NATIONAAL FIETSCONGRES

18 juni 2020

DIEN UW SESSIE-VOORSTEL IN!

Welk onderwerp verdient meer aandacht, heeft u verder gebracht, moet volgens u gedeeld worden met andere professionals en hoort daarom in het programma van het Nationaal Fietscongres? Laat het ons weten. Stuur uw sessie-voorstel in!

INSPIREER UW VAKGENOTEN MET NIEUWE ONDERZOEKEN, INZICHTEN, RESULTATEN EN IDEEËN OP HET GEBIED VAN FIETS.

BELANGRIJKE DATA

30 maart 2020
Deadline inzenden sessie-voorstellen

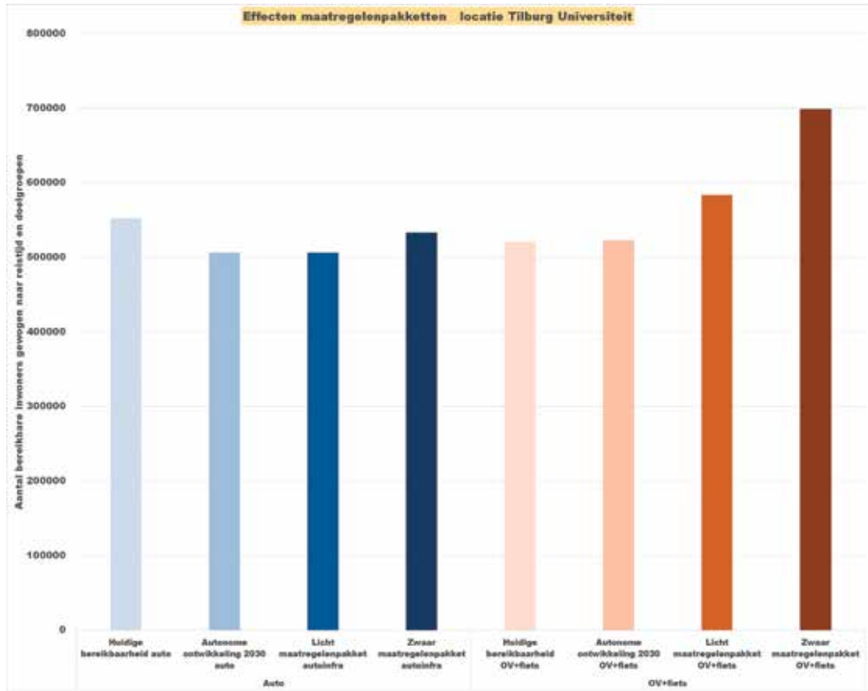
24 april 2020
Bekendmaking van de goedgekeurde sessie-voorstellen

WWW.NATIONAALFIETSCONGRES.NL/SESSIE-VOORSTEL-INDIENEN

ORGANISATIE acquirepublishing WIJ VERBINDEN GASTHEREN Provincie Noord-Brabant 's-Hertogenbosch Regio Noordoost Brabant

EEN NIEUWE KIJK OP BEREIKBAARHEID

Automobiliteit



GASTHOOFDREDACTEUR
HANS VOERKNECHT
SENIOR CONSULTANT MOVE MOBILITY

"Met het vergelijkingsmodel 'Een nieuwe kijk op bereikbaarheid' is onder meer de bereikbaarheid voor de locatie Tilburg Universiteit in beeld gebracht. We zien dat er een autonome daling is vande autobereikbaarheid. Deze daling is zelfs niet te compenseren met een zwaar maatregelenpakket voor de auto."

Zo werkt de **‘nieuwe kijk op bereikbaarheid’**

Op de volgende pagina’s treft u acht gesprekken op verzoek van de gasthoofdredacteur aan over ‘Een nieuwe kijk op bereikbaarheid’. Hieronder een uitleg over deze nieuwe methodiek in het kader van het thema Automobiliteit.

In de methodiek en het instrumentarium van het project “Een nieuwe kijk op bereikbaarheid” worden bereikbaarheid en de effecten van ingrepen daarop op systeemniveau bekeken. Als het gaat om het in beeld brengen van de (huidige en toekomstige) bereikbaarheid, gaat het om de reistijd, de kosten en de waardering van de reis in termen van comfort en het feit dat diverse groepen in de samenleving deze combinatie verschillend waarderen.

Hierdoor kan ‘bereikbaarheid’ enorm verschillen tussen groepen in de samenleving. Beschouwingen over bereikbaarheid zijn alleen zinvol wanneer daarbij rekening gehouden wordt met de mogelijkheden, wensen en belangen van elke doelgroep en het totaal daarvan.

Wanneer nagedacht wordt over ingrepen ten behoeve van bereikbaarheid vergt dat de gecombineerde inzet van:
Infra-ingrepen, Mobiliteitsdiensten, Ketenmobiliteit/MaaS, Effecten van prijsmaatregelen, Parkeerbeleid, Comfortaspecten, Ruimtelijke keuzes (concentratie/spreiding) en zicht op de effecten voor groepen in de samenleving.

Door de ontwikkelde methodiek is het mogelijk om de effecten van (combinaties van) ingrepen in al deze onderdelen van bereikbaarheid in beeld te brengen, met elkaar te vergelijken en onderling af te stemmen. Is het nodig om de capaciteit van het wegennet verder te verruimen of is het effect van slim P+R en P+Fiets groter, goedkoper en wellicht zelfs gunstiger voor de doorstroming van het autoverkeer dan de capaciteitsverruiming van een knelpunt? Om deze complexe materie in de greep te krijgen zijn drie nieuwe dimensies toegevoegd aan het bestaande instrumentarium.
Echt multimodaal. Er is een multimodaal netwerkmodel opgesteld dat naast auto, fiets en looplinks ook het ov-netwerk en de dienstregeling bevat tussen alle haltes in Nederland. Parkeren en overstappen worden behandeld als aparte schakels in dit netwerk. Alle schakels hebben voor elke modaliteit een waarde voor reistijd, tarief/kosten en voor discomfort. Doelgroepen reageren verschillend op deze kenmerken.

