Knooppuntontwikkeling openbaar vervoer biedt kansen voor steden

In Nederland bestaat er nauwelijks samenhang tussen de inrichting van steden en de ontwikkeling van openbaar vervoerknooppunten. Toch zijn hierbij veel voordelen te behalen. Goede voorbeelden in het buitenland bewijzen dat. Het onderzoek 'Knooppuntontwikkeling in corridorverband: economische potentie en institutionele prikkels' biedt steden hiervoor handreikingen.

Bereikbaarheid van steden wordt een steeds belangrijker onderwerp, zeker in het langzaam dichtslibbende Nederland. Tegelijkertijd verlopen de inrichting van steden en de planning van infrastructuur vaak via aparte sporen. Het komt geregeld voor dat er eerst een wijk wordt gebouwd en pas later wordt gekeken naar openbaar vervoervoorzieningen. Het vorige kabinet heeft wel een aanzet gegeven voor een integrale aanpak van ruimte en mobiliteit, maar in de praktijk komt daar nog niet veel van terecht.

"Je ziet dat hier veel aandacht voor is vanuit het beleidsveld. Uit een rapport van de OESO uit 2007 over Randstad Holland is gebleken dat de bereikbaarheid van Nederlandse steden helemaal niet zo goed is. De conclusie was dat het wegennetwerk zwaar verstopt is en er een urgente noodzaak is voor meer coherentie in het regionaal en lokaal openbaar vervoer", zegt Wendy Tan, een van de onderzoekers van het Nicis-project 'Knooppuntontwikkeling in corridorverband'. Ze is werkzaam bij de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies aan de Universiteit van Amsterdam.

De komst van een openbaar vervoerknooppunt heeft weinig gevolgen voor de prijs van particuliere huizen in de nabije omgeving

Economisch effect

Het onderzoek richt zich op het vaststellen van kansen voor de ontwikkeling van corridors van knooppunten van openbaar vervoer en de prikkels voor benutting van die kansen. Hans Koster, promovendus aan de afdeling Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit Amsterdam, heeft het economische aspect onderzocht. Het eerste deel van zijn studie richtte zich op de effecten van nieuwe stations op de huizenmarkt.

Gebleken is dat de komst van een openbaar vervoerknooppunt weinig gevolgen heeft voor de prijs van particuliere huizen in de nabije omgeving. In het vervolgonderzoek kijkt Koster hoe dat zit met commercieel vastgoed, zoals kantoor- en winkellocaties. Hij zegt: "Een mogelijke conclusie is dat het voor Nederlandse steden niet erg lonend is om te investeren in particuliere woningbouw bij stations. Nederlanders willen blijkbaar best een eindje fietsen. Het levert waarschijnlijk meer op om te investeren in winkels en kantoren nabij die plekken. De corridoraanpak daarbij is belangrijk. Nu gebeurt het nog dat er twee nieuwe stations worden gebouwd met ieder een eigen kantoorlocatie met als gevolg dat in beide leegstand ontstaat."

Institutionele prikkels

Tan heeft onderzocht welke prikkels er nodig zijn om partijen te bewegen tot integratie van ruimtelijk beleid en planning van railinfrastructuur. Hiervoor heeft ze onder meer 23 sleutelactoren ondervraagd die waren betrokken bij knooppuntontwikkeling. De promovenda: "Bij knooppuntontwikkeling heb je te maken met meerdere bestuurslagen en belanghebbenden. Binnen al die lagen zijn er verschillende afdelingen die vaak van elkaar zijn gescheiden, zoals verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Dat is niet alleen landelijk zo, maar ook bij gemeenten. Dat is trouwens wel aan het verbeteren. Die veelvoud aan partijen maakt het moeilijk om te onderhandelen en snel beslissingen te nemen. En dan heb ik het alleen nog maar over één knooppunt en niet in corridorverband. We zien veel voorbeelden in het buitenland waar het wel werkt. Dan

Gegevens onderzoek
Nicis Institute en KEI financieren het onderzoek 'Knooppuntontwikkeling in corridorverband: economische betekenis en institutionele prikkels'. Partners in het consortium zijn de Universiteit van Amsterdam, de Vrije Universiteit Amsterdam, de gemeente Amsterdam, de stadsregio Amsterdam, stadsregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland, NS Poort, Movares, Nirov/Forum stedelijke regio's en Montefeltro. Het project is gestart in 2008 en loopt nog door tot 2013.

is er vaak één partij met een duidelijke leidende rol."

Behalve dat gebrek aan regie speelt ook het slechte imago van openbaar vervoer een rol. Tan: "Dat is de moeilijkste barrière, want dat vergt een cultuurverandering." De twee onderzoekers beamen dat eveneens het huidige politieke klimaat niet erg stimulerend is voor het openbaar vervoer. Volgens Tan is geld niet het grootste probleem ondanks de bezuinigingen bij Rijk en gemeenten. "De barrière zit bij de verdeling van het budget en de keuzes die daarbij worden gemaakt. Er wordt nog steeds in snelwegen geïnvesteerd, maar op ov-projecten wordt flink bezuinigd."

Vicieuze cirkel

Tan concludeert dat er een vicieuze cirkel is ontstaan door het gebrek aan regie en draagvlak. Doordat de betrokken partijen niet eensgezind optreden, kunnen ze bij de bevolking onvoldoende draagvlak voor een beter openbaar vervoer kweken. Tegelijkertijd spoort dat slechte imago bestuurders niet aan om tot meer gecoördineerde actie te komen.

De volgende stap in het project is daarom een onderzoek naar succesfactoren in het buitenland. De wetenschappers gaan bekijken of die ook toepasbaar zijn in Nederland. Tan: "Je ziet bij veel buitenlandse casussen dat er vele jaren aan gewerkt is om de cultuur te verbeteren. Het hoeven niet meteen grote stappen te zijn. Een eerste stap is om aan bewoners zelf te vragen wat ze willen. We zien aan de partners in ons consortium dat zij op de goede weg zijn. In de regio Arnhem-Nijmegen bijvoorbeeld passen ze nieuwe manieren toe om de bevolking erbij te betrekken. Bij het project StedenbaanPlus wordt een poging gedaan tot een nieuwe vorm van samenwerking te komen tussen meerdere steden over verschillende knooppunten. Dat kunnen voorbeelden zijn voor andere steden."

Karin Kosmeijer
Freelance-redacteur Nicis Insititute