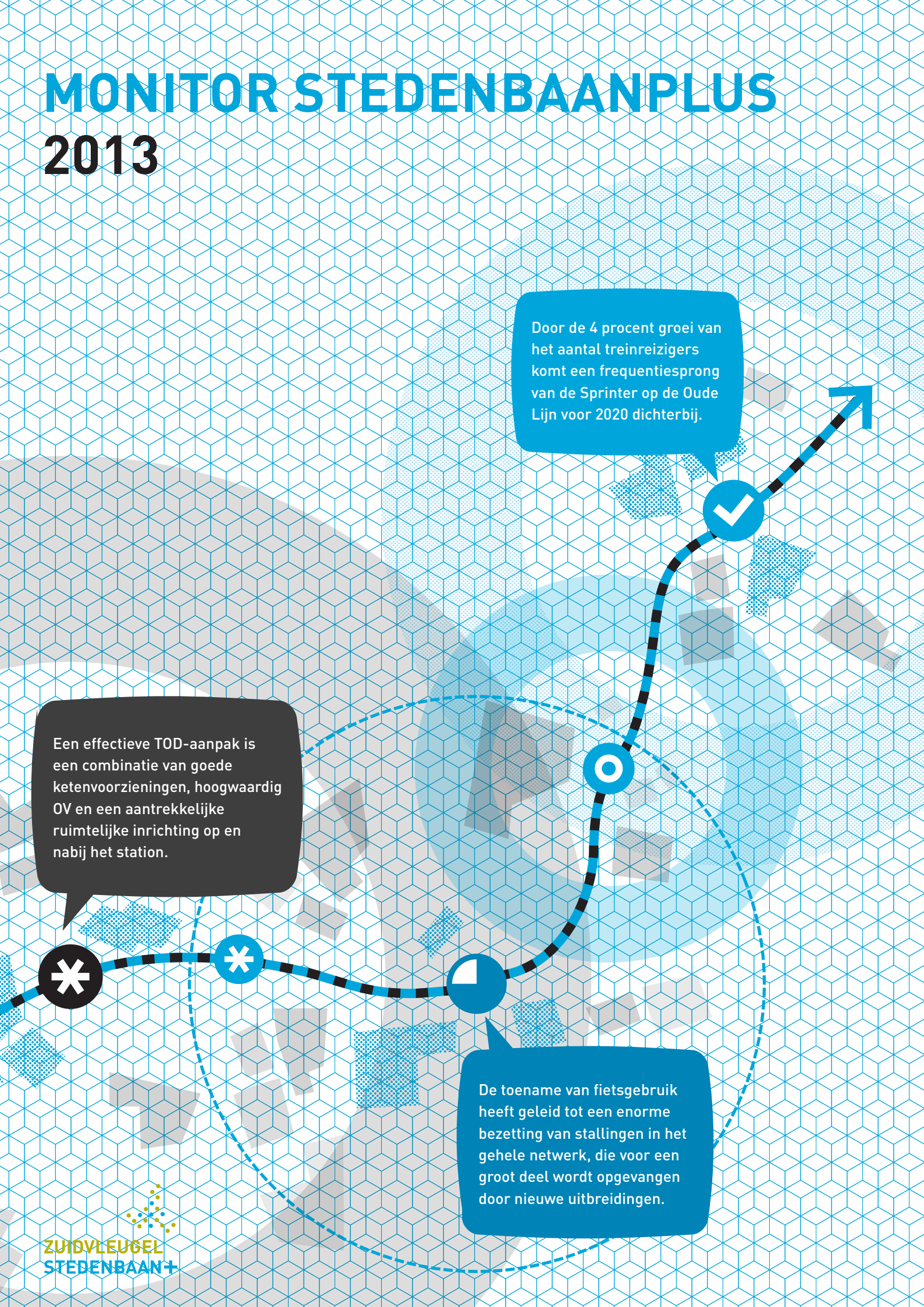
MONITOR STEDENBAANPLUS

2013

Door de 4 procent groei van het aantal treinreizigers komt een frequentiesprong van de Sprinter op de Oude Lijn voor 2020 dichterbij.

Een effectieve TOD-aanpak is een combinatie van goede ketenvoorzieningen, hoogwaardig OV en een aantrekkelijke ruimtelijke inrichting op en nabij het station.

De toename van fietsgebruik heeft geleid tot een enorme bezetting van stallingen in het gehele netwerk, die voor een groot deel wordt opgevangen door nieuwe uitbreidingen.



ZUIDVLEUGEL
STEDENBAAN+

MONITOR STEDENBAANPLUS 2013

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord 3

Managementsamenvatting 5

1 Inleiding 9
TOD en beleidsinstrumentarium 10

2 Netwerkontwikkeling en spoor 13
2.1 Inleiding 13
2.2 Monitor Oude Lijn 13
Focus binnen het netwerk StedenbaanPlus 15
2.3 Monitor reizigersontwikkeling NS 16
Lange Termijn Beleidsagenda Spoor StedenbaanPlus 18
2.4 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 20

3 Ketenmobiliteit 23
3.1 Inleiding 23
3.2 Monitor Fiets 23
3.3 Monitor Park and Ride (P+R) 26
Actieplan Fietsparkeren bij stations 28
Fietsbereikbaarheid van stations 28
3.4 Monitor Beheer en sociale veiligheid 30
Vernieuwend Fietsparkeren Delft 34
Project Beeldenboek Stationsomgeving 35

4 Ruimtelijke ontwikkeling 37
4.1 Inleiding 37
4.2 Monitor woningen 38
4.3 Monitor Kantoren 40
OV-bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties 42
Woonmilieus en OV-gebruik 44
Kantoorgebruikers op OV-locaties 46
Bovenlokale voorzieningen in de stationsomgeving 48

Instrumenten 50
Stationsprofielen Oude Lijn 50
Alliantiegesprekken StedenbaanPlus 52

Bijlagen 55

VOORWOORD

Tien jaar geleden zijn de eerste stappen gezet tot wat we nu kennen als StedenbaanPlus: een uniek platform voor de versterking van de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad per hoogwaardig openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling. Tijdens de Zuid-Hollandse Bestuurdersconferentie in december 2003 is een aanzet gemaakt tot het denken over een effectievere en intensievere benutting van het OV-infrastructuurnetwerk met Stedenbaan als ruggengraat. In de loop van de jaren is het platform uitgegroeid tot een krachtige samenwerking tussen de Zuid-Hollandse overheden, NS en ProRail.

De afgelopen jaren is veel bereikt. Het hoogwaardig OV net is ontwikkeld, R-net is geïntroduceerd en er zijn veel ketenvoorzieningen toegevoegd. Maar we zijn nog niet klaar. Het concept StedenbaanPlus is bij de partners ingebed in de beleidsvorming, maar nog niet altijd in de uitvoering. Ook is het van groot belang dat Verkeer & Vervoer en Ruimtelijke Ordening meer worden geïntegreerd om een optimale bijdrage te kunnen leveren aan het economisch programma van de Zuidelijke Randstad.

Binnen StedenbaanPlus zien we een verschuiving ontstaan naar meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit rondom hoogwaardig openbaar vervoer. Met een effectieve *Transit Oriented Development* in de Zuidelijke Randstad moeten planning, financiering en exploitatie van infrastructuur en ruimtelijke inrichting geïntegreerd worden aangepakt.

De conclusies in deze monitor zijn door de Bestuurlijke Commissie StedenbaanPlus onderschreven, gelijktijdig met de conclusies uit de evaluatie van het programma. Dat betekent dat in het laatste kwartaal van 2013 de doelen, inspanningen en middelen van het programma zullen worden herijkt. Daarom geeft deze monitor niet alleen de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de programmadoelen. We bieden u ook een breder perspectief op de huidige kennis binnen het programmabureau over *Transit Oriented Development* in de Zuidelijke Randstad. Ik beveel u de monitor 2013 van harte aan en moedig u aan samen nog weer 10 jaar te werken aan een bereikbare regio waar het goed wonen, werken en leven is.

Drs. A.A.M. Brok
Voorzitter Bestuurlijke Commissie StedenbaanPlus

MANAGEMENTSAMENVATTING

StedenbaanPlus levert een bijdrage aan de economische concurrentiepositie van de Zuidelijke Randstad[1] door het verbeteren van duurzame bereikbaarheid en de kwaliteit van het stedelijk gebied. De monitor van StedenbaanPlus toetst de voortgang van *Transit Oriented Development* in de Zuidelijke Randstad in het algemeen en langs de Oude Lijn[2] in het bijzonder. De resultaten van deze monitor geven aanleiding meer aandacht te vestigen op kwaliteit en alliantievorming naast de ruimtelijke verdichtingsopdracht.

Stijgende reizigersaantallen
In 2012 is in de Zuidelijke Randstad een stijging van het aantal treinreizigers gerealiseerd boven het landelijk gemiddelde. In vergelijking met 2011 is over de treinstations van Stedenbaan een toename te zien van vier procent met bijna 19.000 treinreizigers per etmaal. Belangrijke drijvers onder deze groei zijn de universiteitssteden Leiden en Delft én de grote voorstadstations Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centraal, Rotterdam Alexander en Rotterdam Blaak. Door deze groei is de kans op een kostendekkende frequentiesprong voor de gehele Oude Lijn voor 2020 verbeterd. Hierdoor wordt voor een daadwerkelijke frequentiesprong de tijdige viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid en dus het 'doorbouwen' vanuit het tunnelproject in Delft steeds belangrijker. Zowel in het kader van PHS als de Lange Termijn Beleidsagenda Spoor StedenbaanPlus is daarom veel aandacht voor het baanvak tussen Rotterdam en Den Haag vereist. Ook voor andere spoorprojecten en een aantal corridors in het netwerk van de Zuidelijke Randstad volgt StedenbaanPlus de ontwikkelingen, houdt de vinger aan de pols en zoekt mee naar oplossingen voor zowel de korte als lange termijn.

Belang van fietsen neemt toe
De kwaliteit van het knooppunt als geheel en de ketenvoorzieningen worden steeds belangrijker. Ten aanzien van de fietsvoorzieningen wijst de monitor niet alleen uit dat er veel uitbreidingen zijn geweest, maar ook dat de bezetting van die locaties zeer goed is. Door de toenemende vraag naar fietsparkeren is op een groot aantal stations en haltes de limiet bereikt. Bij een aantal stations en haltes is er sprake van overbezetting, waarbij niet is voorzien in capaciteitsuitbreiding. Deze stations vragen om extra aandacht vanuit de partners om te bezien of nadere maatregelen mogelijk zijn om de bezetting beheersbaar te houden. Het betreft de stations Hillegom, Leiden Lammenschans, Den Haag Ypenburg, Rijswijk, Gouda Goverwelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Gorinchem, Zoetermeer Oost en de drie stations in Dordrecht. Daarnaast geldt dat ook voor de geselecteerde HOV-haltes Leiden 't Schouw, Uithof, Kurhaus, World Forum, Meijersplein en Slinge.

Door de algemene toename van het fietsverkeer in het voortransport zal de stallingsdruk voor fietsen verder toenemen. Nieuwe voorzieningen en het verbeteren van de routes naar het station zullen nieuwe fietsers aantrekken. Daarom is naast het uitbreiden van de stallingscapaciteit op de stations van StedenbaanPlus ook handhaving van groot belang. Door handhaving op weesfietsen en fout gestalde fietsen kunnen bestaande stallingen bij stations 10 tot 20 procent efficiënter worden benut, en kunnen de kosten voor capaciteitsuitbreiding van fietsstallingen dus worden gedrukt. Ook is op een aantal stations een onevenwichtig gebruik te zien van de stallingscapaciteit tussen verschillende deelstallingen op de locatie en een disbalans tussen onbewaakte en bewaakte stallingen.

Uitbreidingen P+R locaties
P+R-locaties dragen bij aan het OV-gebruik in de Zuidelijke Randstad. Daarbij is te zien dat op een aantal locaties de overbezetting toeneemt en nog niet wordt aangepakt. Voor die locaties moet extra in de gaten worden gehouden of kan worden voldaan aan de toenemende vraag. Het betreft de P+R-terreinen bij de stations Voorburg, Rijswijk, Den Haag Mariahoeve, Hillegom, Sassenheim, Bodegraven, Boskoop, Nieuwerkerk aan den IJssel, Dordrecht Stadspolders en Leerdam. Verder vragen ook de overbezetting bij de haltes Vijfsluizen, Spijkenisse, Slinge en Capelse Brug nadere aandacht. Naast overbezetting is ook een aantal locaties weergegeven met een bezetting lager dan 50 procent. Ook daar zal door de partners nadere aandacht aan worden besteed. In aanvulling op geplande uitbreidingen zullen de partners van StedenbaanPlus in de komende periode verder werken aan efficiënte benutting door middel van regulering en bewegwijzering.

1 In deze monitor wordt de term Zuidelijke Randstad gebruikt voor het verstedelijkte gebied van de provincie Zuid-Holland, dat voorheen de Zuidvleugel werd genoemd.

2 De Oude Lijn is de treincorridor van Haarlem naar Roosendaal langs Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht.

Veel afspraken beheer en sociale veiligheid
De partners van StedenbaanPlus vinden dat het afsluiten en naleven van Beheerconvenanten en Lokale Veiligheidsarrangementen een belangrijke bijdrage leveren aan het ontwikkelen van een aantrekkelijk OV voor de treinreizigers in de Zuidelijke Randstad. Daarom blijft het nodig om de voortgang hiervan te bewaken en elkaar te stimuleren obstakels aan te pakken. Voor de Beheerconvenanten resteren de stations Hardinxveld, Arkel, Capelle aan den IJssel en Bodegraven en voor de Lokale Veiligheidsarrangementen gaat het om de gemeenten Leiden en Den Haag. Voor de geselecteerde Plushaltes werkt StedenbaanPlus aan een inventarisatie. In aanvulling op de convenanten en arrangementen wordt een beeldenboek ontwikkeld om reizigersbeleving meetbaar te maken en concrete verbeteringen door te kunnen voeren.

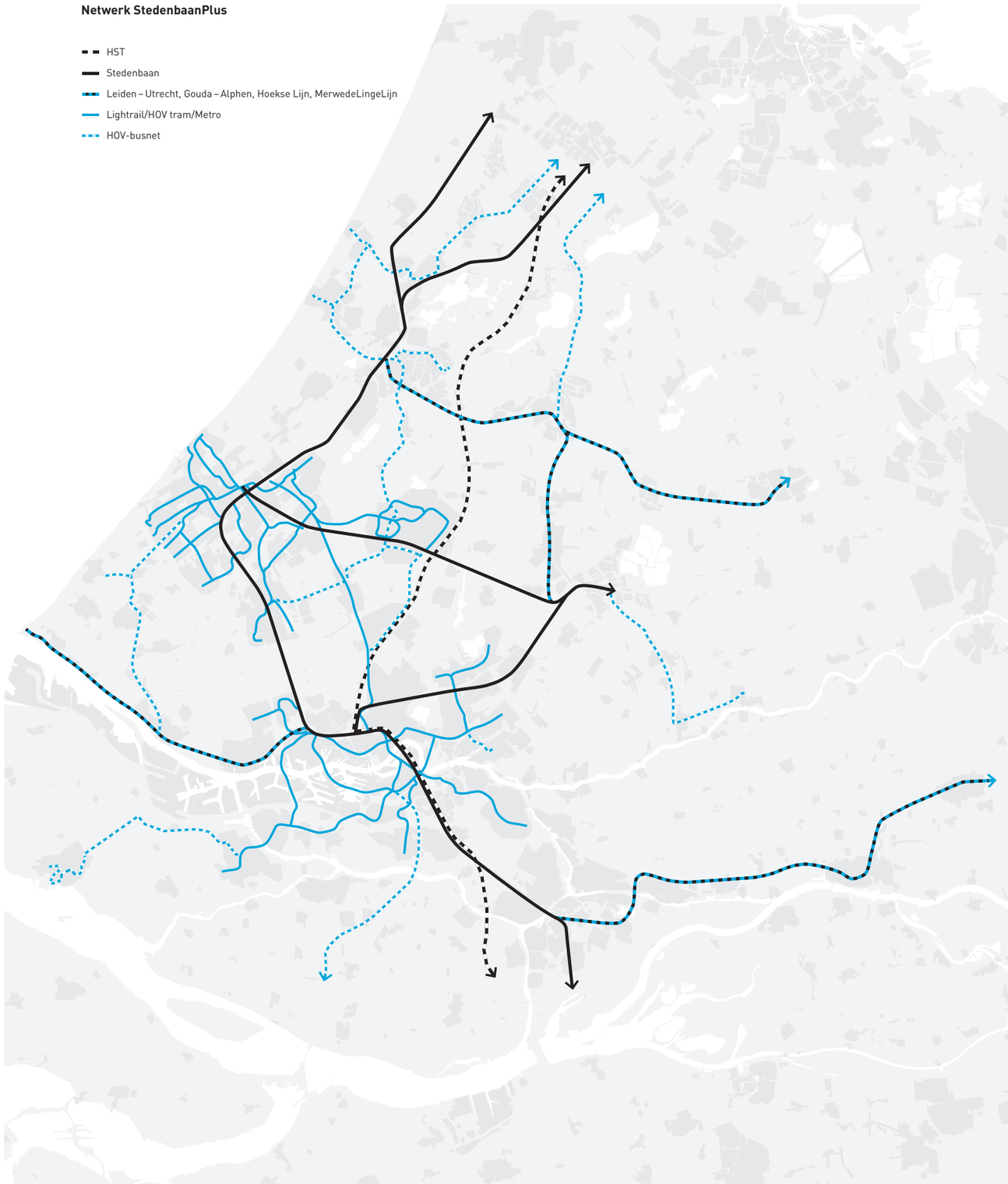
Ruimtelijk programma neemt af
De gemeenten in de Zuidelijke Randstad hebben hun ruimtelijke programma's flink neerwaarts bijgesteld om marktconforme schattingen te maken en ongewenste concurrentie te voorkomen. De monitor 2013 signaleert dat door de crisis de doelstellingen van StedenbaanPlus om minimaal 25.000 woningen nabij Stedenbaanstations én 60 tot 80 procent nabij het HOV-netwerk toe te voegen hoogstwaarschijnlijk niet zal worden gehaald. Wel wijzen de huidige plannen voor kantoren nabij Stedenbaanstations erop dat de gewenste concentratie van arbeidsplaatsen overeind blijft, met een focus op stationslocaties. Dat is ook goed, want inmiddels is duidelijk dat geconcentreerde kantorenlocaties een drijvende kracht zijn onder de vervoerskeuze van forenzen. In feite is die vervoerskeuze van mensen (de mobiliteitsstijl) heel divers en wordt deze bepaald door een samenspel van voorzieningen voor OV, auto en fiets, dichtheid op de woon- en werklocatie, functiemenging, stedelijk ontwerp, halte- en reisafstand en demografie.

Voor de doelstellingen van StedenbaanPlus is naast het blijvend prioriteren van OV-locaties voor nieuwe kantoorruimte het terugdringen van leegstand bij OV-knooppunten erg belangrijk. Kantorenlocaties dicht bij treinstations van StedenbaanPlus (500 meter) zouden prioriteit moeten krijgen bij het terugdringen van leegstand en het organiseren van levendige en aantrekkelijke woon- en werkmilieus. Mogelijk is transformatie noodzakelijk. Het gaat hier om de kantoorgebieden nabij Leiden Centraal, Leiden Lammenschans, Den Haag Laan van NOI, Den Haag HS, Zoetermeer, Rijswijk, Delft Zuid, Schiedam, Rotterdam Alexander, Rotterdam Blaak, Zwijndrecht en Dordrecht.

Stationsprofielen als instrument
Voor alle stations aan de Oude Lijn zijn knoop- en plaatswaarde geanalyseerd. Aan de hand van twaalf ideaaltypische profielen zijn de verschillende kwaliteiten en ontwikkelrichtingen uitgewerkt om grip te krijgen op de samenhang tussen het ruimtelijk programma en de netwerkpositie. De stationsprofielen zijn een instrument om met provincie, regio's en gemeenten het gesprek aan te gaan over de ontwikkelrichting. Door de profielen kunnen stations met elkaar worden vergeleken. De variatie van profielen langs een lijn kan bijdragen aan het beter functioneren ervan, omdat de knopen zich complementair aan elkaar kunnen ontwikkelen en elkaar daardoor aanvullen in plaats van beconcurreren. Zo komt een kostendekkende exploitatie van de vijfde en zesde Sprinter dichterbij.

Koerswijziging voortzetten
Resumerend zet StedenbaanPlus in deze periode van stagnatie in de vastgoedmarkt de inhoudelijke koerswijziging door die in 2012 is ingegaan. Dit betekent meer aandacht voor kwaliteit en alliantievorming. Om de opgedane kennis te delen zet deze monitor het werkgebied in zijn geheel neer. Het resultaat is een monitor die ook trends weergeeft, de beweging van kwantiteit naar kwaliteit beschrijft en binnen het brede werkveld van StedenbaanPlus de focus opzoekt. Zo wordt een overzicht gegeven van stand van zaken, kennis en instrumenten. Een effectieve TOD-aanpak in de Zuidelijke Randstad is het creëren van aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgevingen rondom en gericht op een aantrekkelijk OV met aandacht voor de keten en de overstap. Daarbij horen modellen én cijfers én brede allianties, omdat slechts met een gezamenlijke inzet van alle partners de ambities kunnen worden verwezenlijkt.

Netwerk StedenbaanPlus



1 INLEIDING

StedenbaanPlus levert een bijdrage aan de economische concurrentiepositie van de Zuidelijke Randstad door het verbeteren van duurzame bereikbaarheid en de kwaliteit van het stedelijk gebied. De monitor van StedenbaanPlus toetst de voortgang van *Transit Oriented Development* in de Zuidelijke Randstad in het algemeen en langs de Oude Lijn in het bijzonder. De resultaten van deze monitor geven aanleiding meer aandacht te vestigen op kwaliteit en alliantievorming naast de ruimtelijke verdichtingsopdracht.

Missie StedenbaanPlus: het in samenhang met de ruimtelijk-programmatische opgaven verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad door het realiseren van een voor de inwoners en reizigers aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes.

De hoofddoelstelling van StedenbaanPlus is het realiseren van meer reizigers zodat NS voor 2020 een kostendekkende frequentiesprong van vier naar zes Sprinters kan maken op de Oude Lijn van Leiden naar Dordrecht. Daarbij zijn primair ruimtelijke verdichting, verbeteringen aan het (onderliggende) netwerk en ketenvoorzieningen de knoppen waar aan wordt gedraaid. Tegelijkertijd is de frequentiesprong zelf ook weer een aanjager voor verdere ruimtelijke verdichting.

In deze monitor wordt breed gekeken naar de kansen om reizigersaantallen te beïnvloeden. Naast de reeds gepleegde ruimtelijke ontwikkelingen zijn de verbeteringen rondom fietsparkeren, P+R en de kwaliteit en veiligheid van het stationsgebied van groot belang, evenals de inspanningen een coherent hoogwaardig OV-netwerk op te bouwen met aandacht voor de diversiteit in het systeem. In het ruimtelijke domein wordt meer aandacht besteed aan de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad in de stationsomgeving, de samenhang tussen woonmilieus en OV-gebruik en het belang van terugdringen van kantorenleegstand op stationslocaties.

Inmiddels hebben de gemeenten in de Zuidelijke Randstad hun ruimtelijke programma's flink neerwaarts bijgesteld vanwege de economische crisis. Uit de monitor 2013 blijkt dat daarmee de doelstellingen van StedenbaanPlus om minimaal 25.000 woningen nabij Stedenbaanstations én 60 tot 80 procent nabij het gehele HOV-netwerk in de Zuidelijke Randstad toe te voegen hoogstwaarschijnlijk niet worden gehaald. Deze uitkomst correspondeert met de beperkte mogelijkheden van de partners in de Zuidelijke Randstad om het ruimtelijk programma te sturen. Toch is de kostendekkende frequentiesprong op de Oude Lijn mogelijk voor 2020. Door een forse toename van het gerealiseerde aantal reizigers komt het omslagpunt zelfs dichterbij ten opzichte van vorig jaar. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad als geheel en de haalbaarheid van de *business case* van NS in het bijzonder, zijn dus meer factoren dan alleen verdichting van belang voor deze gewenste groei van het aantal treinreizigers.

Het doel van deze monitor is om de lezer naast het toetsen aan de bekende kwantitatieve afspraken ook mee te nemen in de inhoudelijke koerswijziging die het concept StedenbaanPlus sinds 2012 doormaakt. Om de kennis te delen zet deze monitor het brede werkveld neer. Daarbij worden ook instrumenten aangereikt voor 2014: de proceservaringen uit de Alliantiegesprekken en de stationsprofielen van de Oude Lijn.
Het resultaat is een monitor die ook trends en effecten van de samenwerking weergeeft, de beweging van kwantiteit naar kwaliteit beschrijft en binnen het brede werkveld van StedenbaanPlus de focus opzoekt binnen de verschillende deelgebieden.
De volgende uitdaging is het formuleren van nieuwe concrete programmadoelstellingen die direct bijdragen aan de hoofdopgave én ook daadwerkelijk stuurbaar zijn door de partners van StedenbaanPlus. Daar zal in het najaar van 2013 aandacht aan worden besteed. Maar dat is een stap verder: eerst overzicht en focus.

TOD EN BELEIDSINSTRUMENTARIUM

Transit Oriented Development (TOD) is het concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt.[3] Het openbaar vervoerssysteem wordt hierbij als de ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling gezien. TOD leidt tot een regionaal netwerk van hoogwaardig OV met daar omheen geconcentreerde leefomgevingen, gekarakteriseerd door hogere bebouwingdichtheden, menselijke maat, menging van functies en een aantrekkelijke openbare ruimte. StedenbaanPlus is daar een internationaal bekend voorbeeld van.

De kerngedachte van TOD is dat mensen die wonen en/of werken nabij hoogwaardig OV veel vaker geneigd zijn van dat OV gebruik te maken (in plaats van de auto). Door StedenbaanPlus is daarom de afgelopen jaren vooral aandacht uitgegaan naar verdichting. De figuur op de pagina hiernaast laat zien dat concentraties van wonen en werken inderdaad invloed hebben op de keuze om met de trein te reizen. Vooral een geconcentreerde werklocatie is daarbij een drijfveer voor treingebruik.

Inmiddels is echter duidelijk dat de samenhang tussen vervoerskeuze en ruimtelijke inrichting genuanceerder is dan alleen verdichting. Ook ruimtelijke diversiteit, parkeermogelijkheden, leefkwaliteit, stratenplan, woonmilieu en de afstand tot de opstapplaats zijn van belang. Daarnaast vormen ook de ketenvoorzieningen een belangrijke factor in de vervoerskeuze. In bovenstaande figuur is het aandeel fietsen en lopen te zien bij vertrek en bestemming. Dat geeft duidelijk aan dat goede fietsparkeerplaatsen en goede langzaam verkeerroutes cruciaal zijn voor de vervoerskeuzen van reizigers.

Samengevat wordt de vervoerskeuze van mensen (de mobiliteitsstijl) in grote mate bepaald door dichtheid op de woon- en werklocatie, voorzieningen voor auto en fiets, functiemenging, stedelijk ontwerp, demografie, halteafstand en OV-reistijden.

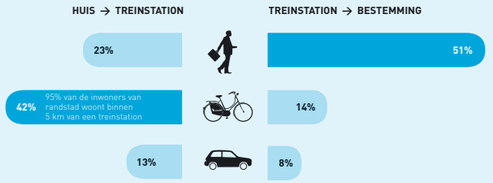
Beleidsinstrumentarium

Voor het realiseren van de doelstellingen van StedenbaanPlus is naast de inhoudelijke meerwaarde ook het instrumentarium erg belangrijk. Alle overheden hebben in de domeinen ruimte en mobiliteit eigen taken en bevoegdheden, en het valt op dat Rijk, provincie, stadsregio's en gemeenten daarbij geen gemeenschappelijke keuze voor OV gemaakt hebben. Als de ambitie van de Zuidelijke Randstad meer in lijn wordt gebracht met taken, bevoegdheden en middelen geeft dat meer kansen voor TOD.

