

**Visie** Henk Meurs, Radboud Universiteit/MuConsult en Rianne Zandee, programmamanager Elba Media, voorheen programmamanager Ruimte & Mobiliteit, KpVV

# Voorkom suboptimale multimodale knooppunten



FOTO: SJOERD VAN DER HUJCHT

**Stimuleer (nieuwe) multimodale knooppunten en verknop ov-netwerken. Dat schrijft de recente Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR, voor. En ook het Programma Beter Benutten maakt werk van 'het versterken van de (vervoer)knooppunten'. Dit roept om regionale regie.**

Verknoping van transportsystemen is zeker een belangrijk middel om de stedelijke bereikbaarheid te bevorderen. Immers (deel)optimalisaties van afzonderlijke transportnetwerken zullen niet leiden tot dát kwalitatieve transportsysteem dat door gebruikers wordt gevraagd. Zeker nu overheidsbudgetten de komende jaren schaars worden, is het van belang de euro daar te investeren waar

die het meest rendeert. Toch vergt de bijdrage van verknoping van netwerken aan de oplossing van bereikbaarheidsproblemen, nog wel nadere onderbouwing.

Schaarse studies die ingaan op het publieke belang van verknoping van netwerken laten weliswaar positieve effecten zien, maar ook dat deze voordelen nogal locatiespecifiek zijn en sterk samenhangen met flankerende maatregelen. Zo heeft het weinig zin om uitgebreid in stadsrandtransferia te investeren als tegelijkertijd het aantal parkeerplaatsen in stedelijke centra op peil wordt gehouden, er geen informatie wordt verschaft aan potentiële gebruikers van deze overstappunten en ov-diensten gebruikers niet snel naar de gewenste eindbestemmingen brengen.

Ook de bijdrage aan publieke belangen zoals economische groei of reductie van de externe effecten

van autoverkeer in steden, worden nog onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Binnenkort start er een NWO-studie die aan de hand van twee cases (Noord- en Zuidvleugel) de maatschappelijke baten beter in kaart brengt.

## Gemeenten hebben het primaat

Als het gaat om de verknoping van mobiliteit en ruimte laat de SVIR reële kansen liggen. De benoemde multimodale knooppunten zijn natuurlijk een ideale vestigingsplaats voor werkgelegenheid, winkels en bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen. Door deze op knooppunten te vestigen zijn ze goed bereikbaar voor grote groepen mensen uit de omliggende regio's. Terecht noemt de VROM-raad dergelijke integrale knopen kristallisatiepunten voor ruimtelijke ontwikkelingen. Realisatie van een stevig ruimtelijk programma op knooppunten zou bovendien het gebruik van de multimodale ver-

## Zandee en Meurs 'Weinig zin om in stadsrandtransferia te investeren als het aantal parkeerplaatsen in centra op peil blijft'

voersystemen vergroten en daarmee betere benutting van bestaande transportsystemen stimuleren. Voor het realiseren van een dergelijk ruimtelijk programma is het rijk echter in belangrijke mate aangewezen op de decentrale overheden. Behalve met het rijksvastgoed en de bemoeienis met een select aantal knooppunten van nationaal belang, zijn het de regio's en de gemeenten die het primaat hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen.

## Korting op hypotheek bij ov-knooppunt

Voor het realiseren van de groei doelstellingen van het rijk inzake het gebruik van het spoor en de verbetering van de doorstroming op de weg, is het rijk dus afhankelijk (van de medewerking) van provincies en gemeenten. Het ontbreekt namelijk aan nationaal instrumentarium zoals bijvoorbeeld in delen van de VS bestaat, waar mensen korting krijgen op hun hypotheek als ze in de buurt van een ov-knooppunt gaan wonen. Hoe regionale regie kan uitpakken leren we van de effecten van 'Stedenbaan'. Zo is het aantal arbeidsplaatsen rond Stedenbaanstations in de periode 2005-2009 met 14.500 gestegen. En het aantal woningen bij deze stations in de periode 2006-2010 met 9500 (45 procent van de in die periode gerealiseerde woningen). Kortom, bij de realisatie van ruimtelijke- en vervoerknooppunten kunnen regio's beduidend bijdragen. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn:

- **Regionale selectie.** Niet een lange lijst van gewenste knopen, maar aandacht richten op een aantal regionale knopen met multimodale ontsluiting en ruimte voor ontwikkeling van vastgoed. Selectiviteit is hier een sleutelwoord. Juist in de periode waarin vastgoedontwikkeling moeizaam van de grond komt, kunnen afspraken op regionale schaal, ondersteund door het rijk, van belang zijn om de knooppuntontwikkeling mogelijk te maken.

- **Duidelijk profiel.** De afzonderlijke knopen hebben een duidelijk profiel dat onderscheidend is ten opzichte van de omgeving. Terecht wijzen ruimtelijke ordenaars op begrippen als plaatskwaliteit en ruimtelijke identiteit.

