

Stedenbaan; het idee wordt uitgevoerd !

Paper voor Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004

Auteur: Pieter Onderwater

Gemeente Rotterdam, dS+V, Verkeer en Vervoer

Datum: September 2004

Inhoudsopgave

1.	Introductie	1
2.	Wat is Stedenbaan?	2
2.1	Verbeteren van het stoptreinproduct	2
2.2	Verbeteren van de ketenmobiliteit	4
2.3	Afstemming met Ruimtelijke Ontwikkelingen	4
3.	Hoe wordt Stedenbaan gerealiseerd?	6
3.1	Realistische ambitie	6
3.2	Eigen verantwoordelijkheid nemen	7
3.3	Pragmatisch concept	7
3.4	Verkenningstudie Stedenbaan	8
4.	Twee voorbeelden van deelprojecten	10
4.1	Nieuwe stations	10
4.2	Dienstregeling 2007	11
5.	Conclusies en aanbevelingen	13

Stedenbaan; het idee wordt uitgevoerd !

Samenvatting

Stedenbaan is een initiatief van de regionale overheden in de Zuidvleugel van de Randstad. Het is een concept ter verbetering van het stoptreinproduct door een betere dienstregeling, hogere frequenties en enkele nieuwe stations. Tevens wordt ingezet op betere aansluitingen van auto (P&R), fiets en onderliggend openbaar vervoer.

Daarnaast wordt een duidelijke koppeling gelegd met ruimtelijke ontwikkelingen. Een groot deel van de verstedelijkingsopgave tot 2025 uit de Nota Ruimte wordt gerealiseerd bij de Stedenbaanstations. Voordeel hiervan is dat een relatief groot deel van deze extra mobiliteit door het openbaar vervoer wordt opgevangen. Hiervoor zijn nauwelijks extra investeringen noodzakelijk; immers de spoorvoorzieningen zijn reeds aanwezig en worden beter benut.

Stedenbaan is een proces waarin goed wordt samengewerkt tussen de verschillende regionale overheden en de spoorsector (de vervoerder NS en de infrabeheerder ProRail). De komende tijd wordt in samenwerking met de ministeries van V&W en VROM een Verkenningstudie uitgevoerd om te zien wat het oplossend vermogen van Stedenbaan is voor de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidvleugel. Tevens wordt in overleg met de enkele marktpartijen bekeken in welke mate ruimtelijke verdichting rond Stedenbaan-stations gerealiseerd kan worden.

Ieder van deze partijen neemt eigen verantwoordelijkheid voor hetgeen zij zelf kan realiseren. Door deze realistische en pragmatische aanpak worden de komende jaren delen van Stedenbaan uitgevoerd. Rond 2025 zal een groot deel van het concept gerealiseerd zijn.

Stedenbaan; the idea is to be realised !

Summary

“Stedenbaan” is a initiative of the regional governments of the Southern part of the Randstad Holland. The concept is to improve regional train-service by better time-table, higher frequency and a few new railway-stations. It also improves the connection with Park&Ride, bicycle and bus- and tram-network. Furthermore there will be a clear connection with spatial development. A great part of the spatial program for the “Nota Ruimte” until 2025 will be realised near railway-stations. Therefore relatively more of this extra mobility will be by public transport. This will cost hardly any investments while the railway-infrastructure is already available and will be used better.

Stedenbaan is a process with good cooperation between regional governments and Dutch Railway Company and ProRail as keeper of the infrastructure. In the near future Stedenbaan will perform a study in cooperation with the ministry’s of Transport and of Spatial Planning to see if Stedenbaan is solving the traffic-, transport- and spatial-problems. Stedenbaan will also be in contact with private party’s to see if the development of spatial program can be realised.

Each of the Stedenbaan-party’s takes its own responsibility for parts of the project by realising what is within their means. By this realistic and pragmatic way of working, parts of Stedenbaan will start to be realised within the next few years. Around the year 2025 a great part of the concept will be ready.

1. Introductie

Thema van het CVS is “Innovatie”, met als subtitel: “Van inspiratie naar realisatie”. Voor Stedenbaan is het zo ver.

