

de automobilisten informatie ertoe leidt dat ze rustiger en veiliger gaan rijden als ze weten hoe lang een file is. Een ander deel van de mobilisten zal uitkijken naar overstapmogelijkheden op andere vervoersvormen. Daarnaast wordt omrijden en domrijden - met name over het onderliggende wegennet - verminderd door goede reisinformatie.

Toch is het effect van reisinformatie op zich moeilijk vast te stellen. Gelijktijdig met de invoering en uitbreiding van informatieverstrekking treden allerlei andere veranderingen in de verkeerssituatie op. Er is dus sprake van een pakket van maatregelen en daarnaast een hoeveelheid autonome ontwikkelingen die de mobiliteitssituatie als geheel bepalen.

Nauwkeurigheid van de informatie

De opmerking wordt gemaakt dat veel mobilisten zich eraan storen dat de verkeersinformatie die ze op de radio horen niet overeenstemt met de situatie die zij op de weg ervaren. Hieraan blijkt een aantal oorzaken ten grondslag te liggen, die te maken hebben met inwinning, bewerking en/of distributie. Nog niet overal is de inwinning van verkeersinformatie geautomatiseerd. Daardoor duurt het soms langer voordat er melding wordt gemaakt van een incident of vertraging. Naast verdere uitbreiding van inwinapparatuur helpt de enorme toename van het aantal mensen met een GSM-telefoon de snelheid van meldingen te verbeteren. De bewerking van verkeersinformatie is sterk versneld dankzij de automatisering waarvan TIC-Nederland gebruik maakt. De laatste vertragingsslag ligt in de distributie. Radioverkeersberichten worden over het algemeen tweemaal per uur uitgezonden. Het kan voorkomen dat de presentator berichten voorleest die net niet meer overeenkomen met de actuele situatie. Nieuwe media zoals RDS-TMC, GSM diensten en Internet geven op elk moment de meest recente verkeerssituatie: een prognose die nooit ouder is dan 5 minuten.

Veiligheid van verkeersinformatie in auto

Uit onderzoek is gebleken dat het gebruik van allerlei apparatuur in de auto gevaarlijke situaties kan opleveren. Bij de ontwikkeling van verkeersinformatiediensten moet hier rekening mee gehouden worden. Het intypen van commando's en het uitlezen van langere berichten tijdens het rijden kan onverantwoord zijn. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van diensten ligt bij verschillende partijen. Allereerst is natuurlijk de automobilist verantwoordelijk voor zijn eigen gedrag. Maar daarnaast hebben ook de producenten van hardware én software een verantwoordelijkheid voor de wijze waarop diensten worden aangeboden.

Rolverdeling publiek-privaat

V&W neemt de stelling in dat inwinning en bewerking een verantwoordelijkheid is van de wegbeheerders (dat wil zeggen overheid), terwijl marktpartijen distributie zouden moeten verzorgen. Ook inwinning zou echter (deels) door door private partijen kunnen wor-

den verzorgd. Waar het nieuwe inwintechnieken zoals Floating Car Data (FCD) betreft, staat V&W open voor een actieve bijdrage uit de markt. Maar met name over het HWN vindt het ministerie in zijn rol van wegbeheerder dat het zelf aan service providers informatie beschikbaar moet stellen en ervoor moet zorgen dat de informatie bij de gebruikers komt.

Ministerie V&W, Beleidsnota Reisinformatie:

... "Door deze hoogwaardige basisgegevens aan distributeurs 'om niet' ter beschikking te stellen, stimuleert V&W indirect het op gang komen van de distributie van reisinformatie." ...

Verkeersinformatie die de weggebruiker langs de weg tegenkomt wordt door de overheid verzorgd. Andere vormen van verkeersinformatie zijn het terrein van commerciële service providers. De meest directe vorm van stimulering van die marktpartijen is het 'om niet' verstrekken van de basisinformatie. Deze beleidslijn is neergelegd en uitgewerkt in de beleidsnota *Reisinformatie*.

**Ook OV-informatie
is belangrijk**

In deze workshop is met name gesproken over verkeersinformatie. OV-informatie is echter evenzeer een belangrijk onderdeel van reisinformatie. V&W ondersteunt de ontwikkeling en distributie van deze informatie. Hierbij valt ten eerste te denken aan de OV-Reisinformatiedienst ('0900-9292'). Daarnaast heeft V&W de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van een multimodale reisplanner waarin weg- en OV-informatie gecombineerd wordt aangeboden. Toch zullen de OV-bedrijven in toenemende mate zelf zorg moeten dragen voor het ontwikkelen van goede informatieproducten.

