

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Ruimtelijk economische effecten corridor Den Haag – Rotterdam



Eindrapport
oktober 2009

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Ruimtelijk economische effecten

Corridor Den Haag - Rotterdam

oktober 2009

Eindrapport

CNK017/Mda/

Transumo/ Planstudie Spoor Zuidvleugel

Goudappel Coffeng/ VU

Titel

Datum

Versie

Kenmerk

Opdrachtgever

Uitvoering



Inhoudsopgave



1. Inleiding	05
2. Varianten PHS	09
3. Reistijden	15
4. Effecten Zuidvleugel	19
5. Effecten stationslocaties	35
Bijlagen	43

1

Inleiding



Inleiding

In dit rapport is het concept bereikbaarheid toegepast op de uitgangspunten en alternatieven in de planstudie “Corridor Den Haag – Rotterdam” in het kader van het ‘Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)’. De uitgangspunten in deze studie zijn dan ook overeenkomstig met die van de planstudie PHS.

Voor de corridor Den Haag – Rotterdam zijn in deze studie voor het reizigersvervoer 3 varianten uitgewerkt:

- Lijnvoeringsmodel “6/ maatwerk” (overeenkomstig aan gelijknamige variant in PHS)
- Lijnvoeringsmodel “6/ 6” (overeenkomstig aan gelijknamige variant in PHS)
- Lijnvoeringsmodel “6/ 16” (niet uit PHS: mogelijke ‘doorgroeivariant’)

De betekenis van elk van deze varianten is doorgerekend met het Nationale Verkeersmodel dat ook is gebruikt voor de Nationale Bereikbaarheidskaart (www.bereikbaarheidskaart.nl).

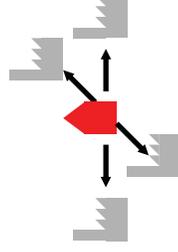
Kenmerk van het Nationale Verkeersmodel ten opzichte van andere modellen is de hoge kwaliteit van de reistijdberoevingen voor auto en openbaar vervoer. Dit is een belangrijke voorwaarde voor Kosten Effectiviteitsanalyses en voor de berekening van vastgoedwaarde-effecten. Een gedetailleerde beschrijving over de werking van het Nationaal Verkeersmodel is terug te vinden in de bijlage. Op basis van de berekende reistijden zijn de ruimtelijk economische kansen en bedreigingen in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de ruimtelijk economische kansen van de Zuidvleugel als geheel en op de stationslocaties van Stedenbaan afzonderlijk.

Dit rapport is opgesteld als toepassing van opgedane kennis vanuit de Stichting Transumo. Transumo is een platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit.

In samenwerking met VU is ook een tweede deel verschenen. In dit deel staat de vastgoedwaarde centraal.

Definitie

Bereikbaarheid is in dit rapport vanuit twee perspectieven gedefinieerd:

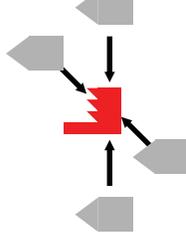


A) vanuit woonlocaties

Bereikbaarheid van woonlocaties = ontplooiingsmogelijkheden inwoners

Vanuit het perspectief van een inwoner wordt gekeken in welke mate werkgelegenheid beschikbaar is.

Bereikbaarheid wordt gedefinieerd als het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonplek bereikt kan worden binnen een bepaalde tijd. Deze vorm van bereikbaarheid is ook wel bekend onder de term 'ontplooiingsmogelijkheden'.



B) naar werklocaties

Bereikbaarheid van werklocaties = economische potenties

Vanuit het perspectief van bedrijven wordt gekeken in welke mate potentiële werknemers of potentiële consumenten binnen bereik zijn. Bereikbaarheid wordt hier gedefinieerd als het aantal inwoners dat een locatie kan bereiken binnen een bepaalde tijd. Deze vorm van bereikbaarheid staat bekend als 'economische potenties'.

Het Nationale Verkeersmodel berekent per postcode 4-gebied de invloedsgebieden. Met andere woorden: hoeveel arbeidsplaatsen heeft een woonlocatie in bereik of hoeveel inwoners kunnen een werk- of voorzieningenlocatie bereiken.

Bereikbaarheid in termen van ontplooiingsmogelijkheden en economische potenties is een belangrijke factor voor het bepalen van de ontwikkelingskansen van een locatie. De scores in bereikbaarheid van de gebieden worden binnen het studiegebied van Stedenbaan met elkaar vergeleken. (In deze studie komt het studiegebied overeen met de provincie Zuid-Holland). Dit levert een beeld op van de best scorende locaties en de minder scorende locaties.

