

Hubs langs het Hoofdwegennet

Alan Hoekstra – Rijkswaterstaat – alan.hoekstra@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

Rijkswaterstaat heeft de relatie tussen het Hoofdwegennet en hubs verkend. In de studie is in beeld gebracht welke typen hubs er langs het hoofdwegennet (inclusief afritten, verzorgingsplaatsen en dergelijke) kunnen ontstaan en hoe deze kunnen passen in het grotere geheel van duurzame mobiliteit. De stadsring-hub ligt direct aan de stedelijke ringweg, terwijl de voorpost-hub daar enkele kilometers vanaf ligt. Het HWN rondom de steden (de Ring) zit vrijwel overal aan zijn maximale capaciteit met weinig uitzicht op capaciteitsverruiming nu grote aanlegprojecten op het HWN steeds minder aan de orde zijn. Vanuit Rijkswaterstaat is de wens dan ook dat bezoekersparkeren zoveel mogelijk via voorpost-hubs plaatsvindt, en niet via stadsringhubs. Deze voorpost-hubs zijn idealiter zo gelegen dat ze naast overstap op het stedelijk/regionaal OV ook aantrekkelijk zijn op over te stappen op de e-bike. De stadsringhubs zouden dan vooral een functie kunnen vervullen voor bewonersparkeren. Corridorhubs liggen weer wat verder van het stedelijk gebied af. Hier speelt dat al op grotere afstand kan worden overgestapt op OV richting stedelijk gebied. Bijvoorbeeld op een BRT (Bus Rapid Transit) systeem, dat locaties in en rond steden kan bedienen waar spoor niet komt en zo ook drukke spoorknooppunten kan ontlasten. Corridorhubs kunnen ook gebruikt worden als regionale hubs direct langs spoor of het HWN waar vanuit het onderliggend wegennet kan worden geparkeerd om rechtstreeks op trein of BRT te stappen. Hubs zijn bij uitstek een verschijnsel van integrale multimodale mobiliteit. Onze organisaties en financiële stromen zijn echter vaak naar modaliteit, type infrastructuur of schaalgrootte ingericht. Dat schuurt. Het belangrijkste issue rond de ontwikkeling van hubs lijkt daarmee de governance te zijn: hoe zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van hubs niet wordt gehinderd door deze schotten. De grote uitdaging voor de komende tijd is hoe we ervoor zorgen dat het voor de eindgebruiker uiteindelijk tot een efficiënt integraal en inclusief systeem leidt zonder onnodige versnippering en rompslomp. En hoe alle partijen hun eigen rol in dat systeem kunnen spelen zonder elkaar in de weg te zitten. Voor Rijkswaterstaat geldt in elk geval dat we onze rollen bij het integrale mobiliteitssysteem van de toekomst en voor hubs in het bijzonder actief aan het verkennen zijn.

1. Inleiding

In 2019 beschreef ik in het CVS-paper '[Parkeren op het randje, :-\)](#) of [:-\(?](#)' de plannen van Rijkswaterstaat om onderzoek te doen naar de relatie tussen het Hoofdwegennet (HWN) en Multimodale Hubs. In het voorliggende paper beschrijf ik wat er is onderzocht en wat momenteel de stand van zaken is rond RWS en Hubs.

Na een korte achtergrond ga ik eerst in op het onderzoek 'De multimodale hub en Rijkswaterstaat' dat door VenhoevenCS in opdracht van en met Rijkswaterstaat is uitgevoerd in de periode 2019/2020. Tot slot een doorkijk naar waar we in de komende tijd mee bezig gaan.

2. Achtergrond: naar een integrale benadering van het mobiliteitssysteem

Rijkswaterstaat is zich bewust van de mobiliteitstransitie en anticipeert op de behoeftes van de toekomst en wat hierin gevraagd wordt van onze organisatie en infrastructuur. Zo is met expeditie RWS 2050 een verkenning gedaan waarin toekomstscenario's zijn ontwikkeld in samenwerking met verschillende doelgroepen ([expeditierws2050.nl](#)) en de duiding voor het werk van Rijkswaterstaat.