Ministerie V&W, Beleidsnota Dienstverlening en ketenmobiliteit:

Actie 8: Actieplan Reisinformatie

In 1998 zullen de volgende resultaten worden behaald:

- de introductie van RDS-TMC;
- de marktintroductie van actuele 'in-car' informatie in 1.000 voertuigen;
- de introductie van voertuiggebonden inwinning van verkeersinformatie op kleine schaal: 'Floating Car Data' (FCD);
- het operationeel worden van het Traffic Information Center (TIC);
- het voor de reiziger ter beschikking komen van Multimodale Reisinformatie (MRI);
- de start van diversie regionale proefprojecten; en
- de uitwerking van een verwijzingsstrategie voor transferia.

Workshop 2

Mobiliteitsdiensten

Inleiding

Locatie-exploitanten ontplooiën mobiliteitsinitiatieven

Bereikbaarheid is voor steeds meer organisaties een wezenlijk aspect van dienstverlening aan de klant. Het gaat daarbij vooral om de zogenaamde 'locatie-exploitanten': winkeliers en bedrijfsterreinen, maar ook om recreatiebedrijven, congresorganisaties en stadscentra. Naast het optimaliseren van hun kernactiviteiten, besteden deze organisaties aandacht aan bereikbaarheid als deelproduct. Hierdoor ontstaat een nieuwe groep spelers op de mobiliteitsmarkt. Het Dolfinarium Harderwijk en de Amsterdam RAI zijn twee locatie-exploitanten die - in samenwerking met de (lokale) overheid - werken aan een betere bereikbaarheid.

Presentaties

Recreatief verkeer heeft een eigen problematiek

Ketenmobiliteit is bij recreatief verkeer moeilijker te implementeren dan bij woon-werk verkeer. Met deze stelling opent Alex Roedoe - als adviseur werkzaam voor het

Dolfinarium Harderwijk - de workshop. Recreanten komen in groepsverband naar een recreatiecentrum en dan is een auto financieel en kwalitatief al gauw de meest aantrekkelijke optie. Ruim 80% van de bezoekers komt dan ook met de auto naar het Dolfinarium. Nu al ontstaan regelmatig problemen met files, tekort aan parkeerplaatsen en overlast voor bewoners. Met de ambitie van het Dolfinarium om de bezoekersaantallen de komende jaren fors te laten stijgen, worden deze problemen alleen nog maar groter.



Het Dolfinarium investeert om zowel met de auto als met collectief vervoer optimaal bereikbaar te zijn.



Jim Koot

Dhr. J.M. Koot

Algemeen directeur van De Lage Landen Translease B.V. Mobiliteitsprovider van fietsen, personen-, bestel-, en bedrijfswagens in Nederland en Duitsland. Bestuurslid VNA (branchevereniging autoleasemaatschappijen). Forumlid PIM (Partners in Mobiliteit, Verkeer en Waterstaat).

De Lage Landen



Hans Rat

Drs. J.W. Rat

Secretaris generaal van de UITP (Union Internationale des Transports Publiques). Was tot voor kort lid van de Raad van Bestuur van de VSN Groep (Verenigd Streekvervoer Nederland) (tot 1-11-'97). Verantwoordelijk voor de marketing en informatietechnologie en gedeelde verantwoordelijkheid voor strategie en internationale ontwikkelingen. Tevens voorzitter van de Voetgangers Vereniging.

VSN



Theo Versnel

Dhr. Th. Versnel

Senior consultant bij DynaVision Management Consultancy. Werkzaam op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Kernwoorden daarbij zijn: dienstverlening, consumentenmarkt, ketenmobiliteit, economische verkenningen en telematicatoepassingen. Heeft nationale en internationale ervaring in het organiseren van samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven. Vervulde in het verleden verschillende managementfuncties binnen de ANWB.

DynaVision

Bereikbaarheid is voor de RAI van cruciaal belang

Jaap Rog van Amsterdam RAI typeert de kernactiviteit van het bedrijf als het aanbieden van een communicatieplatform aan de nationale en internationale markt met

steeds het doel voor ogen: het tot stand brengen van direct persoonlijk contact.

Vanzelfsprekend is goede bereikbaarheid van het congres- en tentoonstellingscentrum hiervoor essentieel. De RAI biedt haar klanten (2,5 miljoen per jaar) nu reeds 9100 parkeerplaatsen, waar nodig rijden pendelbussen. Bus, tram en treinhaltel liggen op loopafstand. Bovendien is er nauwe samenwerking met touroperators. Echter, een aantal ontwikkelingen zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de RAI in de toekomst er heel anders uit kan zien.

Verschillende ontwikkelingen bedreigen de bereikbaarheid

Het verder dichtslippen van de A10 en andere verkeersaders beperken de bereikbaarheid van de stad als geheel.

