

# Regionale hubstrategie 2022: aanpak, lessen en vervolg

november 2022.

---

## De regionale hubstrategie

De regionale hubstrategie is onderdeel van het [Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040](#). In de hubstrategie is beschreven dat hubs bijdragen bij aan het leefbaar houden van onze steden, aan reductie van het aantal autokilometers en daarmee aan lagere emissies en betere doorstroming op het wegennet. De mobiliteitstransitie (afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei) is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle hubstrategie. Het is wenselijk dat naast bezoekers ook forenzen gebruik gaan maken van hubs. Een succesvolle hubstrategie zet per corridor in op twee locaties die kansrijk zijn; dichtbij en verder van de stad/steden.

Ook is geconcludeerd dat een succesvolle ontwikkeling van hublocaties vraagt om regionale afstemming. In juni 2020 is, nav een studie van Muconsult naar een P+R strategie in de MRA, ook al geadviseerd een regionale werkgroep op te richten. Onder het MTB is deze regionale werkgroep dan ook van start gegaan. In deze memo wordt de aanpak beschreven, lessen daaruit getrokken en aanbevelingen gedaan voor het vervolg.

## Aanpak 2022

Het DO Mobiliteit heeft februari 2022 ingestemd met de voorgestelde aanpak voor de hubstrategie. Hierin is opgenomen dat de meest kansrijke hublocaties worden uitgewerkt. Onderdeel van de locatie-uitwerkingen is een verdere uitwerking van de opgaven en mogelijke maatregelen hiervoor. Belangrijk onderdeel hiervan is een minimale of kleine variant, die (partijen in) de MRA met elkaar kunnen bekostigen, zodat de MRA niet afhankelijk is van een onzekere bijdrage van het Rijk. Indien het Rijk meer financiële mogelijkheden krijgt voor regionale hubs, kunnen de maatregelen opgeschaald worden. Ook wordt een gezamenlijk aanvraag voor de Uitvoeringsagenda gedaan.

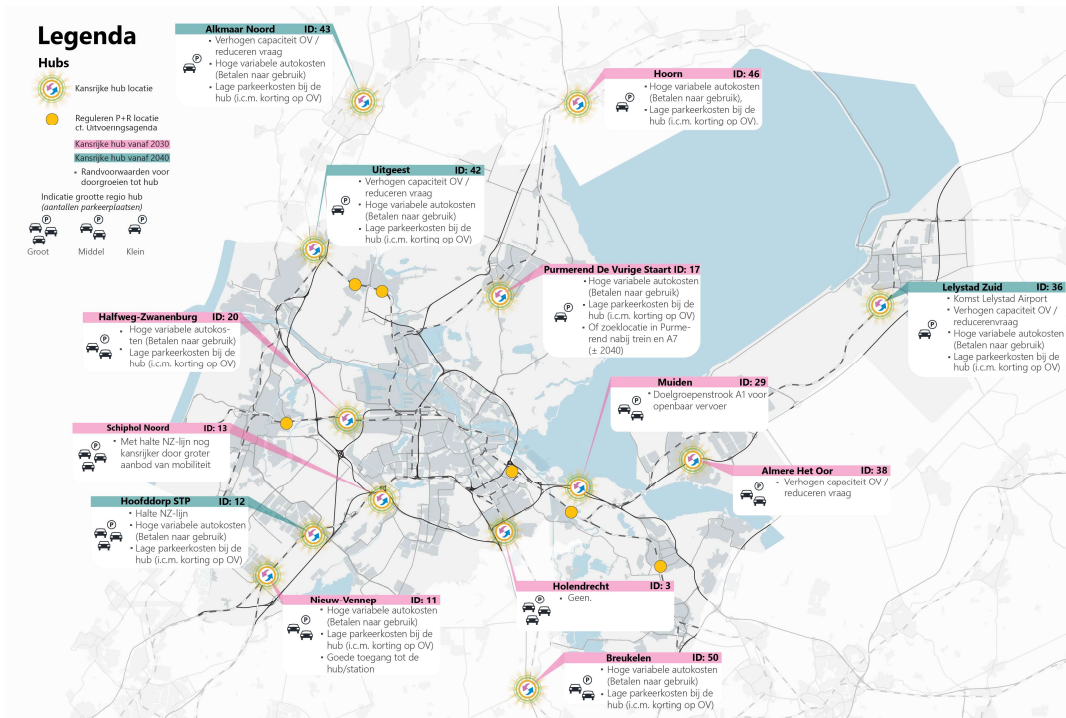
Vanuit de kansrijke hublocaties wordt de strategie geconcretiseerd, omdat onderwerpen als tarifiering, uitstraling en bekostiging onderdeel zijn van een locatievoorstel.

