

**Hoe de spoorcorridor Den Haag – Rotterdam de R in het MIRT
brengt**

Jan Duffhues
Movares
Jan.duffhues@movares.nl

Mario Genot
Movares
Mario.genot@movares.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Ietsdoen – nietsdoen – twee dingen tegelijk doen.

Capaciteitsuitbreiding op het spoor en binnenstedelijk bouwen, twee werelden die ogenschijnlijk niets met elkaar te maken hebben of zelfs tegenstrijdig zijn. Tussen Den Haag en Rotterdam hebben deze twee werelden elkaar echter ontmoet en blijkt dat ze elkaar nodig hebben: meer capaciteit op het spoor betekent hoogwaardiger woon- en werkmilieus, en vice versa. Hieronder leest u hoe het een het ander (om zeep) helpt.

1. Ambities in de Zuidvleugel

Den Haag en Rotterdam zijn respectievelijk de derde en tweede stad van het land. Al sinds 1847 verbindt een spoorlijn beide steden. Aan deze lijn is in de loop der decennia veel veranderd waardoor in de loop der jaren een groot deel van de lijn binnen stedelijk gebied is komen te liggen: tussen Delft en Schiedam scheidt slechts een strook van een aantal kilometer 'open land' de beide stedelijke gebieden.

1.1 Achtergrond

De Zuidvleugel heeft de hoogste stedelijke dichtheid van Nederland. Op een oppervlakte van minder dan 3.000 km² wonen meer dan 3 miljoen mensen. Een groot deel van het bebouwde oppervlak van de Zuidvleugel wordt daarnaast in beslag genomen door bedrijvigheid: de Rotterdamse Haven en het Westland zijn nagenoeg volledig bebouwd. Open plekken in de Zuidvleugel zijn dan ook kostbaar, een constatering die wordt onderstreept door het langdurige proces rond de aanleg van de A4 door Midden-Delfland.

Open ruimte voor verdere bebouwing of uitbreiding, zeg maar nieuwe 'VINEX'-locaties, zijn dus niet voorhanden. Veranderende woonwensen en demografische ontwikkelingen zorgen er toch voor dat niet volstaan kan worden met de huidige woningvoorraad: om als woongebied aantrekkelijk te blijven zullen woningen en wijken aangepast moeten worden aan de huidige en toekomstige woon- en leefwensen.

Van en naar de grote steden neemt het openbaar vervoer een belangrijke plaats in (KIM). Om de nieuwe centrumstedelijke milieus dus de gewenste bereikbaarheid te geven, zal geïnvesteerd moeten worden in het spoor. Het is zelfs zo, dat indien de bereikbaarheid per spoor niet voldoende verbeterd, er minder gebouwd gaat worden rondom de stationslocaties.

1.2 Stedenbaan

Al een aantal jaar geleden is 1 en 1 bij elkaar opgeteld en geconcludeerd dat beide opgaves elkaar zouden kunnen versterken. Hieruit is het programmabureau Stedenbaan voortgekomen. Stedenbaan mikt op een kwaliteitssprong van het vervoer per spoor gecombineerd met ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stations. Voor 2020 moeten 6 Sprinters per uur de stations in de Zuidvleugel met elkaar verbinden (De *mobilitetsdoelstelling*). Tegelijkertijd moeten 40.000 woningen, 1.2 miljoen m² kantoren en 1,4 miljoen m² voorzieningen gebouwd worden in de stationsomgevingen (De *ruimtelijke doelstelling*). Mobiliteitsdoelstelling + Ruimtelijke Doelstelling = Stedenbaan.

1.2.1 Ruimtelijke doelstelling

Om de ruimtelijke doelstelling kracht bij te zetten heeft de Zuidvleugel de veranderende woonwensen vertaald in een verstedelijkingsstrategie. Deze strategie kijkt naar de hele regio en zet in op de herstructurering en functietransitie van de wijken binnen het bestaande stedelijk gebied, wat centrumstedelijke, OV-gerelateerde en groenstedelijke woonmilieus moet gaan opleveren. Tot 2020 worden netto 120.000 woningen gebouwd, waarvan de 40.000 in de directe omgeving van de stations deel uit maken. In combinatie met de ontwikkeling van metropolitane landschappen ontstaat een aantrekkelijke regio die de concurrentiekracht van de Randstad vergroot.

