



gemeente
Schiedam

Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid



De mobiliteit in Nederland groeit, met name het aantal verplaatsingen met de auto. Dit leidt tot ernstige files met daarmee samenhangende economische schade en grote schade aan het leefmilieu en landschap. Schade die voelbaar is in de dichtbevolkte Randstad.

De gemeente Schiedam wil een echte oplossing voor de verkeersproblematiek. Door de gemeente is een samenhangend pakket maatregelen opgesteld dat door het bureau Goudappel Coffeng met een verkeersmodel is doorgerekend. Het blijkt mogelijk de bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad duurzaam op te lossen met een combinatie van beprijzing, mobiliteitsmanagement en versterking van het openbaar vervoer.

Huidig beleid

Het huidige beleid van het rijk (Nota Mobiliteit) is erop gericht de groeiende mobiliteit op te vangen door het wegennet uit te breiden. Deze maatregel beperkt de files echter maar ten dele en werkt contraproductief in de beperking van de milieuschade. Dit geldt met name voor nieuwe verbindingen, waaraan bovendien hoge kosten zijn verbonden. Door het nationaal platform "Anders betalen voor Mobiliteit" zijn plannen uitgewerkt om het autogebruik te beprijsen, in ruil voor verlaging van vaste belastingen. Het invoeren van beprijzing tijdens de spits leidt ertoe dat de files wat beperkt worden. De plannen zijn opgenomen in de Nota Mobiliteit.

Een nadeel van beprijzing is, dat het verkeer wel wordt beperkt maar geen alternatieven worden geboden. Verder zouden, met deze plannen voor beprijzing, de wegen toch nog sterk moeten worden uitgebreid, met de genoemde nadelen.



Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid

Wij stellen een gecombineerde aanpak voor van beprijzing, mobiliteitsmanagement en versterking van het openbaar vervoer, die een structurele oplossing biedt voor de verkeersproblematiek, het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid. Uit het onderzoek blijkt dat deze maatregelen concrete resultaten opleveren én haalbaar zijn. De techniek is beschikbaar en de plannen kunnen rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak, zowel van maatschappelijke organisaties als individuele burgers. De economische schade door files verdwijnt geheel, schade aan milieu en landschap wordt voorkomen en de reiskosten worden lager.

Maatregel 1: Beprijzing

Met het beprijzingsvoorstel wordt aangesloten bij de plannen van het rijk. In de studie is uitgegaan van congestieheffing in de Randstad. Tijdens de drukste uren wordt het gebruik van de infrastructuur beprijsd met 11 cent per km. Deze heffing is vergelijkbaar met het tarief in Stockholm en aanmerkelijk lager dan in Londen.

Maatregel 2: Versterking openbaar vervoer

Om duurzame bereikbaarheid in Nederland te garanderen en tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte van Nederland, is een meer integrale benadering nodig. Beprijzing alleen is onvoldoende. Verbetering van het openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage. Deze verbetering bestaat uit:

- Verbetering van het spoorvervoer;
- Een nieuw snelbussysteem op autosnelwegen;
- Verlagen van de tarieven;
- Kwaliteitsslag actuele en individuele reizigersinformatie, comfort en design.

verbeteren van het spoorvervoer

De versterking van het spoorvervoer wordt gerealiseerd door de reeds voorgenomen verbetering van het NS-systeem en een verhoging van stoptreinfrequenties, naar elke 10 minuten.

nieuw snelbussysteem op autosnelwegen.

Het nieuw te ontwikkelen snelbussysteem op autosnelwegen zorgt voor directe openbaar vervoerverbindingen met werk- en woongebieden, die in de nabijheid van autosnelwegen zijn gelegen. Ook heeft het snelbusnet directe aansluitingen op het NS-net en andere regionale openbaar vervoerverbindingen.

De bussen rijden frequent, elke 3 minuten, hebben een hoge gemiddelde snelheid (70-75 km/u) en zijn een uitstekend alternatief voor de auto. Aparte busbanen zijn niet nodig. De bus maakt gebruik van de vrije verkeersafwikkeling die met het deltaplan ontstaat.



Lagere tarieven openbaar vervoer

Momenteel zijn de kosten voor het openbaar vervoer hoger dan de gebruikskosten van de auto. Dit vormt een grote barrière voor het openbaar vervoergebruik van autobezitters. Voorstel is om de tarieven drastisch te verlagen. Uitgegaan wordt van halvering van de openbaar vervoertarieven, tot 5-6 cent /km. Door toename van het openbaar vervoergebruik, is een hogere rentabiliteit mogelijk van het openbaar vervoer. De totale exploitatietekorten nemen daarom maar beperkt toe. Het snelbussysteem is volledig rendabel.

