

Thema: knooppunten en netwerken

Klaas Strijbis, directeur Movares

Prioriteit bij optimaliseren vervoersstromen

Door Anne Luijten

Vanuit zijn kantoor kijkt Klaas Strijbis op de bouwwerkzaamheden op en rondom Utrecht Centraal. We gaan praten over knooppunten en netwerken, en de vaak moeizaam samenkomende werelden van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. In deze tijd, waarin alleen de meest centraal of strategisch gelegen locaties nog meedoen en OV-bereikbaarheid een steeds belangrijker criterium wordt, staat knooppunt-ontwikkeling weer bovenaan de agenda. Strijbis wil dan ook vooral positief beginnen, want: 'er gaat een heleboel gewoon goed.' Het besef begint breed door te dringen dat OV en ruimtelijke ontwikkeling cq groei niet zonder elkaar kunnen. Kijk naar IJburg in Amsterdam, de tram liep op de bouw van de woningen vooruit, en Strijbis vindt het ook 'heel verstandig' van wethouder Duivesteijn dat hij de aanleg van een IJmeerverbinding voorwaardelijk stelt voor de verdere groei van Almere.

Optimalisatie

De vraag is echter of er ook op hoger bestuurlijk niveau voldoende besef bestaat. Het Rijk verkoopt met de instelling van vervoersautoriteiten voor Noord- en Zuidvleugel 'een sigaar uit eigen doos', want het geld komt niet mee. Terwijl het er nu om gaat de optimalisatie en efficiency van het OV-netwerk te maximaliseren, vanuit een integrale benadering en op het metropolitane schaalniveau. Aan die integrale benadering schort het nog, Strijbis wijst op de vele eilanden die nu zijn betrokken, naast de gemeenten, stadsregio's (vooralsnog), provincie en Rijk een bepalende partij als de NS. 'Als volgens de berekeningen van de NS een nieuw te plannen station geen 1500 reizigers/dag gaat opleveren, komt het station er niet. Punt.' Een typische kip-ei-situatie, zegt Strijbis. 'Als dat station er van meet af aan is, komen die 1500 reizigers/dag er ook wel. OV-bereikbaarheid vanaf het allereerste begin bij ruimtelijke ontwikkelingen trekt direct OV-reizigers aan.'

Hij verwijst naar succesvolle voorbeelden van eerdere OV-aanbestedingen, waar bus en trein samen zijn aanbesteed. Daarmee werd een soepele aansluiting van bus en trein gerealiseerd en is het reizigersaantal enorm gegroeid. 'Als de bus iets te laat is, heb ik uit eigen ervaring in de Achterhoek meegemaakt dat de chauffeur belt naar de treinbestuurder, met het verzoek heel even te wachten. De reiziger is in zo'n situatie dus nr. 1!' De grote opgave voor het OV ligt in de ketenbenadering: het besef dat de reiziger denkt in ketens en dat die vanuit de totaliteit van de keten wordt gemanaged. 'Als je uitgaat van een ketenbenadering gaat het gebruik van het OV zowel in metropolitane als in rurale gebieden met sprongen omhoog.'

Visie op vervoersstromen

Dat vereist dan wel een visie: een visie op de ontwikkeling van stedelijke gebieden, waarin de vervoersstromen adequaat worden geregeld, zegt Strijbis. Alleen zo kun je woonmilieus van hoge kwaliteit leveren die op een goede manier zijn ontsloten. Zie weer IJburg als succesvol voorbeeld. Dat betekent dat je als gemeente bereid moet zijn tot voorfinanciering en enige aanloopverliezen moet nemen. 'De gemeente Amsterdam heeft die voorinvestering gedaan, vanuit een visie op stedelijke ontwikkeling en de organisatie van vervoersstromen. Met als gevolg dat IJburg nu via het OV perfect op Amsterdam Centraal is aangesloten. We leggen dergelijke lijnen voor zeer lange tijd aan, dus vanuit exploitatieoogpunt zijn dergelijke voorinvesteringen alleszins verdedigbaar, zeker als de positieve leefbaarheids-aspecten en gerealiseerde gebiedskwaliteit daarbij in ogenschouw worden genomen.'

