

Amsterdam, 10 April 2019

Aan: De informateurs voor een nieuw GS Noord-Holland
CC: Provinciale Staten Noord-Holland

Betreft: **#OVmaal2 in het Collegeprogramma 2019-2023**

Geachte mevrouw Bromet en meneer Mooij,

De groeiende mobiliteit in Noord-Holland vraagt voor de komende vier jaar ingrijpende politieke keuzes. Economische groei, honderdduizenden nieuwe woningen en veel meer toerisme veroorzaken een enorme groei van de mobiliteit terwijl nu al de capaciteitsgrenzen zijn bereikt, op de weg, op het spoor en in de binnensteden.

Het Klimaatakkoord bepaalt dat voor 2030 8 miljard zakelijke autokilometers minder moeten worden gereden om de CO2 uitstoot van personenauto's te verminderen. Samen met grote werkgevers en beheerders van bedrijfsconcentraties kan de provincie bijdragen aan deze drastische vermindering van het woon-werkverkeer per auto. Zo komt ook ruimte vrij voor essentieel vrachtverkeer rond Schiphol, vanuit de kop van Noord-Holland en de haven van IJmuiden. Een drastische verschuiving van autogebruik naar (elektrische)fietsen openbaar vervoer is onontkoombaar. Maar OV reizigers ondervinden nu al dat binnen de huidige capaciteit treinen, bussen, trams en metro overvol zijn. De hoge waardering van de reizigers dreigt daardoor in te zakken.

Een forse uitbreiding van de capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) in de provincie moet daarom leiden tot een verdubbeling van het OV-gebruik: #OVmaal2. De provincie heeft een eerste verantwoordelijkheid om het openbaar vervoer snel sterk uit te breiden en kwalitatief te verbeteren. Door betere afstemming van regionale verbindingen op de trein; door opwaardering van knooppunten en stations; door nieuwbouwplannen direct te combineren met verbeterde fiets- en OV-ontsluiting; door uitbreiding van de OV-infrastructuur en door afstemming met andere vervoerregio's en de NS.

Rover doet u daarvoor in bijgaande notitie **9 suggesties voor het beleidsprogramma voor het college van GS 2019-2023**.

Rover is graag bereid tot nadere toelichting en overleg. In brieven, met rapporten en in een symposium hebben wij de afgelopen bestuursperiode al aandacht besteed aan de toekomst van het openbaar vervoer in de Noordvleugel van de Randstad. Enkele van die documenten met verdere uitwerking zijn bijgevoegd.

Met vriendelijke groet, namens de Noord-Hollandse Rover afdelingen,

Walter Etty,
voorzitter@rover.nl
06-21235613

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

9 suggesties voor #OVmaal2 in het beleidsprogramma van GS 2019-2023.