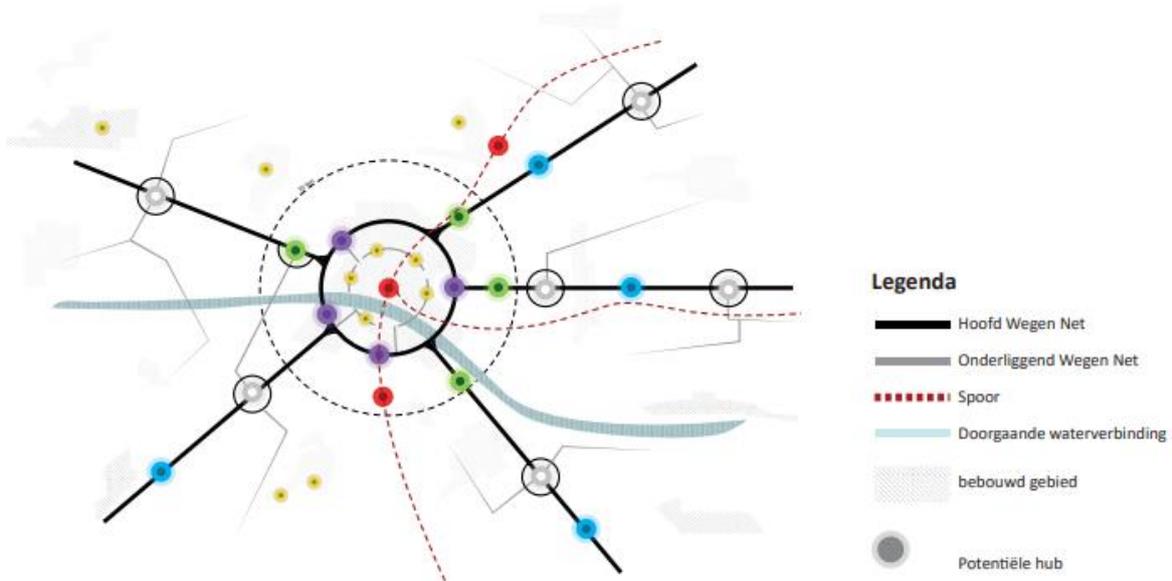
Onder de naam DuMo@RWS vullen we dit soort trajecten concreter inhoudelijk in als het gaat om de ontwikkelingen rond verduurzaming van de mobiliteit over en op onze netwerken. DuMo@RWS verkent hoe we een toekomstvast mobiliteitssysteem vorm kunnen geven dat in het gebruik op duurzame wijze kan voldoen aan maatschappelijke behoeftes. Mobiliteitsoplossingen moeten we steeds meer zoeken in de integraliteit van het totale mobiliteitssysteem. Een voorbeeld is de [verkenning naar de relatie tussen Hubs en het HWN](#) die we in 2019/2020 hebben uitgevoerd.

3. 'De multimodale hub en Rijkswaterstaat'

Deze verkenning, 'De multimodale hub en Rijkswaterstaat' (VenhoevenCS, 2020), gaat eerst in op veranderingen die er in het mobiliteitssysteem plaatsvinden. Deze leiden tot steeds meer ketenreizen, waarbij een reiziger in één reis verschillende modaliteiten gebruikt. Dit houdt in dat er overstappunten noodzakelijk zijn, en om die goed te laten werken moeten die overstappunten zo goed mogelijk aansluiten op behoeftes van reizigers en op de omgeving van het overstappunt.

Onder de locaties waar hubs tot ontwikkeling kunnen komen, zijn ook plekken langs het hoofdwegennet denkbaar, waar de reiziger bijvoorbeeld van auto op de fiets of het stedelijk OV-netwerk kan overstappen. In de studie is in beeld gebracht welke typen 'hubs' er langs het hoofdwegennet (inclusief afritten, verzorgingsplaatsen en dergelijke) kunnen ontstaan en hoe deze kunnen passen in het grotere geheel van duurzame mobiliteit. Onderstaande afbeelding toont deze typologie:

- Type 1A bebouwde kom | Buurthub (/dorpshub)
- Type 1B bebouwde kom | Stadshub (/regiohub)
- Type 2 stadsring HWN
- Type 3 agglomeratie | voorpost HWN
- Type 4A corridor | congestiehub
- Type 4B corridor | afvanghub OWN



Aan de stadsranden zijn er langs het HWN grofweg twee typen hubs te onderscheiden: de stadsring-hub (type 2 in het plaatje), en de voorpost-hub (type 3). De stadsring-hub ligt direct aan de stedelijke ringweg, terwijl de voorpost-hub daar enkele kilometers vanaf ligt.

