijke wijze: bij ingang nieuwe concessies (voor bussen) en contracten voorabri's.

Document: Implementatie productformule R-net: We gaan van start!

Kenmerk: OvbR11-228

Datum: april 2011

Implementatieplan R-net metro, tram, bus en boot

Om reizigers te verleiden vaker van het OV gebruik te maken, zetten autoriteiten in de Randstad in op een herkenbaar netwerk van HOV. Het R-net maakt afstanden in de regio gevoelsmatig kleiner, doordat het perspectief biedt op betrouwbare, frequente, herkenbare regionale verbindingen. Maar de bereikbaarheid verbetert niet alleen gevoelsmatig maar ook daadwerkelijk omdat reizigers sneller kunnen reizen van A naar B en meer reizigers binnen het bereik komen van het netwerk door verdichting op de OV-knooppunten.

In het implementatieplan wordt R-net omschreven als een overzichtelijk netwerk dat openbaar-vervoerlijnen met elkaar en met ander vervoer (fiets, auto) verbindt door middel van knooppunten. Het netwerk heeft een hoog kwaliteitsniveau. Hoger dan het overige stads- en streekvervoer. R-net bestaat uit trein, metro, tram, bus en boot en voorziet in verplaatsingen tussen de 2,5 en 35 kilometer.

Doelgroepen van R-net zijn de keuzereizigers -reizigers die op basis van hun woonwerkpatroon kunnen kiezen tussen auto en openbaar vervoer- en bestaande openbaar-vervoerreizigers. Om de keuzereiziger te verleiden om met R-net te reizen, moet R-net voldoende positieve kenmerken hebben voor de reiziger. De volgende worden genoemd: veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. Bij het 'branden' van het merk R-net is het van belang dat de productformule consequent en voor de volle 100% wordt toegepast. Een lijn is pas een R-netlijn als alle elementen van de productformule op orde zijn. Dit geldt zowel voor de kwaliteitseisen als voor de uitstraling. De reden hierachter is dat een productformule verwachtingen scheidt en verplichtingen kent. Er moet dan ook zorgvuldig mee om worden gegaan.

De implementatie van R-net is niet zozeer een kwestie van uitvoering maar is met name een kwestie van het creëren van draagvlak en enthousiasme bij alle betrokkenen: vervoerautoriteiten, gemeenten, vervoerders, wegbeheerders en reizigers. Want voor alle betrokkenen brengt de implementatie van R-net grote veranderingen met zich mee. Voor de OV-autoriteiten betekent het dat zij hun eigen hoogwaardig openbaar-vervoernetwerken moeten laten opgaan in R-net, voor gemeenten/wegbeheerders dat zij in hun stad geconfronteerd worden met een nieuw openbaar-vervoersysteem met een heel eigen vormgeving, voor de drie grote gemeenten dat zij hun 'eigen' trams/metro's moeten aanpassen, voor vervoerbedrijven dat zij zich niet meer kunnen profileren met hun eigen product en dat zij moeten gaan samenwerken met andere vervoerders en voor de reizigers ten slotte dat zij weer iets nieuws krijgen voorgeschoteld.

Door het OV-bureau is in samenspraak met de decentrale overheden geïnventariseerd welke lijnen deel kunnen uitmaken van R-net. Maar toetsing hiervan moet nog plaatsvinden. En er moet nog vastgesteld worden welke acties nodig zijn om deze lijnen ook daadwerkelijk tot R-net te maken. Het is de verantwoordelijkheid van iedere overheid

zelf om in samenwerking met de relevante stakeholders te komen tot een gevalideerd en gedragen R-net met een uitvoeringsprogramma voor de korte termijn tot 2020 en de langere termijn tot 2028. Aan de hand van de ervaringen opgedaan in de MRA-regio kunnen de volgende stappen worden voorzien (het is natuurlijk aan de overheden zelf om hun eigen proces in te richten):

1. Welke lijnen behoren tot R-net en wat is nodig om ze te laten voldoen aan de productformule?
 - a. informeren over de productformule en de besluiten van de OV-autoriteiten;
 - b. opstellen R-netwerk: de R-netlijnen in kaart brengen;
 - c. verschillende scenario's uitwerken voor de invulling van R-net in de regio op basis van een afweging van kosten en opbrengsten (financieel en maatschappelijk);
 - d. aansluiting met R-net in de andere regio's kloppend maken;
 - e. valideren R-netwerk: het opgestelde R-net laten valideren door de relevante stakeholders.
2. Opstellen uitvoeringsprogramma en financieringsstrategie.
3. Afstemmen met het spoor.
4. Uitrol R-net.

