



Rood van R-net rukt op in de Randstad

Tot 2028 haken steeds meer bussen, trams, treinen en metro's aan bij R-net. Het netwerk dat borg moet staan voor hoogwaardig, snel, betrouwbaar openbaar vervoer in de Randstad. OV-Magazine reisde in de spits tussen Amsterdam en Almere. "Kijk al die auto's eens vast staan."

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



NS-station Almere Poort.

Reizigers drommen samen bij de geblokte stoeprand aan de achterzijde van station Amsterdam Amstel. Rood-grijze bussen van R-net rijden af en aan. Een man die zich met een vouwfiets lijn 322 binnen wurmt krijgt boze blikken. Op deze woensdag in de avondspits haasten forenzen, scholieren en andere reizigers zich om thuis te komen.

In lijn 322 richting Almere Parkwijk hangt een kaartje met de R-netlijnen van Amsterdam Amstel en Amsterdam-Zuidoost richting Almere en Hilversum. De 322, 320, 327 en 328 van Connexion vormen samen met de buslijnen van EBS en GVB een klein R-netnetwerk. Connexion rijdt ook R-netlijnen in de regio's Amstelland-Meerlanden, Gooi en Vechtstreek en Zaanstreek. EBS rijdt R-netlijnen in Waterland. "Het voordeel van R-net is dat we als vervoerders meer samenwerken en gezamenlijke klantcampagnes doen", zal de concessiemarketeer van Connexion later zeggen.

Randstadnet 2028, zoals de productformule officieel heet, is een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer dat zich de komende jaren steeds verder zal uitbreiden (zie kaartje). In 2010 werden de eerste stappen in Randstad Noord gezet. In 2028 verzorgen trein, tram, light rail, metro en bus snelle verbindingen op drukke trajecten in de Randstad. De invoering gaat geleidelijk. Dit jaar gaan de eerste R-nettrams rijden in Rotterdam en komt er een R-netbus op het traject Leiden-Zoetermeer. In 2016 volgen trams in Den Haag. De jaren daarna vallen de treinverbindingen Alphen-Gouda en Dordrecht-Geldermalsen onder de R-netvlag. Utrecht krijgt in 2017 met de Uithoflijn de eerste R-netverbinding.

Zonder busboekje

Lijn 322 trekt op en verlaat het Amstelstation. De bus zit aardig vol. In de spits rijden de R-netbussen elke 10 minuten, reizen zonder busboekje

heet dat. Buiten de spits geldt vaak een kwartier- of halfuurdienst, afhankelijk van het reizigersaanbod. Sommige lijnen blijven elke zes minuten rijden. Tijdens de kortste route richting de A10 over voornamelijk tram- en busbanen, stappen tussentijds ook nog reizigers in. De haltes in Amsterdam zijn niet herkenbaar als R-nethaltes. Een jongen die zich even van zijn smartphone weet los te maken, vertelt dat hij logistiek studeert aan de Hogeschool van Amsterdam. Bijna dagelijks maakt hij gebruik van deze buslijn. 's Morgens drie kwartier en 's avonds drie kwartier. "De bus is voor mij handiger dan de trein. De R-nethalte ligt dicht bij mijn huis dan het station. Nog een jaar reis ik op en neer tussen Almere en Amsterdam en daarna mag ik op kamers. Dat is wel vet."

Aan de overzijde van het provinciehuis in Den Haag wordt druk gewerkt aan het spoor van tramlijn 9 naar Scheveningen. In 2016 zal ook

deze lijn onderdeel zijn van R-net. In het provinciehuis vertelt gedeputeerde Verkeer en Vervoer Ingrid de Bondt enthousiast over de 'unieke samenwerking' van acht ov-autoriteiten met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland en Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden plus Bestuur Regio Utrecht werken onder de vlag van het OV-Bureau Randstad aan het hov-net. De Bondt is voorzitter van het platform en stuurt aan. Ook NS en ProRail zijn betrokken.

