

Een Systemsprong Voetganger in de deur-tot-deur reis ov

Rianne Boot – Gemeente Amsterdam – rienne.boot@amsterdam.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

Wie zich bezighoudt met het verbeteren van het openbaar vervoer als aantrekkelijk aanbod voor de reiziger, weet dat daarbij de gehele deur-tot-deur reis moet worden bekeken. Het optimaliseren van het voor- en natransport draagt het meeste bij aan een snelle reis en de subjectieve reistijdbeleving daarvan. Om die reden krijgen *de first and last mile* steeds meer onze aandacht.

Lopen is ook nog eens dé meest verkeersveilige, intelligente, betaalbare, duurzame, ruimte-efficiënte en gezonde vorm van mobiliteit. De voetganger is daarmee in stedelijk gebied de meest gewenste vorm van mobiliteit, en niet voor niets staat de 'S' voorop in het STOMP-principe.

Daarnaast lijken investeringen in andere draaiknoppen om de deur-tot-deur reistijd te verbeteren minder kansrijk. Denk aan het verder versnellen van bussen en trams, terwijl gemeenten juist inzetten op verkeersveiligheid en lagere maximum snelheden. Of het opheffen van haltes, terwijl inclusiviteit juist om voldoende nabijheid voor iedereen vraagt.

Ook zijn er kansen om het ov-netwerk en de exploitatie daarvan te verbeteren met investeringen in het voetgangersnetwerk. Met investeringen in bruggen, trappen, liften, tunnels en doorsteekjes kan de toegang tot het ov worden vergroot, zonder het netwerk te hoeven uitbreiden.

Toch ligt er nog veel nadruk op investeringen in het ov-systeem zelf en de programma's van eisen voor concessiehouders. Want voertuigen en dienstregelingsuren kosten geld, dus daar valt wat te winnen of te verliezen. Het besef van het belang van de first and last mile, heeft nog niet geresulteerd in een wezenlijke verschuiving in de wijze waarop overheden investeringen doen of prestaties meten.

In deze kampvuursessie gaan we met elkaar in gesprek over de meerwaarde van de voetganger in de ov-keten, en wat we anders kunnen doen om hier de aandacht aan te geven die het verdient. Wat zou het de reiziger kunnen brengen als er fors in het voetgangersnetwerk wordt geïnvesteerd, op vergelijkbare wijze met andere ov-investeringsprojecten? En is het misschien tijd voor een *Systemsprong Voetganger*?

1. Een Systemsprong Voetganger in de deur-tot-deur reis ov

Laten we de redenen op een rij zetten om nu volop in te zetten op de voetganger om de deur-tot-deur reis in het ov te verbeteren:

