

Invulling regionale vervoersknopen...
van busknoop naar vervoershubs

Jeroen Quee
Grontmij
jeroen.quee@grontmij.nl

Boud Geerdes
Grontmij
boud.geerdes@grontmij.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2015, Antwerpen

Samenvatting

Demografische ontwikkelingen in het landelijk gebied zorgen in combinatie met teruglopende budgetten voor openbaar vervoer dat in het landelijk gebied het Openbaar Vervoer zich in een neerwaartse spiraal bevindt. De sterkste lijnen worden gehandhaafd, versterkt en verbeterd. Voor de bediening van plaatsen die niet (direct) door deze lijnen worden aangedaan worden aanvullende voorzieningen ingezet (semi-professioneel of vrijwillig). Provinciale of regionale regiecentrales spelen hierbij een organiserende rol.

Als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, krimp, economische ontwikkelingen, internet winkelen) worden voorzieningen regionaal geconcentreerd. Voor het bereikbaar houden van de concentratie locaties moet worden gezorgd voor vervoer van mensen (goederen) naar die voorzieningen.

Deze ontwikkelingen leiden er alle toe dat overstappen steeds vaker integraal onderdeel wordt van de verplaatsing. Daarbij gaat het in veel gevallen om het overstappen tussen een buslijn van het verbindend net en een vorm van aanvullend vervoer, vaak niet zijnde een (traditionele) OV bus.

Voor de verdere opzet en uitwerking van deze multifunctionele overstaplocaties – vervoershubs - betekenen de maatschappelijke en vervoerkundige ontwikkelingen dat – waar voorheen sprake was van ‘monofunctionele’ busknopen, steeds meer rekening moet worden gehouden met diversiteit in voertuigen en overstapsituaties.

Voor het nieuw te ontwikkelen knooppunt Quatrebras in Friesland wordt een verkenning uitgevoerd naar de ruimtelijke opzet van een vervoershub. Hierbij is gekeken welke behoeften in het betreffende (landelijke) gebied een versterkende werking op de vervoershub kunnen hebben. In het geval van Quatrebras kunnen dit met name voorzieningen zijn die niet meer afzonderlijk per omliggend dorp te handhaven zijn. Daarnaast is als kenmerkend aspect voor deze locatie naar voren gekomen dat kansen bestaan voor combinatie van autogerichte en openbaar-vervoegerichte functies.

1. Openbaar Vervoer in het landelijk gebied: al vele jaren een zorgenkindje

Al sinds het bestaan van (vormen van) openbaar vervoer is de bereikbaarheid van het platteland met bus, tram of trein een uitdaging. Dit is (helaas) in de huidige tijd niet anders. In 1976 is in Nederland de eerste buurtbus van start gegaan als oplossing voor het bedienen van kleine kernen. Nu zijn er bijna 200 stuks operationeel. Huidig zijn er vele vormen van openbaar en publiek vervoer bijgekomen.

De meest voorkomende vormen van openbaar en publiek vervoer in landelijk gebied zijn:

- kleine bussen op reguliere lijnen
- belbussen
- buurtbussen
- Regiotaxi
- Leerlingenvervoer
- AWBZ / WMO vervoer

