

KIEZEN VOOR KWALITEIT

Aanbevelingen voor beter OV in de Randstad

12 maart 2013



OV-
BUREAU
RANDSTAD



in samenwerking met

STRATEGY DEVELOPMENT PARTNERS

COMMITTED PROFESSIONALS

© 2013

OVERZICHT EN INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	4
---------------------------	----------

1 De uitdaging: beter OV realiseren met dezelfde middelen	8
--	----------

RO en OV in samenhang nodig om bloeiende centra mogelijk te maken.....8

Komende jaren verdere concentratie verwacht – met groei van mobiliteit8

Randstad zet in op verdere concentratie RO met groei van OV8

Bestuurders zoeken naar betere benutting en kwaliteit OV8

2 Aanpak: samen... van deur-tot-deur... vanuit alle modaliteiten	10
---	-----------

Het gaat om de reis van thuis tot thuis: daar kiezen mensen wel/ niet voor OV10

Alle modaliteiten van belang om te voorzien in mobiliteitsbehoefte reizigers10

Kwantitatieve aanpak met inbreng van alle partijen; samen zien we het geheel.....10

Beter benutten OV waar dat nuttig is voor mens en maatschappij10

ANALYSE: OV richten op forens die in de spits naar concentraties reist

3 Mensen gebruiken OV vooral op langere afstand naar grote steden.....	12
---	-----------

Scope: reizen in, naar en van A'dam, R'dam en Utrecht – 68% van OV.....12

Meeste mensen komen van ver naar de G4; G4 onderling sterk verbonden12

Randstad heeft 2x zo hoog aandeel OV; 2/3 van OV gaat naar de Randstad.....12

Mensen gebruiken het OV vooral voor langere reizen naar echte concentraties.....12

4 Spitsreizen naar de G4 zijn bepalend voor capaciteit OV	18
--	-----------

Mensen gebruiken OV vooral in de spits – daar zit maatschappelijke waarde18

G4 trekken in de spits mensen voor werk; in het dal voor overige doeleinden.....18

Spits en dal hebben verschillende type reizigers met eigen motieven en wensen...18

Spits bepaalt benodigde OV-capaciteit – dat heeft focus betere benutting18

5 Spitswerkplekken zijn geconcentreerd op beperkt aantal locaties	22
--	-----------

Algemeen: de helft van de werkplekken is relevant voor spitsforensen.....22

Amsterdam: vooral rond de zuidelijke ring A10 en in het centrum22

Rotterdam: 80% spitsplekken in Centrum incl. Kop van Zuid en 'Oost'22

Utrecht: ruim 60% spitsplekken in Centrum en de Uithof met Rijnsweerd22

Algemeen: in de Randstad zijn 15 tot 20 concentraties relevant voor de spits22

6 RO en OV sluiten aan: meeste concentraties met HOV ontsloten	26
---	-----------

AANBEVELING: Robuust en frequent naar/ via goed gekozen OV-poorten

7	Kern betere benutting: frequent bedienen gekozen OV-poorten.....	28
	Keuze beperkt aantal OV-poorten met ‘eigen’ bestemmingen en lokaal HOV	28
	Vervolgens is hoogfrequente bediening nodig – door trein én lokaal HOV	28
	Tenslotte beïnvloeding vraag: concentratie RO en zo mogelijk piekspreiding	28
8	Keuze voor de juiste OV-poorten essentieel	31
	Amsterdam: Amstel, Bijlmer en Sloterdijk in spits, CS en Zuid de hele dag	31
	Rotterdam: CS en Blaak – de hele dag (beter) benutten.....	31
	Utrecht: alleen CS volwaardige OV-poort – de hele dag	31
	Opgave samen: beperkt aantal relevante OV-poorten kiezen.....	31
9	Lokale opgaven specifiek – en vaak uitdagend	34
	Rotterdam: RO en flankerend beleid doorslaggevend keuzes	34
	Utrecht: sterker lokaal OV – CS ontlasten en Uithof beter bereikbaar maken.....	34
	Amsterdam: verbeteren OV-bediening 5 poorten met metro als ruggengraat.....	34
	De lokale opgave: RO en snel OV richten op deze poorten	34
10	Opgave trein: PHS doen – spoorboekloos in de spits	36
	OV-poorten in spits spoorboekloos bedienen – daar stopt iedere trein	36
	Blaak hoort hier bij – de voordelen zijn duidelijk groter dan de nadelen.....	36
	Betrouwbaar bedienen relevant verzorgingsgebied poorten heeft spitsprioriteit	36
	Opgave Rijk en spoor: in de spits spoorboekloos reizen naar de OV-poorten	36
11	Weg vooruit vraagt om samenwerking bestuurders Randstad	38
	De reiziger wil snel van deur-tot-deur – over grenzen van concessies heen	38
	Poorten kiezen voor kwaliteit is essentieel – goed afgestemd met RO	38
	Zekerstellen spoorboekloos reizen in en naar de Randstad in de spits.....	38

BIJLAGEN

Bijlage A: Rotterdam – in zijn geheel en in meer detail	42
Bijlage B: Utrecht – in zijn geheel en in meer detail	50
Bijlage C: Amsterdam – in zijn geheel en in meer detail.....	58
Bijlage D: Beïnvloeding vraag door piekspreiding	60
Bijlage E: Bevindingen in lijn met StedenbaanPlus	62
Bijlage F: Analyse steunt op inzicht en gegevens van veel partijen.....	64

SAMENVATTING

Dit rapport is het resultaat van een **brede samenwerking** van het Rijk, vervoerders (met name NS en RET) en decentrale overheden in opdracht van het OV-bureau Randstad en ondersteund door Strategy Development Partners (SDP). De ambitie is om te komen tot een kwalitatief beter en beter benut OV – aantrekkelijker voor de reiziger, met meer waarde voor de maatschappij en toch met dezelfde middelen. Om dit te bereiken hebben alle partijen hun inzichten en gegevens gedeeld – van gedetailleerde OV-chipdata en verkeerstellingen tot de locatie van werkplekken.

De analyse begint bij de marktvraag – van deur-tot-deur. **Mensen gebruiken OV vooral in de spits, voor langere afstanden (>10km) op weg naar hun werk of studie.** Met name als deze gelegen zijn in **concentraties**. Naar kantoren van enkele verdiepingen en met ruime parkeergelegenheid reizen mensen weinig met het OV. Bij echte hoogbouw verandert dat. Tot 10 km is de fiets populair, daarboven reist naar hoogbouw 50-70% van de mensen met het OV. En gelukkig maar. Deze economisch belangrijke concentraties (hoge huurprijs, weinig leegstand) zouden zonder OV volledig onbereikbaar zijn. De concentratie bij de **bestemming bepaalt het OV-gebruik** meer dan de afstand tot een halte/ station vanaf huis. Thuis pakken mensen vaak de fiets als vortransport; bij de bestemming loopt men.

Hoogbouwconcentraties treft men vooral in de Randstad. Daar is het aandeel OV ook 2x zo hoog als in de rest van Nederland. De Randstad is dan ook belangrijk voor het OV: **65-70% van alle treinreizen hebben een bestemming in de Randstad.** Voor metro, tram en bus geldt hetzelfde. Het OV maakt concentraties in de Randstad bereikbaar – omgekeerd geeft de Randstad bestaansrecht aan het OV.

In alle scenario's van de planbureaus neemt de vraag naar mobiliteit verder toe – vooral naar de concentraties. Ook de concentratie van werkplekken neemt toe. De vraag naar OV zal dan ook groeien – in de spits, over langere afstanden en naar geconcentreerde locaties van werk of studie. Daar is een hoge benutting van het systeem nodig om grote investeringen te vermijden. Dat is nodig – zeker nu. **Voor betere benutting van het OV gaat het dan ook om de bereikbaarheid van werk- en studieconcentraties in de spits.**

Wat stellen we voor? De essentie is een **systeemsprong naar spoorboekloos reizen**. Hoge frequenties om wachttijden voor reizigers te verkorten en in korte tijd veel mensen te kunnen vervoeren. Maar niet van overal naar overal. Het gaat om de echte concentraties. Daar waar mensen met het OV naar toe willen én waar het OV essentieel is voor de bereikbaarheid. **Daarom kiezen we een beperkt aantal 'OV-poorten'.** Stations die zelf een belangrijke bestemming zijn en van waar veel mensen met snelle overstap op lokale metro of sneltram grote concentraties kunnen bereiken. Deze poorten dienen in de spits hoogfrequent bediend te worden – zowel door de trein als door lokaal HOV.

Voor het OV leidt dit op hoofdlijnen tot drie **acties**:

- **Samen kiezen van beperkt aantal OV-poorten**
Ruimtelijke ontwikkeling (RO) en OV blijken zeker voor Rotterdam en Amsterdam goed aan te sluiten – met een klein aantal poorten worden de echte concentraties snel ontsloten. Een subset van de poorten blijkt ook in het dal belangrijk om mensen met sociaal-recreatieve motieven bij ‘hun’ concentraties te brengen. In Amsterdam zijn de poorten Amstel, Bijlmer, Sloterdijk in de spits en CS en Zuid de hele dag; in Rotterdam CS en Blaak – beiden de hele dag, in Utrecht is het alleen CS, ook de hele dag (*hoofdstuk 8*). Een vergelijkbare analyse voor Den Haag is voor deze studie niet gemaakt.
- **Lokaal: HOV richten op ontsluiting van concentraties vanuit de poorten**
Metro’s en sneltrams zijn er om grote aantallen mensen snel naar hun werklocatie te brengen. Het gaat er nu om te zorgen voor een hoogfrequente bediening van de OV-poorten naar de aanpalende concentraties. Dit kan ruimte bieden om kosten te besparen op tram en bus (*hoofdstuk 9*).
- **Rijk en trein: vasthouden aan PHS – in ieder geval in de spits**
Op het spoor is geïnvesteerd in PHS om spoorboekloos te rijden op belangrijke spoorcorridors. Dit is essentieel om de economisch waardevolle (kantoor)concentraties bereikbaar te houden. Nu is het zaak de laatste investeringen te doen en te zorgen voor hoogfrequente benutting – in ieder geval in de spits (*hoofdstuk 10*).

Daarnaast zijn er in samenwerking met RO twee acties:

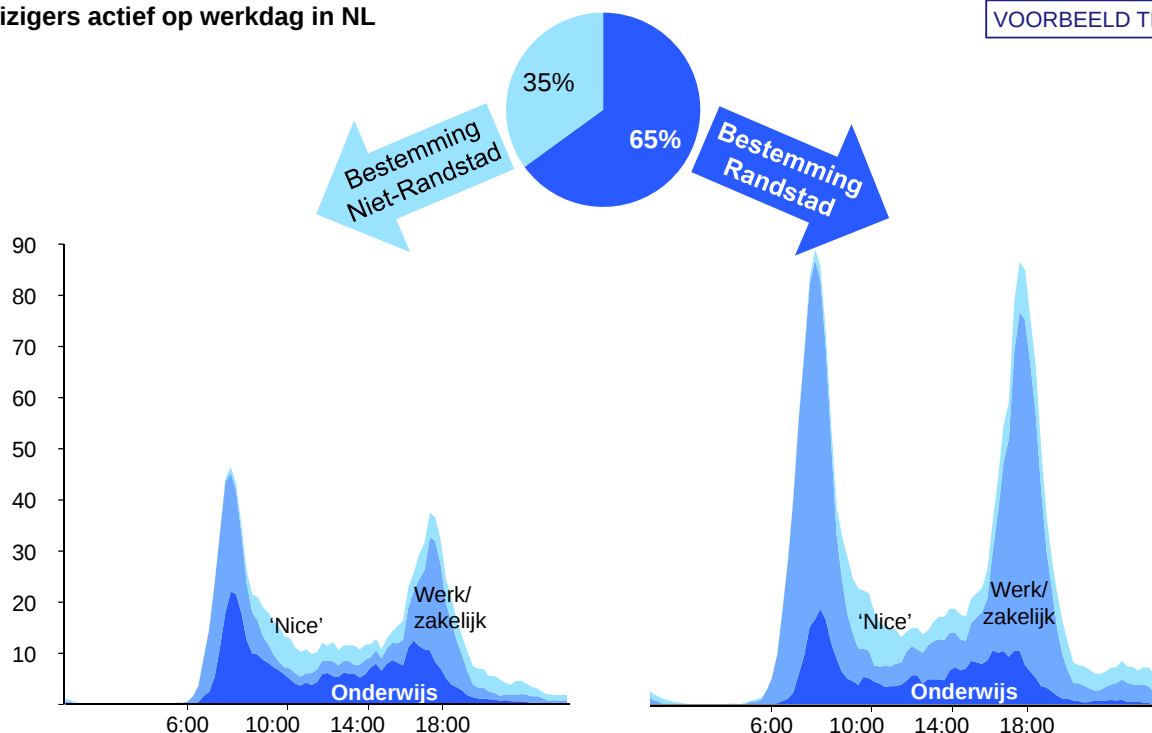
- **RO verder concentreren rond het verzorgingsgebied van de OV-poorten**
Goed met OV ontsloten concentraties zijn economisch waardevoller – daar zijn de huren hoger en is de leegstand lager. Met weinig en betaalde parkeerplekken zijn dit aantrekkelijke kantoorlocaties. Versnippering over veel stations maakt het OV echter traag en daarmee minder aantrekkelijk. Verdere concentratie van werk en onderwijs in het verzorgingsgebied van de OV-poorten is dan ook gewenst. Het gaat dan om de direct beloopbare omgeving en de met snel OV ontsloten bestemmingen in de buurt. Daar kan men rekenen op kwalitatief goede ontsluiting met het OV (*hoofdstuk 9*).
- **Bestaande en nieuwe plannen toetsen aan de ‘atlas’ van concentraties**
De analyses in dit rapport kunnen ook gebruikt worden als ‘atlas’ van waar mensen uit de beroepsbevolking wonen en waar de spitsplekken zich bevinden. En daarmee van de in de spits relevante OV-verbindingen. Bestaande en nieuwe plannen kunnen hieraan getoetst worden. Vanuit een sterk bewustzijn van wat reizigers willen, kan gericht gekozen worden wat wel en juist niet te doen (*hoofdstuk 11*).

Bovenstaande analyse en aanbevelingen worden in dit rapport uitgewerkt in 11 hoofdstukken van ieder één A4 tekst met toelichtende schema’s. Het rapport is daarmee zowel te lezen als te ‘bekijken’. Hoofdstukken 3 t/m 6 gaan dieper in op de analyse; hoofdstuk 7 t/m 11 op de aanbevelingen voor Rijk/ spoor en decentrale overheden/ vervoerders. Op de volgende twee pagina’s volgt de samenvatting in beeldtaal – vier schema’s geven de hoofdlijn.

Tweederde van OV-gebruikers heeft bestemming in de Randstad, vooral door groter aandeel werkenden in de spits

Treinreizigers actief op werkdag in NL
(‘000)

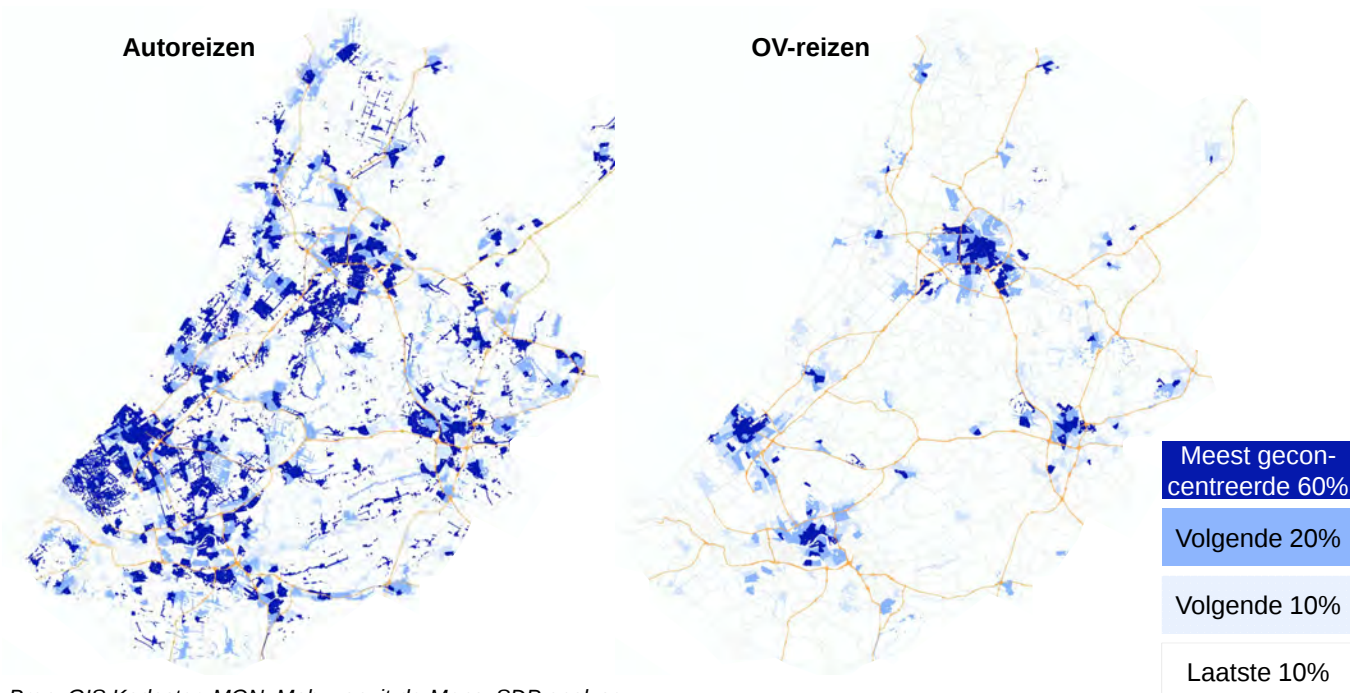
VOORBEELD TREIN



Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Met de auto gaan mensen naar overal; met het OV gaan ze naar de echte concentraties

Reisbestemmingen per km² bebouwd oppervlak op werkdag naar de Randstad

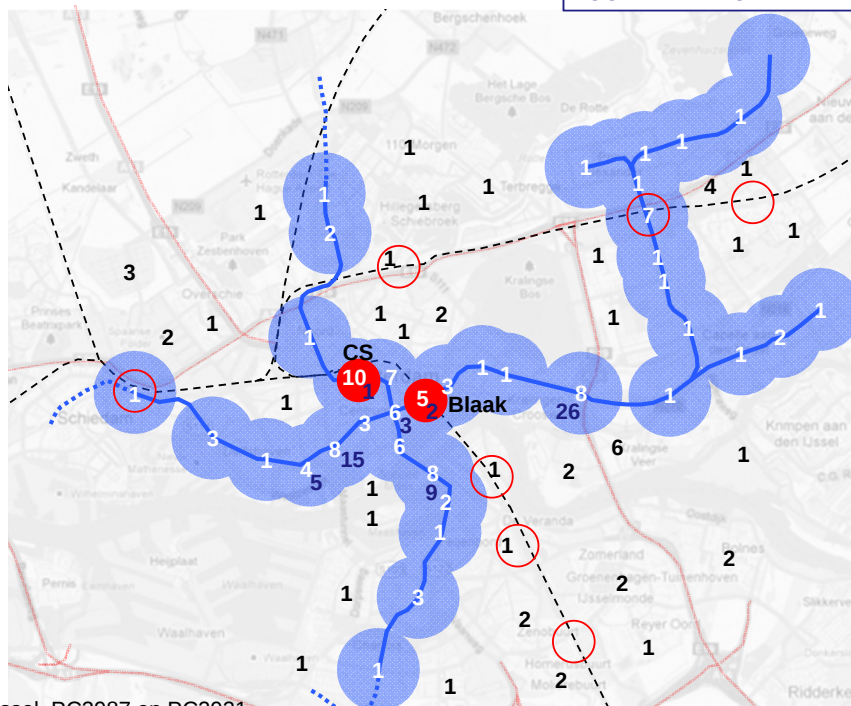
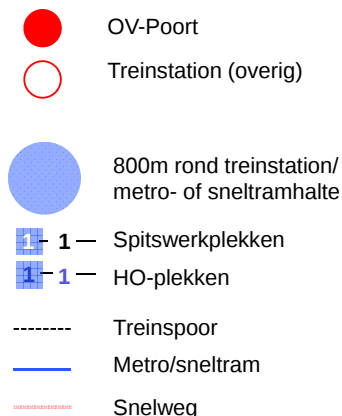


Bron: GIS Kadaster; MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Voorbeeld Rotterdam: combinatie van geselecteerde poorten en HOV-netwerk ontsluit grootste deel van spitswerkplekken

Spitswerk- en HO-plekken – 2010
(‘000)

VOORBEELD ROTTERDAM



* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921
Bron: LISA; SDP analyse

Acties op hoofdlijnen

Openbaar Vervoer

- Samen kiezen van beperkt aantal OV-poorten
- Lokaal: HOV richten op ontsluiting van concentraties vanuit de poorten
- Rijk en trein: vasthouden aan PHS – in ieder geval in de spits

Ruimtelijke Ontwikkeling

- RO verder concentreren rond het verzorgingsgebied van de OV-poorten
- Bestaande en nieuwe plannen toetsen aan de 'atlas' van concentraties

1 De uitdaging: beter OV realiseren met dezelfde middelen

RO en OV in samenhang nodig om bloeiende centra mogelijk te maken

Concentratie van werkgelegenheid is waardevol voor de maatschappij. De economische centra kunnen echter alleen functioneren als mensen deze goed en snel kunnen bereiken. Hiervoor is openbaar vervoer nodig – mensen wonen typisch verder weg en voor de auto (en zelfs de fiets) is op de bestemming eenvoudigweg geen plaats¹. Ruimtelijke ontwikkeling (RO) is van belang. In de markt voor onroerend goed is dat zichtbaar in de hogere huurprijzen en lagere leegstand bij werkconcentraties die goed ontsloten zijn door OV² (*schema 1.1*).

Komende jaren verdere concentratie verwacht – met groei van mobiliteit

De komende jaren wordt een nog sterkere concentratie van economische centra verwacht. Het nieuwe werken draagt hier ook belangrijk aan bij: de gangbare norm voor het benodigde kantooroppervlak per werkplek daalt van ruim 20 naar 12 m² – met een toenemende behoefte aan mobiliteit. De Planbureaus hebben vier scenario's uitgewerkt voor Nederland in 2040 – van globalisering tot regionalisering en van hoogconjunctuur tot economische krimp. In alle gevallen groeit de mobiliteit naar en tussen de G4 (*schema 1.2*).

Randstad zet in op verdere concentratie RO met groei van OV

De ontwikkeling van de Randstad als economische topregio wordt bevorderd door de sterke verbondenheid en samenhang van de stedelijke regio's. In de verkenning 'Synergie tussen OV en RO' van OV-bureau Randstad en in StedenbaanPlus wordt dan ook een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling en HOV nagestreefd. Waarbij de focus van RO rondom OV-knooppunten ligt.

Bestuurders zoeken naar betere benutting en kwaliteit OV

De overheid heeft de afgelopen jaren forse investeringen gedaan of gepland in het OV. Zowel nationaal (bijvoorbeeld PHS, de verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, de spoorverdubbeling Utrecht-Amsterdam, de HSL en de Betuweroute) als lokaal (de nieuwe stations Utrecht, Den Haag, Rotterdam, het ZuidasDok, de Noord/Zuidlijn, de RandstadRail en de Uithoftram). Door de economische ontwikkelingen en de bezuinigingen van de overheid zijn de komende jaren geen grote nieuwe projecten te verwachten. Gezien het economisch belang van goed bereikbare concentraties zoeken bestuurders van de Randstad naar een betere benutting en kwaliteit van het OV – zowel voor de 'eigen' inwoners als voor forensen en andere bezoekers van de stedelijke concentraties.

Dit document is het resultaat van een zoektocht naar betere benutting in het kader van het OV-bureau Randstad, samen met decentrale overheden, het ministerie van I&M en vervoerders (NS, RET en eerder bij BB-ROVA³ GVB) ondersteund door Strategy Development Partners. *Bijlage F* geeft een overzicht van de bij het onderzoek betrokken mensen. Diepgaand onderzoek is hier beperkt tot reizen naar en van Rotterdam en Utrecht, aangevuld met eerder onderzoek in de Stadsregio Amsterdam. Den Haag vergt nader onderzoek met een vergelijkbare aanpak.

¹ Ter vergelijking: één autoparkeerplaats vraagt ca. 25 m², een werkplek slechts 12 tot 20 m²

² Zie bijvoorbeeld 'Kansen voor Kwaliteit' van ABN AMRO Bank

³ Rapport 'Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam' – zie *bijlage C*

Economisch belangrijke concentratie werkplekken neemt verder toe – OV houdt deze plekken bereikbaar

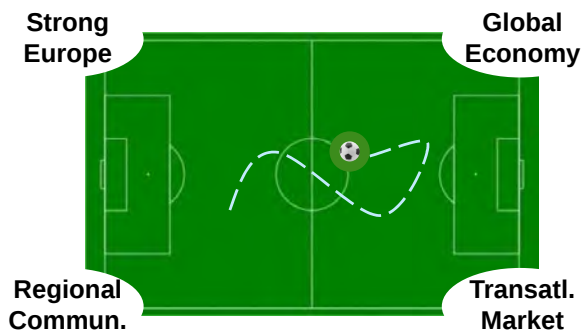


- "Verdichting stimuleert de economie"
Prof. Dr. Henri de Groot (VU) – Podium (2012)
- "Gebouwen bij intercitystations hebben een laag leegstandsrisico"
ABN AMRO - Kansen voor kwaliteit (2011)
- "Het OV is ook in de toekomst belangrijk om de dichtbevolkte stad goed te laten functioneren"
MobiliteitsAanpak Amsterdam (2012)
- "Wat maakt de Zuidas een sterke locatie?
...De verbindingen ..."
Jones Lang LaSalle (2012)

Bron: SDP analyse

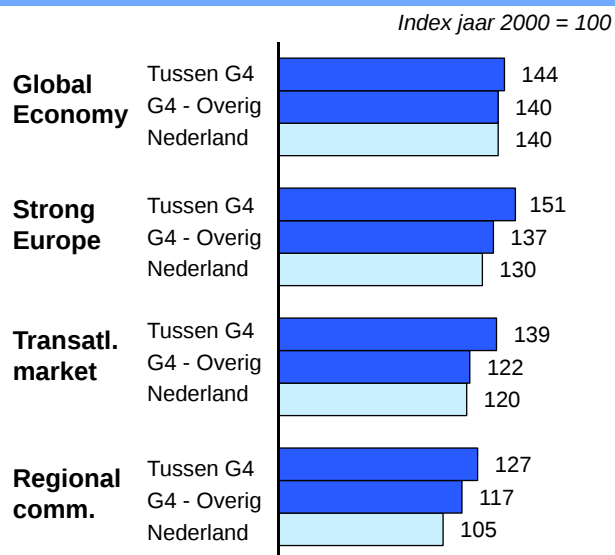
Mobiliteit groeit in alle scenario's naar 2040 – van economische hoogconjunctuur tot krimp

Planbureau scenario's 2040 geven uitersten waarbinnen de werkelijkheid zich bevindt...