1.1 De voetganger heeft de wind mee

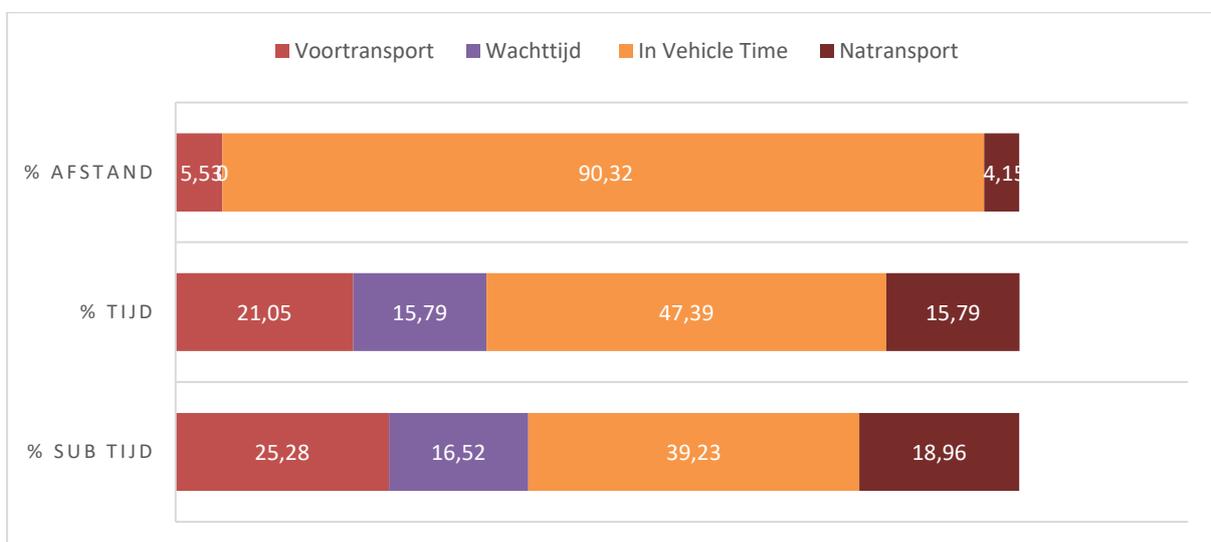
Lopen is dé meest verkeersveilige, intelligente, betaalbare, duurzame, ruimte-efficiënte en gezonde vorm van mobiliteit. De voetganger is daarmee in stedelijk gebied de meest gewenste vorm van mobiliteit, en niet voor niets staat de 'S' voorop in het STOMP-principe. Investeren in looproutes naar ov-haltes, past daarmee goed binnen de prioritering in mobiliteitsbeleid en dient daarmee meerdere doelen.

1.2 Afstand, reistijd en reistijdbeleving

Wie zich bezighoudt met het verbeteren van het openbaar vervoer als aantrekkelijk aanbod voor de reiziger, weet dat daarbij de gehele deur-tot-deur reis moet worden bekeken. Het optimaliseren van het voor- en natransport draagt het meeste bij aan een snelle reis en de subjectieve reistijdbeleving daarvan.

De ov-reiziger is namelijk een behoorlijk groot deel van zijn *reistijd* kwijt aan de kortste *afstand*. Figuur 1 laat dit in een voorbeeld zien. Stel, je reist in Amsterdam van Zuidoost naar het centrum, dan leg je een afstand van 11 km af. De afstand die je te voet aflegt is amper 10% van de totale afstand. Je doet daar wel 14 minuten over, terwijl de metro je in 18 minuten van A naar B brengt. Het aandeel van de wandeling in je reistijd is zo ruim 35% van de reis. Een paar honderd meter minder omlopen, levert relatief snel reistijdbaten op.

Vervolgens is er de subjectieve beleving van de tijd. De *reistijdweerstand* is groter op het deel van de reistijd buiten het voertuig. De subjectieve reistijd van deur-tot-deur is door ervaren ongemak hoger dan de objectieve reistijd. Een minuut lopen telt anderhalf keer zo zwaar als een minuut zuivere reistijd in het voertuig.



Figuur 1. Voorbeeldreis Amsterdam Zuidoost-Centrum naar afstand, reistijd en subjectieve reistijd.

1.3 Alternatieven om de deur-tot-deur reistijd te verkorten nu minder kansrijk

Belangrijke andere draaiknoppen om de deur-tot-deur reistijd van het openbaar vervoer te verbeteren zijn snelheid, frequenties en halteren. Het toegenomen belang wat gehecht wordt aan verkeersveiligheid en inclusiviteit, en de impact van de corona crisis, maken echter dat deze draaiknoppen minder kansrijk zijn.

Snelheid vs Verkeersveiligheid

Investeren in het verbeteren van de reistijd in het voertuig heeft naast het voordeel dat de reiziger sneller van A naar B is, dat dit de ov-exploitatie efficiënter maakt.

