

Economische kerngebieden op een beter spoor

**Onderzoek naar de bijdrage van Randstadspoor aan de
bereikbaarheid van economische kerngebieden
in de provincie Utrecht**

Christiaan Kwantes
Goudappel Coffeng
ckwantes@goudappel.nl

Ewout Fennis
Provincie Utrecht
ewout.fennis@provincie-utrecht.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Economische kerngebieden op een beter spoor

In de provincie Utrecht werken de overheden gezamenlijk aan een bereikbaarheids-offensief onder de naam "Pakketstudies". Hierin wordt rekening gehouden met ruim 3 miljard aan investeringen, waarvan circa 16% voor onderliggend wegennet, het regionale openbaar vervoer, het fietsnetwerk en mobiliteitsmanagement. Provinciale Staten van Utrecht willen hierin graag meer aandacht voor Randstadspoor (het sprintertreinconcept in de regio Utrecht). Zij hebben daarom in een motie verzocht om te onderzoeken hoe Randstadspoor bijdraagt aan de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in provincie Utrecht en of dit beter kan.

Het gaat hier om negen gebieden die van strategisch belang zijn voor het economisch functioneren van de regio Utrecht. Voorbeelden zijn Utrecht de Uithof, Utrecht Centrum, Amersfoort A1-zone/Vathorst, Utrecht Lage Weide. Sommige kerngebieden zijn direct gelegen aan een spoorwegstation, andere aan de snelweg. Er is ook grote diversiteit in het ruimtelijk-economische profiel van deze gebieden.

In het onderzoek staat de gebruiker centraal: In hoeverre zijn de economische kerngebieden door potentiële eindgebruikers bereikbaar binnen een gunstige reistijd. Hiervoor is gekeken naar 'catchment areas'. Deze geven een indruk van hoeveel mensen elk economisch kerngebied kunnen bereiken binnen een afgesproken deur-tot-deur-reistijd. De omvang van het 'catchment area' geeft aan hoe groot de vijver is, waarin een economisch kerngebied vist naar goede werknemers en potentiële klanten. Het 'catchment area' wordt bepaald door de geografische spreiding van mensen en de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken.

Het onderzoek legt grote verschillen bloot in de totaalbereikbaarheid van de onderzochte economische kerngebieden. Daarnaast geeft het inzicht in de afzonderlijke rol van auto, Intercity, Randstadspoor, bussen en trams binnen de totale bereikbaarheid van de economische kerngebieden (omvang 'catchment areas'). Hierin is ook gekeken naar de rol van individueel voor- en natransport.

Er zijn vier varianten onderzocht om de rol van Randstadspoor in de bereikbaarheid van de economische kerngebieden uit te bouwen. Twee varianten richten zich op directe verbetering van het spoorproduct (frequentieverhoging, extra stops). De twee andere varianten richten zich op verbetering van de totale verplaatsingsketen (introductie tangentiële HOV-buslijnen en versnelling voor- en natransport).

Uiteindelijk is de meest effectieve benadering om Randstadspoor in zijn samenhangende keten te verbeteren: een frequentieverhoging van Randstadspoor (2 extra ritten per uur) in combinatie met HOV-(bus)verbindingen en stimulering van fiets als natransportmiddel naar de economische kerngebieden die op afstand liggen van een treinstation. Deze HOV-assen zijn tangentiële van aard en verknopen op Randstadspoorstations. Het onderzoek geeft voldoende reden voor vervolgonderzoek naar prioritering, vervoerwaarden, exploitatie en aanlegkosten.

1. Bereikbaarheidsoffensief regio Utrecht en de rol van Randstadspoor

Bereikbaarheidsoffensief regio Utrecht

De netwerkanalyse voor regio Utrecht (Ministerie van Verkeer en Waterstaat et al, 2006) heeft het besef doen groeien dat de mobiliteitsaanpak meer dan ooit om een integrale benadering vraagt en tot samenwerking noopt. Gewerkt moet worden aan de samenhangende verbetering van de verschillende netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets, rekening houdend met de kracht en mogelijkheden van deze vervoerswijzen. Verder is duidelijk dat de aanpak niet door één overheid alleen kan worden gerealiseerd, omdat mobiliteit territoriale grenzen overschrijdt en zich op verschillende schaalniveaus afspeelt.

Op 13 november 2006 hebben Rijk en de regionale overheidspartijen een bestuursovereenkomst getekend voor de mobiliteitsaanpak Midden-Nederland, de zogenoemde Pakketstudies. Het gaat om een investering van € 2,6 miljard in het hoofdwegennet en een Aanvullend Pakket van € 500 miljoen voor verbetering van het onderliggende wegennet, het regionale openbaar vervoer, het fietsnetwerk en mobiliteitsmanagement.

Over het regionale spoorvervoer in Utrecht hadden Rijk, regio, Nederlandse Spoorwegen en Prorail al in 2004 een overeenkomst afgesloten (projectbesluit Randstadspoor). Berekeningen van Prorail toonden indertijd aan dat zich in 2020 geen capaciteitsproblemen meer zouden voordoen op het regionale spoor. Mede hierdoor zijn in de Pakketstudies geen aanvullende maatregelen voor het regionale spoorvervoer onderzocht. Wel is aandacht besteed aan versterking van de stations als vervoersknooppunten en aan verbeteringen van de vervoersketen door aanvullende bus-, fiets- en P+R-maatregelen.