Nederland	Bevolking (mln)	Werkgel. (mln)
Global Economy	19,7	8,6
Strong Europe	18,9	7,5
Transatl. market	17,1	7,2
Regional Commun.	15,8	6,1

... en mobiliteit groeit in alle scenario's, zeker naar en tussen de G4



2 Aanpak: samen... van deur-tot-deur... vanuit alle modaliteiten

Het gaat om de reis van thuis tot thuis: daar kiezen mensen wel/ niet voor OV

Mensen kiezen thuis of ze lopen, fietsen, de auto of het OV gebruiken naar hun bestemming. Pas als ze weer thuis komen kiezen ze opnieuw – wie met de auto van huis vertrekt, komt niet met OV thuis. Om de vraag naar mobiliteit te begrijpen kijken we dan ook naar de hele reis: van huis via één of meer bestemmingen weer terug naar huis. Huis-Bestemming(en)-Huis-reizen waarvan de bestemming op minder dan 1 km van huis ligt laten we buiten beschouwing. Dit betreft 27% van de reizen in Nederland, maar slechts 2% van de reizigerskilometers (*schema 2.1*). ‘Even de hond uitlaten’ of ‘naar de supermarkt op de hoek’ is voor de inrichting van de wijk wel relevant, maar voor OV-beslissingen niet.

Alle modaliteiten van belang om te voorzien in mobiliteitsbehoefte reizigers

Mensen kiezen. Soms voor de fiets, soms voor de auto, het OV of de benenwagen. Mobiliteitskeuzes hangen samen met ruimtelijke en socio-economische factoren. Voor een directiefunctie zijn mensen bereid ver te reizen, voor vakken vullen bij een supermarkt niet. Voor de Efteling wel, voor de basisschool niet. Het motief bepaalt vaak de afstand en het moment. Door de week reist men in de ochtendspits voor werk en onderwijs, in het dal voor van alles. Het OV heeft voor- en natransport (*schema 2.2*). Omdat mensen vanaf huis vaak fietsen en naar de bestemming vrijwel alleen lopen, is het verzorgingsgebied van een halte/ station aan de herkomstzijde veel groter (tot 5 km) dan bij de bestemming (800m). In dit rapport starten we met alle modaliteiten, woon- en bestemmingslocaties.

Kwantitatieve aanpak met inbreng van alle partijen; samen zien we het geheel

Voor dit onderzoek is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van brongetallen – niet van afgeleide modellen met ingebouwde veronderstellingen. Voor de locatie en het karakter van werkplekken is gebruik gemaakt van brondata van de overheden. Voor de onderwijsplekken en herkomst van medewerkers en studenten is gebruik gemaakt van data van de onderwijsinstellingen. Voor het lokaal OV in Rotterdam en Amsterdam van OV-chipdata van maatgevende dagen. Voor treingebruik van data van NS. Aangevuld met eigen tellingen voor de relatie tussen beiden. Voor data over alle modaliteiten heen is gebruik gemaakt van ‘Mobiliteit vanuit-de-Mens’ – een databron gebaseerd op gedetailleerde gegevens van Rijkswaterstaat. En van verkeerstellingen in Rotterdam. Het samenbrengen van data uit meerdere ‘harde’ bronnen is één van de kenmerken van dit onderzoek. De samenwerking met vervoerders en overheden was essentieel – samen kunnen we het geheel overzien.

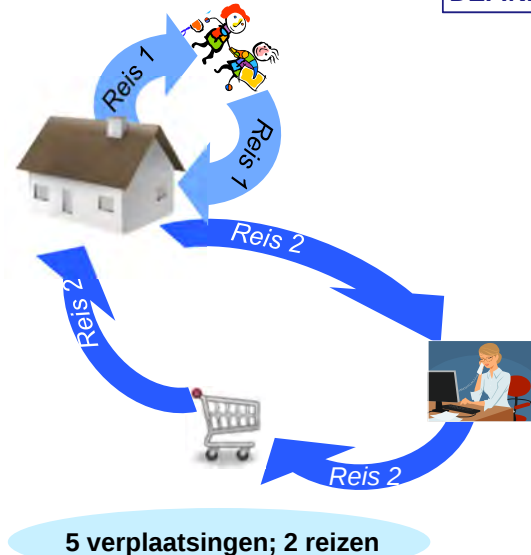
Beter benutten OV waar dat nuttig is voor mens en maatschappij

Dit rapport is niet primair gericht op het verhogen van de bezettingsgraad van het OV. Verwacht geen analyses van mogelijkheden om bestaande infrastructuur commercieel uit te baten op momenten dat er weinig ‘natuurlijke’ vraag is naar OV vanuit mens en maatschappij. Ook bevat dit rapport geen analyses om OV te stimuleren in landelijke gebieden. Of om fietsers te laten kiezen voor de tram. Focus is het beter bereikbaar maken van de economisch belangrijke, geconcentreerde bestemmingen in de spits op werkdagen – daar waar OV essentieel is voor de bereikbaarheid. Niet door grootschalige nieuwe investeringen, maar door het beter benutten van de bestaande en reeds geplande infrastructuur.

'Reis' gedefinieerd als serie verplaatsingen van huis tot huis; reizen ≤ 1 km enkele reis voor OV buiten beschouwing

Mensen kiezen thuis hun vervoerwijze; gaat om huis-tot-huis reis

DEFINITIE

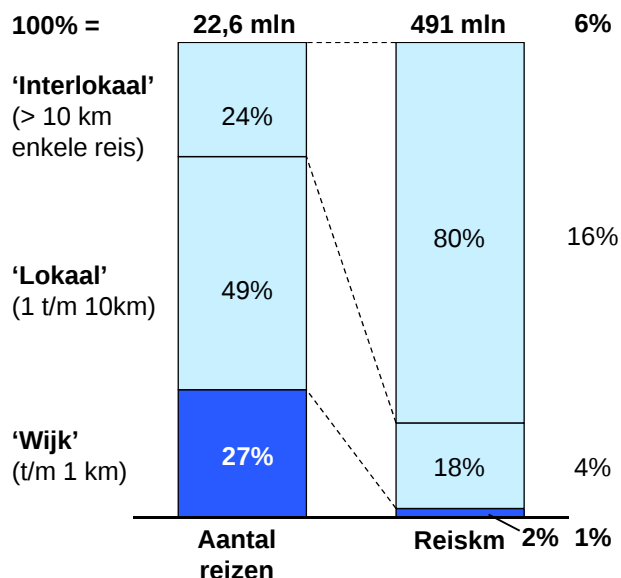


Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Kwart van deze reizen voor OV minder relevant; blijven buiten beschouwing

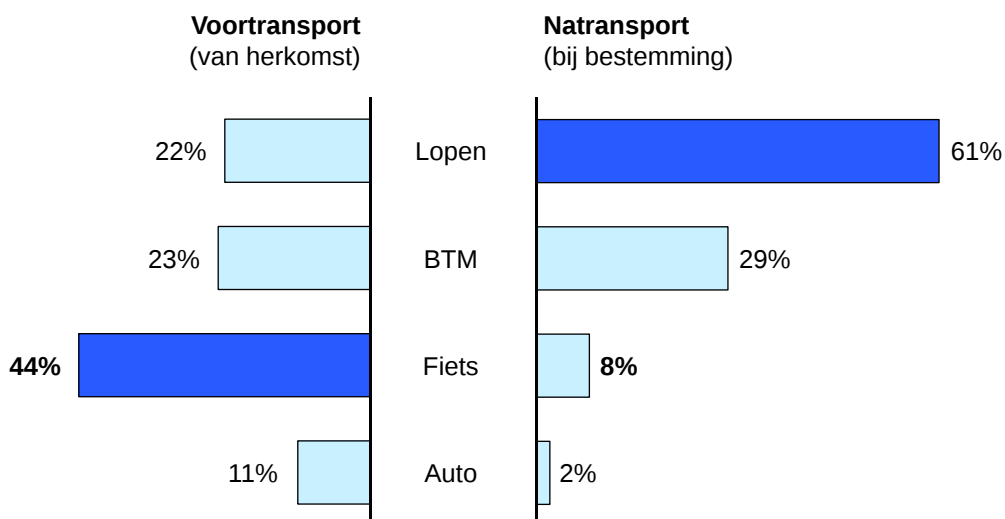
Reizen op werkdag in Nederland

% reizen met OV



Natransport $\neq$ voortransport: fiets belangrijk vanaf huis, bij de bestemming lopen mensen

Voor- en natransport van treinreizigers op werkdag in NL (%)



Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

3 Mensen gebruiken OV vooral op langere afstand naar grote steden

Scope: reizen in, naar en van A'dam, R'dam en Utrecht – 68% van OV

Met de auto reizen mensen naar alle mogelijke bestemmingen. Met het OV reizen mensen vooral van en naar de grote steden (*schema 3.1*). Grote steden werken als een magneet op omliggende gebieden. Zowel voor werk, (hoger) onderwijs, als vrije tijd. Amsterdam, Rotterdam en Utrecht hebben allemaal een ingaande stroom mensen die ca. 2 keer zo groot is als de uitgaande stroom. Ook voor vrijwel alle individuele relaties is de ingaande stroom groter dan de uitgaande stroom. Indien de reis naar een grote stad goed geregeld is, zal dat voor de reis de andere kant op ook gelden. Door te kijken naar de reizen naar Amsterdam, Rotterdam en Utrecht dekken we dan ook 68% van alle OV-reizen over langere afstand (>10 km) in de Randstad (*schema 3.2*; en 39% van alle reizen⁴ met alle modaliteiten). Den Haag was geen onderdeel van deze opdracht. Voor meer globale analyses is wel gekeken naar de hele Randstad en/ of heel Nederland.

Meeste mensen komen van ver naar de G4; G4 onderling sterk verbonden

De 'magneetfunctie' van de G4 impliceert dat de meeste mensen in de stad van verder weg komen. Dat is ook zo – zo komt bijvoorbeeld 2/3 van de mensen met een bestemming in Rotterdam van meer dan 10 km – een minderheid komt van dichterbij (*schema 3.3*). Dit geldt ook voor de andere steden (*bijlage A-C*). Deze mensen komen uit omliggende gemeenten én uit andere G4 steden: de verbindingen tussen de G4 zijn sterk, zeker met het OV. Bijna 40% van de OV-reizen over de gemeentegrens vanuit de G4 gaat naar een andere G4 (*schema 3.4*). Ook is te zien dat de OV-stroom van Rotterdam naar Utrecht groter is dan omgekeerd.

Randstad heeft 2x zo hoog aandeel OV; 2/3 van OV gaat naar de Randstad

In en naar de Randstad heeft het OV een 2 maal zo groot marktaandeel als in de rest van Nederland – 2/3 van alle OV-reizen hebben een bestemming in de Randstad (*schema 3.5*). Het verschil in OV-gebruik tussen Randstad en niet-Randstad komt vooral door forensen die het OV in plaats van de auto nemen (*schema 3.6*). En net zoals het OV belangrijk is voor het economisch welzijn van de Randstad, zo is de Randstad belangrijk voor het OV: 69% van alle treinverplaatsingen en 65% van het overig OV begint of eindigt in de Randstad.

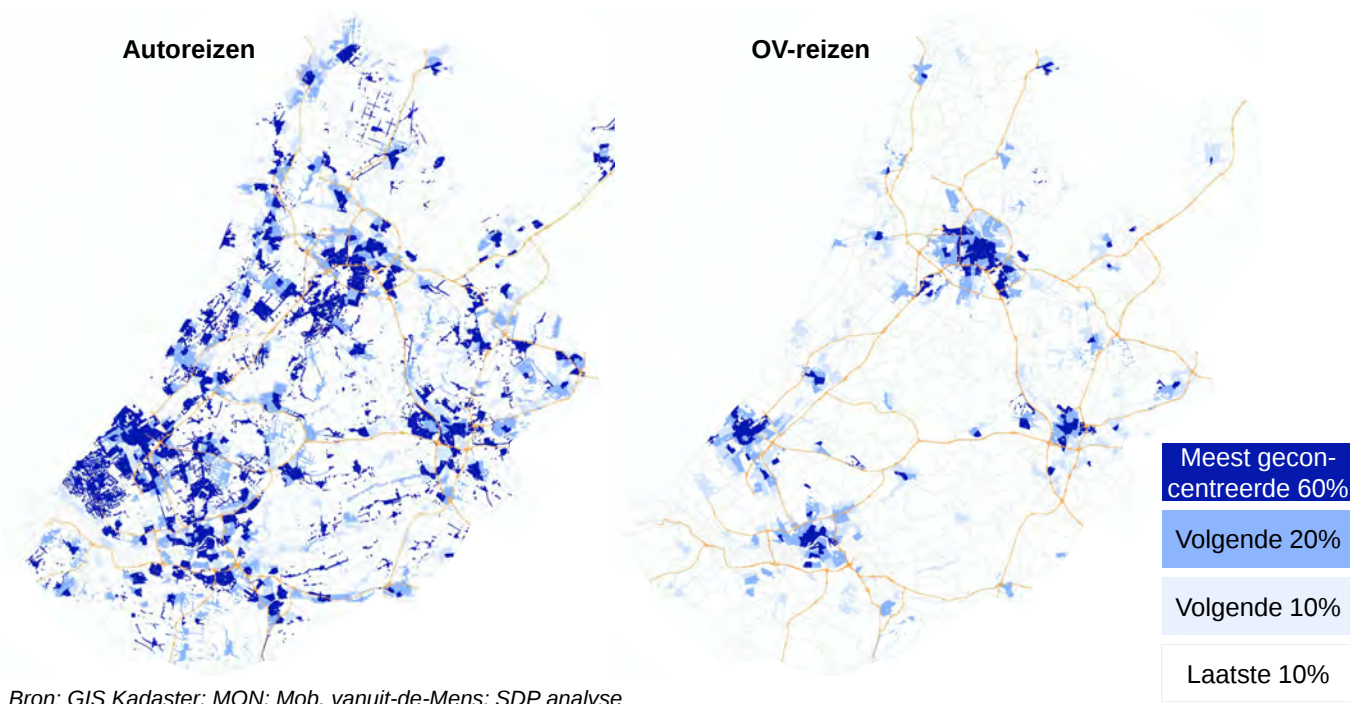
Mensen gebruiken het OV vooral voor langere reizen naar echte concentraties

Mensen gebruiken OV vooral naar en tussen geconcentreerde gebieden. Hoe geconcentreerder de herkomst en bestemming, hoe groter het aandeel OV. De concentratie van werk blijkt een grotere rol te spelen (*schema 3.7*). En waar voor korte afstanden de fiets veel gebruikt wordt, kiezen mensen voor lange afstanden naar sterke concentraties in meerderheid voor het OV – doorgaans (ook) met de trein. *Schema 3.8* laat dit zien voor een aantal postcodes in de G4 met grote werkconcentraties. Het aandeel OV ligt hier boven de 50%. Zonder OV zouden deze economisch belangrijke gebieden onbereikbaar zijn. Dat zijn ook de gebieden waar het aantal parkeerplaatsen beperkt is en openbaar parkeren betaald is (*schema 3.9-10*). De relatie tussen RO en OV is hecht.

⁴ Reis = Huis–Bestemming(en)–Huis-reizen langer dan 1 km enkele reis.

Met de auto gaan mensen naar overal; met het OV gaan ze naar de echte concentraties

Reisbestemmingen per km² bebouwd oppervlak op werkdag naar de Randstad



Bron: GIS Kadaster; MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Dit onderzoek dekt 68% van de OV-reizen van, naar en binnen de Randstad

OV-reizen Randstad >10km op werkdag van/naar/binnen gemeente
(% meegenomen in onderzoek)

VOORBEELDEN

Amsterdam (100%) en omgeving	Rotterdam (100%) en omgeving	Utrecht (100%) en omgeving	Den Haag (24%) en omgeving
50%-75% - Almere - Zaanstad - Amstelveen - Purmerend	75-100% - Capelle a/d IJssel - Barendrecht	50%-75% - Hilversum - Stichtse Vecht - Nieuwegein	20-35% - Westland - Delft - Leidschendam
35-50% - Haarlem - Haarlemmermeer - Lelystad	50-75% - Spijkenisse - Vlaardingen - Lansingerland	35-50% - Amersfoort - Zeist - Woerden - Houten - Soest	<20% - Zoetermeer - Leiden - Rijswijk - Pijnacker - Wassenaar
20-35% Alkmaar	35-50% - Dordrecht - Schiedam		

Groot deel reizen komt van of gaat naar Amsterdam, Rotterdam of Utrecht; daardoor 68% OV-reizen Randstad meegenomen

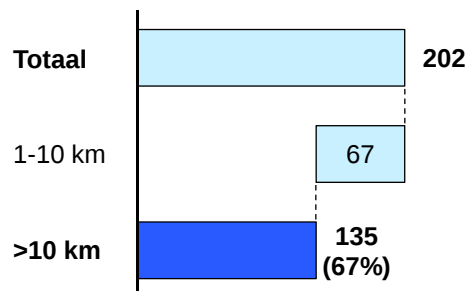
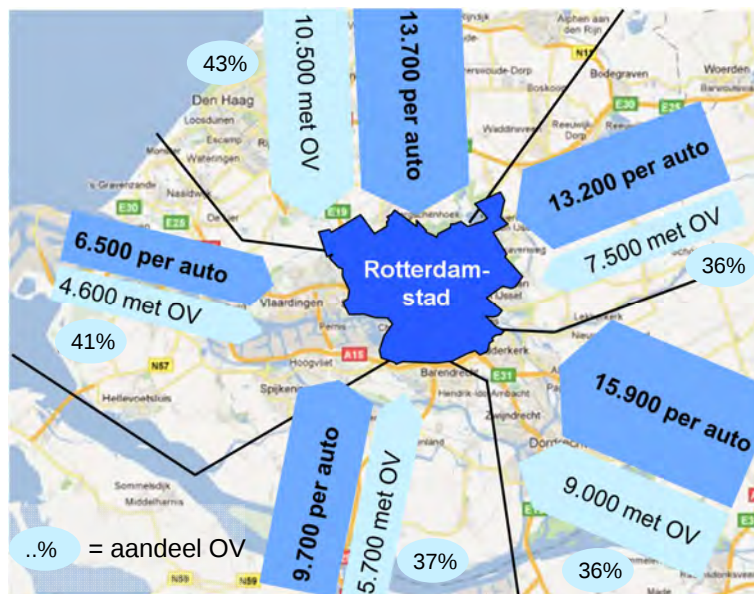
Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Schema 3.3

De meeste mensen komen van grotere afstand naar de stad – bereikbaarheid van de stad is dus relevant voor OVbR

Spitsreizen* op werkdag met bestemming Rotterdam-stad**
(Aantal reizen)

VOORBEELD ROTTERDAM



* Daarnaast nog 68k spitsreizen lopend en met de fiets

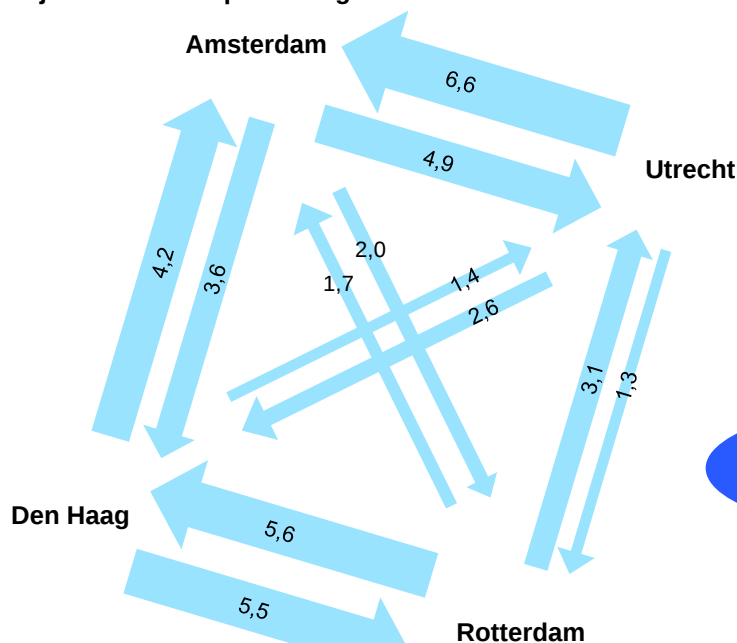
** Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921

Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Schema 3.4

Grote onderlinge verbondenheid tussen G4; bijna 40% van OV-reizen vanuit G4 gaan naar een andere G4

Intergemeentelijke OV-reizen op werkdag vanuit G4*
(‘000)



37% van alle OV-reizen vanuit de G4 over de gemeentegrens is naar een andere G4

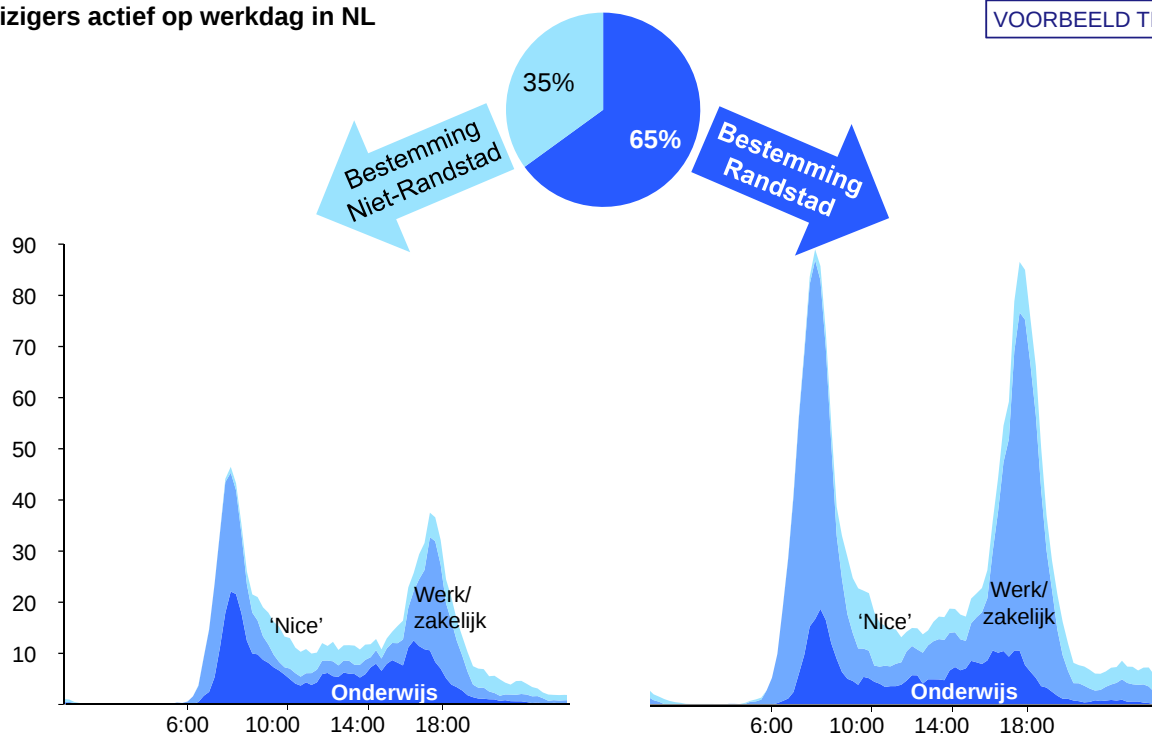
* G4 betreft bebouwde agglomeraties: Utrecht incl. PC3439; Amsterdam incl. Diemen en PC1115; Den Haag incl. Rijswijk en Leidschendam-Voorburg; Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel en PC2987

Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Tweederde van OV-gebruikers heeft bestemming in de Randstad, vooral door groter aandeel werkenden in de spits

Treinreizigers actief op werkdag in NL
(‘000)

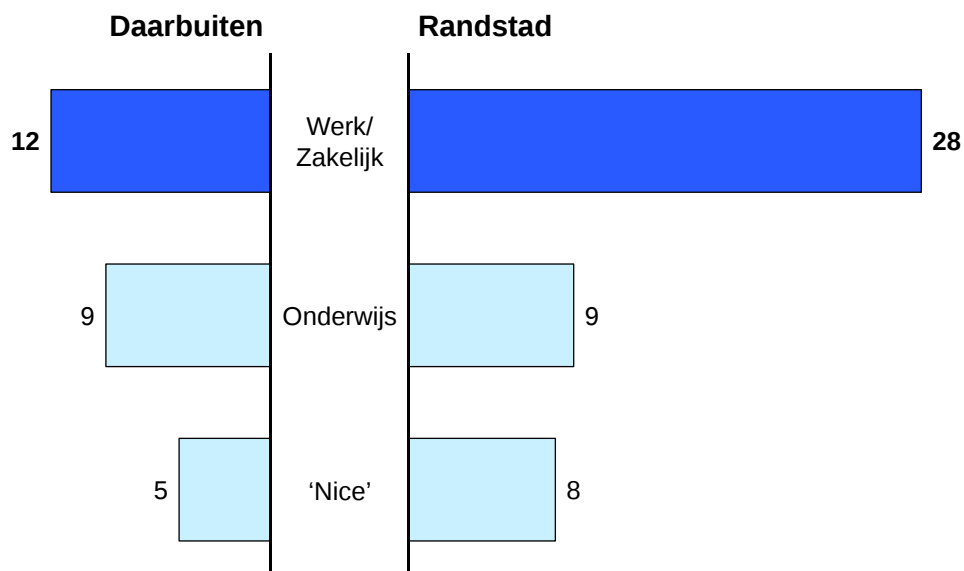
VOORBEELD TREIN



Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Marktaandeel OV in de Randstad 2x zo hoog door meer gebruik door werkenden

OV-gebruik op werkdag in NL
(treinreizen per 1.000 inwoners*)