Door voor elke locatie ook in te zetten op kleine maatregelen, wordt de kans groter om tot realisatie te komen en zo eerste resultaten buiten te hebben. Dit betekent wel dat voor de financiering van de maatregelen, hoe klein ook, nog afspraken gemaakt moeten worden. De locatie-uitwerkingen zullen zich dan ook in de praktijk moeten bewijzen.

De locatie-uitwerkingen worden getrokken door een van de deelnemende partijen in de regionale werkgroep. Verschillende deelnemers brengen een locatie in of zijn trekker van een locatie-uitwerking.

In de regionale werkgroep wordt de voortgang besproken, ervaringen uitgewisseld en dilemma's gedeeld. Door geleerde lessen en de aanpak met elkaar te delen wordt het lerend vermogen vergroot bij de realisatie van hubs in de MRA.

Naast de locatie-uitwerkingen is vanuit de hubstrategie ook deelgenomen aan het MTB en de brede werkgroep hiervoor.



Figuur 1: kansrijke hublocaties uit de regionale hubstrategie in 2 ringen rondom Amsterdam

## Stand van zaken locatie-uitwerkingen

In 2022 is gestart met verschillende locatie-uitwerkingen. Gestart is met de locaties waar het meeste draagvlak voor is en waar vaak al de planvorming is gestart. Hieronder volgt van elke locatie een korte stand van zaken. Hierbij is gebruik gemaakt van de inventarisatie van de verschillende hubs uit het voorjaar 2022 met de opgave en mogelijke maatregelen.

- Lelystad Zuid: Quick Scan naar mogelijk lange termijn ontwikkeling voor de ontsluiting van Warande, een nieuwe wijk met ruim 10.000 woningen met een nieuw treinstation Lelystad Zuid. Najaar 2022 wordt een eerste indicatie van de kosten verwacht.
- Almere 't Oor: ligt tussen Almere Stad en Haven, langs de A6 en sluit aan op lokaal en regionaal openbaar (bus)vervoer. Wordt nu vooral door inwoners Almere gebruikt die met bus verder reizen. Kan hiernaast mogelijk autoverkeer in de oostflank MRA afvangen en op langere termijn wellicht ook mogelijkheden bieden voor bezoekers van de Almeerse binnenstad. Het busstation wordt overkapt in 2023. Hierna worden ook looproutes verbeterd. Tijdens de Floriade zijn 10 laadpalen (blijvend) neergezet.
- Muiden: potentiële locatie naast A1 en met goede verbindingen naar Amsterdam Zuid, Zuidoost en Amstel. Op fietsafstand van Weespersluis en De Krijgsman in Muiden, waar gezamenlijk 4.000 woningen worden gebouwd. Variantenstudie in concept gereed. Gaat om verbetering en uitbreiding van bushaltes, fietsparkeren en mogelijk ook de auto. Kentekenonderzoek wordt zomer 2022 afgerond om beter beeld te hebben van gebruikers. Mogelijk vervolg mede afhankelijk van provinciale verkiezingen maart 2023.
- Holendrecht: Vanuit mobiliteit en stedenbouwkundige inpassing worden verschillende mogelijke plekken in Amsterdam Zuidoost anders beoordeeld. Arcadis voert daarom een locatiestudie uit, waarbij diverse locaties in Zuidoost worden vergeleken op zowel mobiliteit als op stedenbouw. Doel is te komen tot een gezamenlijke voorkeurslocatie.