Effecten (dis)comfort in beeld. Veel gedragseffecten laten zich verklaren vanuit (dis)comfort. Is de overstap prettig? Kun je gemakkelijk je auto parkeren of je aansluitend (openbaar) vervoer vinden. Zijn er genoeg OV-fietsen? Wat is het effect van een sociaal onveilige carpoolplek?

Gedifferentieerd naar doelgroep. Het maakt nogal uit of je van je baas gratis mag reizen en/of parkeren, of dat je dergelijke kosten zelf moet betalen. De methodiek houdt ook rekening met de attitude voor het gebruik van fiets/ov en voor deelauto en deelfiets. Voor de ene groep is luxe belangrijker dan de andere. Graffiti in metrovoertuigen houdt hele doelgroepen uit de metro, terwijl anderen daar geen probleem mee hebben. De voorkeuren, wensen en belangen van doelgroepen zijn op basis van CBS/OVIN in beeld gebracht en opgenomen in de database. Zo worden de effecten van gedragscampagnes per doelgroep vertaald naar bijvoorbeeld het gebruik van de auto.

Voor elke deur-tot-deur-rit zijn er legio combinaties van modaliteiten die door de reiziger gebruikt kunnen worden. Per doelgroep wordt de kansrijkheid van combinaties beoordeeld. Bijvoorbeeld voor forensen die bij een stringenter parkeerbeleid willen uitwijken naar woonwijken om daar gratis te parkeren en te voet of anders met fiets of tram verder te reizen. Als die neiging te groot is, wordt verkend of parkeerhubs op afstand een alternatief zijn, al of niet in combinatie met nieuw ov, P+Fiets in combinatie met verbeterde fietsverbindingen of met busjes van specifieke werkgevers (bedrijvenlocaties). De gedragsveranderingen leveren dan inzicht in het (auto)gebruik op knelpunten, de effecten op doorstroming en op emissies.

Met deze benadering wordt per doelgroep en locatie in beeld gebracht hoeveel arbeidsplaatsen of inwoners er met logische combinaties van modaliteiten bereikt kunnen worden binnen beschikbare reis(tijd)budgetten. Dit maakt verschillen zichtbaar in ontplooiingsmogelijkheden tussen doelgroepen en hoe beleidsingrepen doorwerken in de verplaatsingsmogelijkheden. En of bedrijven voldoende bereikbaar zijn voor hun (beoogde) werknemers. Ook kan de mobiliteit van woonwijken op maat worden gesneden worden op de doelgroep. Die wordt immers voor een buitenwijk voor hoge inkomens anders ingericht dan voor een vooroorlogse schilwijk.

De effecten voor de gehele samenleving komen in beeld door het sommeren van de resultaten voor doelgroepen, bedrijven(locaties), woonwijken, gemeenten en voor de regio. Voor de besluitvorming en de onderhandelingstafel is het ‘kunnen vergelijken’ van in eerste instantie ongelijksoortige beleidsingrepen en het inzicht in de effecten voor doelgroepen zeer relevant.

Kijk **breed!**

HANS VOERKNECHT
SENIOR CONSULTANT MOVEMOBILITY

Een brede kijk op bereikbaarheid. Open deur? Laten we eens kijken wat ervoor nodig is. Het gaat dan om een instrumentarium en het proces. Wat betreft het instrumentarium: we zijn erin geslaagd een aanpak te creëren, waar we alle mogelijke beleidsingrepen en combinaties ervan in beeld brengen ten behoeve van onderdelen van het beleid. Ook brengt het de effecten ervan in beeld voor diverse groepen in de samenleving. Zo heeft nieuwe auto-infrastructuur weinig effect voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven, of voor mensen die altijd op de fiets of met ov reizen. Evenzeer komt de vraag op of de automobilist er zelf baat bij heeft, dan wel juist meer ruimte op de weg zal ervaren door investeringen in fiets en ov-infrastructuur.

En dan het proces. Toen CROW een aantal jaren geleden Wikken en Wegen ontwikkelde - eerst een breed aantal alternatieven verkennen voordat je een selectie nader uitwerkt - gaven consultants aan dat deze tool zeker in 90 procent van hun adviesaanvragen gebruikt zou moeten worden. Kijken we nu terug, zien we dat het nauwelijks is toegepast. Wat blijkt? Bij offerte-uitvragen is vaak al te ver op één oplossing ingezoomd, terwijl betrokkenen vermoeden dat andere oplossingen waarschijnlijk beter zouden zijn.

Ik kan het dus niet vaak genoeg zeggen: kijk breed!

Wat we u in de volgende pagina’s aanbieden is opnieuw een kans om instrumenteel en procesmatig breder te kijken, geld te besparen, meer draagvlak te creëren en integrale doelen te behalen door onderbouwd de juiste investeringen in auto-, fiets-, of ov-infrastructuur te doen, evenals in aanvullende maatregelen, dan wel in combinaties ervan.

Op www.verkeerskunde.nl/dossiers vindt u mijn uitgebreide voorwoord. Meer informatie over de tool vindt u in de CROW-brochure: ‘Auto of OV+fiets? Op weg naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem‘. Ook presenteer ik samen met een aantal mensen uit dit dossier dit instrument op 26 maart tijdens het side-eventprogramma van Building Holland in de RAI. Zie ik u daar? Dan praten we verder: www.buildingholland.nl