Het gemiddelde bezoekersaantal van de RAI zal in de toekomst toenemen, naast pieken zoals tijdens bijvoorbeeld de AutoRAI. De ontwikkeling van de Zuid-as met zijn kantoorconcentraties zorgt ook voor extra verkeersbewegingen in het gebied. De problematiek wordt verder gecompliceerd door een veranderende mening vanuit Den Haag en/of de provincie over het aantal parkeerplaatsen dat de RAI mag hebben bij de uitbreiding. Al deze zaken behoeven in de komende jaren heel veel aandacht. De RAI is namelijk één van de economische motoren van Amsterdam. De spin-off in de regio is ca. 1 miljard gulden en dat betekent zo'n 5000 arbeidsplaatsen. Met de uitbreiding komt daar nog eens 25 % bij.

Oplossingen moeten samen ontwikkeld worden

Een aantal nieuwe mobiliteitsoplossingen is gepland. De hoge snelheidslijn (HSL) krijgt een station bij de RAI. De nieuwe Amsterdamse metrolijn (de zogenaamde noord/

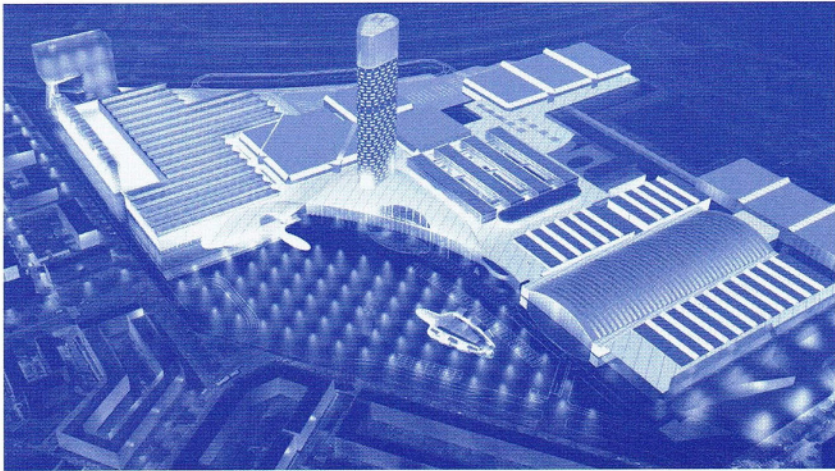
zuidlijn) zal onder de RAI doorlopen waarbij een station van deze metrolijn een uitgang krijgt in het nieuwe entreegebouw van de RAI.

De RAI wil in het kader van de eigen bereikbaarheid intensiever samenwerken met zowel de rijksoverheid als de gemeente. Door de handen ineen te slaan kan effectief praktijkgericht beleid ontwikkeld worden. Ketenmobiliteit - het slim combineren van verschillende vervoerswijzen - is in dit kader een aantrekkelijke optie.

Ministerie V&W, Beleidsnota Dienstverlening en Ketenmobiliteit:

... "Actie 1: Ervaring opdoen met proefprojecten

... In 1998 selecteert Verkeer en Waterstaat een aantal vernieuwingskernen. Met deze proefprojecten kunnen (tijdelijk) knelpunten worden opgelost die verdere ontwikkeling van dienstverlening rond ketenmobiliteit belemmeren." ...



De omvangrijke investeringen die de RAI gaat plegen zijn een indicatie van het economisch belang van de RAI bij bereikbaarheid.

Discussie

Communicatie is de sleutel tot succes

Tijdens de discussie met panel en publiek komt duidelijk naar voren dat effectieve communicatie naar de consument onontbeerlijk is voor de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag. Goede informatie betekent dat de consument op elk gewenst moment betrouwbare informatie kan krijgen over de verschillende vervoersmogelijkheden, waaronder ook de eigen auto. Hierbij hoort een vergelijking van reistijd, kosten, en kwaliteitsaspecten. Vanzelfsprekend moet collectief vervoer in vergelijking met de auto ook daadwerkelijk wat te bieden hebben. De auto is het toetsingskader voor de consument.

Financiële haalbaarheid door variabele tarieven

Het invoeren van flexibele tarieven - voor bijvoorbeeld parkeren en toegang - is wellicht een instrument om verkeersspreiding te realiseren. Door een dalurenkaart in te stellen kan het Dolfinarium meer bezoekers op dezelfde dagen en/of tijden concentreren, waardoor collectief vervoer een haalbare optie wordt. De RAI kan aankomst- en vertrektijden beïnvloeden door bezoekers in bepaalde tijdsblokken korting te bieden. Deze suggesties zijn echter nog niet eerder toegepast en het effect is dan ook nog niet bekend.

