

Publiekssamenvatting

Voorbeeldplannen fiets in de keten

Utrecht, 11 mei 2017

Aanleiding

Bij ketenvervoer maakt de reiziger gebruik van meerdere vervoersmiddelen om van A naar B te komen, bijvoorbeeld fiets en openbaar vervoer. Dit ketenvervoer biedt kansen en de regio's Groningen-Drenthe en het DAV-gebied (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden) grijpen deze kansen aan. In beide regio's werken provincie(s), gemeenten en andere partijen samen om het ketenvervoer te verbeteren. In het kader van de *Tour de Force*, de agenda fiets van de gezamenlijke overheden, hebben beide regio's plannen gemaakt om de rol van de fiets in ketenverplaatsingen te optimaliseren. Deze notitie geeft een samenvatting.

Kansen voor de reiziger

Het combineren van de fiets met het openbaar vervoer biedt de reiziger kansen. Openbaar vervoer is erg geschikt voor middellange en lange afstanden, terwijl fietsen geschikt is voor de kortere afstanden van en naar haltes. Hierdoor vergroot de fiets het bereik van haltes. Het ov-netwerk biedt, naast ontsluitende lijnen, snelle en frequente lijnen met weinig haltes. Zeker bij dit soort lijnen zijn er kansen voor de fiets. Door de haltes (ketenknooppunten) goed in te richten en bereikbaar te maken wordt gebruik van openbaar vervoer en fiets toegankelijker en hiermee ontstaat een goed alternatief voor de autoverplaatsing. Daarnaast biedt het combineren van meer functies op een knooppunt mogelijkheden voor de reizigers.

Kansen voor de samenleving

Ketenvervoer biedt ook kansen voor de samenleving. Zo kan er allereerst efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare (financiële) middelen voor verkeer en vervoer door verschillende vervoersmiddelen zo effectief mogelijk in te zetten.

Hiernaast kan ketenvervoer autogebruik reduceren en daarmee ook congestie en uitstoot verminderen. Dit hoeft niet per se te betekenen dat mensen de fiets en het openbaar vervoer combineren. Ook de combinatie fiets-auto biedt kansen. Zo kunnen mensen tot de rand van de stad reizen met hun auto om het laatste stuk in de stad te fiets af te leggen.

Voor onze landelijk gebieden biedt ketenvervoer vooral de kans om de mensen mobiel en de voorzieningen bereikbaar te houden. Knooppunten waar verschillende vervoersstromen samenkomen kunnen worden ontwikkeld tot ruimtelijke knooppunten met verschillende voorzieningen. Hiermee kan tegenwicht worden geboden tegen de afname van voorzieningen in de landelijke gebieden.

Technologische ontwikkelingen

Technologische ontwikkelingen geven aanleiding om juist nu in te zetten op het verbeteren van ketenvervoer en het benutten van de kansen die er zijn. Zo zijn er ontwikkelingen op het gebied van informatietechnologieën (Internet of Things, realtime reisinformatie) en we zien de opkomst van het

Mobility as a Service (MaaS) concept, waarbij mobiliteit steeds meer draait om de mogelijkheid je te kunnen verplaatsen, in plaats van om het hebben van een vervoersmiddel. Deze ontwikkelingen bieden een goede basis voor de ontwikkeling van ketenvervoer.