INHOUD DOSSIER

Links

24 BRAM VAN LIERE, MILIEUDEFENSIE
Groeien zonder automobiliteit

26 RUDIE DE BRUIN, IENW
Een waardevol bouwsteentje

28 PAUL KAMPS, REGIO GRONINGEN-ASSEN
‘Het model kwam op een heel goed moment’

30 LODEWIJK LACROIX, GEMEENTE DEN HAAG
Kan Den Haag groeien zonder automobiliteit?

Rechts

25 PAUL VAN DE COEVERING BUAS
Dit model sluit op het goede moment goed aan

27 CHRISTIAN NOBEL, INTERPROVINCIAAL OVERLEG
Kantelpunt: Impliciet wordt expliciet

29 ARJAN KLAPWIJK, PROVINCIE NOORD-BRABANT
Zien we die potentiële ov- en fietsreiziger ook echt?

31 LAURA NUGTEREN, BLAUW RESEARCH
ANWB-leden over gereduceerde ruimte voor automobilisten in steden

Michiel Wijnbergh

Groeien zonder automobiliteit

Kunnen we onze bereikbaarheid verbeteren zonder investeringen in automobiliteit? Sterker nog, leveren investeringen in fiets- en ov-infra op netwerkniveau soms méér baten op dan in automobiliteit? Kun je zo'n vergelijking zichtbaar maken? Bram van Liere: "Met die vraag stapten wij in 2017 naar onderzoeksbureau CE Delft."

"Een investering in ov en/of in fiets kan ook zomaar goed nieuws betekenen voor autogebruikers die zich gedwongen zien de auto te pakken, doordat er meer ruimte op de weg komt."

'Deze onderzoeksvraag is te groot voor dit budget', kreeg Van Liere te horen. Zaak dus om op zoek te gaan naar onderzoekspartners die evenzeer belang zouden hebben bij de onderzoeksuitkomst. Samen kwamen ze tot de volgende onderzoeksvraag: 'Kun je de maatschappelijke kosten en baten berekenen van een verbeterde bereikbaarheid van steden met het openbaar vervoer en fietsen? En zou een investering in ov en fiets zelfs een concurrerende investering kunnen zijn ten gunste van een betere autobereikbaarheid'?

CE Delft overtuigde met deze vraagstelling diverse overheidsorganisaties om financieel bij te dragen aan onderzoek. Van Liere: "Zij dragen immers maatschappelijke verantwoordelijkheid voor investeringen van publieke middelen in de fysieke infrastructuur. En de bedragen die daarin omgaan zijn substantieel, zowel voor auto- als voor ov-infra. Ook willen gemeenten graag weten hoe hun bereikbaarheid verbetert door investeringen. Zo trekken extra rijstroken immers vaak meer autoverkeer aan."

Brede aanpak

Milieudefensie, CE Delft en later Move Mobility kregen brede steun voor hun aanpak. De Fietsersbond haakte aan, evenals het ministerie van IenW, het Interprovinciaal Overleg, De metropoolregio Rotterdam Den Haag, de regio Groningen-Assen, OV-bureau Groningen-Drenthe, de provincies Noord-Brabant en Gelderland en de gemeente Tilburg. Daarnaast werd een wetenschappelijke klankbordgroep gevormd. Eind 2019 werden het onderzoeksrapport en de eerste versie van een nieuw vergelijkingsmodel gepresenteerd. Twee pilotuitvoeringen gingen aan deze presentatie vooraf.

"Trots en blij", is Van Liere met dit resultaat. "Het laat zien hoe je als regio de bereikbaarheid van mensen kunt verbeteren en luchtvervuiling en de klimaatcrisis kunt verminderen. Dit model laat zien dat je al verschil kunt maken met onderbouwde investeringen in infrastructuur. Aanvullende maatregelen zoals betalen naar gebruik zijn in dit model nog niet eens meegerekend."

Effecten in kaart

De belangrijkste aanleiding voor Milieudefensie en later ook voor de Fietsersbond was dat beleidsmakers uitstekend op de hoogte zijn van de impact van investeringen in de auto-infrastructuur, maar veel minder de effecten in kaart konden brengen van investeringen in fiets, ov en in de combinatie daarvan, laat staan dat ze die onderbouwd konden vergelijken met investeringen in auto-infra.
Van Liere: "De meerwaarde van onze aanpak is dat we nu per wijk en per doelgroep inzichtelijk maken wat de beste investering is op verschillende economische en maatschappelijke aspecten, waaronder bereikbaarheid. Want denk ook aan milieuaspecten en aan vervoersarmoede. Ik zou dus iedere overheid adviseren om gebruik ervan te maken. Zo kan een investering in ov en/of in fiets ook zomaar goed nieuws betekenen voor autogebruikers die zich gedwongen zien de auto te pakken, doordat er meer ruimte op de weg komt."

BRAM VAN LIERE
CAMPAIGNER KLIMAATRECHTVAARDIGHEID VERKEER BIJ MILIEUDEFENSIE

"Met dit model is een goede stap gezet om het voorheen onzichtbare effect van investeringen in ov en fiets ten opzichte van investeringen in automobiliteit zichtbaar te maken", besluit van Liere. "En het kan nog verfijnd worden. Uit de studie blijkt dat er nog veel 'laaghangend fruit' is te vinden. Met relatief lage kosten kan veel effect op de bereikbaarheid en de leefomgeving worden gehaald door maatregelen om de fiets en het ov te verbeteren."

Dit model sluit op het goede moment goed aan

Paul van de Coevering is lector Urban Intelligence bij BUAS en voor het onderzoeksproject 'Een nieuwe Kijk op Bereikbaarheid' lid van de wetenschappelijke klankbordgroep. Ssamen met Bert van Wee, Niels van Oort (TU Delft), Jurgen de Haan (CROW) en Marie José Olde Kalter (Universiteit Twente) keek hij naar de betrouwbaarheid van het rekenkundige deel van het model. Hoe kijkt hij terug op dit onderzoek en op het resultaat: een multimodaal vergelijkingsmodel?

PAUL VAN DE COEVERING
LECTOR URBAN INTELLIGENCE, BUAS

"Wij gaven feedback tijdens de ontwikkeling van het model en keken naar de manier waarop het instrument zou kunnen aansluiten bij de integrale beleidsopgaven van nu. Dan kom je op een instrument dat multimodaal moet zijn, flexibel, integraal en op doelgroepen gericht. Vervolgens keken we hoe die doelgroepbundeling en analyse in elkaar steken. Maar ook naar de werking van de koppeling van modaliteiten. We zijn ruim een jaar samen opgetrokken. Ik kijk terug op een mooi project waarmee naar mijn gevoel een steen in de vijver is gegooid."