Samenwerking tussen publieke en private partijen

Alle partijen rond de tafel erkennen de noodzaak van samenwerking om mobiliteit rondom recreatieve locaties te verbeteren. Private partijen moeten de handen ineen slaan en samen met zowel de lokale als de rijksoverheid toewerken naar praktische concepten. Ondernemers die niet uit de traditionele mobiliteitsmarkt komen, kunnen interessante nieuwe inzichten en oplossingen bieden.

Vertrouwen tussen private partijen

Voor samenwerking moeten allereerst marktpartijen onderling een goede relatie opbouwen. Te vaak stranden initiatieven tot samenwerking uit angst voor onderlinge concurrentie. Pas als private partijen verbetering van bereikbaarheid als een gezamenlijke uitdaging zien, heeft samenwerking kans van slagen.

Een slagvaardige overheid

Voor samenwerking met de overheid is een slagvaardige, marktgerichte manier van werken binnen die overheid noodzakelijk. Als het tempo van ontwikkeling en besluitvorming te laag ligt, haken ondernemers af.

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Het ministerie van Financiën wil ook bijdragen aan het succes van ketenmobiliteit. Wie in de auto van de zaak rijdt en ook een treinkaartje van de baas krijgt, betaalt daar flink wat belasting voor. Minister Zalm heeft beloofd om te kijken of dat treinkaartje niet belastingvrij kan worden." ...

Alexander Hablé van V&W geeft aan dat het ministerie toe is aan het ontwikkelen van beleid aan de hand van feitelijke casussen en staat dan ook volop open voor samenwerking met marktpartijen. Het *Nationaal Verkeer & Vervoerplan* en de beleidsnota *Dienstverlening en Ketenmobiliteit* geven een eerste aanzet tot marktgericht denken en werken. Aan trage politieke besluitvormingsprocessen rondom regelgeving is op korte termijn weinig te veranderen. De oplossing ligt in het ontwikkelen van concepten waarvoor de huidige wet- en regelgeving geen belemmeringen oplevert.

Recreatief verkeer wordt onderdeel van beleid

Alexander Hablé erkent het belang van het recreatief verkeer. Naast de stijgende hoeveelheid recreatieve vervoersbewegingen benadrukt Hablé ook het belang van de recreatieve sector voor de werkgelegenheid en economie van Nederland.

De laatste ontwikkelingen

Dolfinarium spreekt de minister aan

Naar aanleiding van de workshop en de openingstoespraak van de minister heeft het Dolfinarium in juli een brief aan de minister gestuurd. Hierin vraagt het recreatiecentrum de minister haar actieve bijdrage te leveren aan de realisatie van de plannen in Harderwijk.

Ontwikkeling van de Zuid-as krijgt bijzondere aandacht

Het ministerie van V&W gaat samen met de RAI en andere ondernemers de Zuid-as problematiek oplossen. De eerste initiatieven hiertoe zijn inmiddels genomen.

Workshop 3

Serviceconcepten

Inleiding

Overstappunten als schakel in een multimodale keten

Een transferium is een 'aangeklede' parkeerplaats waar automobilisten kunnen overstappen op collectief vervoer. Het concept van transferia is ontwikkeld vanuit een *verkeerskundig perspectief*. Het gebruik van enkele bestaande transferia door mobilisten valt tot nog toe tegen. Zijn transferia niet levensvatbaar? Of zijn ze tot nu toe niet goed opgezet? Uitgaande van de wensen van de consument hoort een transferium een 'dienstencentrum' te zijn. Het is een essentiële schakel in de dienstenketen van multimodaal vervoer. Vanuit *een dienstverleningsperspectief* komen ook nieuwe partijen in zicht. In deze workshop zijn de bevindingen vanuit een gedragswetenschappelijke benadering geplaatst tegenover de marktbenadering van een ondernemer. Dat leverde een interessant beeld op.

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Het gaat erom dat zulke dienstverlening [die het gebruik van ketenmobiliteit vergemakkelijkt, red.] gesteund wordt. Daarom doen we economische verkenningen en komt er een speciaal kennissteunpunt voor ketenmobiliteit." ...