De inspiratie voor Stedenbaan kwam 3 jaar geleden, als verbetering van het stadsgewestelijk spoorvervoer in de Zuidvleugel. Het innovatieve zit er in dat er een duidelijke relatie gelegd wordt met ruimtelijke ontwikkelingen.

Stedenbaan begint nu aan de uitvoering: eind 2006 zal de eerste fase operationeel zijn. Door Stedenbaan op te knippen in een aantal kleine realistische deelprojecten en pragmatisch aan de slag te gaan, wordt langzaam (tot 2025) maar zeker het hele eindbeeld van Stedenbaan ingevuld. Misschien is dat wel het meest innovatieve aan Stedenbaan: Stedenbaan is geen project maar een proces tot realisatie; een proces dat breed gedragen wordt door regionale overheden en de spoorsector.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd wat Stedenbaan is: een concept tot verbetering van het stoptreinproduct, met aansluitend ketenvervoer en met een duidelijke afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe Stedenbaan gerealiseerd wordt: een mix van realistische ambities, eigen verantwoordelijkheid en een pragmatische aanpak. In hoofdstuk 4 wordt dit aan de hand van twee deelprojecten verder uitgelegd.

De conclusies in hoofdstuk 5 is dat deze procesmatige aanpak lijkt te werken.

2. Wat is Stedenbaan?

Stedenbaan is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de Zuidvleugel (Provincie Zuid Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Samenwerkingsorgaan Leidse Regio, Duin en Bollenstreek, Drechtsteden, Regio Midden Holland), in overleg met NS en ProRail.

Stedenbaan is een nieuw concept voor het stadsgewestelijk spoorvervoer in de Zuidvleugel. Het is een verbetering van het huidige stoptreinproduct op de Oude Lijn (Schiphol / Haarlem – Leiden – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht) en de beide Goudse Lijnen (Den Haag – Gouda en Rotterdam – Gouda). Samen met RandstadRail, de Rotterdamse metro, de RijnGouweLijn, Hoekse Lijn en MerwedeLingeLijn is Stedenbaan de drager voor de regionale OV-structuur en de ‘kapstok’ voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidvleugel.

De ambitie is om van Stedenbaan een S-Bahn-achtig systeem te maken, met hoge frequenties (tot 6 keer per uur), enkele nieuwe stations en een strakke lijnvoering. De reiziger hoeft niet meer de dienstregeling uit het hoofd te leren, maar kan volstaan met een eenvoudig lijnennetkaartje.

Het idee Stedenbaan is circa 3 jaar geleden bedacht als verbetering van het huidige stoptreinproduct. Daarmee was Stedenbaan vergelijkbaar met Regionet in de Noordvleugel en RandstadSpoor rond Utrecht. De afgelopen tijd is het idee uitgewerkt tot een concept dat bestaat uit 3 doelen:

- Verbeteren van het stoptreinproduct
- Verbeteren van de ketenmobiliteit
- Afstemming met Ruimtelijke Ontwikkelingen

Deze drie doelen worden hieronder uitgewerkt.

2.1 Verbeteren van het stoptreinproduct

De ambitie is om de stoptrein een belangrijke regionale en stadsgewestelijke functie te geven, met hogere frequenties, meer stations en een strakke lijnvoering. De aanleiding voor het

verbeteren van de stoptrein liggen in het onderbenut zijn van de huidige stoptrein, een lage kwaliteit en een slecht imago. Dit leidt bovendien tot een beperkt bedrijfsrendement.

Algemeen kan gesteld worden dat spoorvervoer rendabel is over langere afstanden, boven 40 km. Waarschijnlijk is dit de reden dat de stoptrein in de versukkeling is geraakt bij NS. Dit pleit in eerste instantie ook niet voor Stedenbaan. Maar de markt voor Stedenbaan is meer dan alleen de huidige stoptrein en speelt zich af op verschillende schaalniveaus:

- Als aansluiting op de IC/sneltreinen (30-100 km).
- Als zelfstandig regionaal vervoersysteem (10-30 km).
- Als ondersteuning van het agglomeratief OV (3-10 km).

Relatie met IC/sneltreinen.