In het mobiliteitsdomein zijn grote investeringen te zien in de weginfrastructuur, maar is volledige viersporigheid op het drukste traject van Nederland nog niet in zicht. Daarbij zou het HOV-netwerk niet alleen de ruggengraat van verstedelijking, maar ook van langzaam verkeer moeten zijn. Dit maakt grote investeringsprogramma's in fietsvoorzieningen en langzaam verkeerroutes zo belangrijk. Hier is veel winst te behalen.

In het ruimtelijke domein is ondanks de bestuurlijke ambitie, het daadwerkelijk sturen richting gewenste ontwikkelingen lastig. Naast externe krachten (quote: 'de markt bepaalt zelf waar ze bouwt') hebben provincie en (stads)regio's namelijk niet de daarvoor noodzakelijke bevoegdheden. Bovendien zijn de kosten van het ontwikkelen van stedelijke knooppunten voor gemeenten vaak hoger dan kleine nieuwe locaties, terwijl de maatschappelijke baten juist op regionaal niveau veel hoger zijn. Het versterken van stedelijke knooppunten voorkomt nieuwe investeringen in de HOV-infrastructuur, laat meer mensen op een duurzame manier reizen en houdt waardevolle gebieden open.

Modaliteit van en naar treinstations op een werkdag, excl. ander OV (Bus, Tram, Metro) (%)

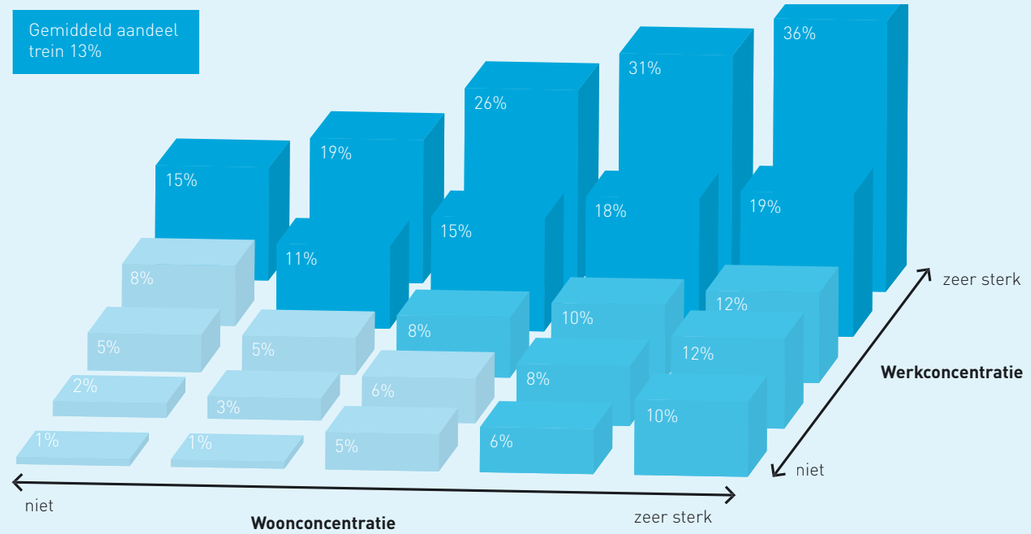


Bron: De Reiziger Centraal, NS 2012

3 Er bestaat geen Nederlandse term die recht doet aan de betekenis van TOD. 'Knooppuntontwikkeling' concentreert zich op verdichting rond grote knooppunten, terwijl TOD betrekking heeft op het gehele netwerk en alle aspecten die de vervoerskeuze bepalen.

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

* Alle inwoners en spitsbanen gerangschikt in vijf categorieën naar de mate van concentratie



Bron: Strategy Development Partners

Om effectief aan de doelen van StedenbaanPlus te kunnen blijven werken is een kwantitatieve ruimtelijke ambitie te eenzijdig. Niet alleen zijn de sturingsinstrumenten van partners te beperkt om toevoeging aan de voorraad van kantoren en woningen nabij het HOV-net te forceren, ook wordt daarmee geen recht gedaan aan de OV-gerichtheid van de huidige woningen en kantoren en de andere aspecten van TOD die de vervoerskeuze beïnvloeden. Inmiddels gaat in de vastgoedmarkt alle aandacht uit naar het juiste woonmilieu voor de juiste doelgroep en het bestrijden van leegstand in kantoren. Een effectieve ruimtelijke TOD-aanpak in de Zuidelijke Randstad is een oriëntatie op het stimuleren van een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving rondom en gericht op het OV.

Voorbeelden hiervan zijn dat de provincie Zuid-Holland de voorkeur voor OV-locaties (ladder voor duurzame verstedelijking) wil opnemen in de nieuwe Visie Ruimte en Mobiliteit en dat gemeenten eisen zouden kunnen stellen aan de kwaliteit van de plek en zo dichtheid, diversiteit, parkeerplaatsen, stratenplan en afstand tot het HOV beïnvloeden. Ook subsidies kunnen gerichter worden ingezet. De metropolitane regio's van Perth, Portland, Vancouver en Kopenhagen tonen aan dat succesvol implementeren van TOD een pakket van zowel juridische, financiële als sociaal-culturele prikkels vereist.

Met nieuwe instrumenten kunnen ook marktpartijen worden verleid een bijdrage te leveren aan duurzame ontwikkeling, zoals creatiever inzetten van parkeernormen, subsidietarieven, OZB en het prioriteren van TOD-locaties binnen regionale V&V-fondsen. De meest recente onderzoeken naar woonbehoefte tonen aan dat veel mensen graag in een OV- of langzaam verkeer georiënteerde omgeving zouden willen wonen. Waar de auto geen bepalend stempel drukt op de stedelijke inrichting, waar niet het komen en gaan, maar juist het verblijf het uitgangspunt van stedenbouw is. Woningbouw rond OV-knopen biedt kansen dit soort gemengde woonmilieus weer te realiseren, waarbij een lagere parkeernorm bovendien een lagere prijs mogelijk maakt. Het wachten is op een ontwikkelaar en een gemeente die het aandurven. De partners van StedenbaanPlus kunnen ze daarbij over die drempel helpen. StedenbaanPlus kan die instrumenten uitwerken.

2 NETWERKONTWIKKELING EN SPOOR

2.1 INLEIDING

De basis van het concept StedenbaanPlus is een goed op elkaar afgestemd HOV-netwerk dat aantrekkelijk is voor de reizigers. In de monitor van 2012 is al aangegeven dat het verplaatsingspatroon in de Zuidelijke Randstad zeer intern gericht is. Door deze sterke vervoersrelatie tussen de verschillende delen kan het netwerk van StedenbaanPlus worden opgevat als één Daily Urban System.

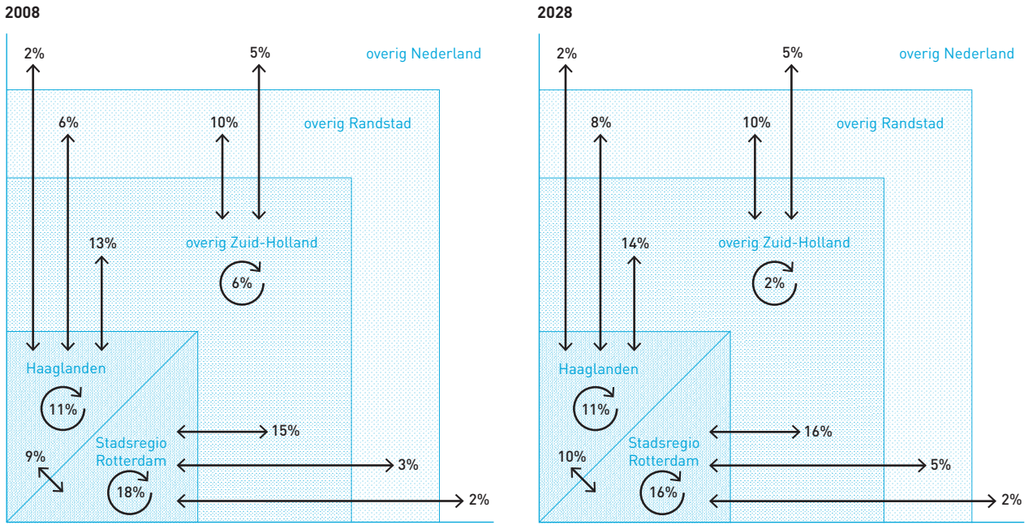
Door de partners van StedenbaanPlus worden aanpassingen aan het netwerk verricht om de kwaliteit te verhogen (R-net) en worden dienstregelingen geoptimaliseerd. Om de koppeling tussen het nationaal en regionaal OV-netwerk te verbeteren is afgesproken om de samenwerking uit te breiden zoals die binnen StedenbaanPlus is vormgegeven. Daartoe is een samenwerkingsmodel afgesproken ten behoeve van het agenderen van spoor en OV projecten in het BO Mirt. Ook het adviesrecht van de decentrale overheden provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam bij de hoofdrailnetconcessie heeft hierin een plaats.

Kijkend naar de positieve ontwikkelingen ten aanzien van de NS business case voor de frequentieverhoging van vier naar zes Sprinters op de Oude Lijn wordt het steeds belangrijker om viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid voor 2020 te realiseren. Met ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu is hier frequent contact over. Deze samenwerking is ook van toepassing op een aantal andere corridors in het netwerk. Zowel voor de korte als langere termijn geeft deze monitor daar inzicht in.

2.2 MONITOR OUDE LIJN

De monitor Oude Lijn is de verbinding tussen het ruimtelijke programma nabij de Stedenbaanstations en het vervoer per trein. De monitor geeft inzicht in de realisatiekans van de frequentieverhoging van vier naar zes Sprinters per uur in beide richtingen. Daartoe worden de huidige aantallen reizigers en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen bij elkaar gebracht. In deze monitor is te zien dat dankzij de reizigersgroei van bijna 19.000 reizigers in de Zuidelijke Randstad de kostendekkende frequentiesprong weer dichterbij is gekomen, na een verslechtering van de *business case* de afgelopen jaren. Daarbij neemt de bijdrage van het nog te ontwikkelen ruimtelijk programma voor wonen en werken af en verbeteringen aan OV, ketenvoorzieningen en de kwaliteit van stations(omgevingen) toe.

Verdeling dagelijkse OV relaties tussen de verschillende delen van de Zuidvleugel 2008 en 2028



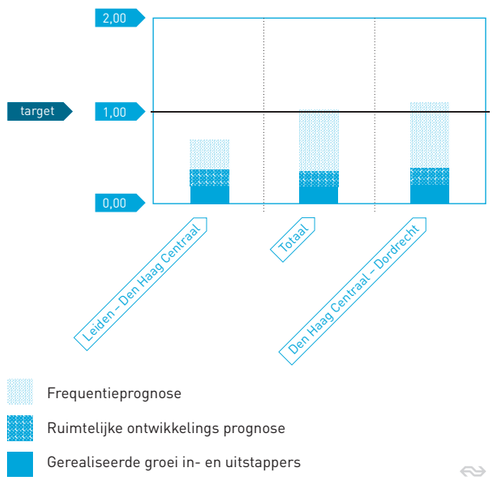
Bron: Vervoermarktanalyse Goudappel Coffeng

Kostendekkende frequentiesprong
In de Stedenbaanovereenkomst uit 2007 heeft NS afgesproken de frequentie van de Sprinters te verhogen als extra exploitatiekosten van meer treindiensten worden gecompenseerd door extra opbrengsten. Dit maakt de frequentiesprong een kostendekkende operatie. De aanwezigheid van voldoende spoorcapaciteit is daarbij uiteraard een voorwaarde. Dit betekent dat een frequentiesprong pas na afronding van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid kan plaatsvinden. Naar de huidige inzichten is dat in 2020.

In het vervoermodel is 2007 het ijkpunt. Ieder jaar worden nieuwe reizigersaantallen en actuele ontwikkelprognoses van woningen en kantoren verwerkt om te kijken wanneer een kostendekkende frequentiesprong zou kunnen worden gerealiseerd. Het model veronderstelt dat verder alle andere relevante factoren in de actuele reizigersaantallen zijn terug te zien. Dit betekent onder meer dat een goed niveau van ketenvoorzieningen een belangrijke voorwaarde is: de faciliteiten voor fietsparkeren en P+R zijn dragers van de vervoersketen.[4] Daarom is het 'op orde' houden hiervan ook vastgelegd in overeenkomsten en wordt dit elders in deze monitor getoetst aan de hand van bezettingsgraden. Het model veronderstelt ook dat kwaliteitsfactoren die van invloed zijn op het gebruik van de trein (voor- en natransport, kwaliteitsbeleving stations) niet wezenlijk in negatieve zin veranderen. De verbeteringen dragen uiteraard nu al positief bij aan de reizigersgroei.[5]

In de figuur hiernaast staat aangegeven in welke mate de elementen bijdragen aan een kostendekkende frequentiesprong. In donkerblauw staat de feitelijke reizigersgroei tot en met 2012 sinds het referentiejaar 2007. Daar boven de verwachte bijdrage vanuit het geplande ruimtelijk programma, en in lichtblauw de groei-effecten van de frequentiesprong zelf. In de figuur geeft de horizontale 'targetlijn' aan of opbrengsten en kosten rond 2020 met elkaar in evenwicht zijn. Op en boven deze lijn is frequentieverhoging kostendekkend te realiseren.

Ontwikkeling kostendekking bij realisatie ruimtelijke ontwikkeling en frequentieverhoging



De conclusie is dat de kostendekkende frequentiesprong voor de gehele Oude Lijn nog in beeld is. In vergelijking met eerdere jaren neemt de bijdrage van het feitelijke aantal reizigers toe en de bijdrage van nieuwe woningen en kantoren af.

Bovenstaande betekent dat naast gerealiseerde ruimtelijke plannen, ook de gezamenlijke inspanningen gericht op het verbeteren van de kwaliteit van ketenvoorzieningen, stationsomgeving, overstap en dienstregeling effect hebben op de reizigersgroei in de Zuidelijke Randstad. Tegelijkertijd neemt het aandeel van het ontwikkelprogramma af. In eerdere jaren had met name de ruimtelijke ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations op het zuidelijke deel (Den Haag – Dordrecht) grote impact op de vervoersprognose. Het resultaat is dat nu de verschillen tussen de 'noordelijke' en de 'zuidelijke' Stedenbaanlijnen min-

4 Ook met veranderingen in andere relevante factoren zoals fileproblematiek, nieuwe OV-diensten, bovenmatige kostenstijging van de spoorinfrastructuur, aanpassingen in de vervoerconcessie en bijvoorbeeld de aanpassing van de reisrechten van de OV-studentenkaart wordt in het prognosemodel geen rekening gehouden maar hebben wel invloed op de huidige reizigersaantallen.

5 NS neemt het besluit over frequentieverhoging op basis van feitelijke reizigersgroei, met de monitor als hulpmiddel om verdere groei in de komende twee jaar in te schatten. Zo spelen factoren die niet expliciet in het model zitten maar wel relevant zijn voor de reizigersgroei dus ook een rol in het besluit over de frequentieverhoging.

FOCUS BINNEN HET NETWERK VAN STEDENBAANPLUS

StedenbaanPlus is gericht op een samenhangende ontwikkeling van OV en ketenvoorzieningen en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de nabijheid van de treinstations en andere HOV-haltes. Elders in deze monitor is opgenomen dat zowel bij ketenvoorzieningen als in het ruimtelijk domein de aandacht verschuift van kwantiteit naar kwaliteit en alliantievorming. In aanvulling daarop wordt ook door provincie en regio's de doorontwikkeling van het HOV-netwerk voortvarend opgepakt. De RandstadRail/Metrolijn E en de ZoRo-bus zijn voorbeelden van projecten in dat netwerk die recent zijn afgerond en succesvol zijn als het gaat om de toename van reizigers. Daarnaast is ook een aantal projecten in voorbereiding of uitvoering, zoals de spoortunnel in Delft, de Hoekse Lijn, het netwerk RandstadRail en de verbeteringen in het netwerk van Zuid-Holland Noord.

Aanvullend daarop heeft StedenbaanPlus met alle partners focus aangebracht op die delen van het netwerk die ook aandacht vereisen maar die anno 2013 onvoldoende 'op de agenda' staan. Deze focus mag uiteraard niet ten koste gaan van lopende bouw- en planprocessen: die moeten ongestoord voortgang kunnen vinden. Vanuit vervoerkundig perspectief en ter versterking van het netwerk als geheel is het inzicht in het huidige functioneren van het netwerk van StedenbaanPlus verbreed en verdiept en hebben de partners focus kunnen aanbrengen in de eigen en elkaars activiteiten. Alle 55 corridors die in het netwerk zijn te onderscheiden zijn hierbij bekeken.[6] Het resultaat is een overzicht van acties op korte en middellange termijn op vijf corridors waar StedenbaanPlus met haar partners de komende tijd meer aandacht op zal vestigen:

→ Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Dordrecht (spoor).
Op korte termijn onderzoek doen naar het robuuster maken van het spoor tussen Delft, Rotterdam en Dordrecht, na afronding van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid. De capaciteit is weliswaar voldoende maar storingsgevoelig en in combinatie met de komst van de Hoekse Lijn en de realisatie van station Dordrecht Copernicusweg zullen nieuwe en afgewogen voorstellen dienen te worden geformuleerd.

→ Leiden – Woerden (spoor)
In aanvulling op de huidige gedeeltelijke verdubbeling en aanleg van nieuwe stations tussen Leiden en Woerden nader onderzoek doen naar mogelijkheden voor verdere kwaliteitsverbetering op deze corridor tot aan Utrecht.

→ Scheveningen – Den Haag Centraal – Delft (tram)
Inventariseren wat er voor nodig is om R-Net kwaliteit op deze verbinding mogelijk te maken.

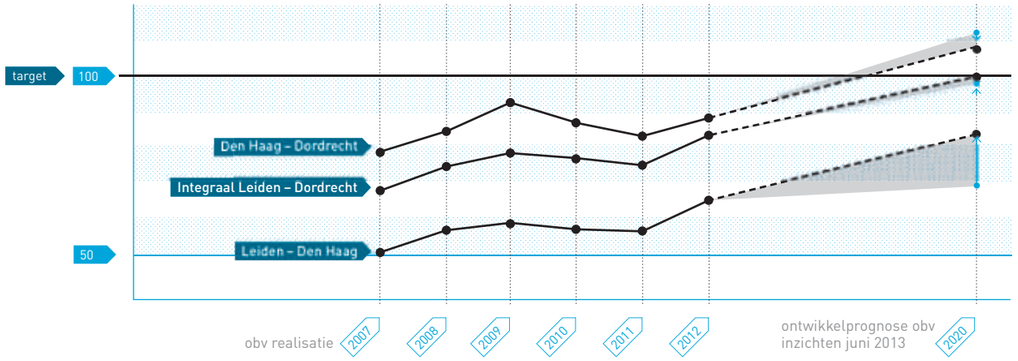
→ Leiden – Leiderdorp (bus)
Inventariseren wat er voor nodig is om R-Net kwaliteit op deze verbinding mogelijk te maken.

→ Gouda – Schoonhoven (bus)
Inventariseren wat er voor nodig is om R-Net kwaliteit op deze verbinding mogelijk te maken.

Naast de corridors in het netwerk zijn ook de afzonderlijke knooppunten van belang. De functionaliteit en gebruikswaarde van de stations als in- en overstapmachine versterken de netwerkfunctie en het gebruiksgemak van de corridors. StedenbaanPlus zal in het laatste kwartaal van 2013 met haar partners een selectie maken van knooppunten die (in ieder geval vanuit vervoerskundig oogpunt) extra aandacht verdienen. Hierbij zal de eerste blik gericht zijn op de grotere en multimodale knopen in de Zuidelijke Randstad, voorbeelden daarvan zijn Den Haag Laan van NOI en Gouda waarvoor StedenbaanPlus al alliantiegesprekken organiseert. Het doel van dit selectieproces is een overzicht van knooppunten waar de partners van StedenbaanPlus gezamenlijk de aandacht op kunnen richten. Voor de Oude Lijn wordt daarbij uiteraard gebruik gemaakt van de stationsprofielen die zijn opgesteld (zie de poster bij deze monitor).

6 Zie voor het volledige rapport over het aanbrengen van focus de website van StedenbaanPlus.

Kostendekkende frequentiesprong van 4x/u > 6x/u



der groot zijn geworden dan in voorgaande jaren. De frequentiesprong tussen Leiden en Den Haag Centraal heeft evenwel alleen bestaansrecht als die met het zuidelijke traject gecombineerd wordt. Dat laatste is ook in de Stedenbaanovereenkomst vastgelegd.

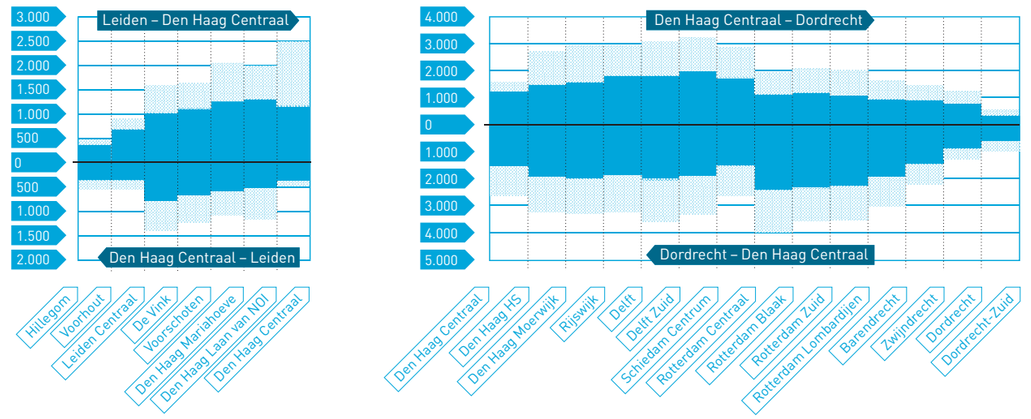
De figuur hierboven laat de ontwikkeling van deze prognoses zien vanaf het ijkpunt 2007.
Vorig jaar is gerekend met voorlopige realisatiecijfers 2011. Deze cijfers bleken uiteindelijk positiever uit te vallen dan aanvankelijk aangenomen. Ook de cijfers 2012 laten een positieve ontwikkeling zien van het gerealiseerde aantal in- en uitstappers.

De tweede conclusie van de monitor Oude Lijn is dat voor de daadwerkelijke frequentiesprong het direct 'doorbouwen' aan viersporigheid vanuit het tunnelproject in Delft een randvoorwaarde is.

Bovenstaande ondersteunt ook de wijziging in de aanpak van StedenbaanPlus die in 2012 is ingezet en die door deze monitor wordt ondersteund. NS houdt bij de frequentiesprong rekening met feitelijke reizigers (nu) en potentiële reizigers (straks) door het ruimtelijke programma en de effecten van de frequentiesprong zelf. Nu het ruimtelijk programma nabij Stedenbaanstations tegenvalt worden de feitelijke reizigers(groei) en het behoud daarvan dus een dominantere factor. De aandacht voor het sturen op nieuwe woningen en kantoren in de invloedsgebieden is niet conform de werkelijke ontwikkeling: er is een beperkter ruimtelijk programma en er zijn minder harde sturingsinstrumenten beschikbaar. In de Zuidelijke Randstad wonen wel al 1 miljoen mensen nabij die Stedenbaanstations. Naast de continue aandacht voor verdichting bij stations wordt de ruimtelijke opgave vooral het creëren van aantrekkelijke woon- werkmilieus voor de OV-reiziger. Daarbij blijkt ook het organiseren van voldoende en hoogwaardige ketenvoorzieningen en kwalitatief aantrekkelijke stations(gebieden) fors ondersteunend te zijn aan de doelstelling meer reizigers te realiseren.

In de figuur hiernaast is de bezetting te zien van de Sprinters in de ochtendspits op beide corridors en in beide richtingen. Op het traject Hillegom – Den Haag Centraal is de trein tot Den Haag Laan van NOI en Den Haag Centraal het drukst bezet. In omgekeerde richting is te zien dat de bezetting oploopt tot Leiden Centraal en na Leiden op zijn laagst is. Op het traject Den Haag Centraal – Dordrecht is het drukste punt tussen Delft Zuid en Schiedam. In omgekeerde richting is zichtbaar dat de Sprinter vanaf Dordrecht volloopt tot Rotterdam Centraal. Bovenstaande vier stations zijn bepalend voor de materiaalinzet en daarmee voor het kostenniveau. Een meer evenwichtige bezetting maakt een efficiëntere exploitatie mogelijk en versnelt dus de totstandkoming van een kostendekkende frequentieverhoging.

Bezettingsverloop noordelijke en zuidelijk deel van de Oude Lijn als gevolg van huidige reizigers, ruimtelijke ontwikkeling en frequentieverhoging



Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat een hogere ontwikkelprognose van kantoren bij Den Haag Centraal een negatief effect heeft op het behalen van de targets als gevolg van een slechtere spreiding van de reizigers over de corridor. Gericht mobiliteitsbeleid kan hierop sturen door bijvoorbeeld in de toekomst meer reizigers te verleiden op Den Haag Laan van NOI uit te stappen om naar hun bestemming in het Beatrixkwartier te lopen. De inspanningen van de gemeente Den Haag en NS om het station, de directe stationsomgeving en de looproute naar het Beatrixkwartier te verbeteren helpen daarbij. Dat schoont de trein op richting de volgende halte Den Haag Centraal. Deze gelijkmatiger verdeling van reizigers over de stations draagt bij aan de haalbaarheid van de kostendekkende frequentiesprong. Op diezelfde wijze kunnen ook ontwikkelingen nabij Delft Zuid, Rotterdam Zuid en Dordrecht Zuid positieve invloed hebben op de treinbezetting en daarmee de vervoersprognose.

2.3 MONITOR REIZIGERSONTWIKKELING

De monitor reizigersontwikkeling laat een groei zien van het aantal treinreizigers in de gehele Zuidelijke Randstad van twee procent. Deze trend wijkt af van de landelijke daling van één procent. Voor de Stedenbaanstations op de Oude Lijn en de twee Goudse lijnen is zelfs een groei waarneembaar van vier procent ten opzichte van het vorige meetjaar. Deze toename van het aantal treinreizigers over de Stedenbaanstations met bijna 19.000 is een record en maakt de frequentiesprong op de gehele Oude Lijn mogelijk vóór 2020.

Een belangrijke drijver onder deze groei is de uniforme kwartierdienst van de Sprinter, waarmee de universiteitssteden Leiden en Delft en voorstadstations als Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centraal, Rotterdam Alexander en Rotterdam Blaak inmiddels worden bediend. Ook diverse kleinere stations als Hillegom, Voorhout, Barendrecht, Rotterdam Zuid en Den Haag Moerwijk profiteren hiervan mee. Het is dan ook van belang om aan dit bedieningsmodel vast te houden en waar mogelijk uit te bouwen. Aanvullend hierop is ook te zien dat Rotterdam Centraal nog steeds fors daalt ten gunste van de succesvolle subknopen Blaak, Alexander en Schiedam. Verder is het toenemende gebruik van RandstadRail terug te zien op zowel Rotterdam Centraal als Den Haag Centraal.