Meer aandacht voor regionale trein gewenst

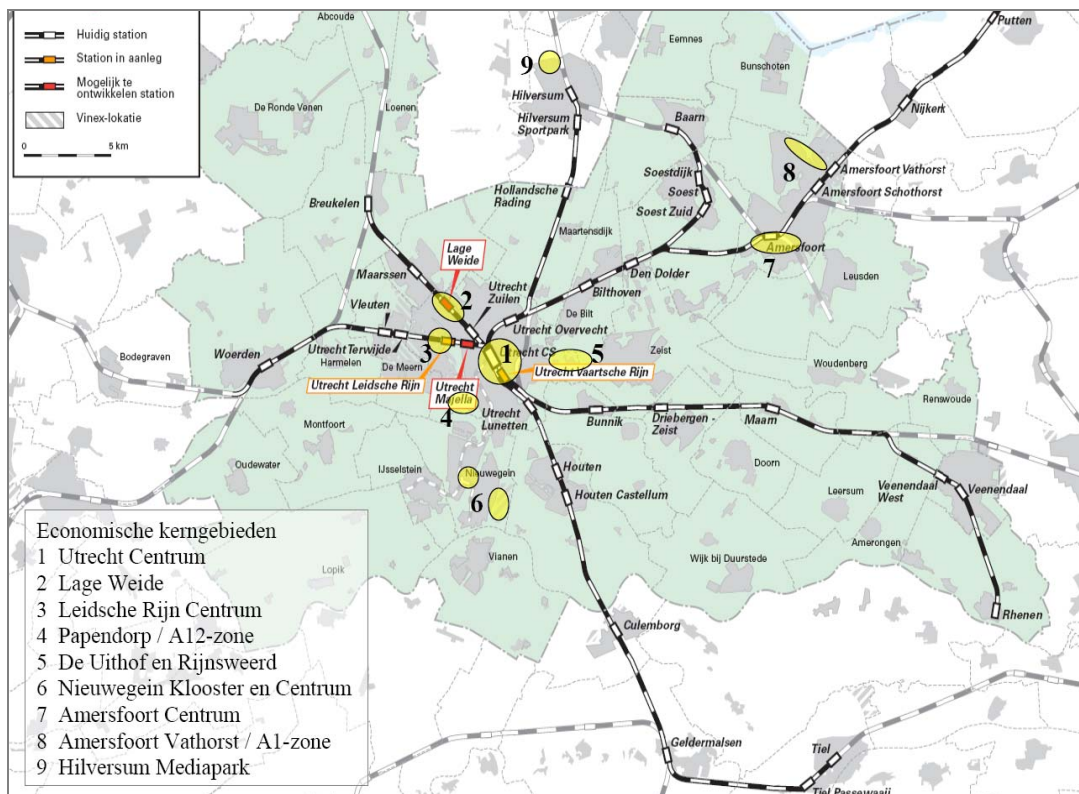
Op 26 oktober 2009 is het Aanvullende Pakket van € 500 miljoen behandeld door Provinciale Staten. Zij ervoeren het ontbreken van een impuls voor de regionale trein als een gemis. Provinciale Staten zien Randstadspoor als een goede aanvulling op de regionale bereikbaarheid van de economische kerngebieden. In een Statenbrede motie is daarom verzocht te onderzoeken hoe Randstadspoor kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van economische kerngebieden binnen provincie Utrecht.

Focus op bereikbaarheid van negen economische kerngebieden

De omvang van investeringspakket, een eerlijke verdeling hiervan en de vele betrokken overheden vereisten een adequaat beoordelingskader voor de Pakketstudies (Programmabureau Pakketstudies, 2008). Daarin is primair aandacht voor de bereikbaarheid van de belangrijkste woon- en werkgebieden binnen het studiegebied. Er zijn negen werkgebieden geselecteerd die:

- een essentiële bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van de Randstad;
- werkgelegenheid bieden die specifiek gekoppeld is aan de kwaliteiten van Utrecht
- beeldbepalend zijn als het gaat om het regionale profiel in (inter)nationaal opzicht.

De provincie Utrecht streeft clustervorming op een beperkt aantal locaties na omdat concentratie eerder zal leiden tot het gewenste vestigingsklimaat. Het gaat dan om een hoogwaardige openbare ruimte, hoogwaardige woongebieden en de nabijheid van stedelijke centra. Ook externe bereikbaarheid en tussen gebieden onderling is van groot belang voor het economisch functioneren van deze kerngebieden. Goed openbaar vervoer en de ontwikkeling Randstadspoor in het bijzonder moet daaraan een belangrijke bijdrage leveren (Rijk, provincie Utrecht et al, 2009). Figuur 1.1 geeft de ligging van de economische kerngebieden ten opzichte van het spoornet aan. Niet alle kerngebieden liggen direct nabij de stations van Randstadspoor.



figuur 1.1: Ligging economische kerngebieden in Utrecht ten opzichte van het Randstadspoornet

Randstadspoor als drager van het regionale openbaar vervoer

Randstadspoor is de Utrechtse ambitie voor een hoogwaardig stadsgewestelijk spoornet als drager van het regionale openbaar vervoer. Het legt verbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden binnen de provincie. Hiervoor is een hoge frequentie nodig van waar mogelijk 6 ritten per uur, alsmede een aantal nieuwe stations.

Op 2 juli 2004 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een formeel projectbesluit genomen over Randstadspoor. Daarmee kon het omvangrijke investeringsprogramma gestart worden, waarbij Rijk, regio Utrecht, Prorail en de Nederlandse Spoorwegen samenwerken om de ambities gerealiseerd te krijgen. De realisatie van Randstadspoor gebeurt in deelprojecten, omdat verbeteringen moeten passen binnen de mogelijkheden en behoeftes van de vervoersvraag van het moment.

Hieronder volgt een beschrijving van de stand van zaken van de deelprojecten. Deze dient als uitgangspunt voor deze studie (Referentiesituatie 2020):

- Inmiddels zijn de volgende stations geopend: Utrecht Zuilen, Utrecht Terwijde, Amersfoort Vathorst en Tiel Passewaaij.
- Opening van stations Houten Castellum, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Vaartsche Rijn wordt verwacht in respectievelijk 2011, 2013 en 2015¹.
- Utrecht-Breukelen is de eerste corridor waarop in 2008 de frequentie is verhoogd van 2 naar 4 ritten per uur².
- Na realisatie van de keervoorziening in Woerden Molenvliet en station Leidsche Rijn Centrum (2013) verhogen de Nederlandse Spoorwegen de frequentie tussen Woerden en Utrecht van 2 naar 4 ritten per uur³.
- Na oplevering van 4-sporigheid en de opening van het nieuwe station Vaartsche Rijn (voorzien eind 2015) kan tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal Station de frequentie worden verhoogd van 4 naar 6 ritten per uur⁴.
- In 2009 is uitbreiding van Randstadspoor naar Harderwijk toegevoegd: een kwartierdienst tussen Utrecht en Harderwijk is onderwerp van een planstudie. De uitvoering van de noodzakelijke infrastructuur bij station Harderwijk is naar verwachting in 2015 gerealiseerd.
- In 2011 wordt samen met provincie Gelderland de sprinterbediening op de corridor Breukelen – Utrecht – Rhenen onderzocht. Een keuze is nodig tussen een bediening met 6 sprinters of met 4 sprinters in combinatie met Intercitystops op station Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp⁵. Deze studie gaat in de Referentiesituatie 2020 uit van het laatste .