Presentaties

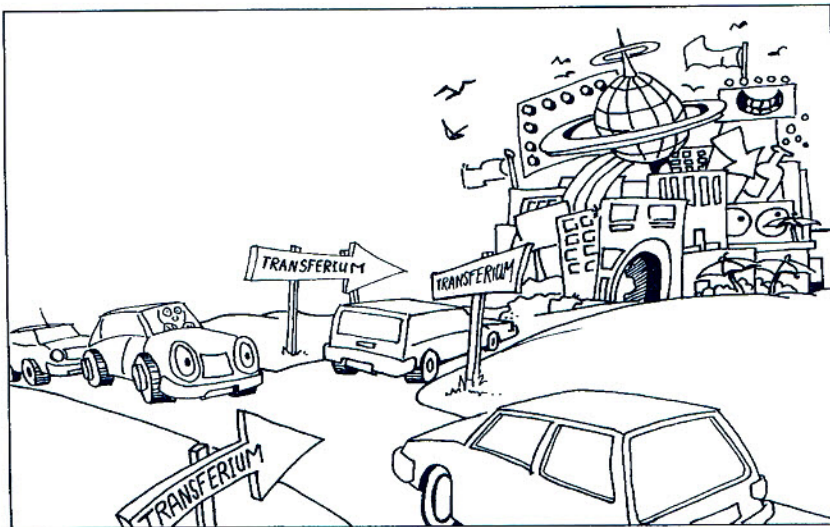
Het transferium als serviceconcept

De Bouwdienst van Rijkswaterstaat heeft gedragskundig advies gevraagd over 'Het transferium als serviceconcept'. Volgens adviseur *Tony Weggemans* (AYIT Consultancy) is een transferium vanuit de consument gezien een noodzakelijk kwaad. Mobilisten reizen nou eenmaal het liefst met één vervoermiddel van vertrekpunt naar bestemming. Een transferium is een van de schakels in een multimodale keten. De ervaren kwaliteit van het transferium hangt met name af van de kwaliteit van de vervoersaansluiting: de andere schakels in de keten. Toch is het bijzonder belangrijk om een overstap zo aangenaam mogelijk te maken door faciliteiten aan te bieden.

Ontwikkeling vanuit de wensen van de mobilist

Als je het doet, doe het dan goed. Half ontwikkelde serviceconcepten werken averechts: het publiek ergert zich aan de knelligheid. Zorg ervoor dat wachten aangenaam is door extra faciliteiten te bieden. Bied uitstekende informatievoorziening over aansluiting op vervolgvervoer. Geef mensen een keuze in vervoersvormen voor de vervolgreis. Bovendien moeten de kosten in de perceptie van de reiziger altijd

meevallen. Pretendeer geen oplossing te zijn voor het file-probleem maar positioneer het transferium als alternatief. En zorg ervoor dat de eerste ervaring 'perfect' is. Er is echter ook een grens aan de ontwikkeling van transferia tot servicecentra. Het overstappunt mag geen reisdoel op zich worden en daarmee zelf bijdragen aan het congestieprobleem.



© Roel Visser, Tilburg

De dienstverlening op een transferium moet de overstap veraangename; een transferium is geen reisdoel op zich.

Ministerie V&W, Beleidsnota Dienstverlening en Ketenmobiliteit:

... "Actie 7: Dienstverlening op transferia

Op korte termijn initieert Verkeer en Waterstaat overleg (in termen van het ontwikkelen van marketing-formules) over dienstverlening op transferia.

Het overleg wordt gevoerd met een aantal grote partijen in de vastgoed-, retail-, en horeca-sector. Het nieuwe transferium bij Leiden (A44) zal in samenwerking met een fast-food-keten tot stand komen." ...

McDonald's ervaring met 'toevallige passanten'

McDonald's is een typisch voorbeeld van een bedrijf dat gebruik maakt van *bestaande* verkeersstromen. Dit geldt zowel voor autoverkeer op de snelwegen als voetgangerstromen in de steden. *Hans Blaauw* van McDonald's vertelt dat tachtig procent van de bezoekers toevallig een McDonald's passeert en op impuls naar binnen gaat. De dienstverlening sluit perfect aan op de wensen van de klant, die zich van te voren nog niet bewust was van zijn of haar wens. Volgens dit principe kan ook dienstverlening op transferia vorm krijgen. Het overstappen moet voor de mobilist plezierig worden gemaakt.

KetenMobiliteit

Leren vanuit de praktijk

Sinds jaar en dag werkt McDonald's met succes samen met gemeenten en overheden aan het ontwikkelen van locaties. Ook met carpoolterreinen heeft het bedrijf ervaring. McDonald's kan bijdragen aan ontwikkeling, beheer en onderhoud van transferia. Bovendien verbetert de aanwezigheid van een fast-food-restaurant de veiligheid van de locatie.

Raad voor verkeer en waterstaat, Advies bereikbaarheid:

... "Voor de exploitatie van de knooppunten gaat de voorkeur uit naar beheerders die niet tegelijk ook aanbieder van vervoer zijn. De luchthaven Schiphol is in dit verband een goed voorbeeld. Scheiding van functies biedt in dit verband de beste garanties voor een zo optimaal mogelijke dienstverlening en overzichtelijkheid." ...