Bestaat er op het niveau van de Noordvleugel of de Metropoolregio Amsterdam ook zo'n integrale visie op verstedelijking en vervoersstromen? Er zijn vraagtekens te zetten bij het huidige beleid, meent Strijbis. Kijk maar naar de ligging van de economische zwaartepunten in de Noordvleugel: dat zijn de Zuidas en Schiphol. Strijbis wijst naar de kaart. 'Waarom zou je de mensen dan in Almere willen huisvesten, ligt de Haarlemmermeer of Nieuw-Vennep dan niet veel meer voor de hand, gezien vanuit het oogpunt van vervoersstromen? Deze locaties liggen veel dichterbij de economische kerngebieden waar de mensen werken. Terwijl je elke ochtend en avond nu gigantische verkeersstromen hebt gecreëerd vanuit Almere waarvoor zeer kostbare mega-projecten nodig zijn als de geplande uitbreiding van de A6-A1-A9 om de mensen heen en weer te kunnen laten karren.'

Magneetwerking

De gekozen oplossing om het werk naar Almere te brengen mag inmiddels als mislukt worden beschouwd. De kantorenleegstand in Almere is hoog. Bedrijven komen niet, of gaan soms zelfs alweer weg. Strijbis: 'Private ondernemingen maken hun eigen afwegingen ten aanzien van waar ze willen zitten. Van Schiphol en de Zuidas gaat een enorme magneetwerking uit op de bedrijvigheid. Voor de overheid geldt dan: zorg dat je daar in de buurt dan de woonmilieus creëert.' Een duidelijke visie op dit schaalniveau ontbreekt, met andere woorden. Het Rijk heeft een landelijke visie losgelaten en stuurt alleen nog op twee mainports en een brainport. Het risico op een vacuum in de nationale visievorming is reëel, zegt Strijbis. 'Nu is het de provincie die de sturende bestuurslaag is, terwijl de regionale afweging de provinciegrenzen overstijgend moet zijn. In de ontwikkeling van de Noordvleugel praten we over 3 provincies als het gaat over evenwichtige ruimtelijk economische ontwikkeling. Om over de economische kerngebieden optimale OV-netwerken te leggen is regie op een hoger schaalniveau dan de provincie nodig.'

Met de Stedenbaan is in de Zuidvleugel geprobeerd om het bestaande netwerk beter te benutten en rondom de stations ruimtelijk programma's te

faciliteren. Toch is ook hier nog niet echt een logica ontstaan tussen stations en wonen, constateert Strijbis. 'De Stedenbaan-ontwikkeling heeft nog niet overal geleid tot grote ontwikkeling rondom de stations. Achteraf wordt geprobeerd dat te repareren en wordt programma toegevoegd en het OV ge-optimaliseerd. Die koppeling is aanvankelijk niet gelijk gemaakt, men is teveel met de transit bezig geweest en achteraf wordt de r.o. nog toegevoegd. Op zich gaat er het nodige goed in de Zuidvleugel: zie bijvoorbeeld Randstadrail. Het concept voldoet zeer goed. Er zijn goed ontsloten gebieden ontstaan die vastgoedinvesteringen stimuleren, ware het niet dat andere factoren die vastgoedontwikkelingen momenteel belemmeren.'

Selectiviteit

Het is niet alleen de crisis, die nu noopt tot selectiviteit. Al eerder leefde ook in ons land het besef dat stationslocaties plekken zijn met potentie. Plekken die investeringen aantrekken door de grote OV-bereikbaarheid. Er gebeurt al het nodige op dit gebied, kijk maar naar zo'n beetje alle grote stations: Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag en Arnhem waar grote slagen worden gemaakt. Strijbis: 'De grote vervoersknopen krijgen een kwaliteits- en capaciteitsslag, die zal bijdragen aan een forse toename van het aantal reizigers. De kunst is nu om ook de kleinere sterren in het OV-netwerk te optimaliseren. Bijvoorbeeld een station als Alkmaar, dat een sterfunctie kan vervullen voor de hele Kop van Noord-Holland. Als Alkmaar goed wordt aangesloten op het gehele regionale OV ten noorden van de stad én goed is aangesloten op het landelijke intercity-netwerk, dan ontstaat een echte hub. Hetzelfde geldt voor stations als Zwolle en Eindhoven.'