De lagere tarieven zijn ook gunstig voor de reiskosten vergoedingen door bedrijven, deze bedragen nu tot 19 ct/km.

Maatregel 3: mobiliteitsmanagement

Bij het natransport spelen bedrijfsleven en regionale en lokale overheden een zeer belangrijke rol. Door de uitbreiding van het openbaar vervoer, met name de toevoeging van het snelbusnet komen bedrijventerreinen en woongebieden op korte afstand van snel openbaar vervoer. Met mobiliteits-



management aan de bestemmingszijde (bedrijven, evenementen en andere activiteiten) wordt het natransport georganiseerd. Dit wordt bereikt door bedrijfsvervoer, fiets van de zaak, beter lokaal openbaar vervoer en OV-fietsvoorzieningen.

Resultaten verkeersstudie voor de Randstad

Het maatregelenpakket is voor de Randstad doorgerekend met het RVMK-verkeersmodel van de Stadsregio Rotterdam. Dit model is voor de Zuidvleugel van de Randstad nauwkeurig, maar biedt voor de hele Randstad een goed beeld.

In de figuur hieronder zijn de doorgerekende effecten voor de Zuidvleugel van de Randstad weergegeven, voor 2004 en voor verschillende varianten in 2020. Met alleen congestieheffing neemt tijdens de spits, het verkeer enigszins af en het openbaar vervoer toe. De Randstad is hierbij beschouwd als samenhangend congestiegebied.

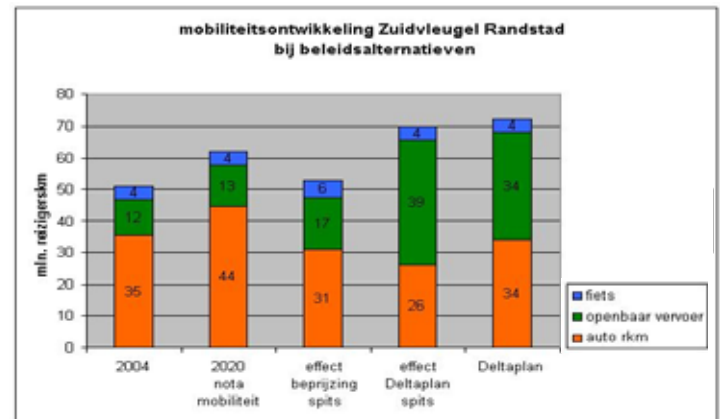
Bij ongewijzigd beleid neemt het autogebruik tot 2020 met zo'n 25% toe ten opzichte van 2004 en blijft het openbaar vervoer vrijwel gelijk.

Met alleen congestieheffing neemt tijdens de spits het verkeer enigszins af, het openbaar vervoer neemt (tijdens de spits) 50% toe.

Met het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid is het beeld geheel anders: het autogebruik neemt sterk af ten opzichte van 2004, tijdens de spits ca. 25% .

Het reizen per openbaar vervoer neemt sterk toe. Dit wordt bijna 3 (!) maal zo veel als nu.

Bij het Deltaplan is over de hele dag gezien sprake van deze toename van het openbaar vervoer gebruik. Dit beeld van de mobiliteitsontwikkeling voor de Zuidvleugel is representatief voor de hele Randstad.



Effecten mobiliteitsontwikkeling op basis van doorrekening voor 12 uren-periode (07.00-19.00 uur)

Positieve maatschappelijke effecten, veel draagvlak en snelle uitvoering

Door de afname van het autoverkeer (ca. 30% op de autosnelwegen) verdwijnen de files.

Met het Deltaplan wordt een goed alternatief voor de auto geboden, de reistijden nemen vaak een kwart tot een derde af ten opzichte van de huidige situatie, zowel ten opzichte van file als het huidige openbaar vervoer, met zo'n 15 minuten, of meer.

De kosten voor de reizigers nemen sterk af en dus ook de kosten van reiskostenvergoedingen vallen lager uit voor de bedrijven.

Uitbreiding van verkeersinfrastructuur is niet meer nodig, tot 2020 gaat het om een besparing van ca. 15 miljard euro ten opzichte van de plannen uit de Nota Mobiliteit.

Door het oplossen van de files wordt jaarlijks 2 miljard euro aan filekosten bespaard. Het bedrijfsleven profiteert maximaal, zowel de vervoerders, zakelijke dienstverlening als andere bedrijven, door verbetering van arbeidsmarkt en afzetmarkt.

De uitstoot van milieu-belastende stoffen als CO₂ en NO_x neemt sterk af.

