

Crossing the line in het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid

op zoek naar nieuwe indicatoren voor stedelijke bereikbaarheid

Johannes Beuckens – Gemeente Amsterdam – J.Beuckens@amsterdam.nl

Jan Duffhues – Gemeente Amsterdam – J.Duffhues@amsterdam.nl

Fokko Kuik – Gemeente Amsterdam – F.Kuik@amsterdam.nl

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

Samenvatting

Steden zijn weer in trek. De bereikbaarheid van steden in de Metropoolregio Amsterdam staat al onder druk en met meer bewoners, bezoekers en bedrijven is de verwachting dat de drukte op de vaak toch al kwetsbare openbare ruimte en stedelijke netwerken alleen maar toeneemt. In het MIRT onderzoek stedelijke bereikbaarheid in de MRA staat de vraag dan ook centraal op welke manier de bereikbaarheid in de stedelijke gebieden in de Metropoolregio bij toenemende verstedelijking, kan worden verbeterd.

In het MIRT onderzoek wordt geconstateerd dat het stedelijk deel van een deur-tot-deur reis nu al het meest kwetsbare deel is. Kwetsbaar in de zin van reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Tegelijkertijd lopen we er tegenaan dat het vooralsnog niet goed mogelijk is de kwaliteit van de deur-tot-deur reis en vooral die van de first en last mile daarin te meten. Hierdoor blijven ook mogelijke oplossingsrichtingen buiten beeld. In dit paper gaan we dan ook in op het analyse-instrumentarium dat hoort bij nieuwe type opgaven en kansen die meer concentratie op stedelijke ontwikkelingen met zich meebrengt.

Tijdens het CVS willen we graag met de deelnemers discussie over de mogelijkheden die nieuwe (big)data bieden en hoe ook de voordelen van meer nabijheid beter tot hun recht kunnen komen.

1. Steden groeien, bereikbaarheid verandert

1.1 Steden groeien

De stad is weer in trek. Amsterdam groeit al enige jaren met 10.000 inwoners per jaar en ook andere steden groeien weer. Jongeren kiezen meer en meer voor een stedelijke omgeving en anders dan tot 10 jaar geleden vertrekken jonge gezinnen niet meer massaal naar groeisteden maar blijven ze steeds meer wonen in de stad. Naast het aantal bewoners groeit ook het aantal bezoekers en arbeidsplaatsen in de stad. Hierdoor neemt de druk op de vaak toch al kwetsbare openbare ruimte en stedelijke netwerken verder toe.

1.2 Bereikbaarheidsvraagstukken veranderen

Met deze ruimtelijk demografische ontwikkeling veranderen ook de mobiliteitspatronen in en rond de stad. De groei van de fiets lijkt, zeker met de komst van de e-bike nog niet ten einde. Het openbaar vervoer profiteert van de groeiende bevolking en stedelijke dichtheid. En de vanzelfsprekendheid van het hebben van een eigen auto is zeker in de hoogstedelijke gebieden op zijn retour.

Met deze ontwikkeling komt de vraag aan de orde of de antwoorden op de bereikbaarheidsvraagstukken in de nabije toekomst nog wel dezelfde moeten zijn als die van de afgelopen jaren. Gaat het nog steeds om het oplossen van capaciteitsproblemen op de hoofdroutes tussen de steden of zijn de opgaven inmiddels van een andere orde en horen daar ook andere strategieën bij? Is nabijheid niet een minstens zo belangrijke factor als bereikbaarheid aan het worden en hoe kan hier met indicatoren invulling aan gegeven worden?

Deze vraag staat ook centraal bij de start van het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, waartoe eind 2013 besloten werd in het Bestuurlijk Overleg MIRT voor de Noordvleugel. In het MIRT onderzoek wordt geconstateerd dat het stedelijk deel van een deur-tot-deur reis nu al het meest kwetsbare deel is en dat alles er op wijst dat het de komende jaren alleen maar drukker wordt.

Tegelijkertijd lopen we er tegenaan dat het vooralsnog niet goed mogelijk is de kwaliteit van de deur-tot-deur reis en de first en last mile daarin te meten. Nieuwe technieken maken het steeds beter mogelijk de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van een deur-tot-deur reis te analyseren, maar vooralsnog worden vooral stukjes van de deur-tot-deur reis of slechts één van de kwaliteitsaspecten gemeten.

In het DO MIRT van 15 september ligt dan ook het voorstel voor gezamenlijk tussen Rijk en regio een werkmethode op te laten stellen om de kwaliteit van de deur-tot-deur reis te kunnen beoordelen. Vooruitlopend op de uitkomst van dit overleg willen we in dit paper vooral inzoomen op het analyse-instrumentarium dat hoort bij nieuwe type opgaven en bij de kansen die meer concentratie op stedelijke ontwikkelingen met zich meebrengen.