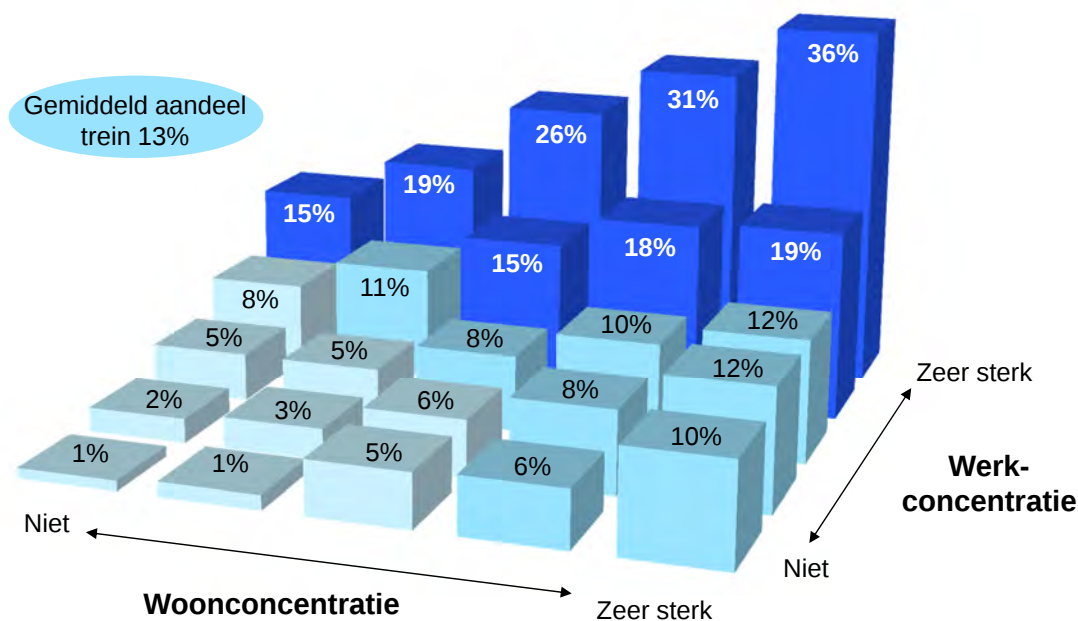


* Verschil niet veroorzaakt door verschil in beroepsbevolking; in de Randstad is 62%, daarbuiten 60% tussen 20 en 65 jaar

Bron: CBS; MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

RO beïnvloedt treingebruik – met name concentratie aan de werkszijde lijkt drijver voor het OV

Spitsreizen >10 km op werkdag in NL – naar woon- en werkconcentratie*
(% trein)

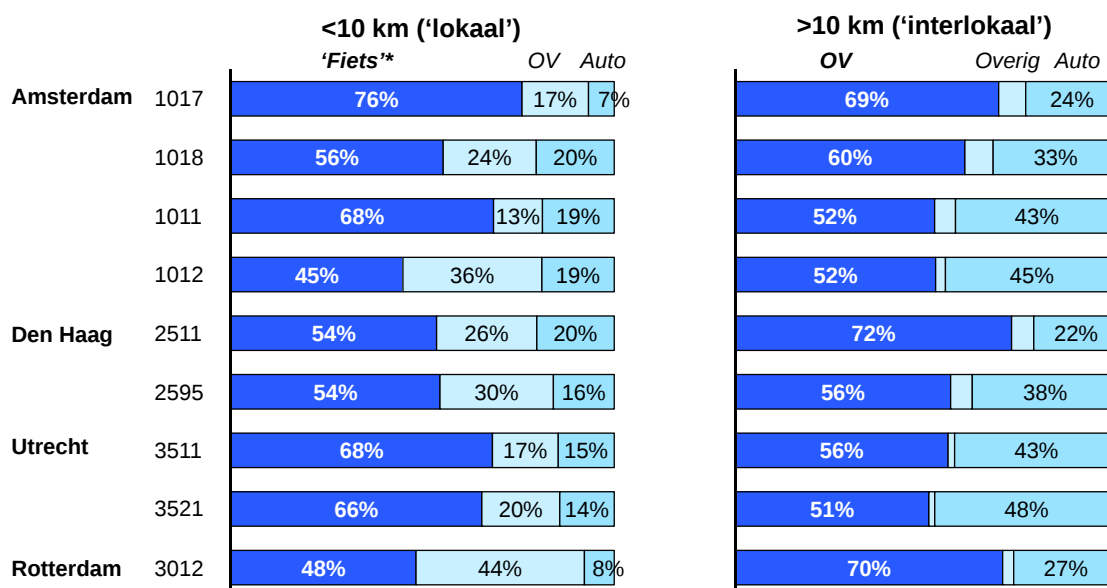


* Beide concentraties zo dat iedere categorie ca. 20% van het totaal aantal inwoners cq. spitsbanen bevat; woonconcentratie volgens CBS
Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Naar geconcentreerde bestemmingen wordt voor kortere afstand de fiets veel gebruikt, voor langere afstand het OV

Mobiliteitsaandeel woon-werkreizen op werkdag naar postcode

VOORBEELDEN

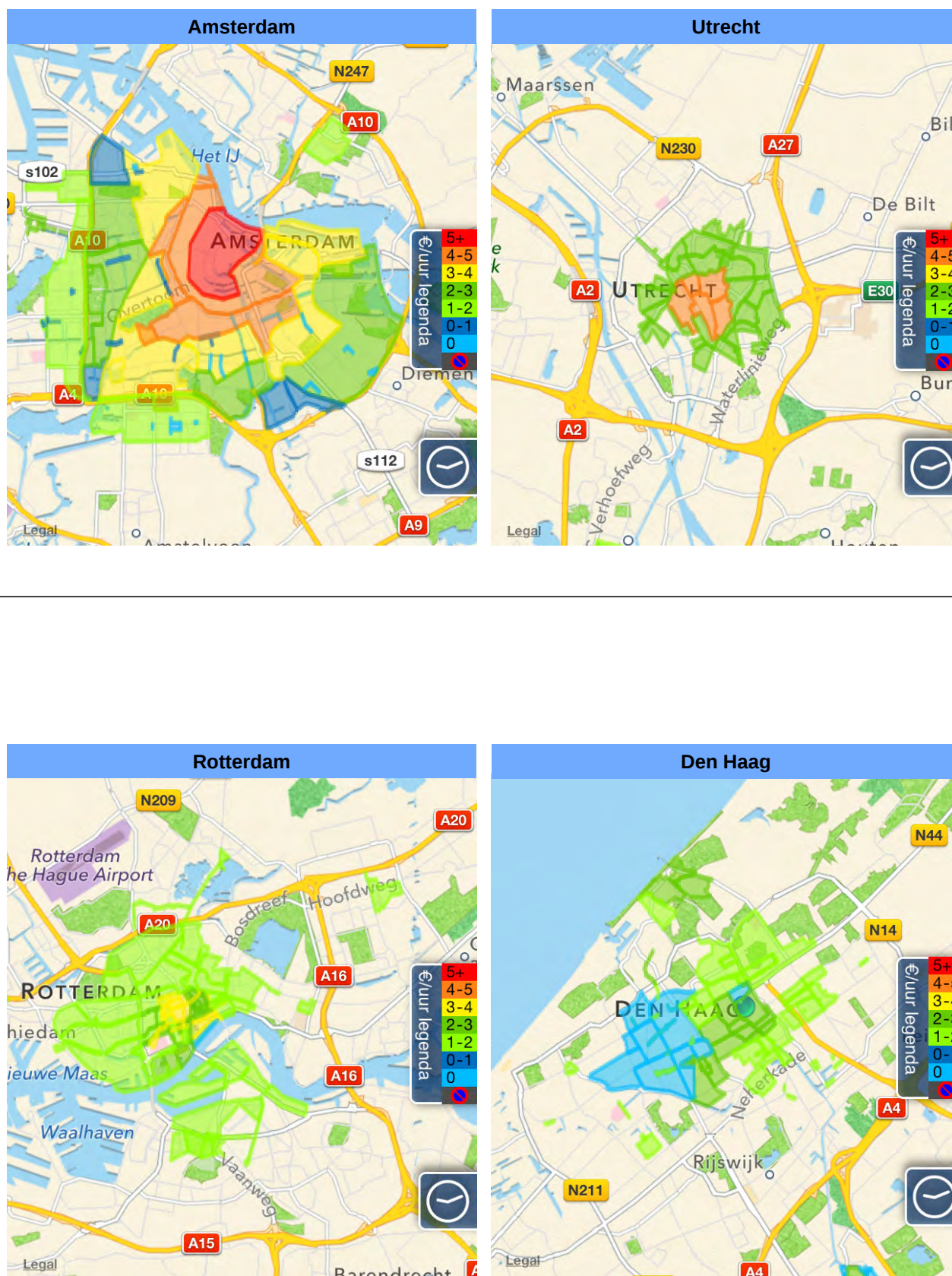


* Hoofdzakelijk fiets (96%), daarnaast klein deel lopen (4%)
Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

OV-bestemmingen kenmerken zich door sterke concentratie en flankerend P-beleid

Hoog aandeel OV gaat samen met flankerend beleid (aantal en beprijzing parkeerplaatsen)

Parkeertarieven per gebied op dezelfde schaal



4 Spitsreizen naar de G4 zijn bepalend voor capaciteit OV

Mensen gebruiken OV vooral in de spits – daar zit maatschappelijke waarde

Landelijk over de hele dag heeft het OV een aandeel van 8%. In de spits is dit fors hoger dan in het dal (13% vs. 5%). En hoe geconcentreerder de bestemming en hoe langer de afstand, hoe belangrijker het OV (*schema 4.1*). Over afstanden langer dan 10 kilometer met bestemming G4 is het aandeel OV in de spits dan ook 43% (dal 29%). Het OV heeft dus vooral maatschappelijke waarde in de spits naar de G4. Deze ‘verspitsing’ van OV-reizen is terug te zien in het treingebruik (*schema 4.2*) – op een werkdag reizen in de Randstad ca. 400.000 mensen met de trein, waarvan ongeveer 70% in de ochtendspits. Per uur zit er dan ook een factor 4 tussen de top van de ochtendspits en het dal. In het lokaal OV is het spits/dal-patroon minder sterk. Vooral in en naar de (winkel)centra van de grote steden wordt de hele dag door OV gebruikt (*schema 4.3*).

G4 trekken in de spits mensen voor werk; in het dal voor overige doeleinden

De stadsregio’s van de G4 hebben een grote aantrekkingskracht –in spits én dal. Toch is er een belangrijk verschil: in de ochtendspits reist 88% van de mensen met het motief werk of onderwijs; in het OV zelfs 94%. In het dal reist men vooral recreatief (*schema 4.4*). En andere motieven betekent andere bestemmingen: een kantoorlocatie als Sloterdijk is in de spits druk, in het dal stil. Dan reizen mensen vooral naar concentraties van winkels, culturele activiteiten en horeca – als bezoeker of werknemer; typisch activiteiten in de centra van de G4.

Spits en dal hebben verschillende type reizigers met eigen motieven en wensen

Spits en dal verschillen niet alleen in volume en bestemming. Mensen hebben ook verschillende ‘travel trips’ met dito reisbehoeften⁵. *Schema 4.5* laat de spitsreiziger en de dalreiziger in beeld zien. De spitsreiziger is doelbewust op weg, reist alleen en is bezig met een dagelijkse routine. Betrouwbare snelheid is voor deze reiziger cruciaal⁶: een verstoring betekent vaak te laat aankomen op het werk of bij een afspraak. De dalreiziger maakt een incidentele reis, die van tevoren is gepland op het aanbod en reist vaak in gezelschap. Voor deze persoon zijn behalve betrouwbare snelheid ook zaken als een zitplek, weinig overstappen, prijs en reisinformatie belangrijk (*schema 4.6*).

Spits bepaalt benodigde OV-capaciteit – dat heeft focus betere benutting

In de spits verzorgt het OV per uur 4x zoveel reizigerskilometers als in het dal. De spits is daarom ook bepalend voor de benodigde capaciteit van personeel, materieel en infrastructuur. In het dal zal zelden capaciteit gewenst zijn die in de spits niet nodig is. Investerings in extra mensen en materieel voor de spits is voor vervoerders niet altijd aantrekkelijk, maar kunnen maatschappelijk zeer waardevol zijn (bijv. omdat wegwitbreidingen of nieuwe oeververbindingen dan niet nodig zijn). Juist in de spits is het dus van belang dat overheden specificeren welke frequentie en capaciteit nodig is en welke cruciale relaties direct bediend moeten worden.

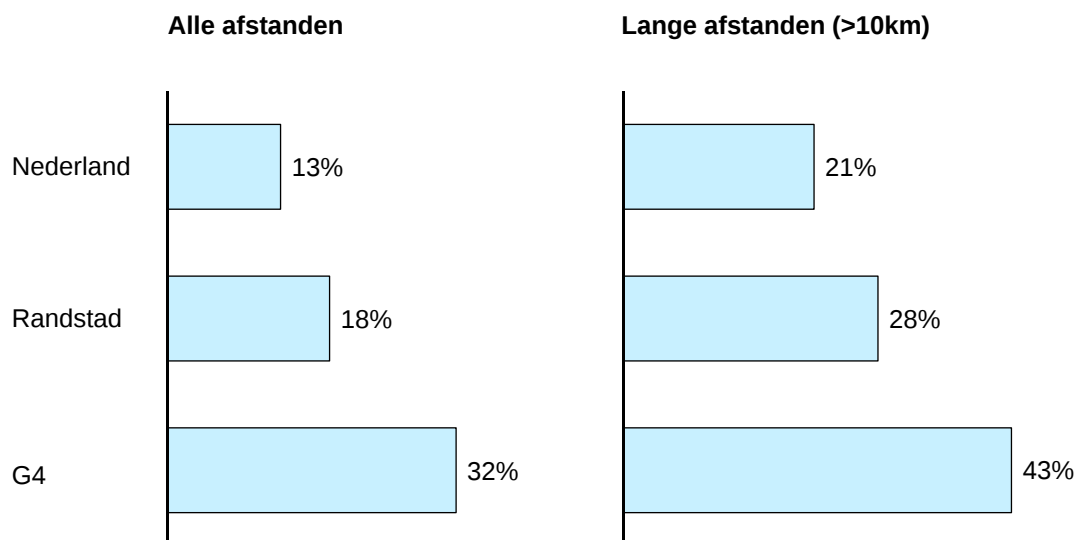
⁵ Zie o.a. de 6 type reizigers van NS, de ‘Amsterdamse OV-visie 2008-2020’, of ‘Het belang van OV’ van het CPB en KiM

⁶ Zie o.a. diverse CVS publicaties, Kennisplatform Verkeer & Vervoer, KiM, buitenlandse studies

Schema 4.1

Mensen gebruiken OV vooral naar concentraties – zeker op langere afstand

Spitsreizen op werkdag naar bestemming
(% OV)

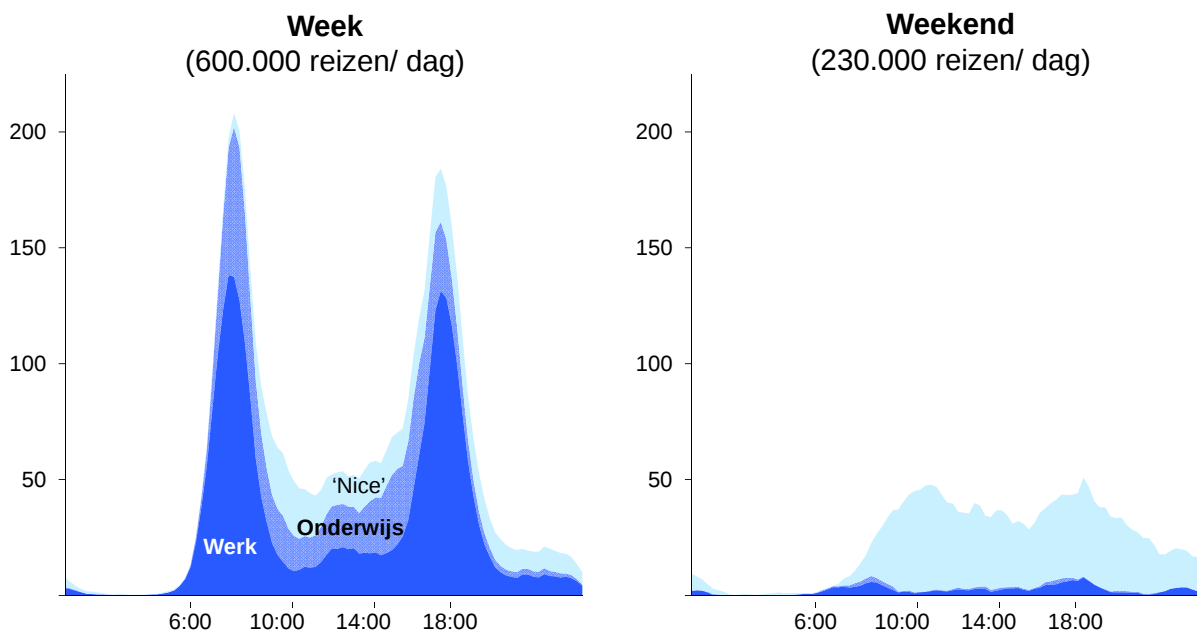


Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Schema 4.2

Forensen en studenten bepalen de piek in het treingebruik

Treingebruik per dag in Nederland
(‘000 actieve reizen)

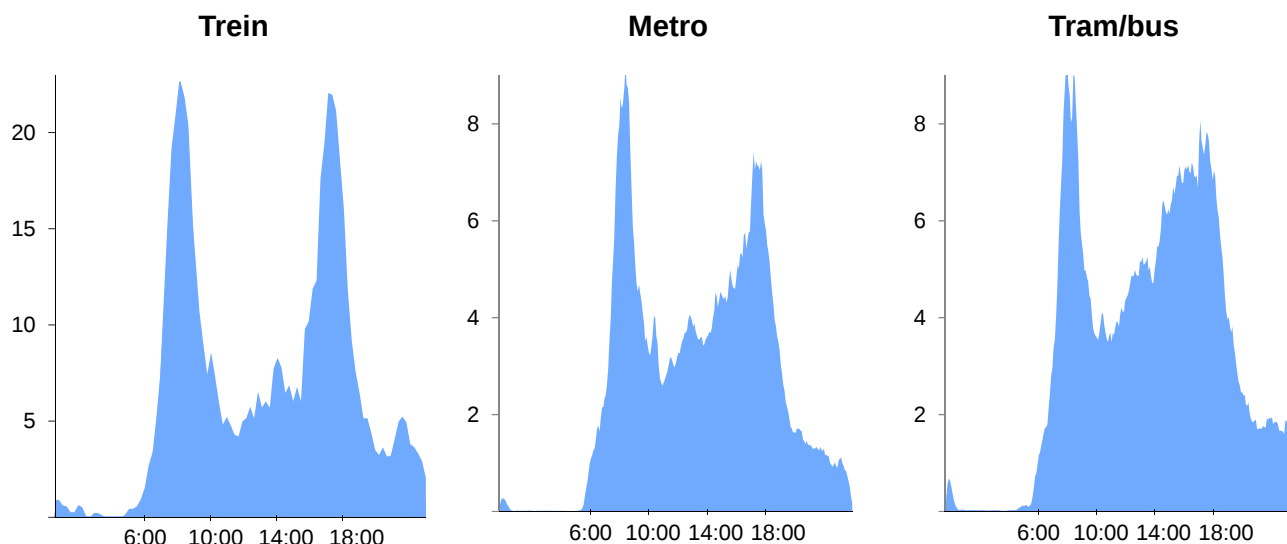


Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Ochtendspits is maatgevend voor OV; trein is meest gepiekt, metro minder en bus/ tram het minste

Actieve reizen op werkdag in en naar Amsterdam *
('000)

VOORBEELD AMSTERDAM

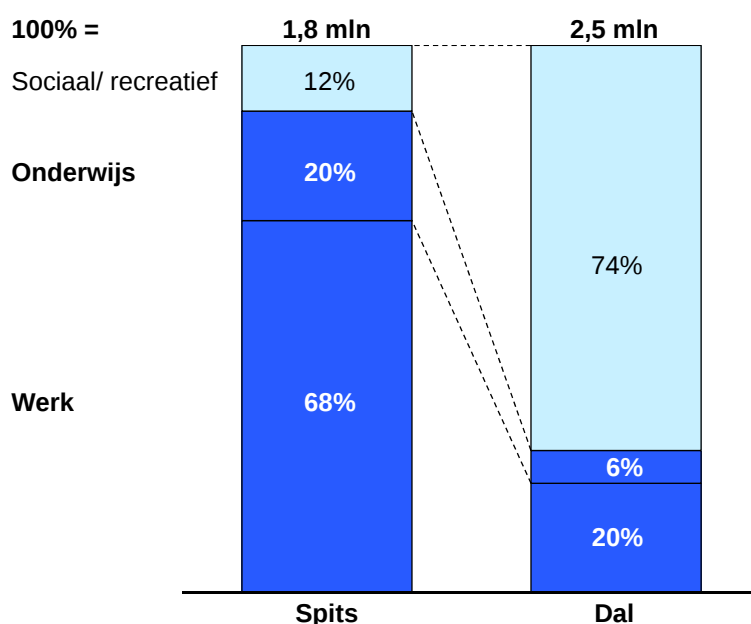


* Trein alle reizen naar de SRA, hiervan gaat ruim 80% naar Amsterdam

Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; GVB; SDP analyse

Motieven in spits en dal verschillen sterk – in de spits gaat het om werk en onderwijs

Reizen met bestemming plusregio's Randstad op werkdag



Voor OV in de spits zelfs
94% werk en onderwijs

Spits- en dalreizen zijn sterk verschillende 'travel trips' met dito reisbehoeften (ook voor vergelijkbare motieven)



	Spitsreiziger	Dalreiziger
Key succes factoren	▪ Betrouwbare snelheid ▪ Betrouwbare snelheid ▪ Betrouwbare snelheid ▪ Betrouwbare snelheid ▪ Informatie bij verstoringen	▪ Betrouwbare snelheid ▪ Comfort: zitplek en weinig overstappen – Forensen/ zakelijk: werken – Sociaal recreanten: minder onzekerheid ▪ Prijs: zeker bij samen reizen ▪ Informatie
Gedrag	Opzij, opzij, opzij! ▪ Doelgericht – dagelijkse routine ▪ Reist alleen ▪ Neemt geen half uur eerdere/ latere trein om te zitten of om niet over te stappen	Kopje koffie er bij? ▪ Plant reis op het aanbod ▪ Is onbekend/ zoekt informatie ▪ Reist vaak samen ▪ Wil zich graag 'installeren' op een zitplek
Aanbod	Hoogfrequent, minimaliseren verstoringen (kans & effect) is eerste prioriteit	Alterneren, fijnmazig, ruime voorzieningen, productdifferentiatie

Analogie retail: dagelijkse boodschappen v.s. nieuwe kleding kopen

5 Spitswerkplekken zijn geconcentreerd op beperkt aantal locaties

Algemeen: de helft van de werkplekken is relevant voor spitsforensen

Hiervoor lieten we zien dat mensen in de spits vooral voor werk en onderwijs reizen. Lang niet al het werk is gebonden aan de spits; denk aan werknemers in winkels, horeca en in ploegendiensten – van ziekenhuis tot industrie (*schema 5.1*). Voor de Randstad geldt dat voor de helft van de banen doorgaans in de spits gereisd wordt (*schema 5.2*). De haven van Rotterdam kent relatief weinig spitsbanen, de Kop van Zuid juist veel. De stap van werkplek naar spitswerkplek is dan ook cruciaal voor een goed begrip van waar mensen in de spits naar toe reizen (*schema 5.3*). Naast werk is ook het hoger onderwijs (HBO en universiteit) belangrijk – ook daarvoor reizen mensen van ver en vaak in de spits.

Amsterdam: vooral rond de zuidelijke ring A10 en in het centrum

Amsterdam heeft ongeveer 350 duizend spitswerkplekken en 110 duizend HO-studenten. Als gevolg van RO in de laatste decennia zijn veel van de spitsbestemmingen nu gevestigd (na)bij de ring A10. Geconcentreerde kantoorlocaties buiten het centrum zijn de gebieden rond de Zuidas, Amstel en Bijlmer-Arena (*schema 5.4*). In de Stadsregio Amsterdam is er ook veel werk rond Schiphol, echter vooral in ploegendiensten en buiten de spits.

Rotterdam: 80% spitsplekken in Centrum incl. Kop van Zuid en ‘Oost’

Stad Rotterdam⁷ heeft ongeveer 160 duizend spitswerkplekken en 60 duizend HO-studenten. De meeste hoogbouw en daarmee ook de sterkste concentratie van spitsplekken is te vinden in het centrum. Daarbij rekenen we ook de Kop van Zuid, dat de afgelopen jaren sterk is ontwikkeld. In het centrum zijn 46% van de spitswerk- en HO-plekken gevestigd. Het oosten van Rotterdam – ruwweg van Alexander tot de Erasmus universiteit – heeft minder hoogbouw, maar nog steeds 34% van de spitsbestemmingen. Centrum en Oost hebben samen 80% van deze bestemmingen (*schema 5.5*). Zuid en andere gebieden zijn weinig geconcentreerd.

Utrecht: ruim 60% spitsplekken in Centrum en de Uithof met Rijnsweerd

Utrecht is in spitsplekken vergelijkbaar met Stad Rotterdam met ongeveer 150 duizend spitswerkplekken en 65 duizend HO-studenten. De sterkste concentratie van werk is in het Centrum. Buiten het centrum zijn de spitsplekken weinig geconcentreerd, met uitzondering van de Uithof, Rijnsweerd en Papendorp (*schema 5.6*). De Uithof is hierbij veruit het belangrijkste – het is de bestemming voor 15 duizend spitsforensen en 46 duizend HO-studenten. In totaal aantal banen is de Uithof nog groter – het ziekenhuis daar heeft ook veel werknemers in ploegendiensten.

Algemeen: in de Randstad zijn 15 tot 20 concentraties relevant voor de spits

Hierboven onderkennen we ca. 10 werkconcentraties voor Amsterdam, Rotterdam en Utrecht. Indien we Den Haag en stedelijke concentraties als Leiden, Gouda en Delft toevoegen zal het aantal voor de Randstad tussen de 15 en 20 concentraties bedragen. Het gaat dus om een beperkt aantal concentraties die voor OV relevant zijn.