LANGE TERMIJN BELEIDSAGENDA SPOOR STEDENBAANPLUS

In december 2012 heeft de Bestuurlijke Commissie StedenbaanPlus de Lange Termijn Beleidsagenda Spoor voor de Zuidelijke Randstad vastgesteld. Deze agenda beschrijft de ambitie van de partners van StedenbaanPlus op het verder verbeteren van het spoornetwerk nádat PHS is gerealiseerd. Inmiddels is de realisatiefase van PHS verlengd tot 2028 en vindt in het najaar van 2013 in het kader van de landelijke Lange Termijn Spooragenda een herijking plaats van de projecten in dit programma.

Verbetering dienstregeling tussen Den Haag en Rotterdam.
Een robuuste uitvoering van de dienstregeling met acht Intercitytreinen en zes Sprinters is een belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk en betrouwbaar OV-aanbod. Daarom moet worden gekeken naar zowel verdere spooruitbreiding en innovatie (bijvoorbeeld beveiliging/seingeving) als de benutting van de sporen tussen Rotterdam en Schiedam na de afkoppeling van de Hoekse Lijn. De capaciteitsvergroting op dit baanvak maakt wellicht ook de inpassing van station Schiedam Kethel mogelijk.

Visie op de relatie tussen Intercitystops en bereikbaarheid.
Intercityvarianten hebben effecten op de bereikbaarheid in het algemeen en het gebruik van het onderliggende HOV-netwerk (tram, metro, RandstadRail) in het bijzonder. De Zuidelijke Randstad kijkt naar de meest optimale variant, eventueel simultaan in te voeren met de frequentiesprong van de Sprinter naar zes keer per uur.

Verdere kwaliteitsverbetering traject Leiden – Utrecht
Met de investeringen in de lijn Leiden – Utrecht door de provincie Zuid-Holland wordt een belangrijke stap gezet naar de verbetering van deze belangrijke spoorverbinding. Hierdoor wordt het mogelijk om twee Intercitytreinen en twee Sprinters per uur tussen beide steden te laten rijden en kan deze verbinding ook een goed alternatief worden richting Schiphol. Mogelijk kunnen twee nieuwe stations de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Zoeterwoude en Rijnwoude faciliteren. Meer baanvakken, innovaties, versterking van de ondergrond, knooppuntontwikkeling en vraagstimulering kan deze lijn een belangrijke schakel maken in het HOV-netwerk van StedenbaanPlus.

Nieuwe stations
Het concept StedenbaanPlus is gestoeld op een dubbele benuttingsstrategie. Het gaat primair om het effectief uitnutten van infrastructuur en huidige verstedelijkte gebieden. Daarin passen slechts in zeer beperkte mate nieuwe stations. StedenbaanPlus staat vooral voor ruimtelijke ontwikkelingen rond bestaande stations en halten. Unieke ruimtelijke ontwikkelingen die niet bij bestaande stations kunnen worden gerealiseerd kunnen leiden tot nieuwe stations als deze ook het OV-netwerk versterken. Tot 2020 zijn daarbij Bleizo, Dordrecht Copernicusweg en Rotterdam Stadionpark in beeld. Parallel aan de uitwerking van de plannen voor de Sportcampus wordt in het kader van het rijksprogramma Beter Benutten in samenwerking met de rijksoverheid, NS en Prorail de haalbaarheid van een permanent NS station Rotterdam Stadionpark onderzocht. Het initiatief voor verschuiving van Dordrecht Zuid richting de locatie Copernicusweg ligt bij de gemeente. Binnen de spoorsector zijn daartegen geen zwaarwegende bezwaren. Ten aanzien van een nieuw station Bleizo onderschrijven alle partijen de wenselijkheid van een station gezien de potentie van deze locatie. Indien de vervoerwaarde onvoldoende blijkt kunnen daarover tussen partijen afspraken worden gemaakt. De logistieke aanpassing in een robuuste dienstregeling is op dit moment een echte *bottleneck*. Hier wordt nog gemeenschappelijk op gestudeerd.
Als uitkomst van een langdurig en intensief proces om het regionaal OV in het concessiegebied Zuid-Holland Noord te verbeteren, bespreken de provincie en NS de komst van de stations Hazerswoude-Koudekerk en Zoeterwoude Meerburg langs de lijn Leiden – Utrecht. Daarnaast worden door de provincie Zuid-Holland op de gedecentraliseerde lijn Gouda – Alphen a/d Rijn nieuwe stations voorzien in Waddinxveen en Boskoop.

Vergroting spoorcapaciteit Den Haag/ Rotterdam – Utrecht
Op dit moment bieden de baanvakken uit Den Haag en Rotterdam richting Utrecht (de twee Goudse lijnen) voldoende capaciteit voor de huidige dienstregeling met vier Intercitytreinen en vier Sprinters. Tegelijkertijd blijkt uit de onderzoeken naar de inpassing van station Bleizo dat er geen speelruimte meer is. Naar verwachting zal na 2020 het spoorvervoer verder doorgroeien op deze corridors. Helaas is een frequentieverhoging van Intercity's en Sprinters zonder infrastructurele maatregelen niet haalbaar. Daarom is het noodzakelijk een verkenning uit te voeren of dit scenario zich zal voordoen en welke maatregelen daarvoor noodzakelijk zijn.

Internationale verbindingen (HST Oost)
Naast de aandacht voor de verbindingen met Brussel en Parijs is een nieuwe focus op Duitsland gewenst. Duitsland is de belangrijkste handelspartner en het tweede favoriete vakantieland van Nederland. Voor de langere termijn moeten de mogelijkheden en maatregelen in beeld gebracht worden om zowel Rotterdam als Den Haag (rechtstreeks) aan te sluiten op het hogesnelheidsnetwerk van Duitsland (ICE).

Spoorgoederenvervoer
Het vervoer van goederen in het algemeen en via het spoor in het bijzonder is van vitaal belang voor de economische ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad. Het spoorgoederenvervoer heeft een sterke relatie met de personenmobiliteit doordat het wegcapaciteit vrijmaakt voor personenautoverkeer, concurreert met het personenvervoer op het spoor en forse verdichtingsbeperkingen oplegt aan ruimtelijke ontwikkeling (veiligheid, geluid, trillingen). In vervolg op PHS wil de Zuidelijke Randstad verkenningen uitwerken naar een rechtstreekse verbinding tussen Vlissingen en Antwerpen (VeZa-boog), een Noordtak van de Betuweroute en een bypass bij Dordrecht om treinen om de binnensteden van Zwijndrecht en Dordrecht heen te leiden.

R-net

StedenbaanPlus is R-net. In de toekomst worden alle lijnen in het netwerk van StedenbaanPlus als R-net geëxploiteerd. R-net is het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de hele Randstad van bus, (snel)tram, metro en trein, inclusief knooppunten tussen belangrijke woon- en werkgebieden. Eigenschappen van dit netwerk zijn hoge snelheid en frequentie, goede betrouwbaarheid en overstaptijden, comfort en goede voorzieningen voor de reiziger. Deze kwaliteitselementen zijn bepalend voor de keuze tussen auto en OV. De vormgeving, uitstraling en informatievoorziening is zodanig ontworpen dat de reiziger het StedenbaanPlusnetwerk en R-net als één netwerk ervaart. R-net garandeert daarmee een optimale bereikbaarheid van de belangrijkste werk- en woongebieden en voorzieningen. Niet al het regionale vervoer maakt al deel uit van R-net.
De samenwerkende decentrale overheden in de Randstad werken, onder aansturing van het OV-bureau Randstad, samen aan de implementatie van R-net. Het Stadsgewest Haaglanden heeft onlangs 40 R-net trams besteld, de provincie Zuid-Holland introduceert R-net in het project Zuid-Holland Noord en de stadsregio Rotterdam houdt bij de ombouw van de Hoekse Lijn rekening met deze kwaliteitseisen.

In de tabel hiernaast is te zien dat in alle regios het aantal reizigers op de stations van Stedenbaan toeneemt, waarbij de regio Holland Rijnland er uit springt met een groei van 11 procent.[7]

Door deze relatief grote en ook gespreide groei is de kostendekkende frequentiesprong voor de gehele Oude Lijn vóór 2020 haalbaar. Het belang van de tijdige realisatie van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid en dus het 'doorbouwen' aan het tunnelproject van Delft neemt daardoor toe. Vanuit StedenbaanPlus blijft daarom veel aandacht voor het baanvak tussen Rotterdam en Den Haag vereist.

Geselecteerd per corridor geeft de reizigersontwikkeling in 2012 op alle corridors van Stedenbaan een groei aan. De corridors die eerder daalden herpakken zich. Ook hier is de verdeling van Rotterdam Centraal naar de subknopen Rotterdam Blaak, Rotterdam Alexander en Schiedam (op verschillende corridors) te zien, evenals de forse groei van Leiden Centraal en Schiedam Centraal (beiden met circa 4.000 reizgers per dag).

De verklaring voor de trendmatige daling op de Hoekse Lijn ligt in het veranderende reisgedrag op de kortere afstand. De reizigers gebruiken op de kortere afstand minder de trein (station Nieuwland en de Vlaardingse stations) en meer het tramnetwerk en de fiets in Schiedam en Vlaardingen om naar Schiedam Centraal en verder te reizen. Op de langere afstanden (stations Maassluis en Hoek van Holland) blijft het gebruik van de lijn meer stabiel.

2.4 PROGRAMMA HOOGFREQUENT SPOORVERVOER

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft tot doel ruimte op het spoor te creëren voor het groeiende personen- en goederenvervoer. Daarmee kan de trein de economische centra van Nederland bereikbaar houden. Het gaat bij PHS om extra ruimte op de vier drukste personentrajecten (waaronder Leiden – Dordrecht) en om het versterken van het goederenvervoer in een landelijk samenhangend spoornetwerk. PHS heeft dus consequenties op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Een aantal projecten is ook voor de Zuidelijke Randstad van belang, waaronder de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid, de boog bij Meteren en de goederenroutering door Oost-Nederland.

In het najaar van 2013 worden de spoorprogramma's herijkt in het kader van de landelijke Lange Termijn Spooragenda. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt hiervoor een afwegingskader uit. Inzake de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid heeft het ministerie de milieu-effectrapportage (MER) vrijgegeven voor inspraak. Dat is een belangrijke stap, want viersporigheid is een fysieke voorwaarde voor de gewenste frequentieverhoging van de Sprinter. Uiteraard wordt nu al gebouwd aan de brede spoortunnel in Delft, maar pas na een besluit van het Kabinet over het daadwerkelijk aanleggen van vier sporen op dit tracé kunnen ook echt zes Sprinters en acht Intercity's per uur per richting over dit traject rijden. In de voorbereiding op deze MER is dan ook nauw samengewerkt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail om in de Spoorzone van Delft in één keer door te kunnen bouwen.

De boog bij Meteren is belangrijk voor de herroutering van het goederenvervoer. Een nieuwe railverbinding bij Meteren geeft ruimte op het spoor, waardoor minder goederentreinen door Rotterdam (Willemsspoortunnel), Zwijndrecht, Dordrecht, Breda en Tilburg gaan rijden. Voor de Drechtsteden is dat buitengewoon belangrijk vanwege de externe veiligheidsproblematiek. In de zomer van 2013 wordt de MER voor het traject Meteren – Boxtel verder voorbereid, zodat in 2014 een variant kan worden gekozen.
De routering via de IJssellijn door Oost-Nederland maakt het mogelijk om meer goederen te vervoeren via de Betuwelijn. Voor dit goederenpad is in mei 2013 een MER uitgebracht door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. StedenbaanPlus heeft hierop namens de partners een zienswijze ingediend.

In de voorkeursbeslissing PHS (medio 2010) is bepaald dat tussen Rotterdam en Breda ook het traject van de hogesnelheidstrein (HST) gebruikt kan worden voor reguliere Intercity's. Daarmee treedt een verslechtering op ten opzichte van de huidige dienstregeling ter hoogte van Dordrecht. De Intercity's naar Breda en verder komen dan niet meer fysiek langs Dordrecht en dit is voor StedenbaanPlus aanleiding geweest om met Drechtsteden, Breda en de provincie Noord-Brabant nadere voorstellen te ontwikkelen. In goed overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS zijn deze voorstellen gewogen en getoetst. De decentrale overheden hebben de voorkeur voor één variant die echter niet aan de eis van kostenneutraliteit voldoet, een extra investering in de infrastructuur verlangt en een exploitatietekort kent.

De conclusie is dat ondanks een verlengde realisatieperiode van PHS-projecten tot 2028 nog steeds vooruitgang wordt geboekt in de procedures die leiden tot meer ruimte voor het reizigers- én goederenvervoer. Inzake de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid zetten de partners van StedenbaanPlus alles op alles om in één keer door te bouwen vanuit het lopende tunnelproject en zo de frequentiesprong per 2020 te realiseren.

7 De cijfers van NS worden steeds betrouwbaarder, onder meer doordat nu de chipcard nauwkeuriger gegevens geeft en studenten nu moeten in- en uitchecken. Eerdere onduidelijkheden als gevolg van hybride kaartsoorten zijn verholpen.

Ontwikkeling treinreizigers Stedenbaanstations 2007 – 2012[8]

	2007	2010	2011	2012	ontw 07 – 12	ontw 11 – 12
Holland Rijnland	70.222	67.639	69.600	77.142	110%	111%
Stadsgewest Haaglanden	182.874	186.119	186.300	188.175	103%	101%
Midden-Holland	24.638	25.820	25.300	25.929	105%	102%
Stadsregio Rotterdam	151.003	151.946	149.900	157.317	104%	105%
Drechtsteden	27.201	26.506	26.500	27.919	103%	105%
Totaal	**455.938**	**458.030**	**457.600**	**476.482**	**105%**	**104%**

Ontwikkeling treinreizigers StedenbaanPlus 2007 – 2012

Stedenbaanstations (per etmaal)	**2007**	**2010**	**2011**	**2012**	**ontw 07 – 12**	**ontw 11 – 12**
Traject Hillegom – Leiden Centraal	65.460	62.849	64.800	70.064	107%	108%
Traject Leiden Centraal – Den Haag Centraal	156.520	153.934	155.200	163.253	104%	105%
Traject Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal	262.504	257.834	253.600	255.650	97%	101%
Traject Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle	118.635	113.674	111.000	111.680	94%	101%
Traject Rotterdam Centraal – Dordrecht Zuid	145.202	143.719	141.100	144.572	100%	102%
Traject Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle	137.531	136.493	132.000	131.816	96%	100%
Correctie dubbeltellingen en Sassenheim	429.914	410.473	400.100	400.553		
Totaal reizigers Stedenbaanstations	**455.938**	**458.030**	**457.600**	**476.482**	**105%**	**104%**

Overige treindiensten NS (per etmaal)	**2007**	**2010**	**2011**	**2012**	**ontw 07 – 12**	**ontw 11 – 12**
Traject Leiden Centraal – Bodegraven	75.814	72.742	74.800	80.683	106%	108%
Traject Alphen a/d Rijn – Gouda	31.328	32.412	31.900	32.890	105%	103%
Traject Rotterdam Centraal – Hoek van Holland	130.724	127.921	124.100	118.452	91%	95%
Correctie dubbeltellingen	195.748	190.534	188.600	194.446		
Totaal reizigers Plusstations	**299.975**	**304.769**	**299.231**	**286.454**	**95%**	**96%**

MerwedeLingLijn Arriva (miljoenen reizigerskilometers per jaar)	**2007**	**2010**	**2011**	**2012**	**ontw 07 – 12**	**ontw 11 – 12**
Dordrecht – Arkel	45.8	50.4	52.2	59.6	130%	114%

3 KETENMOBILITEIT

3.1 INLEIDING

Bij een hoogwaardig openbaar vervoersysteem horen goed functionerende overstappunten met adequate voorzieningen voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Dat draagt bij aan een goede OV-bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad. De partners van StedenbaanPlus hebben in 2008 afspraken gemaakt over de kwaliteit van stations, stationsomgevingen en overstappunten, de capaciteit van fiets- en P+R voorzieningen, sociale veiligheid en informatievoorzieningen. Samen dragen deze deelopgaven in belangrijke mate bij aan de groei van het aantal OV gebruikers. In dit deel van de monitor worden deze doelstellingen toegelicht en getoetst voor de treinstations en een aantal geselecteerde haltes van StedenbaanPlus.

De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan capaciteitsuitbreidingen van fiets- en P+R voorzieningen en het maken van afspraken in het kader van beheer en sociale veiligheid. Hierdoor is sinds 2008 deze parkeercapaciteit fors uitgebreid, nagenoeg elk station voorzien van een Beheerconvenant en wordt volop gewerkt aan het sluiten van Lokale Veiligheidsarrangementen door gemeenten. Nieuwe inzichten over de daadwerkelijke bezetting van parkeervoorzieningen geven nu handvatten om op de toekomst te kunnen anticiperen. Daarbij is aandacht nodig voor een aantal specifieke stations en haltes in het netwerk van StedenbaanPlus.

In aanvulling op kwantiteit en convenanten komt in deze monitor naar voren dat voor een aantrekkelijk OV-knooppunt ook kwaliteit en innovatie van toenemend belang worden. Er wordt door de partners gestreefd naar een prettige en efficiënte overstap. De kwaliteit van parkeervoorzieningen, overstapinformatie, stationsomgeving, fiets- en looproutes naar het station hebben allemaal invloed op de vervoerskeuze van reizigers. Snelheid en gemak enerzijds en een prettige omgeving met verblijfskwaliteit anderzijds. Zowel in de spits als tijdens de daluren en zowel voor de frequente als de incidentele reiziger.

Uiteindelijk gaat het bij de kwantiteit van de voorzieningen en de kwaliteit van het knooppunt dus om de beleving van de reiziger. Dat vraagt om nog meer samenwerking en integrale kijk op de ketenvoorzieningen van StedenbaanPlus. Deze toenemende aandacht voor beleving en integraliteit is al op veel plaatsen te zien in de Zuidelijke Randstad. Voorbeelden hiervan zijn de opmars van de OV-fiets en de samenwerking tussen NS en Greenwheels. Verder zijn op veel middelgrote stations verbeteringen aangebracht in de overstap op voor- en natransport. De retailvoorzieningen op OV-locaties worden door reizigers gewaardeerd. De samenwerking tussen NS en HTM biedt een kans voor verbetering van aansluitingen en overstapinformatie. Ook kunnen op drukke bus- en tramknooppunten in Den Haag kiosken of andere winkelformules ontwikkeld worden die zich richten op de OV-reizigers.

3.2 MONITOR FIETSPARKEREN

Van de 1,2 miljoen dagelijkse NS-treinreizigers fietst inmiddels 45 procent naar het station. Door de revival van de fiets en de uitdunning van het busnetwerk (door verlaging van het exploitatiebudget) is landelijk een stijging waar te nemen in het aandeel van de fiets in het voor- en natransport. In de Zuidelijke Randstad is deze trend minder sterk door een lager gebruik van de bus, maar de opmars van de fiets is zeker waarneembaar.[8] Ook reizigers die gebruik maken van metro, RandstadRail

Selectie StedenbaanPlus-haltes

Om focus te kunnen aanbrengen in het monitoren van ketenvoorzieningen is een selectie gemaakt van een aantal belangrijke haltes in het netwerk. Dit betekent dat deze monitor naast de 56 treinstations van de Zuidelijke Randstad ook de stand van zaken geeft van onderstaande 23 andere haltes in het netwerk van StedenbaanPlus.

In het Stadsgewest Haaglanden: Forepark, Hoornwijck, Kurhaus, Leidschenveen, Leyenburg, Spui, Uithof, World Forum, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker Centrum, Naaldwijk Verdilaan, Voorweg, Zoetermeer Centrum-West. In de stadsregio Rotterdam: Rodenrijs, Beurs, Slinge, Capelse Brug, Kralingse Zoom, Meijersplein, Zuidplein, Spijkenisse Centrum, Vijfsluizen. In de Provincie Zuid-Holland: Leiden 't Schouw.

8 De vraag naar fietsvoorzieningen groeit langzamer dan verwacht. De *modal split* in het voortransport verandert ten gunste van de fiets en nieuwe stallingen boren een latente vraag aan, maar deze trends worden landelijk deels gecompenseerd door een tegenvallend aantal reizigers.

of HOV-bus komen op de fiets naar de halte. In 2007 hebben de partners afgesproken om capaciteitstekorten voor het fietsparkeren bij de Stedenbaanstations te voorkomen. Inmiddels maken ook de andere treinstations in de Zuidelijke Randstad en een aantal geselecteerde haltes van StedenbaanPlus deel uit van deze aanpak. Om fietsvoorzieningen te kunnen monitoren is de daadwerkelijke bezetting relevanter dan de capaciteit. Daarom wordt in deze monitor gebruik gemaakt van de bezettingsgraad van locaties.

Naast de huidige bezettingsgraden van fietsvoorzieningen zijn voor een goed overzicht ook de geplande uitbreidingen van belang. Op de treinstations is het Actieplan Fietsparkeren een belangrijke motor voor de uitbreiding van stallingscapaciteit. Tot 2020 investeren Rijk en ProRail landelijk € 186 miljoen in de uitbreiding van fietsenstallingen om de benodigde capaciteit voor 2020 op orde te brengen. Voor de geselecteerde haltes komt het aan op initiatieven van provincie Zuid-Holland, regio's en gemeenten om tekorten aan te pakken. Zowel het Stadsgewest Haaglanden als de stadsregio Rotterdam hebben het voornemen om hierbij wegbeheerders doelgericht te benaderen voor het indienen van subsidieverzoeken voor fietsparkeerplaatsen bij OV-haltes. De stadsregio Rotterdam heeft in 2012 het programma 'Fiets in de keten' opgesteld en zal tot en met 2015 zorgen voor ruim 6.500 nieuwe fietsparkeerplaatsen met 100 procent financiering. Naar verwachting zal een groot deel van de geplande fietsparkeerplaatsen in 2013 gerealiseerd worden.

In het Stadsgewest Haaglanden zijn nagenoeg alle Plushaltes onderdeel van het bredere Netwerk RandstadRail. Binnen het programma Quick Wins MIRT Verkenning wordt gewerkt aan uitbreiding van stallingscapaciteit, met volledige financiering door het Stadsgewest Haaglanden. Hiermee worden veel tekorten opgelost in de regio. Eén van de grootste knelpunten is de halte Leidschendam-Voorburg. Er is een tekort aan fietsplaatsen maar geen ruimte om dit op maaiveldniveau op te lossen. Het Stadsgewest Haaglanden zoekt samen met de gemeente Leidschendam-Voorburg naar een passende oplossing en financiering.

Op de kaart hiernaast is de gemiddelde bezettingsgraad te zien van de treinstations en de geselecteerde haltes van StedenbaanPlus. Daarbij is ook aangegeven op welke locaties uitbreidingen zijn aangebracht of gepland. In het overzicht van bezettingsgraden en uitbreidingen is te zien dat de toename van het fietsgebruik heeft geleid tot een enorme bezetting van fietsenstallingen aan het netwerk van StedenbaanPlus, die door de partners voor een groot deel wordt aangepakt met uitbreidingen van de voorzieningen. Aangezien de capaciteit van een fietsenstalling enige frictie nodig heeft (zoekruimte, fout gestalde- en weesfietsen) wordt een gemiddelde bezetting hoger dan 90 procent als overbezetting aangemerkt. Op een aantal stations en haltes aan het HOV-netwerk is zo'n overbezetting terug te zien die niet wordt gecompenseerd met een geplande uitbreiding. Voor die stations en haltes moet in afstemming met de lokaal verantwoordelijke partij worden nagegaan of er daadwerkelijk sprake is van een knelpunt in de toenemende vraag naar fietsparkeren. Naast bezettingsgraden en lopende uitbreidingen zijn voor de treinstations ook de prognoses voor de toekomstige stallingsbehoefte van belang. NS en ProRail brengen de verwachte tekorten per station nauwkeurig in kaart op basis van toekomstige ontwikkelingen zoals reizigersgroei, ruimtelijke ontwikkelingen rondom stations, toenemend fietsgebruik naar stations en beleidskeuzes rondom de OV studentenkaart. Deze prognoses vormen aanleiding om eind 2013 samen met provincie en regio's in gesprek te gaan met gemeenten over de werkelijke plaatselijke stallingsbehoefte, regionale cofinancieringsafspraken en de ruimtelijke inpassing. In aanvulling daarop heeft het Fietsberaad met haar 'Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metrohaltes' een model ontwikkeld om prognoses op te stellen voor Plushaltes. Daarbij zijn vooral de adressendichtheid, het aandeel instappers en het type halte maatgevend. Desgewenst kunnen provincie en regio's deze aanpak gebruiken voor het bepalen van toekomstige vraag.

Conclusies fietsparkeren

→ De hoofdconclusie uit het overzicht van bezettingsgraden en uitbreidingen is dat de toename van het fietsgebruik heeft geleid tot een enorme bezetting van fietsenstallingen aan het netwerk van Stedenbaan-Plus, die door de partners voor een groot deel wordt aangepakt met uitbreidingen van de voorzieningen.

→ Bij een aantal stations en haltes lijkt er sprake van overbezetting, waarbij niet is voorzien in capaciteitsuitbreiding. Deze stations vragen om extra aandacht vanuit de partners om te bezien of nadere maatregelen gepland of mogelijk zijn om de bezetting beheersbaar te houden.

→ De fietsvoorzieningen met een overbezetting en geen voorziene capaciteitsuitbreidingen zijn die bij de stations Hillegom, Leiden Lammenschans, Den Haag Ypenburg, Rijswijk, Gouda Goverwelle, Nieuwerkerk

Bezettingsgraad fietsparkeren stations en haltes StedenbaanPlus

- bezetting hoger dan 90%
- bezetting tussen de 80 en 90%
- bezetting lager dan 80%
- station
- HOV halte
- opgeleverde uitbreiding 2012
- geplande uitbreidingen t/m 2015
- aandacht

Opgeleverde uitbreidingen 2012
Den Haag Mariahoeve, Waddinxveen Noord, Leerdam, Den Haag Ypenburg, Hardinxveld-Giessendam, Voorburg, Gouda noordzijde (bewaakt en onbewaakt)

Geplande uitbreidingen t/m 2015
Alphen aan den Rijn, Arkel, Barendrecht, Bodegraven, Boskoop, Capelle Schollevaar, Delft (bewaakt), Delft Zuid, Den Haag Centraal (incl. bewaakte stalling), Den Haag HS, Den Haag Laan van NOI, Den Haag Moerwijk, Dordrecht (ontoereikend), Gouda Zuidzijde, Hoek van Holland Strand, Hoek van Holland Haven, Leiden (bewaakt), Leidschendam-Voorburg, Leyenburg, Maassluis, Maassluis West (afname!), Rotterdam Alexander, Rotterdam Blaak, Capelsebrug, Rotterdam Centraal (bewaakt), Kralingse Zoom, Rotterdam Lombardijen, Rotterdam Noord, Rotterdam Zuid (afname!), Zuidplein, Sassenheim, Verdilaan, Schiedam Centrum, Schiedam Nieuwland, Stiedrecht, Spijkenisse Centrum, Vlaardingen, Vlaardingen West, Vlaardingen Oost, Voorschoten, Waddinxveen, Zoetermeer, Zwijndrecht (beide zijden)

Aandacht
Dordrecht, Dordrecht Zuid, Dordrecht Stadspolders, Gorinchem, Gouda Goverwelle, Hillegom, Kurhaus, Leiden Lammenschans, Leiden 't Schouw, Meijersplein, Nieuwerkerk aan den IJssel, Rijswijk, Slinge, Uithof, Ypenburg, World Forum, Zoetermeer Oost

aan den IJssel, Gorinchem en de drie stations in Dordrecht. Daarnaast geldt dat ook voor de geselecteerde HOV-haltes Leiden 't Schouw, Uithof, Kurhaus, World Forum, Meijersplein en Slinge.