Dynamiek overige OV-ontwikkelingen

Een andere relevante OV-ontwikkeling tot 2020 betreft de aanleg van nieuwe HOV-verbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof⁶. Deze krijgt mogelijk een tramuitvoering. Hierover wordt in het eerste kwartaal van 2011 besluitvorming verwacht. De gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht onderzoeken ook of op andere corridors in de stad vertramming van buslijnen kan plaatsvinden. Of deze ambities voor 2020 waargemaakt kunnen worden is onzeker.

¹ Over stations Utrecht Marjella en Lage Weide is nog geen besluit genomen.

² De regio levert voor de extra ritten tot en met 2014 een bijdrage aan de exploitatie van de Nederlandse Spoorwegen, die in de eerste jaren een aanloopverlies hebben.

³ De regio en de Nederlandse Spoorwegen studeren op uitbreiding naar 6 ritten per uur na 2020.

⁴ Doorrijden naar Geldermalsen is afhankelijk van andere maatregelen bij Geldermalsen in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor en de vrije ligging van de Maas-Lingelijn.

⁵ In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is voor de corridor Utrecht-Arnhem nog geen definitieve keuze gemaakt. In het programma zijn middelen gereserveerd om met 6 sprinters te kunnen rijden; deze reservering kan vervallen wanneer wordt gekozen voor 4 sprinters in combinatie met Intercitystops op Driebergen-Zeist en Veenendaal-de Klomp.

⁶ Deze HOV-verbinding 'Om de Zuid' doet ook het nieuwe station Vaartsche Rijn aan en vervangt de huidige zwaar belaste busverbinding via de zuidelijke singels en de Rubenslaan (lijn 12).

2. Economische stakeholders vinden OV-bereikbaarheid belangrijk

Openbaar vervoer is economisch belangrijk, maar kan beter

Het belang van een goede bereikbaarheid van economische gebieden wordt algemeen onderschreven. Hierbij lag de focus in de afgelopen decennia vooral op een goede autobereikbaarheid met een aantrekkelijke parkeersituatie. Er is echter een kentering gaande. De laatste jaren wordt aan OV-bereikbaarheid een steeds grotere waarde toegekend. Bij de keuze voor een vestigingslocatie vinden ondernemers OV-bereikbaarheid inmiddels bijna net zo belangrijk als autobereikbaarheid (Buck, 2010).

Voor deze studie heeft een consultatie plaatsgevonden van stakeholders die bekend zijn met het terrein van de regionale economische situatie in provincie Utrecht. Hieruit bleek dat OV-bereikbaarheid zelfs niet alleen belangrijk is voor zakelijke dienstverlening, maar ook voor nijverheids- en industriebedrijven en logistieke bedrijven. Bedrijven constateren wel dat het openbaar vervoer niet altijd goed aansluit bij de gewenste praktijk:

- Onvoldoende vastigheid over langere termijn (wijziging routes en frequenties);
- Bij nieuwe bedrijventerreinen komen pas later openbaar vervoervoorzieningen, zodat mensen gewend raken aan de auto;
- Vooral buiten spitsuren lage frequenties. Hierdoor lopen wachttijden op en moeten mensen de dienstregeling kennen. Soms is openbaar vervoergebruik zelfs niet mogelijk in geval van ploegendiensten of afwijkende werktijden;
- Met name buiten gangbare kantoortijden is sociale veiligheid een aandachtspunt.
- Behoeftte aan betere fietsverbindingen naar bedrijventerrein, zeker met de opkomst van de elektrische fiets.

Waardering voor nieuwe stations

De stakeholders hebben de opening van station Utrecht Zuilen (2006) zeer gewaardeerd. Het geeft een extra impuls om het ruimtelijk transformatieproces van het Cartesius-gebied over het kantelpunt te helpen; de locatie werd aantrekkelijker voor kleine eenheden voor stadsverzorgende bedrijven en de creatieve industrie. Lage Weide wordt vaak genoemd als nieuwe stationslocatie. Vooralsnog wil de gemeente Utrecht hier echter de bedrijvigheid van de zwaarste milieucategorie handhaven. Ruimtelijke intensivering om een Randstadspoorstation mogelijk te maken, ligt hierdoor minder voor de hand (Gemeente Utrecht, 2007).

Wens directere busverbindingen vanaf Randstadspoor

Enkele kerngebieden zijn niet gelegen aan Randstadspoorstations. Vanuit De Uithof worden snelle busverbindingen met stations aan de oostzijde van de stad gemist. Nu rijden reizigers naar Amersfoort, Ede of Arnhem via de hoofdknoop Utrecht Centraal Station. Hetzelfde geldt voor de kerngebieden A12-zone/Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en Nieuwegein Klooster. Directe snelle tangentiële verbindingen naar stations zoals Utrecht Lunetten, Utrecht Zuilen, Driebergen-Zeist en Bunnik levert voor deze groep reistijdwinst. Tenslotte worden de busverbindingen naar Amersfoort-Noord vanuit stations Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst als problematisch ervaren. Hier is verbetering van buslijnen gewenst.

