

PAL-advies, Moderne mobiliteit, voor een optimale leef- en werkomgeving in Zuid-Holland

Aan: Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten Zuid-Holland, d.d. 10-11-2017, pal@pzh.nl

Probleemstelling

De provincie Zuid-Holland wil een toonaangevende provincie zijn waar mensen met plezier wonen, werken en recreëren. Hoe kan mobiliteit bijdragen aan een concurrerende, bereikbare, leefbare en veilige provincie Zuid-Holland? De Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) ziet 'moderne mobiliteit' als middel om de concurrentiekracht van de provincie alsmede de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en adviseert Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten om de vorming van het modulaire omgevingsbeleid aan te grijpen om dit te realiseren. Onder moderne mobiliteit verstaat de PAL een breed-georiënteerde, geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek waarbij betrokken stakeholders gezamenlijk optrekken. Wat dit voor de provincie betekent zal in dit advies verder worden uitgewerkt.

Dit advies start met een korte stand van zaken op de onderdelen concurrentiekracht, leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in Zuid-Holland. Vervolgens worden de mogelijkheden geschetst om middels moderne mobiliteit de ambities van Zuid-Holland als concurrerende, bereikbare, leefbare en veilige provincie binnen bereik te brengen. Deze uitwerking vormt een belangrijke basis voor de bijdrage van de provincie in uitwerking van (discussie over) het omgevingsbeleid.

Concurrentiekracht Zuid-Holland

De Regional Competitiveness Index (RCI) van het Joint Research Centre van de Europese Commissie geeft inzicht in de concurrentiekracht van regio's en lidstaten. 'Regional competitiveness' is de mate waarin een regio een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving biedt voor bedrijven en inwoners om te leven en te werken. In 2010, 2013 en 2016 is deze index gepubliceerd om de ontwikkeling van regio's in de tijd zichtbaar te maken en onderlinge vergelijking mogelijk te maken. De regio's worden o.a. beoordeeld op goede infrastructuur en innovatie. De Nederlandse regio's scoren goed, maar zakken wel op de ranglijst. Zo scoorde Zuid-Holland in 2013 nog een 10^e positie. In 2016 scoort Zuid-Holland een 18^e positie. Nederlandse regio's die beter scoren in 2016 zijn Utrecht met een 2^e positie, Noord-Holland en Flevoland met een 12^e positie en Noord-Brabant met een 16^e positie.

In het MIRT¹-onderzoek 'Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' van 21 juli 2017 wordt het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio als centrale ambitie geformuleerd met als doel het versterken van de agglomeratiekracht van de MRDH-regio. Hieronder wordt verstaan:

- Het versterken van de ruimtelijk economische structuur;
- Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu;
- Vergroten van kansen voor mensen; en
- Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem.

Leefbaarheid Zuid-Holland

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft een 'Regional Quality of Living Index' (RQI) ontwikkeld voor Europese regio's. Er is een ranking gemaakt en sterke en zwakke punten van regio's zijn geïdentificeerd. Nederlandse regio's scoren relatief goed. De Nederlandse regio's scoren beter dan 'Best

¹ MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

in Europa' voor 'Publieke voorzieningen', 'Recreatie' en 'Onderwijs' en hebben vergelijkbare scores voor de 'Sociale omgeving', 'Governance', 'Gezondheid' en 'Koopkracht en werkgelegenheid'.

De scores voor 'Wonen' en 'Natuurlijke omgeving' zijn voor bijna alle Nederlandse regio's, en specifiek voor Zuid-Holland, lager dan bij de benchmark Best in Europa.

Veiligheid Zuid-Holland

Uit de eerder genoemde Regional Quality of Living Index van het PBL blijkt dat de Noordelijke regio's van Nederland relatief hoog scoren voor 'Veiligheid', terwijl in regio's met een hoge populatiedichtheid de scores relatief laag zijn. De provincie Zuid-Holland heeft een negatieve score voor 'Veiligheid'.

