

Personenmobiliteit binnen een verbreed Deltametropoolconcept



Binnen agglomeraties moeten light-railverbindingen voor mobiliteit zorgen.

ERIC DE NIET*

Het netwerk van verbindingen vormt de belangrijkste conditie om het functioneren van de Deltametropool als één geheel mogelijk te maken. Aanvankelijk was de aandacht met name gericht op de vier grote steden en Schiphol (de vijf zogenaamde 'stadshavens') en de onderlinge verbindingen. Mede hierdoor is de betekenis van bijvoorbeeld de middelgrote gemeenten en de implicaties voor de personenmobiliteit op (inter)regionaal schaalniveau betrekkelijk onderbelicht gebleven.

De Deltametropool staat voor een breed en divers aanbod van functies en voorzieningen op verschillende schaalniveaus. Om meer greep te krijgen op het belang van de grote en met name de middelgrote gemeenten is een stadstypologie opgesteld. Hierbij is voor verschillende functies aangegeven op welk schaalniveau een stad van betekenis is. De verkregen hiërarchie biedt tevens aanknopingspunten voor de organisatie van de personenmobiliteit. De functionele rangorde bepaalt namelijk de positie van een stad in de Deltametropool en impliceert dat er verplaatsingssystemen op verschillende schaalniveaus noodzakelijk zijn, waarop het ene centrum wel en het andere niet een directe aansluiting verdient.

VERBREDING

Met de middelgrote gemeenten (Haarlem, Zaanstad, Almere, Dordrecht, Leiden, Het Gooi, Haarlemmermeer, Zoetermeer, Delft, Gouda en Alphen a/d Rijn) wordt het draagvlak van de Deltametropool vergroot van krap twee naar ruim drie miljoen inwoners. Daarnaast hebben de middelgrote steden functies en kwaliteiten op uiteenlopende schaalniveaus die het totale aanbod in de Deltametropool verbreden. Op bovenlokaal niveau gaat het dan met name om kenniscentra, historische binnensteden en aantrekkelijke woonmilieus. De middelgrote steden vullen de grote steden ook aan, zodat deze beter kunnen functioneren. Amsterdam zou bijvoorbeeld niet het fi-

nanciële centrum zijn wat het nu is, zonder Haarlem en Het Gooi als aantrekkelijke woonmilieus. Leiden en Delft hebben meerdere functies op (inter)nationaal niveau (onder andere een historische binnenstad en een universiteit), waardoor zij in de hiërarchie een plaats verdienen naast de vijf stadshavens.

De personenmobiliteit in de Deltametropool wordt gekenmerkt door een veelheid aan kris-krasrelaties tussen de onderscheiden centra. Hierbij is het niet zozeer van belang hoe de verplaatsing geschiedt, maar juist dat zij geschiedt en dat er verschillende keuzemogelijkheden zijn. Naast een verbetering van het openbaar vervoer en het wegverkeer, moet gezocht worden naar alternatieve verplaatsingssystemen en dient sterk ingezet te worden op ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit houdt in dat verschillende verplaatsingssystemen tezamen een integrale verplaatsingsketen vormen. De afzonderlijke schakels dienen hierbij optimaal op elkaar aangesloten te zijn, zodat een homogene verplaatsing (met één verplaatsingssysteem) zo dicht mogelijk wordt benaderd.

De congestie op het wegennet is voornamelijk het gevolg van een vervlechting van het regionale en bovenregionale verkeer. Voorgesteld wordt beide soorten verkeer te ontvlechten door op het rijkswegennet aparte betaalstroken te realiseren die weinig afslagen hebben en waar het bovenregionale verkeer snel kan doorrijden. Parallel hieraan komen rijstroken te liggen die veel afslagen hebben en het regio-

nale verkeer bedienen.

Bij de verbetering van het openbaar vervoer dient de nadruk te liggen op een sterke ontwikkeling van snelle verbindende stelsels tussen de onderscheiden centra op (inter)regionaal niveau. De kracht van het openbaar vervoer ligt immers daar waar de stromen geconcentreerd en dik zijn.

LUSHARDT

Op het interregionale niveau ontbreekt in feite een stelsel dat de belangrijkste centra binnen de Randstad op een snelle en frequente wijze met elkaar verbindt. Op dit niveau wordt een cirkelvormig treinstelsel op de bestaande spooringstructuur voorgesteld: LUSHARDT (Leiden, Utrecht, Schiphol, den Haag, Amsterdam, Rotterdam en Delft). LUS staat voor de uiterlijke vorm van het systeem, HARD voor de snelle (en frequente) reistijden en HART voor de hart-op-hartverbindingen waardoor het systeem wordt gekenmerkt.