3. Onderzoeksmethode: redeneren vanuit de gebruiker

Bereikbaarheid ten dienste van economische kerngebieden

Bij de motie van Provinciale Staten ligt de focus op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en dan vooral per openbaar vervoer. De motie vraagt in feite naar de bereikbaarheid gezien vanuit de potentiële eindgebruikers. Dit gaat een stap verder dan gebruikelijke bereikbaarheidsanalyses die zich vooral richten op netwerkknelpunten, -reistijden of -capaciteiten van het netwerk zelf. Het vereist een manier van denken in het verlengde van de regionale netwerkanalyses uit 2006 (le Clercq et al, 2006):

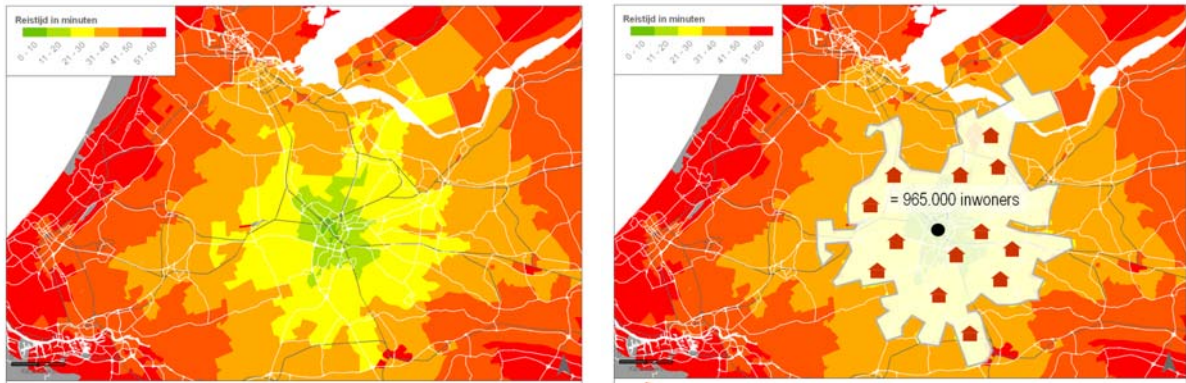
- wat heeft de regio aan mobiliteitsnetwerken nodig om ruimtelijk-economisch vitaal te zijn
- afstemming van infrastructuur op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling
- aanpak van bereikbaarheid op basis van reistijden van-deur-tot-deur
- verschillende vervoerwijzen in onderlinge samenhang bezien.

Berekenen van 'catchment areas' rondom economische kerngebieden

Er is gekozen voor analyses die een beeld geven van de ontplooiingsmogelijkheden van economische kerngebieden in termen van 'catchment areas'. De omvang van het 'catchment area' geeft aan hoe groot de vijver is, waarin een economisch kerngebied vist naar goede werknemers en potentiële klanten. Het 'catchment area' wordt bepaald door de geografische spreiding van mensen en de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken. Er is altijd uitgegaan van het jaar 2020 waarin reeds afgesproken beleid is verwerkt (Referentiesituatie 2020, zie hoofdstuk 1).

De volgende stappen zijn doorlopen:

- met het verkeers- en vervoersmodel voor de Utrechtse regio (VRU 2.0) zijn de deur-tot-deur-reistijden van alle plekken naar de economische kerngebieden in beeld gebracht voor auto en openbaar vervoer. Voor- en natransport per langzaam verkeer en eventueel bus, tram of trein is meegenomen.
- op basis hiervan zijn reistijdisochronen getrokken. Dit zijn een soort hoogtelijnen voor de deur-tot-deur-reistijden rondom elk economisch kerngebied. Deze gebieden zijn nooit de vervoerknopen zelf, maar het zijn plekken die soms dichtbij en soms op afstand van de vervoerknopen zelf liggen. Zie figuur 3.1 links.
- binnen de genoemde reistijdisochronen kan een bepaalde hoeveelheid mensen elk economisch kerngebied bereiken. Omdat deze studie zich richt op de regionale bereikbaarheid, is voor openbaar vervoer de reistijdisochronen van 45 minuten belangrijk en voor autoverkeer die van 30 minuten. Zie figuur 3.1 rechts. Een vervalcurve zorgt ervoor dat ook mensen direct buiten de reistijdisochronen meetellen, maar minder zwaar als mensen ruim binnen de reistijdisochronen.
- de resulterende waarden per economisch kerngebied geven een indruk van de bereikbaarheidskwaliteit van het economisch kerngebied. Hierin is onderscheid in bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer.



Figuur 3.1: Links: isochronen (hoogtelijnen) die de autoreistijd visualiseren naar economisch kerngebied Utrecht centrum per autoverkeer in de ochtendspits 2020. Rechts: binnen de reistijd isochroon van 30 minuten deur-tot-deur-reistijd bevinden zich bijna 1 miljoen mensen

Rol van Randstadspoor in totale bereikbaarheid per openbaar vervoer

Vervolgens is voor de Referentiesituatie 2020 de bijdrage van Randstadspoor in de totale bereikbaarheid van de economische kerngebieden ('catchment areas') in beeld gebracht. Hiervoor zijn in het verkeersmodel 3 theoretische rekenvarianten op de referentiesituatie 2020 geanalyseerd volgens de eerder beschreven stappen:

- Referentie 2020 waarin de intercity-verbindingen zijn uitgeschakeld
- Referentie 2020 waarin Randstadspoor-verbindingen zijn uitgeschakeld
- Referentie 2020 waarin alle bus- en tramhaltes zijn uitgeschakeld. Alleen verbindingen tussen treinstations en de economische kerngebieden blijven mogelijk.

Vergelijking van de subvarianten met de referentiesituatie geeft een beeld van de afzonderlijke bijdragen van de deelsystemen in het totale openbaar vervoer. Het is te vergelijken met een wedstrijdroeiboot met drie personen. Elke keer stapt één persoon eruit, zodat de twee resterende personen opnieuw de prestatie kunnen testen. Dit geeft inzicht in de prestatie van de persoon die daarvoor uit de boot was gestapt.