⁷ Stad Rotterdam hier gedefinieerd excl. het havengebied, incl. Capelle a/d IJssel (19k spitsplekken). Het havengebied heeft ca. 44k vaste werkplekken (13k spits)

Voor mobiliteit relevante indeling arbeidsplaatsen toegepast; in de spits gaat het vooral om kantoorbanen

Indeling werkplekken

DEFINITIE

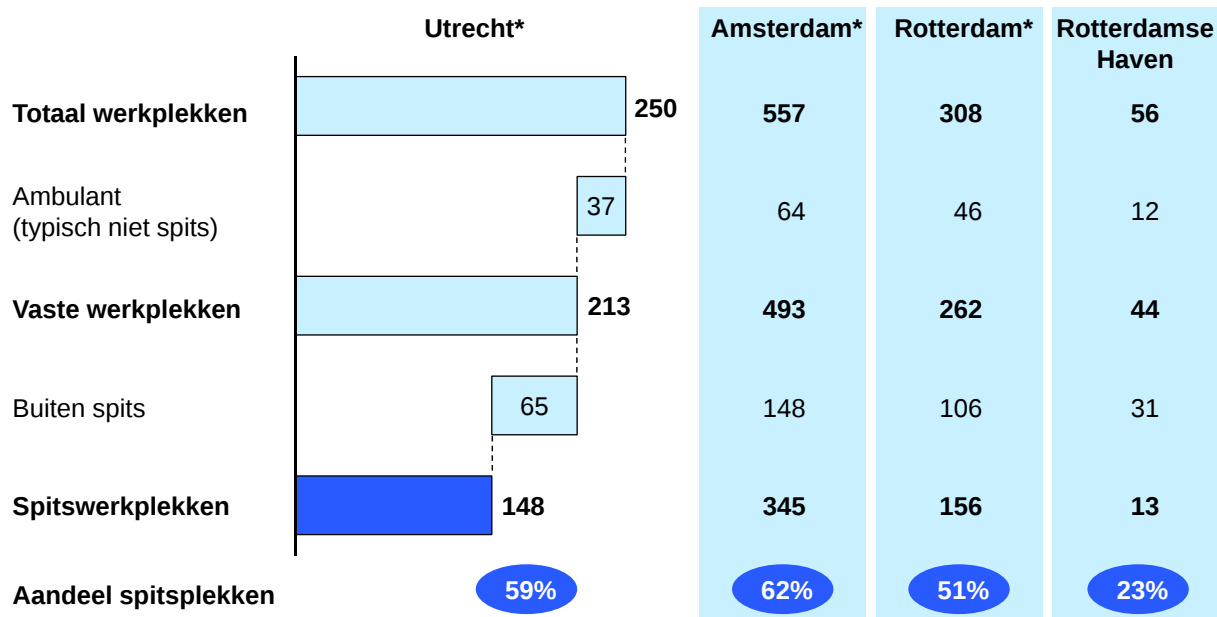
Kantoor (9-17)	Ploegen (24h)	Winkel (10-18)	Horeca (11-1)
			
Werk dat typisch om 9 uur begint en in de middag eindigt.	Meerdere shifts per dag. Eerste shift begint doorgaans al vroeg (tussen 6 en 8 uur)	Start net na ochtendspits. Grootste drukte later wanneer bezetting aangevuld wordt	Begin net voor de lunch. Personeel zal deels in shifts werken. Piek in de avond

Bron: SBI-codering; SDP analyse

Binnen de stad is minstens de helft van alle werkplekken een spitswerkplek

Werkplekken
(‘000)

INDICATIEF



* Utrecht incl. PC3439; Amsterdam incl. Diemen en PC1115; Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel en PC2987 en PC2921
Bron: LISA; SDP analyse

Spitswerk- en HO-plekken vaak geconcentreerd

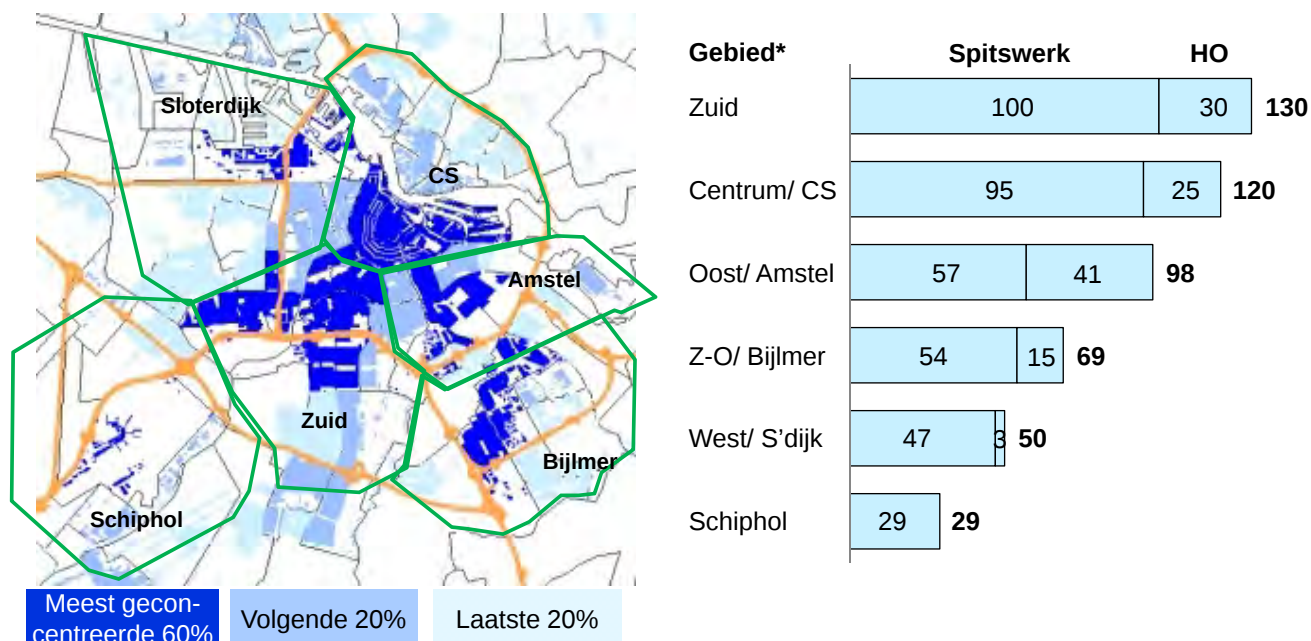
Spitswerk- en HO-plekken in de randstad – 2010-2012
(‘000)



Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

Amsterdam: groot aantal spitsbestemmingen verspreid over de stad

Spitswerk- en HO-plekken in 2010
(‘000)

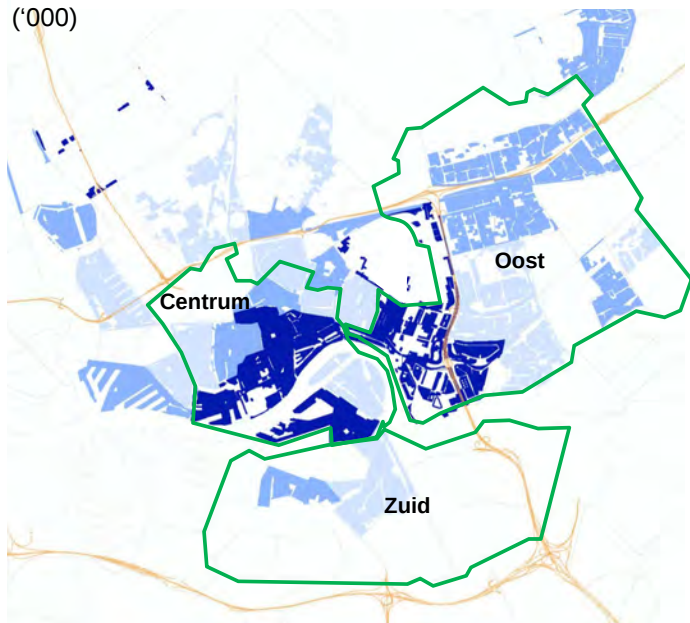


* Gebieden obv straal van 5 km rond OV-Poort, bij overlap dichtstbijzijnde
Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

Schema 5.5

Rotterdam: centrum incl. Kop van Zuid en Oost hebben samen 80% van de spitsplekken

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam-stad - 2010
(‘000)



Gebied	Spitswerk		HO
Centrum	65	35	100
Oost	48	26	74
Zuid	18		
Overig	25		

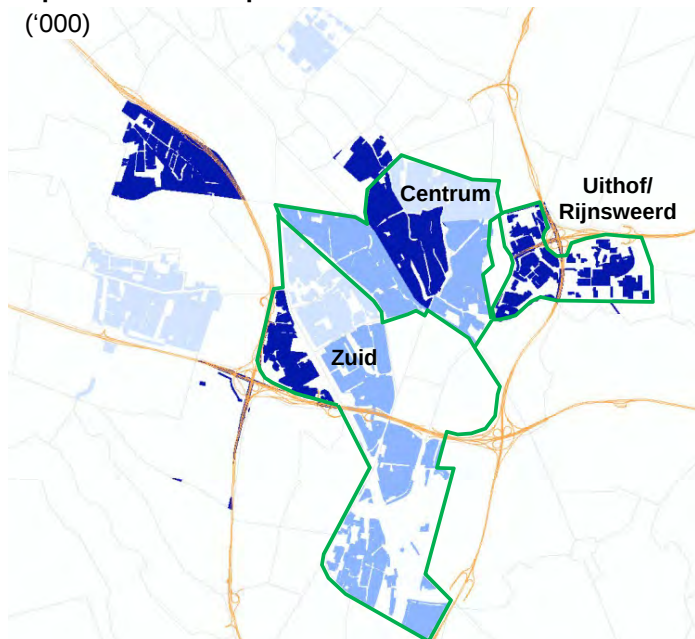
Meest geconcentreerde 60% Volgende 20% Volgende 10% Laatste 10%

Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

Schema 5.6

Utrecht: concentratie in het centrum en de Uithof met Rijnsweerd

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht - 2012
(‘000)



Gebied	Spitswerk		HO
Uithof/Rijnsweerd	26	46	72
Centrum	49	15	64
Zuid			38
Overig	35	5	40

Meest geconcentreerde 60% Volgende 20% Volgende 10% Laatste 10%

Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

6 RO en OV sluiten aan: meeste concentraties met HOV ontsloten

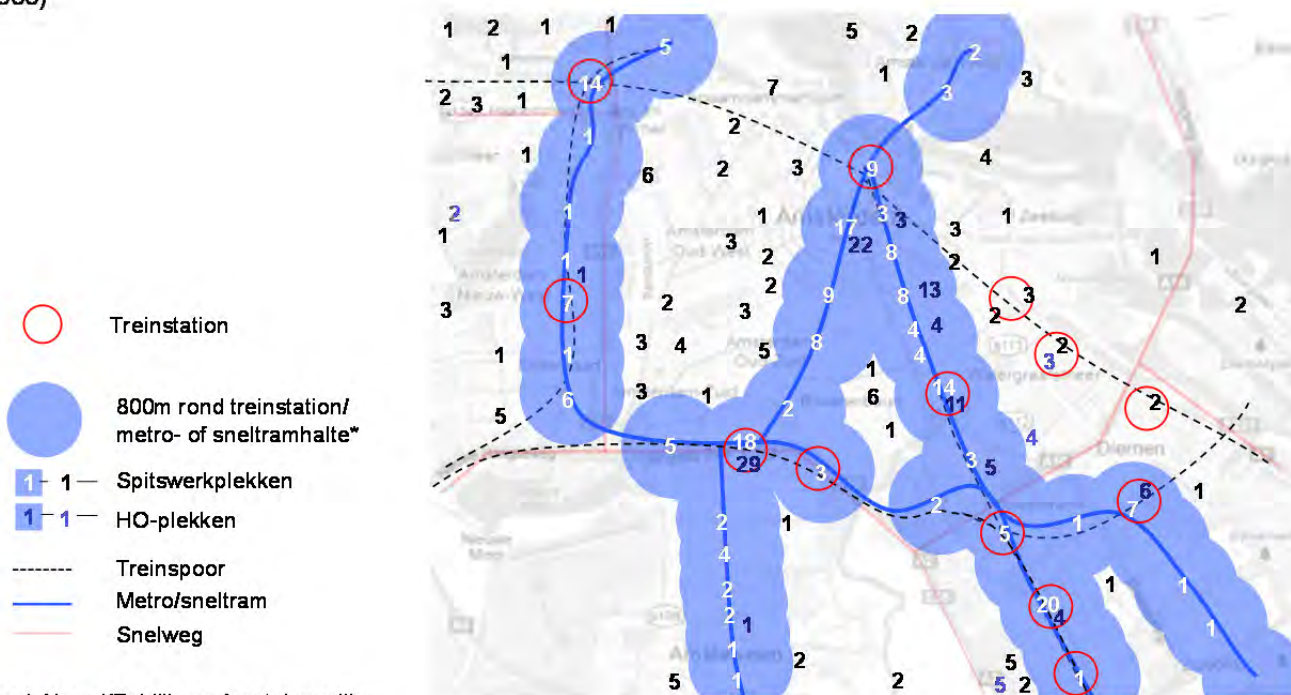
Vanaf huis reizen mensen gemiddeld 3 tot 4 km naar een treinstation – vooral met de fiets. Vanaf hun aankomsthalte/ station lopen mensen vooral naar hun bestemming – tot ca. 800m (zie ook schema 2.2). De aankomsthalte mag niet te ver weg zijn. Het gaat er dan ook in de eerste plaats om mensen dichtbij hun plaats van bestemming af te zetten – het liefst met de snelle vervoermiddelen die grote aantallen mensen aankunnen: trein en metro/ sneltram. Is de benodigde infrastructuur hiervoor aanwezig?

Ja. Na het uitvoeren van een aantal geplande investeringen zoals de Noord/Zuidlijn en ZuidasDok kunnen de meeste spitsplekken in Rotterdam en Amsterdam goed bereikt worden met de trein deels in combinatie met metro (schema 6.1 en 6.2). In Utrecht zijn veel spitsplekken lopend vanaf CS te bereiken. Voor de Uithof en Rijnsweerd is een hoogfrequente bus in gebruik. Voor de Uithof is een investering in een snelle tram met meer capaciteit voorzien, met mogelijkheid tot overstap vanaf de trein op CS en Vaartsche Rijn (schema 6.3). Het gaat dus vooral om het benutten van de investeringen.

Schema 6.1

69% spitsplekken in Amsterdam ontsloten met metro; veel overstapmogelijkheden tussen metro en trein

Spitswerk- en HO-plekken in Amsterdam - 2010
(‘000)



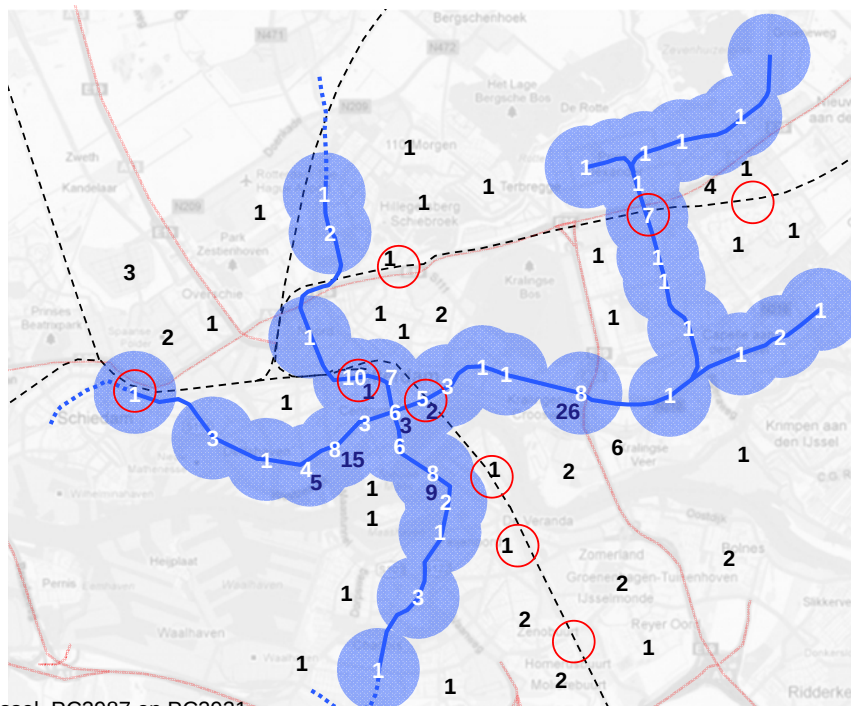
* Incl. Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn
Bron: LISA; SDP analyse

77% spitsplekken in Rotterdam ontsloten met metro; meerdere overstapmogelijkheden tussen metro en trein

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam* - 2010

('000)

-  Treinstation
-  800m rond treinstation/
metro- of sneltramhalte
-  1 — Spitswerkplekken
-  1 — HO-plekken
-  Treinspoor
-  Metro/sneltram
-  Snelweg



* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921

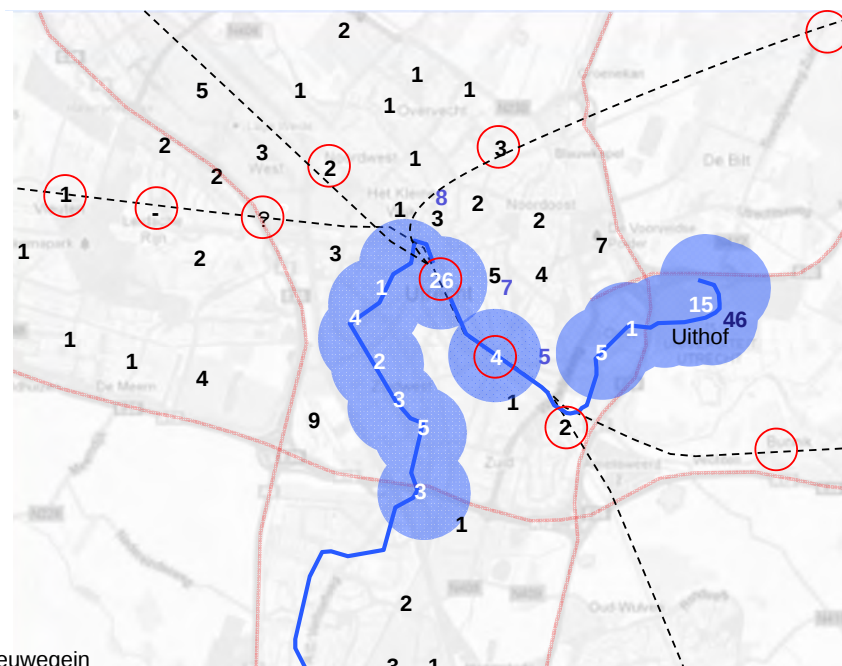
Bron: LISA; SDP analyse

Spitsplekken Centrum Utrecht op loopafstand van CS; Uithof ontsloten met bus en in toekomst tram

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht* - 2011

('000)

-  Treinstation
-  800m rond treinstation/
metro- of sneltramhalte**
-  1 — Spitswerkplekken
-  1 — HO-plekken
-  Treinspoor
-  Metro/sneltram
-  Snelweg



* Gemeente Utrecht en postcode 3439 uit Nieuwegein

** Incl. Uithoflijn en treinstations in aanbouw (LR en VR)

Bron: LISA; SDP analyse

7 Kern betere benutting: frequent bedienen gekozen OV-poorten

Hiervoor bespraken we dat het OV essentieel is om in de spits economisch waardevolle (kantoor)concentraties bereikbaar te maken – zeker vanaf langere afstand. Ook zagen we dat vooral de metro deze concentraties effectief ontsluit. En dat mensen het OV hier ook vooral voor gebruiken; in het dal en naar minder geconcentreerde gebieden is het marktaandeel van OV een factor 2 tot 10 lager. In de spits heeft betere benutting van het OV-systeem dan ook waarde; in het dal is er capaciteit te over. Voor de lange afstand gaat het met name om de trein. De vraag is dan ook hoe we met OV ruim 250.000 mensen snel naar hun werk en studie in de Randstad kunnen brengen – zonder grote nieuwe investeringen (*schema 7.1*). Drie elementen zijn hiervoor van belang: de keuze van de juiste poorten, een hoogfrequente bediening van de poorten door trein en lokaal HOV, en waar mogelijk beïnvloeding van de vraag (*schema 7.2*).

Keuze beperkt aantal OV-poorten met ‘eigen’ bestemmingen en lokaal HOV

De meeste mensen reizen over langere afstand naar concentraties. De keuze is dan die tussen auto en trein – al dan niet aangevuld met lokaal OV en de fiets⁸. Het is voor forensen het snelst om direct bij de bestemming afgezet te worden. Eerste keuze voor OV-poorten is dan ook het aantal spitsplekken dat direct vanaf het treinstation beloopbaar is. Daarnaast telt het aantal plekken dat met een snelle overstap op lokaal snel OV bereikt kan worden. Het is belangrijk niet te veel OV-poorten te kiezen. Daar wordt de trein langzaam van en dat versnippert het lokaal OV – met lagere frequenties en dus een langzamere reis tot gevolg – zie verder *hoofdstuk 8*.

Vervolgens is hoogfrequente bediening nodig – door trein én lokaal HOV

Na helderheid over wat de OV-poorten zijn kunnen zowel de trein als het lokaal (H)OV zich op deze poorten richten. Frequentie bediening van deze poorten door beiden is essentieel voor een snelle reis van de forens. Met een hogere frequentie zijn de wachttijden korter. En juist de wachttijden worden door mensen tot 3x zo lang ervaren als reistijd⁹. Deze bediening is een taak voor de lokale overheden en vervoerders (*hoofdstuk 9*) en het Rijk en de spoorsector (*hoofdstuk 10*).

Tenslotte beïnvloeding vraag: concentratie RO en zo mogelijk piekspreiding

Naast het richten van het OV-aanbod op een goede bediening van de vraag kunnen we ook denken aan het beïnvloeden van de vraag. Voor werk gaat het dan om het verder concentreren van spitsbanen rond de bestaande OV-infrastructuur. Dat leidt tot goed bereikbare en daarmee waardevolle werkplekken (hoge huur, lage leegstand). Dit is een taak voor lokale overheden. Voor piekspreiding is er ruimte voor vervoerders; dit bespreken we in *bijlage D*.

In de volgende hoofdstukken werken we de keuze van poorten en de opgave van lokale overheden (*hoofdstuk 9*) en van de spoorsector (Rijk, NS en ProRail; *hoofdstuk 10*) verder uit. Het nu volgende hoofdstuk gaat over de keuze van het beperkt aantal OV-poorten voor trein en lokaal HOV.

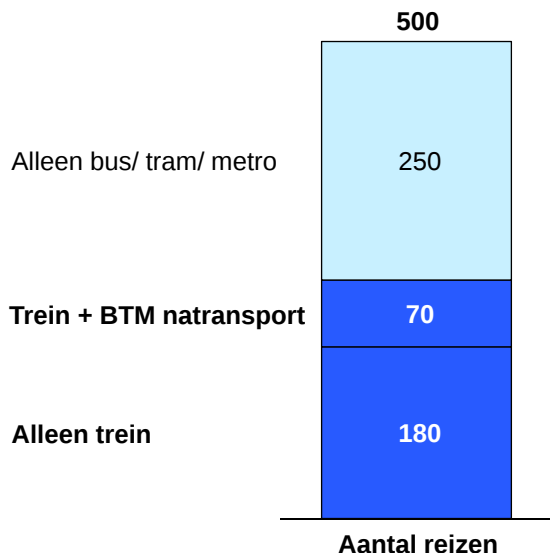
⁸ Fiets vooral bij herkomst, lokaal OV ook bij bestemming – zie *schema 2.2*

⁹ Zie bijvoorbeeld ‘Het belang van openbaar vervoer’ door CPB en KIM

Het gaat er om ca. 250 duizend mensen met trein en (deels) lokaal OV snel naar werk en HO te brengen

OV reizen Randstad in ochtendspits op werkdag
(‘000)

INDICATIEF



Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Kern betere benutting: frequent bedienen gekozen OV-poorten

- Hoogfrequente bediening door trein en lokaal HOV
 - Hogere frequentie betekent kortere wachttijden
 - Systeemsprong naar 'spoorboekloos', zowel voor trein als HOV natransport
- Kiezen van de juiste poorten met 'eigen' bestemmingen en lokaal HOV
 - Eerste keuze is het aantal spitsplekken dat direct vanaf het station beloopbaar is
 - Daarnaast telt het aantal plekken dat met snelle overstap op HOV bereikt kan worden
- Waar mogelijk beïnvloeding vraag
 - Vooral verdere concentratie van spitsbanen rond bestaande OV-infrastructuur (RO)
 - Daarnaast mogelijk piekspreiding door vervoerders

Pagina bewust leeg gelaten

8 Keuze voor de juiste OV-poorten essentieel

De keuze voor een klein aantal poorten waar veel mensen naar toe willen reizen is dus essentieel – dat maakt hoogfrequent OV maatschappelijk rendabel. Een goede OV-poort is allereerst zelf een eindhalte: binnen 800m lopen bevinden zich veel spitsplekken. Daarnaast heeft een goede OV-poort een snelle overstap op lokaal (H)OV; ‘overstapmachines’ hebben de voorkeur. Bij een OV-poort stoppen alle ICs en sprinters maar niet ieder IC-station is een OV-poort. Dit hoofdstuk gaat in op de keuze van OV-poorten voor de diverse steden.

Amsterdam: Amstel, Bijlmer en Sloterdijk in spits, CS en Zuid de hele dag

Amsterdam kent in de spits 5 OV-poorten die zowel direct als indirect veel spitsbanen ontsluiten (*schema 8.1*): Zuid (47k direct), Amstel (25k direct), Bijlmer (24k direct), Sloterdijk (14k direct) en CS (9k direct en een veelvoud binnen enkele metrohaltes). In het dal blijven CS en Zuid over, die met de Noord/Zuidlijn beiden het centrum van de stad snel en hoogfrequent ontsluiten. Lelylaan, Science Park, Muiderpoort, Duivendrecht en RAI zijn geen OV-poorten: het aantal (extra) ontsloten banen is te laag. Schiphol trekt de hele dag door zowel forensen als luchtreizigers en neemt daarmee een bijzondere positie in als ‘nationale’ OV-poort.

Rotterdam: CS en Blaak – de hele dag (beter) benutten

Rotterdam CS en Blaak ontsluiten direct en indirect veel spitsbestemmingen (*schema 8.2*): Centraal met de D/E-metrolijnen (11k direct plus 43k binnen 4 metrohaltes) en Blaak met de A/B/C-metrolijnen (7k direct en 83k binnen 4 metrohaltes). Daarnaast ontsluiten beide stations het centrum van Rotterdam. Ze hebben dan ook de hele dag een belangrijke functie.