De ontwikkelingsstrategie van McDonald's is gebaseerd op leren vanuit de praktijk. Nieuwe ideeën worden als pilot in de markt gezet zonder eerst uitvoerig onderzoek te doen. Ook ten aanzien van transferia is de insteek van McDonald's om direct van start te gaan en de mate van succes in de praktijk te onderzoeken.

Discussie

Transferium wel of niet als reisdoel?

Zowel vanuit het panel als vanuit het publiek komt de mening naar voren dat een transferium best een reisdoel mag zijn. Schiphol is een uitstekend functionerend transferium en er zijn wel degelijk reizigers die speciaal voor het dienstenaanbod op Schiphol komen. Toch zal het primaire doel van een transferium nooit het aantrekken van consumenten mogen zijn.

Mensen bezoeken een transferium op weg van A naar B. De multimodale overstap moet de reiziger zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden. Bedrijven zoals McDonald's versterken de aantrekkingskracht van het overstappunt. Ook recreatieve diensten lenen zich goed voor deze overstappunten. Bij de ontwikkeling van een transferium moet een goede balans gevonden worden tussen het aanbieden van voldoende interessante dienstverlening, en het vermijden van het uitgroeien tot een op zichzelf staand dienstencentrum.

Het transferia als moderne stadspoort

In de toekomst zal een situatie ontstaan waarin mensen vrijwel niet meer met privé-vervoer de stad in kunnen.

De stad wordt dan ontsloten door een ring van transferia waar de mobilist kan overstappen op een variëteit aan vervolgvervoer. Niet alleen collectief vervoer, maar ook taxi's, fietsen en allerlei nieuwe vormen van vervoer kunnen aangeboden worden. Natuurlijkerwijs ontwikkelen deze stadspoorten zich tot handelsplaatsen, zowel voor mobiliteit als voor allerlei aanverwante zaken.

Meer ruimte voor ondernemerschap

Verschillende ondernemers vragen van de overheid meer ruimte om marktontwikkeling op transferia vorm te geven. In de Beleidsnota *Dienstverlening en Ketenmobiliteit* wordt reeds aangegeven dat de overheid private partijen de gelegenheid geeft tot investeren en exploiteren. V&W wil een katalyserende rol spelen maar het tot stand komen van ketenmobiliteit krijgt alleen resultaat als alle partijen effectief samenwerken.

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "We praten nu nog niet met al die branches tegelijk. Maar uiteindelijk willen we ze wel bij elkaar om de tafel zien te krijgen. Dat is nog een hele klus, want het zijn vaak totaal verschillende culturen. Maar met een beetje geluk is zo'n kruisbestuiving juist erg vruchtbaar." ...

Van wie is het transferium?

Mobilisten waarderen een transferium toch voornamelijk op de kwaliteit van het vervolgvervoer. De dienstaanbieders op het servicepunt zijn voor hun succes daar dus ook van afhankelijk. Tot op dit moment kunnen zij hier echter niet veel invloed op uitoefenen. Momenteel hebben vervoersmaatschappijen de transferia in eigendom, terwijl Rijkswaterstaat (RWS) het onderhoud verzorgt. Maar bij wie kan de consument klagen? Wie is het aanspreekpunt? De VSN-groep geeft aan zeer open te staan voor samenwerking met andere service-providers. Wie weet ontstaat er nog eens een "McDonald's in de bus".

De laatste ontwikkelingen

McDonalds op transferia

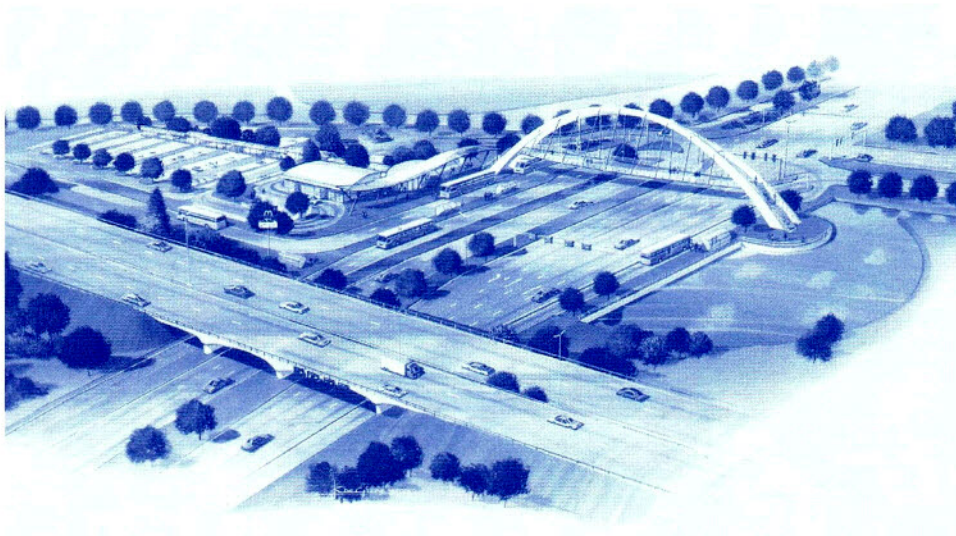
In oktober wordt een transferium aan de A44 nabij Leiden geopend, met onder andere een McDonald's vestiging. Hiermee is actie 7 (zie kader blz. 24) uit de beleidsnota Dienstverlening en Ketenmobiliteit gerealiseerd. In het najaar van '98 wordt transferium Gelredome bij Arnhem in gebruik genomen. Ook hier komt een McDonald's.