1.3 Opbouw

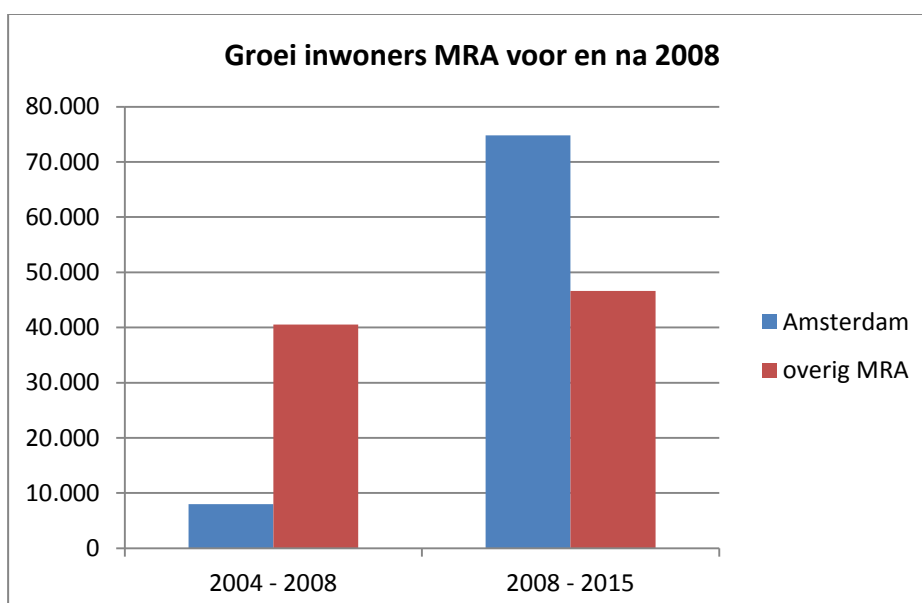
In hoofdstuk 2 laten we eerst zien hoe de stedelijke ontwikkeling van de laatste jaren de bereikbaarheidsopgaven verandert. Hoe hebben de aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers zich in de MRA ontwikkeld en tot welke veranderende verplaatsingspatronen leidt dat? In hoofdstuk 3 beschrijven we vervolgens op welke manier traditioneel met bereikbaarheidsknelpunten wordt omgegaan en wat de mogelijkheden van nieuwe technieken zijn, waarna we in het vierde hoofdstuk verkennen welke mogelijkheden er zijn om te komen tot (nieuwe) indicatoren en analysemethoden om de nieuwe bereikbaarheidsopgaven en kansen van stedelijke ontwikkelingen beter in beeld te krijgen. Door deze drie hoofdstukken heen hebben we een voorbeeldcase opgenomen om de problematiek te illustreren. In hoofdstuk 5 sluiten we af conclusies en discussie over het beter kunnen beoordelen van de kwaliteit van de deur-tot-deur reis.

2. Ruimtelijke ontwikkelingen in de MRA en de gevolgen voor verplaatsingspatronen

2.1 Ontwikkelingen voor en na 2007

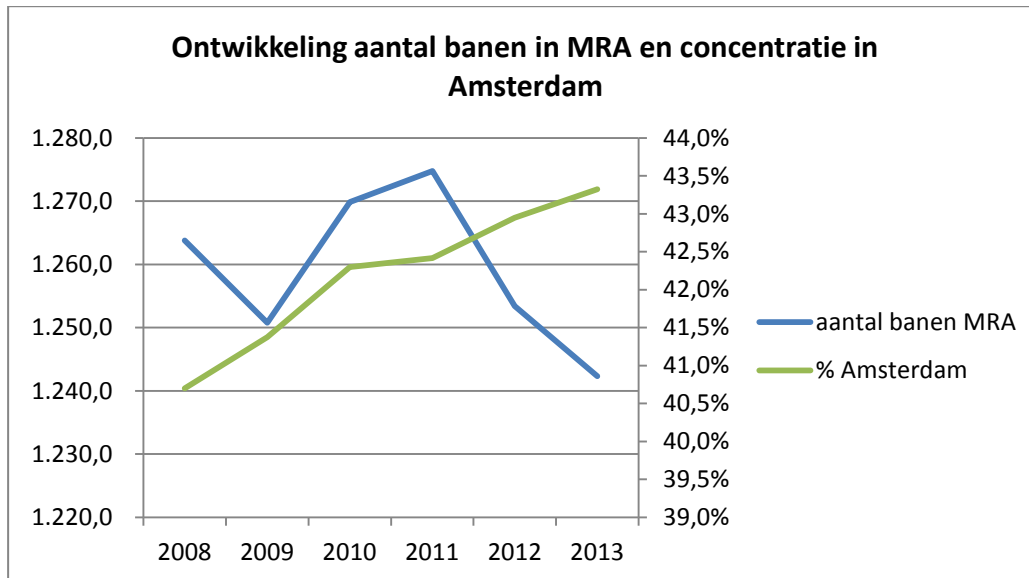
Sinds 2007 neemt de populariteit van de centrale stad ten opzichte van de omliggende stedelijke regio weer toe. In de Verenigde Staten wordt dit verschijnsel aangeduid met de *Great Inversion*: niet langer de patronen van suburbanisatie, die sinds de jaren '40 hebben plaatsgevonden, maar een hernieuwde groei van (binnen-)steden.

Tussen 2004 en 2008 kwam de inwonersgroei van de MRA (zo'n 50.000 inwoners) vrijwel geheel voor rekening van de groeigemeenten rond Amsterdam. Tussen 2008 en 2014 groeide de MRA met bijna 120.000 inwoners veel harder. Meer dan de helft van die groei, 63.000 inwoners, kwam terecht in Amsterdam. In traditionele groeigemeenten als Purmerend en Haarlemmermeer kwam de groei nagenoeg tot stilstand. Almere kon als uitzondering daarop de groei nog enigszins bijbenen en nam toe met 13.000 inwoners.