1. Economische bloei, 250.000 nieuwe woningen in de Noordvleugel en veel meer toerisme veroorzaken een enorme groei van de mobiliteit terwijl op de weg, op het spoor en in de binnensteden de capaciteitsgrens nu al is bereikt. Het Klimaatakkoord vereist een drastische vermindering van het woon-werkverkeer per auto (8 miljard zakelijke autokilometers minder in 2030). De provincie zet daarom in op het meer mogelijk maken van een mobiliteitskeuze voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat is ook nodig om het ruimtegebruik in de steden te optimaliseren ten gunste van de verblijfskwaliteit en de stedelijke economie.
2. Autobezitters wordt een ruime keuze geboden om een groter deel van hun reis met OV of fiets af te leggen. Overstappunten (Hubs, P+R) dicht bij huis en hoogwaardig openbaar vervoer in samenwerking met werkgevers moeten op de weg ruimte maken voor essentieel vrachtverkeer en bussen.
3. Het grootste deel van de verplaatsingen is binnen 40 km vanaf huis of werk. De provincie ondersteunt daarom een forse groei van het (elektrisch) fietsgebruik. De provincie neemt ook verantwoordelijkheid voor een forse groei en betere afstemming van het regionaal openbaar vervoer: meer zeggenschap over (hogere) frequentie en kwaliteit van de NS-sprinters, betere aansluiting van bus op trein (knooppunten) en intensieve samenwerking met de andere vervoerregio's. Groei van het OV-budget, ook van de provincie, is hiervoor nodig.
4. Uitbreiding van de infrastructuur voor regionaal OV is noodzakelijk. Prioriteit ligt bij corridors waar het modal splitaandeel van het OV vergeleken met andere corridors laag is. Zonder uitputtend te willen zijn, zijn de volgende projecten in ieder geval nodig: Noord-Zuidlijn voor 2024 doortrekken naar Schiphol en verder naar Hoofddorp; uitbreiding spoorcapaciteit in de Zaanstreek; uitbreiding spoorcapaciteit tussen Muiderpoort en Zuidoost (aanpassing van de route via Diemen-Zuid); inzet op doorgaande treinen op Amsterdam CS (dus geen beperking spoorcapaciteit Amsterdam CS en CS niet als eindpunt van treindiensten), HOV-bus en lightrail in de relatie Amsterdam-Zuid-Haarlem; betere Intercity verbinding vanuit de Noordkop naar Amsterdam en Schiphol; uitbreiding sprinternetwerk met hoogfrequente bediening.
5. De provincie bevordert één OV-netwerk voor de reiziger met één tariefstelsel en integrale informatievoorziening. De provincie bevordert integrale abonnementen voor trein/bus/tram/metro, ook over OV-concessiegebieden heen. Korte afstanden in de trein moeten op kilometerbasis berekend worden, niet met een hoog starttarief.
6. De provincie gaat goede overstapmogelijkheden creëren en met goede verbindingen ketenmobiliteit mogelijk maken. Bij herinrichting van stations en de stationsomgeving krijgt overstapkwaliteit een veel hogere prioriteit. De provincie maakt reserveringen voor toekomstige OV-infra.

7. De provincie wil OV-systemen beter op elkaar afstemmen met logische knooppunten (stedelijk, regionaal, Randstedelijk/landelijk, internationaal). De provincie streeft naar de vorming van een gezamenlijk openbaar vervoerbureau met de vervoerregio Amsterdam en aangrenzende provincies, zoals in Groningen-Drenthe. De provincie werkt met het Rijk, vervoerders en andere regio's samen om de reiziger één Noordvleugelnetwerk in de Randstad te presenteren met samenhang in het vervoersaanbod, de tarieven en informatie.
8. Bij ruimtelijke planvorming zal de provincie toetsen of grote woon- en werklocaties goed ontsloten worden door bestaande of concreet geplande kwaliteit van de OV-voorzieningen. De realisatie van de locatie is afhankelijk van de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid. Het RO-beleid en de ruimtelijke inrichting van provincie en gemeenten bevorderen de aantrekkelijkheid van OV-knooppunten en maximeert het aantal potentiële reizigers, o.a. door bij stations te bouwen en in hoge dichtheden. De provincie faciliteert mobiliteitsketens:
 - a. lopen - OV: korte en uitnodigende looproutes, wachtvoorziening op haltes.
 - b. fiets - OV: fietsenstallingen en fietsroutes, zowel bij stations als haltes.
 - c. auto – OV: P+R-locaties zoveel mogelijk concentreren dichtbij de woonplaats van autobezitters.
 - d. OV op maat: OV voor mensen in het buitengebied voor wie fiets of (deel)auto geen alternatief is.
9. Bij de uitbreiding van woningbouw dragen ontwikkelaars en gemeenten gemiddeld 10.000 Euro per woning bij aan de OV- en fietsontsluiting. De provincie matcht dat bedrag en zorgt samen met gemeenten en ontwikkelaars dat ook het Rijk evenredig bijdraagt aan deze alternatieve bekostiging van de noodzakelijke OV- en fietsinvesteringen. Voor de OV-verbinding Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp ondersteunt de provincie bekostiging van de verlenging van de Noord-Zuidlijn door de NV Luchthaven Schiphol. Een opslag op het retour vliegticket van 30 Euro kan hier ook aan bijdragen. Schiphol kan als ervaren ontwikkelaar en investeerder de lijn snel doortrekken en daarna de exploitatie aan het GVB overdragen¹.

