

Stedenbaan als resultaat van samenwerking

Paper voor Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005

Auteur: Pieter Onderwater
Hans Holwerda

Gemeente Rotterdam, dS+V, Verkeer en Vervoer

Datum: September 2005

Inhoudsopgave

1.	Introductie	1
2.	Wat is Stedenbaan?	2
	2.1 Definitie van Stedenbaan	
	2.2 Ambitie Stedenbaan op lange termijn en in de 1 ^e fase	
	2.3 Lijnvoering van het treinproduct Stedenbaan	
3.	Hoe is Stedenbaan ingeplugd bij de Spoorsector?	6
	3.1 Benutten en Bouwen	
	3.2 Dienstregeling 2007	
4.	Evaluatie: hoe is het resultaat bereikt?	9
	4.1 Samenwerking met Stedenbaan	
	4.2 Regionale betrokkenheid in dienstregeling 2007	
	4.3 Tevreden met het resultaat	
	4.4 Leerpunten voor toekomstige samenwerking	
5.	Conclusies en aanbevelingen: hoe nu verder?	12

Stedenbaan; als resultaat van samenwerking
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 het Ketenvervoer verbeterd (P&R) en wordt een nadrukkelijke koppeling gezocht met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Een belangrijke eerste stap in het realiseren van Stedenbaan is de nieuwe NS-dienstregeling voor 2007. De Zuidvleugel heeft haar wensen met betrekking tot Stedenbaan 1^e fase ingebracht in dit proces. Na diverse analyses heeft NS deze wensen vrijwel geheel overgenomen in haar Voorkeursvariant.

Er is geëvalueerd dat dit succes voor een belangrijk deel het resultaat is van een goede samenwerking tussen Zuidvleugel en NS op basis van inhoudelijke argumenten en vertrouwen tussen betrokken personen. Ondanks dat de Zuidvleugelregio's geen formele positie hebben in dit proces.

Aanbeveling is om deze samenwerking door te zetten en daarmee een informele invloed te hebben op de realisering van de eindambitie van Stedenbaan.

Stedenbaan; a result of cooperation
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 an a few new railway-stations. Next to that the chain of transport will improve (Park and Ride) and there is a strong connection with spatial development near railway-stations.

A first major step in realising Stedenbaan is the new railway time-table for the year 2007. The regional governments have given their wishes about Stedenbaan first phase as input in this process. After analysing the Dutch Railways have fully implemented these wishes in their plans.

After evaluating the conclusion is that this success is a result of good cooperation between the regional governments and Dutch Railways on basis of arguments and in mutual trust between the persons involved. This in spite of the fact that the regional governments have no legal position in the relation with Dutch Railways.

It is recommended to continue this cooperation to have a informal influence on the realisation of the ambitions of Stedenbaan.

1. Introductie

Thema van het CVS is “Duurzame mobiliteit”. Openbaar vervoer is een duurzame vorm van mobiliteit. Ooit was het beleid om dit te bereiken door het autoverkeer te beperken. Maar nu zal het openbaar vervoer het op eigen kracht moeten redden. Dat is een duurzame doelstelling en dat kan ook alleen maar door de noodzakelijke kwaliteiten van openbaar vervoer meer duurzaam te maken.

Stedenbaan is daar een voorbeeld van. Vorig jaar is in het CVS aangegeven dat het proces van inspiratie tot realisatie van Stedenbaan slechts korte tijd in beslag nam. Dat is een teken dat Stedenbaan een logisch, duurzaam concept is. In deze paper wordt geëvalueerd wat we tot nu toe met Stedenbaan bereikt hebben en vooral hoe we dit bereikt hebben.

Het eerste succes wat we bereikt hebben is dat de regionale wensen met betrekking tot de lijnvoering van Stedenbaan (en IC-treinen) is overgenomen in het dienstregelingontwerp van de Spoorsector.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd hoe het proces van Stedenbaan is gelopen: een concept tot verbetering van het stoptreinproduct, met aansluitend ketenvervoer en met een duidelijke afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen. Ook is een 1^e fase voor Stedenbaan geformuleerd.