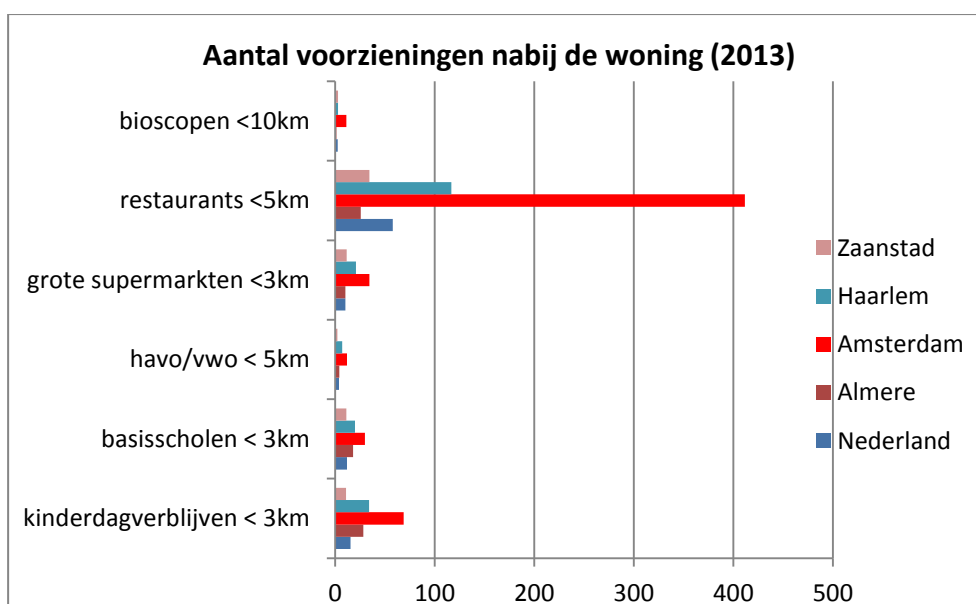


De groeiende bevolking in steden liet zich daarbij weinig gelegen liggen aan woningbouwprogramma's. Ook in stedelijke wijken waar woningaantallen niet toenamen steeg de bevolking; andersom zijn er gemeentes in de MRA die meer woningen dan inwoners hebben toegevoegd sinds 2008. Dit heeft in Haarlem en vooral Amsterdam voor het eerst in decennia tot een stijgende woningbezetting geleid.

Niet alleen de inwoners, maar ook de banen concentreren zich meer in steden. Het aantal banen in de MRA fluctueerde de laatste jaren als gevolg van de crisis, maar de concentratie in Amsterdam zette zich consequent voort.



De concentratie van voorzieningen is in de traditionele steden eveneens het hoogst: Amsterdam heeft de meeste voorzieningen nabij de woning, op grote afstand gevolgd door Haarlem. Met name voor niet-dagelijkse voorzieningen (cultuur, horeca) heeft Amsterdam binnen de MRA een zeer sterke centrumfunctie.



Ook ondernemers weten recent de weg naar binnenstedelijke milieus weer te vinden. IKEA experimenteert internationaal met winkels in binnensteden. In Amsterdam trekken de Praxis en Gamma weer terug de binnenstad in, door kleine winkels te openen in stadsstraten. De bezoekers van deze winkels fietsen of lopen daar naartoe, wat betekent dat ze niet meer in de auto over de snelweg naar de randgebieden hoeven te rijden. Dit is goed voor de bereikbaarheid van zowel de bezoekers van de Praxis, als voor de mensen die nog wel op de snelweg rijden, aangezien er minder congestie ontstaat.