Multimodale verplaatsingen

Voorheen werd vooral op basis van unimodale verplaatsingen gemodelleerd, legt Van de Coevering uit. In dit model is een slag gemaakt in het berekenen van multimodale verplaatsingen. Het gaat daarbij zowel om het berekenen van capaciteitsveranderingen als gevolg van inframaatregelen, als om het berekenen van multimodale bereikbaarheidseffecten voor specifieke doelgroepen.

"Dit model komt op het goede moment", stelt de lector. "Denk aan de langetermijnvraagstukken van nu: hoe breid je steden in? Welk effect heeft een verlaagde parkeernorm? Wat is de impact van deelsystemen? Tot nu toe hadden we geen benul welk effecten maatregelen op doelgroepen hadden. Denk bijvoorbeeld aan de opkomst van MaaS. Voor wie is dit een optie? De mensen die al een duurzaam hart hebben kiezen misschien voor deelauto's in plaats van voor meer ov, terwijl andere doelgroepen mogelijk nauwelijks worden bereikt. "

Comfortaspecten

De wetenschappers keken ook naar de meetbare impact van comfortaspecten. "Die blijven in dit model, deels een educated guess", zegt Van de Coevering, "hoewel sommige aspecten al wel verder zijn uitgewerkt. De onderbouwing kan deels dus nog verbeteren, maar het model geeft wel aan wat aannames hierover doen met de bereikbaarheid. En, heb je gaandeweg meer informatie en kennis over de impact van deze aspecten, dan kun je de parameters in het model aanpassen."

'Comfort' is een lastig onderwerp, erkent Van de Coevering, "want bij de beleving ervan, tref je om te beginnen al een groot verschil aan tussen perceptie ('de trein zit altijd vol') en werkelijkheid ('valt best mee'). Hierdoor zie je dat het openbaar vervoer hoger wordt gewaardeerd door gebruikers dan door niet-gebruikers. Dit geldt ook voor de fiets. Deze vraagstukken over beleving en attitudes moeten we opnemen in nationale verplaatsingsonderzoeken en gemeentelijke panels. Met deze kennis kunnen we de aannames valideren en integreren in het model. Het helpt om aannames te valideren."

Potentiële bereikbaarheid

"De grote meerwaarde van dit model is dat het de potentiële bereikbaarheid in beeld brengt, waarop je gedragscampagnes en financiële prikkels gericht kunt inzetten. En, gezien de inzet van publieke middelen in de infrastructuur is het logisch dat je goed kijkt naar bereikbaarheidseffecten op doelgroepen."
Van de Coevering zou het model willen aanbevelen als onderdeel van een toolbox. "Ik zie de charme in de combinatie van modellen en empirische data. Dit levert per doelgroep inzicht in het huidige verplaatsingsgedrag, in de bereikbaarheidseffecten van ruimtelijke en infrastructurele maatregelen en gedragseffecten. In die volgorde zegt het echt iets!"

> Logisch – gezien de inzet van publieke middelen – dat je naar het effect op deelgroepen kijkt

MODEL GEEFT GRIP IN DE DISCUSSIE NAAR INTEGRAAL BELEID EN INTEGRALE DOELEN

Een waardevol **bouwsteentje**

Rudie de Bruin is adviseur Monitoring en Evaluatie bij het Directoraat Generaal Mobiliteit van het ministerie van IenW en laat zijn licht schijnen over de monitoring- en evaluatiewaarde van het bereikbaarheidsmodel 'Een nieuwe kijk op Bereikbaarheid'.

Shutterstock

Sommige snelwegen kregen onbedoeld de functie van rondweg.

Nettie Bakker

Het ministerie was een van de onderzoekspartners. De Bruin: "Onze interesse lag vooral in het verrijken en aanvullen van het beschikbare monitorings- en evaluatie-instrumentarium." De huidige modellen voldoen op zich prima; maar er zijn altijd aspecten en ontwikkelingen die er (nog) niet inzitten. Je moet dus altijd blijven kijken naar mogelijke innovaties."

"Dit model geeft niet alleen inzicht in multimodale bereikbaarheidseffecten van infra-investeringen, maar ook in de mate waarin doelgroepen ervan profiteren. Dit sluit goed aan bij de ontwikkeling van het multimodale Mobiliteitsfonds dat plaats maakt voor meer unimodaal gericht Infrastructuurfonds, legt De Bruin uit. "Binnen het mobiliteitsfonds vallen de schotten tussen de modaliteiten weg. Dan is het goed om inzicht te krijgen welke effecten een investering heeft in samenhang met andere modaliteitsdomeinen. Daarnaast spreken we steeds meer over investeringen die in samenhang ook andere maatschappelijke doelen ondersteunen. Denk aan de energietransitie of klimaatdoelen. Die integrale afwegingen en effecten zitten nog niet zo goed in de huidige beleidsinstrumenten. Die zijn in grote lijnen gericht op het hoofdsnelwegennet, maar zeggen minder over bijvoorbeeld stedelijke bereikbaarheid."

Nieuwe mogelijkheden

"Voor het ministerie is dit juist van toenemend belang, want veel problemen op snelwegen worden mede veroorzaakt door lokaal verkeer dat deze infrastructuur gebruikt als veredelde rondweg. Tegelijkertijd heeft de snelweg een publieke functie, maar kan ook iedereen voor wie dat wenselijk is, er gebruik van maken? Vragen die met dit nieuwe model gesteld kunnen worden."