Het behoeft geen betoog dat deze ruimtelijke doelstelling veel inspanning vergt. Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied is een precaire aangelegenheid waar veel partijen bij betrokken zijn en waar grote investeringen mee zijn gemoeid. Om ontwikkelaars en bouwers aan te laten sluiten bij deze verstedelijkingsstrategie, moeten er optimale voorwaarden voor aantrekkelijke locatieontwikkeling aanwezig zijn. Goede bereikbaarheid is hier één van de belangrijkste van. Hiermee zijn we terug bij de mobiliteitsdoelstelling.

1.2.2 De mobiliteitsdoelstelling

Een betere kwaliteit van het vervoer per spoor door minstens 6 Sprinters per uur te laten rijden lijkt een ogenschijnlijk makkelijker opgave vergeleken bij de binnenstedelijke bouwopgave. Momenteel rijden 4 stoptreinen per uur van Den Haag naar Rotterdam; een frequentieverhoging naar 6 lijkt een kwestie van rijden. Toch ligt een en ander gecompliceerder.

Stedenbaan heeft afspraken gemaakt met NS over een 'omslagpunt'; het tijdstip waarop het voor NS vervoerwaardetechnisch logisch is om zes keer per uur met stoptreinen te gaan rijden. Als de bouwdoelstelling wordt gehaald, is dit voor 2020 zeker kansrijk. De crux zit hem echter in de spoorcapaciteit die nodig is om 6 keer per uur te rijden: deze is momenteel onvoldoende. Ondanks alle afspraken is eerst een investering in infrastructuur nodig om de mobiliteitsdoelstelling, en daarmee Stedenbaan, mogelijk te maken.

1.3 Infrastructuur en Transport

Behulpzaam hierbij is dat in 2007 in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse geconcludeerd is dat het vervoer over spoor in heel Nederland nog een duidelijke groei kan doormaken, en dat de capaciteit hiervoor op het Nederlandse spoorwegnet niet voldoende is. Dit leidde in 2008 tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, een

programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gericht op het oplossen van capaciteitsknelpunten in het spoorwegennet.

En capaciteitsknelpunten kent het traject tussen Den Haag en Rotterdam voldoende: een groot deel van het traject is tweesporig. Ondanks de forse investeringen in de stations Den Haag en Rotterdam Centraal, en de Spoorzone in Delft, blijft deze tweesporigheid vooralsnog een feit en kan er slechts vier keer per uur een stoptrein blijven rijden, wat betekent dat de mobiliteitsdoelstelling niet gehaald kan worden, waardoor er dus ook minder ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden rondom de stations.

De situatie doet zich hier voor dat een spoortechnisch verhaal (het oplossen van capaciteitsknelpunten) via de kwaliteit van het vervoer (beter als de knelpunten worden opgelost) een direct verband heeft met ruimtelijke ordeningsambities en het economische potentieel van de Zuidvleugel (Stedenbaan en de verstedelijkingsstrategie). Op het eerste gezicht een ideale situatie voor het nieuwe MIRT: Ruimte en Transport versterken elkaar.

Zo makkelijk is het echter in de praktijk niet. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een op zichzelf staand programma in het MIRT. Stedenbaan en de verstedelijkingsstrategie hebben helemaal geen MIRT-status. De zichtbare samenhang tussen een en ander komt hierdoor al gauw in het geding. Om deze samenhang te bewaken en de ambities van de Zuidvleugel te vertalen naar resultaten uit PHS heeft de Zuidvleugel Mario Genot en Jan Duffhues ingehuurd als projectteam Planstudie Spoor Zuidvleugel.