→ Op een aantal stations is een onevenwichtig gebruik te zien van de stallingscapaciteit. Afhankelijk van de aanrijroutes bestaat een station veelal uit twee of meer deelstallingen, waardoor de bezetting van deelstallingen kan variëren. Stations als Leiden Centraal, Barendrecht, Sassenheim en Gorinchem zijn hier typische voorbeelden van, maar het fenomeen doet zich ook voor bij de overige stations. Op een aantal locaties is ook een disbalans te zien tussen onbewaakte en bewaakte stallingen.

→ Bij bewaakte stallingen (waaronder ook kluizen) is in algemene zin een voortzettende daling te zien als gevolg van de uitbreidingen en kwaliteit van de gratis voorzieningen. De bewaakte stallingen bij Voorburg en Gouda Centrumzijde zijn daar voorbeelden van. Geïntegreerde aanpak van álle stallingscapaciteit is vereist.

Naast capaciteitsuitbreiding van de stallingen draagt ook handhaving op weesfietsen bij aan een efficiëntere benutting van de aanwezige stallingscapaciteit. Bij het thema Actieplan Fietsparkeren elders in deze monitor wordt daar nader op ingegaan.

3.3 MONITOR PARK AND RIDE

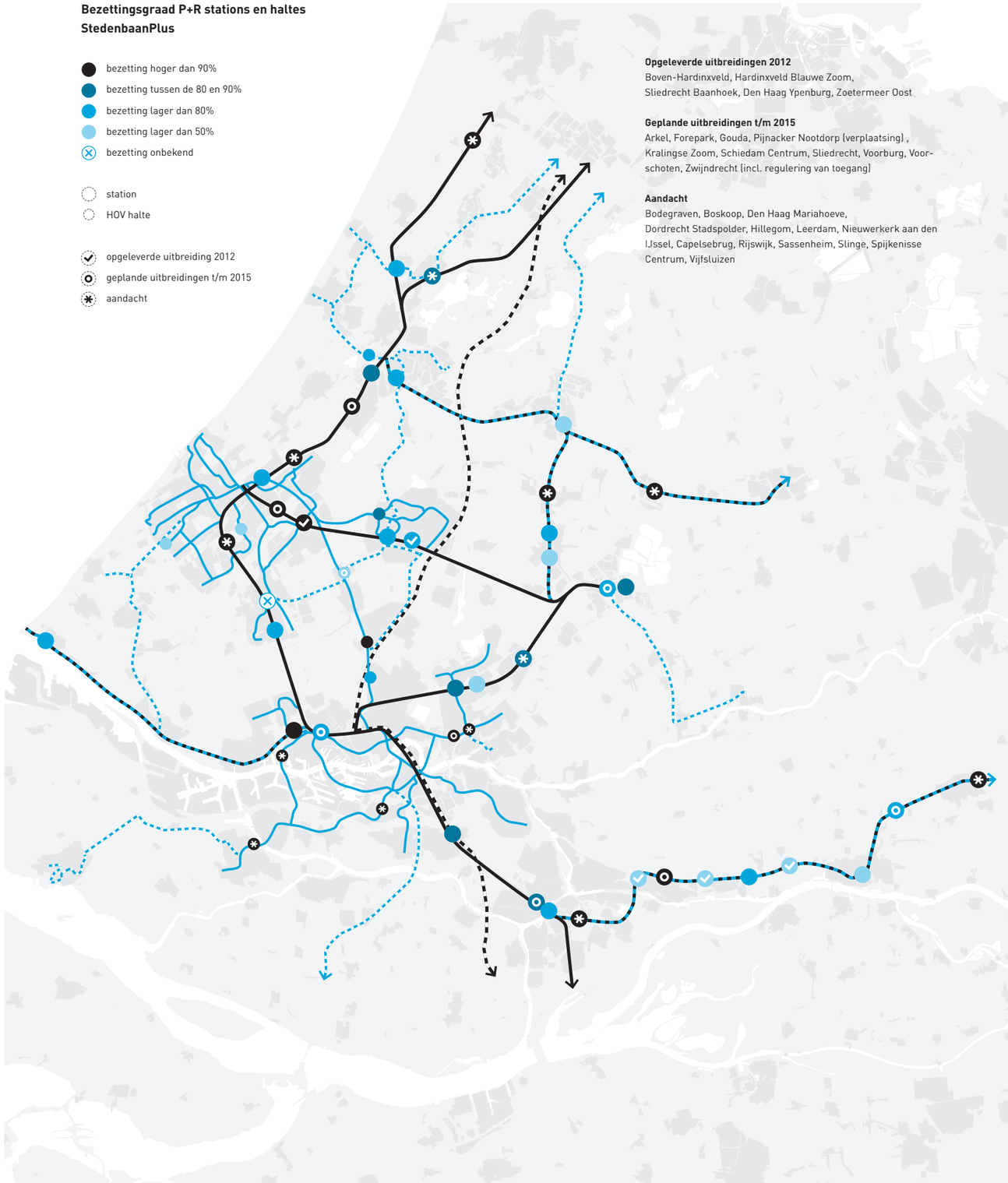
Voorzieningen voor Park and Ride (P+R) op strategische plekken in het stedelijk gebied of het landelijke herkomstgebied dragen bij aan het stimuleren van OV-gebruik en betere doorstroming van het autoverkeer door duurzame bereikbaarheid. Steeds meer automobilisten parkeren op een P+R terrein bij Intercitystations, aan de randen van de stad of bij haltes van regionaal openbaar vervoer om daar op de metro, RandstadRail of trein te stappen. In 2007 hebben de Stedenbaanpartners afgesproken om voldoende P+R capaciteit te borgen en samen te werken aan een kwalitatief hoogwaardig P+R product. Inmiddels maken ook de andere treinstations in de Zuidelijke Randstad en een aantal geselecteerde haltes onderdeel uit van deze aanpak. Om P+R-voorzieningen te kunnen monitoren is daadwerkelijke bezetting relevanter dan capaciteit. Daarom wordt in deze monitor gebruik gemaakt van de bezettingsgraad van locaties.

Naast de huidige bezettingsgraden van de P+R-locaties zijn voor een goed overzicht ook de (geplande) uitbreidingen van de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden van belang. Allen vinden het belangrijk auto's zoveel mogelijk buiten de stedelijke centra te parkeren en investeren fors in het aantal P+R-plaatsen. De provincie Zuid-Holland stimuleert nieuwe P+R-plaatsen op diverse locaties. In de stadsregio Rotterdam werkt men hard om de huidige 7.700 plaatsen (4.200 in 2002) nog verder uit te breiden en het Stadsgewest Haaglanden streeft naar de uitbreiding van de huidige 3.200 plaatsen tot ongeveer 5.000 in 2020. Uiteindelijk is de daadwerkelijke aanleg van P+R-terreinen echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De provincie en stadsregio's verlenen subsidie voor de aanleg, innovaties en bewegwijzering en NS draagt bij met kennis, kunde en gronden bij stations.

Op de kaart hiernaast is de gemiddelde bezettingsgraad te zien van de treinstations en geselecteerde haltes van StedenbaanPlus. Daarbij is ook aangegeven op welke locaties het afgelopen jaar uitbreidingen zijn aangebracht of gepland staan. Hieruit is op te maken dat de P+R-terreinen succesvol zijn en dat de partners alert zijn op uitbreidingen van de voorzieningen. Door het Stadsgewest Haaglanden is zelfs naast de nieuwe locaties bij Zoetermeer Oost en Forepark (in voorbereiding) ook een tijdelijke locatie bij station Den Haag Ypenburg gerealiseerd. Aangezien de capaciteit van een P+R-terrein enige frictie nodig heeft wordt door StedenbaanPlus een gemiddelde bezetting hoger dan 90 procent als overbezetting aangemerkt. Op een aantal stations en haltes aan het HOV-netwerk is een dergelijke overbezetting terug te zien die niet wordt gecompenseerd met een ingeplande uitbreiding. Daarbij speelt overigens altijd dat naast beschikbaar budget, ook naar de fysieke beschikbare ruimte moet worden gekeken. Dit betekent dat voor die locaties extra in de gaten moet worden gehouden of wordt voldaan aan de toenemende vraag. Naast overbezetting is ook een aantal locaties weergegeven met een bezetting lager dan 50 procent. Ook daar zal door de partners nadere aandacht aan worden besteed in het kader van het beter benutten van reeds aangelegde infrastructuur.

Inmiddels leert ervaring in de gehele Zuidelijke Randstad dat bewegwijzering, regulering en promotie een bijdrage kan leveren aan een optimaal gebruik van de voorziening. In de stadsregio Rotterdam heeft een pakket aan maatregelen zelfs geleid tot een groei van de gemiddelde bezetting met drie procent naar 79 procent in 2013. Bij de halte Meijersplein is door gerichte promotie in de regio de bezetting van het P+R-terrein toegenomen. Verder verwijzen dynamische borden langs snelwegen en

Bezettingsgraad P+R stations en haltes StedenbaanPlus



ACTIEPLAN FIETSPARKEREN BIJ STATIONS

Op de treinstations van StedenbaanPlus is het Actieplan Fietsparkeren bij Stations[9] een belangrijke motor voor de uitbreiding van stallingscapaciteit. Tot 2020 investeert het Rijk landelijk € 186 miljoen in de uitbreiding van fietsenstallingen om de benodigde capaciteit op orde te brengen. Het Rijk financiert zo 50 procent van de uitbreidingskosten op stations. Het restant moet worden betaald uit cofinanciering door provincie, regio en gemeenten. Uitbreidingen op haltes van regionaal openbaar vervoer komen niet in aanmerking voor financiering. ProRail voert het actieprogramma uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Binnen het Actieplan Fietsparkeren bij Stations zijn scherpe randvoorwaarden geformuleerd. Zo dient sprake te zijn van een aantoonbaar capaciteitstekort, waarbij zowel de bestaande als de nieuwe capaciteit optimaal en efficiënt wordt benut. Van lokale overheden wordt verwacht dat zij een actief handhavingsbeleid voeren, eventueel in combinatie met stallingsduurbeperking, beprijzing en of tariefdifferentiatie. Voor inpandige fietsvoorzieningen moet een sluitende integrale business case worden opgesteld, waarin door gemeente, NS en ProRail afspraken worden gemaakt over realisatie, bewaking, beheer, handhaving en exploitatie van de voorziening. Voor stations als Den Haag Centraal en Leiden Centraal wordt inmiddels volop gewerkt aan deze business cases.

Weesfietsen
Door de toename van het fietsverkeer zal de stallingsdruk voor fietsen toenemen. Daarom is naast het uitbreiden van de stallingscapaciteit op de stations van StedenbaanPlus ook handhaving van groot belang. Door handhaving op weesfietsen kunnen bestaande stallingen bij stations 10 tot 20 procent efficiënter worden benut, en kunnen de kosten voor capaciteitsuitbreiding van fietsstallingen dus worden gedrukt. Daarnaast werkt handhaving op weesfietsen en fout gestalde fietsen ook in op verrommeling, vandalisme, sociale veiligheid en de toename van het fietsgebruik in het algemeen. Daarom stimuleren het ministerie van Infrastructuur en Milieu en NS de decentrale overheden sinds 2009 om weesfietsen op stations structureel te verwijderen.

Ook op de stations van StedenbaanPlus wordt steeds actief gehandhaafd op weesfietsen. Daarvoor zijn al verschillende fietsdepots ingericht. Een knelpunt bij het aanpakken van weesfietsen, foutgeparkeerde fietsen en fietswrakken is dat de uitvoering kostbaar is, zeker voor kleine gemeenten. Subsidies van provincie of regio's of de inzet van middelen uit het Actieplan Fietsparkeren bij Stations zouden handhaving kunnen stimuleren. Het Centrum Fietsdiefstal kan ook ondersteunen bij het uitwerken en biedt mogelijkheden voor de kleinere gemeenten met een (zeer) lage omloop aan weesfietsen. In het Stadsgewest Haaglanden werken de gemeenten Den Haag, Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp en Delft samen in het Fietsdepot Haaglanden. Mogelijk sluit Leidschendam-Voorburg daarbij aan. Het Fietspunt Rotterdam verwerkt (onder andere) weesfietsen van de stations uit Rotterdam en Capelle a/d IJssel. Fietsopslag Leiden handhaaft op station Leiden Centraal zowel in de stallingen als in de openbare ruimte rond het station. Daarnaast zijn er ook verschillende initiatieven in Zwijndrecht, Dordrecht en Gouda.

9 Het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (2013 – 2020) is het vervolg op het succesvolle programma Ruimte voor de Fiets (1999 – 2012). Na 2020 dragen de decentrale overheden de volledige verantwoordelijkheid voor het uitbreiden van fietsvoorzieningen.

FIETSBEREIKBAARHEID VAN STATIONS

Eerder in deze monitor is al opgemerkt dat in de afgelopen jaren het fietsaandeel in het voortransport naar stations is gegroeid tot zo'n 45 procent. De fiets speelt daarmee een grote rol in de route naar treinstations. Uit onderzoek naar de fietsbereikbaarheid van stations is voor het eerst aangetoond dat een aantal factoren de vervoerskeuze van reizigers bepalen.[10]

Ten eerste bestaat de doelgroep van fietsvoorzieningen en –infrastructuur vooral uit forenzen en studenten die frequent in de spits reizen. Hierbij vermindert het bezit van een OV-studentenkaart of een auto de kans om te gaan fietsen en fietsen niet-westerse allochtonen aanzienlijk minder.
Ten tweede hebben ruimtelijke kenmerken invloed op de vervoerskeuze. Hierbij worden functiemenging en de aanwezigheid van aantrekkelijke voorzieningen in de directe omgeving van het station genoemd. Ook een goede wegkwaliteit van de fietsroute met weinig fysieke barrières heeft een positief effect (tot 3 kilometer), hoewel er een sterk concurrentie-effect is tussen de fiets en het lokale openbaar vervoer. De aanwezigheid van hoogfrequent openbaar vervoer vermindert de kans dat de fiets gebruikt wordt als voortransport naar stations. In Den Haag en Rotterdam is deze concurrentie tussen de fiets en het openbaar vervoer (tram/metro) het grootst.
Ten derde heeft ook capaciteit van fietsenstallingen op het station een grote invloed: concreet heeft een groter aantal fietsenstallingen per reiziger een positief effect op de kans om voor de fiets te kiezen.
Ten vierde is ook de positie van het station in het landelijke netwerk een belangrijke factor. Fietsers kiezen voor het meest gunstige vertrekstation voor hun treinreis, dat niet noodzakelijk het dichtst bij hun huis is.

De conclusie uit het onderzoek naar fietsbereikbaarheid is dat individuele factoren en lokale bereikbaarheid de keuze voor het voortransport bepalen en de regionale bereikbaarheid de keuze voor het vertrekstation. Beleidsmaatregelen die beide aspecten adresseren hebben positief effect op zowel het aantal fietsers als het aantal treinreizigers.

Uit het onderzoek volgt eveneens een aantal concrete aanbevelingen:

1. Blijf investeren in de uitbreiding van fietsparkeerplaatsen, omdat deze door een grote latente vraag ook nieuwe fietsers aan zullen trekken. Vanuit kostenperspectief zijn investeringen in de fiets zeer aantrekkelijk voor de exploitatie van het OV.
2. Bepaal bij de meeste stations de benodigde fietsparkeercapaciteit tijdens de ochtendspits, want het onderzoek wijst uit dat de fietser met name een spitsreiziger is.
3. Vergroot het invloedsgebied van stations door het wegnemen van fysiek-ruimtelijke barrières in de fietsroutes.
4. Blijf investeren in de beleving van de stationsomgeving, op het gebied van verlichting, commerciële activiteit en veiligheid. Deze aspecten zijn niet alleen voor fietsers van belang, maar ook voor overige reizigers. Dergelijke investeringen dragen bij aan de totale reizigersgroei.
5. Om zowel het aantal fietsers als het totaal aantal treinreizigers te verhogen is het van belang vooral op stations met een hoge regionale bereikbaarheid te investeren in de fietsbereikbaarheid.

Bijeenkomst fietsbereikbaarheid

Op 30 mei 2013 organiseerde StedenbaanPlus in samenwerking met Fietsberaad de bijeenkomst over Fietsbereikbaarheid. Vier sprekers gingen met 70 deelnemers in gesprek over factoren die de fietsbereikbaarheid van stations kunnen verbeteren. Daarbij zijn het aanpakken van tekorten aan fietsparkeerplaatsen en betere fietsroutes naar het station de belangrijkste verbeterpunten genoemd. In aanvulling daarop zijn ook verkeersveiligheid, sociale onveiligheid, het aantal betrokken partijen bij realisatie en beheer van voorzieningen en openbare ruimte meerdere malen als knelpunt aangegeven. Op de website van StedenbaanPlus is een verslag opgenomen.

10 Zie voor meer informatie over de fietsbereikbaarheid van stations de masterscriptie op de website van StedenbaanPlus. In het grotere onderzoeksprogramma Duurzame Bereikbaarheid Randstad, waar StedenbaanPlus praktijkpartner in is, wordt de relatie tussen fietser/voetganger en treingebruik en regionale bereikbaarheid nader onderzocht.

provinciale wegen naar meerdere P+R-locaties met VOL/VRIJ-aanduiding en aantallen nog beschikbare parkeerplaatsen. Lokale bewegwijzering (dynamisch en statisch) langs de gemeentelijke wegen leiden de autmobilisten tot aan de P+R-locaties. De verdere uitrol van dit systeem vindt in 2013 plaats. Tenslotte is het afgelopen jaar geëxperimenteerd met een doelgroepensysteem bij station Rotterdam Alexander en metrohalte Slinge. Daar is voor OV-reizigers het parkeren gratis terwijl andere gebruikers een parkeertarief moeten betalen, wat heeft geleid tot een grotere beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de eigenlijke doelgroep. Dit is conform de systematiek die op de parkeerterreinen van NS wordt gehanteerd.

Naast de stadsregio Rotterdam kijkt ook de provincie Zuid-Holland naar regulering van een aantal locaties om oneigenlijk gebruik tegen te gaan. Daarbij wordt gedacht aan de overvolle terreinen van Sassenheim, Boskoop, Leerdam en Dordrecht Stadspolders. Het Stadsgewest Haaglanden heeft de bewegwijzering naar de Uithof verbeterd en oriënteert zich op regulering van de P+R bij stations Den Haag Ypenburg, Voorburg (*upgrade* nog niet voltooid), Den Haag Mariahoeve en Rijswijk. Drechtsteden benadrukken in algemene zin de kans om de ketenmobiliteit verder te verbeteren door middel van een kwalitatief hoogwaardig P+R product; samenwerking met organisaties als Tom Tom, 9292, ANWB, KpVV en het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het OV manifest 'Samen op reis' biedt hierin aanknopingspunten.

De conclusie is dat P+R de volle aandacht heeft van de partners. Capaciteitsuitbreiding wordt aangevuld met efficiënte benutting door middel van regulering en bewegwijzering. Een aantal locaties vraagt om nadere aandacht vanwege de hoge bezetting en geen geplande uitbreidingen.

De P+R-terreinen met een overbezetting en geen voorziene uitbreiding bevinden zich bij de stations Bodegraven, Boskoop Den Haag Mariahoeve, Dordrecht Stadspolders, Hillegom, Leerdam, Nieuwerkerk aan den IJssel Rijswijk en Sassenheim. Verder vraagt ook de overbezetting bij de haltes Capelse Brug, Slinge, Spijkenisse en Vijfsluizen verdere aandacht.

Een ruimtelijk aandachtspunt bij P+R is dat een goede inpassing altijd noodzakelijk is om de doelstelling van TOD niet te doorsnijden. Op meer perifere locaties zoals Kralingse Zoom is geen mogelijkheid voor woningbouw of gemengd programma dicht bij het metrostation. Op meer stedelijke locaties kunnen de parkeerplaatsen afbreuk doen aan de aantrekkelijkheid van stationsomgeving, terwijl deze juist zo moet worden ingericht dat mensen er willen wonen, werken en verblijven.

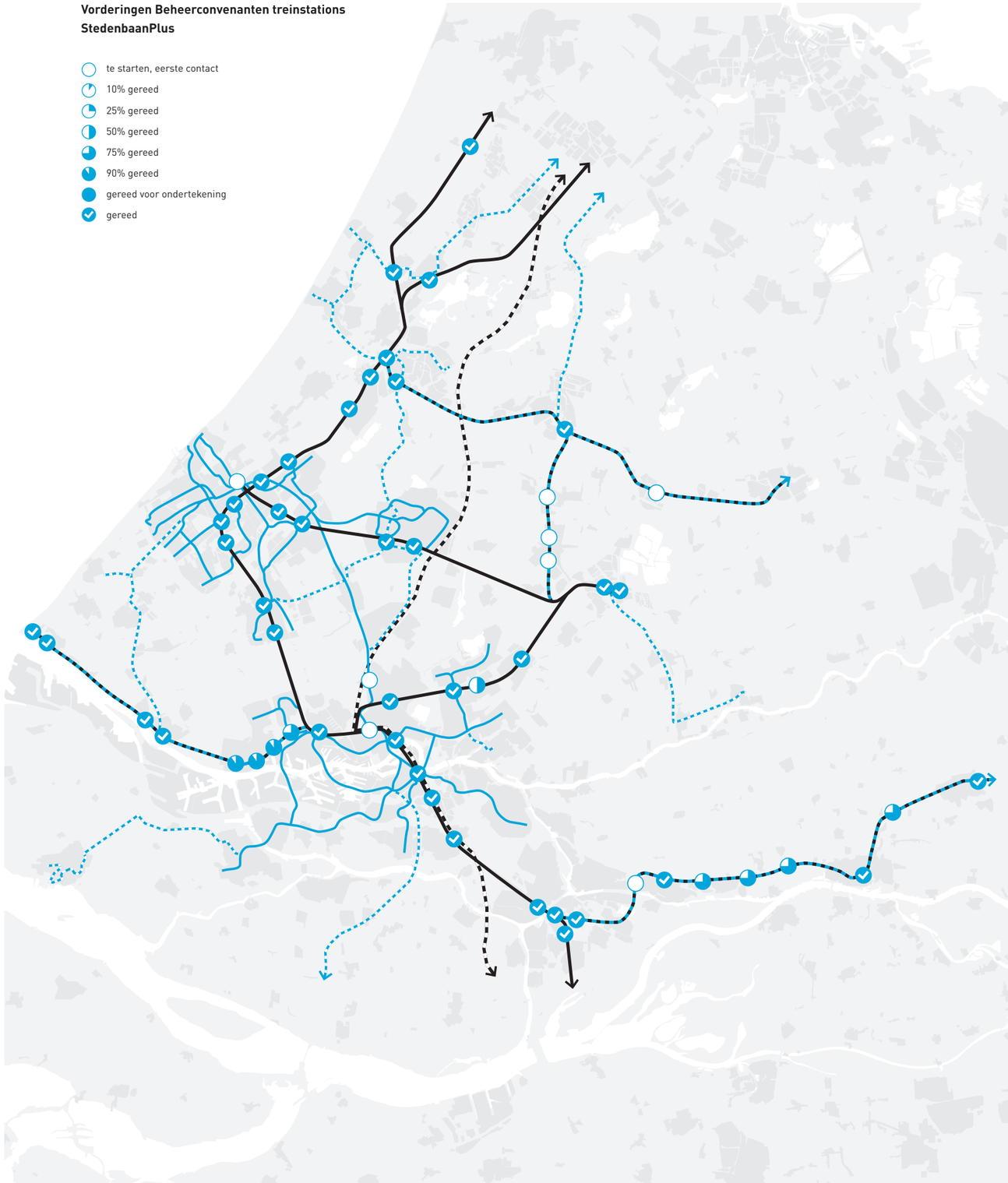
3.4 MONITOR BEHEER EN SOCIALE VEILIGHEID

De partners in de Zuidelijke Randstad werken gezamenlijk aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Dat vraagt allereerst om een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem op basis van hoogwaardig openbaar vervoer. De aanbestedende overheden en de exploiterende vervoersbedrijven zijn daar primair verantwoordelijk voor. In aanvulling op een goed functionerend OV-netwerk en voldoende voorzieningen voor auto en fiets, is echter ook de aantrekkelijkheid van de reis van doorslaggevend belang om een vervoeralternatief voor de reiziger te vormen.
In het kader van StedenbaanPlus wordt sociale veiligheid getoetst aan de hand van afspraken over 'schoon, heel en veilig' op stations en een aantal geselecteerde haltes van StedenbaanPlus. Deze afspraken landen in Beheerconvenanten en Lokale Veiligheidsarrangementen en zijn een onderdeel van het totale pakket aan maatregelen van provincie, stadsregio's, gemeenten en vervoerders.

Voor de aspecten 'schoon en heel' sluit NS per gemeente een Beheerconvenant af, met daarbij per station een werkplan. Het convenant vergemakkelijkt de samenwerking tussen verschillende beheerders in de stationsomgeving ten aanzien van het dagelijkse onderhoud. Daarvoor wordt afgesproken wie waarvoor verantwoordelijk is en wordt jaarlijks een gezamenlijke schouw georganiseerd om beheer, defecten en afspraken langs te lopen. Klanttevredenheidsonderzoek helpt bij de kwaliteitsmeting. Op de kaart hiernaast is te zien dat inmiddels voor bijna alle 56 treinstations in de provincie Zuid-Holland Beheerconvenanten zijn afgesloten.[11] Hierdoor ontstaan platforms om lokaal op bestuurlijk niveau situaties

11 In het afgelopen jaar zijn zes Beheerconvenanten ondertekend voor de stations Hillegom, Zwijndrecht, Delft (actualisatie), Rotterdam Blaak, Maassluis en Hoek van Holland. Naar verwachting zal in 2013 een aantal trajecten worden afgerond rondom de stations Rotterdam Alexander (inclusief RET), Sliedrecht Baanhoek, Schiedam Nieuwland en de drie stations in Vlaardingen. Voor de stations in Waddinxveen en Boskoop moet nog een traject worden opgestart.

Vorderingen Beheerconvenanten treinstations StedenbaanPlus



onder de aandacht te brengen die mogelijk verbetering behoeven. Bij de stations Capelle Schollevaar en Bodegraven is het niet mogelijk gebleken dergelijke afspraken met de gemeenten te maken. Ook voor de stations Hardinxveld en Arkel is dit onzeker. Voor de stations Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal wordt een meer integrale Beheerovereenkomst opgesteld in het kader van de oplevering van deze sleutelprojecten.

