



De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen

Maatwerk bieden door slimme oplossingen

De nieuwe bereikbaarheidsopgaven vergen een andere manier van – meer vraaggericht – denken:

- Van technische oriëntatie op infrastructuur naar gedrag van de reiziger en verlader;
- Van uniforme aanpak naar maatwerkoplossingen;
- Van infrastructuurgericht naar gebiedsgericht;
- Van openbaar vervoer, spoor, water en weg naar één samenhangend bereikbaarheidssysteem.

Daarnaast wordt er gezocht naar maatwerk. Bij de actualisering van de Gebiedsagenda's heeft de minister de regio's voorgesteld de bereikbaarheidsopgaven gezamenlijk aan te pakken met concrete maatregelen langs vijf sporen of oplossingsrichtingen: 'innoveren', 'infrastructuur' en 'in stand houden', 'informereren' en 'inrichten'. Deze vijf-sporen-benadering tezamen met een meer vraaggerichte oriëntatie komt in plaats van de "reflex" om infrastructuur uit te breiden.



Tenslotte komen we tot besluiten die uitgaan van meer flexibiliteit en stapsgewijze oplossingen door oog te hebben voor de veranderende omstandigheden en het voortschrijden van de kennis en de techniek (adaptief beleid).

Hieronder de vijf sporen op en rij. Met de voorbeelden wil het Ministerie van IenM inspireren om breder te denken over mogelijke oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven.

1. Inrichten

Mobiliteit wordt in belangrijke mate bepaald door ruimtelijke keuzes. Waar wonen we, waar werken we en waar recreëren we? Een goede bereikbaarheid combineert nabijheid (een zo kort mogelijke afstand tussen herkomst en bestemming) met snelheid. Daarom kan het veel winst opleveren om de ruimtelijke inrichting af te stemmen op de gewenste bereikbaarheid en de nabijheid

Voorbeelden:

- wonen en werken stimuleren rond knooppunten van OV, die bij voorkeur ook met de auto goed bereikbaar zijn;
- het bundelen van bedrijventerreinen op locaties die door weg, spoor en vaarwegen worden ontsloten. Dit gebeurt bijvoorbeeld al bij de containerterminals Twente en Alphen a/d Rijn;
- meer locaties met gemengd wonen, voorzieningen en werken opnemen in bestemmingsplannen;
- bij het plannen van woningbouw en andere voorzieningen rekening houden met de capaciteit van de wegen en het OV en de effecten op de bereikbaarheid.

2. In stand houden

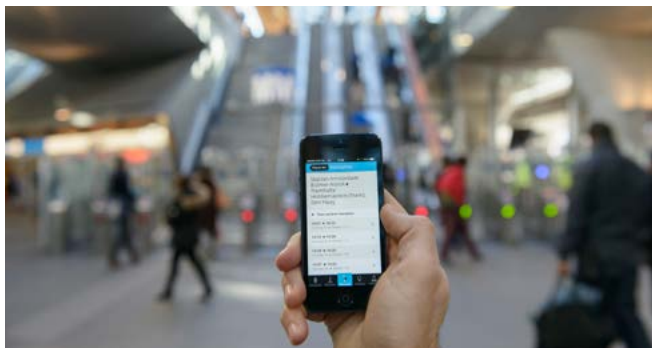
De Nederlandse infrastructuur wordt heel intensief gebruikt. Dat leidt tot slijtage en maakt regelmatig en tijdig onderhoud noodzakelijk. Daar is veel geld mee gemoeid. Door slimme keuzes te maken kan het in stand houden van de netwerken bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Daarbij biedt de samenwerking tussen meerdere beheerders kansen.

Voorbeelden:

- investeringen in (groot) onderhoud koppelen aan de ruimtelijke ontwikkeling van gebieden en proberen win-win situaties te creëren. Bijvoorbeeld door bij het vervangen van een kunstwerk meteen ruimte mee te nemen voor een fietspad of een busbaan;
- vervanging en renovatie slimmer en meer programmatisch gezamenlijk op te pakken als regio en Rijk om kostenvoordelen te halen en hinder te beperken;
- het opdrachtgeverschap van Rijk en regio combineren;
- (tijdelijke) verkeersmanagementmaatregelen op elkaar afstemmen;
- tegelijk met het groot onderhoud het hoofdwegennet en onderliggend wegennet beter te verknopen.

3. Informeren

Goede en actuele reisinformatie stelt mensen in staat om hun reis zo slim en efficiënt mogelijk te plannen: wanneer ze reizen en hoe ze reizen. Tijdens de reis helpt actuele reisinformatie hen in te spelen op veranderingen in het reisschema. Informatiediensten kunnen zo bijdragen aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Deze diensten worden door bedrijven geleverd, de overheid verstrekt de basisinformatie. Overheden kunnen de ontwikkelingen op dit gebied stimuleren in samenwerking met bedrijven, ook regionaal.