2 Van ambitie naar resultaat: de processen

2.1 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

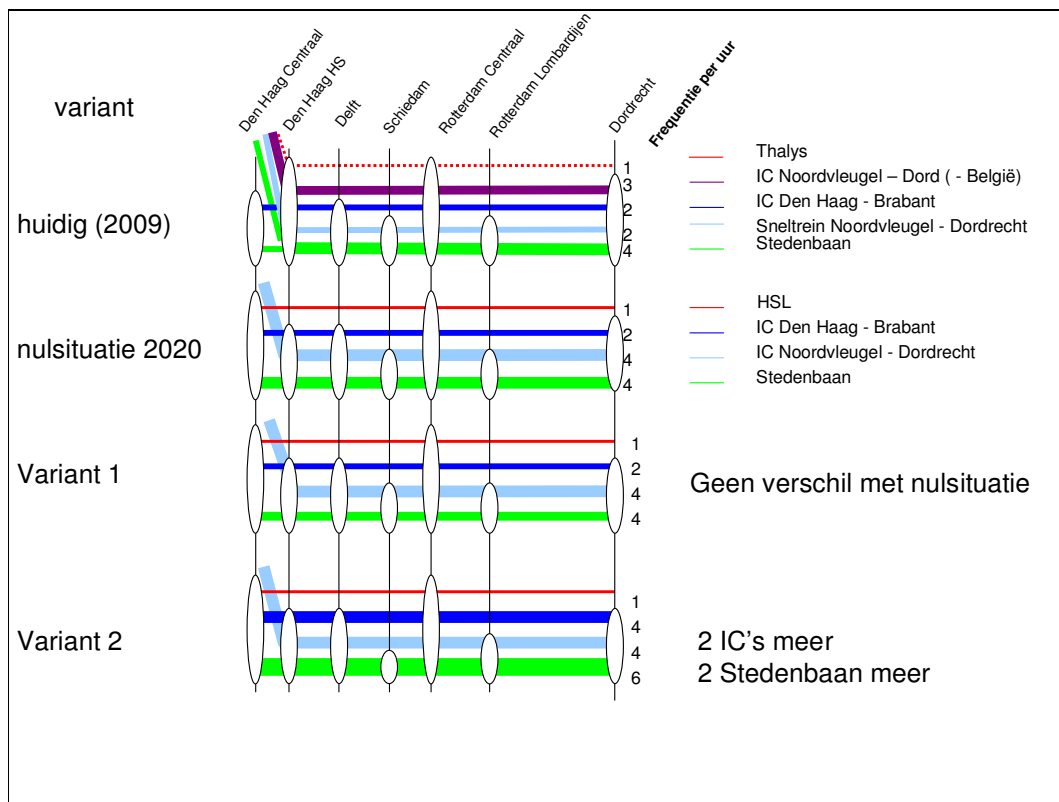
PHS gaat, zoals gezegd, over het oplossen van capaciteitsknelpunten op het spoorwegennet. Hiervoor heeft het programma een budget van 4,5 miljard. Door middel van het uitvoeren van een capaciteitsanalyse door ProRail (waar zitten de knelpunten) en een vervoeranalyse door NS (waar zitten de reizigers) wordt bepaald welke investeringen het meest nuttig en noodzakelijk zijn. Dit resulteert eind 2009 in een aantal investeringspakketten, met daarin verschillende maatregelen, die altijd op 4,5 miljard eindigen.

Van die 4,5 miljard is 1,35 miljard reeds toegezegd aan OV SAAL, de OV-verbinding tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Ook reistijdverbetering naar de

landsdelen (Noord, Oost, Zuid) en een bijdrage aan de spoortunnel Delft worden al uit de 4,5 miljard betaald. Het overgebleven geld wordt verdeeld over vijf planstudies

- Den Haag – Rotterdam
- OV SAAL
- Utrecht – 's HERTogenbosch
- Utrecht – Arnhem
- Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer

PHS kent 2 varianten, en een nulsituatie. In de nulsituatie is het HogeSnelheidsSpoor volledig in gebruik en zijn de reguliere doorgaande verbindingen tussen de Noord- en de Zuidvleugel beperkt. Variant 1 betekent tussen Den Haag en Rotterdam geen verbetering ten opzichte van de nulsituatie. Evenveel intercity's en evenveel stoptreinen rijden van Den Haag naar Rotterdam en vice versa. In variant 2 komen er zowel 2 intercity's als 2 stoptreinen bij; een duidelijke kwaliteitssprong. Het behoeft geen betoog dat de doelstellingen van Stedenbaan alleen worden gehaald in variant 2.



De keuze in PHS lijkt makkelijk gemaakt: met variant 2 wordt veel meer mogelijk, het openbaar vervoer maakt een kwaliteitssprong, ruimtelijke ontwikkeling rondom de stations wordt mogelijk. Wederom blijkt het zo eenvoudig niet te zijn.

