

Onderwerp: Beleidsuitwerking ketenmobiliteit bij ov-knooppunten
Datum: woensdag 6 oktober 2021
Contactpersoon: Willy Sweers
Telefoonnummer: 088 5445 164

Aan de adviescommissie Vervoersautoriteit,

Besluit

1. Kennis nemen van subsidiemogelijkheden van de 'Handreiking Ketenmobiliteit op ov-knooppunten' voor de MRDH gemeenten om de bereikbaarheid van ov-knooppunten te verbeteren.

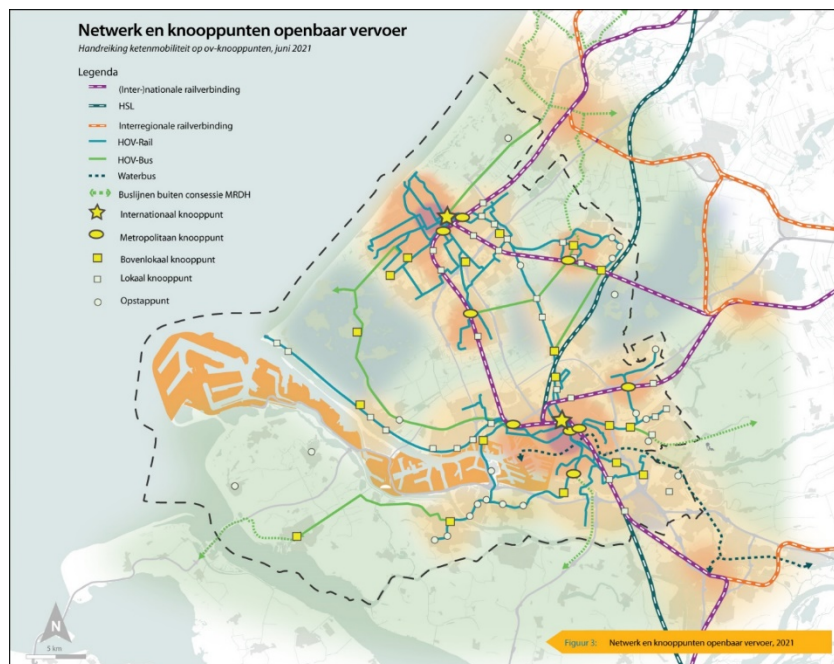
Aanleiding

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB, 2016) is ketenmobiliteit benoemd als een belangrijke schakel tussen de netwerken van enerzijds openbaar vervoer en anderszijds fiets en auto. Subsidiering van projecten is het belangrijkste instrument waarmee MRDH beleid uitvoert. De voorwaarden voor projecten ketenmobiliteit waren nog niet voldoende uitgewerkt. Die uitwerking is nu gereed. De Bestuurscommissie van 9 juni 2021 behandelt een voorstel om een 'Handreiking Ketenmobiliteit' vast te stellen en een wijzigingsbesluit 'Uitvoeringsregling Vervoersautoriteit 2018'. Deze zijn in lijn met de uitgangspunten die in de vergadering van 19 februari 2020 over dit onderwerp zijn gepresenteerd.

Hoofdpijnen van de beleidsuitwerking

Het aantal ov-knooppunten waar projecten kunnen worden aangemeld wordt uitgebreid van 56 naar 84 (zie kaart). Dat zijn vooral P+R-terreinen die in de UAB nog niet als ov-knooppunt waren aangemeld.

Projecten werken de opgaven voor lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en mobiliteitsdiensten in onderlinge samenhang uit. De verschillende beheerders (gemeente voor de buitenruimte; Prorail/RET/HTM voor het station en de vervoerbedrijven) werken goed samen om een voor de reiziger naadloze reiservaring te bieden. De MRDH biedt in de opstartfase van het project procesbegeleiding in met alle partijen de opgave goed in beeld te brengen,



zodat nut & noodzaak, omvang en kostenindicatie van het project tijdig in beeld komt en wordt vastgelegd in een startdocument. In het kader van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) kunnen gemeenten en stationsbeheerders projecten aanmelden voor een subsidie van de MRDH.