April 2019

¹ Rover heeft 27 september 2018 aan het gemeentebestuur van Amsterdam, GS Noord-Holland en de directies van NS, GVB en Luchthaven Schiphol een 4 puntenplan voorgelegd voor alternatieve bekostiging van het OV in de Noordvleugel. Met uitzondering van GS hebben alle adressanten daar in principe positief op gereageerd en hebben met Rover overlegd over de verdere uitwerking. GS heeft geantwoord dat ze het aan het nieuwe college overlaat. Deze 9e suggestie is een actualisering van het Rover 4-puntenplan.

Bijlagen:

1. 'Transformatie van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland', met praktische pijlers voor ontwerp en organisatie voor #Ovmaal2, 25 augustus 2018.
2. '4 puntenplan Rover voor bekostiging van lightrail in de Noordvleugel', 27 september 2018.
3. Brief aan de politieke partijen in Noord-Holland met suggesties voor de verkiezingsprogramma's, 18 oktober 2018
4. 'Negen aandachtspunten van Rover voor een bestuurlijke keuze inzake het OV Toekomstbeeld 2040 voor de noordelijke Randstad', 26 februari 2019.

Transformatie van de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

**Met praktische pijlers
voor ontwerp en organisatie
voor “OV maal twee”**

Rover projectgroep “Visie regiomobiliteit 2040”
25 augustus 2018

Inhoud

	blz
Inleiding	1
1. Tien stellingen over transformatie van de mobiliteit	2
2. Hoe houden we Noord-Holland en Flevoland de komende 25 jaar bereikbaar?	6
2.1. Waarom een transformatie van de mobiliteit?	6
2.2. Wat houdt de transformatie in?	6
2.3. Hoe komt de transformatie tot stand?	7
2.4. Wat betekent de transformatie voor het beleid?	7
2.5. Resultaten van de transformatie: Steeds groter OV-aandeel in de totale mobiliteit	10
3. Praktische pijlers voor ontwerp en organisatie voor “OV maal twee”	10
3.1. RO planning is afgestemd op het OV	12
3.2. De reiziger ziet het OV-netwerk als een geheel	13
3.3. Capaciteit en kwaliteit van het OV-netwerk zijn afgestemd op stijgende vraag naar mobiliteit	14
3.4. Tariefintegratie voor het hele OV-netwerk	21
3.5. Gezamenlijke reizigersinformatie voor het hele OV-netwerk	22
3.6. Samenwerkingsverbanden voor regie en organisatie	22
3.7. Flexibiliteit en fasering in de planning	23
3.8. Gecoördineerde financiering	24
4. Waar liggen kansen voor verbetering?	25
4.1. Er gaat veel goed, maar meer van hetzelfde is een doodlopende weg	25
4.2. Het ruimtelijke beeld	26
Kaarten	
1. De noordelijke Randstad	1
2. Belangrijke pendelbewegingen aan de noordwestkant van Amsterdam	9
3. Knooppunten mobiliteit in MRA gebied	15
4. Regionale netwerkstructuren voor de toekomst	17
Schema's	
1. De tien stellingen over de transformatie van de mobiliteit	5
2. Pijlers voor ontwerp en organisatie voor “OV maal twee”	11