Alexander heeft banen in de directe omgeving (7k) en een goede overstap op de metro. Vanuit de richting Utrecht is het de enige directe treintoegang tot de belangrijke A/B/C-metrolijnen. Daarmee komen echter niet veel extra spitsplekken snel binnen bereik. De beperkte concentratie samen met het grote aantal (gratis) parkeerplaatsen maakt Alexander nu geen OV-poort. Schiedam heeft veel minder banen in de directe omgeving (1k). De aansluiting op de A/B/C-metrolijnen vanuit de richting Den Haag is voor de meeste banen niet veel beter dan station Blaak. Hoewel beiden een goede rol in het netwerk hebben, volstaat de huidige bediening. Andere treinstations hebben vrijwel geen werkplekken op loopafstand.

Utrecht: alleen CS volwaardige OV-poort – de hele dag

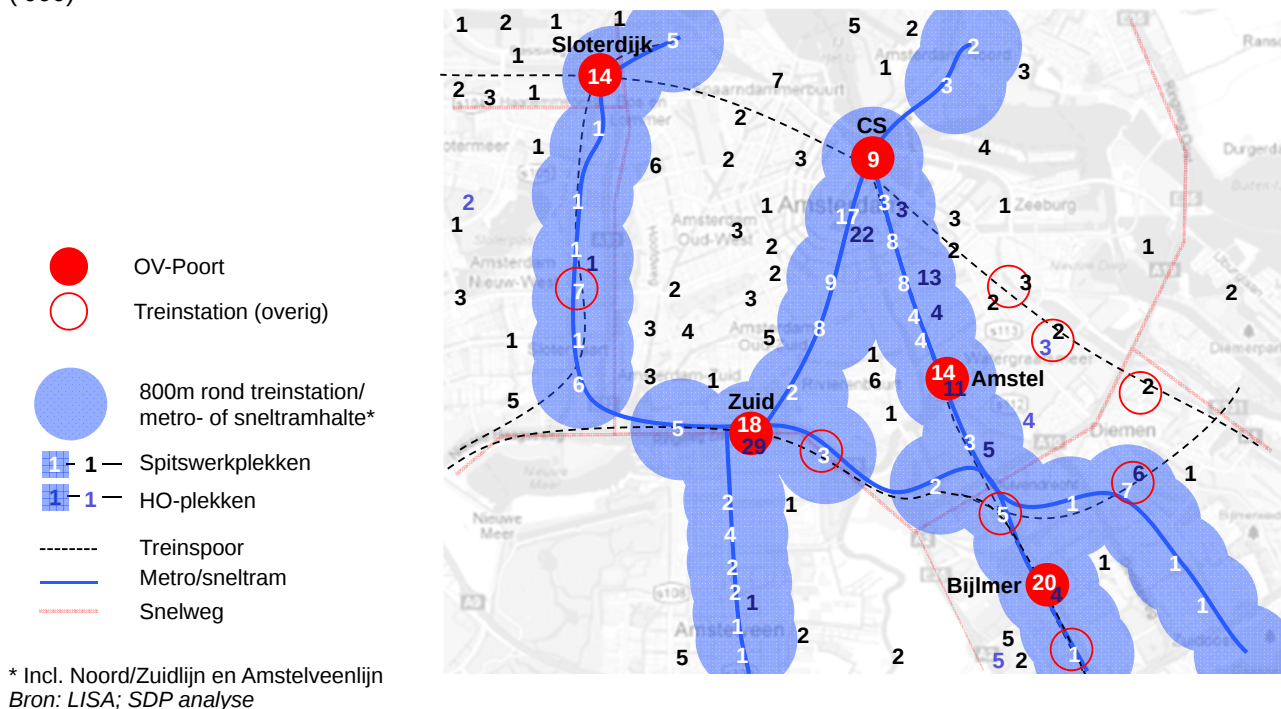
Utrecht breidt het aantal stations uit. Zo komen er nieuwe stations Leidsche Rijn en Vaartsche Rijn. Van alle stations is Utrecht Centraal echter het enige station dat in zichzelf een belangrijke bestemming is (26k direct, met SUNIJ- en Uithoftram nog bijna 90k indirect – *schema 8.3*). Ook mensen die naar de Uithof reizen met het OV doen dat via Utrecht Centraal en zullen dat grotendeels blijven doen na opening van Vaartsche Rijn en de aanleg van de Uithoftram (*schema 8.4*). Leidsche Rijn kan een belangrijke bestemming worden, maar heeft de komende jaren nog nauwelijks spitsbanen. CS is voorlopig dan ook de enige OV-poort van de stad.

Opgave samen: beperkt aantal relevante OV-poorten kiezen dichtbij belangrijke bestemmingen met oog op kwaliteit voor de reiziger

Schema 8.1

Amsterdam: 5 poorten ontsluiten direct 120 duizend spitsplekken; indirect nog eens bijna 200 duizend

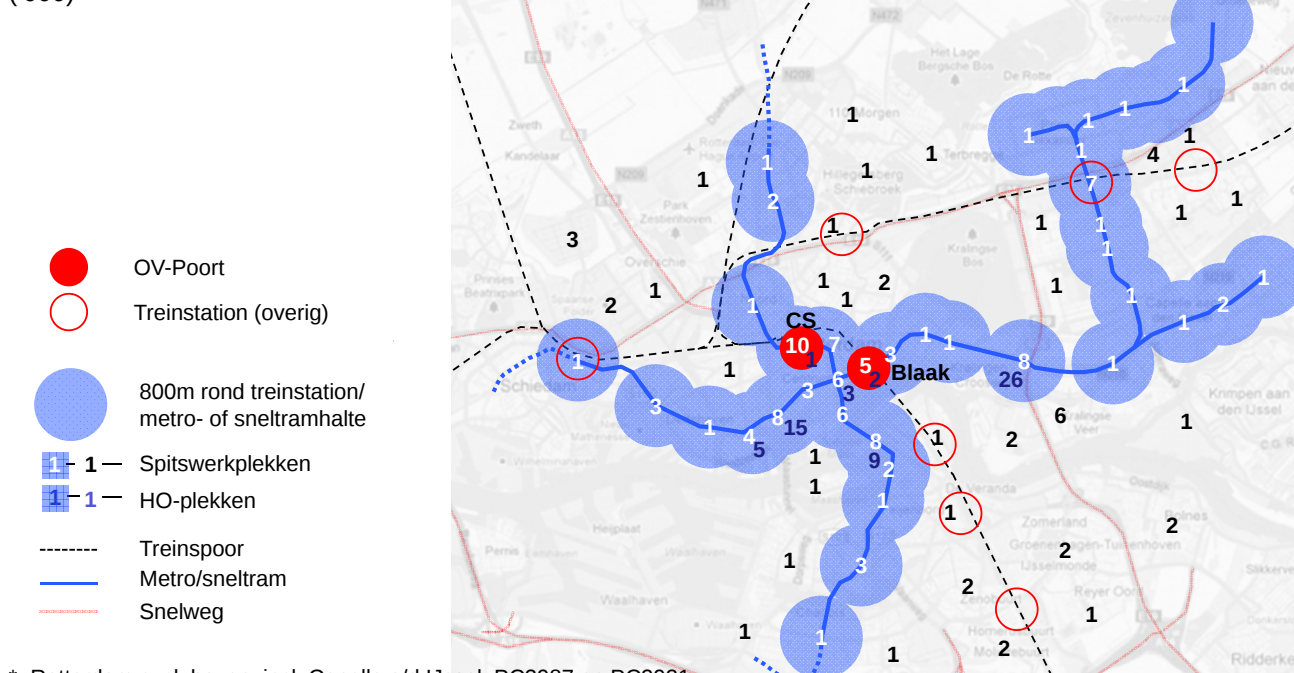
Spitswerk- en HO-plekken in Amsterdam - 2010
(‘000)



Schema 8.2

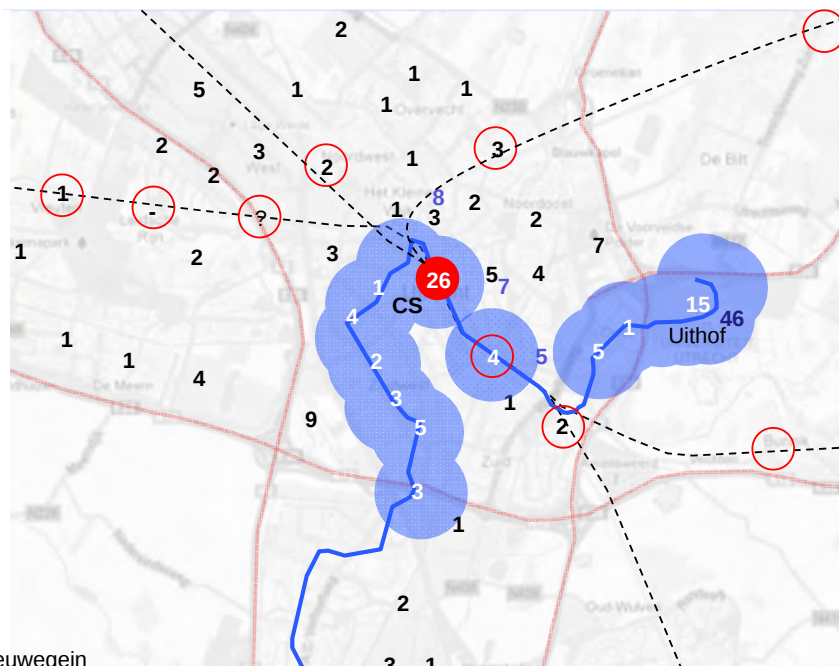
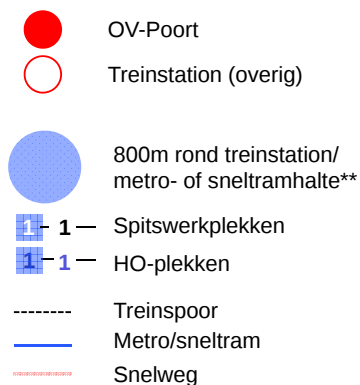
Rotterdam: 2 poorten ontsluiten direct 18 duizend spitsplekken; indirect nog eens bijna 150 duizend

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam* - 2010
(‘000)



Utrecht Centraal ontsluit direct 26 duizend spitsplekken; indirect nog eens bijna 90 duizend

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht* - 2011
(‘000)

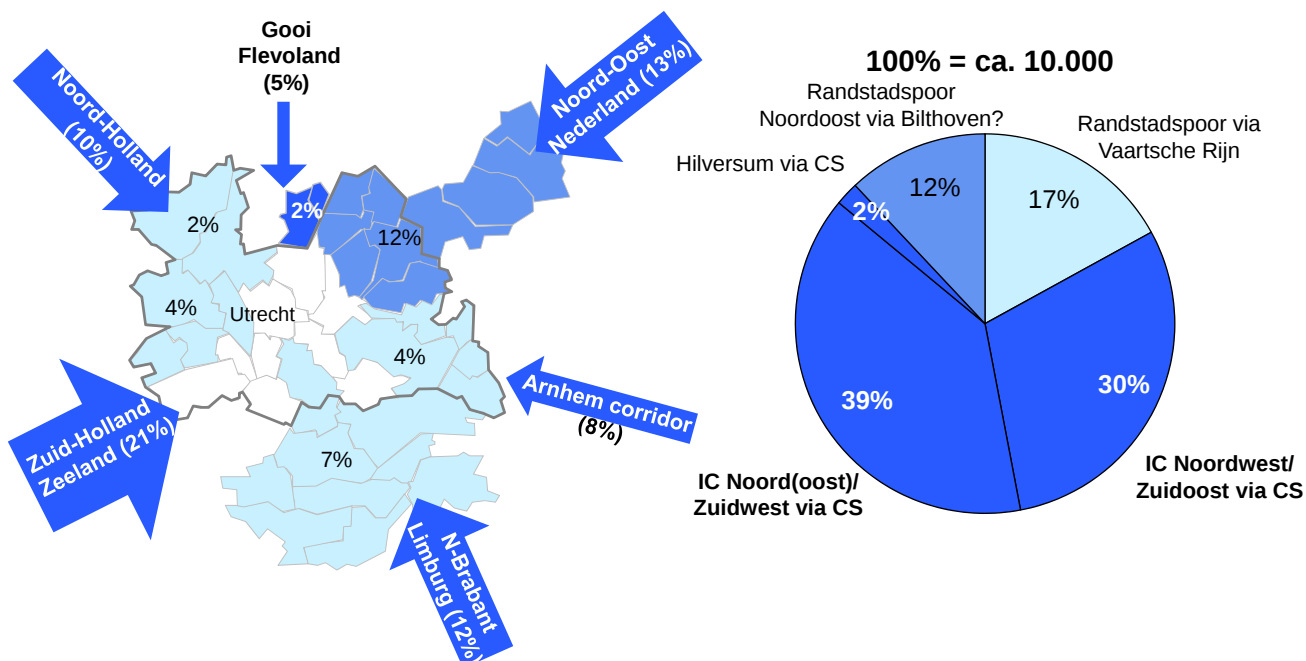


* Gemeente Utrecht en postcode 3439 uit Nieuwegein
** Incl. Uithoflijn en treinstations in aanbouw (LR en VR)
Bron: LISA; SDP analyse

Ook na opening Vaartsche Rijn gaan meeste reizigers naar de Uithof via Utrecht Centraal; deel mogelijk via Bilthoven

Interlokale werknemers/ studenten met bestemming Uithof
(100% = 33k dagelijks waarvan 10k met trein)

INDICATIEF



Bron: ProRail; BRU; UU en HU; SDP analyse

9 Lokale opgaven specifiek – en vaak uitdagend

Rotterdam: RO en flankerend beleid doorslaggevende keuzes

In het Centrum, inclusief de Kop van Zuid, heeft Rotterdam een compacte werk- en leefstad gecreëerd. Een hoogwaardige metro (12 tot 18x per uur) is de ruggengraat van het lokale OV-systeem en zorgt voor goede ontsluiting van veel spitsbanen en andere grootstedelijke voorzieningen. De metro is effectief aangesloten op het hoofdrailnet via vooral station CS (D/E-lijnen) en Blaak (A/B/C-lijnen).

Buiten het centrum is de situatie een andere. Het OV-gebruik naar Oost is relatief laag, waarschijnlijk door de beperkte concentratie en goede autobereikbaarheid. Rotterdam kiest naar wij begrijpen vooral voor verdere verdichting in het centrum en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid. Een verdere verbetering van het lokaal OV in Oost gericht op bestemmingen lijkt dan niet zinvol. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid lijken vanuit beter benutten vooral de gebieden op loopafstand van de gebundelde D/E-metrolijnen in aanmerking te komen. De E-lijn heeft Zuid recent een rechtstreekse verbinding gegeven tot aan Den Haag. Verdere compacte ontwikkeling/ expansie van de Kop van Zuid langs de route van de metrolijnen D en E lijkt een goede optie voor de verdere ontwikkeling van Zuid in de komende jaren. Zie ook *bijlage A*.

Utrecht: sterker lokaal OV – CS ontlasten en Uithof beter bereikbaar maken

CS is aan de treinzijde sterk, aan de ‘landzijde’ een knelpunt. Lokaal OV, auto en fiets ‘vechten’ om de ruimte. De vele spitsreizigers naar de Uithof spelen hierin een belangrijke rol. Oplossingen zijn te zoeken in de inrichting van het lokaal OV. Vaartsche Rijn en Bilthoven samen met een hoogwaardige tram-/ busverbinding kunnen 30% van de interlokale reizigers naar de Uithof afvangen – en daarmee Utrecht CS ontlasten. Verdere ontlasting is wellicht mogelijk met bijvoorbeeld tangentiële verbindingen. Of en hoe dit kan is uit te zoeken met OV-chipdata zoals we die voor Amsterdam en Rotterdam gebruikt hebben. Deze zijn voor Utrecht echter niet beschikbaar gekomen. Zie ook *bijlage B*.

Amsterdam: verbeteren OV-bediening 5 poorten met metro als ruggengraat

Er zijn veel investeringen gedaan en gepland om een spoorboekloze treinbediening van de Amsterdamse poorten mogelijk te maken. Lokaal gaat het om het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn en het hoogfrequent bedienen van alle poorten: de metro als ruggengraat. De poort Zuid is van centraal belang door de functie als bestemming én als knooppunt waar de Noord/Zuidlijn, Ringlijn en Amstelveenlijn samen komen. Voor een goed functioneren van Zuid is een snelle overstap trein-metro geschikt voor grote aantallen reizigers essentieel – dit dient bij de ontwikkeling van ZuidasDok voorop te staan. Naast de metro kunnen tram en bus gericht nog overblijvende leemtes in spitsbestemmingen vullen en herkomsten goed bedienen. Dit betekent een betere lokale bediening van de poorten naast CS en een versterking van de tangenten. De lokale ruimtelijke ontwikkeling en het parkeerbeleid lijkt veelal op orde. Zie ook *bijlage C*.

De lokale opgave: RO en snel OV richten op deze poorten

Goede lokale ontsluiting van de OV-poorten is essentieel – zowel lopend als met een snelle overstap op relevant lokaal HOV. Deze opgaven zijn specifiek per stad. Met HOV lijnvoering en frequentie kiezen we voor kwaliteit voor de spitsreiziger.

Lokale opgaven specifiek per gebied

	Amsterdam	Rotterdam	Utrecht
Poorten	Ontwikkelen ZuidasDok met snelle overstap van trein op lokaal HOV voor grote aantallen forensen	Nader te bepalen (bijv. looproutes Blaak)	CS inrichten voor lokaal OV uitdaging; Bilthoven faciliteren massale overstap richting Uithof
OV	Metro hoogfrequent als ruggengraat Bus/tram lokaal vanaf alle poorten (minder CS) en als tangenten (ribben)	Lokaal OV meer richten op station Blaak (mogelijk richting Kop van Zuid)	Tram naar de Uithof; HOV bussen vanaf Bilthoven naar de Uithof
RO	RO bij poorten blijven ontwikkelen	Verdere concentratie rondom stations en metrolijnen; bijv. (Kop van) Zuid	Toekomstige RO planning meer richten op CS met uitstraling langs sneltram corridors

10 Opgave trein: PHS doen – spoorboekloos in de spits

Het OV-systeem wordt beter benut met een hogere kwaliteit als forensen een zo kort mogelijke reis met de snelste vervoermiddelen maken. Betrouwbaar en met hoge frequenties opdat wachttijden kort zijn. Met een gevoel van ‘spoorboekloos’ reizen. Dat is aantrekkelijk voor de Reiziger en dus een kans voor de vervoerder. De versterking van infra met PHS is hiervoor bedoeld: 6 IC + 6 sprinters per uur.

OV-poorten in spits spoorboekloos bedienen – daar stopt iedere trein

In de spits reizen grote aantallen mensen met het OV naar sterke concentraties. Forensen die dagelijks dezelfde reis snel en betrouwbaar willen afleggen. Met de trein gaat het vooral om langere afstand (tot 80 km). Spoorboekloos reizen is voor deze grote groep forensen een systeemsprong: het maakt het mogelijk om op routine van huis naar werk te pendelen – met hogere beleefde robuustheid. “De trein van spoor A brengt mij naar kantoor. Vertrek over 4 minuten” (*schema 10.1*). De OV-poorten zoals aangewezen in hoofdstuk 8 zijn zelf een grote bestemming én verdeelpunt naar lokaal OV. En daarmee cruciaal voor de bereikbaarheid van de steden; hier is spoorboekloze bediening nodig vanuit de belangrijke corridors – waar nodig met snelle overstap trein-trein. Dat betekent hoge frequenties (6+6) en eenduidige vertrekpunten. Op de belangrijke stations stopt iedere trein¹⁰. Dat versterkt de aantrekkelijkheid naar de grote steden én tussen de steden onderling.

Blaak hoort hier bij – de voordelen zijn duidelijk groter dan de nadelen

Een volwaardige IC status op Rotterdam Blaak zorgt voor de systeemsprong naar een spoorboekloze bediening voor meer dan 10.000 mensen. Blaak verzorgt de snelle verbinding met het nabijgelegen zakencentrum en de overstap op metrolijnen A, B en C (naar Dijkzigt, Kralingse Zoom en verder). Echter, nu stoppen niet alle IC's op Blaak. Als OV-poort zou dit wel moeten⁹. Een doorrekening laat zien dat de bestaande reizigers er netto op vooruit gaan. Daarnaast kunnen nieuwe reizigers aangetrokken worden – met bestemmingen én met herkomsten langs de A/B/C-lijnen (*schema 10.2*). Veel potentiële OV-gebruikers wonen langs de A/B/C-lijnen.

Betrouwbaar bedienen relevant verzorgingsgebied poorten heeft spitsprioriteit

Voor de bereikbaarheid van spitsbestemmingen is het van belang mensen snel en betrouwbaar aan te voeren vanaf hun woonplaats. Dit betekent een straal van ca. 80 kilometer rondom de OV-poorten. In enkele gevallen is verlenging gewenst (bijvoorbeeld trein naar Amsterdam die start op Schiphol beginnen in Den Haag). Daar waar ook goederen rijden is in de spits (2x2 uur per dag) prioriteit nodig voor het forensenverkeer – dan is OV cruciaal en worden de meeste reizigers vervoerd. Het gaat om kleine aantallen goederentreinen. Per verbinding kan het beste bekeken worden hoe goederenvervoerders in het dal een aantrekkelijker product kunnen krijgen – bijv. zonder non-commercial stops en met planningsvrijheid.

Opgave Rijk en spoor: in de spits spoorboekloos reizen naar de OV-poorten

Er is al veel in PHS/ OV-SAAL geïnvesteerd. De laatste aanpassingen zijn nu nodig om spoorboekloos te reizen naar de OV-poorten – zeker in de spits. Dankzij keuze van beperkt aantal poorten in de spits kan zo kwaliteit geleverd worden met het maatschappelijk rendement op de investeringen en ruimte in het dal.

¹⁰ Standaard voor ICs en sprinters; specifiek te bekijken voor internationale treinen en de Fyra

Spoorboekloos reizen: een eenvoudige én hoogfrequente reis tussen huis en werk

VOORBEELD



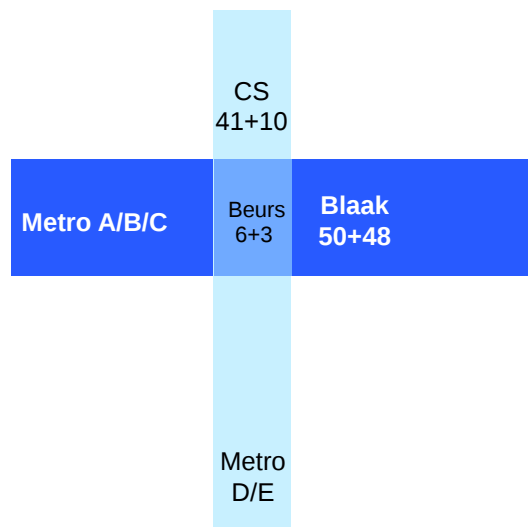
- Eenvoud: zelfde bestemming vanaf hetzelfde perron
- Hoogfrequent: korte wachttijd tussen treinen

Bron: The Straits Times, Singapore MRT/LRT

Blaak volwaardig IC station met spoorboekloze bediening – ontsluit met A/B/C-metrolijnen zelfs meer werk en HO dan CS

Spitsplekken Rotterdam per metrolijn*
('000 spitswerk- + HO-plekken)

INDICATIEF



Verbetering op drie aspecten

- Naast CS verdient ook Blaak status volwaardig OV-poort – alle binnenlandse treinen hier ook stoppen
- Extra stop voor bestaande reiziger naar Rotterdam netto voordeliger
 - Ca. 2,5-3 duizend mensen in spits 3 min langer in de trein door halteren
 - Ca. 2-3,5 duizend mensen in spits 4 tot 15 min sneller**
- Daarnaast potentieel nieuwe reizigers
 - Naar Rotterdam door snellere verbinding deur-tot-deur en 'altijd Blaak zonder verrassingen' (spoorboekloos reizen)
 - Vanuit Rotterdam door ruimere keus in vertrekpunten en tijden in Rotterdam

* Binnen 800 meter van metrohalte. A/B/C-lijnen van Schiedam tot Alexander; D/E-lijnen van Meijersplein tot Slinge

** Obv rijtijden en wachttijden, waarbij een conservatieve wachttijdfactor van 2 is gehanteerd

Bron: LISA; MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

11 Weg vooruit vraagt om samenwerking bestuurders Randstad

De reiziger wil snel van deur-tot-deur – over grenzen van concessies heen

In de voorgaande hoofdstukken zagen we dat forensen OV gebruiken om naar geconcentreerde locaties te gaan. Het OV kan deze mensen snel op hun bestemming brengen door een klein aantal poorten frequent te bedienen – zowel met de trein als met de metro en snelle tram of bus. Dit vraagt om samenwerking op Randstad-niveau. Het gaat immers om mensen die in Leiden, Dordrecht, Gouda, Spijkenisse en andere steden en dorpen wonen en gaan werken in de G4. Om de bereikbaarheid van voor heel Nederland belangrijke economische concentraties. Om reizen van woon- naar werkplek of winkel en weer terug. Met één of meerdere vervoerders en door gebieden van één of meerdere concessieverleners. Voor de reiziger moet het voelen als één snelle en prettige reis van deur-tot-deur.

Poorten kiezen voor kwaliteit is essentieel – goed afgestemd met RO

OV heeft maatschappelijke waarde van en naar RO-concentraties. In lijn met StedenbaanPlus (zie *bijlage E*) en ‘BB-ROVA’ (zie *bijlage C*) wordt in dit rapport de nadruk gelegd op een snelle reis van forensen naar deze concentraties. Door een klein aantal OV-poorten te kiezen en deze door lokaal en interlokaal OV hoogfrequent te laten bedienen – zoals Rotterdam Blaak en Amsterdam Zuid. Dat is goed voor de bereikbaarheid. Het kiezen van de echte poorten bij concentraties is daarvoor essentieel. Omgekeerd is het van belang dat RO zich richt op de bestaande OV-infrastructuur. Het hoogwaardig *ontsluiten* van nieuwe concentraties vraagt immers grote investeringen en daarvoor is geen geld. Tegelijkertijd zijn er goede mogelijkheden voor verdere verdichting rond bestaande OV-haltes. Zo ontwikkelen zich goed bereikbare en waardevolle locaties (hoge huren, lage leegstand). Ook bij RO gaat het om kiezen voor kwaliteit.