Bereikbaarheid Zuid-Holland

De economie trekt al weer enige tijd aan en daaraan gekoppeld zien we ook de mobiliteit van de Nederlandse bevolking stijgen. Het verkeer in en rond de steden dreigt vast te lopen², maar ook de drukte op het hoofdwegennet neemt toe. Ten opzichte van 2014 is het verkeer op het hoofdwegennet in 2015 toegenomen met 2 procent. Het reistijdverlies op het hoofdwegennet is in 2015 echter met 22 procent gestegen³. In een recente rapportage van Rijkswaterstaat⁴ wordt vermeld dat in 2016 het aantal afgelegde voertuigkilometers op het hoofdwegennet met 3,1% is gestegen naar 69,9 miljard voertuigkilometers. De filezwaarte is gestegen met 13,1% naar 11,6 miljoen kilometerminuten. Meer dan in het verleden is de congestie verdeeld over het wegennet, maar als we naar de top 25 files van de filetop-50 kijken blijkt dat 13 van de 25 files (waaronder de top 3) in Zuid Holland gelegen zijn (zie bijlage 1). Het is belangrijk te beseffen dat de congestieproblematiek niet beperkt blijft tot het hoofdwegennet zoals blijkt uit een analyse van de congestieproblematiek in Noord-Holland (zie bijlage 2).

Door de verdergaande (en gewenste) economische groei, in combinatie met de verdere groei van de bevolking (en het aantal huishoudens), zal naar verwachting ook in de komende jaren de mobiliteit fors blijven groeien.

Moderne mobiliteit

De stand van zaken qua concurrentiekracht, leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid leidt tot de opgave: hoe kunnen we door de toepassing van 'moderne mobiliteit' de verwachte mobiliteitsontwikkeling op een acceptabele wijze accommoderen. Voor de vervoersconsument, maar ook voor de samenleving, voor bedrijven en, als verantwoordelijke overheid, voor de provincie.

Kenmerkend voor de toepassing van moderne mobiliteit zijn:

- een brede blik op de bereikbaarheidsopgave waarbij o.a. samenhang en synergie met ruimtelijke, economische en milieu-georiënteerde opgaven wordt nagestreefd.
- maatwerk bieden door het toepassen van slimme oplossingen zoals gedragsbeïnvloeding en een gebiedsgerichte multimodale aanpak. Niet alleen meer infrastructuur, maar ook beter/efficiënter innoveren, informeren, in stand houden en inrichten.
- samenwerken vanuit gelijkwaardigheid. Dit betekent dat Rijkswaterstaat en de provincie niet de enige probleemeigenaar zijn, ook andere wegbeheerders/overheden, bedrijfsleven, vervoerbedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en particulieren zullen hun steentje moeten bijdragen. Dit impliceert dat arrangementen tussen de diverse stakeholders moeten worden aangegaan.

² Bron: ANP (december 2016). Verkeer in steden loopt over vijf jaar vast; ANP (mei 2017). Verkeer rond grote steden grote opgave

³ Bron: Mobiliteitsbeeld 2016 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

⁴ Bron: RWS - Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2016.

Wat betekent moderne mobiliteit voor de provincie Zuid-Holland?

De provincie wil dat bewoners met plezier, gezond en veilig wonen, maar wil ook een concurrerend/attractief vestigingsklimaat bieden. Plezierig, gezond en veilig wonen vraagt om aandacht voor milieukwaliteiten en verkeersveiligheid. Maar een concurrerend/attractief vestigingsklimaat vraagt ook meer aandacht voor bereikbaarheid. In de meest optimale situatie wil je als provincie goed scoren op kwaliteit van de leefomgeving, veiligheid en bereikbaarheid gezamenlijk.

Moderne mobiliteit probeert dat in zich te verenigen, maar vraagt dan wel om een meer holistische benadering waarbij:

- breder wordt gekeken dan alleen de transportsector (transport in relatie tot wonen, werken, recreëren en andere ruimtelijke opgaven; verplaatsingsmanagement);
- er niet alleen voor een technische invalshoek wordt gekozen, maar ook aandacht wordt geschonken aan organisatorische, juridische, financiële, gedragsmatige aspecten;
- de focus ligt op een multimodale aanpak (vervoersmanagement); en
- waarbij ruimte gecreëerd wordt voor innovatieve benaderingen van verkeersmanagement (zoals ITS⁵, flexibele infrastructuur, mobiliteitsdiensten, prijsinstrumenten).