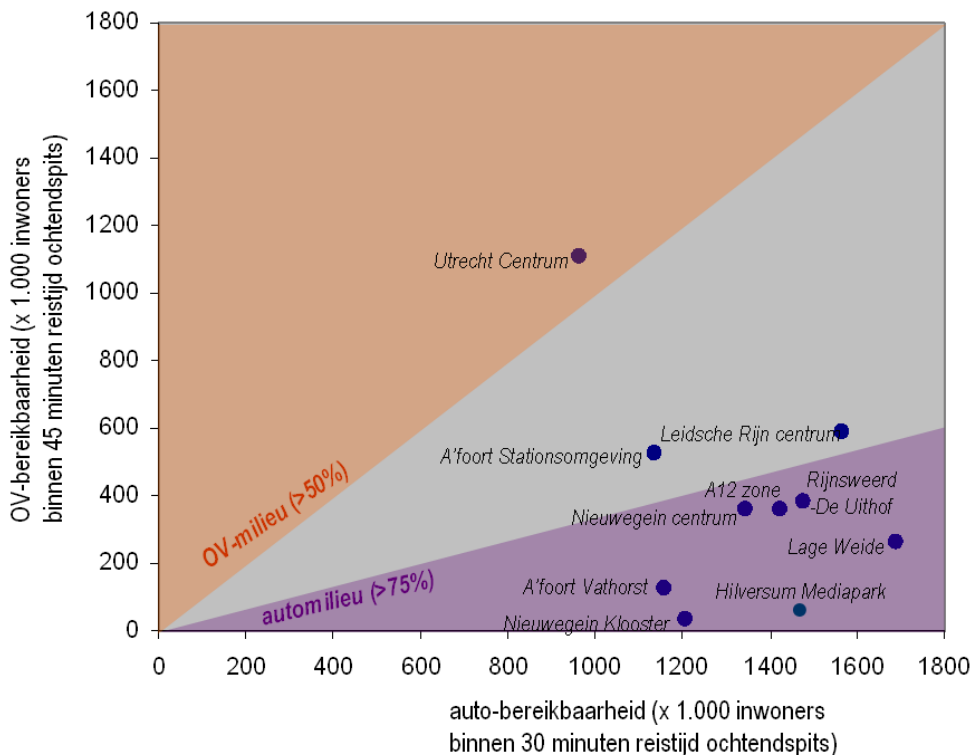
Toetsen van maatregelen die Randstadspoor moeten versterken

Tenslotte zijn de 'catchment areas' opnieuw berekend waarbij extra maatregelen zijn verondersteld om het openbaar vervoer te versterken. Deze zijn toegevoegd aan de Referentiesituatie 2020.

4. De prestaties van Randstadspoor tot nu toe

Economische kerngebieden vooral per auto bereikbaar

In de modelanalyses is de Referentiesituatie 2020 doorgerekend voor het autoverkeer en openbaar vervoer. Per economisch kerngebied kan de auto- en OV-bereikbaarheid tegen elkaar worden afgezet. Dit geeft een beeld van het mobiliteitsmilieu van elk economisch kerngebied. Een kerngebied waarin openbaar vervoer voor minstens de helft van de totaalbereikbaarheid verantwoordelijk is, krijgt typering "OV-milieu". Wanneer de auto voor minstens $\frac{3}{4}$ verantwoordelijk is voor de totaalbereikbaarheid, krijgt een kerngebied de typering "automilieu". Overige kerngebieden krijgen typering "multimodaal milieu".



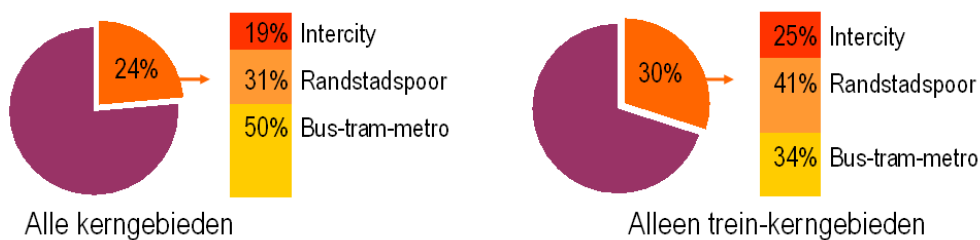
Figuur 4.1: Auto- en OV-bereikbaarheid van de economische kerngebieden tegen elkaar uitgezet (x 1.000 inwoners binnen 30 minuten deur-tot-deur-reistijd per auto en 45 minuten per openbaar vervoer in de ochtendspits 2020).

Opvallend is dat de economische kerngebieden in de regio Utrecht relatief auto-geörienteerd zijn (figuur 4.1). Algemeen gesteld hebben locaties aan de westflank van de regio een betere autobereikbaarheid. Dit komt door de nabije ligging van het rijkswegennet waardoor deze locaties aan de binnenflank van de Randstad profiteren van reizigers vanuit de 'overkant' van de Randstad (Rotterdam, Den Haag, Amsterdam). Het gaat hier om Utrecht Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Lage Weide en in mindere mate Utrecht A12-zone.

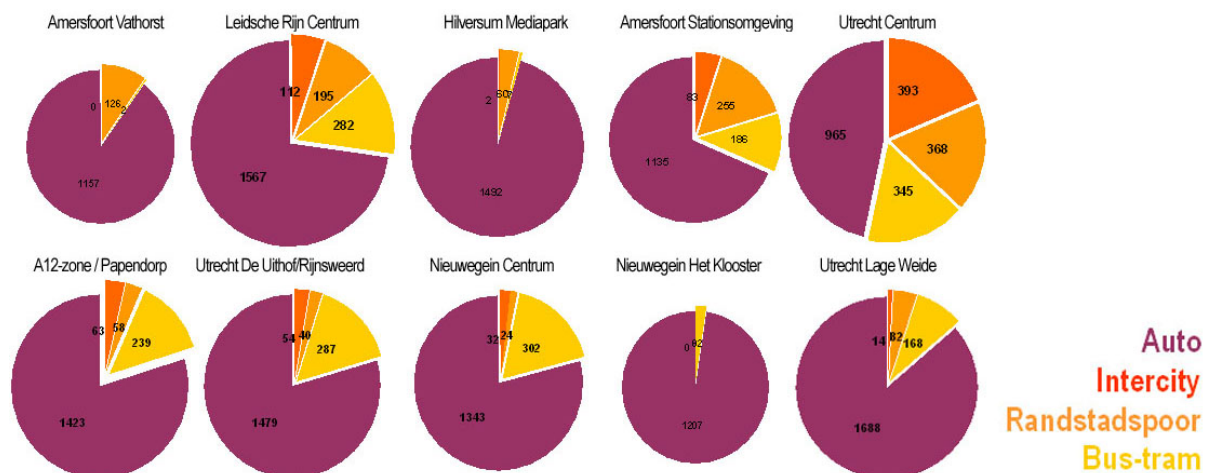
Alleen Utrecht centrum is een uitgesproken OV-milieu. Hier draagt openbaar vervoer voor meer dan de helft bij aan de totaalbereikbaarheid. Dit lijkt sterk op het bereikbaarheidsprofiel van de omgeving van Amsterdam Centraal. Leidsche Rijn Centrum en Amersfoort stationsomgeving zijn onderdeel van een multimodaal milieu. Utrecht Rijnsweerd-De Uithof, Utrecht A12-zone en Nieuwegein Centrum bieden bijzonder potentieel. Het zijn weliswaar 'automilieus', maar ondanks hun grote afstand tot treinstations voldoen ze wel bijna aan de typering 'multimodaal milieu'.

