



# Nationaal verkeerskundecongres 2018

31 oktober en 1 november, 's-Hertogenbosch

## Nationaal verkeerskundecongres 2018

### Unsolicited proposal Snelfietsroute Schiphol, grensoverschrijdend samenwerken

Sander Buningh (06 22235176)

*BAM Infraconsult*

#### Samenvatting

Projecten op het gebied van Smart City en Smart Mobility vragen in toenemende mate om over traditionele grenzen heen te kijken. Geografische grenzen, zie de opkomst van regionale samenwerking maar ook domein grenzen. Het is lang niet altijd meer Rail, Wegen, Utiliteitsbouw, ICT maar een combinatie van domeinen. Verder spelen er vragen over veiligheid en eigenaarschap van data, hoe ziet business model eruit en wie verzorgt een goede beheersorganisatie. Via een 'unsolicited proposal' voor een Snelfietsroute Schiphol met aansluiting op Hoofddorp en Amsterdam heeft BAM samen met partners leerervaring opgedaan met deze nieuwe vorm van projectwerving en zien goede mogelijkheden de aanpak in Brabant toe te passen om het concept 'mobility hub' in de praktijk te brengen in de regio Eindhoven.

#### Trefwoorden

Smart Mobility, Snelfietsroute, Samenwerken, Unsolicited Proposal, Mobility Hub

Door technologische ontwikkelingen dienen zich nieuwe kansen aan om steden en gebieden leefbaar en bereikbaar te houden. Het wagenpark elektrificeert, mobiliteit automatiseert en wordt slim aangestuurd en ingezet door de verbinding met internet. Dit alles versnelt ook een culturele verandering van autobezit naar modaliteitsgebruik. Deze nieuwe mogelijkheden maken het uitdagende tijden voor overheden. De inrichting van de openbare ruimte waarin we ons verplaatsen gaat niet alleen meer om asfalt, stenen en beton. Fysieke en digitale architectuur versmelten. Wat zijn in deze tijden nieuwe vormen van zaken doen en hoe kunnen we ervoor zorgen dat traditionele grenzen deze ontwikkelingen niet blokkeren?

BAM, HaskoningDHV, Gazelle, Bycs en Mijksenaar hebben dit voorjaar een plan gelanceerd zonder dat iemand erom had gevraagd. Een unsolicited proposal. Doel van het plan is dat lokale politici, Schiphol en andere partijen de problematiek herkennen, de oplossingsrichtingen oppikken en het samen met hen willen realiseren.



Figuur 1, BAM Connecting Places

Om van beleidsdoelstellingen naar concrete maatregelen te komen hebben we een 'gesprekstafel' in het midden gecreeerd om over mobiliteitsconcepten te kunnen praten, we hebben dit 'Connecting Places' genoemd.

De timing valt niet toevallig samen met enkele andere berichten in de media. Zo publiceerde de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur de aanpak 'Van B naar Anders' en het nieuwe Amsterdamse stadsbestuur dat het 10.000 parkeerplaatsen minder wil in de stad en dat het parkeertarief flink wordt opgeschroefd. Signalen die pleiten voor een andere aanpak én meer vervoer tussen Schiphol en de omliggende steden per fiets. Met de opkomst van elektrische en met internet verbonden fietsen is de timing goed, afstanden die eerst te groot worden zijn nu letterlijk en figuurlijk overbrugbaar.

### **Snelfietsroute Schiphol**

Een fietssnelweg tussen Hoofddorp en de Zuidas kan het autoverkeer rond Schiphol flink terugdringen. Voor 5 miljoen euro kan het aantal autobewegingen rond de luchthaven komend jaar al met 5.000 per dag worden teruggedrongen. Een relatief geringe investering voor de fietssnelweg, terwijl het effect volgens de berekeningen substantieel is. In de Infra-wereld waarin BAM actief is kun je voor 5 miljoen meestal niet zoveel doen. Een paar kilometer spoor- of snelweg aanleggen hooguit. Terwijl 5.000 minder autobewegingen rond de luchthaven echt veel is. Dat merk je echt als gebruiker, de afhandeling van het autoverkeer verloopt dan een stuk vlotter.

Een groot deel van de benodigde infrastructuur is al aanwezig. Ongeveer tachtig procent van de fietspaden tussen Hoofddorp, Schiphol en de Zuidas voldoen aan de eisen voor fietspaden voor speedbikes. Op sommige plekken moet het bestaande fietspad worden verbreed tot 4,5 meter, hier en daar moeten bochten flauwer worden gelegd, de bewegwijzering verbeterd en de verlichting aangepast. Dat is allemaal nodig omdat de speed-pedelecs waarop het plan is gebaseerd met snelheden tot 45 kilometer moeten kunnen rijden. Primaire doelgroep zijn de forenzen, momenteel ca 60.000 mensen die op Schiphol werken waarvan een deel verleid moet worden niet in de auto te stappen maar te kiezen voor een speedbike. Naast infrastructuur, beschikbaarheid van fietsen en aanvullende diensten hoort hier ook gedragverandering bij als een 'bike to work' programma.