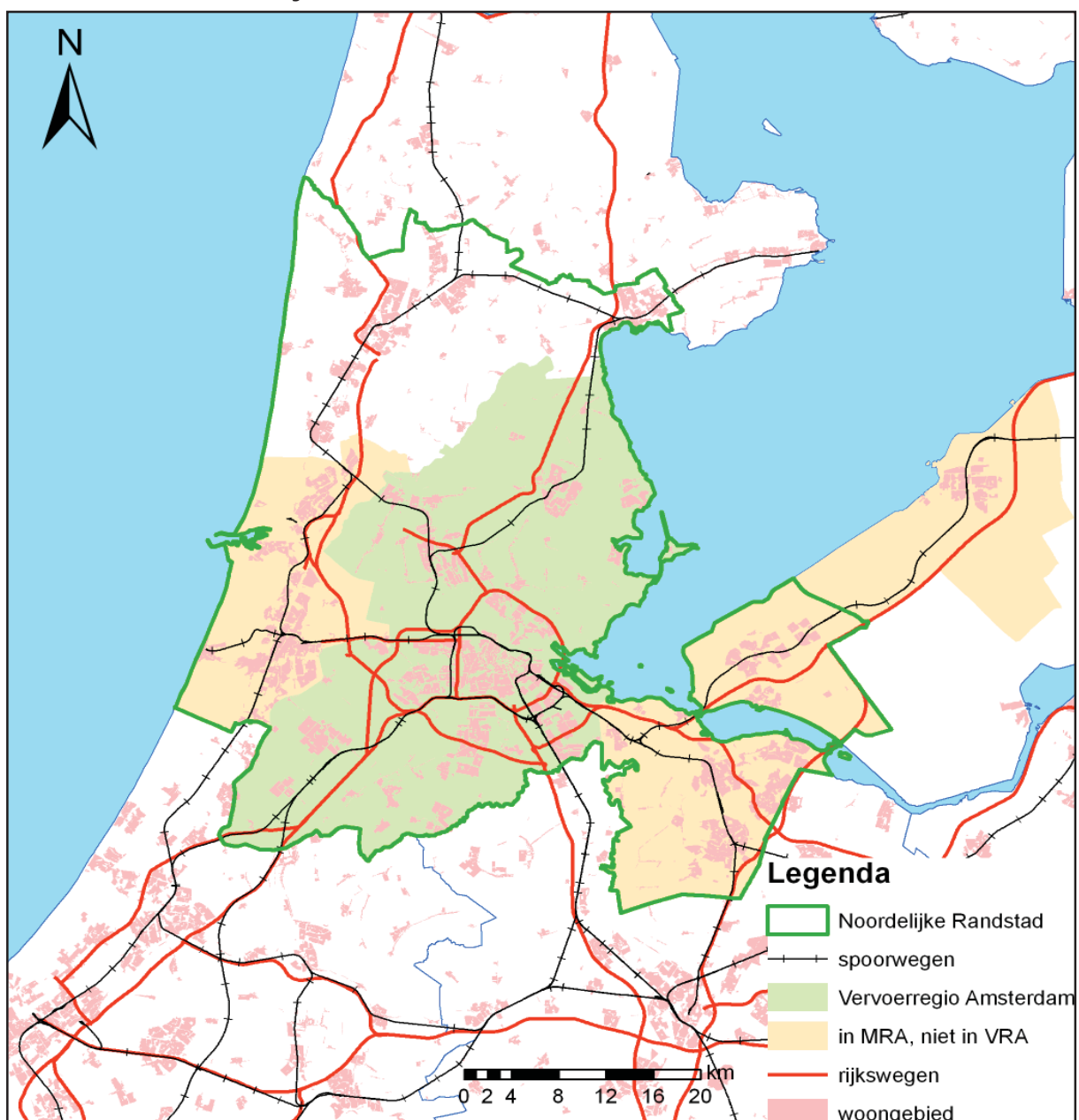
Inleiding

ROVER biedt deze brochure aan om samen met overheden en andere organisaties bij te dragen aan een goede en gezonde ontwikkeling van Noord-Holland en Flevoland. De brochure beschrijft welke veranderingen er in het denken over mobiliteit nodig zijn om de regio de komende 25 jaar bereikbaar te houden, en beschrijft concrete beleidsopties op regionaal niveau. Het gaat om de gecombineerde netwerken van auto, fiets en openbaar vervoer vanuit het perspectief van de reiziger. Rover geeft hiermee een aanzet tot discussie over regionale visies op mobiliteit.

Deze brochure is een vervolg op de Rover-notitie:

Eén OV-netwerk voor de Noordvleugel, en zeven wissels die daarvoor in de goede stand moeten komen, januari 2018.

Kaart 1. De noordelijke Randstad



1. Tien stellingen over transformatie van de mobiliteit

1. Beleid is versnipperd.

De steeds hogere eisen die aan leefbaarheid en milieu gesteld worden dwingen tot vergaande keuzes in de mobiliteitssector. Mobiliteit is daarmee niet alleen een belang van de reiziger, de vervoerder, de infrabeheerder, de concessieverlener en de financier. Het gaat om het algemeen belang. Mobiliteit is een cruciale factor in het gehele sociaaleconomische systeem van welvaart en welzijn.