Op een aantal van deze corridors zijn er namelijk duidelijke knelpunten in de capaciteit: het baanvak zit vol met treinen, de treinen zitten vol met mensen. Voor Den Haag – Rotterdam geldt dat in mindere mate. Na ingebruikname van de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam neemt het aantal reizigers op deze corridor in eerste instantie iets af, om pas later weer te groeien. Indien er in PHS op een traditionele, sectorale manier wordt geredeneerd, lijkt Den Haag – Rotterdam dus niet de meest logische om te investeren in te investeren.

2.2 Randstad Urgent

Naast PHS is er echter ook nog het programma Randstad Urgent (RU). Randstad Urgent is een samenwerkingsprogramma tussen vier ministeries: VROM, LNV, EZ en VenW. In Randstad Urgent zitten 38 projecten die zich afspelen in de Randstad en waarvan de urgentie hoog is. Voor elk project is een bestuurlijk duo, een minister en een regiobestuurder, dat zich inzet om het project hoog op de agenda's te houden en snel resultaat te boeken. Capaciteitsuitbreiding Den Haag – Rotterdam is een van die projecten.

Op het eerste gezicht lijkt het project uit Randstad Urgent en de planstudie uit PHS over exact hetzelfde te gaan: meer treinen tussen Den Haag en Rotterdam. De doelstellingen van Randstad Urgent zijn echter breder dan het oplossen van knelpunten. In het contract tussen de regio en het Rijk wordt gerept over verbeterde bereikbaarheid voor binnenstedelijke (nieuwe en bestaande) woon- en werklocaties, een kwaliteitsimpuls voor stationslocaties en verbetering van leefbaarheid van de binnensteden, ambitie om te bouwen in bestaand stedelijk gebied en door intensivering en bundeling een bijdrage leveren aan duurzaamheid. Een hele mond vol, waarin duidelijk breder wordt gekeken dan het oplossen van capaciteitsknelpunten.

Met Randstad Urgent wordt dus de eerste verbinding tussen de werelden van 'oplossen van capaciteitsknelpunten' naar 'mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen' gelegd. Het lijkt logisch dat er, om alle genoemde ambities waar te maken, wordt gestuurd op een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling van stationslocaties tegelijkertijd. Tenslotte is Randstad Urgent een initiatief van vier ministeries. U raadt het al: er zit een addertje onder het gras.

Randstad Urgent heeft namelijk geen budget. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wel. Om de ambities en mogelijkheden waarover in Randstad Urgent wordt gerept waar te maken zullen deze dus op de een of andere manier stevig onderbouwd moeten worden, willen ze een rol spelen in het spel om de knikkers.

2.3 MKBA

De doelen van het vergroten van de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit van het openbaar vervoer zijn meervoudig: Open houden van open ruimte, het vergroten van de bereikbaarheid van knooppunten, of een alternatief bieden voor autoverplaatsingen. Dit wordt afgewogen in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) in het kader van PHS. Toch zijn dit vooral sectorale afwegingen. De uitdaging zit erin om recht te doen aan effecten die alleen optreden als ruimtelijke ontwikkelingen en verbetering van het OV tegelijkertijd plaatsvinden. De Zuidvleugel heeft een poging ondernomen om hier meer grip op te krijgen.