Aanleiding

In de 'Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid' (UAB 2016) is ketenmobiliteit benoemd als een belangrijk schakel tussen de netwerken openbaar vervoer, fiets en auto. De UAB wijst de 'ov-knooppunten' aan als de plek waar ketenmobiliteit voor de ov-reiziger gemakkelijk, eenvoudig en betrouwbaar wordt gemaakt. Er zijn een aantal opgaven benoemd die in een beleidsuitwerking verder zijn onderzocht en uitgewerkt. MRDH verleent subsidie om de ketenmobiliteit op ov-knooppunten te verbeteren.

Proeftuinen 2018

In 2018 is gestart met drie 'proeftuinen' waar vanuit de dagelijkse praktijk onderzocht is hoe het functioneren van de knooppunten Nootdorp, Rodenrijs en Barendrecht kon worden verbeterd. Drie leermomenten kwamen daarbij aan de orde:

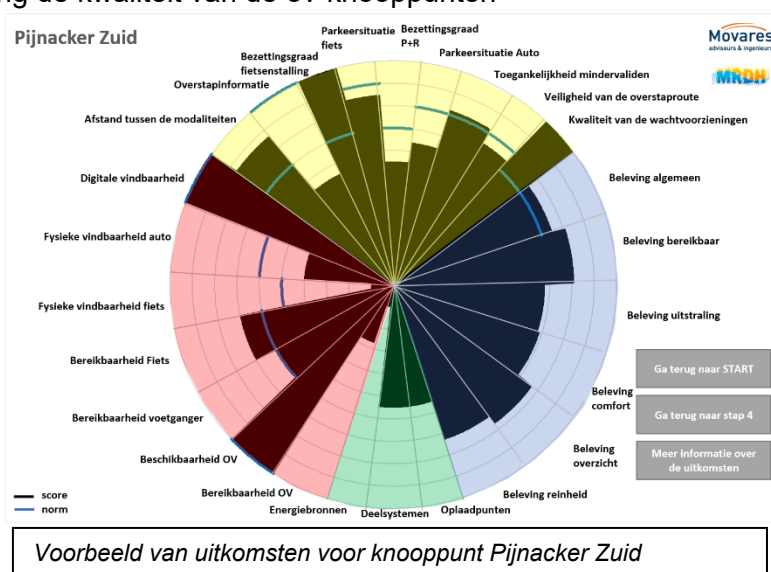
- 1) Er zijn verschillende beheerders betrokken bij elk ov-knooppunt: de gemeente voor de buitenruimte en openbare orde, de stationsbeheerder (RET, HTM en/of ProRail/NS) voor het stationsdomein. Uiteraard zijn de vervoerbedrijven RET, HTM en EBS betrokken voor de uitvoering van hun dienstregelingen (net als Arriva, Connexxion en Qbuzz van de ov-concessies van provincie Zuid-Holland). De reizigers hebben weinig boodschap aan de grenzen van de beheerdomeinen, ze moeten naadloos aansluiten zodat je er ongemerkt over heen gaat. Daarom is het noodzakelijk dat al deze partij samen op trekkne bij het maken van een verbeterplan; niemand kan dat in z'n eentje.
- 2) Op een knooppunt komen veel modaliteiten en functies samen: fietsparkeren, looproutes, p+r, deelmobiliteit enz. Die hebben onderling veel raakvlakken. In het plan moeten die goed afgestemd worden, temeer omdat de ruimte op knooppunten voor al die functies schaars is.
- 3) Een knooppunt mooi maken is één ding, het mooi houden is minstens zo belangrijk. Prullenbakken legen, weesfietsen en wrakken ruimen, het groen onderhouden: het draagt allemaal bij aan een prettige reiservaring en tevreden klanten.