Bedrijfsmatig en vervoerkundig hebben de IC/sneltreinen en stoptreinen elkaar nodig:

- De stoptrein is het voor/natransport voor reizigers met de IC/snelrein.
- De IC/snelrein verdient het geld voor de exploitatie van de stoptrein.

Om die reden is in de uitwerking van Stedenbaan een relatie gelegd met de sneltreinstations. In enkele gevallen zal de lokaal gewenste sneltreinstatus van een station moeten worden opgegeven om extra reizigers te krijgen voor Stedenbaan. In andere gevallen krijgen enkele stations juist de sneltreinstatus vanwege de goede overstapmogelijkheden.

De regionale stoptreinmarkt.

Er wordt een grote potentie gezien voor Stedenbaan als opvang van de grote regionale vervoerstromen die nu per auto over de autosnelwegen en onderliggend wegennet de centra van de grote steden binnenrijdt. De Stedenbaantrajecten liggen parallel aan de belangrijke autosnelwegen, waar regelmatig files staan. De spoorlijnen dringen binnen tot in het centrum van de stedelijke agglomeraties, daar waar de auto wordt geconfronteerd met een moeizame bereikbaarheid en grote parkeerdruk.

Ook bedrijfsmatig zijn er grote kansen voor Stedenbaan in de Zuidvleugel. Dit is het gevolg van de meervoudige oriëntatie met spitsrichtingen naar Rotterdam, Den Haag en Schiphol / Amsterdam en deels ook richting Dordrecht, Leiden en Gouda / Utrecht. De treinen zijn in beide richtingen vol, waarmee de zitplaatsen dus ook in de tegenrichting bezet worden. Hiermee scoort Stedenbaan in potentie zelfs beter dan Regionet en RandstadSpoor, waar de spits sterk georiënteerd is in één richting: naar Amsterdam / Schiphol respectievelijk Utrecht.

Een extra metrolijn.

Binnen de stadsgewesten wordt zelfs een kans gezien voor agglomeratief vervoer. Stedenbaan kan gezien worden als een extra metrolijn (weliswaar met grotere halteafstanden) binnen de Rotterdamse cq Haagse agglomeratie, vergelijkbaar met de S-Baan in Duitsland en de RER rond Parijs. Voor de verbinding van Rotterdam-Zuidoost naar Schiedam is een frequente Stedenbaanverbinding een veel betere optie dan de tram en metro.

2.2 Verbeteren van de ketenmobiliteit

Het concept Stedenbaan behelst meer dan alleen verbetering van de stoptrein, maar ook verbetering van de ketenmobiliteit. Dit gebeurt op 3 fronten:

1. Goede aansluiting op onderliggend OV. Hierbij is niet zozeer de aansluiting van dienstregelingstijden van belang; bij hoge frequenties is dit als vanzelf goed geregeld. Maar door een meer feederende functie van het onderliggend OV in plaats van parallelle lijnen wordt de vervoerwaarde van Stedenbaan versterkt.
2. Beter aantakken van het fietsvervoer door goede routes en voldoende stallingen.
3. Stations goed aansluiting op de hoofdwegen en het realiseren van voldoende P&R-faciliteiten; voor zowel de lokale functie van P&R (vergelijkbaar met de fiets als voortransportmiddel), als de bovenregionale functie (Stedenbaan als alternatief voor congestie op autosnelwegen).

Door het faciliteren van de ketenverplaatsingen door goede voorzieningen wordt het invloedsgebied van de stations vergroot.

2.3 Afstemming met Ruimtelijke Ontwikkelingen

De komende decennia staat Nederland weer een grote verstedelijkingsopgave te wachten. De Zuidvleugel heeft VROM aangeboden een groot deel van deze verstedelijkingsopgave te realiseren in bestaand stedelijk gebied en rondom bestaande stations.

Dit leidt tot de “dubbele benuttingstrategie”: niet alleen beter benutten van de spoorinfrastructuur conform Benutten&Bouwen, maar ook beter benutten door koppeling van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de bestaande spoorinfrastructuur.