Het systeem moet een frequentie hebben van hoogstens tien minuten en een gemiddelde reissnelheid van honderdvijftig kilometer per uur. Daarvoor is in ieder geval viersporigheid noodzakelijk. Het ene spoor (in beide richtingen) wordt daarbij gebruikt voor LUSHARDT en het andere voor snel- en/of stoptreinen. De intercities en internationale treinen binnen de Randstad, die hetzelfde traject volgen als

treinennetwerk, dat opgevaardeerd dient te worden door hier 'light rail' te realiseren. Dit houdt in dat er beter materieel moet worden ingezet waarbij de acceleratie en deceleratie sneller zijn en de snelheid groter is.

Verder zijn verplaatsingssystemen noodzakelijk die expliciet gericht zijn op de vleugels en de stadsgewesten. Het huidige verplaatsingspatroon laat immers zien dat de dagelijkse verplaatsingen zich voornamelijk op dit schaalniveau manifesteren. Ook hier wordt gedacht aan light-railverbindingen. Het gaat hierbij niet alleen om radiale hart-op-hartverbindingen gericht op het hoofdcentrum van het stadsgewest, maar ook om tangentiële verbindingen, die de centra rondom de grote steden met elkaar verbinden. Gedeeltelijk kunnen hiertoe dezelfde light-railsystemen gebruikt worden die de middelgrote steden met LUSHARDT verbinden. Door de snelheid van het systeem kunnen meer haltes ingelast worden, zodat ook de gebieden langs de lijn optimaal ontsloten worden.

ALTERNATIEVEN

Opgemerkt moet worden dat light rail een nog betrekkelijk nieuw verplaatsingssysteem is in Nederland. De kosten zijn te hoog om overall light rail te realiseren. Over het algemeen zullen de light-railsystemen zich beperken tot de agglomeraties, omdat daar het grootste draag-

minder verstedelijkte gebieden zijn de stromen dusdanig dun en diffuus, dat het 'traditionele' openbaar vervoer in deze verplaatsingsbehoefte vaak niet of nauwelijks kan voorzien. Hier wordt een belangrijke rol toebedeeld aan de auto en de fiets, maar ook aan allerlei vraaggestuurde verplaatsingssystemen die alles bedienen dat tussen collectief/openbaar en individueel/privaat zit. Op de mobiliteitsmarkt zijn al voorbeelden van dergelijke systemen te vinden, zoals treintaxi, belbus en 'people mover'. Binnen de Deltametropool zal op deze ontwikkelingen verder voortgeborduurd moeten worden en dienen met name private initiatieven gestimuleerd te worden.

In de Deltametropool moet sterk ingezet worden op ketenmobiliteit. Het is namelijk de bedoeling dat de stelsels op de verschillende schaalniveaus een geïntegreerd geheel gaan vormen waarbij optimaal kan worden overgestapt van het ene stelsel op het andere en van de ene modaliteit op de andere. In dit verband vormen de knooppunten, waar de uitwisseling plaats vindt, een zeer belangrijk onderdeel binnen de personenmobiliteit. Er kan een hiërarchie voor de knooppunten worden opgesteld, waarbij onderscheid gemaakt wordt in onder andere het schaalniveau van de knoop, het aantal en het soort modaliteiten dat er op aangesloten is, de schaalniveaus van de verplaatsingssystemen die er samen komen, de



In de Deltametropool krijgt het openbaar vervoer een grote rol.

LUSHARDT, kunnen grotendeels opgeheven worden. LUSHARDT verzorgt zodoende de interregionale verplaatsingen binnen de Deltametropool en de intercities en internationale treinen verzorgen de verplaatsingen van en naar de Deltametropool.

Op regionaal niveau dienen in de eerste plaats de middelgrote steden optimaal verbonden te worden met de stadshavens waar LUSHARDT haltes krijgt. Als verplaatsingssysteem kan gebruik worden gemaakt van het huidige snel-

vlak aanwezig is. Dit betekent dat sneltreinen, stoptreinen, sneltrams en streek- en snelbussen een belangrijk deel van de verplaatsingen op het regionale schaalniveau op zich moeten blijven nemen.

Naast de auto en het openbaar vervoer moet ingezet worden op alternatieve verplaatsingssystemen. Het steeds gedifferentieerder wordende verplaatsingspatroon vergt namelijk een gedifferentieerder aanbod. Met name met betrekking tot het voor- en natransport in de

ligging en de relatie met de omgeving en andere steden. Hoog in de hiërarchie zijn er slechts enkele knopen en op lagere niveaus neemt het aantal knopen toe. De diversiteit van de knopen maakt het totale verplaatsingsnetwerk in de Deltametropool tot een sterk geheel.

* Eric de Niet is in 1999 aan de Universiteit van Amsterdam als planoloog afgestudeerd op de scriptie 'Personenmobiliteit binnen een verbreed Deltametropoolconcept. Een verkenning naar de versterking van het concept met de middelgrote steden en de implicaties voor de personenmobiliteit'.