*Figuur 2, Fly + Bike*

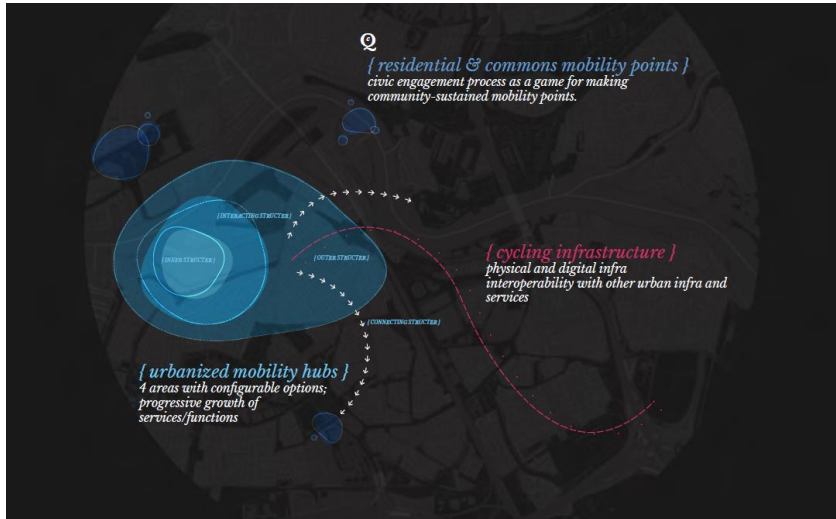
*Een van de eye catchers uit het plan voor de Snelfietsroute Schiphol is het Fly + Bike concept waarbij je fiets een (elektrische) fiets kan reserveren én je koffer naar je hotel (huis of kantoor) gebracht wordt.*

Naast woon-werkverkeer mikt het plan op zakelijke reizigers en op iets langere termijn ook op toeristen. Via het opgestelde concept 'Fly + Bike' kunnen ze de fiets al reserveren wanneer ze hun vliegticket boeken. De koffer wordt door een samenwerkende koeriersdienst naar het hotel gebracht, zodat de mensen meteen naar het Rijksmuseum kunnen, de Keukenhof of waar dan ook. En daar zijn ze nog sneller ook dan wanneer ze de auto zouden pakken. De fietsen van partner Gazelle worden uitgerust met intelligentie waarmee ze kunnen navigeren, zorgen dat de batterij op tijd is opgeladen en dat ze op tijd worden vrijgegeven. Omdat ze permanent zijn verbonden met internet is altijd te achterhalen waar ze zich bevinden en wat er aan mankeert in geval van pech. Zo kunnen hulpdiensten bijvoorbeeld snel ter plekke zijn.

Directeur Marinus Schimmel van BAM Infra zelf over dit plan: " Het is allemaal niet zo heel nieuw wat we voorstellen. Het zijn allemaal bouwsteentjes die wij met dit plan aan elkaar plakken. Er bestaan deelfietsenplannen, er bestaan speedbikes, er bestaan fietsnelwegen, er bestaan fiets-apps er bestaan fietsenstallingen. Zelfs eentje met 3000 plekken die wij vorig jaar hebben opgeleverd op de Zuidas. Wij knopen al die bouwstenen aan elkaar en zo met een bescheiden investering een groot resultaat bereiken. En je kan het concept stapsgewijs uitbouwen. Gewoon door te kijken wat wel en wat niet werkt."

## Status en leerervaringen

Medio augustus 2018 - 3 maanden na het persbericht - hebben we de belangrijkste stakeholders gesproken waaronder Schiphol, Vervoersregio Amsterdam, het Ministerie en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en zijn de reacties positief. Volgende stap is het opdelen van het totaalplan en de onderdelen adresseren aan logische eigenaren, het inventariseren van bestaande plannen en het zoeken van (aanbestedings)trajecten om tot realisatie te komen. Op het congres presenteren we graag de laatste stand inclusief de succes- en zeker ook faalfactoren die we tegen zijn gekomen.



Figuur 3, Mobility Hubs

Onze visie voor succesvolle Mobility Hubs bestaat uit verschillende onderdelen. Een opbouw uit 4 functionele domeinen, relatie met (snel)fietsroutes en een koppeling met mobility points in wijken of bij bedrijven.

## Kansen voor Brabant: Unsolicited Proposal Mobility Hubs

De positieve signalen en feedback hebben ons geïnspireerd een unsolicited proposal Eindhoven op te pakken. Met partners als Brink Groep (management, advies en automatisering, gevestigd in Eindhoven), Amber (deelauto's, ook uit Eindhoven) en Gobike (elektrisch/digitale deelfietsen) hebben we een voorstel voor een 'rondetafelgesprek' met enkele belangrijke stakeholders in Eindhoven gedaan om de eerste stappen te zetten met het realiseren van 'Mobility Hubs'. Ook hiervan delen we op het congres graag de laatste stand van zaken en onze ervaringen.