Bijdrage van Randstadspoor aan de OV-bereikbaarheid

Tenslotte is gekeken in hoeverre Randstadspoor bijdraagt aan de regionale OV-bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Deze bijdrage verschilt uiteraard per economisch kerngebied. Gemiddeld levert Randstadspoor een aandeel van 31% tot 41% in de totale OV-bereikbaarheid van de economische kerngebieden, afhankelijk van de ligging van het kerngebied ten opzichte van het spoor. Die bijdrage is hoger dan die van de Intercity-verbindingen. Randstadspoor biedt voor deur-tot-deurreistijden van 45 minuten een grotere oppervlakte-ontsluiting dan Intercity-verbindingen. Hiermee heeft Randstadspoor een belangrijke rol in de Utrechtse regio.



Figuur 4.2: bijdrage van openbaar vervoer in totaalbereikbaarheid in de ochtendspits van 2020 (cirkeldiagram) en bijdrage van Randstadspoor binnen het aandeel OV-bereikbaarheid (staafdiagram). Links voor alle economische kerngebieden samen. Rechts voor de economische kerngebieden nabij een treinstation



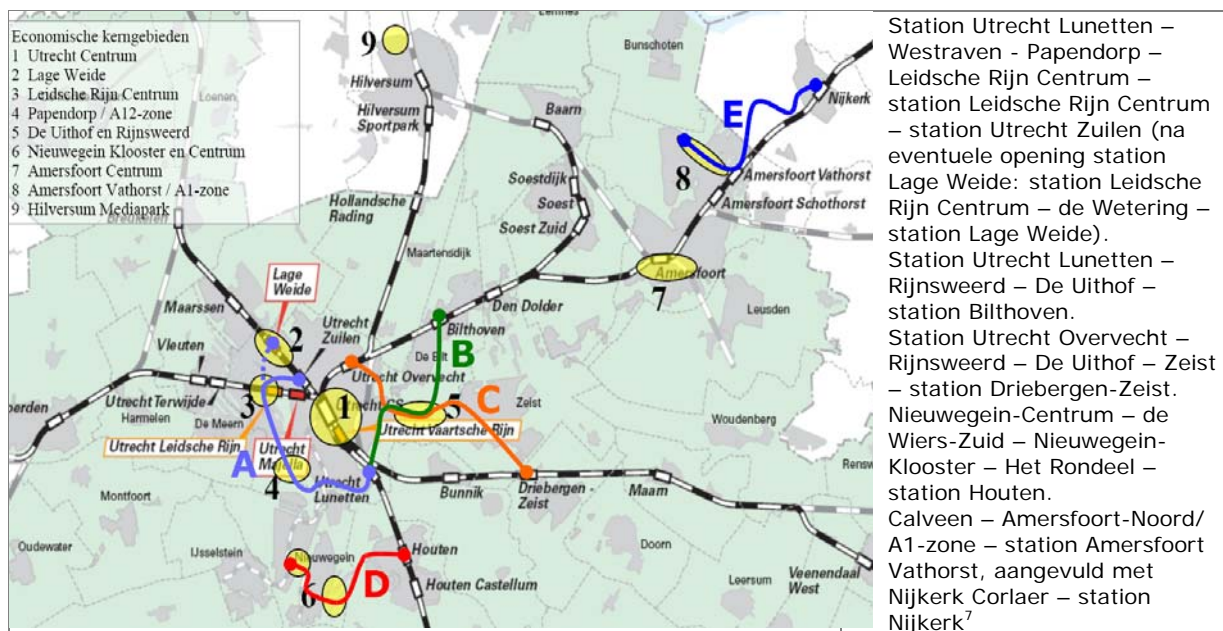
Figuur 4.2: Het beeld van figuur 4.1 uitgesplitst naar economisch kerngebied. Bovenste rij: de gebieden nabij een treinstation. Onderste rij: de gebieden op afstand van een station. De omvang van de cirkels correspondeert met de totaalbereikbaarheid.

5. Doorgroeimogelijkheden Randstadspoor en de effecten

Vier varianten om Randstadspoor te versterken

De opgave is om de economische kerngebieden voor nog meer mensen bereikbaar te maken met het openbaar vervoer binnen een gunstige reistijd. Er zijn vier soorten maatregelen onderzocht die de 'catchment areas' van de economische kerngebieden met openbaar vervoer moeten vergroten. Twee maatregelen richten zich op verbetering van het Randstadspoor-product zelf, twee maatregelen verbeteren het Randstadspoor-product in de totale verplaatsingsketen:

1. Frequentieverhoging Randstadspoor. Randstadspoor heeft in de 'niets doen' situatie 2020 op de meeste assen frequenties van 2 à 4 keer per uur. Deze variant verhoogt de frequentie van Randstadspoor integraal met 2 extra ritten, tot maximaal 6 ritten per uur.
2. Aanleg nieuwe 3 stations: Lage Weide, Amersfoort Koppelpoort en Amersfoort-Oost (aan de Valleilijn). In deze variant is ook intercity-stop op Leidsche Rijn centrum onderzocht (treindienst Utrecht – Leiden). Voor gemeente Utrecht is dit een uitgangspunt voor de toekomst.
3. Toevoegen van vijf (tangentiële) HOV-busverbindingen tussen Randstadspoorhaltes. Deze bedienen de economische kerngebieden die op afstand liggen van Randstadspoorstations. Zie figuur 5.1.
4. Versnellen van het individuele voor- en natransport (langzaam verkeer). In het model is het individuele voor- en natransport versneld met 25 procent. In de praktijk veronderstelt dit een grotere beschikbaarheid van de OV-fiets bij de station en snellere fietsroutes tussen stations en economische kerngebieden (directere routes, weggenomen barrières, beter afgestelde verkeerslichten, etc).