Intensivering van samenwerking

Naar aanleiding van de workshop zijn lopende besprekingen tussen onder andere McDonald's en de gemeente Amsterdam over de ontwikkelingen geïntensiveerd.

Kenniscentrum ketenmobiliteit

Inmiddels is een 'begeleidingsgroep ontwikkeling kenniscentrum ketenmobiliteit' opgericht. Deze groep bestaat uit Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van V&W, MKB-Nederland (belangenbehartiging Midden & Klein Bedrijf), Stichting recreatie / toerisme AVN, ANWB en McDonald's. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Mirjam de Graaf, AVV-VMP (010-2825671) of m.e.j.dgraaf@aav.rws.minvenw.nl.



Het nieuwe transferium aan de A44 is niet alleen bouwkundig maar ook uit service-oogpunt innovatief.

Workshop 4

De ontbrekende schakel in de keten

Inleiding

Collectief vervoer is steeds beter geregeld voor lange afstanden en voor de korte afstanden tussen vaste punten (bijvoorbeeld tussen station en stadscentrum). Maar mensen reizen van-deur-naar-deur. En bij die deuren staan meestal geen haltes, dus moeten mobilisten nog een stuk lopen of fietsen. Of zij kiezen toch maar weer voor de eigen auto. Voor die zwakke schakel over de korte afstand - tussen de 0 en 5 km - kunnen 'People Movers' een oplossing bieden. Er is echter nog een andere zwakke schakel in het aanbod van collectief vervoer. Op de middellange afstand - tussen de 10 en 40 km - is er weinig collectief vervoer dat een consument direct en snel in de goede richting brengt. Het 'LightRail' concept biedt een goede aanvulling op de bestaande vervoersvormen.

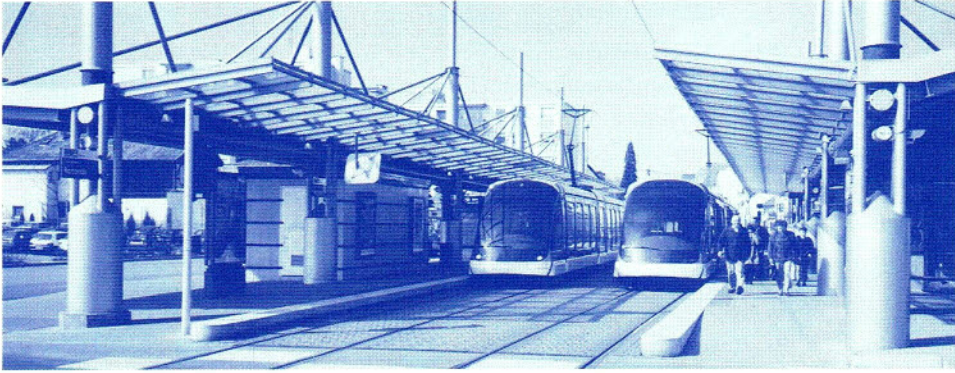
Presentaties

LightRail als oplossing voor collectief vervoer op de middellange afstand

Met de centrale vraagstelling 'Hoe kunnen we bereikbaarheid garanderen?' benadert Paul Langeweg van de ANWB maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot mobiliteit. De trends zijn duidelijk. De groei van de werkgelegenheid veroorzaakt een toename van het spitsverkeer. De versnipperde bebouwing van de Randstad leidt tot een toename van de verkeersbewegingen. Het aandeel van openbaar vervoer in verplaatsing neemt sinds 1975 af. Fileproblemen worden met name veroorzaakt door autoverkeer op middellange afstanden (10 tot 40 kilometer). Juist op deze afstanden ontbreekt het aan goede collectieve vervoersalternatieven. Met name tussen periferieën van de steden zijn amper collectieve vervoersvoorzieningen. Hiervoor moeten oplossingen ontwikkeld worden. De ontwikkeling van nieuwe concepten richt zich op het niveau van stadsgewesten. De Randstad wordt gezien als één metropool in plaats van talloze gemeenten.