"Het is een prachtig concept", zegt De Bondt. "Alle overheden en ov-autoriteiten hebben zich vrijwillig aangesloten en maken zich sterk voor snel, betrouwbaar en comfortabel hov. Ze willen daar ook in investeren. In 2010 hebben we de koppen bij elkaar gestoken. Het doel is de dikke lijnen in de Randstad onder het R-netkeurmerk te brengen en de verschillende ov-lijnen met elkaar te verbinden. Ketenmobiliteit is het sleutelwoord. Reizigers weten dan dat ze snel, rechtstreeks en comfortabel kunnen reizen naar hun bestemming of een overstappunt. Nu al heeft R-net een positief imago. We rollen het concept langzaam maar zeker uit. Op veel trajecten moet eerst de infrastructuur worden aangepast. We werken heel pragmatisch. Utrecht haakt bijvoorbeeld pas in 2017 aan met de Uithoflijn. Pas als het centraal station klaar is, heeft het zin R-net te lanceren."

Omgedoopte Zuidtangent

Op dit moment telt Randstad Noord 35 R-netlijnen. Connexxion en EBS verzorgen in opdracht van de gemeente Almere, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland het vervoer. De voormalige Zuidtangent (2002) – de hov-verbinding tussen Amsterdam en Haarlem en Amsterdam en Nieuw-Vennep – werd in 2011 omgedoopt tot R-netlijn. "De Zuidtangent was eigenlijk de voorloper van R-net", zegt Jeske Reijs, beleidsadviseur verkeer en vervoer van de provincie Noord-Holland en projectleider van het OV-Bureau Randstad voor R-net. "Het succes van die lijn qua snelheid, betrouwbaarheid, comfort en mooie haltes hebben we langzaam uitgebouwd. Snelle en rechtstreekse verbindingen tussen belangrijke knooppunten, woonwijken en voorzieningen zoals ziekenhuizen, winkelcentra en scholen vormen een goed alternatief voor de auto. R-net houdt de Randstad bereikbaar. Gemeenten worden graag aangesloten op R-net."

Lijn 322 draait de Ring A10 op richting Almere. Matrixborden knippen, een eindeloze sleep auto's verplaatst zich traag. Over de vluchtstrook en vrije busbanen rijdt de chauffeur gestaag door. Bij S114 afslag IJburg neemt hij de vluchtstrook die busbaan wordt richting Diemen-Noord en de A1. Hier zijn de R-nethaltes goed herken-



Beginpunt Amstelstation.



Amsterdam.

baar aan het logo, de uniforme bushokjes die vaak voorzien zijn van een fietsenstalling of fietskluizen. De dynamische routeinformatie, soms al voorzien van zonnepanelen, geeft vertrektijden van andere lijnen aan en eventuele verstoringen. Langs de A1 zoekt de bus over een aparte parallelle tweebaansstrook richting Muiden P+R-terrein.

Belangrijke verbindingen

Gefaseerd haken behalve busverbindingen in de Randstad naar verwachting rond 2019 ook de metronetten van Amsterdam en Rotterdam aan,

RandstadRail tussen Den Haag en Rotterdam, een aantal (snel)tramlijnen in en rond Amsterdam, Den Haag en Utrecht, de Zuid-Hollandse treinen Dordrecht-Geldermalsen (MerwedeLingelijn), Gouda-Alphen aan den Rijn (NS tot 2030) en later ook de omgebouwde Hoekse Lijn die in 2017 wordt aangesloten op het metronet van de RET. De voorwaarden? Allereerst gaat het om drukke trajecten en belangrijke verbindingen. Bussen moeten in de spits aan een frequentie-eis van 10 minuten voldoen, treinen aan een kwartierdienst. Metro en tram hebben meestal al een hoge frequentie.



Over de busbaan richting Muiden.

“We kiezen voor drukke trajecten tussen de 3 en 35 kilometer”, zegt Ingrid de Bondt. “Verbindingen die een alternatief voor de file vormen. Met de nodige infrastructurele maatregelen en aanpassingen aan haltes bouwen we die lijnen om tot R-net.”

Tot genoegen van De Bondt wordt tegenwoordig veel scherper gekeken naar welk type ov waar wordt aangeboden. “Voor R-net zetten we in op zoveel mogelijk reizigers. We kiezen voor drukke trajecten. Voor ontsluitende en rustiger lijnen kunnen we eventueel naar alternatieve vervoervormen kijken zoals een buurtbus of regiotaxi. De ene doelgroep vraagt een andere oplossing dan de andere. We passen het ov-aanbod daar op aan.”