In hoofdstuk 3 wordt de rol van de Zuidvleugel in het proces van het dienstregelingontwerp 2007 beschreven. Resultaat is dat de Regiowensen met betrekking tot Stedenbaan 1^e fase vrijwel volledig zijn overgenomen in de NS-Voorkeursvariant.

In hoofdstuk 4 wordt geëvalueerd hoe dit resultaat is bereikt. Geconcludeerd kan worden dat dit het resultaat is van een duurzame samenwerking, met name op de werkvloer.

In de aanbevelingen van hoofdstuk 5 wordt vooruitgekeken welke processen noodzakelijk zijn voor de Zuidvleugel om tevens de ambitie voor Stedenbaan op langere termijn gerealiseerd te krijgen.

2. Wat is Stedenbaan?

2.1 Definitie van Stedenbaan

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

De definitie van Stedenbaan luidt: “Stedenbaan Zuidvleugel is een programma gericht op het realiseren van een passend regionaal railproduct op het hoofdrailnet tussen Sassenheim / Hillegom en Dordrecht, Den Haag – Gouda en Rotterdam – Gouda ter ondersteuning van het te realiseren verstedelijkingsprogramma in de Zuidvleugel binnen de invloedssfeer van de hoofdrailnetlijnen, in relatie met het bovenliggend en onderliggend wegen- en OV-net.”

Het idee Stedenbaan is circa 4 jaar geleden bedacht als verbetering van het huidige stoptreinproduct. Daarmee was Stedenbaan vergelijkbaar met Regionet in de Noordvleugel en RandstadSpoor rond Utrecht. De laatste paar jaar is dit uitgebreid tot een concept dat bestaat uit 4 delen:

- Verbeteren van het stoptreinproduct;
- Verbeteren van de ketenmobiliteit;
- Afstemming met Ruimtelijke Ontwikkelingen;
- Verankering in een organisatie met inbreng van marktpartijen.

2.2 Ambitie Stedenbaan op lange termijn en in de 1^e fase

Verbeteren van het stoptreinproduct

De ambitie is om de stoptrein een belangrijke regionale en stadsgewestelijke functie te geven, met hogere frequenties (6 keer per uur), meer stations en een strakke lijnvoering: een S-Bahn achtig systeem. Deze ambitie is niet op korte termijn te realiseren. Op dit moment is de vervoerwaarde nog onvoldoende voor hoge frequenties en ontbreekt de capaciteit op het hoofdrailnet. Om die reden wordt voor de korte termijn ingezet op frequenties van 4 keer per uur.

Stedenbaan 1^e fase zal al per 2007 worden gerealiseerd. Hiervoor wordt ingegaan in de volgende paragraaf.

Verbeteren van de ketenmobiliteit

Stedenbaan wordt daarmee, samen met andere regionale raillijnen (RandstadRail, metro, RijnGouweLijn, Hoekse Lijn, MerwedeLingeLijn), de drager van het OV-net in de Zuidvleugel. Op basis hiervan kan de Ketenmobiliteit worden verbeterd:

- Goede aansluiting op onderliggend OV met een meer feederende functie en minder parallelle lijnen.
- Beter aantakken van het fietsvervoer door goede routes en voldoende stallingen, onder andere door het programma 'Ruimte voor de Fiets'.
- 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 voorttransportmiddel), 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.

Afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen

De komende decennia staat Nederland weer een grote verstedelijkingsopgave te wachten. De Zuidvleugel heeft aangegeven een groot deel van deze verstedelijkingsopgave te willen realiseren in bestaand stedelijk gebied als verdichting rond bestaande stations. Het gaat hierbij om honderden tot enkele duizenden woningen per bestaand station. Het maximale scenario gaat uit van ca 40.000 nieuwe woningen en een dito programma aan arbeidsplaatsen en voorzieningen.