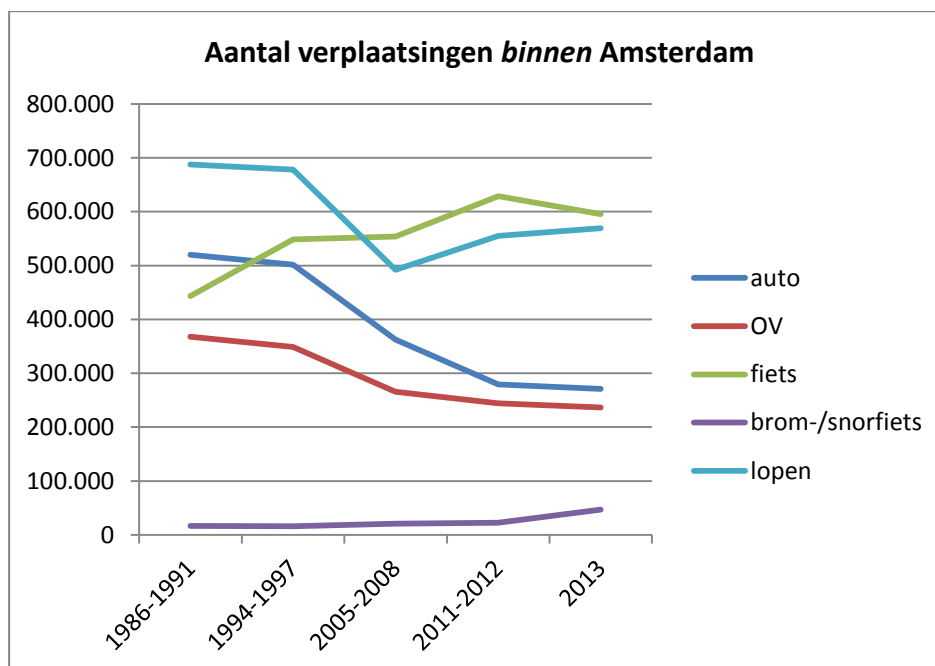


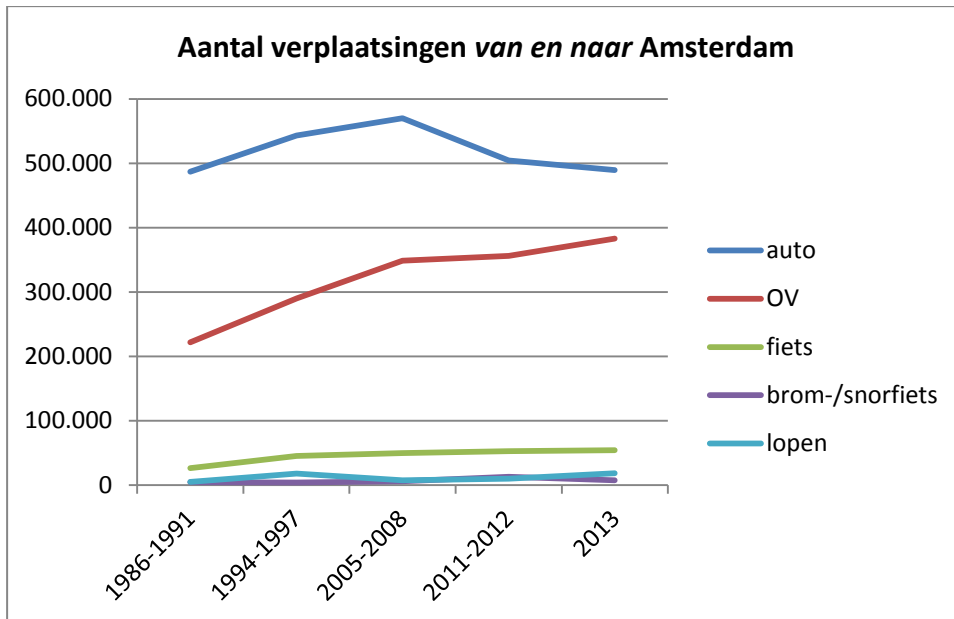
Op zijn beurt leidt het toenemend belang van nabijheid tot typische binnenstedelijke vormen van congestie: overvolle fietsparkeerplekken, parkeerzoektijd voor automobilisten, rijen voor roltrappen en op tramhaltes, enzovoorts. Dit zijn lokale problemen met een regionaal effect. Door de rij voor de parkeergarage wordt de reistijdwinst als gevolg van de extra rijstrook teniet gedaan. Hetzelfde geldt voor de roltrap in het station.

2.2 Effect op verplaatsingspatronen

De concentratie van mensen, banen en voorzieningen in de stad betekent in grote lijnen twee dingen:

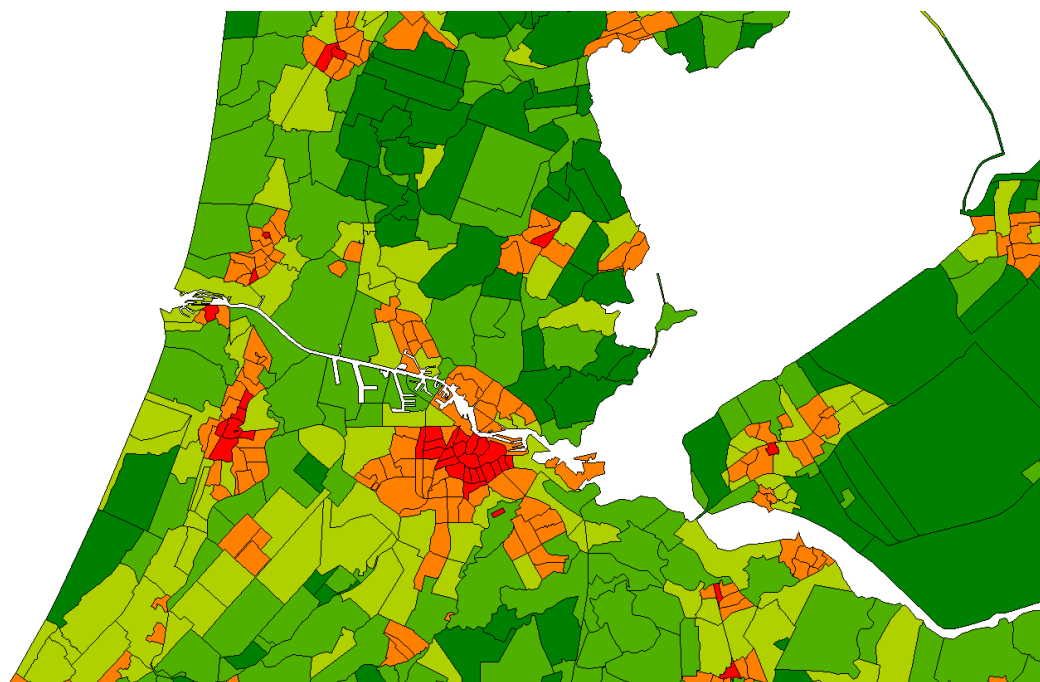
- De inwoner van de stad vindt steeds meer banen, voorzieningen en andere mensen in de nabijheid. Hij of zij verplaatst zich minder vaak over lange afstanden en gebruikt steeds vaker de fiets;
- De bezoeker van de stad, forens én winkelpubliek, komt in grotere getale op steeds drukker plekken en tijdstippen de stad in en gebruikt in toenemende mate de het OV, hoewel ook de auto een populair vervoermiddel blijft.





