



## DOORSTART KENNISKRING STEDELIJKE RAIL

Bij Railforum maakt het Platform Do Light Rail een doorstart als Kenniskring Stedelijke Rail. De aangesloten leden willen lopende stedelijke en regionale railprojecten verbeteren en versnellen. Sleutel daarbij is een beter samenspel tussen de ruimtelijke ordening en verkeer en vervoerbeleid. Men wil ook het onderhoud en beheer beter en goedkoper maken. Naar een meer passende naam wordt nog gezocht.

### HET DRAAIT OM DE STEDEN, OOK IN NEDERLAND

Volgens het CPB laten we met een groei van 1,8% in 2016 en 2,1% in 2017 de crisis nu echt achter ons. Maar er lijkt wel een fundamentele verandering van de economie gaande. De grotere steden groeien als kool, terwijl daarbuiten winkels, kantoren en zelfs woningen structureel leeg staan. In 2050 woont 70% van de wereldbevolking in steden. De groeicijfers voor de Nederlandse steden liegen er niet om. Den Haag staat voor de opgave om de komende decennia 40.000 nieuwe woningen te realiseren. Dat is een stad met de omvang van Zoetermeer. Amsterdam bouwt momenteel jaarlijks 5000 nieuwe woningen. Dat is bijna 50% meer dan het hoogste bouwtempo in Almere. In Utrecht groeit de Uithof zodanig snel dat de tramverbinding, waarvoor net de eerste schop de grond in gaat, al capaciteitsproblemen kent bij de opening. Reden waarom in Utrecht koortsachtig aan een schaa sprong van de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt gewerkt. Ook in Den Haag, Rotterdam en Amsterdam is een schaa sprong nodig om deze steden op langere termijn bereikbaar te houden. Daarbij neemt de vraag naar meer stedelijke rail toe.

### REDENEN VOOR EEN SCHAALSPRONG IN STEDELIJKE RAIL



Er zijn verschillende redenen waarom juist nu een schaa sprong in stedelijke railvoorzieningen noodzakelijk is. Voor veel van de railprojecten is een combinatie van de vijf beschreven redenen relevant 5xE. Voor onderstaande tekst is gebruik gemaakt van recente presentaties van Bas Govers, Rob van der Bijl en Niels van Oort.

#### (E1) EFFECTIEVE MOBILITEIT

Railgebonden vervoer is doeltreffend voor grote vervoerstromen in stedelijk gebied. De meeste raillijnen laten een goed rendement zien en voldoen ruim aan de eisen met betrekking tot reistijd, betrouwbaarheid, capaciteit en comfort. De capaciteit en de betrouwbare exploitatie van enkele bestaande tram- en spoorverbindingen staat echter onder druk. Uitbreidingen en het verhogen van frequenties zijn op bestaande infrastructuur nauwelijks mogelijk.

Dit kan alleen indien met grotere eenheden, snel en betrouwbaar over goed verknoppte stedelijke en regionale vervoersassen kan worden gereden.

### **(E2) EFFICIËNTE STAD**

De stad bereikbaar houden is niet de enige opgave. De kwaliteit van de openbare ruimte in de stad is net zo belangrijk. De 'quality of living' is een belangrijke factor in de concurrentiestrijd. Verdere intensivering is daarom alleen mogelijk als tegelijkertijd een modal shift wordt bereikt van autogebruik naar openbaar vervoer en fiets, die elkaar bovendien prima versterken. Doelmatig stedelijke (her)ontwikkeling en inrichting maakt steden beter bereikbaar, leefbaar en schoner. Binnen de steden liggen grotere herstructureringsgebieden die op het metropolitane vervoerssysteem moeten worden aangesloten om de potentie van deze gebieden optimaal te kunnen ontsluiten. Voorbeelden zijn de Binckhorst in Den Haag, de Kanaalzone in Utrecht, de stedelijke havens in Rotterdam en stadsdeel Noord in Amsterdam.