De trend met betrekking tot de verstedelijking laat reeds een verdichting bij stations en knooppuntlocaties zien. Ook de plannen tot 2010 zijn zeer ambitieus. De ervaring leert echter dat deze planvorming vaak té ambitieus is en/of veel trager verloopt dan vooraf bedacht. Op dit moment wordt gestudeerd in een aantal pilot-projecten welke factoren een snelle realisering van de verdichtingsopgave kunnen bespoedigen. Hierbij wordt samenwerking gezocht met lokale overheden, marktpartijen, woningbouwcoöperaties etc.

Organisatie, met inbreng van marktpartijen.

De komende tijd zal worden gestudeerd hoe het programma Stedenbaan organisatorisch kan worden vormgegeven. Hierbij worden ook de mogelijke rollen van diverse marktpartijen bekeken. Eén van de meest relevante marktpartijen is NS, als huidige vervoerder.

NS is op dit moment, op verzoek van de Zuidvleugel, bezig met een Business Case voor een bediening van Stedenbaan met frequenties van 6 keer per uur en Light Train materieel.

Bekeken wordt op welke wijze dit voor NS een interessante bediening is, hoeveel extra ruimtelijk programma hiervoor gewenst is en of er bijvoorbeeld een extra bijdrage vanuit de Regio nodig is.

2.3 Lijnvoering van het treinproduct Stedenbaan

De eerste ideeën voor de inhoudelijke uitwerking van Stedenbaan dateren van 4 jaar geleden.

Deze ideeën zijn opgesteld door de Zuidvleugelregio's in overleg met de Spoorsector.

In eerste instantie werd uitgegaan van een integrale stoptreindienst van Hillegom / Sassenheim tot Dordrecht-Amstelwijk, alsmede op beide Goudse Lijnen van Den Haag / Rotterdam naar Gouda Goverwelle.

Het bleek al snel logisch de lijnvoering niet te beperken tot de Zuidvleugelgrenzen:

- De vervoermarkt houdt niet op bij Hillegom en Sassenheim en bovendien ontbreekt aldaar infrastructuur om treinen te laten keren. Om die reden moet in ieder geval worden doorgereden tot Haarlem resp. Schiphol / Amsterdam.
- De stoptreindiensten uit Brabant kunnen worden geïntegreerd met Stedenbaan zuidelijk van Dordrecht.
- Op de Goudse Lijn is er een potentiële vervoermarkt voor doorgaande treinen tussen Rotterdam (Alexander), het Groene Hart en Amsterdam (Bijlmer).

Na inzage in de vervoerscijfers van NS bleek bovendien dat de stoptreinreizigers op de Oude Lijn vooral op Den Haag Centraal zijn georiënteerd. Om die reden leek het verstandig de stoptreindiensten van Stedenbaan te 'knippen' bij Den Haag CS. Hierbij werd samenhang gezocht met de IC/Sneltreinen tussen Leiden en Rotterdam, die een deel van de doorgaande stoptreinmarkt kunnen bedienen.

Hierdoor ontstaat de volgende lijnvoering voor Stedenbaan 1^e fase:

- 4x: Den Haag CS – Leiden – Haarlem / Schiphol (2+2x)
- 4x: Den Haag CS – Rotterdam – Dordrecht – Breda / Dordrecht (2+2x)
- 4x: Rotterdam – Gouda – Amsterdam (2x)
- 4x: Den Haag – Gouda-Goverwelle.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de 2^e fase, met frequenties van 6x per uur, gebaseerd zal zijn op eenzelfde lijnvoering, maar met hogere frequenties. Nadere uitwerking zal dit op termijn moeten gaan onderbouwen.

3. Hoe is Stedenbaan ingeplugd bij de Spoorsector?

Formeel heeft de Zuidvleugel geen inbreng in het Spoorvervoer. De Zuidvleugel noch de samenwerkende regio's zijn opdrachtgever in het spoorvervoer; zoals ze dat wel zijn voor het lokaal en regionaal openbaar vervoer. De opdrachtverlening in het spoorvervoer speelt in de driehoek V&W (opdrachtgever), ProRail (infrabeheerder) en NS (exploitant). De invloed van de Zuidvleugel is daarmee beperkt tot regelmatig overleg en betrokkenheid bij elkaars planvorming.