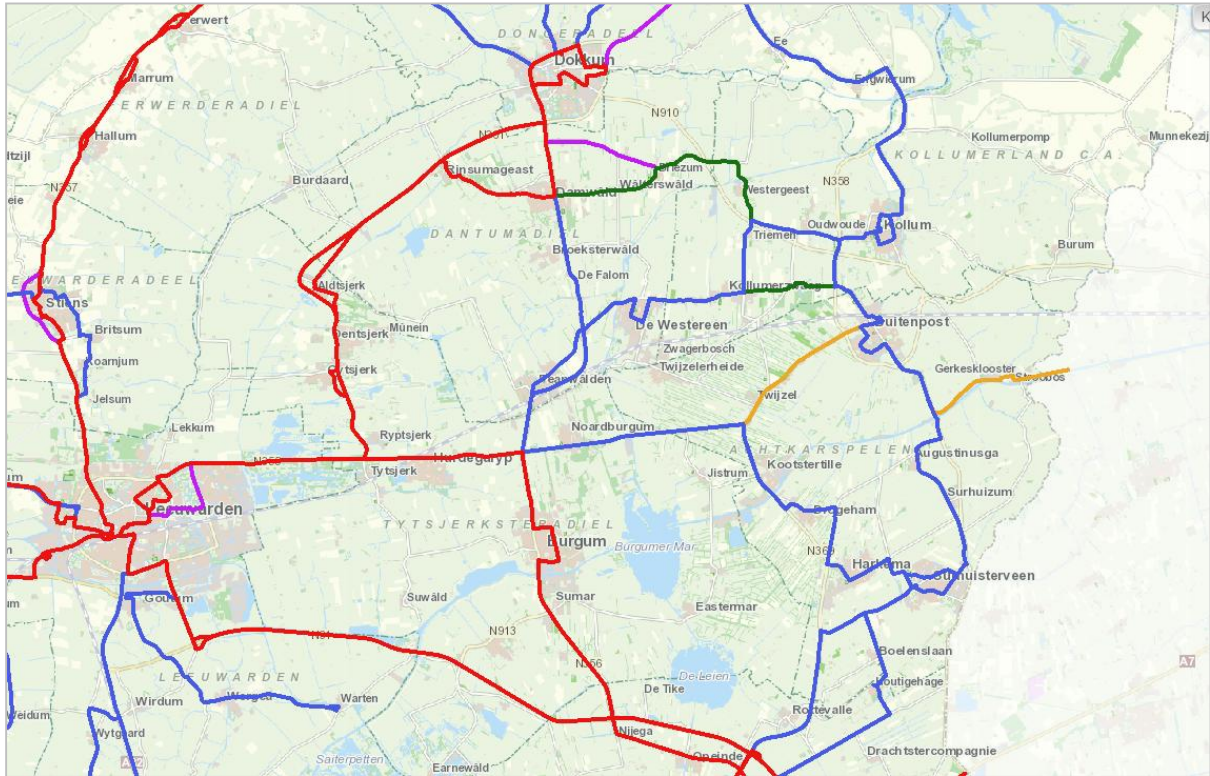
Demografische ontwikkelingen in het landelijk gebied zorgen in combinatie met teruglopende budgetten voor openbaar vervoer dat juist in het landelijk gebied het OV in een verdere neerwaartse spiraal belandt. Er vindt een verdere terugtrekkende beweging plaats van OV bediening in het platteland.

In de ontwikkeling van de OV – netwerken in landelijke gebieden tekent zich af dat de sterkste lijnen worden gehandhaafd, versterkt en verbeterd. De lijnen worden gestrekt en zo veel mogelijk gevoerd via directe wegverbindingen. Voor de bediening van plaatsen die niet (direct) door deze lijnen worden aangedaan worden aanvullende voorzieningen of combinaties daarvan ingezet. Deze aanpak wordt bijvoorbeeld gevolgd in de provincie Friesland. In het buslijnnet in de provincie wordt op netwerkniveau nadrukkelijk onderscheid gemaakt tussen een verbindend net en een net met aanvullende lijnen (zie figuur 1). Voor het bereiken van de centrale stad (meestal Leeuwarden) is daardoor – met name vanuit de wat verder weg gelegen dorpen - steeds vaker een overstap nodig.

In de kleine kernen zelf is tegelijkertijd sprake van een grote mate van zelfredzaamheid. Werd eerder van de overheid verwacht dat er openbaar vervoer beschikbaar was, nu gaat het steeds meer om het – voor een deel gezamenlijk – eigen organiserend vermogen om te zorgen dat diegenen die niet over eigen vervoersmogelijkheden kunnen beschikken, zich toch kunnen verplaatsen. Het openbaar vervoer is (maar) een deel van de oplossing.

Als gevolg van de maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, krimp, economische ontwikkelingen, internet winkelen) is verder in het algemeen een tendens waarneembaar dat de voorzieningen op het platteland (zoals winkels, medische en sociale voorzieningen) regionaal worden geconcentreerd in één of een beperkt aantal dorpen, of zelfs verdwijnen.

Voor het bereikbaar houden van de concentratie locaties moet worden gezorgd voor het faciliteren van het vervoer van de mensen naar die voorzieningen, of het organiseren van haal- & brengservice van mensen en goederen. Op basis van de behoefte aan vervoer moet een betrouwbaar lokaal mobiliteitsnetwerk worden georganiseerd voor mensen en goederen met aansluiting op het provinciale mobiliteitsnetwerk. Het gaat hierbij dus vooral om het organiseren van de mobiliteitsbehoefte.