Samengevat: met het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid zijn duurzame bereikbaarheid en mobiliteit haalbaar en grootschalige uitbreidingen van verkeersinfrastructuur niet nodig.

Het Deltaplan is, zeker vergeleken met normale verkeersinfra-projecten, snel realiseerbaar. Voor het uitvoeren van de plannen zijn geen lange (MER) procedures noodzakelijk, de techniek is beschikbaar. Gegeven de voor iedereen positieve effecten kunnen de plannen rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak.

De snelheid van de realisatie wordt daardoor met name bepaald door de snelheid van (politieke) besluitvorming, projectmanagement en technische realisatie. Een ambitieuze, maar realistische planning, is uitvoering binnen 4 jaar, dus nog deze kabinetsperiode.

Snelbussysteem op autosnelwegen



schematische voorstelling van de halte bij aansluiting van onderliggend wegennet (op de voorzijde halte bij kruising met een spoorlijn)

Het snelbussysteem op autosnelwegen is een nieuw concept. Comfortabele bussen rijden met een hoge gemiddelde snelheid (70-75 km/u) en een hoge frequentie -elke 3 minuten- over autosnelwegen. De bussen hebben geen eigen baan, maar profiteren van de vrije verkeersafwikkeling die door het Deltaplan ontstaat. De stations, zijn gesitueerd bij aansluitingen op het onderliggende wegennet, kruisingen met spoorlijnen en belangrijke regionale openbaar vervoerverbindingen (lightrail, metro, tram).

sprong in verbetering van de bereikbaarheid

Het snelbussysteem zorgt voor snelle directe openbaarvervoerverbindingen met werk- en woongebieden, die in de nabijheid van de autosnelwegen zijn

gelegen. Deze gebieden worden door het huidige openbaar vervoer (zeer) slecht bediend. Het gaat hierbij om gebieden die sterk in betekenis zijn toegenomen de laatste tientallen jaren. De steden zijn steeds verder van de stadscentra af gegroeid en de locaties langs autosnelwegen bleken goede vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid. Volgens de studie "Bloeiende Bermen" van het Ruimtelijk Planbureau, zijn in stedelijke gebieden 60 % van het woonoppervlakte en 80 % van de werkgelegenheid gelegen binnen de directe omgeving (1800 meter) van autosnelwegaansluitingen.



gelegenheid gelegen binnen de directe omgeving (1800 meter) van autosnelwegaansluitingen.

de halten

De halten zijn gelegen direct langs de autosnelweg, bij aansluitingen van het onderliggende wegennet is dit tussen de afrit en oprit. De bus voegt uit met het andere verkeer, volgt de rijstrook naar de halte en voegt weer in op de hoofdrijbaan, via de oprit.

Bij de stations kan worden overgestapt op ander openbaar vervoer en zijn faciliteiten voor voor- en natransport:

- grote- fietsenstallingen, met ook OV-fiets en
- park-and-ride (transferia)en
- kiss-and-ride gelegenheid, voorzieningen voor bedrijfsvervoer en taxi's.

Verder kan er worden gedacht aan detailhandel- en andere voorzieningen op de stations.

de snelbussen

Het snelbussysteem maakt gebruik van bestaande technieken. De -gelede- snelbussen hebben een hoge vloer. Hierdoor zijn er veel zitplaatsen te realiseren. Bij de halten worden verhoogde perrons uitgevoerd, zodat van een gelijkvloerse in- en uitstap sprake is. Dat is niet alleen comfortabel en toegankelijk, maar zorgt ook voor snel in- en uitstappen en korte halte-ringstijden. Verder wordt veel aandacht besteed aan vormgeving, gebruiksgemak (oa actuele reis-informatie), comfort en uitstraling van de bussen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij design in autowereld, snelle treinen en vliegtuigen.

Voor de motoren wordt gebruik gemaakt van de meest milieu-vriendelijke state of the art, hybride aandrijving en dieselmotoren volgens de Euro 5 norm of aardgas.

veel reizigers, volledig rendabel

Het snelbusnet biedt een uitstekend alternatief voor de auto. Het snelbussysteem trekt zoveel reizigers dat het dezelfde vervoersomvang krijgt als het huidige NS-systeem heeft. Door de grote vervoersstromen en de hoge gemiddelde snelheid is het systeem, ondanks de halvering van tarieven, volledig rendabel.



gemeente
Schiedam

Het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid is een uitgave van de gemeente Schiedam, met bijdragen van Goudappel Coffeng, AGV Adviseurs in Mobiliteit en Movares. Voor informatie: www.schiedam.nl/mobiliteit