3.1 Benutten en Bouwen

De spoorsector is al enige tijd aan het studeren hoe het spoorvervoer op lange en kortere termijn kan worden verbeterd. Dit gebeurt al zo'n 4 jaar in het programma Benutten & Bouwen. Hierbij heeft de Spoorsector tevens de landsregio's betrokken.

Aanvankelijke bestond enige scepsis van de Zuidvleugel. De regio's meenden een betere kwaliteit voornamelijk te kunnen bereiken met "bouwen" en zagen onvoldoende oplossend vermogen door "benutten". Het programma Benutten en Bouwen heeft de Zuidvleugel er van overtuigd dat op korte termijn de nadruk toch zal moeten liggen op benutten.

Eindresultaat van Benutten en Bouwen is dat op lange termijn een vervoerconcept met 6 snelle en 6 stoptreinen per uur realiseerbaar lijkt. Met betere benutting van infra, kortere treinopvolging door meer seinen, sneller stoptreinmaterieel, betrouwbaardere uitvoering van bedrijfsprocessen, etc.

Hiermee komt de eindambitie van de Spoorsector met betrekking tot het stoptreinproduct in grote lijnen overeen met de ambitie van de Zuidvleugel: Stedenbaan.

3.2 Dienstregeling 2007

Als uitwerking van Benutten en Bouwen zijn NS en ProRail 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.

De Spoorsector heeft wederom 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 1^e 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 (strakke lijnvoering in kwartierdiensten en 2 nieuwe stations) 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.

De Regiowensen zijn begin 2004 ingebracht in het dienstregelingontwerp van NS en ProRail, middels een intentie-overeenkomst: een bestuurlijk document ondertekend door de portefeuillehouders Openbaar Vervoer van de Zuidvleugelregio's en de regionale directies van NS en ProRail. Daarbij is niet alleen Stedenbaan ingebracht (de wensen voor de stoptrein), maar ook samenhangende wensen voor de lijnvoering van IC/sneltreinen en de IC-status van grotere stations. Deze hebben een grote onderlinge samenhang.

Analyses door de Spoorsector

De regiowensen van alle landsregio's zijn samengevoegd in een Regiovariant. In de eerste 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.

Tijdens het proces zijn door de Spoorsector diverse analyses gemaakt, met steeds andere studievarianten. In alle analyses is een Regiovariant meegenomen, echter steeds iets aangepast op basis van het resultaat van eerdere analyses.

Hierbij is de inzet van de Zuidvleugel - op zeer kleine aanpassingen na - over het algemeen onveranderd gebleven. Voor de andere landsregio's waren de wijzigingen groter, deels als gevolg van de té hoge ambitie in het begin van het proces.

NS-Voorkeursvariant

Uiteindelijk is NS in het voorjaar 2005 gekomen met een eigen Voorkeursvariant. Deze bleek vrijwel geheel overeen te komen met de regiovariant van de Zuidvleugel. Dit kwam naar voren tijdens het Bestuurlijk Spooroverleg Zuidvleugel. Hierin presenteerde NS Regio Randstad-Zuid haar Voorkeursvariant aan de portefeuillehouders van de Zuidvleugelregio's. Op werkvloerniveau was al langer duidelijk dat NS de regionale wensen in haar voorkeursvariant zou overnemen.

In het najaar van 2005 wordt deze Voorkeursvariant logistiek uitgewerkt. In november / december 2005 zal bekend worden of de Voorkeursvariant cq Regiovariant daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

4 Evaluatie : hoe is het resultaat bereikt?

Nu de definitieve lijnvoering vrijwel bekend is, is het leerzaam om terug te kijken op de totstandkoming van de nieuwe dienstregeling. Wat kan van dit proces worden geleerd? In twee afzonderlijke sessie met ambtenaren uit de Zuidvleugelregio's en deelnemers aan het proces van de Spoorsector, is geëvalueerd hoe de Regiovariant en Voorkeursvariant tot stand zijn gekomen.