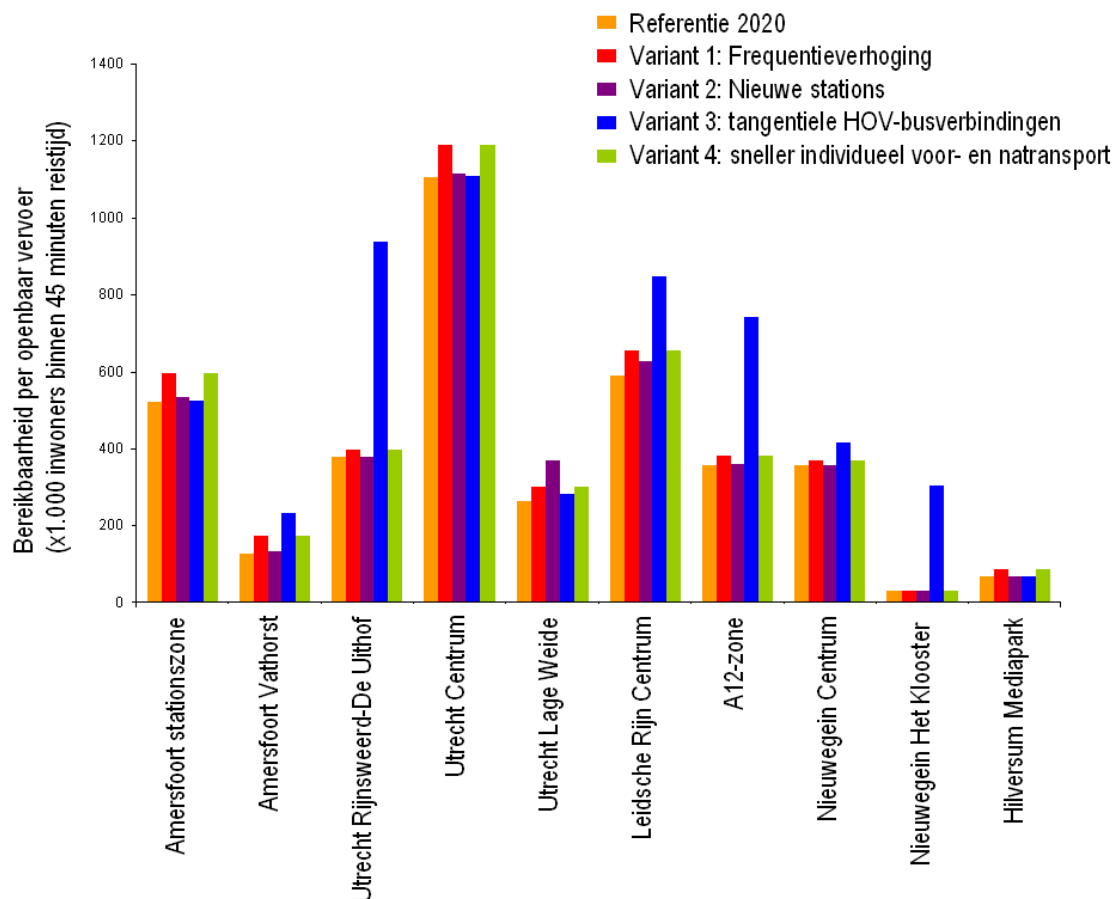
Figuur 5.1: HOV-busverbindingen bij variant 3

⁷ Deze HOV-lijn komt overeen met een verbetervoorstel voor het regionale busvervoer tussen Gelderland en Amersfoort in kader van de Intentieverklaring mobiliteitsmanagement 'Verder via Veluwe'. Hierin sprake is van een Vathorst-sprinter tussen Nijkerk en Calveen via Nijkerk-Corlaer en Amersfoort-Vathorst (Grontmij, 2009)

Effecten samengevat

In figuur 5.2 zijn de effecten van de vier varianten in beeld gebracht:

- Meest in het oog springend is de forse bereikbaarheidsverbetering door tangentiële HOV-busverbindingen die een aantal economische kerngebieden aandoen. Vooral Utrecht De Uithof, Utrecht A12-zone en Nieuwegein Het Klooster profiteren hier maximaal: soms verdubbelt het OV-bereik.
- Frequentieverhoging van Randstadspoor (2 extra ritten per uur) heeft een generiek effect van gemiddeld 10% beter OV-bereik.
- Het effect van nieuwe Randstadspoorstations blijft beperkt tot gemiddeld 5%, omdat de meeste hiervan niet nabij een economisch kerngebied liggen. Toevoeging van station Lage Weide zorgt voor het economisch kerngebied Lage Weide zelf wel een 41% beter OV-bereik. Een Intercity-stop op Leidsche Rijn Centrum geeft op die plek een 6% betere OV-bereik, terwijl een frequentieverhoging van Randstadspoor, waarbij van een IC-stop moet worden afgezien, 11% verbetering oplevert.
- Een sneller voor- en natransport (OV-fiets) geeft gemiddeld een 10% beter OV-bereik. Het kan hier gaan om uitgesproken 'zachte' en goedkopere maatregelen die desondanks zeer effectief zijn.



Figuur 5.2: OV-bereikbaarheid van de economische kerngebieden in het spitsuur 2020 bij de 4 varianten ('catchment area', x 1.000 inwoners binnen 45 minuten deur-tot-deurreistijd ochtendspits)

6. Aanbevelingen voor vervolg

Randstadspoor belangrijk voor de economische kerngebieden.