Opdrachtgever en opdrachtnemer in de ov-keten zijn hier dan ook op gebrand. Steden zetten echter steeds meer in op leefbaarheid, verkeersveiligheid en een aantrekkelijke openbare ruimte. Zo zal het aanpassen van de maximum snelheid naar 30 km/u enerzijds de concurrentiepositie van het ov ten opzichte van de auto verbeteren, maar stelt dit het openbaar vervoer op maaiveld –bussen en trams- ook voor de uitdaging om een passende plek te vinden in de leefbare stad.

Frequenties vs impact corona

Wachten... Misschien wel het vervelendste onderdeel van de ov-reis. Dit kan worden verbeterd met aantrekkelijke frequenties. Als de bus, tram, metro of trein vaak gaat hoeft je nooit lang te wachten of je reis te plannen. De beschikbare ov-exploitatiebudgetten voor een hoogfrequent ov-aanbod staan echter onder druk door de onzekerheid over reizigersherstel na de coronacrisis.

Haltes opheffen vs inclusiviteit

Ook het vergroten van halteafstanden kan de ov-reis versnellen. Dit staat echter op gespannen voet met de langere loopafstanden naar haltes, en daarmee de nabijheid, inclusiviteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

1.4 Een fijnmaziger voetgangersnetwerk leidt tot een beter ov-netwerk

Als het voetgangersnetwerk heel fijnmazig is en een lage omloopfactor kent, kan het ov netwerk optimaler ingericht worden. Zo is het denkbaar dat 'witte vlekken' (plekken die niet ontsloten zijn met het openbaar vervoer) die worden veroorzaakt worden door barrières kunnen worden verholpen door de aanleg van bruggen, tunnels, trappen en doorsteekjes. En andersom geredeneerd zijn er kansen om de bestaande lijnvoering te optimaliseren. Op plekken waar nu een fijnmazige ov ontsluiting wordt geboden, kan de komst van een voetgangersverbinding het optimaliseren van een ontsluitende buslijn mogelijk maken. Figuur 2 toont de werkelijke loopafstanden naar ov-haltes in Amsterdam Noord. Het grillige patroon van loopafstanden rond de haltes laat zien waar nog kansen liggen.



Figuur 2. Werkelijke loopafstanden naar OV haltes in Amsterdam Noord, tot 250 meter (groen), 400 meter (geel), 800 meter (oranje) en daar boven (rood).

1.5 Probleemstelling en discussie

Inzetten op het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd van ov-reizigers door in te zetten op loopafstanden verdient onze aandacht. Kijken we naar de reiziger, dan draagt het optimaliseren van het voor- en natransport het meeste bij aan een snelle reis en de subjectieve reistijdbeleving daarvan. Kijken we naar de ontwikkelingen in stedelijke mobiliteit, dan draagt het verbeteren van loop- en fietsroutes bij aan de belangrijkste dragers van stedelijke mobiliteit. Investerings in andere draaiknoppen om de deur-tot-deur reistijd te verbeteren lijken minder kansrijk. Daarnaast zijn er kansen om het ov netwerk te verbeteren met een fijnmaziger voetgangersnetwerk.

Toch ligt er nog veel nadruk op investeringen in het ov-systeem zelf en de programma's van eisen voor de concessiehouders. Want voertuigen en dienstregelingsuren kosten geld, dus daar valt wat te winnen of te verliezen. Het besef van het belang van de first and last mile, heeft nog niet geresulteerd in een verschuiving in de wijze waarop we investeringen doen of prestaties meten.

In deze kampvuursessie gaan we met elkaar in gesprek over de meerwaarde van de voetganger in de ov-keten, en wat we anders kunnen doen om hier de aandacht aan te geven die het verdient. Wat zou het de reiziger kunnen brengen als er fors in het voetgangersnetwerk wordt geïnvesteerd, op vergelijkbare wijze met andere ov-investeringsprojecten? En hoe maken we dit onderdeel van de organisatie van het ov? Van welke 'perverse prikkels' moeten we af, en welke nieuwe sturingsinstrumenten hebben we nodig?