- Breukelen: is een potentiële plek voor zowel Utrecht als Amsterdam. De P+R wordt op korte termijn uitgebreid van 700 naar 900 plekken door de Provincie Utrecht. Hiernaast loopt een strategische verkenning naar de lange(re) termijn.
- Nieuw-Vennep: locatie langs A4 en voor ontsluiten nieuwe gebiedsontwikkelingen Nieuw-Vennep, -West en Lisserbroek. P+R wordt uitgebreid van 400 naar 700 plekken door een parkeerdek te bouwen. Hierboven komt een zonnecarport. Update raming en dekking rondom eind 2022/begin 2023.
- Hoofddorp Schiphol Trade Park: préverkenning in de vorm van een scenariostudie naar een grote mobiliteitshub met 5.000 tot 10.000 parkeerplaatsen bij doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Bedoeld voor bewoners Haarlemmermeer, bezoekers regio Amsterdam, passagiers Schiphol en bezoekers evenementen (Park 21). Wordt verbreed binnen Haarlemmermeer.
- Schiphol Noord: eerst verkennend gesprek met Schiphol is geweest. Voor korte termijn leken mogelijkheden voor dubbelgebruik parkeerplaatsen rondom busstation Schiphol Noord (P4 en P44). Inmiddels zijn deze plaatsen volledig bezet. Mogelijk bestaan er op termijn kansen om bestaande plekken voor (vliegend) personeel efficiënter te gebruiken.
- Halfweg-Zwanenburg: najaar 2022 wordt de parkeerdruk van de P+R gemonitord. Indien gewenst kan medio 2023 betaald parkeren worden ingevoerd om huidige parkeerdruk te reguleren. Tevens verkennen van uitbreiding parkeercapaciteit. Gaat om aanleg van een parkeerdek om daarmee uit te breiden van 150 naar 300 parkeerplaatsen. Halfweg-Zwanenburg vormt ook mogelijk alternatief voor Amsterdam Sloterdijk.
- Uitgeest: Uitgeest heeft in 2020 een laatste uitbreiding gehad van 30 parkeerplekken, maar er zijn vooralsnog geen plannen voor verdere uitbreiding. Op basis van prognose op termijn hier een tekort aan P+R. Uitgeest heeft nu al een redelijke regiofunctie, die daarmee uitgebreid kan worden.
- Alkmaar Noord: gaat om op te starten verkennend onderzoek naar kansrijkheid van een regionale hub hier en de relatie met stationsgebied Heerhugowaard. Wordt mogelijk vanuit de Zaancorridor opgepakt.
- Purmerend: Arcadis voert een locatiestudie uit naar 3 mogelijke locaties in Purmerend. Onderdeel van de studie is ook de samenhang met Hoorn
- Hoorn: hub maakt deel uit van stationsontwikkeling Hoorn. Vanuit de regio West-Friesland wordt met de auto naar Hoorn gereisd om vervolgens met de trein naar Amsterdam te reizen. Ook toevoegen 1.000 woningen. De hub komt in een multifunctioneel gebouw met wonen en mogelijk werken. In de hub komt ruimte voor fietsparkeren en minimaal 1050 parkeerplaatsen voor bezoekers (ca. 2/3<sup>e</sup>) en forensen (ca. 1/3<sup>e</sup> deel). Globale planning: start uitvoering 2023, gereed 2028.

### **Geleerde lessen**

Op basis van de locatie-uitwerkingen, de regionale werkgroepen en de brede werkgroep voor het MTB zijn een aantal lessen te trekken. Deze zijn hieronder weergegeven.

1. Ontwikkel 1 of 2 regionale hubs per corridor is een richtlijn of advies  
In de brede werkgroep voor het MTB (10 mei 2022) bestonden vragen over het aantal hubs per corridor en de mogelijke overlap tussen verschillende hubs. Het advies om 1 of 2 regionale hubs per corridor te ontwikkelen moet niet te absoluut genomen worden. In de regionale hubstrategie komt dan ook naar voren om per corridor in te zetten op twee kansrijke locaties, dichtbij en verder van de steden. In corridors waar de stromen minder groot zijn of waar vanwege de ligging minder goed een hub dichtbij en verder van de steden mogelijk is, kan

mogelijk ook één hub volstaan. Zo wordt in de hubstudie voor Purmerend onderzocht in hoeverre er overlap is met de potentiële hub in Hoorn.