4.1 Samenwerking met Stedenbaan

Allereerst moet gesteld worden dat Stedenbaan reeds een gezamenlijke uitwerking is van de Zuidvleugel en NS Regio Randstad-Zuid. Tijdens de uitwerking van het concept heeft zeer regelmatig overleg plaatsgevonden tussen beide partijen. Door dit gezamenlijke verleden wist men wat men aan elkaar had en waaraan werd begonnen. Dit maakte de samenwerking makkelijker. Maar belangrijker is dat de Zuidvleugelregio's en de spoorsector door het samen uitwerken van het idee Stedenbaan een gezamenlijke ambitie hebben ontwikkeld. Dit betekent overigens niet dat bij voorbaat al duidelijk was welke dienstregeling in Randstad-Zuid gereden zou worden.

4.2 Regionale betrokkenheid in dienstregeling 2007

De spelregels tijdens het ontwerpproces van de dienstregeling 2007 zijn vooraf duidelijk gesteld. De regio's zitten aan tafel op basis van inhoudelijke argumenten. De NS stelt de dienstregeling vast en zal geen suboptimale dienstregeling rijden om draagvlak bij de regio's te vergroten. Het was dus geen democratisch of politiek proces, maar een proces waarbij ambtelijk en inhoudelijk samengewerkt werd.

Hierin ligt voor de regio's een leerpunt: op basis van inhoudelijke argumenten en deskundigheid kunnen belangen worden behartigd. De Zuidvleugelregio's hebben dit overigens ook gedaan en de kans gegrepen een eigen variant in te brengen.

De belangen van de verschillende Zuidvleugelregio's om aan het proces deel te nemen kwamen grotendeels overeen. Het spoor is onderdeel van het regionale verkeer- en vervoer-

systeem; dus wil je als regio over de ontwikkeling ervan meedenken. Dit geldt zowel voor de regionale functie (Stedenbaan, nieuwe stations), als voor de IC-functie (relatie met de andere grote steden, G4). Daarnaast zijn ruimtelijke ontwikkelingen afhankelijk van een spoorontsluiting, dus is afstemming noodzakelijk.

De spoorsector heeft aangegeven dat met name de regionale kennis van de vervoermarkt en afstemming met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen reden waren om de regio's deel te laten nemen. Ook als toets van de dienstregelingvoorstellen. Pas op de derde plaats – dit wordt met nadruk gemeld – staat het creëren van draagvlak.

Opvallend is dat de Zuidvleugelregio's dachten voornamelijk aan tafel te zitten als belanghebbende en voor draagvlak. Terwijl de Spoorsector de deskundigheid van regio's minstens zo belangrijk vond. Helemaal verwonderlijk is dit niet. Als de plannen van de Spoorsector de kwaliteitstoets van de regio's overleeft, zullen deze plannen ook op meer draagvlak kunnen rekenen bij maatschappelijke organisaties en de reizigers.

4.3 Tevreden met het resultaat

De Regiowensen zijn vrijwel geheel overgenomen in de NS-Voorkeursvariant. Oorzaak hiervoor is onder andere dat de inbreng weliswaar onder verantwoordelijkheid van de Zuidvleugel tot stand is gekomen, maar wel in samenwerking met NS. Dit heeft geleid tot een eerste realistische inbreng van de Zuidvleugel, die gaande het proces overeind is gebleven.

Dit heeft even tot de vraag geleid of de inbreng van de Zuidvleugel niet té realistisch is geweest; had de Regio er meer uit kunnen halen? Waarschijnlijk niet; door gezamenlijke uitwerking ontstond vanzelf het maximaal haalbare vervoermodel. Opzienbarend was dat op een enkel punt de NS-Voorkeursvariant zelfs iets beter is uitgevallen dan de eerste Regiowensen. Uit de uitwerkingen van de Spoorsector bleek het gewenst 2 stoptreinen tussen Den Haag en Gouda door te laten rijden naar Utrecht. Hiermee worden extra relaties geboden met Woerden en Utrecht Leidsche Rijn.