2. Meer van hetzelfde is een doodlopende weg.

Transformatie van de mobiliteit is noodzakelijk om de regionale welvaart in de toekomst te behouden en te vergroten:

- De bevolking groeit en er worden veel nieuwe woningen gebouwd.
- De economie floreert; de werkgelegenheid, het toerisme en het onderwijsaanbod nemen toe.
- De economische concurrentiepositie staat op het spel: doorgaan op de huidige weg leidt tot met auto's verstopte steden terwijl het openbaar vervoer de reizigersstromen in de spits niet meer kan verwerken. Andere metropolen zoals Londen en Parijs investeren fors in nieuwe systemen van openbaar vervoer (OV), vooral om de stedelijke vervoerssystemen te verbinden met de regio.
- Het leefbaar houden van de steden vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte: meer ruimte voor lopen, fietsen en OV en minder ruimtebeslag voor rijdende en stilstaande auto's.
- De milieu- en klimaatvraagstukken betreffen ook de mobiliteit.

3. Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Transformatie van de mobiliteit vraagt allereerst om duidelijke keuzes in de Ruimtelijke Ordening (RO), zowel stedelijk als regionaal.

4. Bij mobiliteit gaat het om vervoer van deur tot deur.

Transformatie van de mobiliteit betreft alle modaliteiten: lopen, fietsen, auto en OV, inclusief korte afstand luchtverkeer. Kies voor een stapsgewijze uitbouw, en maak afspraken over regie, financiering en uitvoering om de vervoerketens beter te kunnen organiseren.

5. Herschikking van de verschillende vervoerswijzen is noodzakelijk.

Veel verplaatsingen in deze regio komen samen in dikke vervoersstromen, op de weg, op het spoor en bij tram en metro. Uitgangspunt is dat de toekomstige vervoersstromen zo veel mogelijk gebundeld worden, met

een overheveling van een substantieel deel van het autoverkeer naar het openbaar vervoer in vervoerketens waarin lopen, fietsen en andere vervoersdiensten passen. De herschikking vraagt om een visie op een sprong in capaciteit en kwaliteit van het regionaal OV-netwerk. Dat is dus niet meer van het zelfde of hier een daar een knelpuntje oplossen. Er is een schaalsprong vereist in kwantiteit en in kwaliteit: «OV maal twee». Bovendien kan het OV alternatieven bieden om Schiphol te ontlasten: een substantieel deel van de vliegverplaatsingen is over een afstand van enige honderden kilometers en dus per trein goed mogelijk.

6. Denk vanuit de regio en kies voor “OV maal twee”.

Het gaat om een regionaal afgestemd en samenhangend aanbod aan openbaar vervoervoorzieningen, dat geënt is op goede (doorgaande) verbinding van meerdere knooppunten in de regio. Hierbij krijgt de regio zeggenschap over het aanbod van regionale treindiensten (ongeacht de exploitant en de formele rol van het Rijk). Het gaat ook om goede OV-verbindingen in stille gebieden en in de buitenwijken.

7. Transformeer in fases, en zet de eerste stap

- Voor de lange termijn
 - een bestuurlijk stabiele koers van alle betrokkenen m.b.t. RO en mobiliteit.
- Voor de middellange termijn:
 - organisatorische en financiële zekerheid.
 - netwerkontwikkeling die ruimte laat voor de lange termijn.
- Voor de korte termijn:
 - haalbare en effectieve maatregelen, die op korte termijn mogelijk zijn, maar bijdragen aan het gewenste beeld op langere termijn.
 - geen rekeningen doorschuiven naar de middellange termijn.
 - beslissingen over infrastructuur op korte termijn moeten bijdragen aan oplossingen voor de middellange en lange termijn. Dit vereist dus overeenstemming over de gewenste richting van de ruimtelijke structuur (o.a. woningbouw) en het mobiliteitsnetwerk.
 - beslissingen over (her-)bestemming van gronden moeten geen blokkade vormen voor toekomstige netwerkontwikkeling van het openbaar vervoer. Grond kan later nodig zijn voor extra treinsporen, stadsgewestelijke railverbindingen, busstations bij de trein en fietsvoorzieningen.

8. Werk samen voor organisatie en financiering.

- Samenwerkingsverbanden voor regie en organisatie. Rover pleit niet voor bestuurlijke reorganisatie, maar voor afstemming en samenwerking.