Daarmee geeft De Bondt indirect antwoord op de kritiek die Paul Bordewijk, voorzitter van Rover afdeling Holland Rijnland, begin dit jaar in OV-Magazine uitte. R-net is helemaal geen net, hooguit een verzameling lijnen en een productformule, betoogde hij kort samengevat. De vereiste frequentie komt vaak alleen tot stand door lijnen te bundelen, waardoor haltes vervallen. En dus is R-net gericht op frequente forenzende reizigers en hebben mensen die gebaat zijn bij een dicht haltenet, zoals ouderen, het nakijken. De ov-bedrijven pikken de krenten uit de pap! “Klopt, zegt De Bondt. “We mikken met R-net inderdaad op de drukke lijnen.”

“Ook ouderen hebben baat bij een frequenter netwerk als ze met de bus reizen”, reageert Jeske Reijs. “Overigens reizen ouderen niet zo veel met

het openbaar vervoer. Uit de Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit blijkt dat 2 tot 3 procent van de 65-plussers zich verplaatst met het ov tegen 45 tot 50 procent met de auto.”

Weinig keuze

Metro's, trams en treinen die onder de R-netvlag gaan rijden worden gebouwd of gerestyled in de rood-grijze huisstijl. Ook tram-, metro- en treinperons zullen zo mogelijk worden aangepast aan de R-netformule. Of vervoerders het nu leuk vinden

of niet. Zo zal Arriva de MerwedeLingelijn, die niet lang geleden een opfrisbeurt kreeg, waarschijnlijk weer moeten aanpassen aan de R-net huisstijl. De Bondt: “Vervoerders hebben daarin weinig keuze. De R-netplannen staan in de concessies beschreven of worden lopende de concessie uitgevoerd. We kijken dan naar natuurlijke momenten om de R-netstijl door te voeren om zo kostenefficiënt te werken. Met NS en ProRail gaan we nog aan tafel over het aanpassen van dienstregelingen, treinen, perrons en extra fietsenstallingen van de Zuid-Hollandse spoorlij- >>



Halte Muiden P+R-terrein.



Halte Flevoziekenhuis.

nen. Het gezamenlijk belang is een goede dienstverlening aan de reiziger. Vervoerders zijn gebaat bij de R-netformule, omdat deze meer reizigers genereert. Dat is goed voor hun kostendekkingsgraad.”

Grootscheepse werkzaamheden aan de A1/A6, als onderdeel van het project Schiphol– Amsterdam–Almere, belemmeren de doorstroming van het verkeer. Het fileeeld dat dagelijks ontstaat door de twee tijdelijke smalle rijstroken moet straks zijn opgelost door verbreding en verdubbeling van rijstroken, nieuwe bruggen en het breedste aquaduct van Europa (65 meter) dat de oude brug over de Vecht vervangt. Maar voorlopig is het nog aansluiten, grinnikt een reiziger. “Kijk ze eens vast staan.”

Lijn 322 passeert de wegwerkzaamheden tussen Diemen en Almere over de parallelweg. Bij de halte Maxisweg, aan de rand van Muiden, stapt een forens over op de 328. Bij Muiden P+R-terrein staat de parkeerplaats vol. De fietsenstallingen hebben weinig lege plekken. Een aantal mensen stapt hier over op de R-netlijn richting Almere Haven. Anderen lopen naar hun auto of fiets.

Als de bus de A1 bij Muiderberg heeft verlaten en op de A6 richting Almere is ingevoegd, toont een bord de werkzaamheden aan de Spieringbrug, een nieuwe brug over de Vecht bestemd voor het lokale autoverkeer.