Deze strategie wordt niet alleen toegepast bij grote locaties, zoals de Zuidplaspolder, dat kan worden ontsloten door enkele nieuwe Stedenbaanstations. Ook wordt ingezet op kleinschalige verdichting rond bestaande stations. Het gaat hierbij om honderden tot maximaal enkele duizenden woningen per bestaand station, maar vermenigvuldigd met 30 stations levert dit toch een fors extra ruimtelijk programma op: orde grootte 50.000 woningen kunnen zo in de Zuidvleugel worden gerealiseerd.

Komend jaar wordt voor een aantal pilot-projecten deze verdichtingsopgave uitgewerkt. Hierbij wordt samenwerking gezocht met lokale overheden, marktpartijen, woningbouwcoöperaties etc.

3. Hoe wordt Stedenbaan gerealiseerd?

Hoewel het eindbeeld van Stedenbaan voor lange termijn behoorlijk ambitieus lijkt, is een gefaseerde realisatie uitvoerbaar. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd dat een mix van realistische ambities, eigen verantwoordelijkheid nemen en een pragmatische aanpak de realisatiekansen vergroot.

Ten slotte wordt ingegaan op de ‘bewijslast’: is Stedenbaan een goed concept met voldoende oplossend vermogen voor de problematiek in de Zuidvleugel?

3.1 Realistische ambitie

De ambitie voor lange termijn zal niet vanzelf gerealiseerd worden. Hogere frequenties kunnen alleen geboden worden wanneer je voldoende reizigers trekt. In de huidige situatie zijn er niet eens voldoende reizigers om de hele dag 4 keer per uur stoptreinen te rijden; op enkele trajecten (zoals Gouda – Den Haag) lukt dat voor de stoptrein niet eens in de spits.

Inzetten op een opwaartse spiraal van vraag en aanbod

Op korte termijn zet de Zuidvleugel in op een realistisch aantal van 4 stoptreinen per uur. Op lange termijn zijn voor het realiseren van de ambitiefrequenties van 6 keer per uur nog eens meer dan 50% nieuwe reizigers nodig.

In veel regionale spoorplannen wordt de strategie ingezet door eerst via het bouwen van nieuwe spoorinfrastructuur met een beter spoorproduct de kwaliteit te verhogen, waardoor nieuwe reizigers worden aangetrokken, waarmee de hoge kwaliteit gerechtvaardigd wordt. De Zuidvleugel steekt op deze opwaartse spiraal in door eerst de vervoervraag te verhogen om daarmee het huidige spoorproduct kwalitatief en bedrijfseconomisch interessant te houden.

De vervoervraag wordt verhoogd door een betere dienstregeling binnen de huidige productiemiddelen, het verbeteren van de kwaliteit van de stationsomgeving, betere ketenaansluitingen en verdichting rond bestaande stations. Daarmee wordt dus de vervoerwaarde van bestaande stations verhoogd. Daarnaast zullen enkele nieuwe stations worden geopend.

In totaal zijn deze verbeteringen goed voor een gefaseerde vervoergroei van vele tientallen procenten. Dit is in eerste instantie goed voor het opvullen van de bestaande restcapaciteit van de stoptreinen / Stedenbaan. Hierdoor wordt de spoorcapaciteit beter benut en het

bedrijfsresultaat van de vervoerder verbeterd, waardoor een toekomstvaste bediening mogelijk blijft.

Op lange termijn zullen de verbeteringen leiden tot nog meer reizigers en is daarmee goed voor uitbreiding van de treindiensten. Afhankelijk van de benuttingsgraad van de spoorinfrastructuur is dan eventueel nieuwe spoorinfrastructuur noodzakelijk. Vooral nog wordt er van uitgegaan dat een uitbreiding van 4 naar 6 stoptreinen per uur nog met beperkte maatregelen mogelijk is binnen de bestaande capaciteit. Het project Benutten&Bouwen heeft dit aangetoond.

3.2 Eigen verantwoordelijkheid nemen

Formeel liggen de verantwoordelijkheden voor het spoorvervoer niet bij de overheden in de Zuidvleugel, maar bij V&W (de concessieverlener), NS (de vervoerder) en ProRail (de infrabeheerder). De Zuidvleugel is dus afhankelijk van deze partijen en moet met deze partijen in overleg om de ambitie te realiseren. De Zuidvleugel gaat dit overleg in, op basis van deskundigheid en wederdienst.