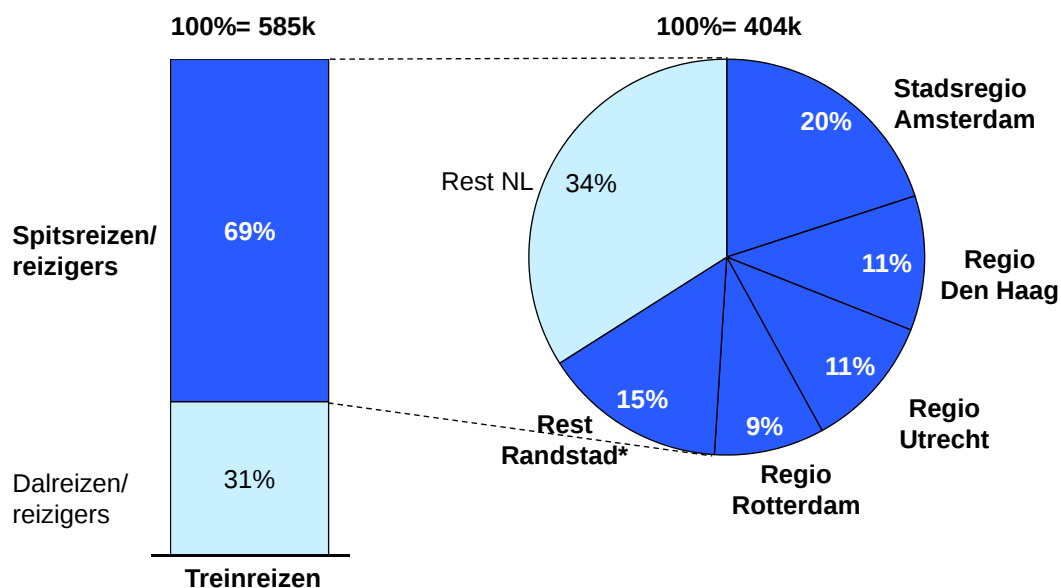
Zekerstellen spoorboekloos reizen in en naar de Randstad in de spits

De schaal en dichtheid van de Randstad vraagt om een OV-aanpak zoals we die in buitenlandse metropolen kennen – zeker in de spits (*schema 11.1*). Dit vraagt een ‘systeemsprong’ naar spoorboekloos reizen. Hiervoor is al veel gedaan: het spoorstelsel is uitgebreid met bijvoorbeeld viersporigheid Amsterdam-Utrecht en PHS/ OV-SAAL. ZuidTangent en RandstadRail vergroten de directe bereikbaarheid vanuit veel woongebieden. Verdere verbeteringen zoals ZuidasDok, de Uithoftram en de Noord/Zuidlijn vullen de deur-tot-deur mogelijkheden aan. Het komt er nu op aan dat we deze infrastructuur optimaal gaan benutten. Dat betekent in de optiek van dit onderzoek: in ieder geval hoogfrequent en spoorboekloos reizen in de spits gericht op forse forensenstromen. Naar of via de OV-poorten met hoogfrequente trein en metro. Ondanks bezuinigingen in de spoorsector is het in het belang van de Randstad en heel Nederland dat dit overeind blijft – zeker in de spits. Kiezen voor kwaliteit.

Schema 11.2 geeft een synthese van de implicaties voor de bestuurders uit de Randstad gezamenlijk met opgaven voor het Rijk/ spoor en voor de decentrale overheden en vervoerders. In de praktijk kan dit via het overleg met de Noord- en Zuidvleugel; zolang het belang van de forensen maar voorop staat – ook over de grenzen van de vleugels heen. De analyses in dit rapport kunnen daarvoor een ‘atlas’ zijn – welke dikke stromen hebben voor- of nadeel van een plan?

Groot belang van de spits met vergelijkbare problematiek in de Randstad; samenwerking is nuttig

Treinreizigers naar bestemmingsregio op werkdag



* Leiden, Haarlem, Hilversum, Amersfoort belangrijkste bestemmingen (>4k)
Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Implicaties voor bestuurders Randstad

- Gebruik maken mogelijkheden voor beter OV in de spits: systeemsporg
 - Invoeren 6+6 op belangrijkste treinforesenlijnen
 - Benutten hoogfrequente metro/ sneltram als ruggengraat lokaal OV
 - Beperken complexiteit door doelgericht kiezen van OV-Poorten voor efficiënte overstap trein/ lokaal OV
- Ruimte bieden voor andere en minder intensieve dienstregeling in dal
 - Onderkennen verschillen in omvang en aard (bestemmingen)
 - Ruimte bieden aan andere reizigers/ belanghebbenden in het dal
- RO en flankerend beleid in lijn hiermee
 - Verdere groei nabij Poorten (en hun verzorgingsgebied)
 - Flankerend beleid – bijvoorbeeld parkeren – passend bij OV voorzieningen

Pagina bewust leeg gelaten

INHOUDSOPGAVE BIJLAGEN

Bijlage A: Rotterdam – in zijn geheel en in meer detail	42
Analyse: spitsbestemmingen geconcentreerd; meeste ontsloten met HOV.....	42
Keuze poorten: CS en Blaak – de hele dag.....	42
Lijnvoering en frequentie: Blaak als volwaardig IC station	43
Ruimtelijke ontwikkeling: RO en flankerend beleid doorslaggevende keuzes	43
Bijlage B: Utrecht – in zijn geheel en in meer detail	50
Analyse: beperkt deel banen in Utrecht met trein ontsloten.....	50
Keuze poorten: alleen CS volwaardige OV-poort – de hele dag.....	50
Vaartsche Rijn met Uithoftram kan deel reizigers naar Uithof afvangen.....	50
Bilthoven kan net als Vaartsche Rijn deel van reizigers naar Uithof afvangen	50
Leidsche Rijn: nog geen concentratie; wellicht toekomstige RO bij station.....	50
Utrecht Centraal mogelijk te ontlasten door invoering tangentlijnen.....	50
Bijlage C: Amsterdam – in zijn geheel en in meer detail	58
Bijlage D: Beïnvloeding vraag door piekspreiding.....	60
Piekspreiding van belang voor vervoerders – frequenties wel op niveau houden...	60
Werk: spreiding over de dagen van de week benut ook kantoorruimte beter.....	60
Beïnvloeden ‘onderwijspiek’ in samenhang met OV studentenkaart bekijken.....	60
Bijlage E: Bevindingen in lijn met StedenbaanPlus	62
Verschillen/ overeenkomsten met StedenbaanPlus	62
StedenbaanPlus en Kiezen voor Kwaliteit kunnen elkaar positief beïnvloeden.....	62
Bijlage F: Analyse steunt op inzicht en gegevens van veel partijen	64
Kwantitatieve aanpak met inbreng van alle partijen; samen zien we het geheel.....	64

Bijlage A: Rotterdam – in zijn geheel en in meer detail

Analyse: spitsbestemmingen geconcentreerd; meeste ontsloten met HOV

Rotterdam is een netto-importeur – er zijn meer reizen met een bestemming in Rotterdam dan reizen vanuit Rotterdam naar elders. De reizen met bestemming Rotterdam zijn dan ook bepalend in de spits (*schema A.1*).

Slechts een beperkt deel van de banen is relevant voor de spits (*schema A.2*). Die banen zijn bovendien geconcentreerd – 80% van de spitsplekken (inclusief HO) in Rotterdam is gelegen in het Centrum inclusief de Kop van Zuid en ‘Oost’ (*schema A.3*). De bereikbaarheid van deze spitsplekken is een zaak van de Randstad – 2/3 van de spitsreizigers naar Rotterdam reist van verder dan 10 kilometer (*schema A.4*). De meeste spitsplekken zijn met HOV ontsloten: 77% van de spitsplekken zijn hoogwaardig ontsloten door trein en metro (*schema A.5-6*).

Keuze poorten: CS en Blaak – de hele dag

Rotterdam heeft twee stations die direct en indirect grote aantallen spitsbestemmingen ontsluiten (*schema A.7*): Rotterdam Centraal, dat de overstap is op de D/E-metrolijnen en Rotterdam Blaak, dat de overstap is op de A/B/C-metrolijnen (voor treinreizigers uit richting Delft en Dordrecht – ca. 2/3 van totaal). Daarnaast ontsluiten beide stations het centrum van Rotterdam. Ze hebben dan ook de hele dag een belangrijke functie. Naast Blaak ontsluiten Alexander en Schiedam ook de lijnen A/B/C.

Station Alexander heeft in de directe omgeving 7k spitsplekken en een goede overstap op de metro; daarmee komen echter niet veel extra spitsplekken snel binnen bereik. Vanuit de richting Utrecht is Alexander wel de enige treintoegang tot de belangrijke A/B/C-metrolijnen; circa 1/3 van de treinforesen komt uit deze richting.

Er zijn geen aanwijzingen dat het aantal spitswerkplekken in Oost zal toenemen; er is eerder een trend van toenemende leegstand en verhuizing naar het centrum (bijv. kantoor AD). Ook is er geen reden om aan te nemen dat het nu lage OV-aandeel zal stijgen. Het lage aandeel OV lijkt het gevolg van een goede autobereikbaarheid en de mogelijkheid tot gratis parkeren. Zonder wijziging van het RO- en parkeerbeleid (op Alexander en Kralingse Zoom) lijkt Alexander niet belangrijker te worden als overstappunt van trein naar metro. Er zijn nu dan ook geen aanvullende wensen voor trein of lokaal OV en de status van ‘OV-poort’ is niet van toepassing. Er wordt dus geen wijziging voorgesteld.

Station Schiedam heeft een klein aantal banen in de directe omgeving (1k) en de aansluiting op de A/B/C-metrolijnen vanuit de richting Den Haag is voor de meeste banen niet veel beter dan station Blaak. In het netwerk heeft Schiedam een goede rol als overstap vanuit de corridor naar Hoek van Holland en van trein op metro. Het gaat daar vooral om korte afstanden in het sprinterbereik. Met PHS op deze corridor zal de bediening met sprinters al toenemen. We zien geen aanleiding voor een verzoek voor betere bediening van Schiedam. Ook hier is derhalve de status van ‘OV-poort’ niet van toepassing.

Andere treinstations in Rotterdam hebben vrijwel geen spitsplekken binnen hun verzorgingsgebied.

Lijnvoering en frequentie: Blaak als volwaardig IC station

Een volwaardige IC status op Rotterdam Blaak is een stap naar de systeemsprong van een spoorboekloze bediening voor meer dan 10.000 mensen. Blaak verzorgt de snelle verbinding met het nabijgelegen zakencentrum en de overstap op metrolijnen A, B en C (naar Dijkzigt, Kralingse zoom en verder). Recent groeide het aantal reizigers op Blaak al en heeft NS de lijnvoering (daarna) versterkt (*schema A.8*). Echter, nog niet alle IC's stoppen op Blaak. Als OV-poort zou dit wel moeten (m.u.v. internationale/ HSL treinen; daarvoor is één station per stad afdoende). Een doorrekening laat zien dat de bestaande reizigers er netto op vooruit gaan. Daarnaast kunnen nieuwe reizigers aangetrokken worden – met bestemming langs de A/B/C-metrolijnen. Ook als herkomst kan dit betekenis hebben (*schema A.9*). Veel potentiële OV-gebruikers wonen immers langs de A/B/C-metrolijnen.

Daarnaast kunnen andere verbindingen wellicht nieuwe reizigers trekken. Een directe treinverbinding (sprinter) Gouda–Alexander–Schiedam–Den Haag in de spits, niet via Rotterdam centraal, lijkt het onderzoeken waard. De A20 en A13 kennen veel files. Dat kan een latente vraag signaleren. Daarbij zijn er aan de noordoostkant van Rotterdam veel woningen bij gekomen (nabij de metrolijn Alexander-Nesselande). Nu reizen weinig mensen met de trein op het genoemde traject – de reistijd kan aanzienlijk korter indien overstappen op CS niet meer nodig is. Een rechtstreekse sprinter zou in de spits mogelijk sneller zijn dan de auto. Overigens kennen Den Haag, Amsterdam en Utrecht al (goed gebruikte) verbindingen die het centraal station mijden (*schema A.10*).

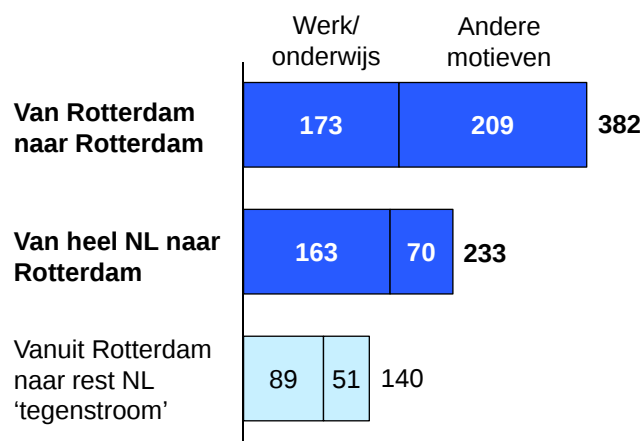
Ruimtelijke ontwikkeling: RO en flankerend beleid doorslaggevende keuzes

In het Centrum, inclusief de Kop van Zuid, heeft Rotterdam een compacte werk- en leefstad gecreëerd. Een hoogwaardige metro (12 tot 18x per uur) is de ruggengraat van het lokale OV-systeem en zorgt voor goede ontsluiting van veel spitsbanen en andere grootstedelijke voorzieningen. De metro is effectief aangesloten op het hoofdrailnet via vooral CS (D/E-lijnen) en Blaak (A/B/C-lijnen). Buiten het centrum is de situatie een andere. Het OV-gebruik naar Oost is relatief laag, waarschijnlijk door de beperkte concentratie en goede autobereikbaarheid. Rotterdam kiest naar wij begrijpen vooral voor verdere verdichting in het centrum en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid. Een verdere verbetering van het lokaal OV in Oost gericht op bestemmingen lijkt dan niet zinvol. Voor bestaande reizigers kan vooral het lopen vanaf Kralingse Zoom verbeterd worden (*schema A.11*).

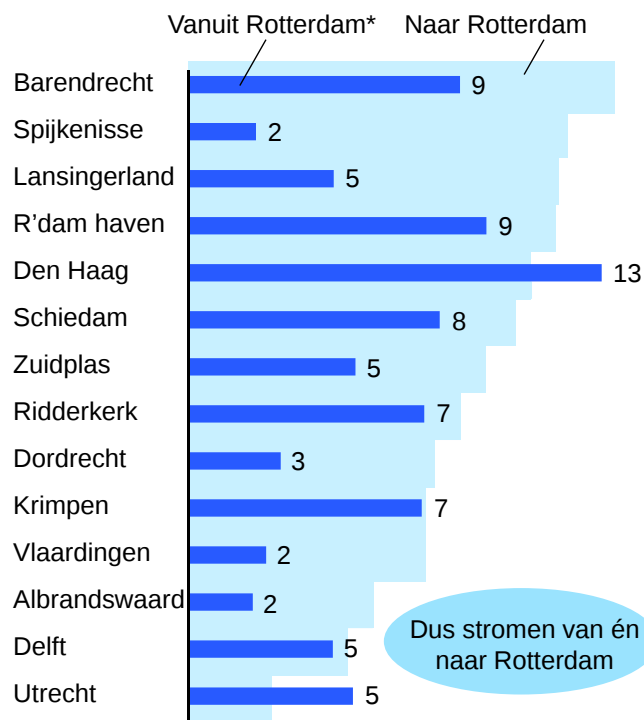
Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid lijken met het oog op beter benutten, vooral de gebieden op loopafstand van de gebundelde D/E-lijn in aanmerking te komen. De E-lijn heeft Zuid recent een rechtstreekse verbinding gegeven tot aan Den Haag met veel woonwijken (en werkgebieden). Verdere compacte ontwikkeling/ expansie van de Kop van Zuid langs de route van de metrolijnen D en E lijkt een goede optie voor de verdere ontwikkeling van Zuid in de komende jaren.

Reizen met bestemming in Rotterdam zijn bepalend; reizen naar buiten zijn doorgaans kleiner dan omgekeerde stroom

Reizen >1 km enkele reis op werkdag
(‘000)



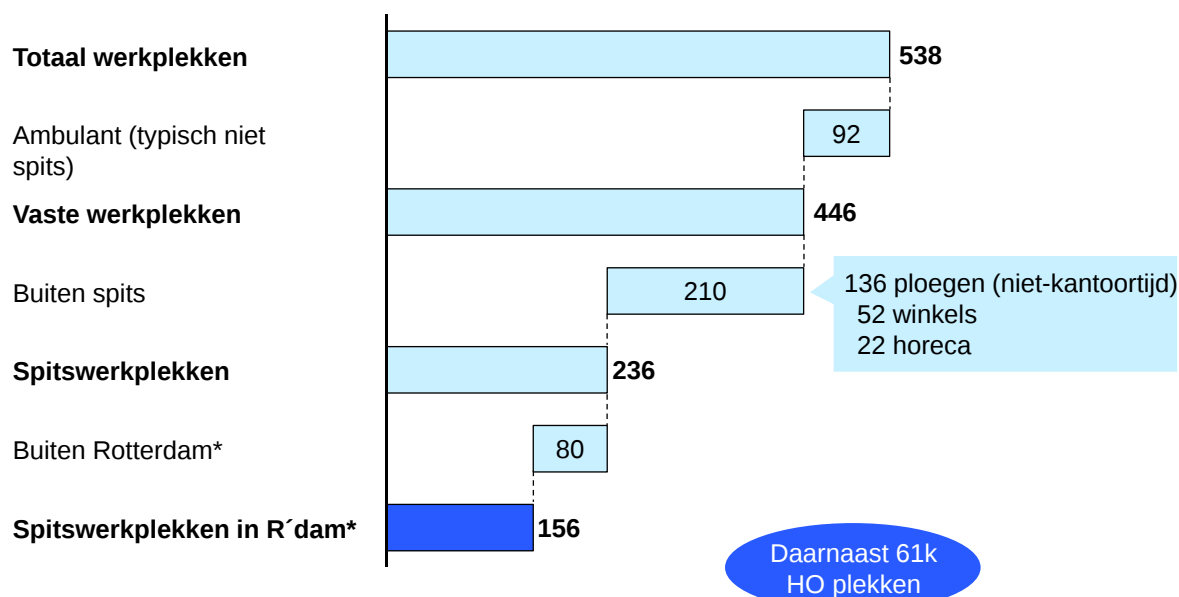
* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921
Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse



Voor de spits is een beperkt deel van de banen relevant

Werkplekken SRR - 2010
(‘000)

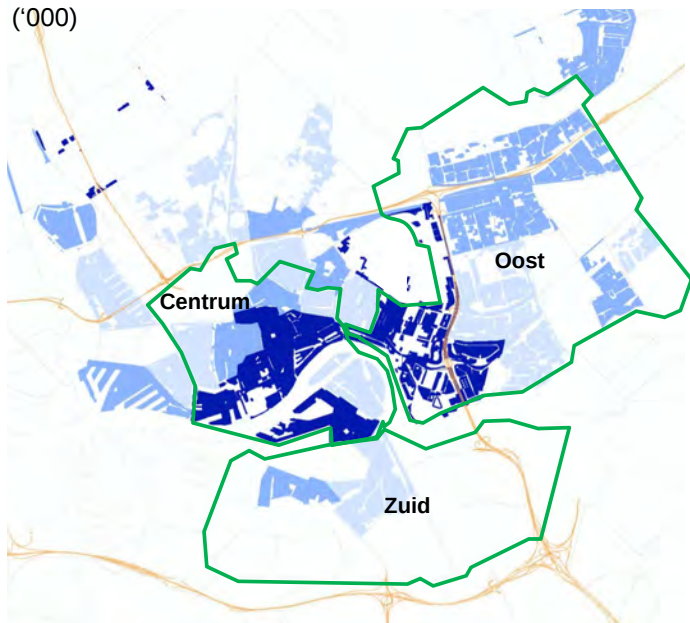
INDICATIEF



* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921
Bron: LISA; SDP analyse

Rotterdam: centrum incl. Kop van Zuid en Oost hebben samen 80% van de spitsplekken

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam-stad - 2010
(‘000)



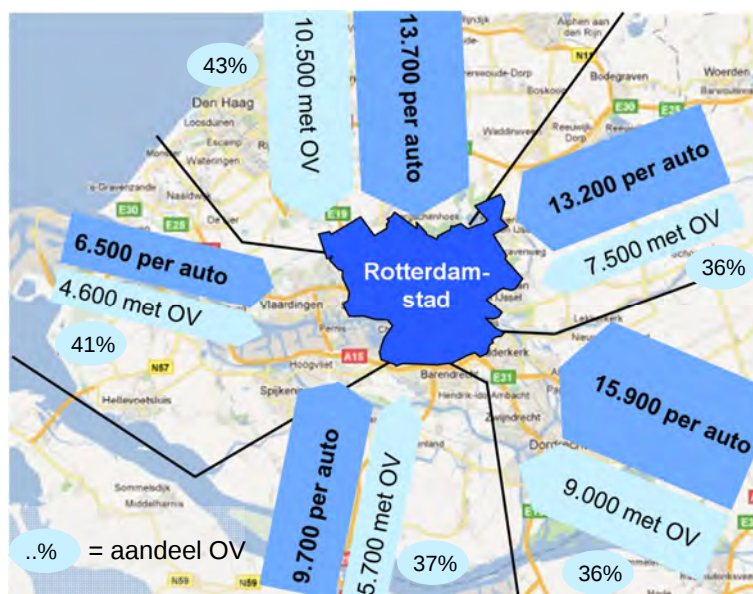
Gebied	Spitswerk	HO	
Centrum	65	35	100
Oost	48	26	74
Zuid	18		
Overig	25		

Meest geconcentreerde 60% Volgende 20% Volgende 10% Laatste 10%

Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

De meeste mensen komen van grotere afstand naar de stad – bereikbaarheid van de stad is dus relevant voor OVbR

Spitsreizen* op werkdag met bestemming Rotterdam-stad**
(Aantal reizen)



Totaal	202
1-10 km	67
>10 km	135

* Daarnaast nog 68k spitsreizen lopend en met de fiets

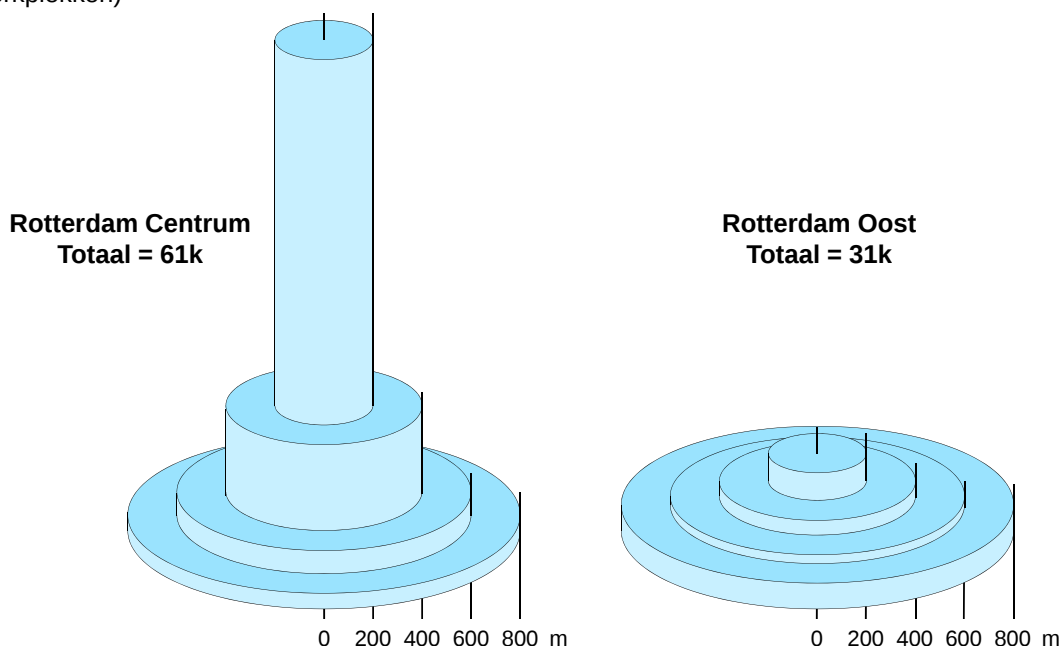
** Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921

Bron: MON; Mob. vanuit-de-Mens; LISA; SDP analyse

Spitsplekken in Centrum sterk geconcentreerd rond metrohaltes, in "Oost" meer gespreid

Spitswerkplekken* in Centrum en "Oost" naar afstand tot metrohalte
(# spitswerkplekken)

INDICATIEF

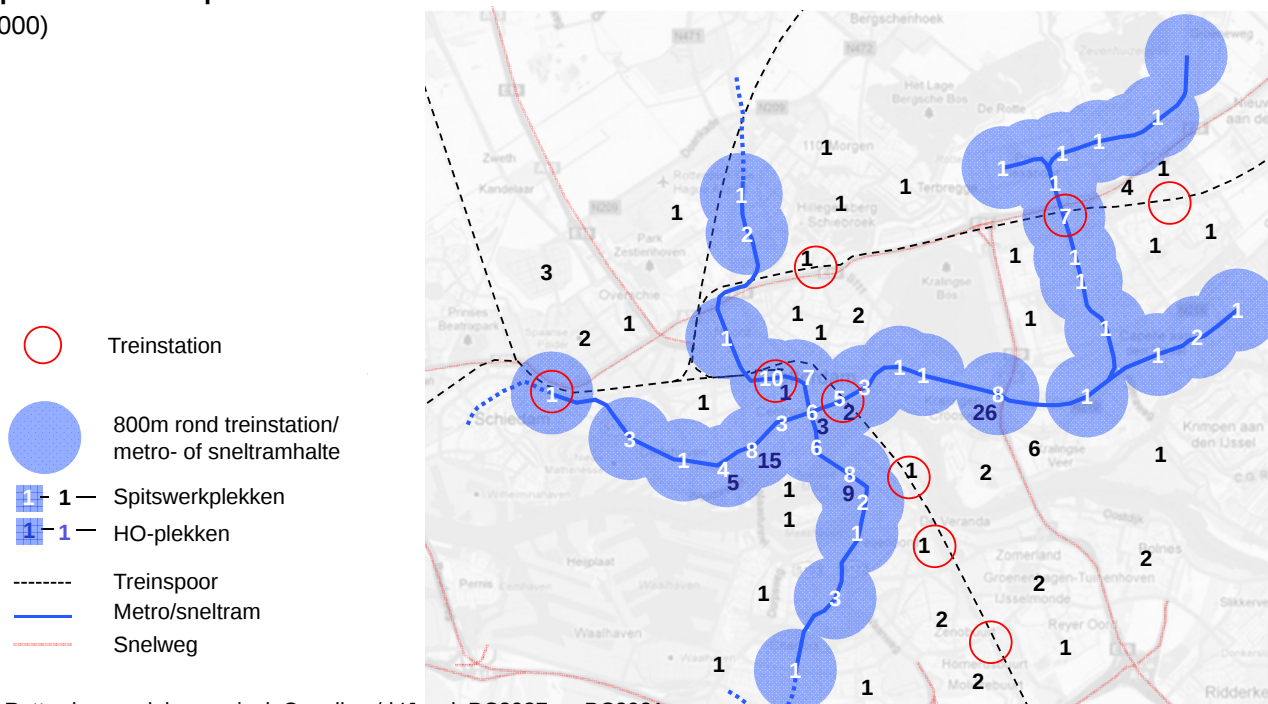


* Binnen 800m van een metrohalte

Bron: LISA; SDP analyse

77% spitsplekken in Rotterdam ontsloten met metro; Meerdere overstapmogelijkheden tussen metro en trein