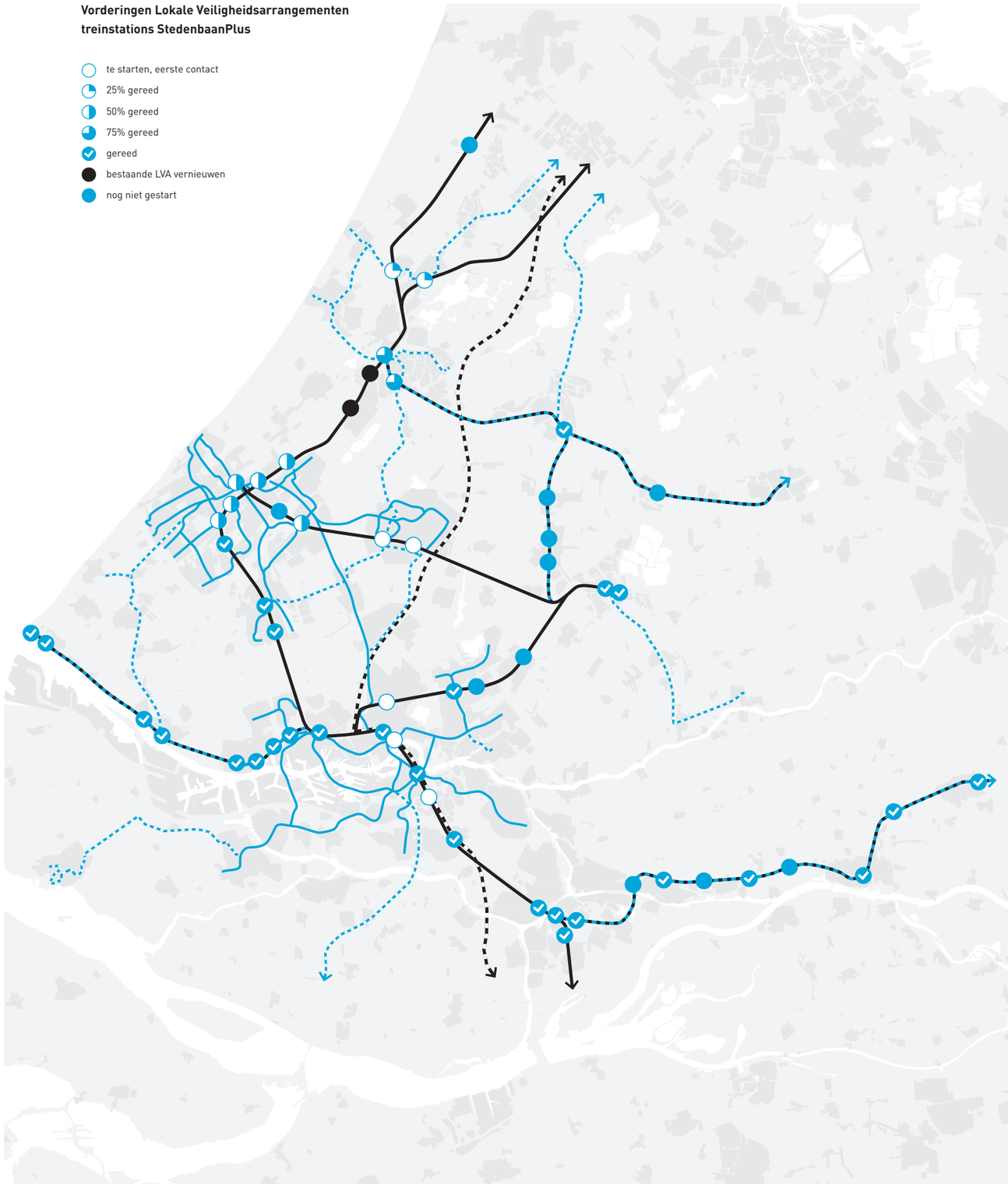
Naast Beheerconvenanten werkt NS ook mee aan het afsluiten van Lokale Veiligheidsarrangementen (LVA) met (samenwerkende) gemeenten. Alleen al de voorbereiding van het Lokaal Veiligheidsarrangement leidt tot een veiligheidsdialoog tussen publieke en private partijen. Zij brengen de veiligheidsrisico's in beeld en beslissen welke maatregelen nodig zijn om risico's te verkleinen voor reizigers. Verder maken ze afspraken om de resultaten van de maatregelen te monitoren, zodat duidelijk wordt of het gewenste veiligheidsniveau wordt gehaald. Met de ondertekening van het Lokale Veiligheidsarrangement verplichten de partijen zich om de maatregelen ook uit te voeren. Het blijkt dat de arrangementen fors bijdragen aan de decentrale samenwerking tussen private partijen (vervoerders) en publieke partijen (gemeenten, justitie, politie). Hierdoor heeft sociale veiligheid een integrale benadering met heldere afspraken over verantwoordelijkheden. Het afsluiten van Lokale Veiligheidsarrangementen is echter een complex proces met veel partijen. Naar verwachting zullen ook voor de Haagse stations de overeenkomsten in 2013 getekend worden. Het arrangement voor de stations in Leiden blijft helaas steken in de ambtelijke organisatie.

Naast de treinstations van StedenbaanPlus is ook voor de geselecteerde haltes van het netwerk de sociale veiligheid van belang. De aanpak van provincie en regio's is hierbij nog divers. De stadsregio Rotterdam heeft Beheerconvenanten en Lokale Veiligheidsarrangementen afgesloten bij recent geopende locaties zoals Rodenrijs en Meijersplein, maar ook voor Beurs en Zuidplein. In het Stadsgewest Haaglanden vormen de afspraken in beheer- en onderhoudsconvenanten met de HTM de basis voor convenanten met een aantal afzonderlijke gemeenten. Het is de intentie van StedenbaanPlus om de komende periode een inventarisatie voor de Plushaltes af te ronden.

De hoofdconclusie is dat inmiddels nagenoeg voor alle treinstations van StedenbaanPlus een Beheerconvenant is afgesloten. Het organiseren van Lokale Veiligheidsarrangementen is een lastiger proces, maar wordt op bijna alle stations goed doorlopen. Op de haltes van StedenbaanPlus wordt op verschillende manieren gewerkt aan de sociale veiligheid van het OV, maar er is nog geen eenduidige aanpak.

In het kader van sociale veiligheid monitort StedenbaanPlus vooralsnog output (aantallen convenanten en arrangementen) en niet outcome. Voor dat laatste hanteert NS een klanttevredenheidsmonitor voor de hele reis en een belevingsmonitor op stationsniveau. Deze laatste is zeer uitgebreid en fungeert als een intern stuurmiddel met betrekking tot inzet van mensen en middelen. Wanneer de cijfers daar aanleiding toe geven worden deze in het bestuurlijk overleg met een gemeente besproken.

Vorderingen Lokale Veiligheidsarrangementen treinstations StedenbaanPlus



VERNIEUWEND FIETSPARKEREN DELFT

Fietsparkeren in de stedelijke stationsomgeving is een complex vraagstuk geworden dat om vernieuwende oplossingen vraagt. De gemeente Delft loopt voorop door het ontwerp van een innovatieve mix van oplossingsrichtingen en samenwerkingsvormen. Rond station Delft komt de problematiek van het fietsparkeren namelijk sterk naar voren. Bij de huidige ontwikkeling van de Spoorzone Delft wordt rekening gehouden met de realisatie van 5.000 tot 7.000 fietsparkeerplaatsen, terwijl de prognose een behoefte schetst van 13.000 plaatsen. In de toekomst sluit de vraag dus niet aan op het aanbod. Deze constatering was de directe aanleiding voor het project Vernieuwend Fietsparkeren Delft.

Allereerst zijn met een nieuwe methode uitgebreide tellingen gehouden op verschillende tijdstippen in de week. Deze tellingen zijn gecombineerd met demografische en ruimtelijk-economische ontwikkelingen, reizigersaantallen en de vervoerskeuze in het voor- en natransport (modal split). Zo is een meer accurate prognose opgesteld voor de vraag naar fietsparkeren in het stationsgebied, die eind 2014 nog eens zal worden geactualiseerd. In aanvulling op het actualiseren van de prognoses is door de TU Delft een uitgebreid gebruikersonderzoek gestart naar de bezetting van de verschillende deelstallingen, de zoek- en stallingstijden van gebruikers en het fietsparkeergedrag. Daarbij is ook gekeken naar de bereidheid om betaald te stallen en de rol die prijs en loopafstand hierin spelen.

Op basis van bovenstaande worden oplossingsrichtingen ontworpen voor Delft om de stallingsdruk voor station Delft beheersbaar te houden zoals meer rekken, slimmere technische stallingsconcepten, handhaving en differentiatie in betaling en kwaliteit. In de nieuwe grote fietsenstalling wordt het nieuwe geautomatiseerde fietsdetectiesysteem van ProRail ingevoerd. In navolging van Groningen, Utrecht, Zutphen en Leiden kunnen daarmee lang geparkeerde fietsen eenvoudig worden gesignaleerd en verwijderd én nieuwe reizigers worden verwezen naar vrije stallingsplaatsen. Hierdoor kan de aanwezige stallingscapaciteit tot 30 procent efficiënter worden benut. Verder wordt voor station Delft Zuid onderzocht hoe dit station een grotere rol kan vervullen als poort naar de TU Delft. Het doel van StedenbaanPlus om voor 2020 zes Sprinters per uur te laten rijden is hierbij een belangrijk aspect. Tenslotte gaat ook een pilot van start naar deelgebruik van de fiets om te bezien in hoeverre uitgaande en inkomende reizigers gebruik kunnen maken van dezelfde fiets.

Vernieuwend Fietsparkeren Delft zoekt naar innovatieve oplossingen die fietsen blijft stimuleren zonder de beperkte openbare ruimte nadelig te belasten met een fietsenwoud op maaiveld rondom het station. In het project werkt de gemeente Delft samen met de TU Delft, NS, ProRail, Stadsgewest Haaglanden en StedenbaanPlus aan oplossingen voor de korte en lange termijn. Naast deze kernpartners zijn ook de Fietsersbond, het Fietsberaad, Delftse werkgevers, de hogescholen in Delft, een aantal marktpartijen en andere gemeenten nauw betrokken.

StedenbaanPlus brengt expertise in en heeft samen met de gemeente een goed bezochte workshop georganiseerd.

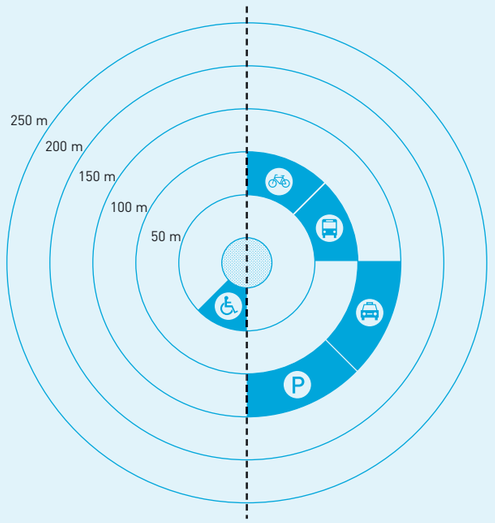
BEELDENBOEK STATIONSOMGEVING

De reizigersbeleving op en rond stations heeft invloed op de vervoerskeuze van mensen. Daarom hebben de Stedenbaanpartners in 2008 al afgesproken om samen te werken aan kwalitatief hoogwaardige stations. Inmiddels maken ook de andere treinstations in de Zuidelijke Randstad en een aantal geselecteerde haltes van StedenbaanPlus onderdeel uit van deze doelstelling. Om de reizigersbeleving te verbeteren moet eerst worden onderkend dat die reiziger een integraal oordeel heeft over de beleving van de overstap en dat dus een integrale aanpak nodig is die over de bestaande beheergrenzen van partijen uitgaat. Het project Beeldenboek Stationsomgeving levert daar een bijdrage aan.[12]

Het project Beeldenboek Stationsomgeving werkt aan een methode om de reizigersbeleving meetbaar te maken, knelpunten te signaleren en verbeteringen voor te stellen. Daarvoor wordt, naar voorbeeld van de beeldsystematiek voor onderhoud van de openbare ruimte, een schouwboek ontwikkeld waarmee de kwaliteit van een stationslocatie kan worden gemeten. Zo ontstaat een gemeenschappelijke taal voor de verschillende beheerders die in het gebied actief zijn. De beeldmethodiek is allereerst ondersteunend aan het bestaande jaarlijkse schouwen van de stationsomgeving in het kader van Beheerconvenanten. Daar is de doelstelling een goed beheer van de bestaande kwaliteit op en rondom stations en HOV-haltes, ofwel ‘schoon, heel en veilig’. Het project Beeldenboek Stationsomgeving kijkt echter naast beheer ook naar (her)inrichtingsvraagstukken om de kwaliteit van de publieke ruimte naar een hoger ambitieniveau te tillen en tot aanbevelingen te komen. Zo helpt de beeldmethodiek bestuurders, beleidsmakers, ontwerpers en beheerders de kwaliteit te toetsen en tot maatregelen te komen.

Bovenstaande betekent dat het beeldenboek verder gaat dan zaken als zwerfafval en graffiti (schoon), de staat van het meubilair (heel) en de aanwezigheid van camera’s (veilig). Voor een volledig beeld van de reizigersbeleving wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld loopafstanden (compactheid), capaciteit en toegankelijkheid (gebruiksvriendelijkheid), reisinformatie (vindbaarheid), zitgelegenheden (comfort), menselijke maat (beleving) en architectonische vormgeving (identiteit). Door uiteindelijk van bijna 50 aspecten ook een kwaliteitsschaal toe te voegen in 5 beelden met toelichting kan door de verschillende beheerders gezamenlijk een redelijk objectief oordeel worden opgesteld.

Loopafstanden in het stationsgebied



De figuur hierboven is een voorbeeld van loopafstanden in het stationsgebied. Dit is een beeld uit de reeks van 5, waarbij fietsenstallingen, bushalte en invalideparkeerplaats zich bevinden binnen 100 meter van de stationsentree. De taxistandplaats en P+R liggen binnen 150 meter. Vanuit het overzicht in de feitelijke inrichting van stations en haltes kunnen partijen in gezamenlijkheid ambities stellen. Een doel zou kunnen zijn om bushaltes altijd binnen 100 meter van de stationsuitgang te plaatsen. Dat geeft een handvat voor zoekrichtingen.
In de zomer van 2013 is het beeldenboek getoetst op een aantal stations van de MerwedeLingelijn. Begin 2014 is de methodiek afgerond en landelijk beschikbaar voor regulier gebruik. In de Zuidelijke Randstad kunnen dan samen met de beheerders op treinstations en geselecteerde haltes de huidige situatie en knelpunten inzichtelijk worden gemaakt.

12 In het project Beeldenboek Stationsomgeving werkt StedenbaanPlus samen met CROW, NS, ProRail, de provincie Zuid-Holland en Nederland Schoon aan een landelijk bruikbare methode.

4 RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

4.1 INLEIDING

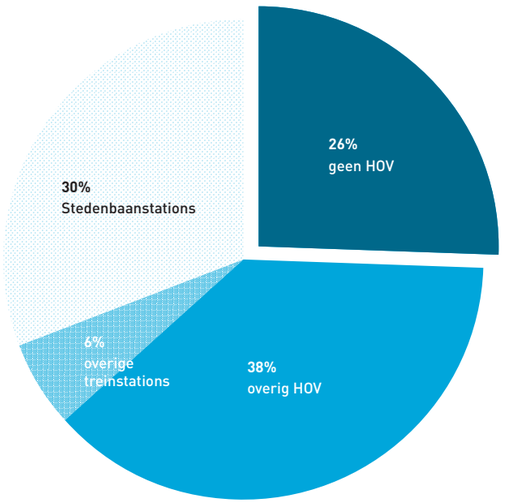
In het kader van Stedenbaan (2007) en StedenbaanPlus (2011) zijn ruimtelijke ambities vastgesteld door de Zuidvleugelpartners. In dit deel van de monitor worden deze doelstellingen toegelicht en getoetst.[13] Voor het sturen op arbeidsplaatsen is in 2007 gekozen om primair te kijken naar kantoorontwikkeling. Kantoren zijn namelijk grote concentraties van arbeidsplaatsen. Bijna 20 procent van de beroepsbevolking werkt op een kantoor (CPB).[14] Kortom: de doelstelling om meer reizigers te genereren is vertaald naar inwoners en woningen (instappers) enerzijds en arbeidsplaatsen en kantoren (uitstappers) anderzijds.

De diagrammen laten zien dat woningen, inwoners en arbeidsplaatsen in de Zuidelijke Randstad zich steeds ongeveer voor twee derde nabij StedenbaanPlus en een derde buiten het HOV-netwerk bevinden.

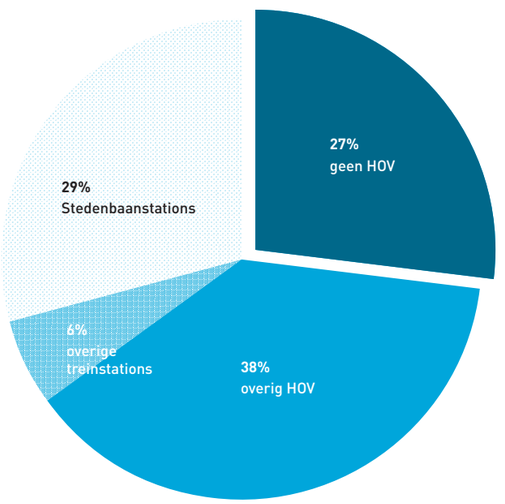
De inspanningen van de partners van StedenbaanPlus hebben daar in de afgelopen 5 jaar geen significante wijzigingen in aangebracht. Goed beschouwd is dat ook niet vreemd. Op 1.4 miljoen woningen in de Zuidelijke Randstad kan een toevoeging van nog geen 7.000 woningen (0,05 procent) geen verschuivingen teweeg brengen. Hetzelfde geldt voor arbeidsplaatsen. Uiteraard is lokaal de impact van deze woningen en arbeidsplaatsen wel merkbaar.

Hoewel de ruimtelijke ambities van StedenbaanPlus geoperationaliseerd zijn in aantallen woningen en kantoorruimte, ontstaat onder invloed van de omwentelingen in de vastgoedmarkt en meer kennis van TOD een toenemende aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke omgeving. Daarom wordt in deze monitor ook aandacht geschonken aan woonmilieus en kantorenleegstand op stationslocaties en de onderlinge OV-bereikbaarheid van interactiemilieus. Om de stations

Woningvoorraad Zuidelijke Randstad 2012, totaal 1.400.000



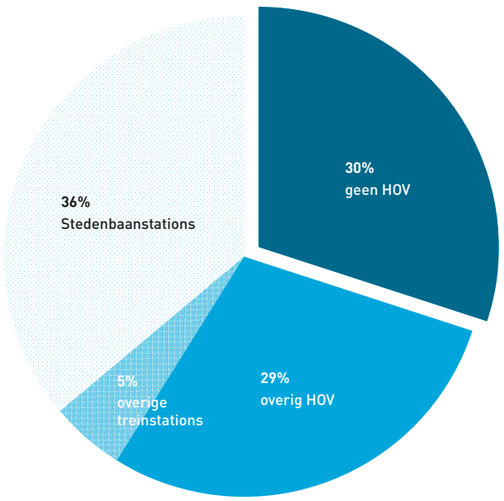
Inwoners Zuidelijke Randstad 2012, totaal 3.000.000



13 In deze monitor worden ontwikkelingen getoetst aan ruimtelijke ambities die in Zuidvleugelverband zijn aangegaan. De Zuidelijke Randstad (45 gemeenten) bestaat uit het verstedelijkte gebied van de provincie Zuid-Holland (72 gemeenten). De Stedenbaanstations (11 gemeenten) liggen allen binnen die Zuidelijke Randstad. Het netwerk van StedenbaanPlus (48 gemeenten) overschrijdt echter deze grenzen. In de teksten en tabellen wordt steeds aangegeven of het de gehele provincie Zuid-Holland betreft, de Zuidelijke Randstad of alleen de Stedenbaanstations.

14 Onder invloed van de ontwikkelingen in de Nederlandse economie is het aandeel kantoorgebruikers de afgelopen decennia enorm gestegen. Tegelijkertijd wordt de trend naar steeds minder vloeroppervlak per werknemer komende tijd versterkt door Het Nieuwe Werken. Er is geen overzicht van de bestaande kantorenvoorraad in de Zuidelijke Randstad.

Arbeidsplaatsen Zuidelijke Randstad 2012, totaal 1.300.000



op de Oude Lijn te kunnen differentiëren en meer focus te kunnen aanbrengen zijn stationsprofielen opgesteld.

4.2 MONITOR WONINGEN

In de Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan (juli 2007) hebben de partners van StedenbaanPlus afgesproken dat zij zich inspannen voor een netto toevoeging van 25.000 tot 40.000 woningen nabij Stedenbaanstations tot 2020. In aanvulling daarop is door het Verstedelijkingsprogramma de ambitie uitgesproken dat op het niveau van de Zuidelijke Randstad 60 tot 80 procent van de toe te voegen woningen worden gerealiseerd binnen de invloedsgebieden van StedenbaanPlus. In deze monitor worden deze ambities getoetst, waarbij duidelijk wordt dat met de huidige plannen de woningen nabij Stedenbaanstations en de doelstelling nabij het hele HOV-netwerk niet wordt gehaald.

In de Zuidelijke Randstad is medio 2013 een plancapaciteit bekend van 95.000 netto toe te voegen woningen tot 2020, waarvan ruim 22.500 binnen de invloedsgebieden van Stedenbaanstations. De totale plancapaciteit is dus enorm gedaald ten opzichte van de monitor van 2012 (totaal toen 144.000 woningen), deels door nauwkeuriger monitoring maar zeker ook door grote marktconforme bijstellingen.[15]

De ontwikkelprognose 2013 – 2020 geeft een realistischer beeld van de werkelijke realisatiekans dan de plancapaciteit.[16] De ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations is nu slechts 12.000 woningen (20 procent van de Zuidelijke Randstad). Aangezien het Ambitiedocument gaat over de periode 2010 – 2020 kunnen bij deze prognose 2013 – 2020 de 5.200 nieuwe woningen uit de periode 2010 – 2012 worden opgeteld.Daarmee wordt de prognose tot 2020 ruim 17.000 woningen en dat is nog onder de minimumambitie van 25.000.

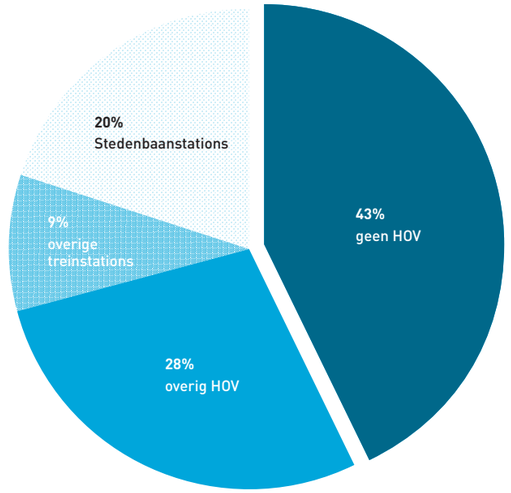
Daarnaast is in de hele Zuidelijke Randstad in plaats van meer concentratie van woningen bij HOV juist een trend zichtbaar van meer plannen buiten het HOV-netwerk. Van de totale ontwikkelprognose in de Zuidelijke Randstad ligt nog slechts 56 procent binnen het invloedsgebied van StedenbaanPlus (in 2012 was dat nog 74 procent). Dat is dus ook onder de ambitiemarge van 60 tot 80 procent van de totale toevoeging zoals afgesproken binnen het Verstedelijkingsprogramma.[17] Dit betekent niet direct dat de planstatus nabij het HOV-netwerk is verslechterd ten opzichte van locaties buiten het HOV-gebied. Ook op locaties buiten het HOV-gebied zijn door de crisis plannen bijgesteld of uitgesteld, hoewel de financiële belangen daar vaak wel groter zijn dan binnenstedelijk.

15 Deze monitor is gebaseerd op de Monitor Woningbouwlocaties van de provincie Zuid-Holland en nu geheel congruent met de Monitor Wonen van het Stadsgewest Haaglanden. Het opschonen van de provinciale monitor scheelt 23.000 woningen in vergelijking met 2012. Verder zijn oude plannen die nog staan ingeboekt op de jaren 2010 – 2012 niet meer meegerekend en is een deel van de plannen uitgesteld of geschrapt.

16 De ontwikkelprognose neemt in aanmerking of het plan in realisatiefase (100 procent), redelijk hard (70 procent) of nog zacht (50 procent) is. Zowel de plancapaciteit als de ontwikkelprognose zijn 'papieren werkelijkheid': het is op locatieniveau al moeilijk om de realisatiekans te voorspellen, laat staan op het niveau van de Zuidelijke Randstad. Zeker is echter dat niet alle bekende plancapaciteit wordt ontwikkeld. Er vindt selectie plaats en plannen die verder in het planproces zitten hebben meer kans van slagen. Op grond daarvan doet StedenbaanPlus voorzichtige voorspellingen.

17 Van de woningbouwplannen ligt in 2013 60 procent nabij het HOV-netwerk, tegen 74 procent in 2012.

Ontwikkelprognose woningen Zuidelijke Randstad 2013 – 2020, totaal 58.000



De conclusie van de Monitor Woningen is dat de woningbouwambities voor Stedenbaanstations (25.000 tot 40.000 woningen) én het gehele netwerk van StedenbaanPlus (60 tot 80 procent van de netto toevoeging) door de crisis hoogstwaarschijnlijk niet worden gehaald.

Dit betekent dat als er niet meer urgentie wordt gelegd in woningbouwlocaties nabij het HOV-netwerk, de woningen in de Zuidelijke Randstad minder goed bereikbaar worden. Niet door terugvallend OV maar door de locatiekeuzes voor nieuwe woningen. Daarbij is het wel cruciaal de beperkte stuurbaarheid van de overheid te onderkennen: alleen de markt kan locaties oppakken.

Verdeling over de regio's

Om het woningbouwprogramma te toetsen aan de ambities is in onderstaande tabel de verdeling over de regio's zichtbaar van de totale plancapaciteit (22.500) en bijbehorende ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations (12.000). Daarbij is ook de ambitie van die regio's vermeld.

In de monitoring daalt de plancapaciteit van woningen nabij Stedenbaanstations enorm – van 47.000 in 2010 naar 22.500 in 2013 – op grond van dalingen over alle corridors. De grootste dalingen zijn terug te vinden in het Stadsgewest Haaglanden (grotendeels correctie), Midden-Holland en de Drechtsteden.[18] De Rotterdamse regio stelde vorig jaar het programma al fors neerwaarts bij. Ook de ontwikkelprognose bij Stedenbaanstations gaat onderuit. Gaf de planstatus in 2012 nog aanleiding om te kunnen rekenen op 28.000 woningen, de monitor van 2013 stelt dat bij tot een verwachting van circa 12.000, aangevuld met 5.200 reeds gebouwde woningen in de periode 2010 – 2012. In alle regio's behalve Holland Rijnland zijn daarmee de verwachtingen met duizenden woningen teruggeschroefd, ook als reeds gebouwde woningen worden bijgeteld.

Nadere beschouwing leert dat als geheel de ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations is gedaald van 66 procent in 2012 naar 53 procent in 2013. Dit komt doordat in de stadsregio Rotterdam de projecten zijn gebleven, maar hun realisatiekans laag wordt ingeschat. Voor de Stedenbaanafspraken zou dus het 'harden' van

Monitor Woningen nabij Stedenbaanstations tot 2020

Regio	plannen 2010	plannen 2012	prognose 2012	plannen 2013	prognose 2013	prognose+ realisatie	plannen 2020ev	minimum	ambitie
Midden-Holland	5.400	2.900	2.200	1.150	950	1.700	250	2500	6000
Drechtsteden	3.000	4.600	3.700	150	100	300	600	2500	6000
Holland Rijnland	5.200	4.400	2.600	4.200	2.750	3.500	1.600	2.500	6.000
Stadsregio Rotterdam	15.500	7.800	4.200	7.100	300	1.200	5.900	7.500	14.000
Stadsgewest Haaglanden	17.500	22.100	15.500	9.850	7.950	10.900	3.800	10.000	20.000
Afgerond totaal	**47.000**	**42.000**	**28.000**	**22.500**	**12.000**	**17.000**	**12.000**	**25.000**	**52.000**

bron: Monitor Woningbouwlocaties provincie Zuid-Holland

18 De Drechtsteden hanteren in eigen monitoring een plancapaciteit van 950 woningen nabij de Stedenbaanstations, hetgeen afwijkt van de Monitor Woningbouwlocaties van de provincie Zuid-Holland.

die plannen een sprong in de prognose kunnen betekenen. Tenslotte is verrassend dat ook de plancapaciteit voor woningen bij Stedenbaanstations na 2020 lager is geworden. In 2012 stonden nabij Stedenbaanstations nog 17.000 woningen gepland, nu zijn dat er ook slechts nog 12.000. Dit betekent dat de terugval moeilijker te compenseren is dan verwacht.