De rol van de provincie in het accommoderen van de groeiende mobiliteit is divers. Opgaven situeren zich op het vlak van:

- verplaatsingsmanagement
- vervoersmanagement
- verkeersmanagement

Verplaatsingsmanagement

Een belangrijke rol van de provincie op het vlak van verplaatsingsmanagement is de concrete invulling van de toekomstige ruimtelijke opgave. Waar worden nieuwe bouwlocaties (woningen, kantoren, etc.) gerealiseerd (zie o.a. uitkomst MIRT-onderzoek: 'krachten bundelen' of 'krachten verdelen'). Locatie en aantallen kunnen grote invloed hebben op toekomstige verkeersstromen (pendel). De implementatie van de omgevingswet impliceert vooralsnog enige onduidelijkheid voor wat betreft de rol van de provincie t.a.v. het omgevingsbeleid en als onderdeel daarvan de concrete realisatie van de ruimtelijke opgave. Door de provincie (en de PAL) wordt inmiddels nagedacht over de invulling van deze rol⁶.

Vervoersmanagement

Moderne mobiliteit impliceert dat vervoerwijzen gaan samenwerken waardoor multi-modaliteit een kansrijke optie wordt voor de vervoersconsument (in de toekomst 'Mobility as a service'). Als (mede)aanbesteder van het openbaar vervoer kan de provincie de gewenste (hoogwaardig)openbaar vervoer kwaliteit aanbieden op belangrijke corridors alsmede de samenwerking tussen de verschillende vervoerwijzen (auto-ov, fiets-ov) bevorderen. Daarnaast kan de provincie een rol spelen bij het inrichten van 'handige' overstaplocaties (P&R plus, etc.). Een steeds belangrijkere speler vormt de e-fiets. Door de introductie van de e-fiets is de actieradius van de fietser vergroot waardoor de fiets ook een deel van de autoverplaatsingen kan vervangen. In bijlage 3 worden mogelijke markten voor de e-fiets weergegeven.

⁵ ITS: Intelligente Transport Systemen

⁶ In het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zijn door de bestuurlijke opdrachtgevers 4 belangrijke uitgangspunten voor trechtering van toekomstbeelden:

- openhouden van groene gebieden,
- verstedelijking concentreren met accent op de stad,
- woningbouw zoveel mogelijk realiseren binnen stedelijk gebied (verdichting)
- verstedelijking laten plaatsvinden langs HOV-assen (zoals Stedenbaan)

Verkeersmanagement

De rol van de provincie op het vlak van verkeersmanagement is eveneens omvangrijk en uitdagend. In de eerste plaats zal de provincie als wegbeheerder de samenhang in het onderliggende wegennet moeten verbeteren zodat een samenhangend regionaal netwerk ontstaat dat kan fungeren als zelfstandig netwerk (voor opvang regionale verplaatsingen) en tevens als terugvaloptie voor het hoofdwegennet (robuustheid van het netwerk). Daarnaast kan de provincie door de toepassing van verkeersmanagement en incident management de doorstroming van het verkeer bevorderen. Ook het variabel beprijzen van mobiliteit is een interessante optie, zij het dat er op nationale schaal vooralsnog onvoldoende draagvlak is voor deze maatregel.

In het kader van verkeersmanagement wordt vaak de term 'smart mobility' gehanteerd. Bij smart mobility ligt de focus voornamelijk op de inzet van intelligente transportsystemen (elektronische systemen, data-management systemen, beprijzingssystemen) als onderdeel van real-time verkeersmanagement (zie: Pilots smart mobility en verkeersmanagement; TrafficQuest (2016)). De in deze notitie gehanteerde term 'Moderne mobiliteit' heeft een veel breder toepassingsdomein en omvat een veel breder pakket aan maatregelen.

Toepassingsdomein - brede insteek

Vaak wordt bij de aanpak van de mobiliteitsproblematiek gedacht aan de toepassing van slimme technologie (hardware, software, infoware), maar moderne mobiliteit omvat ook:

- slim organiseren (orgware); welke rol moet de provincie op basis van haar betrokkenheid bij de ruimtelijke ordening, het netwerkbeheer (regionale netwerk, fietsnetwerk) en de financiering van het openbaar vervoer spelen?
- slim financieren (finware); welke financiële bijdrage kan/moet de provincie leveren? maar ook: kunnen andere partijen een bijdrage leveren aan aanleg, beheer van de netwerken en aan de afwikkeling van het verkeer?
- gedragsbeïnvloeding (behaviourware): zoek mogelijkheden om goed gedrag te belonen en slecht gedrag extra te beprijzen. Dat geldt overigens niet alleen voor reizigers (vervoersconsumenten) maar ook voor bedrijven (organisatie vervoer medewerkers) en andere stakeholders.
- juridische inkadering (legalware). Vaak zijn wettelijke bepalingen zeer beperkend voor wat betreft de toepassing van nieuwe, innovatieve maatregelen. Daarom is het belangrijk de juridische inkadering van meet af aan mee te nemen.