Gebleken is dat de Zuidvleugel op eigen kracht ook het nodige kan bereiken om het spoorvervoer te verbeteren. Een voorbeeld is het opknappen en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgevingen (schoon, heel, sociaal veilig), waardoor de stations, en daarmee het treinvervoer, aantrekkelijker wordt voor reizigers. Maar ook voor ketenvervoer (aansluitende OV-lijnen, P&R, fiets) en de ruimtelijke verdichtingen rondom stations liggen de verantwoordelijkheden bij regionale en lokale overheden.

3.3 Pragmatisch concept

Voor belangrijke onderdelen van de ambitie blijft de Zuidvleugel echter afhankelijk van andere partijen (Spoorsector, V&W). Stedenbaan is daarom ook een pragmatisch concept dat meelift met reeds ingezette ontwikkelingen:

- Benutten&Bouwen: dit project van de spoorsector gaat uit van een betere benutting en hogere betrouwbaarheid van de aanwezige spoorcapaciteit. Stedenbaan is de regionale invulling van Benutten&Bouwen.

- Sprinterformule NS: een verbetering van het huidige stoptreinproduct met nieuw aantrekkelijk en sneller Light-Train-materieel. Stedenbaan ondersteunt dit.
- Verstedelijkingsopgave Nota Ruimte. De Zuidvleugel heeft aangegeven een groot deel van deze opgave te kunnen realiseren bij bestaande Stedenbaanstations.
- Etc.

Voor het bereiken van de Stedenbaan-ambities in deze projecten werkt de Zuidvleugel daarom mee in deze projecten op basis van inhoudelijke kwaliteit en regionale kennis. Deze werkwijze brengt ook een risico met zich mee: de Zuidvleugel lijkt zelf niets nieuws te vertellen en geen eigen project te hebben. Overweging hierbij is dat het uiteindelijke resultaat telt.

3.4 Verkenningstudie Stedenbaan

De Zuidvleugel, in samenwerking met V&W, VROM en de Spoorsector, start dit jaar met een Verkenningstudie. Het doel van deze verkenning is tweeledig:

1. In de Nota Ruimte is de Zuidvleugel uitgenodigd een Verkenning te doen naar het oplossend vermogen van Stedenbaan tbv de verstedelijkingsopgave.
2. Als voor Stedenbaan investeringen noodzakelijk zijn, moeten die via een Verkenning in het MIT worden aangemeld.

In het eerste deel van de verkenning wordt aangegeven welke problemen in de Zuidvleugel optreden, onder andere met betrekking tot bereikbaarheid, congestie en kwaliteit van spoor en weg: de Probleemverkenning. Daarbij wordt aangegeven welke ontwikkelingen autonoom zullen optreden. De trend is dat meer woningen en arbeidsplaatsen zullen worden ontwikkeld, niet specifiek afgestemd op de OV-infrastructuur. Ook zal de OV-bediening trendmatig eerder verslechteren dan verbeteren.

Vervolgens wordt ingegaan op de Verkenning tbv de Nota Ruimte. Vast staat dat extra verstedelijking altijd extra mobiliteit oplevert. Door een groot deel van de verstedelijking te concentreren rond Stedenbaanstations zal worden aangetoond dat een relatief groot deel van deze extra mobiliteit terecht zal komen bij het OV in plaats van op de weg. Hierdoor krijgt het OV-product een betere rentabiliteit en kwaliteit, waardoor uiteindelijk het voorzieningen-niveau kan worden uitgebreid.

De kwaliteitsverbetering door Stedenbaan zal vervolgens leiden tot meer OV-gebruik en minder auto-gebruik en daarmee tot minder congestie en betere bereikbaarheid.