Met de drie reizigersvervoervarianten kan een beoordeling gegeven worden van de impact van de lijnvoeringsvarianten voor de ontwikkelingskansen van de Zuidvleugel als geheel en op het niveau van de stationslocaties. De reistijden zijn hiervoor bepalend.

2

Varianten PHS



Varianten

Voor de corridor Den Haag – Rotterdam zijn in deze studie voor het reizigersvervoer 3 varianten uitgewerkt. Dit zijn de varianten:

- Lijnvoeringsvariant “6/ maatwerk” (overeenkomstig aan gelijknamige variant in PHS);
- Lijnvoeringsvariant “6/6” (overeenkomstig aan gelijknamige variant in PHS);
- Lijnvoeringsvariant “6/16” (niet uit PHS: mogelijke ‘doorgroeivariant’).

Lijnvoeringsvariant “6/maatwerk”

Deze lijnvoeringsvariant is een vertaling van de ambitie beschreven in de Beleidsbrief Netwerkaanpak. De lijnvoering is uittekend in nevenstaand figuur. De variant kenmerkt zich door:

- 6 IC-treinen op de corridor Almere-Den Haag CS en 6 IC-treinen op de corridor Den Haag HS en Dordrecht;
- In de brede Randstad een frequentie van Stedenbaan van 4x per uur.

Lijnvoeringsvariant “6/6”

Deze lijnvoeringsvariant is een vertaling van de marktverwachting van NS. De lijnvoering is uittekend in het figuur op pagina 12. De variant kenmerkt zich door:

- 6 IC-treinen op de corridor Almere-Den Haag CS en 8 IC-treinen op de corridor Den Haag HS en Dordrecht. Over deze corridor rijdt 4x per uur de Brabantroute (Den Haag Centraal – Eindhoven) met lijnvoering over Dordrecht;
- Op de corridor ‘Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam – Dordrecht tot Lage Zwaluwe’ een frequentie van Stedenbaan van 6x per uur.

Lijnvoeringsvariant “6/16”

Deze lijnvoeringsvariant is een vertaling van een metro-achtige frequentie van Stedenbaan. De lijnvoering is uittekend in figuur van pagina 13. De variant kenmerkt zich door:

- 6 IC-treinen op de corridor Almere-Den Haag CS en 6 IC-treinen op de corridor Den Haag HS en Dordrecht, waarbij de Brabantroute (4x per uur) voor een deel wordt afgewikkeld over het tracé van de HSL-zuid;
- Metroachtige frequentie van Stedenbaan op de corridor ‘Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam – Dordrecht tot Lage Zwaluwe’;
- 8x per uur bediening Den Haag CS door Stedenbaan.

Variant "6/6"



Legenda

- Station Stedenbaan
- Station IC
- Stedenbaan
- Overige regionale treinverbindingen
- Interregionale treinverbindingen (IC)
- HSA
- Randsladrail
- RijnGouwelijn
- Frequenties op doorsnede

Goudappel Coffeng
Alleen weten en netwerken



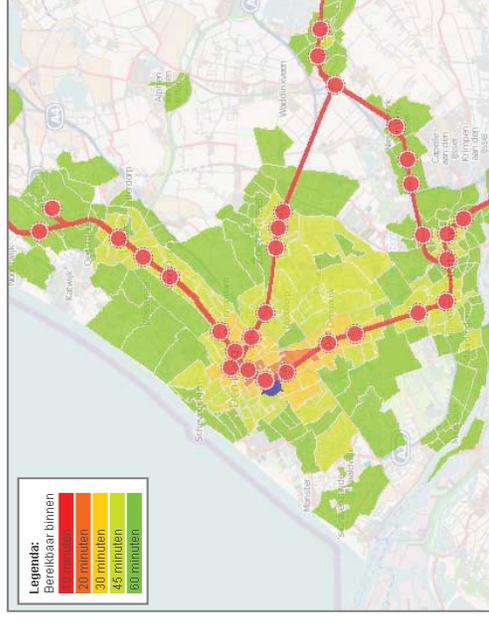
3

Reistijden

Reistijden

Impuls aan bereikbaarheid door Stedenbaan

De site <http://stedenbaan.bereikbaarheidskaart.nl> geeft de OV-reistijden van de lijvoeringsvarianten PHS. De site geeft voor elke willekeurige locatie in de Zuidvleugel de OV-reistijd naar omliggende gebieden. Een vergelijking tussen de varianten PHS geeft inzicht in wat een frequentieverhoging van Stedenbaan betekent voor de OV-reistijden. Als uitgangspunt voor de reistijdberekening is uitgegaan van modern materieel. Doordat het moderne materieel kortere halteringsstijden kent en sneller accelereert en remt, ontstaat tijdswinst op het spoor ten opzichte van de huidige situatie.