Beleidsprioriteiten

Congestiebestrijding krijgt vaak een hoge prioriteit in het verkeers- en vervoerbeleid. Logisch want files worden door een groot deel van de bevolking direct/persoonlijk als een negatieve ontwikkeling ervaren. Echter, als we kijken naar de maatschappelijke kosten die aan de verschillende aspecten van de mobiliteit/verkeerssector kunnen worden toegerekend, dan zouden de beleidsprioriteiten ook anders gelegd kunnen worden (zie tabel 1).

Tabel 1: Maatschappelijke kosten mobiliteitsaspecten (bron: KiM, 2016)

Aspect	Maatschappelijke kosten in € (jaar: 2015)
Files en vertraging	2,7 miljard (2,3 à 3,0)
Milieu	7,0 miljard
Verkeersveiligheid	14,2 miljard

Conclusie - aanbevelingen

In de nabije toekomst dreigt ons transportsysteem vast te lopen. Deze ontwikkeling kan grote negatieve gevolgen hebben voor de concurrentiekracht van de Provincie Zuid-Holland. De PAL adviseert de provincie middels een geïntegreerd mobiliteitsbeleid (samengevat onder de noemer 'moderne mobiliteit') de bestaande en voorspelde mobiliteitsproblemen aan te pakken. Belangrijke elementen van deze aanpak zijn:

- onderlinge afstemming van mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid,
- afstemming van dit beleid op beoogde verplaatsingsprofielen (wonen, werken, recreëren, etc.),
- verdergaande integratie van de verschillende transportmodaliteiten, met een prominente rol voor duurzame, veilige en betrouwbare (reistijd) vervoerwijzen (vervoermiddelen) zoals fiets en hoogwaardig openbaar vervoer,
- aandacht voor innovatieve toepassingen van technologie (techware), organisatie (orgware), financiering (finware), gedragsbeïnvloeding (behaviourware) en juridische inkadering (legalware)
- Intensieve samenwerking in het plan- en realisatieproces waar alle partijen (Rijk, provincie, gemeenten, aanbieders vervoersdiensten, branche organisaties, bedrijven en inwoners) bij betrokken worden,
- Inzet van een breed scala van elkaar aanvullende maatregelen zowel op de verplaatsingsmarkt (verplaatsingsmanagement), de vervoersmarkt (vervoersmanagement) als de verkeersmarkt (verkeersmanagement),
- Afweging van in te zetten maatregelen op basis van maatschappelijke baten en kosten.
- Slagvaardigheid. De provincie Zuid-Holland scoort minder goed op de Regional Competitiveness Index (RCI). Deze ontwikkeling moet worden zo snel mogelijk omgebogen worden.

Bovenstaande aanpak zal een ferme impuls geven aan de robuustheid van het transportsysteem, waardoor het systeem in staat is de (voorspelde) mobiliteit te accommoderen, maar ook het hoofd kan bieden aan allerlei onvoorziene ontwikkelingen, zowel op de korte, de middellange als de lange termijn. In plaats van knelpunt zal **bereikbaarheid** een stimulans zijn voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zuid-Holland alsmede de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu.

Vervolg

De PAL is benieuwd naar de reacties van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten op dit advies en is graag bereid om naar aanleiding van dit advies met Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten het gesprek aan te gaan.