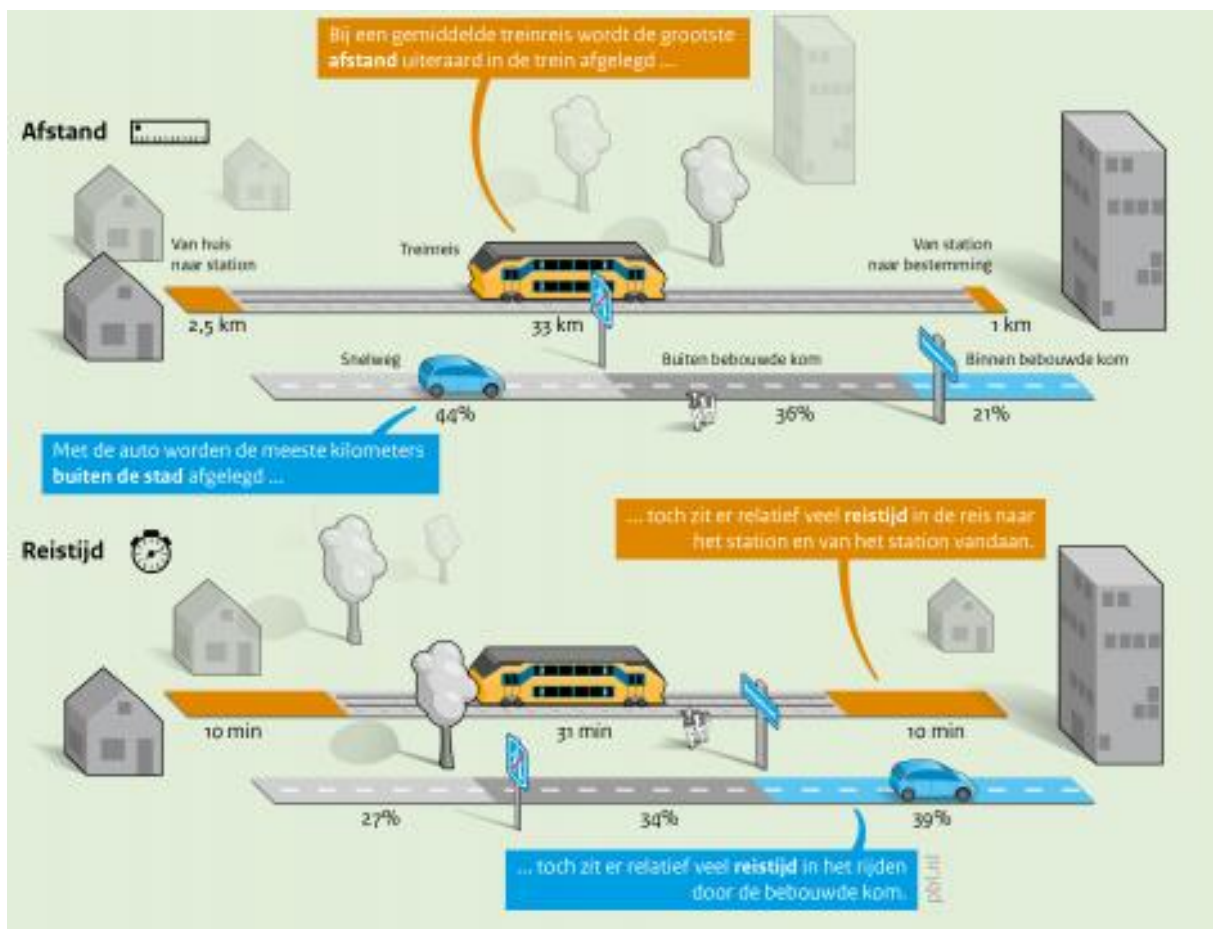
Beide bovenstaande grafieken laten zien hoe de verplaatsingspatronen hierdoor veranderen onder inwoners en bezoeker. Hierbij gaat het om de hoofdvervoerswijze, waardoor met name voor lopen en fietsen het daadwerkelijke gebruik hoger ligt. Ook de verplaatsingspatronen van (het sterk stijgende aantal) toeristen zijn hier niet in verwerkt.

Het lokale en regionale verkeer komt elkaar uiteindelijk tegen in een beperkt aantal centrale gebieden. Lokale fietsers en voetgangers mengen zich met regionale automobilisten en fietsers op weg van of naar het station. Op onderstaande kaart is in rood te zien welke gebieden de meeste aankomsten per oppervlakte hebben, oftewel waar de verkeersdruk het grootste is (donkerrood = meest aankomsten per m², donkergroen = minste aankomsten per m²).



De binnensteden van Amsterdam en Haarlem zijn duidelijk te herkennen, met uitlopers naar Amsterdam Oost en West en Haarlem Noord en Zuid. In andere steden in de MRA is vaak alleen het centrum te herkennen (Hilversum, Almere, IJmuiden) als plek met een hoge verkeersdruk.

De problematiek in deze centrale gebieden, waar de meeste bestemmingen zijn en waar de ruimte schaars is, gaat verder dan de lokale knelpunten. De eerste en laatste delen van de reis zijn ook de plekken waar regionale verplaatsingen de meeste vertraging en stress ondervinden. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft dat voor heel Nederland aangetoond door middel van onderstaande infographic:



Het laatste stukje van de regionale verplaatsing valt samen met de stedelijke verplaatsingen. Een oplossing op dat traject zal met beide rekening moeten houden: de stad bereikbaar houden vanuit de regio, en tegelijkertijd de ruimte eerlijk en efficiënt verdelen tussen de verschillende vervoersstromen.

Voorbeeld Overtoom: nabijheid als vestigingsplaatsfactor

In één van de workshops voor het MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid is gesproken met een bedrijf uit de kledingindustrie wat nabijheid belangrijker vindt dan bereikbaarheid. Het is gevestigd op Overtoom, in de directe omgeving van het Leidseplein in Amsterdam. De ongeveer 1000 medewerkers worden geacht het grootste

deel van de week daadwerkelijk op die werklocatie te zijn van 9 tot 18. Onderdeel van deze werkdag is een vol uur pauze, zodat medewerkers kunnen profiteren van alle voorzieningen die in de nabijheid gevonden kunnen worden. Zowel plekken om te lunchen als winkels om boodschappen te doen. Vrijwel alle medewerkers komen met de fiets of het openbaar vervoer; voor een beperkt aantal medewerkers worden dagelijks parkeerplaatsen gehuurd, die om 19u weer beschikbaar komen voor bezoekers van het Leidseplein en omgeving. Het bedrijf kiest heel bewust voor dit stedelijk milieu en laat de voordelen van de grote nabijheid zwaarder wegen dan de nadelen van de mindere bereikbaarheid, ten opzichte van bijvoorbeeld een locatie langs de ring A10.