RUDIE DE BRUIN
ADVISEUR MONITORING EN EVALUATIE DGMO, MINISTERIE VAN IENW

"Voor ons is dit model overigens wel een begin. Om de resultaten echt als beleidsinformatie te kunnen inzetten, zou het nog verder moeten ontwikkelen. De onderzoekers werken daar al aan in pilots en toepassingen. Wij volgen deze uitkomsten met grote interesse. Ook zou het interessant zijn als het model nog uitbreidt, bijvoorbeeld met effecten op goederenvervoer of die van gedifferentieerd parkeerbeleid. Het is begrijpelijk dat deze componenten er in deze eerste fase nog niet in zitten, maar die informatie is uiteindelijk ook nodig voor beleidsonderzoek naar zero-emissie-stadsvervoer of de effecten van de trend 'van bezit naar gebruik'. En je zou natuurlijk ook de effecten van elektrische en zelfrijdende voertuigen graag willen modelleren."

Bijzondere samenstelling

Wat De Bruin tot slot wil benadrukken is de bijzondere samenstelling van het onderzoeksteam. Dat startte bij Milieudefensie en werd uiteindelijk een project waar alle overheden bij betrokken zijn geraakt, evenals de Fietsersbond tot aan een wetenschappelijke schil. "Alle partners delen een interesse in de ontwikkeling, maar kennen natuurlijk ook een eigen belang en doelen. Het mag met recht een unieke samenwerking worden genoemd, maar je kunt ook verwachten dat iedere partij op zijn eigen manier de uitkomsten formuleert. Wij zien de toegevoegde waarde met name aan de voorkant van beleidsontwikkeling. Het geeft bijvoorbeeld aan welke varianten je met het bestaande instrumentarium verder zou kunnen doorrekenen."

"Kortom, we komen nu in de situatie waarin we echt integraal moeten werken om integrale doelen te behalen. Dit model kan een ondersteuning zijn in de huidige dynamiek in mobiliteitsbeleid en lijkt een waardevol bouwsteentje in de discussie naar meer integraal beleid en integrale doelen."

Kantelpunt: Impliciet wordt expliciet

"Uitzoomend is het model 'Een Nieuwe kijk op Bereikbaarheid' belangrijk in de mobiliteitstransitie", zegt Christian Nobel, senior adviseur mobiliteit bij het IPO en onderzoekspartner. "We wisten wel dat we beter naar alle transportmiddelen moesten kijken en dat gebeurt ook wel, maar met dit model wordt dit intuïtieve vermoeden expliciet bevestigd. Én we krijgen concrete handvatten."

CHRISTIAN NOBEL
SENIOR ADVISEUR MOBILITEIT BIJ HET INTERPROVINCIAAL OVERLEG, IPO

Nettie Bakker

Nobel werd gebeld door CE Delft met de vraag of hij wilde meedenken over 'een model dat investeringen in automobiliteit vergelijkt met investeringen in openbaar vervoer en fiets'. "Ik zat hierna bij hen op kantoor en dacht: 'Hé, volgens mij zaten we hier al heel lang op te wachten'."

Mensen zullen zeggen, verwacht Nobel, "we wisten met z'n allen allang dat een investering in ov en fiets, afhankelijk van de locatie, meer effect kan hebben op bereikbaarheid, maar we kunnen het nu ook onderbouwen." Zijn grootste eureka-moment was de uitkomst dat je op sommige locaties zelfs de automobiliteit verbetert door investeringen in ov en fiets. "Zo'n uitkomst helpt de investeringsdiscussie. Ook als je bereikbaarheid voor automobilisten wilt verbeteren, zie je nu winst door investeringen in ov en fiets. Bereikbaarheid in het algemeen verbetert en dat is winst voor iedereen."

Daarnaast noemt Nobel het effect van maatregelen op doelgroepen en de rol die comfortmaatregelen daarin spelen. "Zo kan het blijken dat je met het verbreden van een N-weg de meeste mensen bereikt, maar dan wel in combinatie met goedkopere bustickets voor mensen voor wie autoparkeren in de stad te duur is. Niet iedereen is hetzelfde. Ik heb de indruk dat dit model een bredere blik op mogelijkheden biedt, zonder dat je erin verzuipt. Het geeft zowel inzicht als overzicht. Ik kan me voorstellen dat het veel mensen in provincie en gemeentehuizen helpt om verantwoorde beleidskeuzes voor te bereiden."

Verduurzaming stimuleren

De ambtelijke top van de provincies veerde in ieder geval op, herinnert Nobel zich. "De reactie was: eens kijken wat we hiermee kunnen. En wat blijkt: dit is een tool waar we wat aan hebben. Als je meer keuzes hebt, kun je ook beter de meeste duurzame keuze maken. Zo kun je als provincie verduurzaming stimuleren, door heel gerichte opties beschikbaar te stellen."

Nobel geeft als voorbeeld actueel overleg tussen provincies en gemeenten over ontbrekende schakels in bereikbaarheid. "We spreken bijvoorbeeld over hubs en kijken dan naar: kunnen we samen bouwen? Kan zo'n hub multifunctioneel zijn? Kan PostNL er pakketjes afleveren? Kan het een geschikte locatie zijn voor een kinderdagverblijf? Kan het een halte zijn van een snelbus? Met dit model kun je de effecten van diverse varianten zichtbaar en bespreekbaar maken."

Over je eigen grenzen kijken

Het model zoomt uit en dat is voor Nobel een van de belangrijkste toegevoegde waardes. Hij zou andere regio's en overheden dan ook adviseren om gebruik te maken van deze tool. "Niet in de laatste plaats omdat je altijd over je eigen grenzen moet kijken. Te veel en te vaak redeneren we in mobiliteitsland nog met oogkleppen voor en een focus op het eigen gebied, terwijl je altijd kunt opschalen in breed denken en kunt inzien dat de effecten van maatregelen op netwerkniveau van invloed kunnen zijn op maatregelen op lokaal niveau. En vice versa. En dan merk je ook nog dat mobiliteitsmaatregelen steeds explicieter moeten bijdragen aan de maatschappelijke doelen op het gebied van energie, klimaat en ruimte."