Bronnen

- Provincie Zuid Holland (2014). Visie ruimte en mobiliteit
- Eindrapport: Analyse- en Oplossingsrichtingenfase MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag
- Factsheet: MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2017)
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2016). Mobiliteitsbeeld 2016
- Rijkswaterstaat (RWS, 2017) Publieksrapportage Rijkswegennet, jaaroverzicht 2016
- MuConsult (2014) De SVIR-bereikbaarheidsindicator: Methodiek voor toepassing in bereikbaarheidsstudies.
- NOWA (RWS, 2016): MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam
- Mobycon/VidS (2016): Verkeer in de Stad: een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke openbare ruimte
- TrafficQuest (2016): Verkeer in Nederland 2016 - Pilots smart mobility en verkeersmanagement
- NRC (29-07-2017). Infrastructuur: Toename mobiliteit in Nederland verdient een urgente reactie
- NRC (10-03-2017). Partijen willen Nederland in beweging houden, maar hoe?
- NRC (10-03-2017). Partijen over mobiliteit: Minder files of meer asfalt?
- NRC (21-04-2017). Randstad slijt dicht zonder extra lightrail (interview met Jaap Bierman, directeur HTM)
- NOS (13-08-2017). Deltaplan nodig voor OV in de Randstad
- ANP (mei 2017). Verkeer rond grote steden grote opgave
- ANP (december 2016). Verkeer in steden loopt over vijf jaar vast
- Binnenlands Bestuur (2017). Mobiliteitsbeleid grote steden nodeloos hapsnap
- Milieudefensie (2017). Van wie is de stad?
- Binnenlands Bestuur (2016). De grote stad als roeteiland
- ANP (2016). Milieuzone Rotterdam zorgt voor schonere lucht
- ANP (2017). Maatregelen luchtkwaliteit Rotterdam effectief
- Binnenlands Bestuur (2017). Utrechtse milieuzones beter voor gezondheid
- ANP (2017). Rotterdam gaat vervuilende auto's toch weren
- JS Consultancy (2017). Verkeersveiligheid is een omgevingswaarde voor de stad
- SWOV (2017). Maak van verkeersveiligheid nationale prioriteit
- IPO (2014). Nieuwe methode voor meten verkeersveiligheid
- Binnenlands bestuur (2009). Onderzoek naar betere verkeersveiligheid in hoofdstad

Bijlage 1: Congestie op het Nederlandse wegennet

Positie	Weg	Traject van	Traject naar	Koplocatie	zwaarte
1	A4	Delft	Amsterdam	tussen Leidschendam en Zoeterw oude-Dorp	193.528
2	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Crooswijk en Terbregseplein	184.498
3	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Nieuw erkerk Aan Den IJssel en Moordrecht	179.584
4	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Soest en Eembrugge	150.776
5	A28	Zwolle	Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd	125.994
6	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeeloos	122.367
7	A20	Gouda	Hoek van Holland	tussen Moordrecht en Nieuw erkerk Aan Den IJssel	119.824
8	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten	110.544
9	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen	104.637
10	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge	98.138
11	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Nieuwegein en Oudersluis	92.385
12	N325	Arnhem	Arnhem	tussen Westervoort en Presikhaaf	90.682
13	A4	Amsterdam	Delft	tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterw oude-Rijndijk	88.991
14	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Gouwe en Zevenhuizen	87.317
15	A58	Breda	Eindhoven	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot	84.700
16	A27	Gorinchem	Breda	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug	83.385
17	A16	Breda	Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein	81.561
18	A27	Gorinchem	Utrecht	tussen Noordeeloos en Lexmond	80.310
19	A15	Gorinchem	Ridderkerk	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West	79.596
20	A58	Eindhoven	Breda	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel	78.168
21	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Muiden	76.860
22	A12	Arnhem	Oberhausen	tussen Westervoort en Duiven	75.244
23	A4	Amsterdam	Delft	tussen Zoeterw oude-Rijndijk en Zoeterw oude-Dorp	74.815
24	A16	Rotterdam	Breda	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord	74.610
25	A27	Almere	Utrecht	tussen Hilversum en Bilthoven	72.423

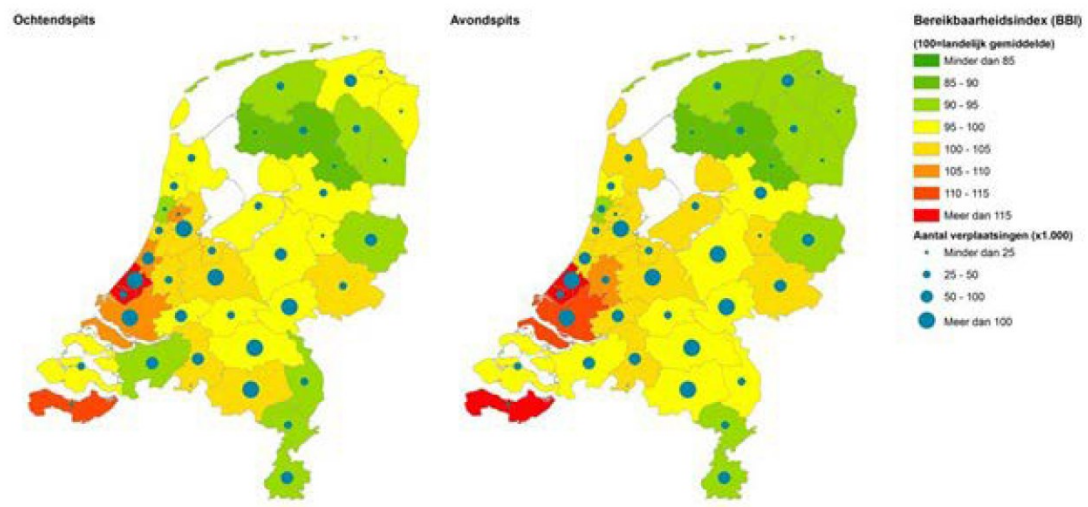
Figuur 1: Top 25 files van de filetop-50 in 2016 (bron: RWS 2017)

