

Beleidsvisie CAV

Hoofdpijnen mobiliteitsvisie

In onderstaande zijn de mobiliteitsvisies en aanpakken van Gemeenten Amsterdam en Rotterdam, MRDH, Gemeente Helmond, Smartwayz, Provincie Noord-Holland, Provincie Groningen en Provincie Zeeland meegenomen.

De hoofdpijnen uit het nationaal Toekomstbeeld OV 2040 zijn:

“In het dichtbevolkte stedelijk gebied wordt ingezet op een groot ov-netwerk met directe verbindingen naar drukbezochte plekken, kortere wachttijden en hogere frequenties. Aan de randen van stedelijke gebieden en in dunbevolkte regio’s moet worden geïnvesteerd in nieuwe, gebruiksvriendelijke en slimmere voorzieningen. Voorzieningen die aansluiten op de behoeften van reizigers, zoals deelauto’s, zelfrijdende busjes en e-fietsvoorzieningen”.

“In de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 wordt via drie pijlers geschetst op welke wijze het OV van de toekomst wordt vormgegeven. Ten eerste de focus op de kracht van het OV, met daarbinnen een frequente verbinding in een ring van steden, een versnelde aansluiting van de landsdelen en een hoogwaardige verbinding met onze buurlanden. Ten tweede een drempelloze reis, waarbij stations binnen en buiten die ring hoogwaardige knooppunten zijn voor een drempelloze aansluiting op lokaal of regionaal vervoer en de fiets. Ten derde wordt er geïnvesteerd in veiligheid, duurzaamheid en het ontzien van omwonenden”.

Dit sluit nauw aan op de hoofdpijnen van de mobiliteitsvisie en strategie van de verschillende regio’s en steden:

1. Verbeteren en uitbreiden van hoogwaardig ov

Het regionale hoogwaardig openbaar vervoersysteem (HOV) wordt verbeterd en uitgebreid om ruimte te maken voor het (inter)nationaal spoornetwerk en voor de ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden. Dit is nodig omdat het huidige ov-systeem de toekomstige mobiliteitsgroei niet kan opvangen.

2. Soepel overstappen op hubs en ov-knopen (multimodale ketenreis en MaaS)

Het verstedelijkte gebied waar openbaar vervoer, lopen en fiets sterk ontwikkeld zijn; het gebied tussen steden waar de trein de belangrijkste modaliteit is; en overige plekken waar de auto nog een grote rol speelt. Reizigers moeten soepel kunnen schakelen tussen die systemen, dus kunnen overstappen op andere vervoersmiddelen. Daarvoor zijn hoogwaardige stedelijke en regionale hubs nodig.

3. Potentie van actieve mobiliteit

De fiets speelt een cruciale rol in het functioneren van het gehele multimodale systeem. En heeft daarmee een belangrijk aandeel in het in beweging houden van de steden en metropoolregio's. Regio's en steden zetten in op regionale doorfietsroutes, fietsroutes van/naar ov-knooppunten en hubs, en het aantrekkelijker maken van ov-knooppunten met bijvoorbeeld betere fietsparkeerplekken.

4. Aandacht voor leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en inclusiviteit als belangrijke randvoorwaarden

Aandachtspunten die genoemd worden zijn:

- Stem verstedelijking af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid tot economische centra en voorzieningen;
- Groene en slimme mobiliteit integraal meenemen in de ontwikkeling van mobiliteitsoplossingen;
- Aandacht voor verkeersveiligheid door het beïnvloeden van de heterogeniteit van verkeersstromen en (ongewenst) gedrag van weggebruikers door middel van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving.

5. Auto en logistiek in goede banen leiden met aandacht voor infrastructuur en het wegennet

Hierbij ligt de focus op scheiding en spreiding van verkeersstromen, zodat het doorgaande en regionale en lokale verkeer niet meer samenkomen. Maar dit lost niet alle (toekomstige) knelpunten op. In het nieuwe ontwerp van de fysieke en digitale infrastructuur worden ook andere voorstellen gedaan om het (hoofd)wegennetwerk nog optimaler te laten functioneren, ook voor de belangrijkste N-wegen en de corridors in de richting andere steden en regio's. Daarnaast aandacht voor de bereikbaarheid van vitale economische locaties voor werk, bezoek en bevoorrading.

De lijnen die relevant is voor CAV als geheel:

- Steden dringen de personenauto en goederenvervoer naar buiten. Prioriteit voor de privéauto vooral nog buiten de stedelijke gebieden of op snelwegen en belangrijke provinciale wegen;
- Investerings voor fiets, OV en hubs in de stedelijke gebieden;
- Aandacht voor overstappunten (hubs) naar fiets/OV/deelsysteem, auto/OV/fiets/deelsystemen o.a. op de toegangswegen (snelwegen). Hubs worden ingericht er op verschillende niveau's: wijk, stedelijk, regionaal en landelijk;
- In de landelijke gebieden meer flexibel en vraagafhankelijk openbaar vervoer nodig;
- Deelfiets/scooters/etc. en deelauto's zowel in stedelijk als landelijk gebied, zodat bezit auto afneemt en er eerder een ketenreis wordt gemaakt;
- Aandacht voor stadslogistiek om dichtbevolkte gebieden te bevoorraden.

Voor CAV betekent dit:

- Faciliteren van automatisering in niet-stedelijke gebieden tussen huis en hubs. Dus daar waar we privéauto's en goederenvervoer faciliteren;
- Focus op vrijliggende (hub tot hub) busbanen om HOV efficiënter te maken en personeelstekort aan te pakken;
- Aandacht in landelijk gebied voor vraagafhankelijk OV op de belangrijkste schakels, bijvoorbeeld richting regionale hubs.