Nobel concludeert dat dit model een bredere integrale blik biedt dan de bekende modellen die met name naar bottlenecks kijken en adviseren waar de (snel)wegcapaciteit moet worden vergroot. "Met dit model kan een regio bijvoorbeeld laten zien welke fiets- + ov-maatregelen op decentraal niveau helpen de drukte op het rijkswegennet te ontlasten. Hoe mooi is dat?"

> Grootste eurekamoment: Je verbetert automobiliteit door investering in ov-fiets

‘INVESTERINGEN IN AUTOMOBILITEIT LEVEREN MARGINALE BEREIKBAARHEIDSWINST OP’

Dé bereikbaarheid bestaat niet, weet Paul Kamps, programmaleider Mobiliteit voor de Regio Groningen-Assen, sinds de regio een pilottoepassing uitvoerde met het model ‘Een nieuwe kijk op Bereikbaarheid’. “Bereikbaarheid is een optelsom van verschillende keuzevormen van reistijd, kosten en comfort voor verschillende doelgroepen. De een fietst een uur omdat het niets kost, de ander betaalt liever 25 euro om dezelfde afstand veel sneller af te leggen.”

‘Het model kwam op een heel goed moment’

Maatregeleffect op aantal bereikbare inwoners naar reistijd en doelgroepen. Legenda: zie kaartje op pagina 21.

Nettie Bakker

De regio Groningen-Assen werd twee jaar geleden benaderd om als pilotgebied te dienen voor een toepassing van het model ‘Een nieuwe kijk op Bereikbaarheid’. Kamps: “Wij hadden al volop geïnvesteerd in ov, vrijliggende busbanen, P+R’s en fietsinfrastructuur in het kader van bereikbaarheid en op basis van onze netwerkanalyse. Dit model kwam voor ons op het moment waarop we juist onze strategie en de effecten ervan op netwerkniveau wilden analyseren met het zicht op de toekomst. We zouden deze multimodale analyse nu met één model kunnen doen in plaats van met verschillende analysemethoden.”

Het duurde even voordat het model zo was ingericht dat het de werkelijkheid van de regio benaderde, herinnert Kamps zich. Bijvoorbeeld omdat dé reis Groningen-Assen, niet bestaat, legt hij uit, net zomin als het begrip bereikbaarheid eenduidig is. “Immers, dezelfde reis wordt door de een gemaakt met de fiets, de ander pakt de bus of trein, een derde stapt in de auto en een vierde persoon maakt een ketenreis. Een interessante uitkomst van de pilottoepassing is dan ook dat ‘bereikbaarheid’ afhankelijk is van de keuzes die verschillende doelgroepen hebben.” Verbetering van bereikbaarheid, stelt Kamps, heeft pas echt effect als verschillende doelgroepen erbij gebaat zijn.

PAUL KAMPS
PROGRAMMALEIDER MOBILITEIT VOOR DE REGIO GRONINGEN-ASSEN

Automobiliteit: marginale bereikbaarheidswinst

Wat het model bevestigde, vervolgt Kamps, is dat als we niets doen, de bereikbaarheid in de regio richting 2030 minder wordt en dat investeringen in automobiliteit over het algemeen een marginale bereikbaarheidswinst opleveren, terwijl met name investeringen in de fiets, en al helemaal samen met ov, een positief effect hebben op de bereikbaarheid.

De meerwaarde van het model is goed uit te leggen door het kaartmateriaal dat het model oplevert, zegt Kamps. Hoewel hier complexe berekeningen in het model achter zitten, is de kracht van de kaart dat deze in één oogopslag laat zien waar het om gaat. “Anders gezegd: met dit model zien we welke kosten én effecten een spoorlijn, fietspad of busbaan tussen Roden-Groningen of tussen Assen-Drachten oplevert en voor wie.” Waarmee Kamps benadrukt dat je ook vragen kunt stellen die niet direct voor de hand liggen of aan de orde zijn, maar die toch interessante gezichtspunten kunnen opleveren. “De hoofduitkomst voor onze regio was dat investeren in ov en fiets en in de combinatie ervan, in meerdere delen van de onze regio concurrerend(er) kan worden met de auto. Anderzijds geeft het ook plekken aan waar de auto het meeste effect heeft op bereikbaarheid.” Conclusie is dat investeringen in ov en fiets lonen, met het bijkomend effect dat als meer mensen van ov en fiets gebruik kunnen maken, ook de bereikbaarheid voor degene die de auto nodig heeft op peil blijft.

Een volgende toepassing zal zeker al een stuk sneller gaan, verwacht Kamps, waarmee hij een volgende toepassing niet uitsluit. Mede omdat het vraagstuk in de regio Groningen-Assen blijft: ‘Hoe vang je de groei op?’ Kamps: “De dilemma’s blijven.”

INVESTERINGEN IN OV EN FIETS LEVEREN IN TILBURG MEER OP DAN IN AUTOMOBILITEIT

Zien we die potentiële **ov- en fietsreiziger** ook echt?

Arjan Klapwijk is als ‘procesmanager regionaal ov voor de provincie Noord-Brabant’ altijd bezig met het verbeteren van het Brabantse openbaar vervoer. Of het nu gaat om de dagelijkse praktijk van de ov-concessies voor Oost- en West-Brabant of om de bijdrage van comfortabel ov aan de Brabantse mobiliteit, nu en in de toekomst. Het project ‘Een nieuwe kijk op Bereikbaarheid’ kwam langs bij de gemeente Tilburg voor een pilottoepassing. Klapwijk werd er vanuit de provincie bij gevraagd om mee te kijken en input te leveren aan de begeleidingsgroep.”