3. Indicatoren en analyse-instrumenten

Al jaren leeft het besef dat het bij het meten van bereikbaarheid eigenlijk zou moeten gaan om deur-tot-deur reistijden en ook dat, zeker bij zakelijke reizen, betrouwbaarheid een steeds belangrijkere factor is. Met name bij OV is ook de beleving van de reis een aspect om rekening mee te houden: wachttijd en overstaptijd wordt anders (lees: erger) ervaren dan reistijd. Zeker in het stedelijk gebied wegen factoren als voor- en natransport, wachttijd, zoektijd naar een parkeerplaats en onzekerheid over de precieze aankomsttijd relatief zwaar bij het maken van vervoerwijzekeuzes.

Vooralsnog lukt het echter onvoldoende om de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van een deur-tot-deur reis in voldoende brede zin te beoordelen. Traditioneel worden bereikbaarheidsopgaven geassocieerd met (gemiddelde) reistijden en voertuigverliesuren. Dit zijn dan ook de belangrijkste onderdelen van monitoringsprogramma's. Wanneer er structureel niet voldaan wordt aan reistijd-/snelheidsnormen is er sprake van een knelpunt en wordt meestal door middel van capaciteitsuitbreiding gezocht naar een oplossing op de plek waar de vertraging plaatsvindt.

Waar de reistijd en betrouwbaarheid op het interlokale wegen- en spoorwegnet de laatste jaren is verbeterd, is op drukke stedelijke routes juist sprake van toenemende onzekerheid over de kwaliteit van de doorstroming. Juist door de menging van verkeer en continue drukte is de verstoringkans veel moeilijker voorspelbaar en niet meer beperkt tot de klassieke spitsuren.

Voorbeeld Overtoom: gebruik van een drukke stedelijke weg

De Overtoom-corridor is de belangrijkste toevouerroute vanaf de A10-west naar het zuidwestelijke deel van het centrum voor zowel personenautoverkeer (inclusief taxi's) als het goederenverkeer. Maar gezien het ontbreken van een metroverbinding vormt het ook een van de belangrijkste OV-corridors aan de zuidwestkant van de binnenstad in de richting van Nieuw-West en Schiphol. Station Lelylaan vormt daarbij de belangrijkste overstapknoop vanaf het nationale railnet. Tenslotte heeft de Overtoom ook een winkel- en horecafunctie waarmee er ook veel fietsers en voetgangers gebruik maken van deze straat.

Op deze corridor is er niet echt sprake van een spits, maar zien we dat het druk is van het begin van de ochtend- tot het einde van de avondspits. Ervaring van weggebruikers wijst uit dat er niet zozeer sprake is van een structureel capaciteitsknelpunt maar van veelvuldig optredende incidentele verstoringen zoals laden en lossen op de rijbaan (waarmee auto's gedwongen worden gebruik te maken van de vrije trambaan). Deze verstoringen kunnen zich de hele dag voordoen. Met name de betrouwbaarheid staat hier dan ook onder druk.

Nieuwe technieken, zoals metadata of app's bieden steeds meer mogelijkheden de kwaliteit van een deur-tot-deur reis te beoordelen. In de praktijk wordt echter nog steeds vooral naar een stukje van de deur-tot-deur reis gekeken of naar een van de kwaliteitsaspecten, vaak de reistijd.

Zo biedt de mobiliteitsscan voor autoverplaatsingen inmiddels meer mogelijkheden voor een deur-tot-deur analyse, maar voor openbaar vervoer, fiets en multimodale reizen is dit instrument nog onvoldoende bruikbaar. Met data van TomTom worden voor de Regionale Investeringsagenda Weg structureel deur-tot-deur reistijden in beeld gebracht op trajecten in de Metropoolregio Amsterdam, maar ook dit betreft alleen de auto.

Gegevens van Vodafone kunnen inzicht bieden in de verplaatsingen van mensen die gebruik maken van allerlei modaliteiten, over de reistijd zeggen deze gegevens echter niets. De OV-chipkaart biedt meer mogelijkheden om OV reizen te beoordelen, maar het voor en natransport blijft hier buiten beeld en de openbare beschikbaarheid voor analyses is vanwege bedrijfsbelangen beperkt. Verder monitoren veel wegbeheerders (van stadsdeel tot rijk) het gebruik van het eigen areaal, maar zijn de gegevens vaak onderling niet goed vergelijkbaar. Aan beleving van de reis door reizigers wordt, naast de belevingsmonitor van NS mbt de stationsbeleving, in bestaande methoden in het geheel nog weinig aandacht besteed. In het volgende hoofdstuk gaan we dan ook op zoek naar nieuwe indicatoren voor stedelijke bereikbaarheid.