In de lijvoeringsvariant 6/6 blijkt dat de bestemming Schiedam Centrum voor de inwoner van Den Haag Moerwijk in ongeveer 30 minuten reistijd ligt. Binnen deze reistijd kan dezelfde inwoner ook naar het centrum van Leiden reizen, zoals bovenstaand kaartbeeld weergeeft.

Vanuit Den Haag Moerwijk kunnen ook de OV reistijden worden bekeken in de lijvoering 6/maatwerk en 6/16.

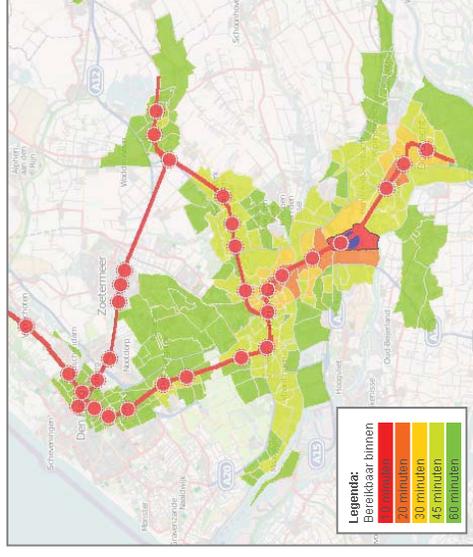
Reistijdbepaling

De OV-reistijd wordt berekend door uit te gaan van vervoersmodus, wachttijd, rijtijd Stedenbaan en natransport. Ter verduidelijking: een inwoner gaat vanuit zijn woonlocatie Den Haag Moerwijk naar Schiedam Centrum. Het vervoersmodus bestaat dan uit de wandeltijd vanuit de woonlocatie naar het dichtstbijzijnde station Den Haag Holland Spoor. Met een frequentie van bijvoorbeeld 6x per uur wordt een wachttijd berekend van 5 minuten. De totale reistijd komt dan tot stand door daarbij ook de daadwerkelijke rijtijd en natransporttijd (looptijd van Schiedam CS naar Schiedam centrum) op te tellen.

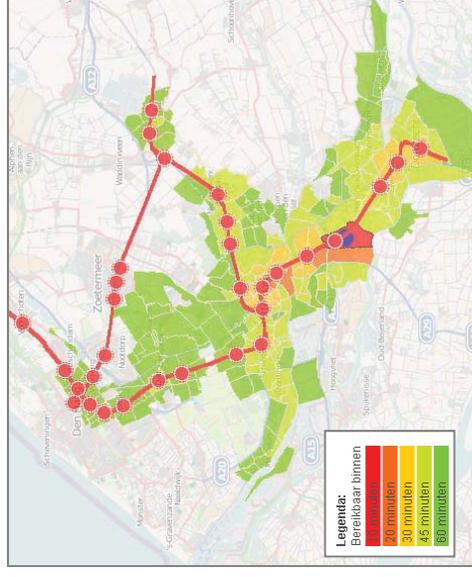
Reistijden

Reistijden vanuit Barendrecht

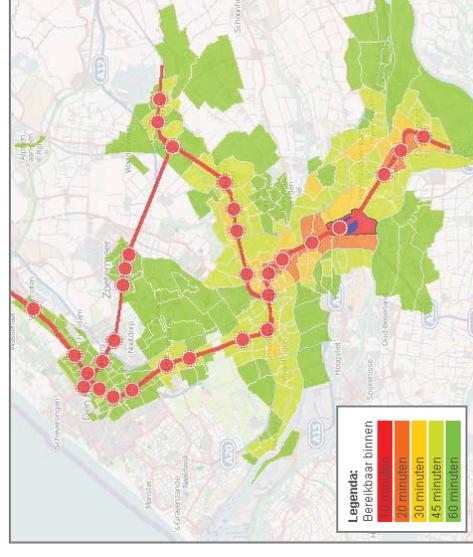
Hieronder is het voorbeeld uitgewerkt voor een inwoner uit Barendrecht. Het eerste kaartbeeld geeft de reistijden in het openbaar vervoer in een situatie 6/maatwerk. Vanuit Barendrecht ligt het centrum van Delft binnen driekwartier en het centrum van Den Haag binnen één uur. De twee andere kaarten geven de reistijden vanuit Barendrecht weer bij een variant 6/6 en een variant 6/16. Met metroachtige frequenties is een inwoner van Barendrecht binnen een half uur in Schiedam, binnen driekwartier in Den Haag en Leiden in één uur. Met kortere reistijden tussen de bestemmingen functioneert de Zuidvleugel steeds meer als één geheel.



reistijden vanuit Barendrecht bij variant "6/6"



reistijden vanuit Barendrecht bij variant "6/maatwerk"



reistijden vanuit Barendrecht bij variant "6/16"