De resultaten van deze verkenning worden medio 2005 verwacht. Dan zal ook duidelijk worden welke investeringen noodzakelijk zijn in de spoorinfrastructuur. ProRail zal daarbij aangeven of de groei van het treinvervoer inderdaad kan worden opgevangen met maatregelen uit Benutten&Bouwen en welke extra spoorinfrastructuur noodzakelijk is. De Verkenning vormt dan een goede start voor de realisatie van deze maatregelen via het MIT.

4 Twee voorbeelden van deelprojecten

In deze paragraaf worden twee voorbeelden gegeven van deelprojecten binnen Stedenbaan, waaruit duidelijk wordt dat de regionale inzet vanuit de Zuidvleugel op typische spoorse zaken invloed heeft op de gewenste realisatie.

4.1 Nieuwe stations

Nieuwe stations hebben op dit moment geen prioriteit bij de Spoorsector. De budgetten voor de spoorinfra zijn beperkt en de spoorsector stelt daarbij andere prioriteiten: achterstallig onderhoud en wegwerken van notoire capaciteitsknelpunten. Daarbij speelt mee dat nieuwe stations over het algemeen een geringe kosten-baten verhouding kennen. In het verlengde daarvan hebben nieuwe stations ook geen prioriteit bij V&W. Het spoorbudget is beperkt en de spoorsector geeft een negatief advies. Zelfs de MIT-stations zijn nog niet zeker.

Desondanks probeert de Zuidvleugel een aantal stations buiten het huidige MIT om te realiseren.

MIT-stations 2007/10

In het MIT tot 2010 staan voor de Zuidvleugel twee nieuwe stations genoemd: Ypenburg en Dordrecht-Amstelwijck.

Station Ypenburg gaat in 2006 open. De beschikking is afgegeven en de bouw is gestart. Realisatie van station Amstelwijck wacht echter nog op de aanwezigheid van voldoende programma in de omgeving. De initiatieven van de kantorenmarkt op deze locatie zijn echter zeer beperkt en het station zal waarschijnlijk niet voor 2010 gerealiseerd worden.

Stedenbaanstations 2007/10

Daarnaast zet de Zuidvleugel in op realisatie van nog twee nieuwe stations bij bestaande kernen: Sassenheim en Schiedam-Kethel/Spaland.

De Zuidvleugelregio's (dwz de Provincie voor Sassenheim resp. de Stadsregio Rotterdam voor Schiedam-Kethel/Spaland) hebben het initiatief genomen voor een verkenningstudie. De resultaten zijn positief: er is voldoende vervoerwaarde te verwachten, bediening lijkt inpasbaar in de dienstregeling en de kosten zijn niet te hoog.

Vanwege de beperkte interesse bij de spoorsector en V&W hebben de regio's nu ook het initiatief genomen voor de Planstudie, hoewel dit formeel een verantwoordelijkheid is voor V&W en ProRail. In een intentie-overeenkomst tussen de Zuidvleugelregio's en ProRail / NS is overeengekomen dat de regio's deze planstudie voorfinancieren. Daarin is ook overeengekomen dat de spoorsector een aantal aanvullende studies uitvoert met betrekking tot een rendabele exploitatie (studie NS) en toekomstvaste inpassing in de dienstregeling (studie ProRail). In de 2^e helft van 2003 moeten deze studies gereed zijn.

Parallel zijn de regio's op zoek naar financiering. De kansen op financiering uit het MIT lijken nihil, hoewel spoorinfrastructuur, hoe klein ook, een verantwoordelijkheid is van V&W en dus via het MIT behoren te worden gefinancierd. De regio's zijn echter bereid (binnen grenzen) te zoeken naar regionale financiering, bv door verschuiving binnen het MIT, uit het GDU, BOR-fonds, uitbreiding van BDU-afspraken, etc.

Nieuwe stations lange termijn 2010/25

De laatste jaren zijn in het kader van Stedenbaan een groot aantal potentiële nieuwe stations gesuggereerd. Het betreffen stations in stedelijke agglomeraties, bij bestaande kernen en bij mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze groslijst van nieuwe stations is uitgegroeid tot circa 25 stuks; dat komt neer op ieder jaar één nieuw station. De Zuidvleugel realiseert zich dat dat niet haalbaar is.

