

University of Groningen

Wat we leren van de hubs van toen

Rongen, Tibor; Tillema, Taede; Arts, Jos

Published in:
NM Magazine

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:
2022

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Rongen, T., Tillema, T., & Arts, J. (2022). Wat we leren van de hubs van toen. *NM Magazine*, 2022(3), 18-19.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Wat we leren van de hubs van toen

Mobiliteitshubs zijn misschien wel anders, maar zeker niet nieuw: overstappunten als stations en P+R-locaties kennen we al jaren. Dat betekent vanzelf dat we ook heel wat *ervaring* hebben – en die kan nuttig zijn bij het vormgeven van de ‘moderne’ mobiliteitshub. De auteurs Tibor Rongen, Taede Tillema en Jos Arts van de Rijksuniversiteit Groningen doken daarom in het verleden en trokken vijf lessen voor de hub van nu.

Met stations, bushaltes en P+R's faciliteren we al jaren de ketenverplaatsing. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid becijferde onlangs dat het aandeel ketenverplaatsingen in Nederland 4 tot 5 procent bedraagt. Je zou dus kunnen stellen dat de historische vormen van hubs slechts beperkt zijn geslaagd – en dat legt druk op de nieuwe hubs.

In deze bijdrage blikken we daarom terug op een kleine vijftig jaar rijksbeleid en trekken we daar onze lessen uit, speciaal voor de hubs van nu. We maken daarbij onderscheid naar de hub als *knoop* en de hub als *plaats*.

De hub als knoop

Door de grootschalige investeringen in het wegennet vanaf de jaren zestig, een toename van het autobezit en de spreiding van woon- en werkgebieden namen de files en milieuproblematiek in de jaren zeventig rap toe. Het rijk introduceerde in het Meerjarenplan Personenvervoer 1976-1980 daarom *Park-and-Ride*, parkeergelegenheden nabij treinstations. Met dit eerste knooppconcept hoopte het rijk autogebruikers te stimuleren om een deel van hun reis met het openbaar vervoer af te leggen.

Deze aanpak bracht echter onvoldoende. Met het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1991 verfijnde het rijk de P+R-aanpak en startte het pilots met *transferia*, P+R's met meer aandacht voor reiscomfort. Vervoerders, autolobbyisten en marktpartijen werkten samen aan extra voorzieningen, zoals dynamische reizigersinformatie langs snelwegen, eenduidige bewegwijzering en parkeerveiligheid.

Aan het eind van de jaren negentig werd met de Nieuwe Sleutelprojecten een beleidsconcept van *transit-oriented development* gelanceerd. Aan de basis lag een versterkt netwerk van hogesnelheidslijnen dat de internationale concurrentiepositie van Nederland moest verbeteren. Het rijk wees zes stationsgebieden



aan op strategische plekken langs dit netwerk: de vier grote steden, Arnhem en Breda. Er werden uitvoeringsconvenanten met gemeenten gesloten voor de ontwikkeling van woningbouw en kantoorruimte om de investeringen in het HSL-netwerk te rechtvaardigen. Het koppelen van ‘dikke’ stromen ov aan hoogstedelijke ontwikkeling vroeg extra aandacht voor de *first and last mile* met ruimte voor lopen, fietsen en ov.