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam* - 2010
(‘000)

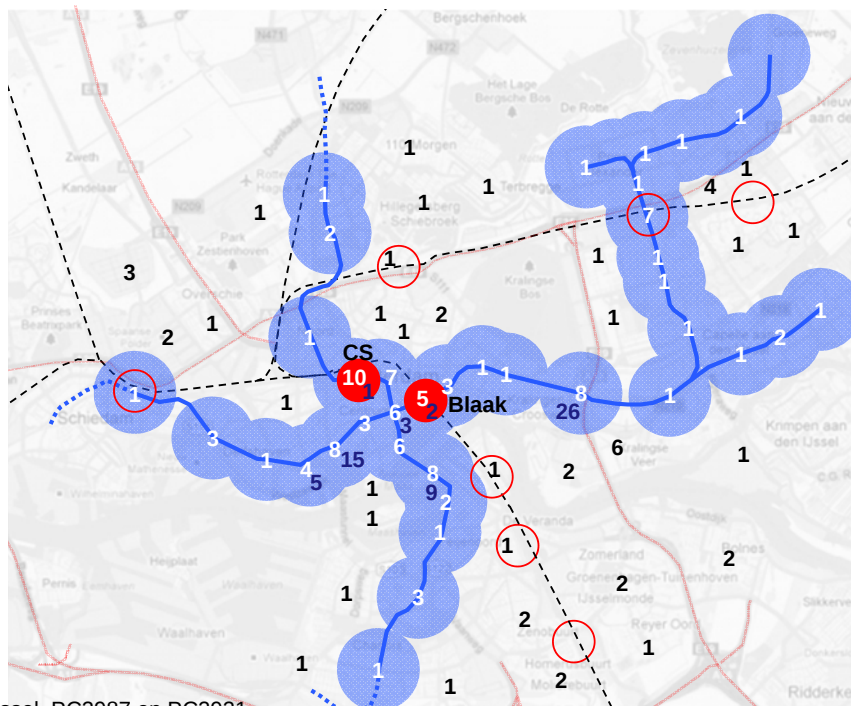
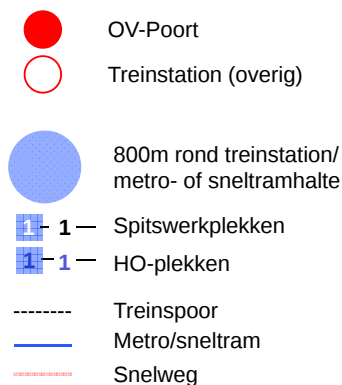


* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921
Bron: LISA; SDP analyse

Rotterdam: 2 poorten ontsluiten direct 18 duizend spitsplekken; indirect nog eens bijna 150 duizend

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam* - 2010

('000)



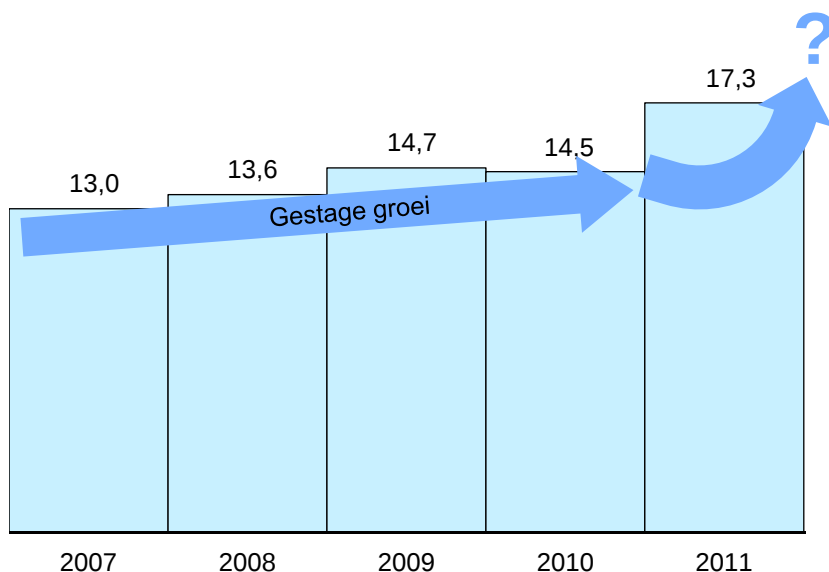
* Rotterdam excl. haven, incl. Capelle a/d IJssel, PC2987 en PC2921

Bron: LISA; SDP analyse

Recente versterking lijnvoering op Blaak levert belangrijke bijdrage aan bereikbaarheid Rotterdam

In/uitstappers per dag station Rotterdam Blaak

('000)



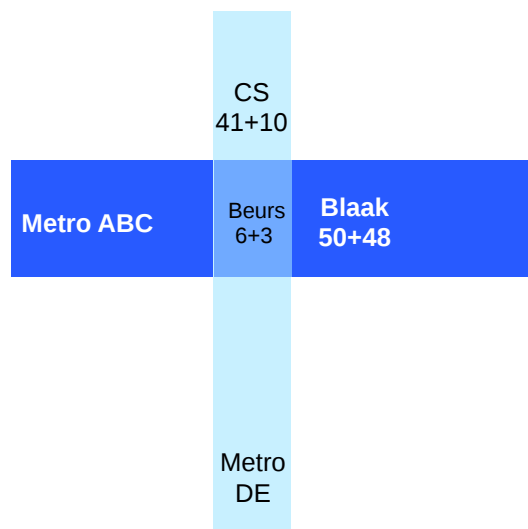
Opmerkingen

- In december 2011 werd Blaak een IC station
 - 4x/uur IC naar Amsterdam
 - 1x/uur IC naar Vlissingen
 - 3x/uur IC naar Dordrecht
- In de dienstregeling 2013 verdere verbetering lijnvoering Blaak
 - Trein naar Vlissingen nu 2x/uur
 - Trein naar Amsterdam nu 2x/ uur door naar Lelystad
- ICs naar Breda en Den Haag (2x/uur) stoppen niet op Blaak
- Wat kunnen we verwachten als Blaak een stop wordt voor alle ICs? In de spits?

Blaak volwaardig IC station met spoorboekloze bediening – ontsluit met ABC-lijnen zelfs meer werk en HO dan CS

Spitsplekken Rotterdam per metrolijn*
(*000 spitbanen + HO-plekken)

INDICATIEF



Verbetering op drie aspecten

- Naast CS verdient ook Blaak status volwaardig OV-poort – alle binnenlandse treinen hier ook stoppen
- Extra stop voor bestaande reiziger naar Rotterdam netto voordeliger
 - Ca. 2,5-3 duizend mensen in spits 3 min langer in de trein door halteren
 - Ca. 2-3,5 duizend mensen in spits 4 tot 15 min sneller**
- Daarnaast potentieel nieuwe reizigers
 - Naar Rotterdam door snellere verbinding deur-tot-deur en 'altijd Blaak zonder nadenken' (spoorboekloos reizen)
 - Vanuit Rotterdam door ruimere keus in vertrekpunten en tijden in Rotterdam

* Binnen 800 meter van metrohalte. ABC-lijnen van Schiedam tot Alexander; DE-lijnen van Meijersplein tot Slinge

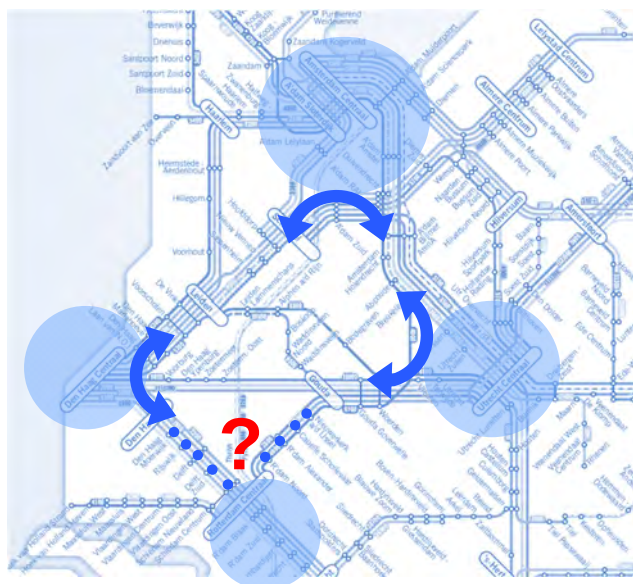
** Obv rijtijden en wachttijden, waarbij een conservatieve wachttijdfactor van 2 is gehanteerd

Bron: LISA; MON; Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Nader te onderzoeken: potentieel voor sprinter Gouda-Alexander-Schiedam-Den Haag in de spits

Lijnennet Randstad

INDICATIEF



Sprinter lijkt potentieel te hebben

- Autoverkeer is een knelpunt; A20 hoog genoteerd in File Top50
 - A20 richting Gouda bij Terbregseplein plek 2
 - A20 richting Gouda bij Moordrecht plek 16
 - A20 richting Hoek van Holland bij Rotterdam centrum plek 19
 - A20 richting Hoek van Holland bij Nieuwerkerk a/d IJssel plek 22
- Deel autobegebruikers hoeft niet in Rotterdam te zijn.
 - Ca. 1.400 mensen die ten westen van Rotterdam wonen en ten oosten werken reizen met de auto
 - Ca. 3.200 mensen maken de omgekeerde reis
- Treingebruik lager
 - Ca. 400 treinreizigers west-oost en
 - Ca. 1.000 oost-west (mogelijk ook via Gouda ivm. 'omreisroute' Rotterdam Centraal)

Twee belangrijke concentraties van spitsbestemmingen, meeste mensen van treinstations gaan naar Alexander en KZ

Spitswerk- en HO-plekken in Rotterdam Oost - 2010
(‘000)

INDICATIEF



Twee grote concentraties in Oost met ongeveer de helft van de spitsbanen

Van de spitsreizigers vanaf treinstations met een bestemming in Oost reist zelfs 65 tot 75% naar deze twee concentraties

- 1 800m rond metrohalte
- 1 Spitswerkplekken
- 1 HO-plekken
- Metrolijn
- Snelweg

Bron: RET OV-chipdata – gemiddelde van enkele maatgevende dagen 2012; SDP tellingen; LISA; SDP analyse

Bijlage B: Utrecht – in zijn geheel en in meer detail

Analyse: beperkt deel banen in Utrecht met trein ontsloten

Schema B.1 laat zien dat de stroom reizigers naar Utrecht ruim 2 keer zo groot is als de stroom Utrecht uit. Dit is op vrijwel alle belangrijke relaties het geval. Reizen naar de stad Utrecht zijn dan ook bepalend. Utrecht heeft 148k spitswerkplekken (*schema B.2*), die vooral in het centrum en de Uithof met Rijnsweerd zijn geconcentreerd (*schema B.3*). *Schema B.4* laat zien dat 69% van deze mensen van verder dan 10 km komt. 34k Spitsplekken zijn direct door de trein ontsloten, waarvan het grootste deel (26k) bij Utrecht Centraal ligt (*schema B.5*).

Keuze poorten: alleen CS volwaardige OV-poort – de hele dag

Utrecht Centraal is het enige station in Utrecht dat direct een groot aantal banen ontsluit en bovendien het enige station dat ook indirect met snel OV banen ontsluit (*schema B.6*). Het is dan ook de enige OV-poort van de stad. Binnen de provincie reizen mensen nauwelijks over de knoop Utrecht heen (*schema B.7*). Goede sprinterverbindingen mét Utrecht zijn belangrijk, maar over Utrecht heen niet.

Vaartsche Rijn met Uithoftram kan deel reizigers naar Uithof afvangen

Een aantal stations kan een rol vervullen in de aanvoer van mensen naar de Uithof (*schema B.8*). Ca. 10k mensen reizen nu per bus naar De Uithof (veel in een korte spits van 8:20 uur tot 8:50 uur). Het nieuwe station Vaartsche Rijn, waar ook de Uithoftram zal halteren, kan een deel van de mensen afvangen die nu nog via CS reizen. 17% van de reizigers van verder reist op sprinter afstand en heeft een directe verbinding met Vaartsche Rijn (*schema B.9-10*). Bijna 70% van de mensen komt van IC-afstand. Vaartsche Rijn als IC-station is echter niet aantrekkelijk. Het nadeel voor de grote stroom IC-reizigers die een extra stop krijgen is groter dan het (beperkte) voordeel voor de reizigers met bestemming de Uithof (*schema B.11*).

Bilthoven kan net als Vaartsche Rijn deel van reizigers naar Uithof afvangen

Station Vaartsche Rijn kan reizigers van de Randstadspoorcorridors Breukelen, Woerden, Veenendaal en Houten afvangen. De corridor Amersfoort is echter niet verbonden met Vaartsche Rijn. Deze mensen (12% van de reizigers van verder) zou via station Bilthoven kunnen reizen. En vandaar met een snelbus naar de Uithof. Samen kunnen Vaartsche Rijn en Bilthoven bijna 30% van de reizigers richting de Uithof voor Utrecht CS afvangen (*schema B.10*).

Leidsche Rijn: nog geen concentratie; wellicht toekomstige RO bij station

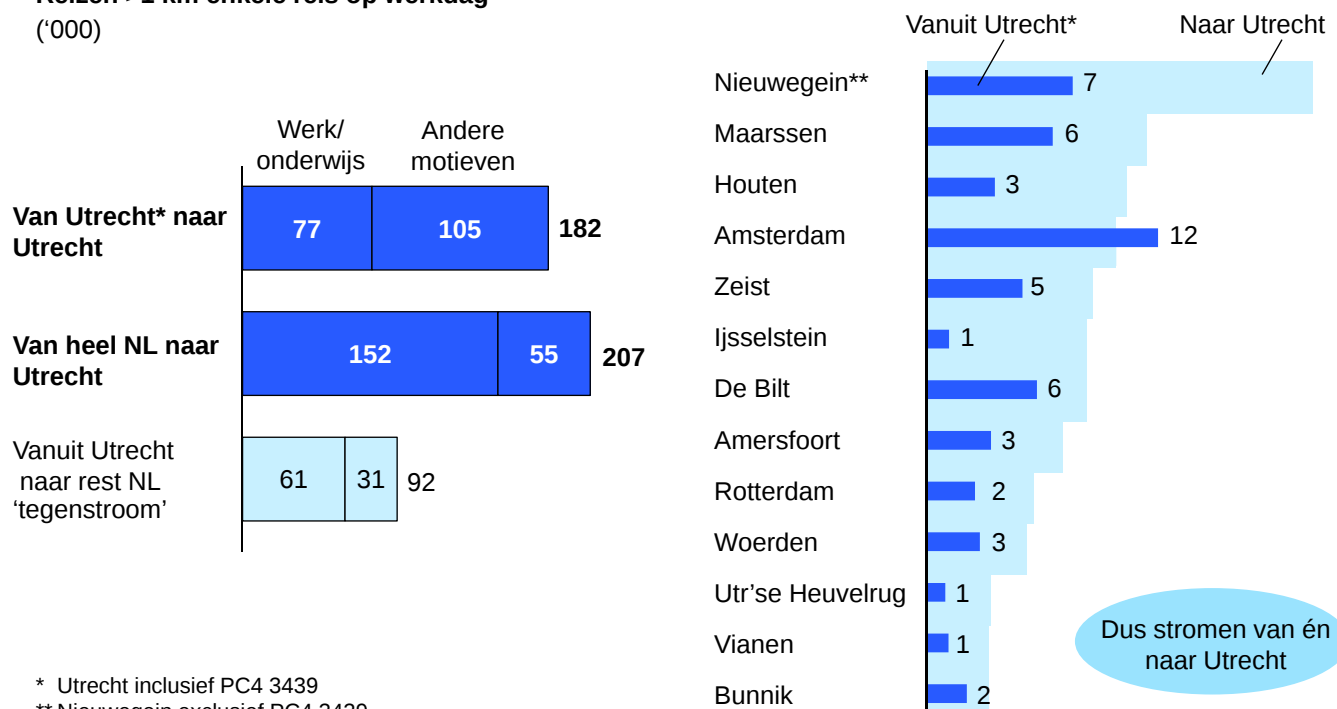
Leidsche Rijn is nog geen concentratie voor spitsplekken. Op moment van schrijven zijn er nauwelijks banen in de buurt van het station. Met bouwplannen voor een toekomstige kantoorconcentratie kan dit veranderen. Dan kan Leidsche Rijn wellicht een aanvullende OV-poort van Utrecht worden (*schema B.5*).

Utrecht Centraal mogelijk te ontlasten door invoering tangentiallijnen

Utrecht Centraal kent een knelpunt in de aan- en afvoer van mensen met lokaal OV. Om te kijken hoe CS verder ontlast kan worden is het nodig om te kijken welk deel van de busreizigers onnodig over Centraal gaan en welke tangenten mogelijk kansrijk zijn (*schema B.12*). Hiervoor is OV-chip data nodig met herkomst en bestemming van reizen. Deze is tijdens dit project niet beschikbaar gekomen.

Reizen vanuit Utrecht naar buiten zijn kleiner dan omgekeerde stroom (m.u.v. Amsterdam)

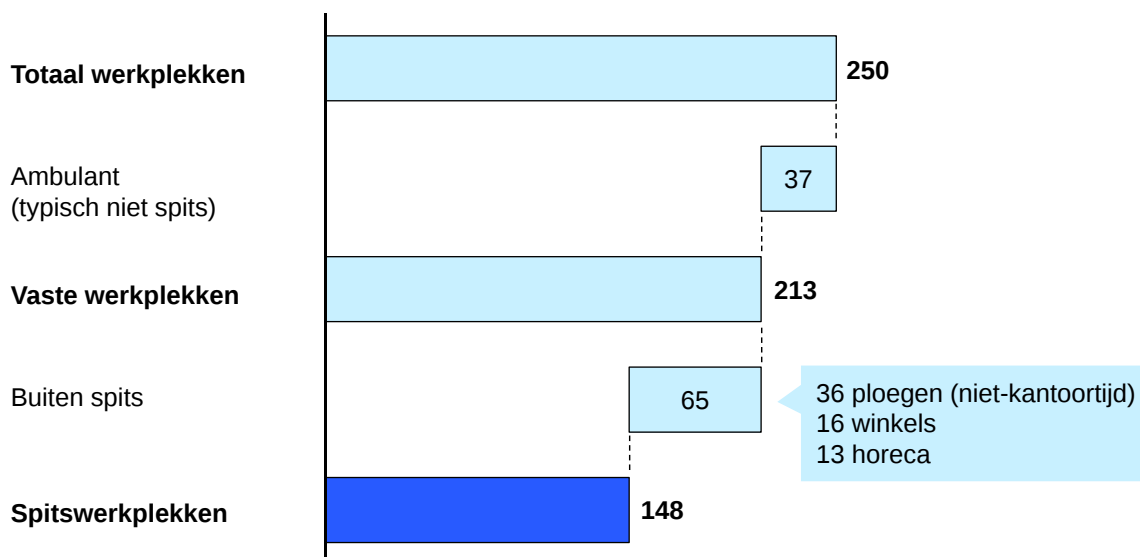
Reizen >1 km enkele reis op werkdag
(‘000)



Banen in Utrecht ingedeeld naar voor mobiliteit relevante groepen

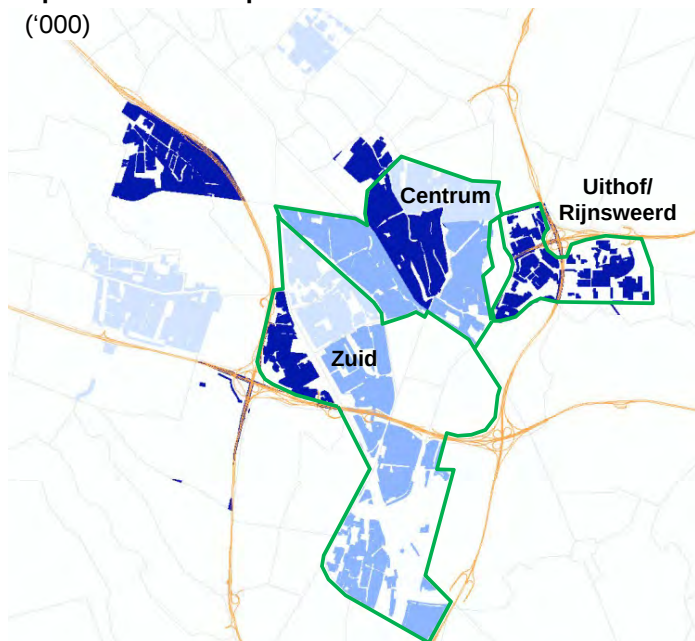
Werkplekken Utrecht – 2012
(‘000)

INDICATIEF



Utrecht: concentratie in het centrum en de Uithof met Rijnsweerd

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht - 2012
(‘000)



Gebied	Spitswerk	HO	
Uithof/ Rijnsweerd	26	46	72
Centrum	49	15	64
Zuid		38	
Overig	35	5	40

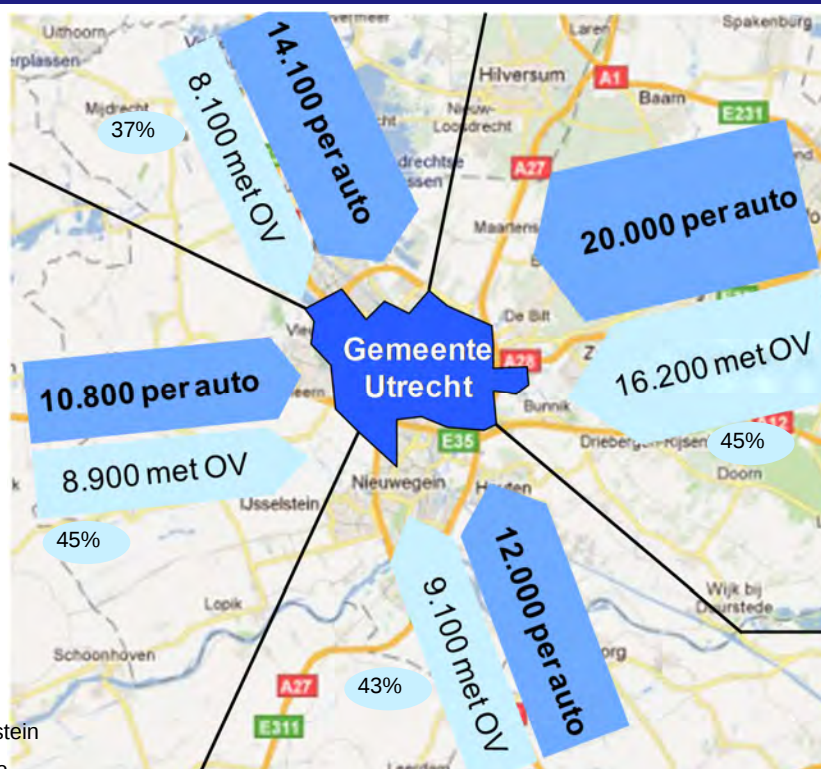
Meest gecon-
centreerde 60% Volgende 20% Volgende 10% Laatste 10%

Bron: GIS Kadaster; LISA; SDP analyse

Ruim 2/3 van de spitsreizigers naar Utrecht komt van verder dan 10 km – bereikbaarheid is zaak van de Randstad

Spitsreizen op werkdag naar Utrecht
(Aantal reizen)

(‘000)	Auto	OV	Fiets/ Lopen	Totaal
Interlokaal	57	42	7	106
Utr.®io*				
>10 km	12	6	2	20
1-10 km	18	5	34	57
Totaal	87	54	43	183
			126	
			> 10km	69%

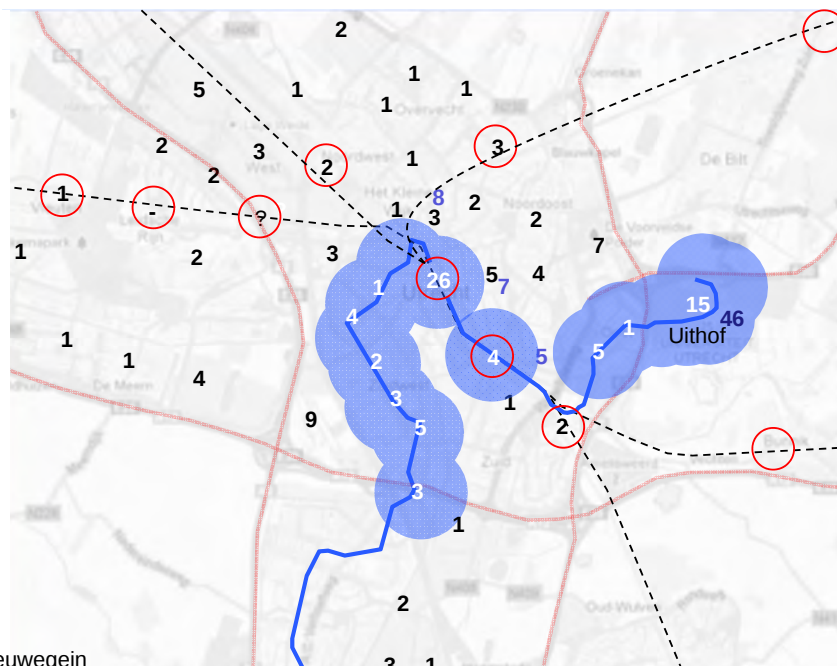


* Regio gedefinieerd als Nieuwegein en IJsselstein

Spitsplekken Centrum Utrecht op loopafstand van CS; Uithof ontsloten met bus en in toekomst tram