Figuur 1: Gedeelte van het busnetwerk van Friesland: rood is het verbindend net (ACOV), blauw en groen ontsluitende netkonderdelen (COV)

In dun bevolkte landelijke gebieden in Duitsland wordt eveneens al langer geëxperimenteerd met het inzetten van andere vormen van vervoer. Hierbij wordt bijvoorbeeld gebruik gemaakt van semipublieke voertuigen voor publiek vervoer, bijvoorbeeld door de brandweer (Niedersachsen).

Het gaat niet alleen om het organiseren van het vervoer van mensen. Ook het vervoer van goederen kan bijdrage aan het handhaven van het voorzieningenniveau (Landkreis Uckermark).



Figuur 2: Aanvullende vervoersdiensten in Duitsland

2. Ontwikkeling netwerkstructuren: overstap steeds vaker nodig

De hiervoor beschreven ontwikkelingen leiden er alle toe dat overstappen steeds vaker integraal onderdeel wordt van de verplaatsing. Daarbij gaat het steeds vaker om het overstappen tussen een buslijn van het verbindend net en een vorm van aanvullend

vervoer, vaak niet zijnde een (traditionele) OV bus. Provinciale of regionale regiecentrales gaan een belangrijke rol spelen bij de organisatie en optimalisatie van het vervoer.

Voor de verdere opzet en uitwerking van de overstaplocaties tot vervoershubs betekent deze ontwikkeling dat – waar voorheen sprake was van ‘monofunctionele’ busknoopen, steeds meer rekening moet worden gehouden met diversiteit in voertuigen en overstapsituaties:

- Soms langere verblijftijd van overstappers.
- Hogere eisen aan sociale veiligheid.
- Combinatie van zoveel mogelijk functies.
- Speciale aandacht voor de fiets als voortransportmiddel met als doel het gebruik (en zelfredzaamheid) zoveel mogelijk te stimuleren (zowel gewone fietsen als e-bikes).
- Voldoen aan eisen van toegankelijkheid omdat ook overstap tussen doelgroepenvervoer en OV aan de orde is.

Overstaplocaties in de nieuwe opzet moeten zodanig flexibel ingericht dat meerdere vormen van vervoer kunnen samenkomen om aansluiting te bieden op hoogwaardig en frequent busvervoer. Daar waar deze bij een regulier OV-knooppunt de buslijnen vaak doorgaand zijn, is een vervoerhub begin/eindbestemming van de meeste buslijnen. Het ruimtebeslag van de busknoop is daardoor groter. Voor overige vervoersvormen, met name het aanvullende vervoer, dient geïnvesteerd te worden in (reguliere) parkeerplaatsen. *Park & Ride* en *Kiss & Ride* zijn dan ook vaste ruimtelijke elementen voor een vervoerhub. *Kiss & Ride* kan ook worden gebruikt door vrijwilligersdiensten en semi-professioneel vervoer.

De vervoershubs moeten in ruimtelijk opzicht flexibel zijn om aanvullende ontwikkelingen mogelijk te maken (bijvoorbeeld een fastfoodrestaurant, een supermarkt, bedrijfsverzamelgebouw etc.). Een vervoerhub moet vanaf de start reeds ruimte bieden voor verdere ontwikkeling.

Een kwaliteitssprong van de overstapvoorzieningen kan stimulerend werken voor overige keten voorzieningen / vervoerwijzen. Over en weer ontstaat zo draagvlak verhoging voor de functies op de betreffende locatie.

3. Casus Quatrebras

De locatie Quatrebras, zo'n 13 kilometer oostelijk van Leeuwarden (zie figuur 3) fungeert al lange tijd als overstap- en verzamelpunt voor de buslijnen die de regio bedienen. De aanleg van de nieuwe wegverbinding 'Centrale As' in noord-zuid richting is aanleiding om een nieuw OV-knooppunt te realiseren in de directe nabijheid van het kruispunt Quatrebras. De ligging in het openbaar vervoer netwerk – op de locatie waar diverse lijnen worden gebundeld richting Leeuwarden – is bij uitstek geschikt voor een *vervoerhub*. Hiervoor is een ontwerpzet uitgewerkt (zie ook figuur 4).



Figuur 3: Locatie knooppunt Quatrebras; de 'Centrale As' verloopt in noord-zuidrichting

De locatie Quatrebras ligt circa 13 km van (het centrum van) Leeuwarden, te midden van de dorpen Veenwouden, Hardegarijp, Burgum en Noordburgum. Deze dorpen, met tezamen circa 21.000 inwoners, liggen op gemiddeld 3,5 km afstand.