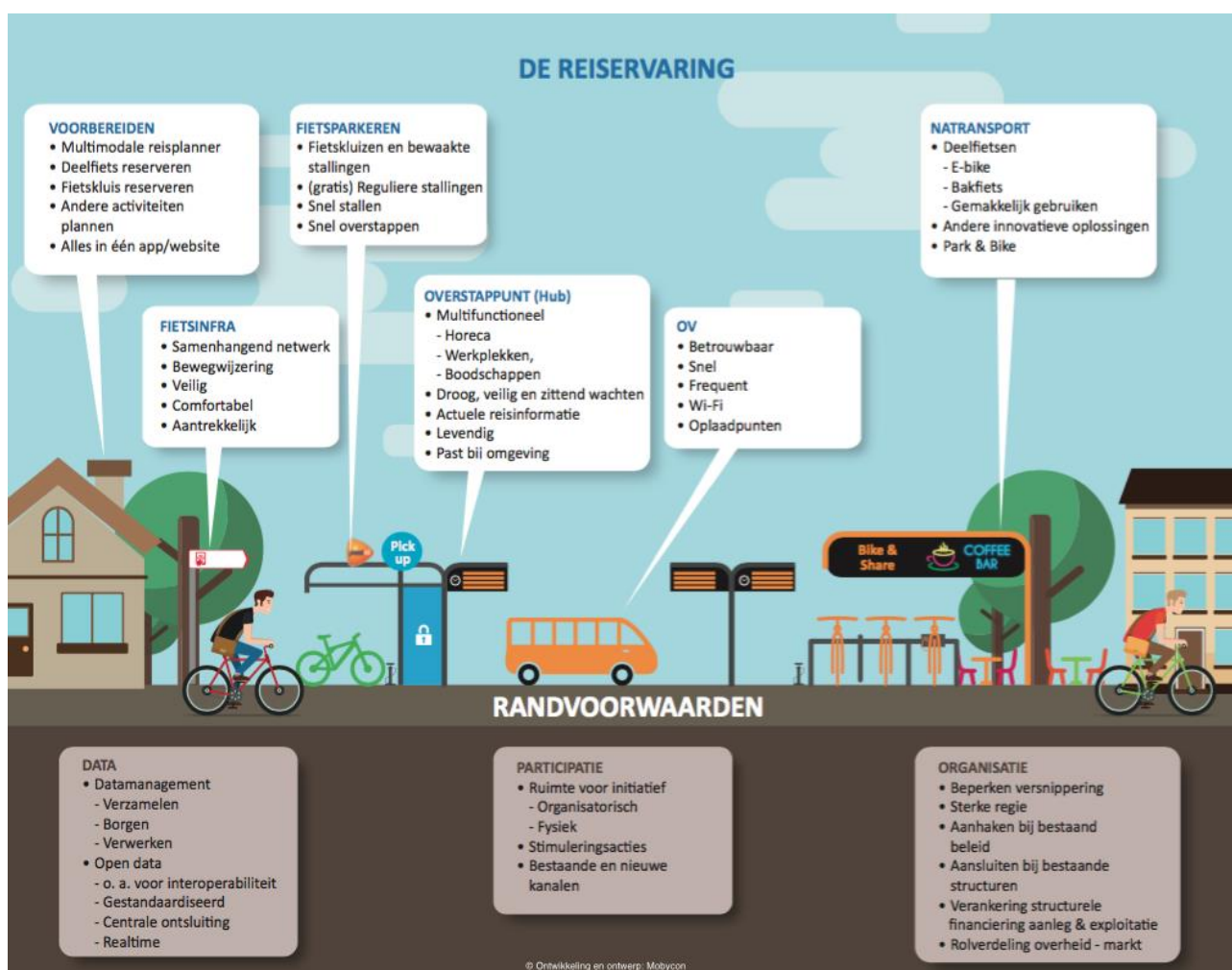
De regie over de keten

Om te kunnen voorzien in een succesvolle keten dient er samengewerkt te worden tussen verschillende partijen (overheden, belangenorganisaties) en tussen taakvelden binnen partijen (fiets, openbaar vervoer). Deze samenwerking is niet altijd vanzelfsprekend en dat is dan ook de reden dat de keten vaak versnipperd is en ook zo aanvoelt voor de reiziger. Een belangrijke opgave bij het verbeteren van ketenvervoer is dus het verminderen van deze versnippering.

In de twee voorbeeldregio's is dit gedaan door alle partijen te betrekken bij het gehele proces waarin de ketenplannen zijn gevormd en door uit te gaan van gezamenlijke doelen en belangen als duurzaamheid en de bereikbaarheid van de regio. Allereerst is er met alle partijen een visie gevormd over de toekomst van ketenvervoer in de regio's. Deze visie is vervolgens, wederom gezamenlijk, uitgewerkt in concrete doelen en maatregelen. Het resultaat bestaat uit twee plannen (één per regio) die worden ondersteund door de verschillende betrokken partijen.

De keten van deur tot deur

Bij het vormgeven van de doelen hebben de betrokken partijen de volgende vraag gesteld: "Wat willen we de reiziger bieden?". Het antwoord hierop staat overzichtelijk weergegeven in onderstaande infographic.



Boven de grond staan de aspecten weergegeven die de reiziger ervaart en onder de grond staan de randvoorwaarden die hierbij van belang zijn.

De keten in ontwikkeling

Het komende half jaar wordt dit plan uitgewerkt op de juiste schaalniveaus en ingevlochten in bestaand beleid waardoor de kansen van ketenvervoer optimaal zullen worden benut. Op de korte termijn gaan we onder andere het volgende merken in de twee regio's:

Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

- Het ketenplan komt tot uiting in de nieuwe ov-concessie van het DAV-gebied. Inschrijvers worden gestimuleerd met plannen te komen voor onder andere informatievoorziening, deelfietsen en fietsparkeren. Ook komt het ketenplan tot uiting in de ontwikkeling van het R-net concept in de regio.
- Er worden knooppuntregisseurs benoemd die de behoeften, ontwikkelingen en de samenhang bij specifieke knooppunten in de gaten houden en zo nodig ingrijpen. Doordat deze knooppuntregisseurs dichtbij de dagelijkse praktijk staan, kan er maatwerk worden geboden bij de verschillende knooppunten.

Groningen-Drenthe

- Er wordt een ketenregisseur benoemd. Zijn/haar rol is het overzien en bewaken van de gehele keten. Hierdoor wordt de versnippering blijvend tegengegaan.
- Op landelijk niveau wordt de samenwerking opgezocht op het gebied van (open) standaarden voor deelfietsen en wordt er gewerkt aan een multimodale reisplanner.
- Bestaand beleid wordt verrijkt met de uitkomsten van het ketenplan. Dit geldt voor het Hubsbeleid (beleid gericht op het ontwikkelen van vervoersknooppunten tot multifunctionele knooppunten) en ook voor beleid voor andere haltes (P+R's, bushaltes). Hiernaast krijgen onderwerpen als open data en regie over de keten meer aandacht.