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht* - 2011
(‘000)

-  Treinstation
-  800m rond treinstation/
metro- of sneltramhalte**
-  1 — Spitswerkplekken
-  1 — HO-plekken
-  Treinspoor
-  Metro/sneltram
-  Snelweg

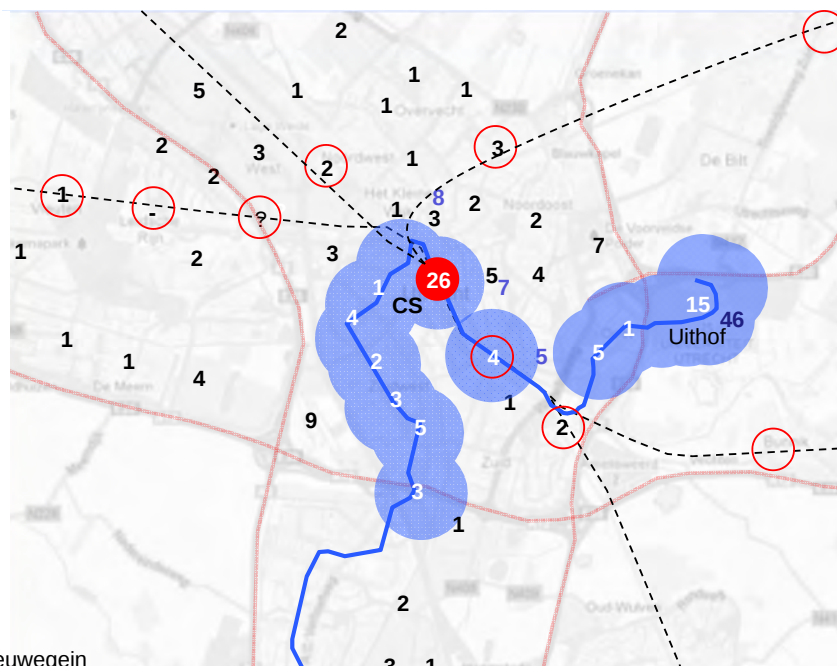


* Gemeente Utrecht en postcode 3439 uit Nieuwegein
** Incl. Uithoflijn en treinstations in aanbouw (LR en VR)
Bron: LISA; SDP analyse

Utrecht Centraal ontsluit direct 26 duizend spitsplekken; indirect nog eens bijna 90 duizend

Spitswerk- en HO-plekken in Utrecht* - 2011
(‘000)

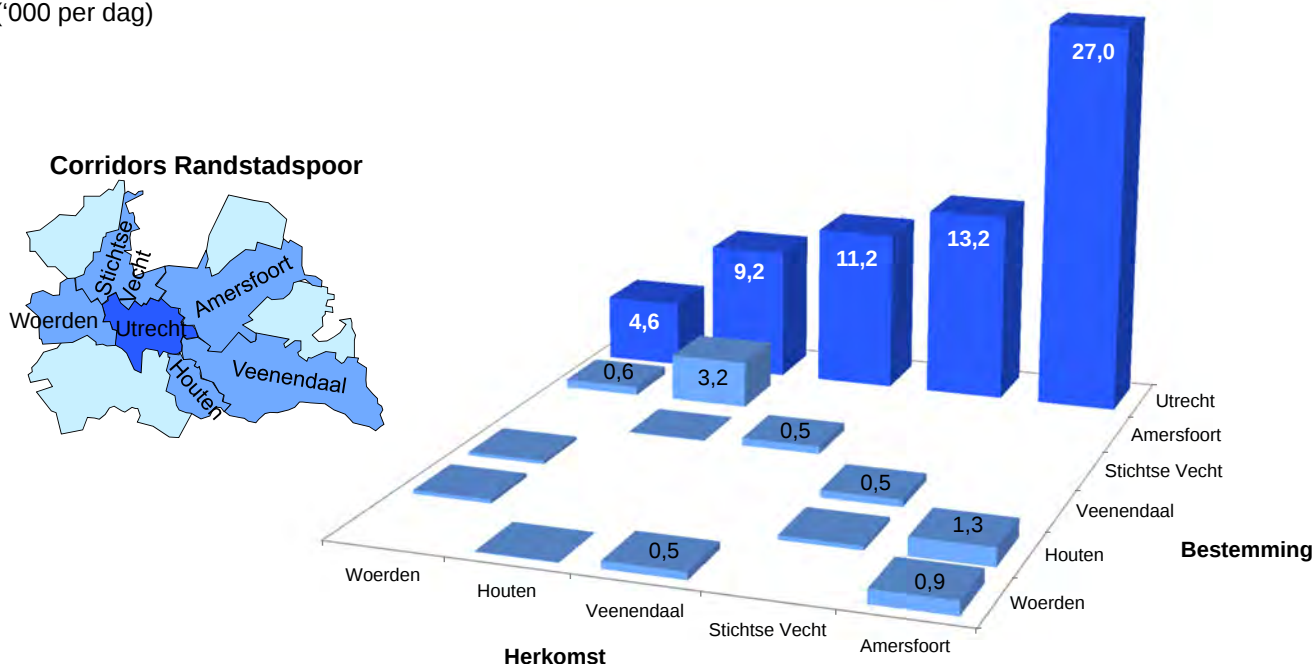
-  OV-Poort
-  Treinstation (overig)
-  800m rond treinstation/
metro- of sneltramhalte**
-  1 — Spitswerkplekken
-  1 — HO-plekken
-  Treinspoor
-  Metro/sneltram
-  Snelweg



* Gemeente Utrecht en postcode 3439 uit Nieuwegein
** Incl. Uithoflijn en treinstations in aanbouw (LR en VR)
Bron: LISA; SDP analyse

Randstadspoor: verbindingen met Utrecht belangrijk; verbindingen over de knoop heen niet

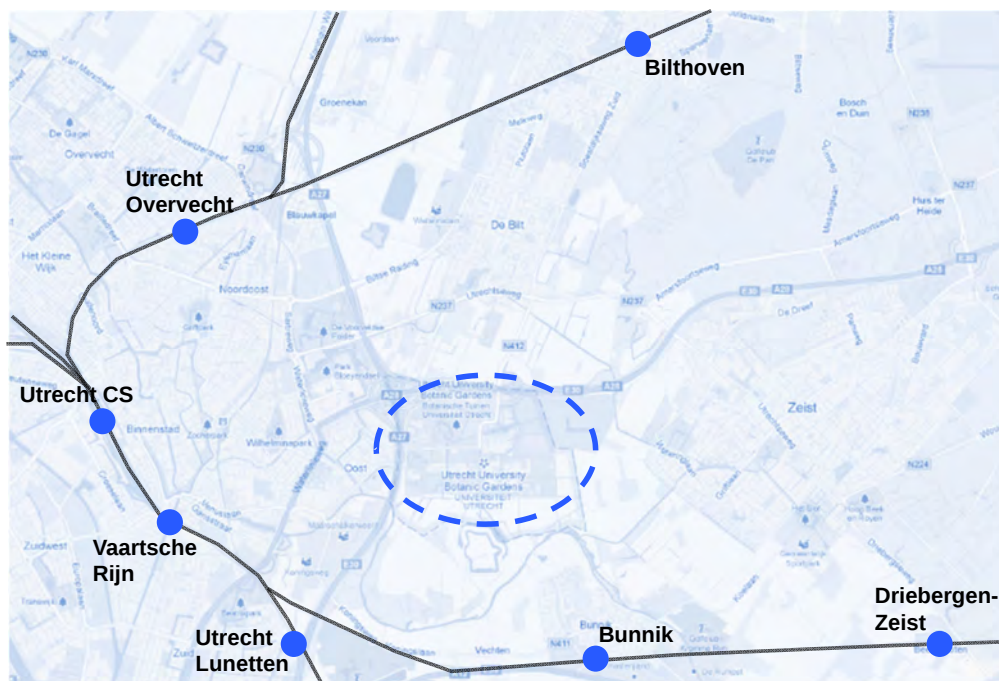
Reizigers naar en over de knoop Utrecht
(‘000 per dag)



Bron: MON; Mob. vanuit-de-mens; SDP analyse

De Uithof heeft geen eigen station, maar wel diverse stations binnen bereik die als aanvoerpunt zouden kunnen dienen

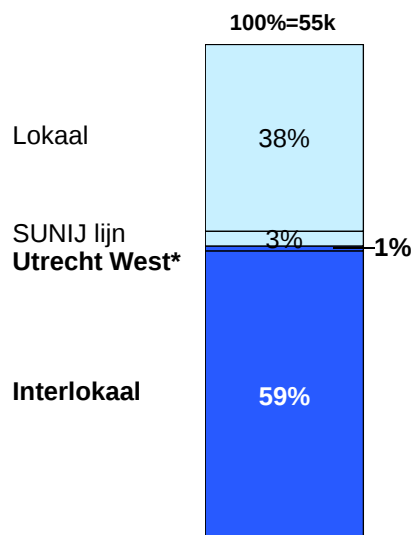
De Uithof met omliggende stations



Ca. 60% van de studenten en werknemers richting de Uithof kan met de trein komen

Herkomst studenten en werknemers Uithof (typisch spitsreizigers)
(%)

INDICATIEF



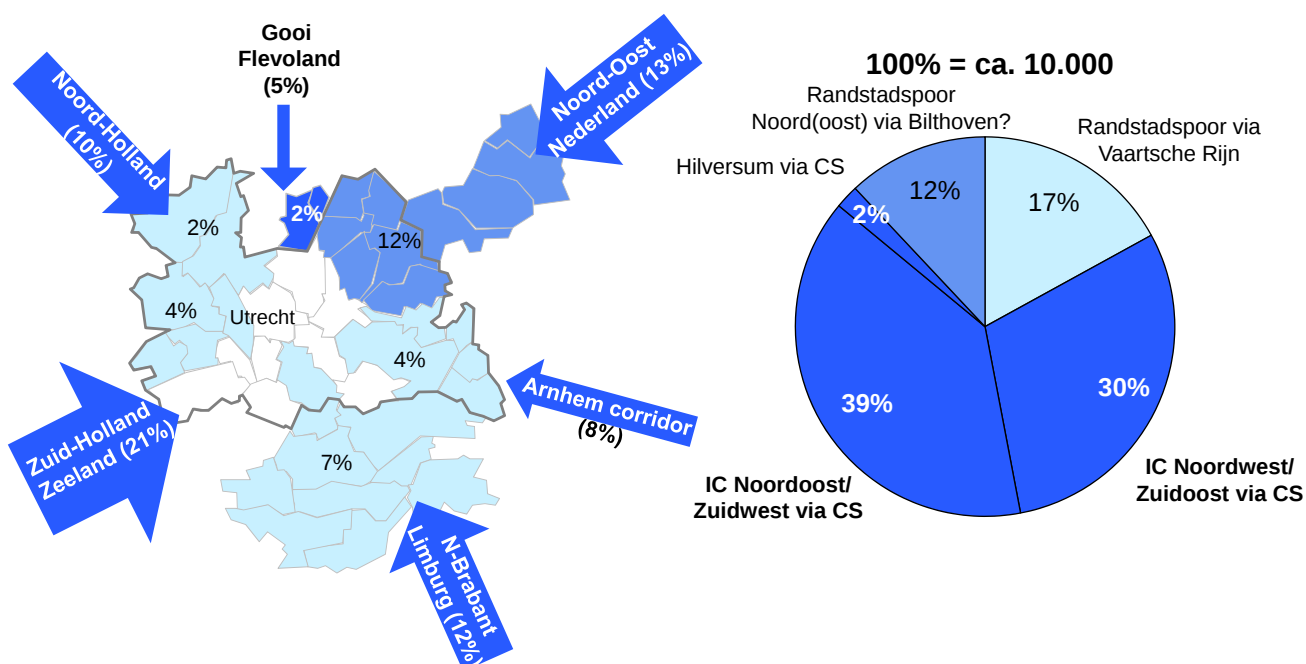
* Vleuten, De Meern, Haarzuilens, Terwijde

Bron: Personeelsbestanden en studentenbestanden UU en HU; SDP analyse

Ook na opening Vaartsche Rijn gaan meeste reizigers naar de Uithof via Utrecht Centraal; deel mogelijk via Bilthoven

Interlokale werknemers/ studenten met bestemming Uithof
(100% = 33k dagelijks waarvan 10k met trein)

INDICATIEF



Bron: ProRail; BRU; UU en HU; SDP analyse

Vaartsche Rijn als IC-station zou per saldo negatief uitvallen voor reistijd door grote doorgaande stromen

Reistijdwinst per groep

INDICATIEF

Herkomst richting IC	Bestemming	Aantal mensen (ca.)	Reistijdwinst p.p. per verplaatsing	Totale reistijdwinst per dag
Noord-Holland	Uithof	1.000	3 min	6.000 min
Den Bosch/ Arnhem	Uithof	2.000	9 min	36.000 min
Noord-Holland/ Den Bosch, Arnhem	Vaartsche Rijn omgeving	300	9 tot 15 min	8.000 min
Over Vaartsche Rijn	Elders	41.000	-2,5 min	-205.000 min

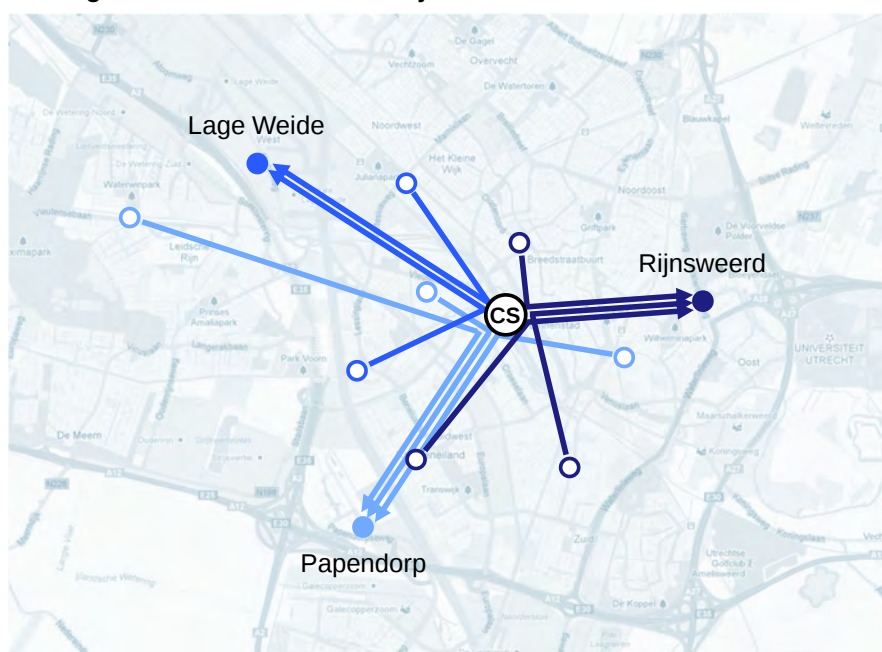
Totaal -155.000 min

Bron: LISA; MON; Mob. vanuit-de-Mens; UU en HU; NS; SDP analyse

Busreizigers onnodig vaak over Utrecht Centraal; mogelijk ontlasten CS door invoering tangentlijn(en)

Busverbindingen vanuit verschillende wijken naar werkconcentraties

VOORBEELDEN



Uitzoeken op basis van OV-chipdata

- Waar zijn de dikke stromen?
- Is er markt voor tangentlijnen?
- Hoeveel kan CS hiermee ontlast worden?

Pagina bewust leeg gelaten

Bijlage C: Amsterdam – in zijn geheel en in meer detail

Specifieke analyses en inzichten voor Amsterdam staan in het rapport ‘Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam’ (BB-ROVA) dat in samenwerking met de Stadsregio Amsterdam, Schiphol en de gemeente Amsterdam in mei 2012 is gepubliceerd.

Voor dit rapport verwijzen we naar de website van de Stadsregio Amsterdam: www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/openbaar-vervoer/beter-ov-stadsregio.

Pagina bewust leeg gelaten

Bijlage D: Beïnvloeding vraag door piekspreiding

Dit rapport richt zich op het beter benutten van het OV door het begrijpen van de vraag. Naast het richten van het OV-aanbod op goede bediening van de vraag kunnen we ook denken aan het beïnvloeden van de vraag. Dit kan door verdere concentratie van RO – maar ook door piekspreiding.

Piekspreiding van belang voor vervoerders – frequenties wel op niveau houden

Piekspreiding is vooral van belang voor vervoerders. Het spreiden van de vraag kan voor hen nuttig zijn om de benodigde capaciteit te reduceren. Het is voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het OV wel belangrijk dat de frequenties naar de OV-poorten hoog blijven. Dus eerder minder lange voertuigen dan een lagere frequentie.

Werk: spreiding over de dagen van de week benut ook kantoorruimte beter

In de spits (de piek) reizen mensen voor werk of onderwijs. De ‘werkpiek’ kan verlaagd worden door een gelijkmatigere spreiding over een dag (bredere spits) of over de dagen van de week (op werkdagen gelijke spits). Een betere spreiding over de week lijkt in lijn met een betere benutting van kostbare kantoorruimte – en kan belangrijk bijdragen aan betere benutting van de infrastructuur – van spoor en weg.

Beïnvloeden ‘onderwijspiek’ in samenhang met OV studentenkaart bekijken

De totale piek kan gespreid worden door werk en onderwijs na elkaar te laten pieken. Als het onderwijs een uur later zou starten, leidt dit tot een circa 20% lagere piekbelasting van het OV in de ochtend. In het rapport ‘Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam’ wordt hierop in meer detail ingegaan. Voor dit rapport verwijzen we naar de website van de Stadsregio Amsterdam: www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/openbaar-vervoer/beter-ov-stadsregio. Belangrijkste bevindingen zijn dat de onderwijspiek in het lokaal OV vooral veroorzaakt wordt door scholieren tussen 12 en 18 jaar. Voor het OV zijn dat er vrij veel, per klas zijn het echter maar enkele leerlingen die met het OV naar hun opleiding komen.

Er wordt nu gesproken over het beperken van het gebruik van de OV-studentenkaart tot het dal. Dit kan ook leiden tot een lagere piekbelasting, wat waardevol kan zijn voor vervoerders. Frequentie blijft echter nodig om het OV aantrekkelijk te maken/ houden in de spits. Om dat economisch rendabel te doen zijn wel voldoende reizigers nodig. Geconcentreerde vraag in een korte periode kan daarom maatschappelijk waardevol zijn. Dan is slechts een paar uur hoogfrequente bediening nodig – waar mogelijk met kleiner/ korter materieel. Ook hier kan analyse van de OV-chipdata helderheid geven – ook over het treingebruik.

Pagina bewust leeg gelaten

Bijlage E: Bevindingen in lijn met StedenbaanPlus

Verschillen/ overeenkomsten met StedenbaanPlus

StedenbaanPlus is een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. StedenbaanPlus stimuleert een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig OV-netwerk en heeft daarvoor afspraken gemaakt met partners, zowel voor OV als RO. StedenbaanPlus en dit rapport 'Kiezen voor Kwaliteit' hebben veel overeenkomsten, maar ook verschillen. *Schema E.1* maakt de vergelijking op een aantal specifieke thema's. Beide concepten wijzen op het belang van samenhang tussen RO en OV. En voor beiden is PHS belangrijk. Kiezen voor Kwaliteit maakt echter onderscheid tussen spits en dal. Daaruit volgt dat in de spits PHS essentieel is om forensen snel op hun bestemming te krijgen, in het dal niet.

Beiden willen treinstations en belangrijke HOV-haltes beter en hoofdfrequenter bedienen. Hier wordt een gerichte keuze gemaakt voor een beperkt aantal OV-poorten, waar zowel trein als lokaal HOV zich op kunnen richten. Kiezen voor Kwaliteit gaat dus in lijn met het gedachtengoed van StedenbaanPlus een stap verder in het maken van een keuze: in tijd en in ruimte.

StedenbaanPlus en Kiezen voor Kwaliteit kunnen elkaar positief beïnvloeden

Kiezen voor Kwaliteit kan StedenbaanPlus helpen om focus en prioriteit aan te brengen. StedenbaanPlus op haar beurt heeft afspraken met partners inclusief NS en ProRail onder welke voorwaarden frequentieverhogingen gerealiseerd worden. Dit biedt dus mogelijkheden voor wederzijdse positieve beïnvloeding. Daarvan is ook sprake geweest gedurende dit onderzoek.

Kiezen voor Kwaliteit en StedenbaanPlus hebben verschillen en overeenkomsten – voor beiden is PHS belangrijk

Vergelijking StedenbaanPlus en Kiezen voor Kwaliteit

Thema	StedenbaanPlus	Kiezen voor Kwaliteit
Uitgangspunt/ scope	Visie en pad om samenhangend en hoogwaardig OV systeem in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren in de Zuidvleugel	Beter benutten OV-infrastructuur naar, van en binnen concentraties; ook de relaties op langere afstand zijn binnen scope
RO	Stimuleren RO rondom OV-knooppunten; lopen faciliteren als natransport	Bestaande RO-plannen gelden als uitgangspunt; lopen faciliteren als natransport
Trein-frequenties/ lijnvoering	Gebruikt PHS met 6+6 rijden gedurende de hele dag op de 'oude lijn'. Ook kwaliteitsprong op Goudse lijnen en Leiden-Utrecht. Ontwikkelen van een goed IC product op Randstadniveau	Gebruikt PHS: 6+6 rijden in de spits op PHS-corridors, eventueel keren aan randen Randstad; doortrekken treinen van Hoofddorp naar Leiden/ Den Haag en van Dordrecht naar Breda; treinen Den Haag –A'dam omklappen van Lelylaan naar Zuid; Blaak volwaardige IC
Keten	Alle treinstations én belangrijke HOV-haltes beter bedienen en ontsluiten met lokaal OV, fiets, P+R en lopen	Focus op selectief aantal 'poorten' (keuze mede gedreven door RO) van waaruit met lokaal OV belangrijkste locaties snel bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden
Infrastructuur	Bestaande infra met geplande investeringen in PHS (w.o. viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid); nieuwe stations Bleizo, Rotterdam Stadionpark, Dordrecht Copernicusweg en op de lijn Leiden-Alphen-Gouda	Bestaande infra met geplande investeringen zoals PHS, OV-SAAL, Noord/Zuidlijn, ZuidasDok, Vaartsche Rijn, Uithoftram
Goederen	Minder goederen op het traject Den Haag-Rotterdam-Dordrecht om 6 sprinters per uur mogelijk te maken. Bevorderen PHS- project Boog bij Meteren	Goederen buiten de spits onderzoeken ('uitruil' met meer flexibiliteit in het dal)

Bron: StedenbaanPlus; Kiezen voor Kwaliteit; BB-ROVA; interviews; SDP-analyse

Bijlage F: Analyse steunt op inzicht en gegevens van veel partijen

Dit document is het resultaat van een zoektocht naar betere benutting in het kader van het OV-bureau Randstad, samen met decentrale overheden, het ministerie van I&M en vervoerders (NS, RET en eerder bij BB-ROVA¹¹ GVB) ondersteund door Strategy Development Partners.

Kwantitatieve aanpak met inbreng van alle partijen; samen zien we het geheel
 Voor dit onderzoek is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van brongetallen – niet van afgeleide modellen met ingebouwde veronderstellingen. Voor de locatie en het karakter van werkplekken is gebruik gemaakt van brondata van de overheden. Voor de onderwijsplekken en herkomst van medewerkers en studenten is gebruik gemaakt van data van de onderwijsinstellingen. Voor het lokaal OV in Rotterdam en Amsterdam van OV-chipdata van maatgevende dagen. Voor treingebruik van data van NS. Aangevuld met eigen tellingen voor de relatie tussen beiden. Voor data over alle modaliteiten heen is gebruik gemaakt van ‘Mobiliteit vanuit-de-Mens’ – een databron gebaseerd op gedetailleerde gegevens van Rijkswaterstaat. En van verkeerstellingen in Rotterdam. Het samenbrengen van data uit meerdere ‘harde’ bronnen is één van de kenmerken van dit onderzoek. De samenwerking met vervoerders en overheden was essentieel – samen kunnen we het geheel overzien.

Hieronder een overzicht van de bij het onderzoek betrokken mensen.

Organisatie	Begeleidingsgroep	Directieraad	Andere betrokkenen
Direct betrokken bij onderzoek			
OV-bureau Randstad	Willem Benschop Kees Kort Bert Verkooijen		
Ministerie I&M	Franc van der Steen Frans Trooster	Franc van der Steen	
Stadsgewest Haaglanden	Jan Termorshuizen	Ton Hilhorst	
Stadsregio Rotterdam	Joost Witte	Eric Bavelaar	
Bestuur Regio Utrecht	Bastian Jansen	Hennie Heesmans	Robert van Leusden Wouter van Mierlo
Stadsregio Amsterdam	Lars Jansen	Anne Joustra	
Provincie Noord-Holland	Jeske Reijs Erik van Norren	Peter Paul Horck	
Provincie Zuid-Holland	Eddy le Couvreur	Bert Jacobs	
Provincie Utrecht	Ewout Fennis	Cor Bontje	
Provincie Flevoland	Wim Kaljouw	Frans Hasselaar	
StedenbaanPlus	Herman Gelissen		Reinout Liemburg
NS	Bas Bakker Kees Rutten	Heike Luiten	Wouter op ten Berg Bart de Keizer
RET	Eddie Pelle		Frans Woudenberg Willie de Swart Jeroen Henstra
Gemeente Rotterdam	Jan Murk		Bertus Postma Maarten Balk
Gemeente Amsterdam	Jan Duffhues		Victor Budke
Strategy Development Partners	Fred Stokvis Niels Janssen Arjan Reinders Paula van Brakel Ron Saris		
Daarnaast betrokken			
Gemeente Utrecht			Rob Tiemersma Marjon van Caspel
Universiteit Utrecht (ook namens Hogeschool Utr.)			Ruut van Rossen

¹¹ Rapport 'Beter OV voor de Stadsregio Amsterdam' – zie bijlage C

OV-
BUREAU
RANDSTAD



provincie :: Utrecht



provincie **HOLLAND**
ZUID



PROVINCIE FLEVOLAND



Provincie
Noord-Holland

STRATEGY DEVELOPMENT PARTNERS

COMMITTED PROFESSIONALS