Niet zozeer procedures hebben bijgedragen aan het bereiken van het eindresultaat, maar veel meer de inzet van personen. Door deze betrokkenheid bleek het echter ook lastig om

gaandeweg het proces de ‘eigen’ belangen helder voor ogen te houden. Door informatie over achterliggende argumenten en afwegingen worden ook minder welgevallige beslissingen makkelijker geaccepteerd. Dit nadeel heeft nauwelijks gespeeld, omdat het eindresultaat grotendeels overeenkomt met de eerste inbreng van de partijen.

4.4 Leerpunten voor toekomstige samenwerking

Terugkijkend op het proces blijkt dat de gunstige condities voor een samenwerking al bestonden. Er bestond regelmatig overleg en gezamenlijke uitwerking van vervoerconcepten. Doordat de betreffende personen op de werkvloer elkaar hierdoor kenden, ontstond er vertrouwen. Ook op niveau van bestuur en (regio)directie was er regelmatig overleg. Dit kwam het proces om te komen tot de nieuwe dienstregeling ten goede. Alle partijen ervaren de samenwerking ook als nuttig.

Ook in de toekomst zal samenwerken noodzakelijk zijn. Niet alleen om eigen belangen te behartigen, maar eveneens om elkaar aan te spreken op ieders verantwoordelijkheden. Het ontwerp van de nieuwe dienstregeling heeft geleerd om dit vooral op basis van deskundigheid en vertrouwen te doen.

5. Conclusies en aanbevelingen: hoe nu verder?

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 samen te werken met de spoorsector. Daarbij wordt niet gewacht op 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 gedefinieerd als een programma met 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 is de realisatie van de dienstregeling 2007 een eerste succes voor het concept Stedenbaan.

Voorlopig geen grote wijzigingen meer in de dienstregeling

De verwachting is dat de nieuwe NS-dienstregeling 2007 voorlopig niet grootschalig zal gaan veranderen. Wel zullen tussen 2010 en 2015 enkele nieuwe grootschalige infraprojecten gereedkomen (spoortunnel Delft, viersporigheid rond Utrecht, Hanzelijn). Deze zullen aanleiding zijn tot enkele wijzigingen in de lijnvoering. Maar de verwachting is dat de structuur van de dienstregeling langere tijd onveranderd zal blijven.

Wel doorwerken aan de ambitie van Stedenbaan

Voor de Zuidvleugel is de dienstregeling 2007 niet een eindproduct, maar de 1^e fase in het realiseren van een beter stadsgewestelijk spoorvervoer. Niet alleen ten behoeve van een beter spoorproduct sec, maar als onderdeel van een verbeterde ruimtelijke structuur in de Zuidvleugel en als 'kapstok' voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De ambitie voor Stedenbaan is om frequenter te gaan rijden (6 x/h) met meer nieuwe stations en Light Train materieel. Het realiseren van deze ambitie vergt de komende jaren de nodige samenwerking.

Eén van de eerste stappen tot de eindambitie is de business case die NS, op verzoek van de Zuidvleugel opstelt voor hogere frequenties voor Stedenbaan. Dit najaar zal duidelijk worden

óf en onder welke voorwaarde NS deze ambitie kan realiseren. Enerzijds vraagt dit een grote inspanning van NS: wil NS nadrukkelijk meer investeren in stadsgewestelijk vervoer?

Anderzijds al nu is duidelijk dat hiervoor een grote inspanning van de Zuidvleugelregio's verwacht wordt: een betere aansluiting van overige Ketenvervoer en realiseren van een fors ruimtelijk programma nabij bestaande en nieuwe stations.

Hierdoor is verbetering van het spoorvervoer niet alleen een inspanning van NS, maar ligt er ook een eigen verantwoordelijkheid bij de Zuidvleugelregio's. De hoop bestaat dat door deze samenwerking de informele invloed van de Zuidvleugel op het spoorproduct voldoende groot blijft.