De meeste forenzen- en studentenstromen zijn vanuit dit gebied op Leeuwarden gericht. Vanuit Quatrebras worden meerdere buslijnen gebundeld richting Leeuwarden. In de spitsperiodes rijdt er circa om de circa 10 minuten een bus richting Leeuwarden. Ten oosten, noorden en zuiden van Quatrebras verspreiden deze buslijnen zich (zie ook de netwerkaafbeelding in figuur 1).

Voor enkele van deze buslijnen geldt dat 'verder doorrijden het gebied in' in de (nabije) toekomst financieel slecht houdbaar zal zijn. Dit betekent dat bij de uitwerking van het nieuwe OV-knooppunt Quatrebras de principes van de vervoershub tot de meest toekomstgerichte oplossing leiden.

Uit de afstand van de omliggende dorpen volgt dat de fiets als vanzelfsprekend een belangrijke rol zal hebben in het vervoer. De fiets neemt dan ook in het inrichtingsplan een prominente rol in. Voor de andere aansluitende vervoersvormen wordt voorzien in Park & Ride en een plek voor het afzetten en ophalen door dorpsgenoten of semi-professioneel vervoer.

Vervolgens wordt in de ontwerpverkenning gekeken welke behoeften in het betreffende (landelijke) gebied mogelijk een versterkende werking op de vervoershub kunnen hebben. In het geval van Quatrebras kunnen dit met name voorzieningen zijn die niet meer afzonderlijk per omliggend dorp te handhaven zijn. Meest voor de hand ligt een afhaalpunt voor postpakketten en overige goederen, maar ook haal- en brenglocatie voor de stomerij of andere diensten.

In het geval van Quatrebras wordt een vergunning afgegeven voor een benzinstation. Juist op een vervoershub kan deze fullservice worden uitgevoerd, dus met bemensing en verkoop van een beperkt assortiment food/non-food. Het is dan ook mogelijk verdere ondersteunende functies als haal- en brenglocatie voor pakketten, ophalen van

medicijnen, een stomerij e.d. toe te voegen. Ook het horecagedeelte kan worden uitgebreid, van ontbijt tot koffie tot snack. Het liefst ook met gratis wifi en een paar zitjes zodat zij ook als ontmoetingsplek, comfortabele wachtplek en tijdelijke werkplek gebruikt kan worden. De locatie wordt zo een ontmoetingsplek tussen verschillende mensen met verschillende vervoersvormen. Dit betekent een andere inrichting dan een overstaphalte van bus naar bus. Voor alle onder druk staande voorzieningen in de vier omliggende dorpen wordt zorgvuldig gekeken of deze 'slim' en acceptabel gecombineerd kunnen worden en van meerwaarde zijn voor het functioneren van de vervoershub.

Een voorbeeld van twee wellicht niet alledaagse combinaties. Op de vervoershub Quatrebras wordt mogelijk een ambulancepost en wegensteunpunt gerealiseerd. Een wegensteunpunt ter plekke levert ook veel dagelijks vervoersstromen op. Met goede coördinatie vanuit een vervoerscentrale kunnen diverse ritten mogelijk ook voor publiek vervoer worden ingezet. De kleinschaligheid past bij de behoefte in het gebied. Het combineren van diverse (en soms uiteenlopende) middelen en faciliteiten maakt vervoershubs tot zeer waardevolle locaties in landelijke gebieden, zowel vervoerkundig als qua voorzieningenniveau. De combinatie van functies is van belang voor het (economisch) draagvlak van elk van de voorzieningen. Ook voor de dorpen die het meest dichtbij liggen kan de vervoershub (op fietsafstand) een toegevoegde waarde zijn voor het voorzieningenniveau.



Figuur 4: Verkenning voor de Vervoershub Quatrebras, linksboven de aansluiting op de Centrale As autoroute

Juist de combinatie van openbaar-vervoervoorzieningen met op de auto gerichte voorzieningen is een nieuw aspect in de benadering van deze knooppunten. Hierin onderscheidt de vervoershub zich van de 'traditionele' bus-overstappunten.

Het koppelen van voorzieningen heeft als extra toegevoegde waarde dat autogebruikers het OV zien functioneren en hier een positieve indruk van kunnen krijgen. Dit kan zich later vertalen in extra OV ritten.