- **Probleemeigenaar.** Uit ervaringen blijkt dat de

ontwikkeling van knopen geen eenvoudige zaak is omdat een groot aantal actoren betrokken is bij zowel de vervoer- als de ruimtelijke component. De deelbelangen, versnipperd over partijen (overheden, vervoerbedrijven, grondeigenaren) en geldstromen impliceren dat er geen duidelijke probleemeigenaar en initiatiefnemer bestaat die in staat is de ambities van partijen, en de lokale en regionale belangen te verbinden. Juist de gezamenlijke aanpak die binnen Beter Benutten wordt nagestreefd kan hier een bijdrage leveren.

- **Verevening van opbrengsten.** Het stimuleren van ontwikkeling van knopen en selectiviteit daarin, kan ook worden gekoppeld aan de besteding van (beperkte) rijksmiddelen. Gemeenten en bedrijfsleven brengen meer dan voorheen ruimtelijke ontwikkelingsagenda's in en dragen van daaruit ook bij aan de ontwikkeling van netwerken met aanvullende bijdragen vanuit het rijk. Verevening van opbrengsten, gekoppeld aan een strenger ontwikkelingsbeleid elders in het stedelijk gebied, kan in de periode met schaarse middelen leiden tot verbetering van het transportsysteem.

De ontwikkeling van knooppunten waarin zowel vervoer- als ruimtelijke functies worden gerealiseerd biedt belangrijke kansen voor economische ontwikkelingen bij een betaalbaar transportsysteem. Van overheden mogen zij hierin het voortouw nemen. Bij verdere ontwikkeling wordt opnieuw samenwerking gevraagd tussen overheden en marktpartijen. Dan worden de kansen van integrale beleidsontwikkeling van ruimte en mobiliteit vollediger benut. ←



Klaas Strijbis, directeur Movares Group BV

## Economische crisis biedt time out

Stedelijke ontwikkeling moet op alle fronten anders. Daar zijn alle partijen het, gegeven de huidige vastgoedcrisis, over eens. Meer op de vraag gericht, goedkoper en duurzamer, flexibeler, meer gestandaardiseerd en sneller.

De economische crises die de gebiedsontwikkeling oude stijl vrijwel geheel heeft lamgelegd, biedt een time-out om eens goed na te denken hoe het allemaal beter kan.

Eén punt is het denken over symbiose tussen gebieds(her-)ontwikkeling en de daarmee opgeroepen mobiliteitsbehoefte. Te vaak is in het verleden groot-schalig gebouwd zonder tegelijkertijd een goed vervoerssysteem – lees ov-systeem – mee te laten groeien. Ongeacht het schaalniveau is deze duale benadering – ook wel TOD, transit oriented development – cruciaal om te voorkomen dat elk huishouden al snel twee auto's voor de deur heeft staan.

Als Almere de opgave voor grootschalige woningbouw in de Noordvleugel moet

accommoderen, terwijl die toekomstige bewoners voor het overgrote deel van hun werk zijn aangewezen op de regio Amsterdam en Schiphol, leg dan die IJmeerverbinding als onderdeel van een Groot-Amsterdams metro-/tramsysteem tijdig(!) aan. Een mooi voorbeeld op een lager schaalniveau vind ik de ontwikkeling van IJburg, waar de tramlijn de nieuwbouw vooruit snelde en het ov-aanbod al was geregeld, voordat de woningen werden en worden opgeleverd.

Op het niveau van binnenstedelijke (her-)ontwikkeling is het een múst om over

adequate ov-systemen te beschikken. Voor de auto is daar nauwelijks nog ruimte.

Nu meer en meer de provincies concessieverlener worden voor regionaal ov, liggen hier ook grote kansen voor gebiedsontwikkeling met daarop geënte ov-voorzieningen. Hier komen ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid samen in één bestuurslaag en kunnen geïntegreerde benaderingen worden gerealiseerd.

Het is te hopen dat zoveel mogelijk regionale spoorlijnen aan de provincies wor-

den toegewezen om deze slag te maken. Door combi-concessies voor regionaal trein/bus/doelgroepenvervoer af te geven, kunnen vervoerbedrijven ver-gaand optimaliseren op het gevoerde ruimtelijke beleid. Dat daarvoor wel eens vóórgeïnvesteerd moet worden, zoals in het voorbeeld van IJburg, moge de pret niet drukken. Indien van meet af aan een goed ov-netwerk in te (her-)ontwikkelen gebieden aan de Nederlandse burger wordt aangeboden, dat excellent aansluit op de knopen in het landelijke inter-citynetwerk, zal de keus voor het ov al

snel worden gemaakt; zeker als de benzineprijzen zich blijven ontwikkelen zoals in de afgelopen maanden! De kwaliteit van het ov moet daarbij omhoog! Geen 30 jaar oude hokken van metrostellen vol graffiti, maar modern, licht en sexy materieel, passend bij de lifestyle van de iPad, iPhone en iTravel! Een comfortabel vervoermiddel waarin je je trots, met je, al dan niet buitenlandse, vrienden door stad en land verplaatst. Net als gebiedsontwikkeling nieuwe stijl, dus toegesneden op de wensen en verwachtingen van de burger van nu.