Strijbis noemt het teleurstellend dat er bij de nieuwe concessie voor NS in de periode na 2015 slechts enkele regionale spoorlijntjes aan andere vervoerders worden gegund. 'Gebleken is dat regionale vervoerders een cruciale rol spelen in het optimaliseren van het OV door het realiseren van multimodaliteit. Kijk naar het succes van de Valleilijn, een regionale lijn tussen Amersfoort en Wageningen waar bus en trein zo op elkaar zijn aangesloten dat er daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat. Helaas moet er dan weer vaak gehold worden om de intercity-trein van de NS te halen: niet bepaald gedacht vanuit het belang en comfort van de reiziger. NS krijgt toch weer een nagenoeg volledige concessie, op die paar regionale lijntjes na, terwijl NS voornamelijk geïnteresseerd lijkt in de 'dikke lijnen' en zich minder om het regionaal vervoer bekommert.'

Ketenintegratie

Voor Strijbis is het zo klaar als een klontje. 'Als je zorgt voor de gehele keten, voor betrouwbare, frequente verbindingen, dan gaan mensen echt het OV wel meer gebruiken. En dan komt de RO ook wel.' Adequaat regionaal vervoer is daarbij cruciaal. Comfort en betrouwbaarheid zijn voor de OV-reiziger sleutelbegrippen. De voorbeelden van treinen die perifere landsdelen met elkaar verbinden zijn vanuit het oogpunt van de reiziger moeilijk te bgrijpen en met voor velen lastige overstaps ook niet uit te leggen, zucht Strijbis. 'Er is een omkering van het denken nodig. Niet denken vanuit de treinen en het

materieel, maar vanuit het belang van de reiziger, welke reis hij maakt en hoe dat op de meest comfortabele manier kan.'Met die omkering in denken wordt inmiddels een voorzichtig begin vanuit ProRail en NS gemaakt.

Andere belemmerende factoren zitten in de financiering. Uit het buitenland kunnen we leren dat als regio's zelf belasting mogen innen ten behoeve van het regionaal transport, dit de investeringen in regionale transportsystemen en knooppunten ten goede komt. 'Als regio's zelf hun belasting mogen innen voor regionale mobiliteit geeft dat een enorm voordeel. Het lijkt zo logisch, als je het hebt over zelfbeschikking dat dat ook de middelen betreft. Onze regio's blijven nu afhankelijk van rijksgelden.' En dat terwijl sterke regio's de toekomst hebben, kijk maar om ons heen, Parijs, Frankfurt, Munchen, noem de sterke regionale verbanden maar op, die vaak miljoenen inwoners beslaan. 'En dan hebben wij het al moeilijk met Groot-Amsterdam en Groot-Rotterdam. Waar hebben we het dan helemaal over, in Europees perspectief? Parijs, Frankfurt of Munchen zijn wel de regio's waar we tegen op moeten boksen.' Profileren en "smart specialization" van steden en regio's is belangrijk in die concurrentiestrijd, denkt Strijbis.

Deur tot deur

Maar vooral in het denken in mobiliteitsketens moeten de nodige slagen worden gemaakt, onder meer door gecombineerde concessies. Het belang van de reiziger maakt deur-tot-deur-denken noodzakelijk. Hier ligt de crux: de vastgoedontwikkeling komt dan wel, rond de OV-knooppunten. Voor Utrecht CS, pal voor zijn eigen kantoordeur, heeft Strijbis nog wel de vraag of daar het ooit vastgestelde programma nog wel voldoet. De vraag is of er nu nog wel behoefte is aan de destijds geplande hoeveelheid kantoren. 'Tegelijkertijd zie je bijvoorbeeld een mega-tekort aan studentenhuisvesting. Ook woningen moeten op dergelijke knopen mogelijk zijn. Als kantoren niet meer nodig zijn moet je het programma durven omgooien. Er zijn immers genoeg maatschappelijke noden die gelenigd moeten worden. Daar is dan wel politieke wil en moed voor nodig.'