- Een ruimtelijke planning afgestemd op een OV-visie: kansen scheppen, draagvlak creëren om vervoerstromen te bundelen en om versnippering van ruimtegebruik en vervoerstromen te vermijden. Dit proces versterkt zichzelf. Beter OV zorgt voor aantrekkelijker knooppunten en dus meerwaarde die geïnvesteerd kan worden in verbetering van OV en knooppunten.
- Gecoördineerde financiering door rijk, regio, gemeenten en particuliere partijen voor investeringen.

9. Zorg in de regio voor één tariefstelsel en voor integrale informatievoorziening

Dat bevordert het gebruik van openbaar vervoer. Het maakt van deur-tot-deur verplaatsingen makkelijker, zowel voor het OV als voor de afstemming met andere modaliteiten in de vervoersketen.

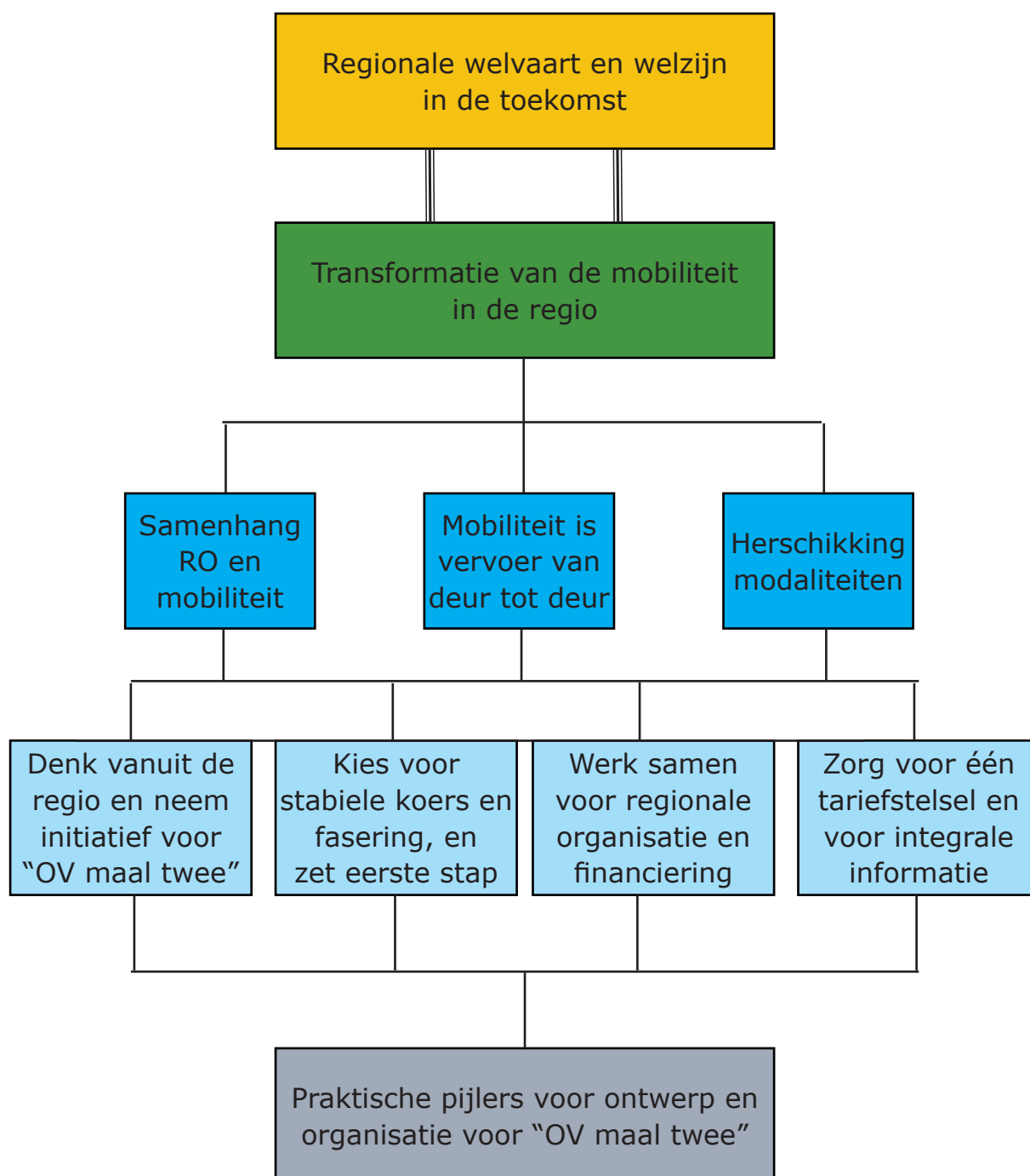
10. Je moet het willen ontwerpen en organiseren