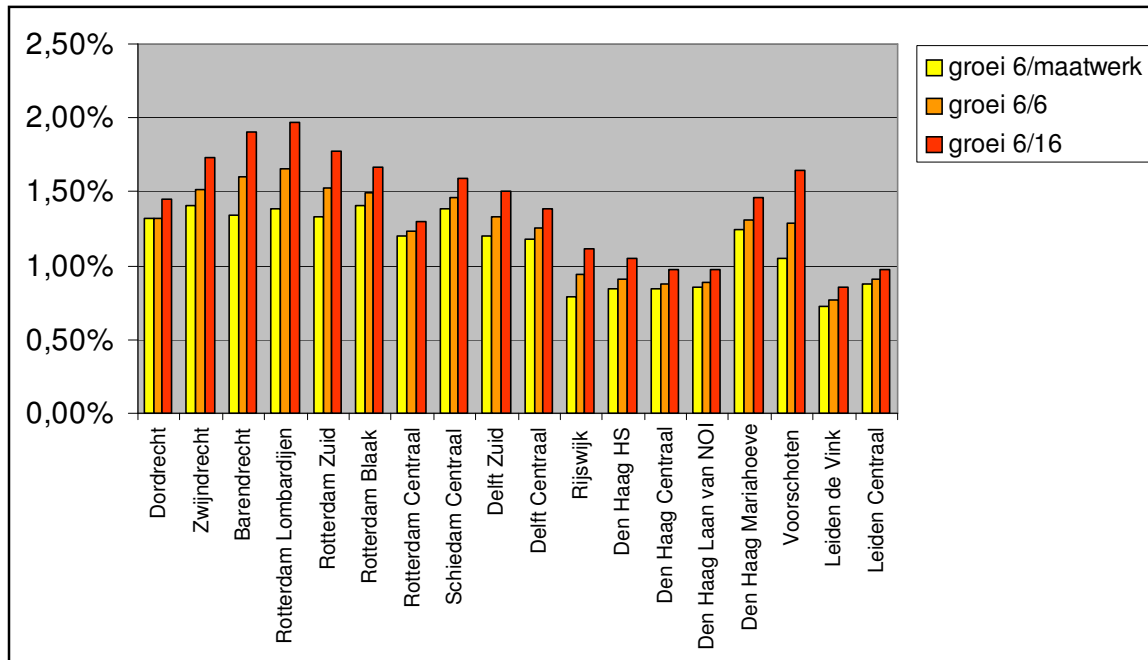
2.4 Bereikbaarheid als beleidsinstrument

De ruimtelijke doelstelling en de mobiliteitsdoelstelling worden in de Zuidvleugel aan elkaar geknoopt. Het openbaar vervoer moet als ruggengraat voor de regio gaan fungeren. Met een beter OV-netwerk krijgen mensen meer bestemmingen binnen hun bereik. Op die bestemmingen zitten als gevolg van de verstedelijkingsstrategie meer activiteiten (kantoren, winkels, leisure) die ze willen bereiken. Vanuit die bestemmingen is een groter aantal potentiële klanten en medewerkers aan te boren als gevolg van de OV-bereikbaarheid, etc. etc.

Samengevat: Bereikbaarheid van woonlocaties = ontplooiingsmogelijkheden inwoners, bereikbaarheid van werklocaties = economische potenties.

Met behulp van het Transumo-project "vastgoedwaarde en bereikbaarheid" is gekeken naar hoe een verbeterde dienstregeling (conform varianten uit PHS) doorwerkt op de aantrekkelijkheid van de stationsomgevingen als vestigingsplaatsfactor. In PHS zijn 2 varianten te onderscheiden: een variant 1 met 6 intercity's en 4 stoptreinen, en variant 2 met 8 intercity's en 6 stoptreinen.

De frequentie in variant 2 stijgt van 4 naar 6 stoptreinen. Dit levert kortere wachttijden op bij het overstappen, waardoor er binnen dezelfde tijd meer bestemmingen te bereiken zijn. Kortom, de bereikbaarheid van de locatie wordt beter. Hiermee stijgt ook de vastgoedwaarde, soms fors meer.



Bron: "Ruimtelijk economische effecten corridor Den Haag – Rotterdam", concept-eindrapport, Transumo 2009

3 Conclusie

Sectorale afwegingen, gericht op mobiliteit of ruimtelijke ontwikkeling, zijn hard nodig. Om de capaciteitsknelpunten op te lossen zijn 'spoorkundigen' nodig, om binnenstedelijk te bouwen moeten ontwikkelaars, overheden en stedenbouwkundigen hun beste beentje voor zetten. Toch zit de essentie is het maken van de stap om beide sectoren integraal af te wegen. Met het introduceren van bereikbaarheid als instrument heeft de Zuidvleugel geprobeerd hier verdere onderbouwing voor te leveren.

Wat de Zuidvleugel betreft wordt deze stap ook daadwerkelijk gezet. Bij het investeren in infrastructuur moet tegelijkertijd worden gekeken naar welke mogelijkheden dat biedt voor ruimtelijke ontwikkelingen daaromheen. Er is goede hoop dat deze integrale afwegingen in PHS en Randstad Urgent worden gemaakt. Zonder dat er sprake is van een overkoepelende MIRT-status, word toch gedacht vanuit de geest van het MIRT; het is nu aan het Rijk en de regio's om hier concrete invulling aan te geven.