Sterk merk

Nadat de Zuidtangent eind 2011 als lijn 300 en 310 onder de R-netvlag is gaan rijden, is het aantal reizigers met 20 procent gestegen tot zo'n 40.000 per dag. De Zuidtangent had al een goede naam en scoorde in de OV-Klantenbarometer van 2010 een 7,1. Maar de reizigersgroei stagneerde. “Aankankelijk waren we sceptisch”, zegt Mark Thoma, concessiemarketeer bij Connexxion. “De lijn wás immers al een sterk merk. Maar door het aanpassen van haltes met meer geavanceerde dynamische reisinformatie, fietsenstallingen, luxere bussen met wifi en een frequentie van twaalf keer per uur in de spits, kreeg de lijn een nieuwe impuls. Met marketing-campagnes lieten we reizigers opnieuw met de bus kennismaken. Het aantal reizigers groeide en in 2012 scoorde de Zuidtangent een 7,5.”

Vooral de frequentie en het comfort geven R-net een goed imago, weet Thoma inmiddels. “Een mooi voorbeeld is lijn 391 tussen Amsterdam en de Zaanse Schans. Aankankelijk reed deze bus in de spits vier maal per uur en buiten de spits elk half uur. Nu rijden we van 's morgens vroeg tot 's avonds laat vier keer per uur. Het aantal reizigers en toeristen is fors gestegen en onze kostendekkingsgraad dus ook. Met dank aan R-net.”

Connexxion is momenteel druk bezig met het ombouwen van de lijnen 346 en 356 tussen Amsterdam en Haarlem. Dat vergt investeringen



Randstadnet 2028

De aftrap voor Randstadnet was in 2010. In 2011 reden de eerste R-netbussen rond Amsterdam. Ook de Zuidtangent viel in 2011 onder R-net. Om de Randstad bereikbaar te houden worden gefaseerd bus, (snel) tram, metro en trein in een hoogwaardig ov-netwerk van snelle verbindingen samengebracht. De vijf criteria waaraan vervoerders voor R-net moeten voldoen gaan over bedieningstijden, hoge frequentie, reissnelheid, betrouwbaarheid en aansluiting plus overstaptijd. Zowel materieel als haltes moeten voldoen aan de uniforme uitstraling en huisstijl. R-net dient een herkenbaar product te zijn, zeggen de initiatiefnemers verenigd in OV-Bureau Randstad. De provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en de Stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en Bestuur Regio Utrecht werken samen met het ministerie van IenM aan een geleidelijke uitbreiding van R-net.

aan het uiterlijk van bussen, het interieur en wifi. De provincie Noord-Holland neemt de haltes voor haar rekening. "Zaak is", zegt Thoma, "dat je investeringen weer enigszins terugverdient. Omdat de concessie Amstelland-Meerlanden met twee jaar is verlengd tot 2017, is het voor ons de moeite waard. En omdat concessieverleners gedreven zijn om een succes te maken van R-net, zijn er altijd wel oplossingen en kunnen we sommige dingen samsam doen." Op de meeste R-netlijnen heeft Connexxion volgens Thoma nu een kostendekkingsgraad van 50 procent. "Gemiddeld genereren R-netlijnen

reizigersgroei en lopen andere lijnen wat terug. De R-netlijnen tussen Amsterdam en Almere/Hilversum hadden in 2013 gemiddeld 15 procent meer instappers."

24 haltes

Bij NS-station Almere Poort stapt niemand uit. R-net heeft hier twee perrons, naast die van de gewone Connexxion-bussen. Verderop zijn wegwerkers bezig aan de vrije busbaan. Een bushokje ligt op zijn kant. Nog 17 haltes zal de 322 aandoen voordat de bus eindpunt NS-station Parkwijk bereikt. In totaal telt de route, die bijna

een uur duurt, 24 haltes. Over vrije busbanen zoekt de chauffeur door de verschillende wijken van Almere. Bedrijventerreinen, ruime parken, waterpartijen en heel veel woningen. Bij de halte Passage checken veel mensen uit. Twee mannen drinken bier in het bushokje. Hier is de Citymall van Almere. De bus doorkruist aan weerszijden parkeergarages. En duikt weer op boven maaiveldniveau bij het Flevoziekenhuis en de dependance van Hogeschool Windesheim. Reizigers stappen uit of over. Als de 322 na ruim 45 minuten NS-station Parkwijk bereikt, is er geen enkele uitstapper meer.



Hogeschool Windesheim en op de achtergrond het Flevoziekenhuis.



Almere busstation 't Oor.