Ministerie V&W, Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997-2001:

... "Naast bovengenoemde instrumenten is er in deze gebieden [rond de stadsgewesten in de randstad, red.] dan ook meer heil te verwachten van [...] verdere aanpassing van het stadsgewestelijk OV - waardoor het OV beter past in de vervoersketen van herkomst naar bestemming - [...]." ...



Een LightRail station in Straatsburg.

De consument staat centraal en die hanteert in veel gevallen de kwaliteit van autovervoer als norm.

Oplossingen moeten gezocht worden in een ketenbenadering waarin nieuwe vervoersvormen aansluiten op de bestaande. In ontbrekende schakels kunnen LightRail concepten een rol spelen. Over een afstand tot 40 km (wat een tram of metro niet haalt) rijdt de LightRail met betrekkelijk hoge snelheid (35-70 km/uur) met een halte-afstand tussen de 1 en 8 km. Een voordeel van LightRail concepten is dat gebruik gemaakt kan worden van de bestaande sporen van tram, metro en trein. Daardoor is de aansluiting op andere vervoersvormen bijzonder makkelijk te realiseren.

Op één schaalniveau hoger is er vanuit dezelfde filosofie het zogenaamde Argus model bedacht. Dat bestaat uit supersnelle treinverbindingen tussen de 4 randstadsteden en Schiphol, aangevuld met een forse kwaliteitsverhoging van het stadsgewestelijk vervoer via LightRail. Zodoende kan de Randstad als een samenhangend stedelijk gebied functioneren.

People Movers voor afstanden tot 5 km

Richard Nijkerk van Nijkerk Transport Systems geeft een aantal randvoorwaarden voor ketenmobiliteit. Allereerst moet er 'hoogwaardig' openbaar vervoer worden aange-

boden dat 'persoonlijk openbaar vervoer' mogelijk maakt. Ten tweede moet de infrastructuur van het openbaar vervoer verbeteren. Mensen moeten de mogelijkheid hebben om rechtstreeks naar de plaats van bestemming te reizen. Tot slot moeten de fysieke vervoermiddelen zelf een hoge kwaliteit hebben, vergelijkbaar met de kwaliteit van een auto (bijvoorbeeld ten aanzien van privacy). De People Mover PRT-2000 voldoet aan deze karakteristieken.

Er zijn een aantal redenen te noemen waarom ketenmobiliteit tot nu toe beperkt gebruikt wordt door (auto)mobilisten. De mogelijkheden van ketenmobiliteit zijn nog grotendeels onbekend bij de automobilist. De toegang tot openbaar vervoer is niet eenvoudig genoeg. Openbaar vervoer wordt pas echt interessant als het op afroep beschikbaar is en direct naar de plaats van bestemming voert.

Haltes in gebouwen

Concepten rondom People Movers komen tegemoet aan belangrijke wensen van mobilisten. People Movers zijn relatief kleine, zelfaangedreven 'shuttles' die met een zeer grote regelmaat op een eigen baan rijden zonder chauffeur. People Movers vormen doorgaans een fijnmazig systeem met variabele stoppunten en zijn ook geschikt voor individueel

gebruik. Zo komen een aantal kwaliteiten van autogebruik in een collectief systeem terug. People Movers hebben een deel van hun haltes in de gebouwen waarin mensen werken, wonen of winkelen. Daarmee komt meteen een nieuwe groep private ondernemingen in beeld die het concept kunnen helpen realiseren: de locatie-exploitanten. Enerzijds brengen deze ondernemingen kennis in over de wensen van hun consumenten, anderzijds leveren ze een bijdrage aan de financiering van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoersdiensten.

Een verpletterende opening waar de Minister - vervoerd in een People Mover - de RAI binnen 'brak'.



Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Soortgelijke vliegers [zoals oplossing Dolfinarium, red.] zouden ook op kunnen gaan voor de Jaarbeurs in Utrecht, of hier, bij de RAI. Ook daar lopen de auto's vast als het echt gezellig wordt. Een overstapplaats met futuristische chauffeurloze wagentjes - People Movers - kan zorgen voor nieuwe bereikbaarheid. De plannenmakers zijn nog volop bezig." ...

Plannen voor People Mover op de Amsterdam Zuid-as

Ten voorbeeld wordt de geplande People Mover op de Zuid-as van Amsterdam genoemd. Dit vervoermiddel verbindt openbaar vervoer haltes (trein, tram en bus), gebouwen (hotels, ziekenhuis, kantoren, universiteit en rechtbank) en twee winkelcomplexen.