4. Op zoek naar een monitor voor regionaal stedelijke bereikbaarheid

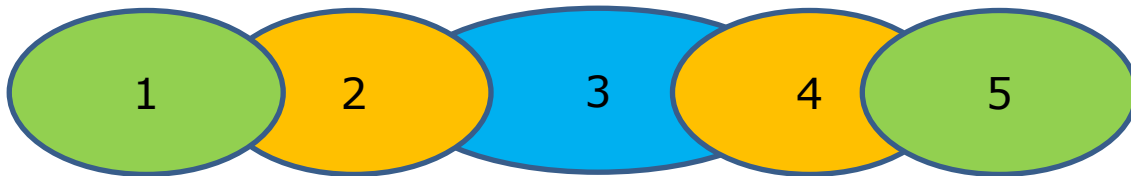
Als we werkelijk grip willen krijgen op de zwakste schakel(s) in de hele deur-tot-deur reis in stedelijk gebied en de oplossingen die kunnen bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, zullen we de regionale reis meer integraal moeten monitoren. Een file top-50 op basis van alleen voertuigverliesuren op snelwegen voldoet niet meer om de integrale bereikbaarheidsopgaven te prioriteren. Dit geldt zeker als de tijdwinst op het interlokale deel van de verplaatsing teniet wordt gedaan door reistijdverlies op het stedelijke net als gevolg van groeiend verkeersaanbod op stedelijke wegen of schaarste aan beschikbare parkeerplaatsen.

En als we bij het zoeken naar oplossingen voor (monomodale) knelpunten werkelijk ook multimodale alternatieven in beeld willen brengen moeten we wel weten waar de zwakste schakels zijn, niet alleen in reistijd, maar vooral ook in betrouwbaarheid en beleving.

Een combinatie van 'meten' en 'beoordelen' van alle elementen van veel voorkomende regionale reizen en hun alternatieven kan veel beter dan de huidige knelpuntmetingen

blootleggen waar de zwakste schakel van een deur-tot-deur reis zit en waar de interventies voor verbetering zich op moet richten: capaciteitsvergroting, reductie verstoringkansen, betere informatievoorziening, betere afstemming etc.

Een regionale deur tot deur reis bevat in totaal 5 elementen die samen de reistijd, betrouwbaarheid en beleving bepalen:



Onderdeel 1 en 5: looptijd van en naar eerste en laatste voertuig

De kwaliteit van het 1^e en 5^e deel van de deur-tot-deur verplaatsing wordt vooral bepaald door parkeer/stallingsmogelijkheden voor auto en fiets in de buurt van de herkomst en de bestemming en om de dichtheid van het OV-netwerk (halteafstanden). In hoogstedelijk gebied zijn deze elementen in toenemende mate een factor die meespelen in de vervoerwijzekeuze en de totale reistijd. Gegevens hierover ontbreken nagenoeg.

Onderdeel 2 en 4: de lokale verplaatsing naar en van het regionale netwerk

De kwaliteit van het 2^e en 4^e deel wordt bepaald door de kwaliteit van het lokale netwerk, inclusief de overgang naar het regionale/nationale netwerk. Het gaat dan om de snelheid, en frequentie van het OV, maar ook om de doorstroming op de lokale wegen, de aanwezigheid van fietsroutes en stallingsplaatsen. Met de in hoofdstuk 2 aangegeven ontwikkelingen staat de kwaliteit van deze onderdelen van de reis eveneens onder druk. Over deze onderdelen van regionale verplaatsingen is alleen gefragmenteerd informatie aanwezig die vaak onderling slecht vergelijkbaar is.

Onderdeel 3: de verplaatsing op het regionale/nationale netwerk

De kwaliteit van het regionale/nationale netwerk bepaalt het 3^e onderdeel van de reis, in lengte veelal het grootste deel. In dit deel is meestal sprake van een monomodaal netwerk, in tegenstelling tot het 2^e en 4^e deel waar veelal sprake is van menging van verkeerssoorten. Dit is ook het deel van de reis waar over het algemeen veel over bekend is en waar traditioneel veel in geïnvesteerd wordt.

Voorbeeld Overtoom: onderdeel van een regionale reis met verschillende alternatieven

Onderstaand voorbeeld van keuzemogelijkheden voor een reis in de ochtendspits vanuit een woonwijk in Hoofddorp naar een centraal gelegen kantoorlocatie vlakbij het Leidseplein in Amsterdam laat zien dat veel alternatieven redelijk dicht bij elkaar liggen qua reistijd. Een deel van de reismogelijkheden maakt gebruik van de Overtoom. Naast de verwachte gemiddelde reistijd spelen in de afweging ongetwijfeld het comfort, bekendheid met de route en de risico's op vertraging maar ook de kosten een grote rol. Ook de weersomstandigheden en of het licht of donker is zal medebepalend zijn bij de beleving van de reis.

Reismogelijkheden van de Watergraafsmeerstraat 1 in Hoofddorp naar de Stadhouderkade 1 in Amsterdam

Kortste weg 16,6 km	1	2	3	4	5	Totaal tijd + risico's
Solo auto	1	5	26	12	4	46 min (kans op vertraging en P-zoektijd)
Auto+tram+lopen	1	5	21	12	3	42 min (één overstap en wachttijd bij P+R)
Lopen+bus+trein+tram+ lopen	9	8	12	9	3	41 min (twee OV-overstaps)
Fiets + trein + fiets	1	19	12	21	1	54 min (stallingstijden fiets op station)
Lopen + bus + lopen	11		50	4		65 min
E bike of snorfiets (25 km/u)	1	43			2	45 min

Reismogelijkheden 1 t/m 5 volgens GoAbout.com.

Om een goed beeld te krijgen van al deze elementen van de reis moeten deze niet alleen volledig kwantitatief meer gemeten worden, maar ook kwalitatief beoordeeld. Hoe weegt de overstaptijd, hoe wordt lopen en fietsen gewogen bij verschillende weersomstandigheden en in verschillende stedelijke gebieden? Hoe weegt qua beleving wat langer in een min of meer rechtstreekse bus zitten op tegen een combi van bus, trein en tram (inclusief in- en uitcheckmomenten en extra kosten vanwege basistarieven per vervoerder)?