Inventarisatie 'Knopenroos' 2019

Na de proeftuinen is bij wijze van nulmeting de kwaliteit van de ov-knooppunten geïnterpreteerd. In beeld is gebracht wat de kwaliteit is voor de aspecten

lokale ontsluiting te voet en met de fiets, fietsparkeren, P+R, en kwaliteits-beleving van de reiziger. Het eindresultaat is per knooppunt weergegeven in de vorm de een radardiagram, die al snel de werknaam 'Knopenroos' meekreeg.

De uitkomsten van de inventarisatie zijn met de gemeenten en de stationsbeheerders besproken. Op veel plekken is daarbij de opgave onderkent, nog ongeacht de mogelijkheid om daar de komende periode tijd en geld voor de uitvoering van projecten vrij te maken.



Van inventarisatie naar Handreiking

De MRDH staat een werkwijze voor die zich rekenschap geeft van de beschikbare kennis in het algemeen en de leerervaringen van de proeftuinen in het bijzonder. Om deze voor de ambtelijke voorbereiding beschikbaar te maken is de vakinhoudelijke 'Handreiking' opgesteld (voor eventuele kennisname bijgevoegd als bijlage 2). Voor u als Adviescommissie zijn de volgende aspecten van belang.

- *MRDH biedt extra ondersteuning in de opstartfase*

In de aanloop naar het daadwerkelijk starten van een project, ondersteunt de MRDH gemeenten en stationsbeheerders om samen de opgave uit te werken en de contouren van een mogelijk project scherp te krijgen. Het resultaat daarvan is een zogeheten 'startdocument' waarin de opgave en de samenhang tussen de onderdelen en de kansrijke oplossingsrichtingen zijn beschreven. Daarmee kunnen gemeente en stationsbeheerders het project verder uitwerken. Op enkele tientallen knooppunten is zo traject nu opgepakt. Naar verwachting zullen in 2022 diverse projecten voor subsidie worden aangemeld.

- *Bijdrage in de kosten 50% vanuit IPVA*

Vanuit de beschreven opgaven kunnen diverse maatregelen voor ov-reizigers worden uitgewerkt voor bijvoorbeeld lokale ontsluiting, fietsparkeren, P+R, kwaliteitsbeleving en/of mobiliteitsdiensten als deelfietsen. Vaak zijn niet op al die onderdelen verbeteringen nodig. De MRDH kan een bijdrage in de kosten van 50% geven. Dat betekent dat ook de gemeente zorgvuldig nut en noodzaak van de maatregelen afweegt en voor de eigen bijdrage tijdig geld op de begroting reserveert. De procedure voor aanmelding en subsidieaanvraag loopt mee in die van het MRDH Investeringsprogramma IPVA, dat bij de gemeenten goed bekend is. Het IPVA heeft in de regel voor dit soort projecten voldoende budget.

- *Samenhang met verstedelijking, duurzame mobiliteit en Nationaal Toekomstbeeld Fiets*

In de verstedelijkingsopgave ligt de nadruk op binnenstedelijk bouwen in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een goede ontsluiting naar ov-knooppunten is belangrijk om de afhankelijkheid van autogebruik te verminderen. Ketenmobiliteit is zo een belangrijk instrument voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Ook in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, dat momenteel in heel Nederland wordt uitgewerkt, is de combinatie fiets & openbaar vervoer een belangrijk thema.

- *Regionaal Toekomstbeeld Ketenmobiliteit*

Met de Handreiking heeft de MRDH het beleid uitgewerkt voor de beoordeling van afzonderlijke projecten per knooppunt. Als vervolg hierop wordt de regionale ambitie verder uitgewerkt in de samenhang met o.a. verstedelijking, mobiliteitstransitie en Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De contouren van dit Toekomstbeeld zullen in de tweede helft van 2022 vorm krijgen.