Voorbeelden:

- apps voor actuele multimodale reisinformatie, grote evenementen en de beschikbaarheid en het reserveren van parkeerplaatsen en P+R;
- feedback over milieueffecten;

- meer informatie beschikbaar maken voor gebruikers over:
 - zitplaatsen in de trein;
 - OV-fietsen en andere voorzieningen op stations;
 - de bereikbaarheid van en voorzieningen op goederenterminals;
 - de beschikbaarheid van ligplaatsen voor de binnenvaart.
- voor overheden:
 - in concessieverlening sturen op aansluiting tussen concessies en vormen van OV;
 - regionaal informatie delen over het gebruik van infrastructuur;
 - gezamenlijk regelscenario's opstellen voor meerdere vervoersmodaliteiten, inclusief parkeren en omleidingsroutes (verkeersmanagementmaatregelen).
- voor het goederenvervoer:
 - door informatiestromen te delen systemen digitaliseren en ladingstromen optimaliseren;
 - de planning van lading en schepen afstemmen op bedientijden en drukte bij bruggen en sluisen.



4. Innoveren

Innoveren kan door gebruik te maken van nieuwe technologie, zoals mogelijkheden om informatievoorziening en voertuig-technologie te combineren. Denk aan Intelligente Transport Systemen en Services (ITS), waarbij diverse technologieën worden ingezet om het verkeer en vervoer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken zonder noodzakelijkerwijs de fysieke infrastructuur te veranderen, met de zelfrijdende auto als voorbeeld.

Maar innovatie is op veel meer manieren mogelijk. Innoveren kan ook door een andere organisatie, waarbij een grotere rol is weggelegd voor de markt. Voor een betere bereikbaarheid zijn overheid, bedrijfsleven en gebruikers tenslotte samen verantwoordelijk. Ook is innovatie mogelijk door gedrag goed te volgen en daarop in te spelen. Dat kan door slimme afspraken, bijvoorbeeld tussen werknemers, werkgevers, overheden en vervoerders (zoals OV-bedrijven). Die afspraken kunnen lokaal en regionaal worden gemaakt, helemaal gericht op de plaatselijke situatie. Hiermee zijn al vele positieve resultaten geboekt

Voorbeelden:

- samen met onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en andere grote instellingen afspraken maken over lestijden of bezoeken, zodat reizigersstromen meer verspreid worden over de dag;
- meer flexibiliteit in woon-werkverkeer mogelijk maken met mobiliteitsbudgetten, gekoppeld aan afspraken over parkeerplekken. Het Nieuwe Werken biedt mogelijkheden om (deels) buiten kantoor te werken;
- het belonen van reizen buiten de spits (spitsmijden);
- slimme afspraken maken over de aansluitingen van verschillende vormen van OV en meer en betere fietsvoorzieningen;
- te zorgen voor fietssnelwegen (ook in combinatie met het stimuleren van het gebruik van de e-bike);
- autodelen stimuleren, ook in combinatie met OV;
- voor het goederenvervoer:
 - afspraken over de openingstijden van terminals;
 - het stimuleren van distributie aan de randen van de dag;
 - stedelijke distributiecentra bevoorraden met lange zware vrachtoertuigen (LZV's) en van daaruit goederen verder distribueren in de stad met kleine, schone voertuigen
 - afspraken maken over het bundelen van ladingstromen;
 - afspraken maken over het verschuiven van vervoer van weg naar spoor en binnenvaart;
 - afspraken maken met douane en inspectie over het verhogen van de efficiëntie van controles;
 - door betere samenwerking vaarwegen beter benutten;
 - ITS-toepassingen: eerst treintje rijden en later gebruikmaken van de zelfsturende auto.



5. Infrastructuur

Ook investeringen in infrastructuur behoren uiteraard tot het pakket van oplossingen. Gegeven de voorziene maatschappelijke en technologische ontwikkelingen is de verwachting dat de hierboven genoemde sporen een prominente rol zullen spelen bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst. Wanneer deze maatregelen het probleem onvoldoende oplossen, komt uitbreiding van infrastructuur aan de orde. Daarbij wordt eerst gekeken naar kleinere ingrepen voordat grootschalige investeringen in beeld komen, afhankelijk van de beschikbare budgetten. Investerings worden daar gedaan waar het economisch rendement het hoogste is. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft aan dat de main-, brain-en greenports met hun achterlandverbindingen prioriteit hebben.

In de kabinetsperiode Rutte II (tot 2016) lopen tientallen grote infrastructuurele projecten. Meer informatie over MIRT staat op <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>.