4.3 MONITOR KANTOREN

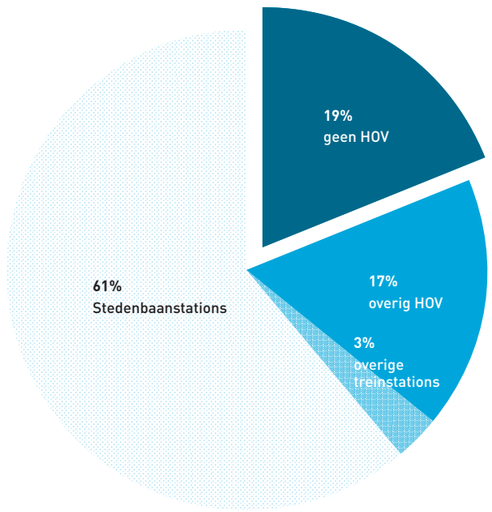
In de Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan (juli 2007) hebben de partners van StedenbaanPlus afgesproken dat zij zich inspannen voor een netto toevoeging van 700.000 m² tot 1.2 miljoen m² kantoorontwikkeling nabij Stedenbaanstations tot 2020.[19] Dit was destijds circa twee derde van de verwachte uitbreiding van de kantorenvoorraad in de Zuidelijke Randstad, waarbij is aangemerkt dat een dergelijke toevoeging alleen gerealiseerd zou kunnen worden als elders kantoren uit de markt worden genomen.

In 2013 is door StedenbaanPlus opnieuw bij de partners plancapaciteit en planstatus van nieuwe kantoorruimte uitgevraagd en vergeleken met het netwerk van StedenbaanPlus. In de Zuidelijke Randstad als geheel is de plancapaciteit voor kantoorruimte tot 2020 (inclusief in aanbouw) nu ruim 2.6 miljoen m², met een ontwikkelprognose van 1.5 miljoen m². Nabij de Stedenbaanstations is de plancapaciteit bijna 1.6 miljoen m² en de ontwikkelprognose nu 940.000 m².[20]

De conclusie van de Monitor Kantoren 2013 is dat ondanks de ontwikkelingen op de kantorenmarkt de ambitie voor Stedenbaanstations (700.000 tot 1.2 miljoen m² toevoeging van kantoorruimte) met 940.000 m² overeind blijft. In de gehele Zuidelijke Randstad is maar liefst 81 procent van de ontwikkelprognose van kantoren nabij het HOV-netwerk gesitueerd.

Om het kantorenprogramma te toetsen aan de ambities is in de tabel linksonder de verdeling over de regio's

Ontwikkelprognose kantoorruimte Zuidvleugel 2012 – 2020, totaal 1.500.000 m²



Plancapaciteit kantoorruimte nabij Stedenbaanstations

Regio	plannen 2010	plannen 2012	prognose 2012	plannen 2013	prognose 2013	prognose+ realisatie	plannen 2020 ev	studie/ reserve	minimum	ambitie
Midden-Holland	124.000	49.000	28.000	37.000	19.000	38.000	84.000	0	35.000	120.000
Drechtsteden	154.000	52.000	36.000	49.000	27.000	30.000	0	0	35.000	120.000
Holland Rijnland	228.000	159.000	82.000	216.000	117.000	159.000	7.000	0	70.000	180.000
Stadsregio Rotterdam	1.109.000	489.000	366.000	320.000	203.000	258.000	52.000	340.000	245.000	480.000
Stadsgewest Haaglanden	1.249.000	880.000	641.000	957.000	579.000	607.000	7.500	0	315.000	660.000
Afgerond totaal	**2.900.000**	**1.600.000**	**1.150.000**	**1.580.000**	**940.000**	**1.092.000**	**150.000**	**340.000**	**700.000**	**1.560.000**

bron: StedenbaanPlus

19 Kantoren worden uitgedrukt in m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). De data over 2012 en 2013 zijn zowel gepland als 'in aanbouw'.

20 In 2012 was de plancapaciteit in de Zuidelijke Randstad als geheel nog ruim 3 miljoen m² met een ontwikkelprognose van bijna 1.6 miljoen m², en de plancapaciteit nabij Stedenbaanstations 1,6 miljoen m² met een ontwikkelprognose van 1.15 miljoen m².

zichtbaar van de totale plancapaciteit (1.6 miljoen m²) en bijbehorende ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations (940.000 m²). Daarbij is ook de ambitie van die regio's vermeld. De plancapaciteit van kantoren nabij Stedenbaanstations blijft in totaal vrijwel gelijk op circa 1.6 miljoen m². De grootste onderliggende verschuivingen zijn een toename van plannen bij de stations Leiden Centraal, Den Haag Ypenburg en met name Den Haag Centraal, en een enorme reductie van capaciteit bij Rotterdam Centraal. In de kantorenstrategie van de stadsregio Rotterdam worden OV-locaties geprioriteerd én is 340.000 m² nabij stations nu gemarkeerd als 'studie/reserve'. Daarmee is een groot deel van de plancapaciteit 'geparkeerd'.
Het gevolg hiervan is dat op de schaal van de Zuidelijke Randstad het aandeel van plannen in het Stadsgewest Haaglanden fors toeneemt. Waar in 2010 het Stadsgewest nog 43 procent van de totale plancapaciteit uitmaakte (net als in de ambitie uit 2007), is dat in 2013 inmiddels 60 procent. Aangevuld met de kennis dat in de komende jaren in Den Haag nog 650.000 m² Rijksvastgoed op de markt komt, ontstaat hierdoor wel de vraag of in de plancapaciteit van het Stadsgewest Haaglanden niet ook nog veel 'lucht' zit. Binnen het totale kantorenprogramma van de twee stadsregio's is het aandeel nabij Stedenbaanstations vergelijkbaar (rond de 60 procent).

In de ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations is een algehele daling te zien ten opzichte van 2012 met bijna 200.000 m². De helft daarvan is afkomstig van Rotterdam Centraal. Het enige station met een toegenomen ontwikkelprognose is Leiden Centraal. Dit komt door een meer concrete invulling aan beide zijden van het stationsgebied, waardoor een groter deel van de planvoorraad wordt meegerekend. Overige dalingen zijn afkomstig van kleine programmawijzigingen over alle andere Stedenbaanstations. Dit betekent dat de plannen die er nog zijn, een kleinere realisatiekans hebben gekregen.

OV-BEREIKBAARHEID VAN NIEUWE WONINGBOUWLOCATIES

In reactie op de ontwikkelingen op de woningmarkt werken de regio's van de Zuidelijke Randstad in 2013 in het kader van de gezamenlijke verstedelijkingsstrategie van de Zuidvleugelpartners aan regionale overzichten van vraag en aanbod. Met gemeenten wordt de marktopname verkend en de omslag naar een vragersmarkt inzichtelijk gemaakt. In 2012 is al geconstateerd dat door de stagnatie op de woningmark circa 40 procent van de aanwezige plancapaciteit niet voor 2020 zal worden gebouwd. Hoewel de ontwikkelkans van een locatie op korte termijn vaak primair financieel gedreven wordt, houdt het Verstedelijkingsprogramma ook de regionale ambities van bouwen nabij HOV op langere termijn voor ogen.

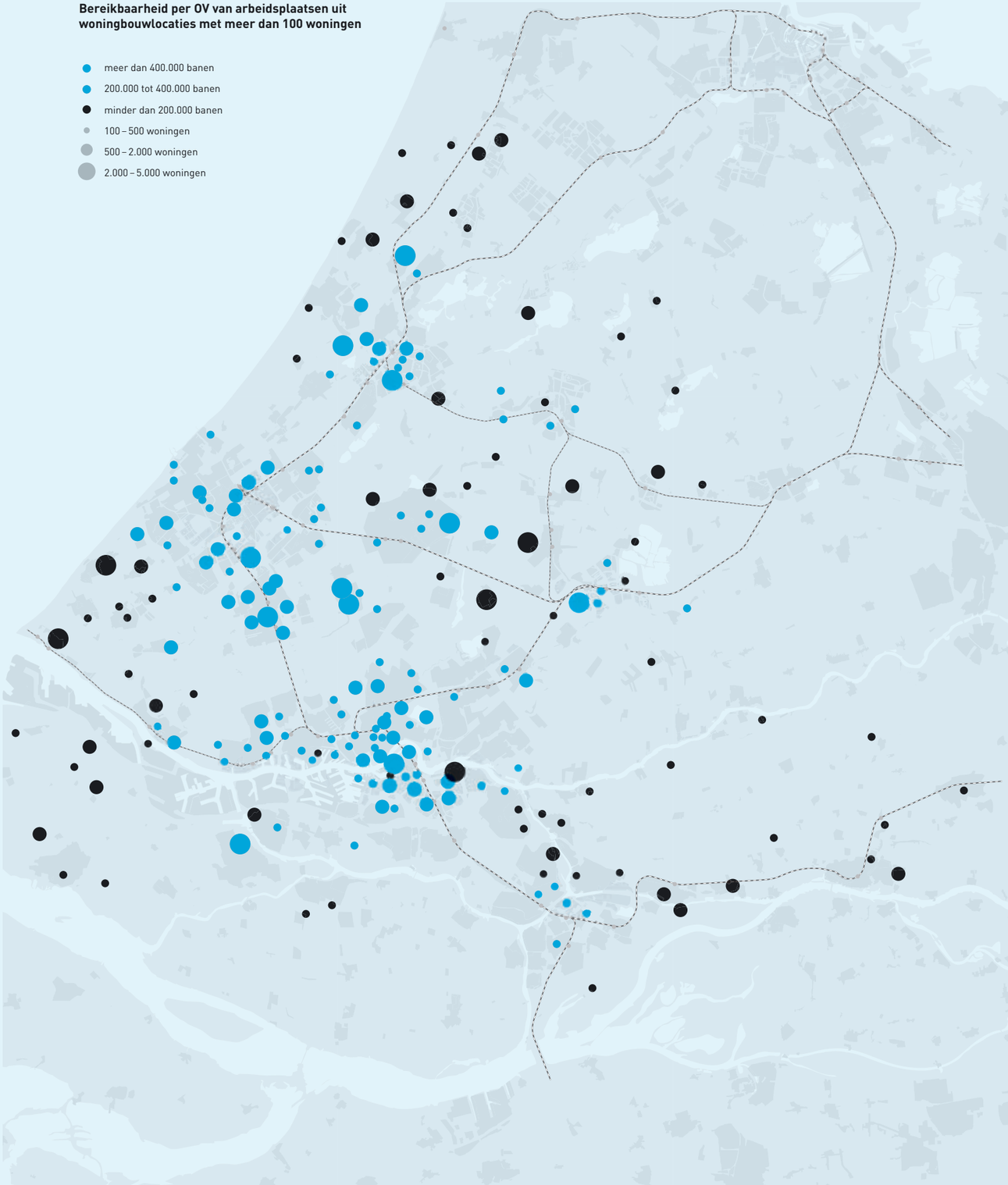
In deze monitor is het ruimtelijke domein van TOD uitdrukkelijk breder geworden dan verdichting. Toch leveren in de komende jaren ook nieuwe woningen een bijdrage aan de doelstellingen van de Zuidelijke Randstad op het gebied van bereikbaarheid en stedelijke kwaliteit. De realisatie van een woningbouwlocatie is echter een langdurig en complex traject. Daarin is de nabijheid van hoogwaardig OV een belangrijke factor, zowel vanuit maatschappelijk oogpunt als vanuit het belang van de consument. Vooral in de stedelijke omgeving verklaart de bereikbaarheid van werkgelegenheid (met auto en OV) namelijk 30 procent van de variaties in woningprijzen (en dus het rendement van de bouwinvestering). Daarnaast maken bewoners nabij hoogwaardig OV meer gebruik van dat OV, en woont de helft van de treinreizigers binnen 2.000 meter van stations. Tenslotte is reizen per OV veel duurzamer en kan een goede aansluiting op het OV-net dus een bijdrage leveren aan de duurzame mobiliteitsdoelstellingen van regio's en gemeenten.

Om die redenen heeft StedenbaanPlus in 2012 onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van banen vanuit de grotere woningbouwlocaties in de provincie Zuid-Holland per OV. Het resultaat hiervan zijn bereikbaarheidskaarten van de provincie als geheel en alle regio's afzonderlijk. Deze kaarten worden gebruikt in de discussie met de regio's over hun woningmarktafspraken. Het resultaat van deze brede oriëntaties en discussies is meer inzicht in de samenhang tussen woningvraag en woningaanbod in en tussen de regio's. StedenbaanPlus vindt het belangrijk dat ook bij marktgerichte woningbouw de oriëntatie op het OV een goede plaats krijgt. Tenslotte komt uit het hoofdstuk over woonmilieus en OV-gebruik ook de samenhang tussen verstedelijking OV-mobiliteit naar voren. De focus van StedenbaanPlus is dus ook nog steeds een focus op nieuwe woningen nabij het HOV-netwerk. De kaart hiernaast illustreert dat woningen bij de railinfrastructuur van trein, lightrail en tram een beter OV-bereikbaarheidsprofiel hebben dan andere woningbouwlocaties.[21]

Provinciebreed is voor 70 procent van de geplande grote woningbouwlocaties een groenstedelijk woonmilieu gepland. Deze locaties kennen grote verschillen in bereikbaarheid per OV. Van de overige plannen (30 procent) is de helft een stedelijk woonmilieu en per definitie op goede OV-locaties. Het andere deel in dorpse woonmilieus ligt uiteraard op minder goed per OV bereikbare locaties. De regionale bereikbaarheidskaarten zijn terug te vinden op de website van StedenbaanPlus.

21 Locaties op hetzelfde postcodegebied zijn samengevoegd. De grootte van de bol geeft de omvang van de locatie weer, de kleur de bereikbaarheid van banen vanaf die locatie in 45 minuten in de ochtendspits, inclusief voor- en natransport. De bereikbaarheid is gemeten op basis van het indicatieve netwerk van StedenbaanPlus zoals dat in 2028 zou kunnen bestaan.

Bereikbaarheid per OV van arbeidsplaatsen uit woningbouwlocaties met meer dan 100 woningen



WOONMILIEUS EN OV-GEBRUIK

Een meerderheid van de Nederlanders woont en werkt in stedelijke regio's, omdat daar meer (gevarieerde) banen en meer stedelijke voorzieningen te vinden zijn. De banen ontstaan doordat bedrijven zich clusteren om agglomeratievoordelen te behalen. Zo verlagen ze namelijk hun kosten van transport, mensen en kennis. Een uitstekende bereikbaarheid bevordert agglomeratiekracht en de ontwikkeling van stedelijke voorzieningen. Het *daily urban system* van de Zuidelijke Randstad verzorgt 3 miljoen mensen die op verschillende momenten en met verschillende motieven reizen. In hun vervoerskeuze is de auto veruit het meest gebruikte vervoermiddel (56 procent), gevolgd door lopen en fietsen (32 procent) en OV (12 procent). Deze gemiddelden zeggen echter niet zo veel. Op specifieke relaties en in specifieke gebieden liggen deze verhoudingen anders.

De keuze voor OV van forenzen en studenten levert een enorme bijdrage aan de bereikbaarheid. In het licht van duurzaamheid en bereikbaarheid is het verhogen van het OV-gebruik een belangrijke voorwaarde voor een blijvende economische aantrekkingskracht.

In de woningmarkt van de Zuidelijke Randstad is een aantal trends te onderscheiden. In de eerste plaats is er door de opeenvolgende crises een vragersmarkt ontstaan. Voor de korte termijn is alleen behoefte aan snelle realisatie van kleine projecten voor specifieke consumentgroepen: kleinschalig en marktgericht. Op lange termijn gaat het om locaties passend bij de demografische ontwikkeling en de vraag naar betaalbaarheid en specifieke woonmilieus. De komende decennia zit de groei van de huishoudens vooral in meer ééninkomensgezinnen en meer ouderen, met een grotere oriëntatie dan voorheen op de stedelijke omgeving en huurwoningen. Aangevuld met de veranderende investeringscapaciteit van marktpartijen en corporaties is duidelijk dat de woningmarkt is gewijzigd en dat meer waarde wordt gehecht aan kwaliteit en locatie. Dat geldt voor de 100.000 nieuwe woningen die mogelijk tot 2020 nog worden gerealiseerd, maar zeker ook voor de 1.4 miljoen huidige woningen in de Zuidelijke Randstad. Provincie, regio's en gemeenten spelen hier op in door meer regionale afstemming te zoeken met elkaar en met ontwikkelende partijen over aanpassing van de bestaande voorraad, nieuwe doelgroepen en woonmilieus.

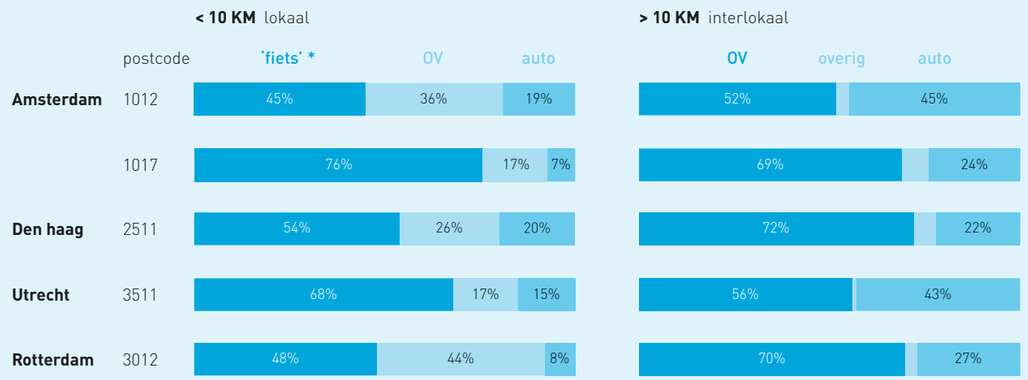
Veruit de grootste groep gebruikers van het OV op werkdagen zijn forenzen en studenten. Een groot deel van deze mensen kiest dan voor het OV omdat ze geen auto hebben of de bestemming met de auto lastig kunnen bereiken door congestie en beperkte dan wel betaalde parkeergelegenheid. Elders in de monitor is al geconstateerd dat naar geconcentreerde werklocaties meer mensen met de trein komen. Daar is het parkeren namelijk moeilijker en duurder en het OV kwalitatief goed. Hoewel in Nederland het autobezit erg hoog is (ruim 70 procent van de huishoudens) heeft meer dan de helft van de alleenstaanden en eenoudergezinnen geen auto. Ook niet-westerse allochtonen, ouderen en lagere inkomens hebben vaker geen auto.

Uit onderzoek naar vervoerskeuze en de ruimtelijke inrichting van de stad is verder naar voren gekomen dat mensen niet alleen hun mobiliteit aanpassen aan die ruimtelijke kenmerken, maar ook de keuze van nieuwe woonlocaties ook rekening houden met hun mobiliteitswensen. Dit betekent dat mensen die met het HOV willen reizen vaker nabij HOV gaan wonen. Recente ontwikkelingen in ruimtelijk beleid, waarbij woningen op kleinschalige locaties binnen bestaand stedelijk gebied en in stationsgebieden worden gebouwd en particulier opdrachtgeverschap wordt gestimuleerd, kunnen ervoor zorgen dat mensen die graag met de trein reizen of dichtbij voorzieningen willen wonen, meer kans krijgen om een aansprekend huis op de door hen gewenste plek te vinden.

De conclusie is dat ééninkomenshuishoudens, lagere inkomensgroepen, jongeren (starters) en ouderen niet alleen steeds meer de stedelijke omgeving opzoeken, maar ook voor het OV-gebruik de meest interessante doelgroepen zijn.

In het huidige ruimtelijke beleid van de Zuidelijke Randstad is de relatie met OV weinig concreet. Veelal wordt alleen verdichting van nieuwbouw nabij de stations en haltes van StedenbaanPlus genoemd. In deze monitor worden ook andere ruimtelijke aspecten van belang geschetst, zoals het ontwerp van routes en de menselijke maat. Ook het algehele woonmilieu en de doelgroepen daarvan zijn dus van belang. In de stadsregio Rotterdam is een eerste verkenning uitgevoerd in hoeverre de bestaande woningvoorraad bij treinstations overeenkomt met de doelgroepen van het OV. Daarbij is in de combinatie van leefstijl en woonmilieu (product-marktcombinaties) gezocht naar OV-bereidheid. De eerste conclusie is dat nabij treinstations in de stedelijke omgeving verschillende groepen mensen wonen. Zo zijn alleen al de segmenten *Rustig & functioneel*, *Samen & de stad*, *Gezellig & de wijk*, en *Praktisch & vertrouwd* terug te vinden in het directe invloedsgebied van station Rotterdam Lombardijen. De tweede conclusie is dat voor het stimuleren van OV-gebruik in die bestaande voorraad de buurten met meer OV-potentie (in dit geval vooral de combinaties *Samen & de stad* en *Praktisch & vertrouwd*) extra aandacht behoeven in bijvoorbeeld routering en het accommoderen van specifieke doelgroepen. Daar zijn dan ook minder parkeerplaatsen nodig. Op die wijze kunnen mensen die bereidheid zijn om met het OV te reizen ook een woning vinden nabij dat HOV-netwerk van StedenbaanPlus.[22]

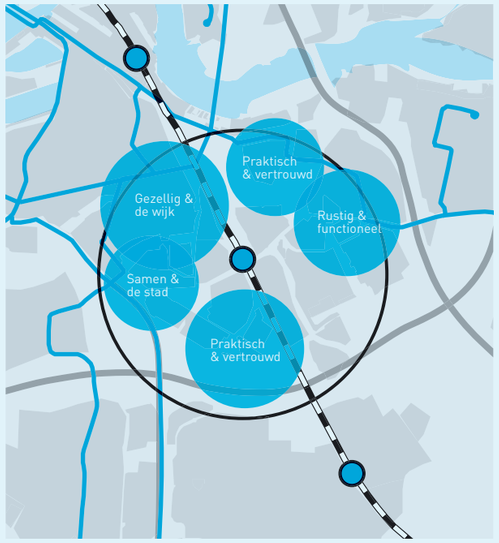
Aandeel woon-werkreizen op werkdag naar postcode
* Hoofdzakelijk fiets (96%), daarnaast klein deel lopen (4%)



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

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

Combinaties van woonmilieus en leefstijlen bij station Rotterdam Lombardijen



22 Zie voor meer informatie over product-marktcombinaties nabij stations in de stadsregio Rotterdam de website van StedenbaanPlus.

KANTOORGEBRUIKERS OP OV-LOCATIES

De situatie op de kantorenmarkt anno 2013 is niet vergelijkbaar met 2007, toen de Stedenbaanambities voor het toevoegen van kantoren bij stations werden aangegaan. De totale kantorenvoorraad in de gehele provincie Zuid-Holland bedraagt inmiddels circa 13.3 miljoen m^2; een toename van 50 procent in 20 jaar. Deze groei ligt iets onder het landelijk gemiddelde, maar heeft inmiddels wel de vraag naar kantoorruimte ver overtroffen. Zo is in het Stadsgewest Haaglanden het aantal kantoorbanen in de afgelopen 10 jaar constant gebleven maar is wel 1 miljoen m^2 toegevoegd aan de voorraad. Inmiddels staat in de hele provincie Zuid-Holland bijna 2 miljoen m^2 (rond 14 procent) geheel of gedeeltelijk leeg. Door een krimpende overheid (afstoot 650.000 m^2 alleen al in Den Haag de komende jaren), vergrijzing, bezuiniging en Het Nieuwe Werken is een toename van de vraag naar nieuwe kantoorruimte voor de toekomst niet te verwachten. Wel is door de provincie een reguliere vervanging geraamd van ruim 1 miljoen m^2 tot 2020. Naar verwachting zal tot 2040 het aantal kantoorbanen in en rondom Rotterdam en Den Haag vrijwel gelijk blijven, met een stabiel gebruik van ongeveer 23 m^2 per werknemer (tegen 26 m^2 in 1996). De conclusie hieruit is dat nieuwbouw zonder compenserende sloop of transformatie nog meer leegstand oplevert.

Door het diffuse eigenaarschap van baten uit nieuwbouw en (maatschappelijke) kosten van leegstand komt de grootste rem op verdere nieuwbouw niet uit publieke verontwaardiging of overheidsoptreden, maar uit het prijsmechanisme van de kantorenmarkt zelf. Door de enorme leegstand vindt namelijk een grondige prijserosie plaats op incourante locaties en incourante panden.[23] De prijzen van leegstaand kantooroppervlak kelderen enorm en dat maakt het bouwen van een nieuw kantoor veelal onrendabel. Alleen op echte toplocaties met een stabiel huurniveau stapt een financier daar nog in. Na langdurige leegstand van meer dan 80 procent van het pand zijn de inkomsten lager dan de kosten en wordt een pand uiteindelijk vanzelf door de eigenaar uit de markt genomen voor renovatie, transformatie of sloop. Uiteraard gaat dat niet vanzelf en gepaard met grote boekverliezen.

De doelstelling van StedenbaanPlus is het verbeteren van de bereikbaarheid door het opvangen van de mobiliteitsgroei met het openbaar vervoer én het verbeteren van de kwaliteit van het stedelijk gebied. In de vervoerskeuze van het woon-werkverkeer is de OV-bereikbaarheid van de werklocatie van groot belang voor deze opgave. Daarom is het goed om grote concentraties kantoorgebruikers te blijven verbinden aan goede OV-locaties. In de Monitor Kantoren is echter ook al beschreven dat de betekenis van 'gepland kantorenprogramma' uitermate beperkt is. Toch zullen naar verwachting de kantoren die nog aan de voorraad worden toegevoegd hoofdzakelijk op goede OV-locaties terechtkomen. De marktpartijen zien daar hun beste kansen en dat is ook terug te zien in de regionale kantorenstrategieën van de Zuidelijke Randstad.

Een station alleen is echter geen garantie voor een bloeiende vastgoedlocatie en een aantrekkelijke werkomgeving. Nabij een NS-station is de vastgoedwaarde wel duidelijk hoger, maar dat is niet afhankelijk van dat station alleen. In de ranking van Jones Lang Lasalle worden 57 indicatoren betrokken bij het wegen van het succes van een kantorenlocatie. Uit de Ranking Kantoorlocaties blijkt heel duidelijk de toegenomen interesse voor multimodale knooppunten die zowel met Intercitytreinen als via snelwegen bereikbaar zijn. Locaties moeten dan wel een mix aan functies en voorzieningen bieden, zodat een 'hoogstedelijk' profiel ontstaat. Dit betekent dat OV-bereikbaarheid belangrijk is, maar niet doorslaggevend.

Van alle kantorenlocaties in de Zuidelijke Randstad wijkt de leegstand nabij treinstations niet af van kantoren verder van het openbaar vervoer. Ook bij leegstand spelen dus meerdere factoren een rol.[24] Daarnaast zijn voor verschillende doelgroepen stationsgebieden met een goede autobereikbaarheid ook in het huidige tijdperk van kantorenoverschot aantrekkelijke kantoorlocaties.

De conclusie is dat voor de doelstelling van StedenbaanPlus het prioriteren van OV-locaties voor nieuwe kantoorruimte van belang is, maar dat het terugdringen van leegstand bij OV meer impact heeft. Kantorenlocaties dicht bij treinstations van StedenbaanPlus (500 meter) zouden prioriteit moeten krijgen bij het terugdringen van leegstand. Overheden kunnen hieraan een bijdrage leveren door het organiseren van levendige en aantrekkelijke (woon- en) werkmilieus en het toevoegen van kwaliteit aan de openbare ruimte.

De stations met een kantoorgebied met bovengemiddeld hoge leegstand zijn: Leiden Centraal, Leiden Lammenschans, Den Haag Laan van NOI, Den Haag HS, Zoetermeer, Rijswijk, Delft Zuid, Schiedam, Rotterdam Alexander, Rotterdam Blaak, Zwijndrecht en Dordrecht.