In de steeds drukker wordende steden is de trend (om redenen van aantrekkelijkheid, gezondheid, efficiency, ruimtegebruik e.d.) dat de auto minder ruimte krijgt ten gunste van fiets, lopen en OV, zowel voor bewoners als bezoekers. Automobilititeit wordt meer en meer naar de snelwegring rondom de stad verwezen. Echter, het HWN rondom de steden (de Ring) zit vrijwel overal aan zijn maximale capaciteit met weinig uitzicht op capaciteitsverruiming nu grote aanlegprojecten op het HWN steeds minder aan de orde zijn.

Vanuit Rijkswaterstaat is de wens dan ook dat bezoekersparkeren zoveel mogelijk via voorpost-hubs plaatsvindt, en niet via stadsringhubs. Deze voorposthubs zijn idealiter zo gelegen dat ze naast overstap op het stedelijk/regionaal OV ook aantrekkelijk zijn op over te stappen op de e-bike. Voorbeelden van dergelijke locaties zijn Driebergen/Zeist en Breukelen. De stadsringhubs zouden dan vooral een functie kunnen vervullen voor bewonersparkeren.

De corridorhubs liggen wat verder van het stedelijk gebied af. Hier speelt dat al op grotere afstand kan worden overgestapt op OV richting stedelijk gebied. Bijvoorbeeld op een BRT (Bus Rapid Transit) systeem, dat locaties in en rond steden kan bedienen waar spoor niet komt en zo ook drukke spoorknoppunten kan ontlasten. Corridorhubs kunnen ook gebruikt worden als regionale hubs direct langs spoor of het HWN waar vanuit het onderliggend wegennet kan worden geparkeerd om rechtstreeks op trein of BRT te stappen. Studio Bereikbaar werkt momenteel aan een verdere uitwerking van het type corridorhub, waarin gekeken wordt op welke manier (zowel ontwerptechnisch als organisatorisch) afritten en verzorgingsplaatsen langs snelwegen als corridorhub dienst zouden kunnen doen. Een mooi vervolg voor CVS 2022.

4. Hubs maak je samen

Hubs zijn bij uitstek een verschijnsel van integrale multimodale mobiliteit. Onze organisaties en financiële stromen zijn echter vaak naar modaliteit, type infrastructuur of schaalgrootte ingericht. Dat schuurt. Het belangrijkste issue rond de ontwikkeling van hubs lijkt daarmee de governance te zijn: hoe zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van hubs niet wordt gehinderd door deze schotten.

Hierbij is ook van belang te onderkennen dat initiatieven in de ontwikkeling van hubs allerminst zijn voorbehouden aan overheden: er worden ook door de markt talloze initiatieven rond hubs genomen. Deelmobiliteetaanbieders als Heli hebben eigen hubs, exploitanten van parkeergarages zien kansen om uit te breiden richting volwaardige hub, en zelfs Shell experimenteert met het parkeren op tankstations langs de steden om vervolgens per shell-e-bike de stad in te gaan.

De grote uitdaging voor de komende tijd is hoe we ervoor zorgen dat het voor de eindgebruiker uiteindelijk tot een efficiënt integraal en inclusief systeem leidt zonder onnodige versnippering en rompslomp. En hoe alle partijen hun eigen rol in dat systeem kunnen spelen zonder elkaar in de weg te zitten.

Voor Rijkswaterstaat geldt in elk geval dat we onze rollen bij het integrale mobiliteitssysteem van de toekomst en voor hubs in het bijzonder actief aan het verkennen zijn. Een handelingsperspectief moet duidelijk maken welke rol we in welke situatie spelen: wanneer zijn we aanjager, initiator, initiatienemer, regisseur, realisator?

Dit onderwerp wordt de komende tijd ook opgepakt door onder andere de Mobiliteitsalliantie en het CROW. In de kampvuursessie op het CVS-congres zal dit ook het onderwerp zijn waarop we dieper in willen gaan.

Referenties

https://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2019/sessie_f/f5/cvs_38_parkeren_op_het_randje_of_1_2019.pdf

<http://publicaties.minienm.nl/download-bijlage/114295/rws-multimodale-hub-juni-2020-mr-090620.pdf>