Door MuConsult is een onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van regio's in Nederland. Uit dit onderzoek blijkt overduidelijk dat Zuid-Holland de provincie is met de slechtste autobereikbaarheid (zie figuur 2; bron MuConsult).

Niet alleen het wegennet is overbelast, ook het openbaar-voernetwerk (trein, metro, light-rail en tram) kan de huidige vraag nauwelijks aan. NS, RET en HTM dringen aan op forse investeringen wil men voorkomen dat het openbaar vervoersysteem vastloopt (NRC, 29-07-2017; NRC, 21-04-2017)).

Noordvleugel Randstad in 2014 beter bereikbaar dan de Zuidvleugel.

TOELICHTING



Autobereikbaarheid voor personen in de ochtend- en avondspits in 2014 op basis van de Bereikbaarheidsindicator. Bron: MuConsult.

Figuur 2: Autobereikbaarheid Nederlandse regio's in ochtend- en avondspits

Bijlage 2: Analyse congestieproblematiek Noord-Holland

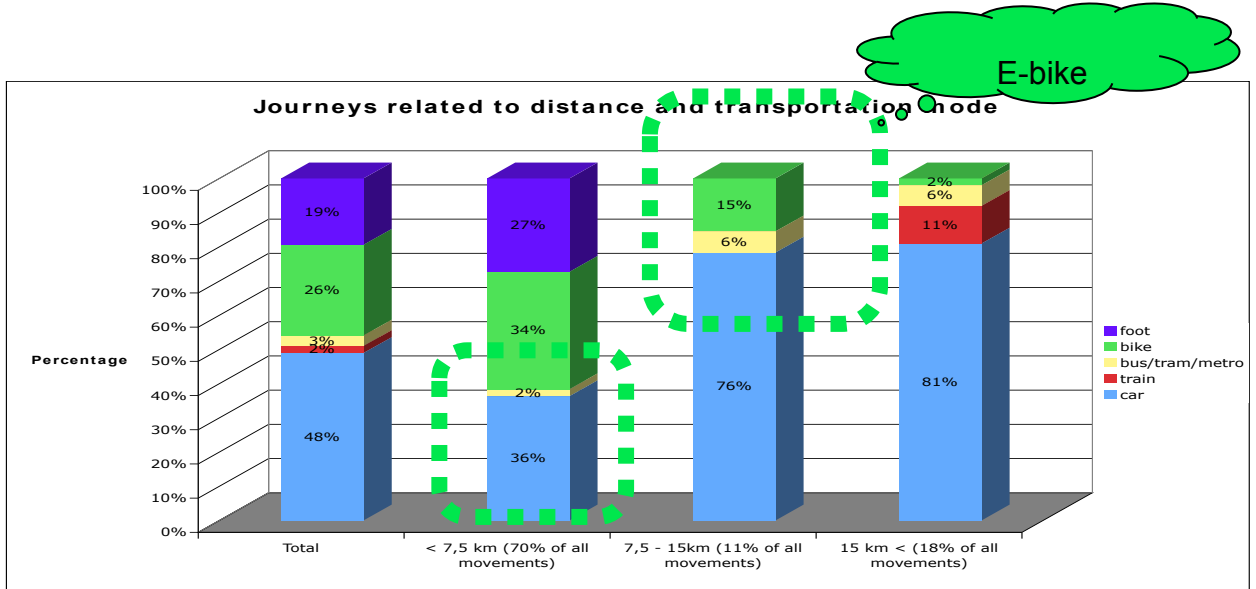
Inmiddels heeft Rijkswaterstaat allerlei initiatieven genomen om de (congestie) effecten van de voorziene groei van de mobiliteit te beperken. Maar, niet alleen ontbreken de middelen om de capaciteit van het hoofdwegennet wederom fors uit te breiden (meer asfalt), er is ook steeds minder maatschappelijk draagvlak voor deze aanpak (zie o.a. NRC 10 maart 2017). Dat betekent dat alternatieve benaderingen verkend moeten worden zoals bevordering gebruik andere vervoerwijzen, mobiliteit beperkende ruimtelijke ordening, efficiënter gebruik beschikbare capaciteit, betere samenwerking tussen netwerkbeheerders en bedrijven, etc.