Aangezien geconcentreerde werklocaties tot meer OV-gebruikers leiden, worden verbeteringen op de bestaande voorraad hier maximaal benut. Leegstand is het resultaat van vele factoren, waaronder de kwaliteit van de panden en de kwaliteit van de plek. Daarbij zijn dus zaken als autobereikbaarheid, levendigheid, branding, openbare ruimte en multifunctionaliteit cruciaal. Voor het organiseren van meer reizigers is dus het creëren van aantrekkelijke werkomgevingen nabij HOV van belang. Ook dat is TOD.

23 Treffend voorbeeld van deze prijserosie is de verkoop van een 10 jaar oud kantoorpand langs de A12 (Haagse Veste III, 13.000 m^2), voor een verkoopprijs van € 200 per m^2 (de oorspronkelijke jaarhuur). Het pand staat nu te huur voor slechts € 70 per m^2 per jaar.

24 Zie voor de uitgewerkte resultaten van het onderzoek ook het artikel 'Kantorenleegstand en OV-locaties in de Zuidelijke Randstad' op de website van StedenbaanPlus.

BOVENLOKALE VOORZIENINGEN IN DE STATIONSOMGEVING

In de monitor van 2012 is aangegeven dat 84 procent van de huidige bovenlokale voorzieningen zich binnen het invloedsgebied van StedenbaanPlus bevindt en dat van de geplande voorzieningen tot 2020 93 procent nabij het HOV-netwerk is gelegen. Dat geldt voor detailhandel, *leisure*, zorg en onderwijs. Inmiddels is nu ook meer bekend over de reiskenmerken van bezoekers van een aantal specifieke grootschalige voorzieningen.[25]

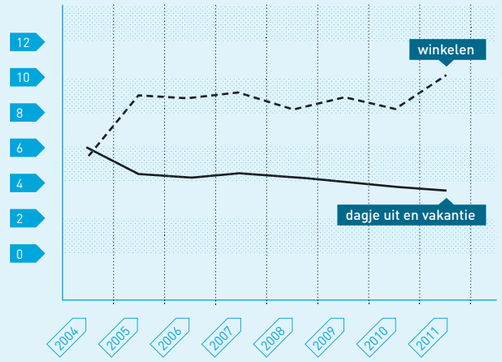
Nader onderzoek in de Randstad naar detailhandel wijst uit dat winkelgebieden de omgeving van treinstations (62 stuks) minder goed scoren dan winkelgebieden verder weg (125 stuks). Sinds 2004 is de omzetdaling nabij stations beduidend hoger en het aantal winkels gedaald. Deze trends zijn het gevolg van de opkomst van winkelen via internet en dalende consumentenbestedingen door de crisis, maar de stationsomgevingen worden harder getroffen dan de overige gebieden. Als daarbij ook de vervoerskeuze van bezoekers wordt meegenomen valt op dat ook voor het niet-dagelijkse winkelen slechts 9 procent het OV gebruikt. Deze constatering onderschrijft dat op werkdagen bijna alle treinreizen afkomstig zijn van forenzen en studenten.

Het is duidelijk dat lokale detailhandel een lokale doelgroep bedient. Kleine winkelstraten en supermarkten genereren weinig reizigers die gebruik maken van het regionale OV-netwerk van StedenbaanPlus. De bijdrage die dergelijke voorzieningen echter wel leveren is de kwaliteit, sociale veiligheid en levendigheid van een stedelijk gebied. De veranderingen in de vastgoedmarkt leiden niet alleen tot een heroriëntatie van het woningbouwprogramma en nieuwe kantorenstrategieën, maar geven opdruk aan de aandacht voor een kwalitatief hoogwaardige en multifunctionele stedelijke omgeving rondom de knooppunten van het vervoersnetwerk. Naast een goed mobiliteitsnetwerk is dát de stedelijke omgeving die gewenst is in (hoog)stedelijke woonmilieus en is dát de multifunctionaliteit die gevraagd wordt door de moderne flexibele kantoorgebruiker. Dit verklaart ook de toename van *traffic*-voorzieningen nabij knooppunten in het netwerk. *Traffic*-voorzieningen zijn voorzieningen die ontstaan op locaties waar veel passanten zijn vanwege de specifieke functie van de locatie, zoals bij stations, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen.

De conclusie is dat openbaar vervoer een kleine rol speelt in het vervoeren van winkelpubliek, zeker voor de dagelijkse aankopen. De aanwezigheid van een winkelgebied is daarom ook geen belangrijke drijfveer voor het gebruik van een HOV-knooppunt. Andersom bedient het OV wel bepaalde groepen (zoals ouderen) en kan bijdragen aan aantrekkelijke en levendige stationsgebieden.

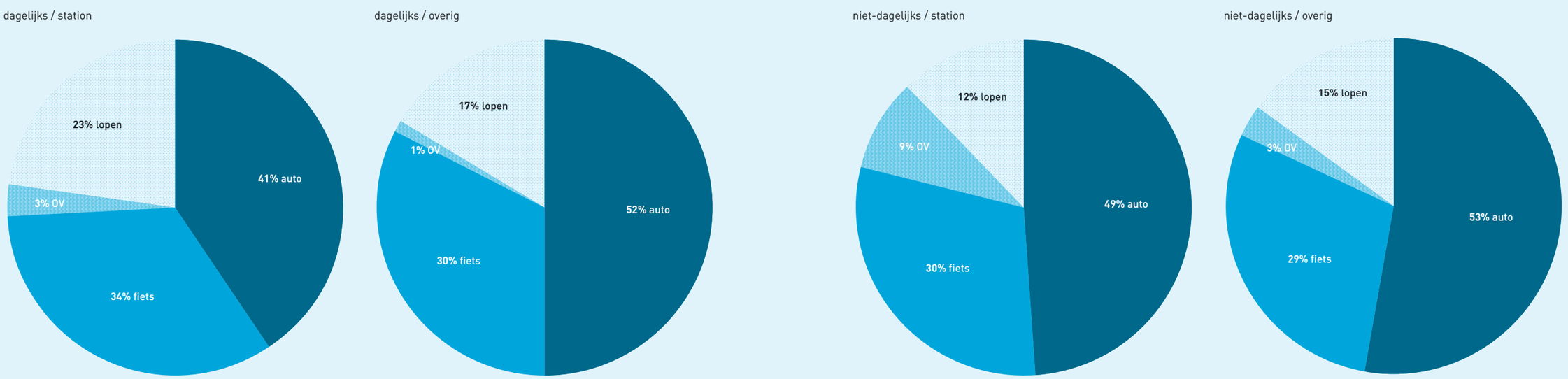
In aanvulling hierop is nog relevant dat onder de sociaal-recreatieve treinreizen het 'dagje uit & vakantie' fors toeneemt.[26] Deze trend draagt ook bij aan het succes van het centrale winkelgebied in Den Haag. De groei van het aantal bezoekers is daar sterk gekoppeld aan recreanten die museum of strand verbinden aan winkelen.

Verdeling sociaal-recreatieve reizen over winkelen en dagje uit. Het aantal treinreizen stijgt met 17 procent.



Bron KTO NS (2011), bewerking Tim van de Kruijs.

Vervoerskeuze winkelbezoekers met onderscheid naar dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen en stationsomgevingen en overige winkelgebieden.



25 Zie voor meer inzicht in de samenhang tussen reiskenmerken van specifieke grootschalige voorzieningen het onderzoeksrapport op de website van StedenbaanPlus.

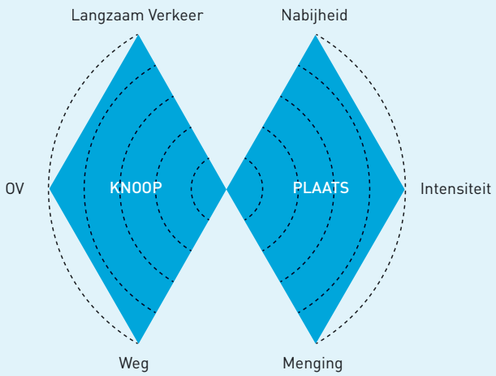
26 Sociaal-recreatief motief is opgedeeld in: bezoek familie/kennissen, sport/hobby en vakantie/uitstapje

STATIONSPROFIELEN OUDE LIJN

Een station is een knoop in het netwerk en een plaats in de stad. Als knoop en plaats met elkaar in balans zijn wordt de bereikbaarheid van de plek goed benut en zijn de functies voldoende bereikbaar voor de mensen die er gebruik van willen maken. De positie in het netwerk en het gebruik van de ruimte zijn dan goed op elkaar afgestemd. In de praktijk blijkt echter dat knoop en plaats lang niet altijd in balans (kunnen) zijn. Dan wordt een uitstekende plek in de stad onvoldoende ontsloten of de omgeving van een goed bereikbare knoop niet maximaal benut.

De Vereniging Deltametropool heeft een vlindermodel ontwikkeld dat inzicht biedt in de verschillende typen knooppunten en ontwikkelingen rond stations in beeld brengt. Het vlindermodel is gebaseerd op drie kenmerken voor het netwerk (de posities in de netwerken van openbaar vervoer, wegen en langzaam verkeer) en drie kenmerken voor de plaats in de stad (inwoners- en werknemersdichtheid, mengingsintensiteit en nabijheid). Het station neemt een steeds belangrijker positie in bij stedelijke ontwikkeling. Het model biedt gelegenheid om met provincie, regio's en gemeenten het gesprek aan te gaan over de ontwikkelrichting, de corridors te overzien én stations met elkaar te vergelijken.[27]

Vlindermodel Vereniging Deltametropool



Het vlindermodel illustreert de specifieke kansen van de stationsomgeving. Vooral het midden van beide vleugels zijn sterk aan elkaar gerelateerd. De positie in het OV-netwerk en de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers zouden met elkaar in evenwicht moeten zijn: hoe beter de positie in het OV-netwerk, hoe groter de intensiteit van gebruik rondom de knoop. Ook andersom geldt in principe: hoe groter de intensiteit van gebruik, hoe beter de positie in het OV-netwerk zou moeten zijn. Door meer dan 100 stations in Noord- en Zuid-Holland met elkaar te vergelijken zijn ook twaalf ideaaltypische profielen benoemd. Om de dynamiek op de Oude Lijn beter te begrijpen is in opdracht van StedenbaanPlus van elk station aan de Oude Lijn met deze indicatoren het stationsprofiel van de huidige situatie opgesteld. Op de poster bij deze monitor zijn naast het profiel van de huidige situatie ook steeds de twee meest kansrijke profielen weergegeven. Dit schetst direct een richting voor de opgave die er voor de knooppunten nog ligt. Om het profiel meer in balans te brengen moet vaak nog het één en ander gebeuren. Per station is een actielijst opgesteld in de categorieën wonen, werken, voorzieningen, ketenmobiliteit en landschap. In zwart wordt steeds de huidige situatie aangeduid, in blauw de opgaven. In bijlage 1 van deze monitor zijn de stationsprofielen per station nader toegelicht. De profielen samen geven inzichten in de kansen en opgaven in drie sub-corridors van de Oude Lijn.

Corridors

Nederland heeft ruim 360 treinstations die niet zomaar in één keer kunnen worden ontwikkeld. Op een corridor kunnen herkomstlocaties en bestemmingslocaties in samenhang worden ontwikkeld zodat de vervoersrichtingen op het spoor optimaal worden benut. Ook lijkt dit niveau geschikt om ruimtelijke plannen goed op elkaar af te stemmen in samenhang met het OV. Het meest geschikt daarvoor zijn corridors die van centrum tot centrum gaan of van satellietstad naar centrum. Hieronder zijn dan weer wooncorridors, gemengde corridors en bestemmingscorridors te onderscheiden. Bij een wooncorridor gaat het vooral om woningbouwplannen en ketenvoorzieningen, bij een bestemmingscorridor gaat het vooral om voorzieningen en arbeidsplaatsen. Op de Oude Lijn worden in dit onderzoek drie corridors onderscheiden.

De *corridor Haarlem – Den Haag Centraal* is een bestemmingscorridor (het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers is hoger dan het inwonertal) met drie belangrijke stations: Haarlem, Leiden Centraal en Den Haag Centraal. De ruimtelijke opgaven voor deze corridor zijn het afstemmen van woningbouwplannen, voorzieningen en werkgebieden. Daarbij is het van belang meer werkgelegenheid en voorzieningen te concentreren binnen een straal van 300 meter vanaf het station om de nabijheid te verbeteren en de centrale positie van het station te versterken. Daarnaast is het een opgave om de multimodale bereikbaarheid te verbeteren en beter te benutten. Ten opzichte van het landschap hebben twee stations in deze corridor een strategische positie: Hillegom en Voorschoten. Deze stationsgebieden zouden meer ontwikkeld kunnen worden als entrees naar de Bollenstreek, De Horsten en De Vlietlanden. Het toevoegen van verschillende functies rondom het station zorgt voor een efficiënter gebruik van de corridor in spits- en daluren.

De *corridor Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal* is de meeste stedelijke corridor op de Oude Lijn, met zeer hoogwaardige voorzieningen en verschillende soorten werkgelegenheid. Hier zijn de meeste kansen voor woonmilieus in hoge dichtheden. Om de passagiersstromen beter te verdelen op de corridor en multimodaliteit beter te benutten, zouden regionale voorzieningen kunnen worden toegevoegd in stationsgebieden zoals Den Haag Moerwijk, Rijswijk en Delft Zuid. Die zijn namelijk ook goed aangesloten op het wegennetwerk.

De transformatie van leegstaande kantoren speelt een belangrijke rol in deze corridor, vooral in Rijswijk, Delft Zuid en Schiedam Centrum. Het tekort aan fietsenstallingen is een groot probleem bij bijna elk station op deze corridor.

De *corridor Rotterdam Centraal – Dordrecht Zuid* is een gemengde corridor, waar de stationsgebieden zelf vaak ook gemengd zijn. Het aantal inwoners is ongeveer 45 procent van het totaal van inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers. Er is een grote diversiteit aan woonmilieus op deze corridor, dus is het belangrijk om de woningbouwplannen af te stemmen en verspreiden langs de lijn. De leegstand van kantoren is een grote opgave in Rotterdam Zuid. Door het toevoegen van werkgelegenheid en voorzieningen dichtbij stationsgebieden buiten Rotterdam kan de tegenspitsrichting beter worden benut.

Vlinder als instrument

De stationsprofielen zijn bedoeld om in gesprek met gemeenten en regio's de opgave helder te krijgen en afstemming op de corridor te organiseren. In de aanloop naar de huidige profielen is al met een aantal gemeenten gesproken. Daarbij bleken de profielen een behulpzaam middel voor het benoemen van de kwaliteiten en kansen. De ideaaltypische profielen maken de ambities zichtbaar.
Bij een aantal stationsgebieden was deze ambitie zelfs groter dan ingeschat. Dat betekent ook dat dan nog grote stappen moeten worden gezet. Het vlindermodel kan die ambitie kwantificeren én kwalitatief preciseren.

Het doel van het overzicht op de poster bij deze monitor is om samen met de gemeenten langs de Oude Lijn te kijken naar de ambities en mogelijkheden van hun stations op deze corridors. Zo kan met gemeenten worden besproken wat zij kunnen bijdragen aan een kostendekkende frequentiesprong van de Sprinter. Parallel hieraan heeft de stadsregio Rotterdam opdracht gegeven om de vlinders uit te werken voor hun regionale knooppunten als beginpunt voor gebiedsgerichte gesprekken.

27 Zie voor meer resultaten van het onderzoek de poster bij deze monitor en de beschrijving per station in de bijlage. De stationsprofielen staan ook met nadere toelichting op de website van StedenbaanPlus.

ALLIANTIEGESPREKKEN STEDENBAANPLUS [28]

In de Zuidelijke Randstad is volop aandacht voor knooppuntontwikkeling. In veel gevallen is dit sterk gericht op de competenties van overheden en op beleidsvoorbereiding en -formulering. De knooppuntprofielen van StedenbaanPlus zijn daar voorbeelden van. Om ook ervaring op te doen met de uitvoeringspraktijk en de complexe samenwerking tussen betrokken partijen heeft StedenbaanPlus op twee stationslocaties een bijdrage geleverd aan het ontwikkelingsproces. Hoewel deze Alliantiegesprekken nog voortgaan, worden hier de eerste tussenresultaten toegelicht.

De economische en financiële crises hebben de condities voor knooppuntontwikkeling fundamenteel veranderd. Niet alleen blijft de investeringsbereidheid van marktpartijen en bedrijven achter, ook de opvattingen over de rollen en taken van overheden en private partijen veranderen. Zo trekt NS zich vooral terug in het stationsgebouw, let ProRail op railonderhoud en beheer, veiligheid en de fiets, zit de gemeente op slinkende onderhoudsbudgetten en kampen ontwikkelaars en beleggers met hun eigen (verliesgevende) kavel of groeiende leegstand in hun gebouwen. In die complexiteit van belangen en verantwoordelijkheden is het niet eenvoudig om tot gebiedsontwikkeling te komen.

De stations Gouda en Den Haag Laan van NOI zijn op het oog erg verschillend. De gebiedsontwikkeling in de Spoorzone van Gouda is al een paar jaar geleden gestart en gaat nog steeds voort met de ontwikkeling van een aantal kavels in het gebied. De gemeente heeft lef getoond door het nieuwe 'Huis van de Stad' naast het station te realiseren. Dat geeft vertrouwen in nog meer ontwikkelingen: een nieuwe bioscoop, een hotel, kantoren, woningen, winkels, nieuwe fietsstallingen en een nieuw stationsgebouw. In het stationsgebied van Den Haag Laan van NOI is weinig nieuwe ontwikkelcapaciteit. Het naburige Beatrixkwartier is echter *booming* en is volgens de laatste *ranking* van Jones LangLasalle inmiddels de tweede kantorenlocatie van ons land (na Zuidas). Het station en de stationsomgeving blijven in kwaliteit ver achter bij de omgeving en verhouden zich niet tot de kwaliteit van het Beatrixkwartier. Er is op korte termijn actie nodig om routes, bereikbaarheid en vooral de openbare ruimte van een kwaliteitsimpuls te voorzien.

In beide stationsgebieden heeft een Alliantiegesprek geholpen om de agenda's van afzonderlijke partijen bij elkaar te krijgen en een dialoog te voeren over urgente kwesties en samen mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen. Om de kloof tussen de traditionele, institutionele partijen en de informele wereld van lokale gebruikers te overbruggen zijn naast gemeente, regio, provincie en vervoerders, ook ondernemers en georganiseerde particulieren uitgenodigd om hun visie te geven op wat er speelt en wat er nodig is. De kwesties zijn primair 'opgehaald' bij de partijen die via geld, grond, vastgoed of bevoegdheden directe belangen hebben in het gebied en gezamenlijk zijn kansen en mogelijkheden verkend om tot verdere ontwikkeling en samenwerking te komen.

Het Alliantiegesprek is uitdrukkelijk geen 'Poolse landdag'. Het is een nauwkeurige selectie van direct belanghebbenden (groot en klein, publiek en privaat) in het stationsgebied. Geen toehoorders. In het Alliantiegesprek is zichtbaar dat gemeenten, NS, ProRail en grote ontwikkelende partijen ernaar streven om de zaak beheersbaar te houden en risico's te minimaliseren. De ondernemers, lokale initiatiefnemers en eindgebruikers willen juist ruimte, nieuwe mogelijkheden en frisse ondersteuning. De belevingswerelden en voorkeursstijlen zijn erg verschillend. Het resultaat van deze uitwisseling is een breed gedragen beeld van elkaars plannen en initiatieven en de urgente kwesties die samen gedeeld worden. Bovendien is te zien dat het samenbrengen van deze twee werelden veel energie oplevert en er bereidheid is om gezamenlijk te werken aan andere, creatieve oplossingen voor de gedeelde kwesties.

Inhoudelijk is op beide locaties de urgentie breed onderkend om op een samenhangende manier het geheel van NS-station, openbare ruimte, routing en functiemenging in het stationsgebied aan te pakken. En ook dat hierbij niet alleen naar de gemeente als 'eigenaar' van de openbare ruimte moet worden gekeken. Het gedeelde belang leidt tot andere manieren van kijken en opent meer mogelijkheden. Er wordt gesproken over sponsoring, branding en educatieve projecten. Dat is dus zeker meer dan iedereen zijn eigen kavel en *business as usual*. De essentie van het proces is om het eigenbelang van iedere partij op zodanige wijze met elkaar te verbinden dat inzicht ontstaat in de meerwaarde van samenwerken en energie en enthousiasme vrijkomt. Zo komt beweging op gang voor concrete acties. In het Alliantiegesprek gaat het niet om het collectieve belang, maar om het slim verbinden van alle eigenbelangen.

StedenbaanPlus heeft zich ingezet om op beide stationslocaties te werken aan door de groep gedragen oplossingen. Daarbij wordt een directe impuls gegeven aan het benodigde samenwerkingsproces voor de stationsomgeving door overheden, vervoerders en andere institutionele partijen te verbinden met eigenaren en gebruikers in de stationsomgeving. Voor het stationsgebied Gouda heeft dit geleid tot zes gedeelde kansen voor concrete kwaliteitsverbeteringen in het gebied, enerzijds voor een betere verkeersontsluiting, en anderzijds voor een betere openbare ruimte. Ook voor Den Haag Laan van NOI is een brede samenwerking in ontwikkeling tussen gemeente, NS, ProRail en RVOB in dialoog met de andere bedrijven en gebruikers in het stationsgebied en in het Beatrixkwartier. Partijen willen hier niet op lange termijn, maar liefst in 2015 tot uitvoering komen van een concrete verbetering van het stationsgebied.

De belangrijkste proceservaringen van de Alliantiegesprekken zijn:

1. Een goed Alliantiegesprek biedt een selectief maar breed palet van belanghebbenden. Het is essentieel om alleen de direct belanghebbende partijen met elkaar in dialoog te brengen, zowel de verschillende overheden, gemeente, regio, en provincie, NS en ProRail als de betrokken ontwikkelaars, en de bedrijven, gebruikers en ondernemers(organisaties) in het stationsgebied.
2. De eerste stap van alliantievorming is het creëren van een gelijk kennisniveau en een gedragen besef van kwesties en urgenties. Organiseer een open sfeer, waarin iedereen gelijk is. Laat iedereen zijn eigen verhaal vertellen over plannen, initiatieven en ontwikkelagenda's, over belemmeringen en kansen.
3. Voor een constructieve dialoog is het van belang niet te snel te praten over oplossingen en ideeën, maar te kijken naar een breed pakket van maatregelen, klein en groot. Op korte en op lange termijn. Zowel over beheer en handhaving als over herinrichten en transformeren.
4. Werk tussen de Alliantiegesprekken in kleinere werkverbanden aan een concreet pakket van praktische, laagdrempelige maatregelen. Creëer meerwaarde door belangen uit te vragen en te respecteren. Vraag iedereen wat zij belangrijk vinden en kunnen bijdragen aan de knooppuntontwikkeling. Zoek naar waardecreatie voor zoveel mogelijk partijen, ook al kan niet iedereen evenveel profiteren.
5. Investeer in de manier waarop de inzichten en tussenresultaten van de informele Alliantiegesprekken kunnen doorwerken en verankerd kunnen worden in de lopende plan- en ontwikkelingsprocessen van partijen in het gebied. Het is van groot belang te werken aan een relatie tussen die lopende processen op locatie om tot concrete acties en uitvoeringsactiviteiten te kunnen komen.
6. Consolideer steeds tussentijds de intenties van alle betrokken partijen in het gebied als basis voor verdere alliantievorming. Dit kan voor bepaalde kansen of maatregelen verschillen in het niveau van samenwerken. Dat vergt maatwerk voor specifieke kansen en samenwerking.
7. De ervaring van StedenbaanPlus is dat een onafhankelijk gastheerschap bijdraagt aan het proces, doordat het de gemeente meer gelijkwaardig deelnemer maakt in de dialoog. Tegelijkertijd kan StedenbaanPlus partijen prikkelen, uitdagen en in beweging brengen (zonder last of ruggenspraak).
8. Het Alliantiegesprek is een experiment in het zoeken naar andere vormen van samenwerken. Het gaat meer over *governance* dan *government*. De gesprekken zetten eerste stappen naar een coöperatieve manier van gebiedsontwikkeling die verdere navolging en uitwerking verdient.

28 Zie voor meer informatie over het proces en de inhoud ook de informatie op de website van StedenbaanPlus

BIJLAGEN

Bijlage 1 Toelichting stationsprofielen Oude Lijn 56
Bijlage 2 Ontwikkeling in- en uitstappers per etmaal per corridor (2007-2012) 58
Bijlage 3 Bezettingsgraden en sociale veiligheid treinstations en haltes StedenbaanPlus 60
Bijlage 4 Gegevens ruimtelijke ontwikkeling per regio en per ambitie 62

Poster Oude Lijn (separaat)

Bijlage 1: Toelichting stationsprofielen Oude Lijn

Hillegom is een herkomststation met veel potentieel voor woningbouw in het woonmilieu Dorps of Landelijk Bereikbaar. Door het verbeteren van de nabijheid en het langzaam verkeersnetwerk kan Hillegom ook een Buitenpoort zijn naar de Bollenstreek. De lokale menging kan verbeterd worden door kleine bedrijvigheid toe te voegen, die geassocieerd kan zijn met de recreatieve dienstverlening.

Voorhout is een herkomststation dat goed aangesloten is op het wegennetwerk. Als Poortkwartier heeft Voorhout kansen voor toevoeging van woningen (Buiten Centrum en Groen Stedelijk) en lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen. De laatste kunnen beter worden gebouwd rondom het station om de nabijheid te bevorderen. OV moet ook verbeterd worden om echt multimodaal bereikbaar te zijn.

Leiden Centraal is een bestemmingstation. Door zijn hoogwaardige voorzieningenniveau en uitstraling trekt dit stationsgebied veel bezoekers. Er is ook kans voor woningbouw in het woonmilieu Centrum Stedelijk en voor toevoeging van kleinschalige en middelgrote dienstverlening en voorzieningen. Bestaande plannen in het stationsgebied kunnen ook voor een betere nabijheid en lokale menging zorgen. Het langzaam verkeersnetwerk moet verbeterd worden.

De Vink is een herkomststation dat heel goed aangesloten is op het wegennetwerk. Daardoor biedt het station kans voor toevoeging van regionale voorzieningen, die meer werkplekken en bezoekers gaan creëren. Het OV moet verbeterd worden om echt multimodaal bereikbaar te zijn.

Voorschoten is een gemengd station (bijna net zoveel inwoners als werknemers en bezoekers) waar gebouwd kan worden in het woonmilieu Dorps of Landelijk Bereikbaar. Door het verbeteren van het kenmerk nabijheid en het langzaam verkeersnetwerk kan Voorschoten een Buitenpoort zijn naar De Horsten en De Vlietlanden. Het stationsgebied is al multimodaal bereikbaar en kan een goede locatie zijn voor kleinschalige bedrijvigheid.

Den Haag Mariahoeve is een herkomststation dat een Poortkwartier kan worden. Het stationsgebied is al goed bereikbaar per OV en met de auto. Het langzaam verkeersnetwerk moet worden verbeterd. Er zijn kansen voor toevoeging van lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen.

Den Haag Laan van NOI is een gemengd station dat kans heeft om ontwikkeld te worden tot een Metropolitaan Centrum. Er is veel potentieel voor woningbouw in het woonmilieu Centrum Stedelijk. Het is een multimodaal bereikbaar station dat veel kansen biedt voor regionale hoofdkantoren en voorzieningen. Hoge functiemenging is gewenst. Het is een goede kantoorlocatie, waardoor het grootste deel van de kantoorleegstand courant zal zijn en slechts een klein deel getransformeerd hoeft te worden.