Document: Statement BRU over Randstadnet 2028

Kenmerk: n.b.

Datum: 29 augustus 2011

Weblink met statement BRU

R-net is een hoogwaardig OV-netwerk van bus, (snel)tram, metro en trein inclusief knooppunten tussen belangrijke woon- en werkgebieden in de Randstad. Integratie van verschillende modaliteiten, met name het beter laten aansluiten van het hoofdrailnet bij het regionaal openbaar vervoer, is voor BRU het belangrijkste speerpunt bij het realiseren van de doelstellingen van R-net. De verbindingen zijn zodanig vormgegeven dat de reiziger het gehele OV-netwerk als één geheel ervaart. R-net is een optelsom van de OV-ambities van de verschillende vleugels van de Randstad. R-net voegt hier een gemeenschappelijke productformule en uniforme kwaliteitseisen voor de exploitatie van het netwerk aan toe.

Document: Verslag Bestuurlijke Werkconferentie

Kenmerk: OvBr2011-308

Datum: 14 september 2011

Verslag Bestuurlijke Werkconferentie.

Het algemene beeld is dat iedereen (de aangesloten organisatie) de ambities en principes van R-net en de daarbij horende productformule heeft herbevestigd. Wel wordt veelal geworsteld met het ritme van de momenten van implementatie waardoor het concept R-net niet beklijft. Ook wordt aangegeven dat de organische groeigedachte verwarrend is voor de reiziger. Door het ingroeien ontstaat er ook onderscheid met het overige OV. Dit is een moeilijk verhaal met een groot afhaakrisico.

Document: Belofte maakt schuld; evaluatie OV-bureau Randstad

Kenmerk: 589265/JGN/ASG

Datum: 15 maart 2012

Een briefadvies met evaluatie die is gericht op de vraag wat er gebeurt na het eindigen van de Bestuursvereenkomst OV-bureau Randstad op 31 maart 2012.

Verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad vraagt om meer samenhang tussen trein, metro, tram en bus, dat is afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad. Om de samenhang en samenwerking in het openbaar vervoer in de Randstad te versterken is per 1 oktober 2009 het OV-bureau Randstad opgericht met als doelstelling het voor de reiziger zichtbaar verbeteren van het OV in de Randstad en om besluitvorming mogelijk te maken over vier taakopgaven uit de Bestuursvereenkomst OV-bureau Randstad:

- Het ontwikkelen en (doen) realiseren van voorstellen voor het structureel verbeteren van de ketenmobiliteit (deur-tot-deur) binnen de Randstad → er zijn standaarden ontwikkeld voor ketenintegratie.
- Het opstellen van een gezamenlijk beeld van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het openbaar vervoer in de Randstad → er is een gezamenlijk beeld van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het OV opgesteld. Die beloften aan de reizigers zijn:
 - Centra van werken en voorzieningen prima bereikbaar met het openbaar vervoer → deze belofte richt zich op het zodanig inrichten van het netwerk van openbaar vervoer in de Randstad dat het de ruimtelijke en economische ambities en concurrentiekracht maximaal ondersteunt.
 - Een betrouwbaar, herkenbaar en samenhangend netwerk.
 - Een herkenbaar en hoogwaardig openbaar vervoer.
- Het identificeren en (doen) realiseren van ontbrekende regiogrensoverschrijdende (tangentiele en niet-tangentiele) verbindingen op basis van een analyse van de witte vlekken op Randstadniveau.
- Het uitwerken van een grotere betrokkenheid van decentrale overheden bij de sturing van het Randstedelijke spoorvervoer.

Betrokken overheden hebben de reiziger een belofte gedaan: 'openbaar vervoer is een aantrekkelijk vervoeralternatief'. De reiziger kan snel, vaak en gemakkelijk reizen door de hele Randstad. Randstadnet 2028 is betrouwbaar, heeft samenhang, is herkenbaar, aantrekkelijk en moeiteloos. Toch lijkt er binnen de regio soms een gebrek aan een gedeelde ambitie. Hoewel met Randstadnet 2028 een eerste proeve van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor openbaar vervoer in de Randstad is geschetst, is het netwerk ook de 'optelsom' van individuele ambities van decentrale overheden. Met als gevolg dat bijvoorbeeld het HOV-tramnet en HOV-busnet in Amsterdam relatief een stuk uitgebreider is dan in Rotterdam. Maar vooral rondom de verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad in samenhang met de verstedelijking manifesteert het gebrek aan gedeelde ambitie binnen de regio zich.