In de NowA studie (RWS-NowA, 2016) wordt het bereikbaarheidsprobleem in de corridor Alkmaar-Amsterdam als volgt verklaard:

“Alternatieven voor autoverplaatsingen functioneren niet overal naar behoren en zijn daarmee weinig aantrekkelijk. Uiteenlopende bereikbaarheidsopgaven situeren zich in de corridor, zoals:

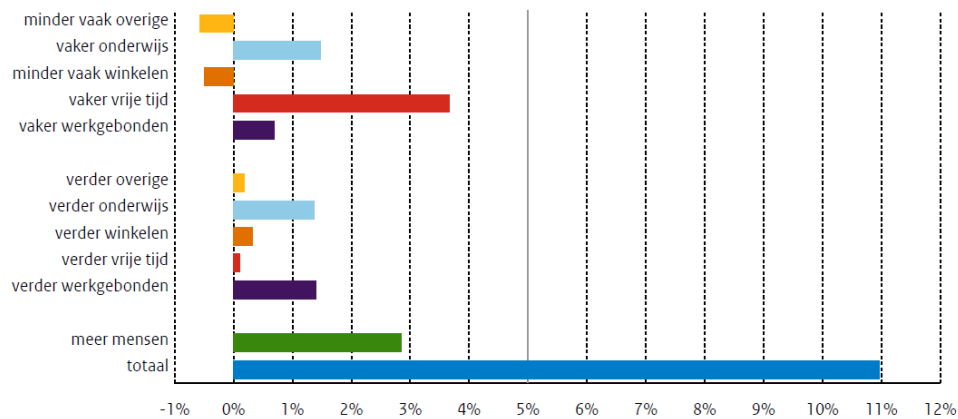
- De parallelle treinverbinding, de Kennemerlijn, heeft zowel een lage snelheid als een lage frequentie. Er is sprake van een neerwaartse spiraal van een teruglopende bediening.
- Het fietsnetwerk tussen de steden in de corridor kent op meerdere plaatsen onderbroken fietsroutes en te smalle fietspaden
- Een aantal grotere werklocaties is onvoldoende aangesloten op het OV-netwerk, waardoor het natransport veel tijd kost en ongemak voor de gebruiker kent.”

Bijlage 3: Ontwikkelingen in het gebruik van de fiets waaronder de e-fiets



Figuur 3: Mogelijke markten voor de e-fiets (bron; Mobycon)

TOELICHTING



Bijdrage van vaker verplaatsen, verder verplaatsen en meer mensen aan de groei van het totale aantal fietskilometers tussen 2005-2015, in procentpunten. Bron: RWS/CBS, MON/OViN; bewerking KiM.

- Sinds 2005 is het fietsgebruik (de optelsom van het aantal op gewone en e-fietsen afgelegde kilometers) toegenomen met bijna 11 procent.
- Zowel de groei van het aantal mensen dat fietst als de toegenomen mobiliteit per persoon (vaker en verder verplaatsen) dragen bij aan het grotere aantal fietskilometers.
- Het fietsgebruik is vooral toegenomen voor vrijetijdverplaatsingen, verplaatsingen naar en van onderwijsinstellingen en woon-werkverplaatsingen. Voor winkelen fietsen Nederlanders minder vaak ten opzichte van tien jaar geleden.
- Een deel van het toegenomen fietsgebruik komt voor rekening van de e-fiets, die behalve door ouderen ook steeds vaker wordt gebruikt door volwassenen jonger dan 65 jaar (zie 'E-fiets wordt steeds meer gebruikt door volwassenen jonger dan 65 jaar en steeds vaker ook voor werk en winkelen').

Figuur 4: Vaker en verder per fiets (bron: KiM)