De hub als plaats

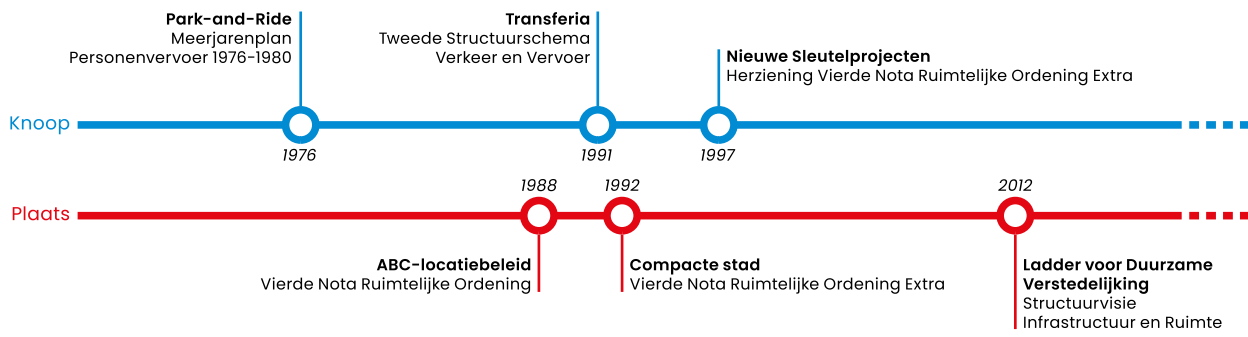
Het *transit-oriented development* van de Nieuwe Sleutelprojecten kwam niet uit de lucht vallen. De Vierde Nota Ruimtelijke ordening uit 1988 herintroduceerde met het ABC-locatiebeleid het nabijheidsprincipe, dat we nog kennen uit het Groeikernenbeleid van de jaren zestig. Onder het credo ‘het juiste bedrijf op de juiste plek’, werd werkgelegenheid geconcentreerd op (multimodaal) bereikbare locaties, om zodoende autogebruik te ontmoedigen en ov- en fietsgebruik te stimuleren. De nota was ook een eerste slag in de decentralisatie van hubbeleid: het rijk stelde een algemeen kader en gemeenten wezen locaties toe aan bedrijven op basis van hun verwachte verkeerseffecten. Het kader bevatte drie locatietypen: A-locaties in dichte stedelijke omgevingen in de buurt van intercitystations, B-locaties in de stadsrand, bereikbaar met het ov en vanaf de snelweg, en C-locaties die bereikbaar waren vanaf het snelwegennet.

Nabijheid en bereikbaarheid stonden ook centraal in het concept van de Compacte Stad uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, 1992. Tegemoetkomend aan de grote woningbehoefte wees het rijk locaties aan voor geconcentreerde woningbouw binnen of aangrenzend aan bestaand stedelijk gebied, om zo een deel van de verplaatsingsbehoefte af te vangen. De uitvoering was in handen van gemeenten.

In de Nota Ruimte (2004) zette de decentralisatie verder door met een verschuiving van nationale ruimtelijke ordening naar provincies en gemeenten. Hiermee kwam het ruimtelijk beleid voor hubs wel stil te liggen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) werd de Ladder voor Duurzame Verstedelijking gelanceerd als juridisch raamwerk voor nieuwe gebiedsontwikkeling, rekening houdend met de economische vraag naar de ontwikkeling, de inpassing binnen rode contouren en – belangrijk voor hubbeleid – de multimodale bereikbaarheid.

Lessen voor de toekomst

De invloed van het beleid *toen* op de manier waarop we ons nu verplaatsen is onduidelijk. Maar wat we wel kunnen doen, is lessen



Figuur 1: Tijdlijn met zes historische hub-concepten in rijksbeleid.

trekken. Daarom hebben we interviews gehouden met experts met een lange ervaring met hubbeleid. We zetten de vijf belangrijkste leerpunten op een rij.

Les 1: Stel doelen per hublocatie

De locatie van een mobiliteitshub ten opzichte van belangrijke bestemmingen is van invloed op de keuze van de reiziger om al dan niet multimodaal te reizen. Hiermee zijn de doelstellingen met een hub ook afhankelijk van z'n locatie. Neem de afstand van een P+R tot een stad. *Herkomst-P+R's*, op grotere afstand van de stad, bundelen vervoersstromen voor een relatief groot deel van de reis en hebben daarmee de potentie om files en emissies op regionale schaal te verminderen. Het voordeel van *bestemmings-P+R's*, op kleinere afstand van de stad, is dat zij specifiek het aantal auto's dat de stad inrijdt kunnen verminderen en daarmee parkeer ruimte uitsparen en de leefbaarheid van de stad verbeteren.