Voor een samenhangende uitvoering van Randstadnet 2028 is het nodig om de product-formule R-net beter hanteerbaar te maken en daarover vervolgens strikte afspraken te

maken. De verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad in samenhang met de verstedelijking is nader verkend. De volgende stappen voor uitwerking en besluitvorming moeten worden gezet.

Document: Bijlage 2 overeenkomst hoogwaardig OV Randstad – Implementatiestrategie

Kenmerk: n.b.

Datum: 23 mei 2012

Bijlage uit de Implementatiestrategie

De implementatiestrategie R-net geeft een kader voor de implementatie van R-net in de Randstad en beschrijft de fasering van de implementatie, het programma van eisen voor de Productformule van R-net, de wijze waarop deze door de decentrale OV-autoriteiten moet worden toegepast en de aansturing van de implementatie. Doel van implementatiestrategie is om een realistisch ontwikkelpad vast te leggen voor de implementatie van R-net om te bereiken dat in 2028 R-net in de Randstad staat voor een netwerk van openbaar vervoer met hoge kwaliteit dat de verschillende vervoermodaliteiten bevat en afgestemd is op de vervoersbehoefte van de reiziger en de ruimtelijke ontwikkeling.

Het vertrekpunt voor de implementatie is het jaar 2012. Iedere in het plan opgenomen lijn heeft de potentie om met hoge frequenties en ruime bedieningsperioden gereden te kunnen worden. Voor de invoering van de huisstijl geldt het uitgangspunt 'werk maken met werk'. Dat wil zeggen dat lijnen die qua eisen op het gewenste niveau zijn en onderdeel gaan uitmaken van R-net bij een nieuwe vervoerconcessie of bij een tussen-tijdse opknopbeurt (railvoertuigen) worden uitgevoerd in de huisstijl van R-net.

Het onderscheidend karakter van R-net 2028 is spoorboekloos rijden, in ieder geval in de spits op werkdagen in de maatgevende spitsrichting. Deze ambitie wordt vertaald dat minder dan 4/h (en minder dan 6/h in de spits) geen R-net 2028 is. Wel is ingroei tot 2020 mogelijk. Een lijn die nog niet aan eisen voldoet, maar op termijn wel, mag een R-netlijn zijn. Het is mogelijk om de karakteristieken van lijnen in combinatie te beschouwen, als de lijnen van eenzelfde corridor gebruik maken. Een corridor is een verbindingsas tussen OV-knooppunten.

Bij het bepalen of lijnen tot R-net behoren, of kunnen gaan behoren spelen factoren mee als huidig gebruik, functie, mogelijke ontwikkelingspotentie, ambitie, plaats in het netwerk, bijdrage verbetering bereikbaarheid, positie ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten en mogelijkheden tot bundeling van lijnen (corridorbenadering). Vervolgens moeten de beoogde lijnen (al dan niet binnen een corridor) worden getoetst aan het programma van eisen 2028.

Document: Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland

Kenmerk: n.b.

Datum: januari 2014

Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland

In de gebiedsagenda wordt ten aanzien van het beter benutten en verknopen van netwerken met betrekking tot R-net concreet het volgende speerpunt benoemd:

- Opbouwen van R-net, het regionale OV-netwerk in de Randstad met hoge frequenties, hetgeen mogelijk vraagt om een andere benutting van het hoofdrailnet en het deels verplaatsen van de inzet op centrale stations naar andere stations.

Van belang is eveneens de uitrol van R-net met dezelfde ambities als op het spoor: het bieden van vanzelfsprekend OV (snel en hoogfrequent) op drukke verbindingen tussen knooppunten. Deze ambities leiden met name rond de drukste OV-knooppunten tot een schaa sprong voor regionale verbindingen, zodat voor- en natransport gegarandeerd blijft.

Document: Evaluatie OV-bureau Randstad

Kenmerk: OVbR14-036

Datum: onbekend

Evaluatiedocument OV-bureau Randstad

De Randstad een duurzame en internationale topregio maken, dat was de inzet voor het programma Randstad Urgent dat in 2007 in het Coalitieakkoord werd gelanceerd. Een van de hoofdopgaven daarvan was de verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad. Kort samengevat na probleemanalyse de volgende problemen gesignaleerd:

- het ontbreken van een Randstedelijk kwaliteitsbeeld van het OV;
- het ontbreken van kwaliteitsnormen voor het verkeer- en vervoerbeleid en ruimtelijk beleid in het algemeen en voor het OV in het bijzonder;
- het afwezig zijn van bestuurlijke synergie en daadkracht.