ARJAN KLAPWIJK
PROCESMANAGER REGIONAAL OV BIJ DE PROVINCIE NOORD-BRABANT

Nettie Bakker

Een groot deel van die input voor de Tilburgse pilottoepassing kwam uit het Brabants verkeersmodel, legt Klapwijk uit. De input voor RO-planning en de plannen en knelpunten op het gebied van infrastructuur werd in twee sessies bijeengebracht. Deze multimodale input geeft direct de meerwaarde van het instrument aan, stelt Klapwijk. “Het geeft inzicht in het (potentiële) belang van ov en fiets ten opzichte van automobiliteit voor de Tilburgse mobiliteit en de regionale bereikbaarheid. Bovendien werd mijn aanname bevestigd dat deze potentiële waarde én het potentiële gebruik van ov steeds worden onderschat. Het uitgangspunt dat de kortste reistijd voor reizigers altijd de belangrijkste motivatie is voor hun vervoerwijzekeuze, blijkt niet te kloppen. Er zijn doelgroepen die bijvoorbeeld geen geld hebben voor automobiliteit, of om milieuredenen geen gebruik willen maken van de auto, of zo veel mogelijk de fiets gebruiken omdat ze genieten van het bewegen.”

Onverwacht groot verschil

Voor Klapweg was het dan ook niet verrassend dat de uitkomst van deze pilot zijn indruk bevestigde dat investeringen in ov en fiets in deze regio een betere bereikbaarheid opleveren dan investeringen in automobiliteit. “Maar dat het verschil zo groot was, had ik niet verwacht. De gangbare uitkomst van MKBA’s is immers dat een investering in snelwegen weliswaar veel kost, maar ook veel oplevert, tegenover investeringen in ov die vaak meer kosten dan ze opleveren.”

Dit beeld wordt in de Tilburgse toepassing door het model volledig omgedraaid, met name voor de combinatie ov en fiets. “Maar dan ben je er nog niet”, relativeert Klapweg,”want al geeft het model een potentie aan, dit voordeel wordt pas effectief als het ov en de combinatie ov en fiets ook werkelijk worden gebruikt door die potentiële doelgroep. Stel dat een deel van die potentiële doelgroep nu in de auto rijdt. Hoe krijg je die overstap voor elkaar? Dat weet je dus pas na de investering.”

> De snelste reistijd van A naar B blijkt niet voor alle reizigers het belangrijkste te zijn

Stof tot nadenken

Deze constatering brengt Klapwijk op de stelling dat je weliswaar meer onderzoek moet doen naar die nieuwe aannames, maar ook dat je je met zo’n uitslag op zich toch wel achter de oren moet krabben. “Het is een grofstoffelijke vergelijking waarvan de uitslag aanleiding geeft tot nadenken en opnieuw af te wegen: ‘waar doen we wijs aan’?” Ook op Rijksniveau, bijvoorbeeld in de planvorming rondom Toekomstbeeld OV 2040, kan het een mooi hulpmiddel zijn.”

Klapwijk pleit wel voor verdere ontwikkeling. “Het model gaat uit van een aantal aannames over hoe mensen hun keuzes maken. Die lijken goed te kloppen, maar het is wel goed om die nog verder te toetsen aan de praktijk, daarvoor zijn steeds meer mogelijkheden. Om meer inzicht te krijgen in de werkelijke verplaatsingen die mensen maken, werken we met de data die mobiele telefoons genereren, in samenwerking met de BUAS. Nieuwe kennis op dit gebied kan natuurlijk weer als input dienen voor het model.”

Tot sluit wijst Klapwijk op de interessante samenwerking van de verschillende onderzoekspartners aan deze pilot, waaronder Milieudefensie, Fietsersbond en CROW. “Voor iedere partner gaf het model een uitslag die wat opleverde.”

Lodewijk Lacroix heeft een bijzondere relatie met het onderzoek en de toepassing van het model 'Nieuwe Kijk op Bereikbaarheid'. Vanuit zijn toenmalige functie als strategisch adviseur bij de Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, was hij een van de startpartners. Na zijn overstap als adviseur voor de gemeente Den Haag, maakte hij kennis met de uitkomst van het project: het toepasbare model 'Een nieuwe kijk op Bereikbaarheid'.

Kan **Den Haag** groeien zonder automobiliteit?

Shutterstock

De Hofweg naast het Binnenhof in het hart van Den Haag.

Nettie Bakker

Terugdenkend aan zijn kennismaking met het, toen nog, onderzoeksplan, herinnert hij zich met name een grote interesse. "De onderliggende onderzoeksvraag die Milieudefensie met CE Delft, als startpartner had geformuleerd intrigeerde mij: 'Kunnen steden groeien zonder automobiliteit?' Dit was een relevante strategische vraag omdat de steden in de MRDH hard groeien zonder dat er veel ruimte is om groeiende automobiliteit op te vangen, met daarnaast de doelstelling om CO2-emissies te verminderen met 30 procent tot 2025."

> Model toont effect van mobiliteits-investeringen als middel om maatschappelijke doelen te bereiken

De onderzoeksopzet zou een multimodaal, doelgroep- en gebiedsgericht onderzoek mogelijk maken en een link leggen met maatschappelijke opgaven. "Ik was benieuwd of dit zou lukken. Ook omdat verkeersmodellen in de praktijk moeilijk om kunnen gaan met de complexiteit van stedelijke multimodale mobiliteit. Dat het onderzoek breed werd gedragen door de veelheid aan onderzoekspartners was ook van belang om toen aan te haken."

Toepasbaar maken

En nu het resultaat. Wat kan het, na de toepassing in twee casussen, betekenen voor Den Haag? Lacroix: "Voor steden sluit het aan bij de mobiliteitstransitie naar duurzame (deel)mobiliteit in een schaarser worden ruimte door onder meer een groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Concreet zijn we nu met de modelontwikkelaars in gesprek om het model toepasbaar te maken voor Den Haag. We willen bijvoorbeeld kijken of we de resultaten van een eerder onderzoek door Motivaction naar mobiliteitsvoorkeuren op wijkniveau kunnen koppelen aan een Haagse toepassing. Ook willen we weten welke rol het kan spelen bij de bredere maatschappelijke opgaven als het gaat om milieu, klimaat, inclusiviteit en verkeersveiligheid. De zoektocht is daarbij naar een vorm die iets zegt over een set aan maatregelen, dus niet alleen over infra-investeringen maar ook over investeringen in gedrag en smart mobility. In de Haagse aanpak van mobiliteitstransitie willen we in samenspraak met de stad een brede set aan instrumenten inzetten. Ik ben erg blij met dit instrument en we zullen zien wat het oplevert voor de Haagse praktijk."