2. Hubs dragen bij aan meerdere doelen en hebben meerdere doelgroepen  
In de locatie-uitwerkingen komt naar voren dat de regionale hubs bijdragen aan het ontlasten van het hoofd- of regionale wegennet en het bieden van alternatieve manieren van reizen. Ook is te zien dat veel hubs tegelijkertijd gebruikt worden als wijkhub voor gebiedsontwikkeling en dat hubs bijdragen aan klimaatdoelen door minder gereden kilometers.  
Vanuit de regionale hubstrategie wordt gekeken naar regionale en wat grotere hubs gericht op de auto. Mede doordat hubs vaak ook aan een woningbouwontwikkeling gekoppeld zijn, hebben hubs vaak tegelijkertijd een meer lokale functie. Voor deze lokale functie is met name ook de fiets een belangrijke vervoerwijze. Voor de P+R Muiden wordt op dit moment kentekenonderzoek uitgevoerd om de verhouding tussen het regionale en meer lokale gebruik beter in beeld te krijgen.
3. De potentiële capaciteit wordt onvoldoende gehaald  
Vanuit het verbeteren van bestaande plekken gaat het in de locatie-uitwerkingen vaak om een groei van enkele honderden P+R-plekken. In de regionale hubstrategie wordt echter op een aantal corridors een potentie geconstateerd van enkele duizenden plekken per hub.
4. Investing en exploitatie zijn nog nauwelijks aan bod gekomen  
In de locatie-uitwerkingen zijn vragen over investering en exploitatie nog nauwelijks aan bod gekomen. Dit is mede te verklaren doordat bekend is dat bestaande P+R's hoogstens kostenneutraal te exploiteren zijn, maar dat er vaak geld bij moet en dat budgetten ook bij overheidspartijen onder druk staan. In de aanpak voor 2022 is beschreven dat de locatie-uitwerkingen zich op het gebied van investering en exploitatie in de praktijk moeten bewijzen. Doordat deze onderwerpen nog niet aan de orde zijn gekomen, hebben de regionale hubs zich ook nog niet op dit vlak kunnen bewijzen. Wel geldt dat in de hubstrategie van de provincie Noord-Holland extra aandacht wordt besteed aan governance en exploitatiemodellen.

### **Aanbevelingen**

Op basis van de geleerde lessen worden de volgende aanbevelingen gedaan voor de regionale hubstrategie

1. Kijk ook naar lokale functie van een regionale hub  
Regionale hubs hebben vaak ook een functie voor de directe omgeving en woningbouwplannen hier. Neem deze meer lokale functie mee bij de ontwikkeling van regionale hubs en houd hiermee rekening bij de voorzieningen en de vervoerwijzen die een plek krijgen op de hub.
2. Ga door met locatie-uitwerkingen  
In de locatie-uitwerkingen komen vanuit het verbeteren van het bestaande interessante vragen aan bod, zoals de doelgroepen van een hub, de overlap met andere hubs en later in planvorming oom investering en exploitatie. Zet deze locatie-uitwerkingen die leiden tot verbeteringen op kortere termijn dan ook door.
3. Doe onderzoek naar grotere hubs op langetermijn  
Vanuit het bestaande verbeteren en uitbreiden wordt de potentiële capaciteit van regionale hubs uit de regionale hubstrategie niet gehaald. Het advies is dan ook om een onderzoek te

starten naar enkele grote regionale hubs, op enige afstand van Amsterdam op lange termijn. Wat zijn geschikte plekken hiervoor, wat is de plek in de ketenreis en welke voorzieningen zijn nodig en mogelijk? Kijk hierin ook vroegtijdig naar de exploitatie en verschillende modellen hiervoor en toets de hypothese en de voorwaarden hiervoor dat grotere hubs vanwege de grotere massa en schaalvoordelen, een betere exploitatie kunnen genereren.