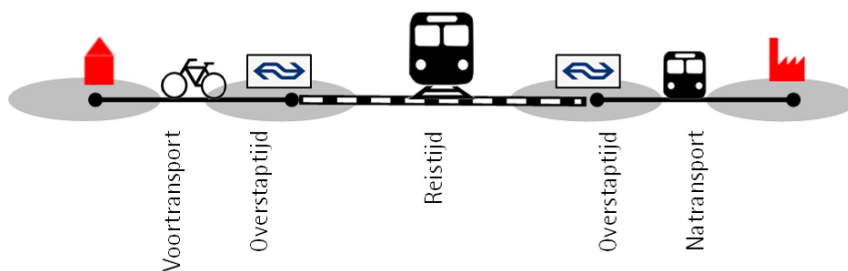
Randstadspoor is verantwoordelijk voor 31% van de totale regionale OV-bereikbaarheid van alle economische kerngebieden in de provincie Utrecht en zelfs voor 41% als alleen de economische kerngebieden nabij een treinstation worden meegerekend. Voor intercity-treinen gaat het om 19 respectievelijk 25%. Randstadspoor scoort beter, omdat er meer haltes zijn waardoor Randstadspoorstations op *regionaal* niveau meer mensen 'dekt' dan Intercitystations. Bus en tram zijn verantwoordelijk voor de overige regionale OV-bereikbaarheid. De betekenis van de regionale trein mag dan ook niet worden onderschat voor het goed functioneren van de economische kerngebieden.

Desondanks zijn de economische kerngebieden overall auto-georiënteerd

In de totale bereikbaarheid is de bijdrage van OV circa 24%. Dit is 30% als alleen gekeken wordt naar economische kerngebieden nabij een treinstation. Om de totaalbereikbaarheid minder afhankelijk te maken van alleen de auto, is uitbouw van de OV-bereikbaarheid zinvol.

Grote kansen in verbetering van de totale ketenverplaatsing

De meest effectieve benadering beziet Randstadspoor in zijn samenhangende keten. Zie figuur 6.1. Krachtig is een frequentieverhoging (+2) van Randstadspoor in combinatie met HOV-bus-assen naar de economische kerngebieden die op afstand liggen van een treinstation (A12-zone, De Uithof-Rijnsweerd, Nieuwegein). De HOV-assen zijn tangentieel van aard en verknopen op Randstadspoorhaltes zoals Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Zuilen, Bilthoven, Utrecht Lunetten en Houten. De HOV-verbindingen moeten wel snel, frequent en betrouwbaar zijn. Dit stelt eisen aan de infrastructuur. Op sommige locaties is een aparte toe- en afrit op een autosnelweg verondersteld om een kortsluiting mogelijk te maken. Ze moeten als een compromisloze OV-verbinding worden ingelegd met grote halte-afstanden. Dit kan consequenties hebben voor het onderliggende ontsluitende net.



Figuur 6.1: Randstadspoor gezien in de totale ketenverplaatsing

Het versnellen van voor- en natransport door promotie van de OV-fiets, fietsvriendelijke infrastructuur en het slechten van barrières voor het langzaam verkeer is ook kansrijk. Het provinciale mobiliteitsbeleid en de Pakketstudies besteden hieraan al veel aandacht. Dit onderzoek onderschrijft de noodzaak van het voortzetten daarvan. Wellicht kan in de uitvoering aan specifieke fietsrelaties tussen economische kerngebieden en OV-knooppunten prioriteit gegeven worden.

Extra Randstadspoor- of Intercitystations bieden minder potentie

Vanuit de bereikbaarheid van economische kerngebieden zijn extra stations minder krachtig⁸. Op Leidsche Rijn Centrum levert frequentieverhoging van Randstadspoor bijvoorbeeld meer op dan het toevoegen van een Intercitystop (die ten koste zou gaan van hogere frequenties).

Vervolg: maatwerk en prioritering

De aanbevelingen moeten een nadere inkleuring krijgen naar type economisch kerngebied. Elk economisch kerngebied heeft een eigen economisch profiel en heeft dus ook een eigen bereikbaarheidsprofiel.

Er is ook nog niet gekeken naar de exploitatie- en aanlegkosten van maatregelen. De spoorcapaciteit biedt niet overal ruimte voor frequentieverhoging. Regionale partners, de spoorsector en het Rijk moeten hierin pragmatisch opereren om stapsgewijze verbeteringen door te voeren. Ook de haalbaarheid van de HOV-verbindingen als missing links tussen economische kerngebieden en Randstadspoorstations heeft nadere onderbouwing. Het gaat dan om de noodzakelijke infrastructuraanpassingen en de eventuele aanpassingen van het overige OV-aanbod om een betaalbare exploitatie mogelijk te maken.

In het vervolgtraject is het daarom zinvol om de voorkeursrichting uit te werken in termen van prioritering, vervoerwaarde, exploitatie en aanlegkosten. Hierbij worden ook de tramambities van het Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht betrokken.

Tenslotte is het zinvol om quick wins te bepalen in de fietsvoorzieningen tussen treinstations en economische kerngebieden.

⁸ Een uitzondering is een Randstadspoorstation Lage Weide: dit zou veel effect hebben voor het economische kerngebied Lage Weide. Vooralsnog dragen de ruimtelijke intenties voor dit gebied echter (nog) onvoldoende bij aan een renderend treinstation.

Literatuur

Buck Consultants International, Gebiedsontwikkeling, waar gebeurt het?, juni 2010

Gemeente Utrecht Dienst Stadsontwikkeling, Bestemmingsplan Lage Weide, Cartesiusweg e.o. Kadernota, Utrecht, april 2007.

Grontmij, Slimme OV-maatregelen tussen Gelderland en Amersfoort; Beeldenboek (in opdracht van provincie Gelderland), Arnhem, september 2009.

F. le Clerq, Wee, B. van, J. Groenenedijk, O. Atzema, J. Bakker, F. Bruinsma, H van der Cammen, , E. Verroen, W. Wessels (Expertcommissie Netwerkanalyses), Op tijd bewegen; eindadvies Expertcommissie Netwerkanalyses, 2006

Ministerie voor Verkeer en Waterstaat, Gemeente Utrecht, Gemeente Amersfoort et al., Eindrapport MIT-verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht, september 2006.

Programmabureau Pakketstudies, Het beoordelingskader; Kwaliteit in bereikbaarheid – voor de héle regio, Utrecht, mei 2008.

Projectorganisatie Randstadspoor, Randstadspoor Utrecht; Nieuwe stations, nieuwe treinen, nieuwe reizigers, Utrecht, 2003.

Provinciale Staten, Notulen van het verhandelde in de vergadering van Provinciale Staten van Utrecht gehouden op 26 oktober 2009, vastgesteld op 25 januari 2010.

Rijk, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht et al., Gebiedsagenda Utrecht 2009, vastgesteld 3 november 2009.