Les 2: Ontwerp hubs vanuit de keten

Het verminderen van de overstapweerstand tussen vervoerwijzen is een belangrijke sleutel om de reiservaring te verbeteren. In fysieke zin biedt een hub reizigers idealiter een aantrekkelijke omgeving waar de loopafstanden tussen vervoermiddelen acceptabel zijn. Daarnaast is het evident om de *bureaucratie* vvan de overstap tussen vervoerders in te perken. Een succesvoorbeeld is de OV-fiets: ze is relatief goedkoop, binnen enkele seconden gehuurd en de stalling is dicht bij de uitgang van een station.

Les 3: Formuleer flankerend beleid

Ook auto-ontmoedigende maatregelen dragen bij aan de effectiviteit van hubbeleid. Het beperken van de parkeercapaciteit, het reguleren van de toegang tot binnensteden (met bijvoorbeeld zero-emissiezones) of het beprijsen van autogebruik of -bezit kunnen automobilisten verleiden om (een deel) van hun verplaatsing niet langer af te leggen met een privéauto. Omdat vervoersstromen vaak regionaal zijn, is het hierbij van belang dat naburige gemeenten samen optrekken. Bijvoorbeeld: gemeente A is verantwoordelijk voor de hub, gemeente B voor het parkeerbeleid aan de bestemmingszijde.

Les 4: Coördineer beleid tussen overheidslagen

Hubbeleid moet op verschillende bestuurlijke niveaus worden uitgewerkt om te voorkomen dat deel- of kortetermijnbelangen

brede maatschappelijke doelen in de weg staan. Het ABC-locatiebeleid bewees bijvoorbeeld dat een beperkte afstemming averechts kan werken: het rijkskader liet (te) veel ruimte voor lokale belangenafweging. Zo was het aantrekkelijk voor gemeenten om concessies te doen aan de locatieprofielen omwille van de werkgelegenheid of inkomsten uit gronduitgifte en belastingen die gepaard gingen met bedrijfsvestiging.

Les 5: Verbind publieke en private belangen

Publiek-private samenwerking is noodzakelijk om de reiziger in een geïntegreerd reisproduct te kunnen voorzien. Het bundelen van reizigersstromen en daarmee klantenpotentieel maakt hubs commercieel aantrekkelijk. Publieke investeringen kunnen marktpartijen dan prikkelen om deel te nemen aan hubontwikkeling en bij te dragen aan het maatschappelijk belang: een win-winsituatie. Zo zijn de Nieuwe Sleutelprojecten aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven en droegen de P+R en Transferia bij aan een nieuw reizigerspotentieel voor vervoerders.

Tot slot

Samengevat: een strategische locatiekeuze, ketenintegratie en flankerend beleid zijn belangrijk om ketenverplaatsingen via hubs te faciliteren. Ondersteunend voor de implementatie zijn de afstemming van beleid tussen overheden en publiek-private samenwerking.

Hebben we daarmee dé sleutel tot succes? Nee, daarvoor is de plaatselijke context te bepalend. Wat vooral relevant is, is *form follows function*: wat de juiste aanpak is, hangt nauw samen met het achterliggende doel. ●

— Deze studie is onderdeel van SMiLES, *Shared connectivity in Mobility and Logistics Enable Sustainability*, een onderzoeksprogramma dat wordt gefinancierd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek.

De auteurs

Tibor Rongen MSc., prof. dr. ir. Taede Tillema en prof. dr. Jos Arts zijn respectievelijk PhD-student Transportgeografie, bijzonder hoogleraar Transportgeografie en hoogleraar Milieu en Infrastructuurplanning aan de Rijksuniversiteit Groningen.