### **(E3) ECONOMIE**

Overal ter wereld zien we dat investeringen in stedelijke en regionale railsystemen leiden tot stijging van de grondprijzen en die van het vastgoed. De omzet van de middenstand neemt toe en men ziet een positief effect op de werkgelegenheid. Het aantal mensen en arbeidsplaatsen dat binnen een reistijd van circa 45 minuten bereikt kan worden bepaalt de agglomeratiekracht van een stedelijke regio. Dit kan worden bereikt door snelle en rechtstreekse verbindingen binnen de metropoolregio te bieden en tegelijkertijd snel voor- en natransport tussen de hoofdknoppen en de economische kerngebieden in de stad. Hierbij moeten de ontwikkeling van treindiensten op het spoor en de verknoping met stedelijke vervoersassen optimaal op elkaar worden afgestemd. Daarmee zijn railprojecten goed voor de welvaart in de stad.

### **(E4) ENVIRONMENT (MILIEU)**

Het railvervoer kent een zeer lage CO2 footprint door een laag energieverbruik, wat overigens steeds vaker groene stroom betreft. In de stedelijke omgeving is er ook een lage uitstoot van fijnstof. Belangrijk voordeel is ook het beperkte ruimtegebruik, in verhouding tot het aantal mensen dat vervoerd wordt. De afgelopen jaren zien we een sterke groei van het gebruik van de fiets in combinatie met het railvervoer. Investeren in railprojecten zal de 'footprint' van de stad dan ook verkleinen.

### **(E5) EQUITY (SOCIALE COHESIE)**

In diverse steden hebben betere openbaar vervoerverbindingen bijgedragen aan een sociale en economische opleving van 'achterstandswijken'. Het beter verbinden van de verschillende gebieden in een stad versterkt de sociale cohesie en draagt bij aan een inclusieve stad waarin alle inwoners actief kunnen meedoen. Daarnaast is railvervoer nog steeds de meest veilige vervoerswijze.

### **THE NEXT STEP**

Concreet voorbeeld is RandstadRail. Door dit netwerk is de agglomeratiekracht in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag sterk verhoogd door spoorlijnen, metro en tram te integreren en de omliggende regio rechtstreeks op de belangrijkste magneten in de steden aan te sluiten. Het mes snijdt aan twee kanten: snel voor- en natransport vanaf de hoofdknoppen naar de belangrijkste economische kerngebieden en directe verbindingen vanuit de regio. De volgende stap is volgens het ov Toekomstbeeld Zuidvleugel eenzelfde slag te laten maken op de bestaande spoorverbindingen naar Gouda, Leiden en mogelijk ook Dordrecht. Ook in de metropoolregio Amsterdam is een sprong in agglomeratiekracht mogelijk door sprinters en metrolijnen te integreren en rechtstreekse verbindingen vanuit Haarlem, Schiphol en Almere op de metroassen in de stad te kunnen bieden. Capaciteit op het spoor, bijvoorbeeld in de Schipholtunnel, komt beschikbaar voor frequente en snelle treinverbindingen van hogere schaalniveaus. Dit lijkt op langere termijn effectiever dan beide systemen naast elkaar verder te blijven ontwikkelen. De ruimte voor (computergestuurde) auto's en busverkeer in de stad is steeds minder beschikbaar. Het verlengen van de Amstelveenlijn naar Uithoorn en vervangen van de huidige busbundel is daarmee logisch. Ook voor Utrecht is de druk van busverkeer in de stad, gecombineerd met het snel groeiende fietsverkeer, nauwelijks nog te faciliteren. De opgave voor de stad bestaat uit het ontwikkelen van snelle, betrouwbare railassen in de stad en die optimaal verknopen met het spoorstelsel.

Het is duidelijk dat dergelijke plannen een zaak van langere adem zijn. Tegelijkertijd is het duidelijk dat er geen alternatief is voor het investeren in stedelijke railverbindingen als drager van de intensieve, multifunctionele en attractieve stedelijke centra van de 21e eeuw. Aan de railsector de uitdagende opgave om aan deze nieuwe bloeiperiode, samen met ruimtelijke ontwerpers, verkeerskundigen en bestuurskundigen, handen en voeten te geven. Railforum faciliteert hiervoor de Kenniskring Stedelijke Rail onder leiding van bestuurslid Willem Benschop.