Den Haag Centraal is een multimodaal bereikbaar stationsgebied dat van de stations op de Oude Lijn de meeste kans heeft om zich tot Wereldstad te ontwikkelen. Het is een hoogwaardig gemengd stedelijk gebied met hoge kwaliteit openbare ruimte. Het grootste deel van de kantoorleegstand is courant, voor slechts een klein deel is herbestemming noodzakelijk. De nabijheid en het langzaam verkeersnetwerk moeten verbeterd worden.

Den Haag HS heeft potentie om een Grootstad knooppunt te worden. Het stationsgebied kan worden verdicht (liefst binnen een straal van 300 m rond het station) en de positie in het OV-netwerk moet worden verbeterd. Een grotere functiemenging op lokaal niveau is ook gewenst. Het is een goede kantoorlocatie die zelfs een internationale verbinding heeft. De opgave voor transformatie van kantoren is dus niet zo groot.

Den Haag Moerwijk is goed bereikbaar per auto en met het OV. Daardoor heeft het stationsgebied kans om zich tot een Moderne Stad te ontwikkelen. Door de multimodale bereikbaarheid en de hoge dichtheid is het een goede locatie voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen. De woonopgave ligt vooral in het Buiten Centrum milieu, liefst rondom het station om de nabijheid beter te maken. Het langzaam verkeersnetwerk moet verbeterd worden.

Rijswijk is één van de stations met de grootste opgaven langs deze lijn om een Regionaal Centrum te kunnen zijn. Rijswijk moet gaan verdichten rondom het station, bijvoorbeeld door woningen te bouwen in het Centrum Stedelijk woonmilieu. Multimodale bereikbaarheid biedt kansen voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen, maar voor het bouwen van nieuwe locaties moeten tenminste de helft van de leegstaande kantoren opnieuw gevuld worden. De lokale menging kan verbeterd worden door de transformatie van de andere helft.

Delft is een gemengd station dat grote kans heeft om een Binnenstad knooppuntmilieu te worden. Hoogwaardige uitstraling en voorzieningenniveau zorgen voor een diversiteit aan bezoekers. Bestaande plannen voor het stationsgebied zullen de nabijheid en de menging verbeteren. De aansluiting op het OV-netwerk kan ook beter.

Delft Zuid is een herkomststation dat goed aangesloten is op het wegennetwerk. Daardoor heeft het stationsgebied enige potentie voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen. Toch is er ook behoefte aan een betere menging. Een deel van de leegstaande kantoren zou kunnen worden getransformeerd naar een andere functie, zodat een betere lokale menging ontstaat. Het verbeteren van de nabijheid en het langzaam verkeersnetwerk kunnen van Delft Zuid een Buitenpoort tot Midden-Delfland maken.

Schiedam Centrum is een gemengd stationsgebied (bijna evenveel inwoners als werknemers en bezoekers) dat multimodaal bereikbaar is. Het kan tot een Moderne Stad ontwikkeld worden als het langzaam verkeersnetwerk, de nabijheid en de intensiteit verbeterd worden. Er zijn kansen voor het bouwen in het Buiten Centrum woonmilieu.

Rotterdam Centraal is een bestemmingstation dat kans heeft een Grootstad knooppunt te worden. De leegstand is groot in de huidige situatie, maar Rotterdam Centraal is een toplocatie voor kantoren. Hierdoor is het grootste deel van de leegstand courant. Er kan gebouwd worden in hoge dichtheden. Als de plannen voor het stationsgebied klaar zijn, zullen het langzaam verkeersnetwerk en de nabijheid verbeteren. Het onderliggend OV-netwerk kan in de toekomst beter.

Rotterdam Blaak is het Binnenstad station van Rotterdam. In het stationsgebied kan gebouwd worden in hoge dichtheden. Hoewel er veel leegstand van kantoren is, zal de transformatie opgave niet zo groot zijn, want Rotterdam Blaak heeft een uitstekende positie in de stad. Het is een levendig stedelijk gebied met een hoogwaardig voorzieningenniveau en veel werkgelegenheid.

Rotterdam Zuid is heel onevenwichtig. De knoopkant is veel kleiner dan de plaatskant. Dat betekent voor de inwoners en bezoekers van het stationsgebied dat er een gebrek aan goede mobiliteitsmogelijkheden is. Voor de relatief zwakke wijk waarin het station ligt, is dit des te ernstiger. Zowel het langzaam verkeersnetwerk, als het OV en het wegennetwerk kunnen verbeterd worden. Leegstaande kantoren vormen een grote uitdaging in het gebied. De helft van de kantoorruimte zou getransformeerd moeten worden naar andere functies. De locatie is niet zo geschikt voor de huidige behoeften van de kantoormarkt.

Rotterdam Lombardijen is ook onevenwichtig, maar precies het tegenovergestelde van Rotterdam Zuid. Hier is de knoopkant veel groter dan de plaatskant. Dat betekent dat de aanwezige mobiliteitsnetwerken onderbenut zijn. De woningbouwopgave is dus groot en er kan gebouwd worden in Buiten Centrum woonmilieu met hoge dichtheid liefst dichtbij het station. De positie in het langzaam verkeers- en het weggennetwerk moet ook verbeterd worden.

Barendrecht is een station dat heel goed aangesloten is op het wegennetwerk. Als Poortkwartier heeft Barendrecht kansen voor woningbouw in de milieus Buiten Centrum of Groen Stedelijk en voor toevoeging van lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en voorzieningen. Het concentreren van nieuwbouw rondom het station zorgt voor een verbetering van de nabijheid.

Zwijndrecht heeft alles om een Buitenstad te zijn. Daar kan gebouwd worden in verschillende woonmilieus zoals Centrum Stedelijk, Buiten Centrum of Groen Stedelijk. Er is in Zwijndrecht gebrek aan fietsstallingen.

Dordrecht is een multifunctioneel gemengd station. Om een Binnenstad typologie te kunnen zijn moet het stationsgebied worden verdicht. Liefst bouwen dichtbij het station om de nabijheid, die extreem laag is, te verbeteren. Het langzaam verkeersnetwerk moet ook verbeterd worden, bijvoorbeeld door een spoorovergang binnen een straal van 300 m aan te leggen en meer fietsenstallingen te creëren.

Dordrecht Zuid is een gemengd station dat heel goed aangesloten is op het wegennetwerk is. Daarom heeft Dordrecht Zuid kans om een Poortkwartier te zijn. Het stationsgebied heeft een opgave voor het transformeren van tenminste de helft van de leegstaande kantoorruimte naar andere functies. Dat zal voor een verbeterde lokale menging zorgen. De toevoeging van nieuwe functies en activiteiten worden liefst dicht bij het station ontwikkeld voor het verbeteren van de nabijheid.

Bijlage 2: Ontwikkeling in- en uitstappers per etmaal per corridor (2007-2012)

	2007	2010	2011	2012	ontw 07 – 12	ontw 11 – 12
Traject Hillegom – Leiden Centraal						
Hillegom	1.343	1.482	1.500	2.077	155%	138%
Voorhout	2.734	2.838	2.700	3.275	120%	121%
Leiden Centraal	61.383	58.529	60.600	64.712	105%	107%
Totaal	**65.460**	**62.849**	**64.800**	**70.064**	**107%**	**108%**
Traject Leiden Centraal – Den Haag Centraal						
Leiden Centraal	61.383	58.529	60.600	64.712	105%	107%
De Vink	2.153	2.162	2.200	2.200	102%	100%
Voorschoten	2.609	2.628	2.600	2.666	102%	103%
Den Haag Mariahoeve	3.783	3.071	3.000	2.745	73%	92%
Den Haag Laan van NOI	6.230	12.587	13.800	16.136	259%	117%
Den Haag Centraal	80.362	74.957	73.000	74.794	93%	102%
Totaal	**156.520**	**153.934**	**155.200**	**163.253**	**104%**	**105%**
Traject Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal						
Den Haag Centraal	80.362	74.957	73.000	74.794	93%	102%
Den Haag HS	36.624	44.880	46.000	38.457	105%	84%
Den Haag Moerwijk	1.367	1.335	1.400	1.857	136%	133%
Rijswijk	7.752	6.699	6.700	6.502	84%	97%
Delft	27.408	24.302	24.300	29.288	107%	121%
Delft Zuid	2.778	2.477	2.600	4.277	154%	165%
Schiedam Centrum	13.161	13.622	14.100	17.626	134%	125%
Rotterdam Centraal	93.052	89.562	85.500	82.849	89%	97%
Totaal	**262.504**	**257.834**	**253.600**	**255.650**	**97%**	**101%**
Traject Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle						
Den Haag Centraal	80.362	74.957	73.000	74.794	93%	102%
Voorburg	4.191	4.173	4.100	3.088	74%	75%
Den Haag Ypenburg	908	1.379	1.500	1.687	186%	112%
Zoetermeer	8.030	6.859	6.400	6.080	76%	95%
Zoetermeer Oost	3.441	3.400	3.500	3.264	95%	93%
Gouda	19.322	20.357	20.000	20.083	104%	100%
Gouda Goverwelle	2.381	2.549	2.500	2.684	113%	107%
Totaal	**118.635**	**113.674**	**111.000**	**111.680**	**94%**	**101%**
Traject Rotterdam Centraal – Dordrecht Zuid						
Rotterdam Centraal	93.052	89.562	85.500	82.849	89%	97%
Rotterdam Blaak	13.017	14.509	16.000	20.279	156%	127%
Rotterdam Zuid	1.775	2.162	2.100	2.567	145%	122%
Rotterdam Lombardijen	6.242	6.736	6.600	6.184	99%	94%
Barendrecht	3.915	4.244	4.400	4.774	122%	109%
Zwijndrecht	5.362	5.506	5.600	5.336	100%	95%
Dordrecht	20.730	19.905	19.800	21.417	103%	108%
Dordrecht Zuid	1.109	1.095	1.100	1.166	105%	106%
Totaal	**145.202**	**143.719**	**141.100**	**144.572**	**100%**	**102%**

	2007	2010	2011	2012	ontw 07 – 12	ontw 11 – 12
Traject Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle						
Rotterdam Centraal	93.052	89.562	85.500	82.849	89%	97%
Rotterdam Noord	2.010	2.147	2.200	2.308	115%	105%
Rotterdam Alexander	14.648	16.122	16.200	18.330	125%	113%
Capelle Schollevaar	3.183	2.842	2.800	2.400	75%	86%
Nieuwerkerk a/d IJssel	2.935	2.914	2.800	3.162	108%	113%
Gouda	19.322	20.357	20.000	20.083	104%	100%
Gouda Goverwelle	2.381	2.549	2.500	2.684	113%	107%
Totaal	**137.531**	**136.493**	**132.000**	**131.816**	**96%**	**100%**
Traject Alphen a/d Rijn – Gouda						
Alphen a/d Rijn	8.830	8.464	8.400	9.176	104%	109%
Boskoop	1.027	1.017	1.000	1.320	129%	132%
Waddinxveen Noord	772	1.238	1.200	851	110%	71%
Waddinxveen	1.377	1.336	1.300	1.460	106%	112%
Gouda	19.322	20.357	20.000	20.083	104%	100%
Totaal	**31.328**	**32.412**	**31.900**	**32.890**	**105%**	**103%**
Traject Leiden – Bodegraven						
Leiden	61.383	58.529	60.600	64.712	105%	107%
Leiden Lammenschans	2.690	2.908	3.000	3.837	143%	128%
Alphen a/d Rijn	8.830	8.464	8.400	9.176	104%	109%
Bodegraven	2.911	2.841	2.800	2.958	102%	106%
Totaal	**75.814**	**72.742**	**74.800**	**80.683**	**106%**	**108%**
Traject Rotterdam Centraal – Hoek van Holland Strand						
Hoek van Holland Strand	228	408	400	404	177%	101%
Hoek van Holland Haven	1.460	1.482	1.700	1.500	103%	88%
Maassluis West	2.850	2.397	2.400	2.528	89%	105%
Maassluis	2.483	2.251	2.200	2.064	83%	94%
Vlaardingen West	3.203	3.231	3.200	2.188	68%	68%
Vlaardingen Centrum	4.470	4.502	4.500	3.378	76%	75%
Vlaardingen Oost	5.230	5.631	5.400	3.347	64%	62%
Schiedam Nieuwland	4.587	4.835	4.700	2.568	56%	55%
Schiedam Centrum	13.161	13.622	14.100	17.626	134%	125%
Rotterdam Centraal	93.052	89.562	85.500	82.849	89%	97%
Totaal	**130.724**	**127.921**	**124.100**	**118.452**	**91%**	**95%**

Bijlage 3: Bezettingsgraden en sociale veiligheid treinstations en haltes StedenbaanPlus

	Bezettingsgraad		Sociale veiligheid	
Midden-Holland - Stations	**Fiets[1]**	**P+R[2]**	**LVA[3]**	**BC[3]**
Bodegraven	89%	97%	Nee	Gestrand
Boskoop[8]	77%	100%	Nee	Nee
Gouda	119%	76%	Ja	Ja
Gouda Goverwelle	106%	83%	Ja	Ja
Nieuwerkerk a/d IJssel	104%	90%	Nee	Ja
Waddinxveen[8]	71%	37%	Nee	Nee
Waddinxveen Noord	58%	60%	Nee	Nee
Holland Rijnland - Stations	**Fiets[1]**	**P+R[2]**	**LVA[3]**	**BC[3]**
Alphen aan den Rijn	82%	27%	Ja	Ja
De Vink	71%	84%	Vernieuwen	Ja
Hillegom	87%	100%	Nee	Ja
Leiden Centraal	108%	-	Loopt	Ja
Leiden Lammenschans[8]	114%	63%	Loopt	Ja
Sassenheim	109%	86%	Loopt	Ja
Voorhout	78%	72%	Loopt	Ja
Voorschoten	128%	101%	Vernieuwen	Ja
Holland Rijnland - Plushaltes	**Fiets[2]**	**P+R[2]**	**LVA**	**BC**
Leiden 't Schouw	94%	80%		
Stadsregio Rotterdam - Stations	**Fiets[1]**	**P+R[4]**	**LVA[3]**	**BC[3]**
Barendrecht	102%	82%	Ja	Ja
Capelle Schollevaar	101%	47%	Nee	Gestrand
Hoek van Holland Haven	95%	54%	Ja	Ja
Hoek van Holland Strand	-	-	Ja	Ja
Maassluis	123%	-	Ja	Ja
Maassluis West	94%	-	Ja	Ja
Rotterdam Alexander	103%	88%	Ja	Ja
Rotterdam Blaak	208%	-	Loopt	Ja
Rotterdam Centraal[10]	86%	-	Ja	Loopt
Rotterdam Lombardijen	85%	-	Loopt	Ja
Rotterdam Noord[10]	119%	-	Loopt	Ja
Rotterdam Zuid	107%	-	Ja	Ja
Schiedam Centrum	97%	62%	Ja	ja
Schiedam Nieuwland	81%	98%	Ja	Loopt
Vlaardingen Centrum	110%	-	Ja	Loopt
Vlaardingen Oost	78%	-	Ja	Loopt
Vlaardingen West	92%	-	Ja	Loopt
Stadsregio Rotterdam - Plushaltes	**Fiets[5]**	**P+R[4]**	**LVA[6]**	**BC**
Beurs	68%	-	Ja	
Capelse Brug	94%	106%	Nee	
Kralingse Zoom	111%	100%	Nee	
Rodenrijs	73%	91%	Ja	
Meijersplein	115%	64%	Ja	
Slinge	98%	98%	Nee	

Bronnen

1 Telling ProRail dd. najaar 2012
2 Telling provincie Zuid Holland d.d. september / oktober 2012
3 NS d.d. juni 2013
4 Telling stadsregio Rotterdam d.d. september / oktober 2012
5 Telling stadsregio Rotterdam d.d. mei 2012
6 Stadsregio Rotterdam
7 Telling i.o.v. StedenbaanPlus d.d. mei 2013
8 Geen officiële P+R locatie
9 Fietsbezetting is telling provincie Zuid-Holland d.d. september / oktober 2012
10 Fietsbezetting is telling stadsregio Rotterdam d.d. mei 2012

	Bezettingsgraad		Sociale veiligheid	
Spijkenisse Centrum	114%	101%	Nee	
Vijfsluizen	27%	106%	Nee	
Zuidplein	60%	-	Ja	
Stadsgewest Haaglanden - Stations	**Fiets[1]**	**P+R[7]**	**LVA[3]**	**BC[3]**
Delft	66%	-	Ja	Ja
Delft Zuid	91%	78%	Ja	Ja
Den Haag Centraal	123%	-	Loopt	Ja
Den Haag HS	129%	-	Loopt	Ja
Den Haag Laan van NOI	165%	61%	Loopt	Ja
Den Haag Mariahoeve	65%	101%	Loopt	Ja
Den Haag Moerwijk	118%	-	Loopt	Ja
Den Haag Ypenburg	108%	86%	Loopt	Ja
Rijswijk	113%	100%	Ja	Ja
Voorburg	66%	99%	Nee	Ja
Zoetermeer	53%	65%	Loopt	Ja
Zoetermeer Oost	86%	67%	Loopt	Ja
Plushaltes	**Fiets[7]**	**P+R[7]**	**LVA**	**BC**
Leidschenveen	76%	-		
Leyenburg	180%	-		
Naaldwijk Verdilaan	111%	-		
Zoetermeer Centrum-West	61%	-		
Forepark	41%	-		
Hoornwijck	8%	19%		
Uithof	120%	32%		
Voorweg	81%	84%		
Pijnacker-Centrum	42%	37%		
Leidschendam-Voorburg	126%	-		
Spui	-	-		
World Forum	240%	-		
Kurhaus	144%	-		
Drechtsteden en MLL - Stations	**Fiets[1]**	**P+R[2]**	**LVA[3]**	**BC[3]**
Arkel[8]	69%	76%	Ja	Loopt
Dordrecht	115%	65%	Ja	Ja
Dordrecht Stadspolders[8]	111%	96%	Ja	Ja
Dordrecht Zuid	106%	-	Ja	Ja
Gorinchem	111%	25%	Ja	Ja
Hardinxveld Blauwe Zoom[9]	7%	18%	Nee	Loopt
Hardinxveld Boven[9]	67%	35%	Nee	Loopt
Hardinxveld Giessendam	43%	68%	Ja	Loopt
Leerdam	77%	97%	Ja	Ja
Sliedrecht	77%	102%	Ja	Ja
Sliedrecht Baanhoek[9]	72%	49%	Nee	Loopt
Zwijndrecht	128%	90%	Ja	Ja

Bijlage 4: Gegevens ruimtelijke ontwikkeling per regio en per ambitie

	Midden-Holland	%	Drechtsteden[1]	%	Alblasserwaard-Vijfherenlanden	%	Holland Rijnland	%	Stadsregio Rotterdam	%	Stadsgewest Haaglanden	%
Totaal aantal woningen	98.500	100	117.500	100	52.500	100	222.000	100	564.000	100	478.500	100
Nabij StedenbaanPlus	62.500	63	62.500	53	24.000	46	123.500	56	442.500	78	400.500	84
Nabij Stedenbaanstations	31.500	32	45.000	38	0	0	37.500	17	158.000	28	154.500	32
Realisatie woningen 2010 – 2020	1.200	100	1.500	100	1.000	100	3.500	100	5.800	100	6.400	100
Totaal aantal inwoners	239.000	100	267.000	100	130.500	100	527.500	100	1.216.500	100	1.038.500	100
Nabij StedenbaanPlus	148.000	62	137.000	51	54.000	41	289.000	55	896.500	74	854.000	82
Nabij Stedenbaanstations	73.500	31	94.500	35	0	0	87.500	17	319.000	26	318.000	31
Totaal aantal arbeidsplaatsen	89.000	100	115.000	100	55.500	100	204.000	100	528.000	100	485.000	100
Nabij StedenbaanPlus	56.500	63	49.000	43	25.000	45	131.500	64	341.000	65	399.500	82
Nabij Stedenbaanstations	29.500	33	35.000	30	0	0	47.000	23	170.500	32	207.500	43
Totale plancapaciteit woningen 2013 – 2019	7.500	100	4.100	100	4.300	100	23.700	100	27.700	100	31.100	100
Plancapaciteit nabij StedenbaanPlus	3.900	52	1.450	35	1.000	23	9.800	41	17.300	62	20.800	67
Plancapaciteit nabij Stedenbaanstations	1.200	16	150	4	0	0	4.200	18	7.100	26	9.800	32
Totale ontwikkelprognose woningen 2013 – 2019	4.500	100	3.300	100	3.000	100	15.400	100	8.600	100	25.900	100
Ontwikkelprognose nabij StedenbaanPlus	2.700	60	1.100	33	800	27	8.300	54	4.300	50	16.600	64
Ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations	900	20	100	3	0	0	2.700	18	300	3	8.000	31
Realisatie woningen 2010 – 2012 (% totaal)	800	67	150	10	0	0	800	23	880	15	2.900	45
Prognose + realisatie 2010 – 1012	1.700		250		0		3.500		1.200		10.900	
Ambitie Stedenbaan 2010 – 2020	2.500-6.000		2.500-6.000		0		2.500-6.000		7.500-15.000		10.000-20.000	
Totale plancapaciteit kantoren 2013 – 2019	37.000	100	174.000	100	10.000	100	452.000	100	551.000	100	1.448.000	100
Plancapaciteit nabij StedenbaanPlus	37.000	100	60.000	34	10.000	100	371.000	82	418.000	76	1.310.000	90
Plancapaciteit nabij Stedenbaanstations	37.000	100	49.000	28	0	0	216.000	48	320.000	58	957.000	66
Totale ontwikkelprognose kantoren 2013 – 2019	19.000	100	99.000	100	7.000	100	252.000	100	320.000	100	871.000	100
Ontwikkelprognose nabij StedenbaanPlus	19.000	100	35.000	35	7.000	100	195.000	77	249.000	78	773.000	89
Ontwikkelprognose nabij Stedenbaanstations	19.000	100	27.000	27	0	0	117.000	46	203.000	63	579000	66
Realisatie kantoren 2010 – 2012	19.000		3.000		0		42.000		55.000		28.000	
Prognose + realisatie 2010 – 1012	38.000		30.000	27	0		159.000		258.000		607.000	
Ambitie Stedenbaan 2010 – 2020	35.000-120.000		35.000-120.000		0		70.000-180.000		245.000-480.000		315.000-660.000	

1 In de Drechtsteden zijn inmiddels meer actuele cijfers bekend. De meest actuele Kantorenstrategie schetst een plancapaciteit van 140.000m² tot 2020 met een reductietaakstelling van 50.000m²

Uitgave, samenstelling en redactie
Programmabureau StedenbaanPlus
Terminal Zuid
Schedeldoekshaven 101
2511 EM Den Haag
Postbus 66
2501 CB Den Haag

www.stedenbaanplus.nl
info@stedenbaanplus.nl

Redactie
Programmabureau StedenbaanPlus

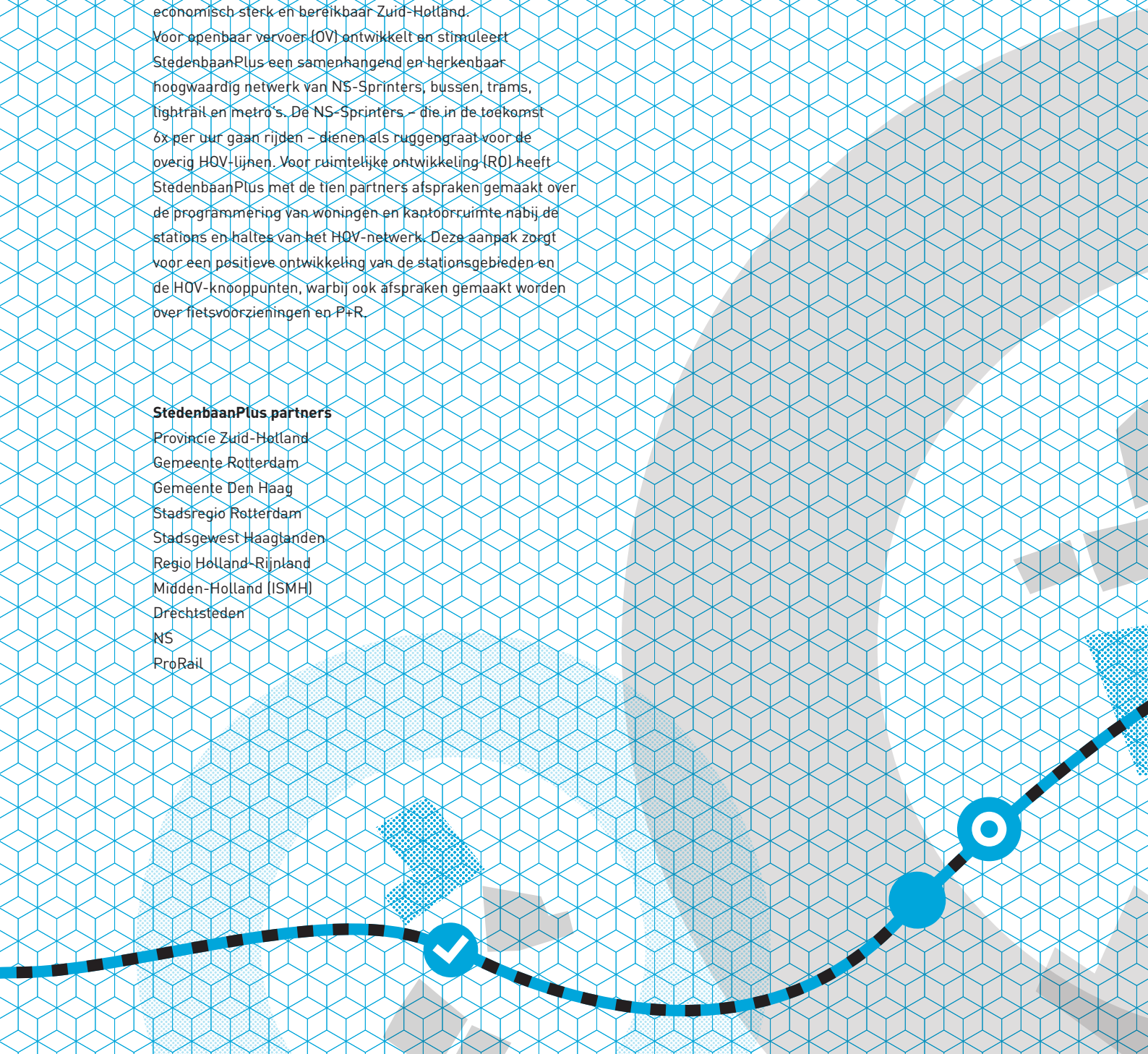
Ontwerp
Zinnebeeld, Rotterdam

Fotografie
Sicco van Grieken

StedenbaanPlus

StedenbaanPlus is een integraal programma voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. Het programma verbindt wonen, werken en recreëren: fysiek en hoogwaardig. Het bouwt zo aan een economisch sterk en bereikbaar Zuid-Holland.

Voor openbaar vervoer (OV) ontwikkelt en stimuleert StedenbaanPlus een samenhangend en herkenbaar hoogwaardig netwerk van NS-Sprinters, bussen, trams, lightrail en metro's. De NS-Sprinters – die in de toekomst 6x per uur gaan rijden – dienen als ruggengraat voor de overig HOV-lijnen. Voor ruimtelijke ontwikkeling (RO) heeft StedenbaanPlus met de tien partners afspraken gemaakt over de programmering van woningen en kantoorruimte nabij de stations en haltes van het HOV-netwerk. Deze aanpak zorgt voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en de HOV-knooppunten, warbij ook afspraken gemaakt worden over fietsvoorzieningen en P+R.

StedenbaanPlus partners

Provincie Zuid-Holland
Gemeente Rotterdam
Gemeente Den Haag
Stadsregio Rotterdam
Stadsgewest Haaglanden
Regio Holland-Rijnland
Midden-Holland (ISMH)
Drechtsteden
NS
ProRail