De probleemanalyse is vervolgens uitgewerkt in vier Randstedelijke opgaven:

1. het opstellen van een gezamenlijk beeld van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het openbaar vervoer in de Randstad;
2. het realiseren van ontbrekende regiogrensoverschrijdende (tangentiële en niet-tangentiële) verbindingen op basis van een analyse van de witte vlekken op Randstadniveau;
3. het ontwikkelen en realiseren van voorstellen voor het structureel verbeteren van de ketenmobiliteit binnen de Randstad;
4. het verder uitwerken van de gewenste grotere betrokkenheid van de decentrale overheden bij de aansturing van het regionaal spoorvervoer.

Voorgenoemde is samengekomen in gezamenlijke ambitie: de realisering van een samenhangend OV-netwerk van trein, metro, (snel)tram en bus, dat afgestemd is op de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad, dat voldoet aan hoge kwaliteitseisen, en dat een voor de reiziger heldere en aantrekkelijke uitstraling heeft. Naast het makkelijke

reizen van deur-tot-deur (ketenintegratie) deed Randstadnet drie beloften aan de reiziger:

1. centra van werken en voorzieningen prima bereikbaar met openbaar vervoer;
2. een betrouwbaar, herkenbaar en samenhangend netwerk;
3. een herkenbaar en hoogwaardig openbaar vervoer.

De uitwerking hiervan is vervolgens meegenomen in vier deelprojecten:

1. ketenintegratie;
2. samenhang RO en OV;
3. R-net;
4. betrokkenheid spoor.

Samenhang RO en OV en langs twee lijnen uitgewerkt. In de eerste plaats de relatie tussen RO en OV met als focus knooppuntontwikkeling en in de tweede plaats is gekeken naar de manier waarop het OV-systeem beter afgestemd kan worden op de behoefte van de (spits)reiziger. Hiertoe is een verkenning uitgevoerd waarin is onderzocht welke opbouw van het OV-netwerk optimale mogelijkheden biedt voor ruimtelijke ontwikkeling van de economische toplocaties. Dit onderzoek is vervolgens verder uitgewerkt samen met decentrale overheden, NS en RET in 'Kiezen voor Kwaliteit'. Dit onderzoek komt op basis van een gedetailleerde analyse van reizigersstromen en ruimtelijk-economische data tot een aantal opmerkelijke conclusies over het OV in de Randstad:

- merendeel treinreizigers heeft bestemming in de Randstad geconcentreerd in en rond een aantal grote OV-stations in de vier grote steden;
- er is een groot verschil tussen spits en dal.

Op basis hiervan beveelt het onderzoek aan om de reiziger in de spits een hoogfrequent spoorstelsel aan te bieden naar een beperkt aantal grote OV-knooppunten. Deze OV-knooppunten moeten vervolgens goed ontsloten worden door regionaal OV. Daarnaast moet de keuze gemaakt worden RO te concentreren rond deze poorten.

Wat betreft R-net heeft het OV-bureau niet alleen een gezamenlijk beeld geschetst van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het openbaar vervoer in de Randstad, maar is ook daadwerkelijk gestart met de implementatie ervan voor het streek- en stadsvervoer. In bijna alle regio's zal R-net de komende jaren worden geïmplementeerd op tram, bus, metro en (regionale) trein. De ambitie om ook de NS-sprinters onderdeel te maken van R-net is niet vervuld.

Document: R-net Brochure

Kenmerk: n.b.

Datum: onbekend

R-net Brochure

De R-net brochure geeft informatie over de uitrol van de productformule in de Randstad.

De uitrol van de R-net productformule is reeds zichtbaar in de praktijk en zal de komende jaren verder gaan. Bestaande lijnen en infrastructuur worden opgewaardeerd en nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd.

R-net is een samenhangend netwerk dat OV-routes met elkaar en met andere modaliteiten verbindt. Het netwerk heeft een hogere kwaliteit dan andere stedelijke en regionale vervoerssystemen en biedt snel en frequent vervoer met goede overstapmogelijkheden. Het concurrerende netwerk bestaat uit treinen, metro's, light rail, tram en bussen en is bestemd voor reizen van 2,5 tot 35 kilometer.

Niet elke regionale lijn komt in aanmerking voor R-net. Deze moet voldoen aan een aantal kwaliteitscriteria op het vlak van:

- bedieningsperiode;
- frequentie;
- snelheid;
- betrouwbaarheid;
- overstap en aansluitingen.

R-net staat voor een goede ketenintegratie. Van het OV voor bus en trams op de korte afstand, tot Intercity's op het hoofdrailnet.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**