Op dit moment is een analyse gaande om deze groslijst terug te brengen tot een klein aantal (circa 5) realistische stations met voldoende vervoerwaarde, goede inpassing in het overig OV-netwerk en met realistische kansen voor RO-verdichting. Hierbij worden ook mogelijke stations in de Zuidplaspolder (zoeklocatie Nota Ruimte) beschouwd. Eventueel komt er een 'reservelijst' van nieuwe stations die mogelijk worden indien allerlei huidige belemmeringen voor bv RO-ontwikkelingen wegvallen.

4.2 Dienstregeling 2007

NS en ProRail zijn bezig met het opstellen van een compleet nieuwe dienstregeling voor 2007 en later. Dit hangt samen met het gereedkomen van Betuweroute, HSL, RandstadRail, spoorverdubbeling Amsterdam – Utrecht, etc. Ook worden dan de eerste kwaliteiten van Benutten&Bouwen doorgevoerd.

De Spoorsector heeft alle landsregio's uitgenodigd aan dit proces deel te nemen, met als doel:

- inzicht te verschaffen in de werkwijze van NS/ProRail;
- en daarmee draagvlak te verwerven (geen commitment);
- en specifieke informatie te leveren vanuit de regio's aan NS/ProRail.

Regionale inzet

Deze nieuwe dienstregeling is dé gelegenheid om de eerste fase van Stedenbaan door te voeren; echter nog niet conform de hoge ambitie voor lange termijn. De Zuidvleugel heeft ten behoeve van één van de dienstregelingvarianten een realistisch (niet te veel treinen) en licht ambitieus (inclusief nieuwe stations Kethel/Spaland en Sassenheim) voorstel ingediend.

De inzet van de Zuidvleugel is om voorlopig uit te gaan van frequenties van 4 keer per uur, als eerste aanzet voor de gewenste ambitie-kwaliteit. De huidige dienstregeling is een bonte verzameling van halfuursdiensten, die soms op korte deeltrajecten samenvallen tot ongeveer een kwartierfrequentie. De inzet voor 2007 gaat daarentegen uit van strakke kwartierfrequenties met eenduidige lijnvoering over een groot deel van het traject. Door een strakkere lijnvoering wordt de spoorcapaciteit beter benut en wordt aan de reizigers een betere kwaliteit geboden.

In de beoordeling door NS en ProRail bleek deze 'regiovariant' in de Zuidvleugel over het algemeen goed te scoren, met name op de aspecten reizigerskwaliteit en bedrijfsresultaat. Ook met betrekking tot de randvoorwaarden infrastructuur, materieel en personeel bleek voor de inzet in de Zuidvleugel nauwelijks extra middelen noodzakelijk te zijn.

De Spoorsector heeft aangegeven dat de regionale inbreng in het vervolgproces wordt meegenomen. Aan het eind van het jaar moet duidelijk worden in hoeverre de inzet vanuit de Zuidvleugel ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt, of dat de Spoorsector een nog beter spoorproduct kan realiseren.

5. Conclusies en aanbevelingen

Het proces Stedenbaan heeft geleerd dat regionale overheden invloed kunnen hebben op het regionaal spoorproduct, ondanks dat de formele verantwoordelijkheid ligt bij V&W, ProRail en NS. Door zelf na te gaan welke verbeteringen binnen de eigen competentie liggen en door te lobbyen richting de spoorsector. Daarbij wordt niet gewacht tot andere partijen, maar wordt ook zelf begonnen met verbeteringen.

De lange realisatietijd van het gehele concept Stedenbaan zou er toe kunnen lijden dat op korte termijn alleen gestudeerd wordt en uiteindelijk geen verbeteringen gerealiseerd worden. Daarom is Stedenbaan opgeknipt in vele kleinere deelprojecten, die onafhankelijk van elkaar door de verantwoordelijke partijen kunnen worden opgepakt en uitgevoerd. Bijkomend voordeel is dat de betreffende partij regelmatig kan 'scoren' bij het gereed komen van het betreffende deelproject.

Zo wordt gefaseerd gewerkt aan de realisatie van het concept Stedenbaan, waarbij de eerste resultaten al vanaf 2006 zichtbaar zijn.