Om hier beter zicht op te krijgen is er een meetmethode nodig die al aanvangt bij het verlaten van de herkomstlocatie, die doorloopt tot het eigenlijke doel van de reis bereikt is en waarbij met name ook de overgang van het ene deel naar het andere deel (inclusief de beleving van die overgang) wordt vastgelegd. Alleen zo komt aan het licht of een versnelling op het interlokale deel van de reis nog wel effectief is of dat er beter meer energie gestoken kan worden in de kwaliteit van de elementen 1,2, 4 en of 5 en alleen zo wordt duidelijk wat er aan alternatieven moet worden verbeterd om reizigers eventueel tot ander gedrag te verleiden.

De gedachte gaat uit naar een experiment waarbij een representatieve groep reizigers op een aantal Herkomst/Bestemmings-combinatie wordt gevraagd gedurende een bepaalde tijd verschillende verplaatsingsopties uit te proberen. Door hen daarbij via een app ook een beoordeling te laten geven, zodat de beleefde kwaliteit van de verschillende elementen van de reis tot uiting komt, kan er met hen gezien worden wat voor hen doorslaggevend kan zijn om de reis zelf of een alternatief daadwerkelijk te verbeteren.

Toepassing van een dergelijke manier van monitoring zien we in toekomstige MIRT-onderzoeken waar meer en meer de totale deur-tot-deur reis centraal moet komen te staan en waarbij het zoeken naar knelpunten en oplossingen niet beperkt blijft tot het eigen beheersgebied. Alleen zo komt de reiziger echt centraal te staan in het streven naar een betere stedelijke bereikbaarheid.

5. Conclusies en discussie

In het MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid onderbouwen we met bestaande indicatoren en gegevens dat de first en last mile het meest kwetsbare stukje is van de deur-tot-deur reis. Kwetsbaar in de zin van reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Het aanpakken van de first en last en last mile, de zwakste schakel, biedt dan ook dé mogelijkheid de gehele deur-tot-deur reis te verbeteren.

Tegelijkertijd lopen we er tegenaan dat de integrale kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van de deur-tot-deur reis juist niet goed in beeld (te brengen) is. Nieuwe technieken bieden steeds meer mogelijkheden, maar vooralsnog wordt over het algemeen een deel van de deur-tot-deur reis, een of enkele reisalternatieven of een van de kwaliteitscriteria gemeten. Hierdoor blijven ook mogelijke oplossingsrichtingen buiten beeld. Meerdere (MIRT-)onderzoeken lopen hier tegenaan. In het komende DO MIRT stellen we dan ook voor samen met het Rijk een werkmethode te laten ontwikkelen om de kwaliteit van een deur-tot-deur reis te kunnen beoordelen en deze methode toe te passen op stedelijke reizen in de MRA.

Het laten opzetten van zo'n werkmethode zal echter niet eenvoudig zijn. Tijdens het CVS willen we dan ook graag in gesprek over de kansen om de deur-tot-deur reis breder te beoordelen en de ervaringen die er mogelijk zijn met het opzetten van andere indicatoren of analysemogelijkheden.

Om ons heen horen we draagvlak, maar komen we ook de reactie tegen dat we best weten waar zich knelpunten bevinden en dat oplossingen hiervoor nodig zijn. Tijdens het CVS willen we dan ook graag in discussie over de behoefte om enerzijds meer te willen weten waar reizigers nou echt tegenaan lopen en de mogelijkheden die nieuwe technieken hiervoor bieden. Anderzijds is daadkracht en tempo gewenst om snel met oplossingen aan de slag te gaan.

Waar we hierbij ook mee te maken hebben is dat we veel weten over reistijden, maar veel minder over de beleving van een reis en de reistijd. Tien minuten stilstaan in de trein of op de snelweg wordt anders ervaren dan in de stad (en dan 10 min doorrijden), maar ook lijkt het er op dat fietsen door het centrum anders ervaren wordt dan in een minder levendig gebied. Zouden we niet meer moeten weten over (subjectievere) ervaringen dan rationele reistijd? En zou dat tot andere oplossingen kunnen leiden?

Naast het verbeteren van de deur-tot-deur reis kan de bereikbaarheid ook verbeteren door de deuren dichter bij elkaar te brengen of door meer deuren in bestaande stedelijke kernen 'te creëren'. Als binnen dezelfde reistijd meer bestemmingen bereikt kunnen worden, verbetert de bereikbaarheid ook. Meer bestemmingen om de hoek betekent een betere bereikbaarheid zonder dat er geïnvesteerd hoeft te worden in verbindingen naar nieuwe kernen. Als je om de hoek kan vinden wat je nodig hebt, hoef je niet verder te reizen. Door kortere afstanden en meer fietsers en voetgangers ontstaat naar verwachting ook meer ruimte voor de first en last mile van andere reizen.

Door met nieuwe meetmethoden deze verbanden aan te tonen krijgen we meer grip op de nieuwe bereikbaarheidsopgaven die samenhangen met een verdere verstedelijking.

Literatuur

Gemeente Amsterdam (te verschijnen), *Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid* (verwacht eind 2015).

Metropoolregio Amsterdam (2015), *Versterken first & last mile; dé kans voor het verbeteren van de deur-tot-deur reis*. Brochure voor het BO MIRT 14 oktober 2015. Amsterdam.

Planbureau voor de Leefomgeving (2014), *Bereikbaarheid verbeeld; 14 infographics over mobiliteit, infrastructuur en de stad*. Den Haag: PBL.