Meerdere doelgroepen

Lacroix verwacht dat het onder andere behulpzaam zal zijn voor gerichte maatregelen voor meerdere doelgroepen. "Kijk je met de bestaande modellen naar knelpunten in en om de stad dan kom je uit op knelpunten tijdens de spits. Zoom je daarop in dan kom je in grote lijnen uit op hoogopgeleiden die naar hun werk gaan.

LODEWIJK LACROIX
REGIOSTRATEEG MOBILITEIT BIJ DE GEMEENTE DEN HAAG

Betekent dit dan ook dat je andere doelgroepen niet goed bedient met spitsmaatregelen? Wij willen een inclusieve mobiliteitsaanpak en zijn benieuwd of het instrument daarbij kan helpen. Milieudefensie heeft begrijpelijk andere zorgen en dus ook andere verwachtingen van dit model. Dat is het mooie hieraan, dat je met verschillende doelstellingen toch tot één instrument komt."

Een mooie droom voor Lacroix is nog een aanvullende module voor voetgangers. "63 procent van de verplaatsingen tot 2,5 kilometer wordt in Den Haag lopend afgelegd, naast de rol van lopen in de ketenmobiliteit van en naar ov-haltes. En lopen is gezond, sociaal en goed voor de openbare ruimte. Wij starten ons mobiliteitsbeleid zeker in het Central Innovation District daarom vanuit de voetganger. Daar zou dus nog wel een extra modellering voor mogen komen."

Op www.verkeerskunde.nl/dossiers leest u de integrale bijdrage van Lodewijk Lacroix.

ANWB-LEDEN OVER GEREDUCEERDE RUIMTE VOOR AUTOMOBILISTEN IN STEDEN

'Ja, mits'

Met de ANWB-leden uit het panel van 'Denk mee met de ANWB' zijn we in gesprek gegaan over de transitie naar minder ruimte voor automobiliteit in steden. We hebben hierbij gekeken naar de mogelijke alternatieven voor automobiliteit binnen de stad en hoe gemeenten dit initiatief aantrekkelijker kunnen maken.

LAURA NUGTEREN
BLAUW RESEARCH, NAMENS 'DENK MEE MET DE ANWB'

Steeds vaker worden keuzes gemaakt voor plekken in steden waar automobiliteit minder kan worden gefaciliteerd. Argumenten die vaak genoemd worden, zijn dat de auto een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt, veel geluidsoverlast veroorzaakt en ook veel dure ruimte in de stad gebruikt. Zo worden grote steden of gebieden binnen steden vaker autoluw gemaakt.

Het merendeel van de ANWB-leden is positief over het invoeren van autovrije zones in steden. Men voelt de noodzaak voor duurzame klimaatoplossingen en gelooft dat autovrije zones hieraan kunnen bijdragen. Wel stelt men een aantal voorwaarden waar rekening mee moet worden gehouden bij de implementatie. Zo dienen gemeenten te investeren in voldoende parkeerplaatsen buiten de stad waarbij een goede aansluiting met het openbaar vervoer mogelijk is. Daarnaast dienen deze alternatieve vervoersoplossingen zowel financieel als in reistijd voordelen op te leveren. Tevens dient het ov van goede kwaliteit te zijn en frequent te rijden.

Citaat: *''Wat mij betreft moeten de alternatieven financieel en in tijd aantrekkelijk zijn. Dus niet duurder dan de auto en het mag ook niet veel meer tijd kosten. Daarnaast moet je kunnen vertrouwen op beschikbaarheid. Ik zou autovrije gebieden zeker kunnen accepteren. Maar het moet wel logisch zijn. Passend voor de locatie en het werken of wonen. Als goed uitgedragen wordt waarom er voor gekozen wordt en dat het in alles wordt doorgevoerd dan is het voor mij akkoord.''*

Citaat: *''Steden autovrij maken... daar heb ik geen probleem mee. De vraag is wel wat de steden doen om een goed alternatief te bieden. Leenfietsen, elektrische steps, goede P&R-plekken, goede fietspaden en goedkoop openbaar vervoer. Sommige steden doen daar meer voor dan andere. Dat zou beter kunnen als steden meer van elkaar leren.''*

Naast het ov ziet men ook de fiets als geschikt alternatief om het centrum van steden te bereiken, ook in combinatie met het ov. ANWB-leden zien hierin voordelen, zoals een veiligere stad met minder ongelukken, schonere lucht en een rustigere omgeving. De autovrije ruimte die beschikbaar komt, kan dan eventueel worden gebruikt om fiets- en wandelpaden te verbreden. Wel dient de gemeente voldoende fietsen beschikbaar te stellen die mensen kunnen gebruiken om hun reis te vervolgen.

Ook vindt men dat gemeenten rekening moeten houden met mindervaliden en ouderen, indien automobiliteit minder wordt gefaciliteerd in steden. Daarnaast dienen gemeenten goederenvervoer naar de detailhandel in de autovrije zone slim in te steken. Elektrische auto's of auto's op waterstof zouden hiervoor een oplossing voor kunnen zijn, volgens de ANWB-leden.

Citaat: *"Zolang ik nog kan fietsen lijkt mij de fiets een goed alternatief. Liever nog ga ik met de trein en daarna het laatste stuk met de fiets of lopend."*

Citaat: *''Bij een alternatief beleid, moet de bereikbaarheid beter worden. Zorg voor goed openbaar vervoer en voor ruime toegankelijkheid voor minder valide medemensen. We moeten wel in het achterhoofd houden dat een goede bereikbaarheid van wezenlijk belang is voor de winkeliers in een stad.''*

> Alternatieve vervoersoplossingen dienen zowel financieel als in reistijd voordelen op te leveren