Vanuit de totale transformatieopgave (en niet vanuit losstaande OV-knooppunten) worden aan het OV eisen gesteld ten aanzien van:

- Prioriteit voor aanpak van de kwaliteit en capaciteit van OV-netwerk en infrastructuur ten dienste van stadsgewestelijke en regionale verplaatsingen.
- Aanbod in kwaliteit en capaciteit van OV-netwerk en infrastructuur om de transitie van korte afstand luchtverkeer te bespoedigen.
- Faciliteren van goede overstapmogelijkheden en ketenmobiliteit met goede verbindingen. Formuleer een gemeentelijk en provinciaal beleid dat dit mogelijk maakt.
- RO-beleid en ruimtelijke inrichting door provincie en gemeenten die de aantrekkelijkheid van OV-knooppunten bevorderen en het aantal potentiële reizigers maximaliseren, door:
 - Meer bouwen bij stations en in hoge dichtheden.
 - Keten lopen - OV: korte en uitnodigende looproutes, wachtvoorziening op haltes.
 - Keten fiets - OV: fietsenstallingen en fietsroutes, zowel bij stations als haltes.
 - Keten auto – OV: P+R-locaties zoveel mogelijk concentreren bij herkomst verplaatsingen.
- Systemen op elkaar afstemmen met logische knooppunten (stedelijk, regionaal, Randstedelijk/landelijk, internationaal).
- Creëren van doorgaande verbindingen over belangrijke knooppunten zoals Amsterdam CS heen.
- Onderlinge herschikking tussen OV-systemen (door ontvlechting en optimale benutting van specifieke systeemeigenschappen, zoals snelheid, capaciteit, comfort en betrouwbaarheid).

- Oplossing bij laag aanbod (landelijk gebied én wijkontsluiting in stedelijk gebied).
- Geïntegreerd systeem voor tarieven en voor reisinformatie: toegankelijk, ruimte voor maatwerk.

Schema 1. Transformatie van de mobiliteit.



2. Hoe houden we Noord-Holland en Flevoland de komende 25 jaar bereikbaar?

2.1. Waarom een transformatie van de mobiliteit?

Zoals uit de stellingen naar voren komt heeft de regio goede vooruitzichten: sterke groei in bedrijvigheid, werkgelegenheid, onderwijs en toerisme. De bouwplannen voor 240.000 woningen hebben grote gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Die dynamiek leidt bij een ongewijzigd mobiliteitsbeleid tot verder dichtslibbende stedelijke agglomeraties, met auto's die in de file staan en waarvoor geen parkeerplek is te vinden.

In gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag blijft gaat de verschraving van het openbaar vervoer voort en raken mensen zonder auto in een isolement. Als de mobiliteit vastloopt in de steden en stil valt in de dorpen, stort de regionale dynamiek in. De concurrentiepositie van de regio als vestigingsplaats voor internationale bedrijvigheid wordt uitgehold en de leefbaarheid voor de bevolking gaat achteruit.

Door het personenvervoer te verduurzamen kan relatief eenvoudig op veel CO2 en fijnstof uitstoot worden bespaard. Elektrische auto's zijn niet zomaar de oplossing. Ze maken de file geen meter korter en ze lossen de ruimtedruk in de stedelijke gebieden niet op.

Hoe richt je de ruimte in? Hoe voorkom je versnippering van het landschap? Wat zijn de reisopties voor de tienduizenden mensen die in de metropoolregio werken en erbuiten wonen? Schept de ruimtelijke ordening voldoende kansen voor bundeling van vervoersstromen en draagvlak voor zwaardere OV-systemen zoals trein, metro en light rail?

Creëer je nodeloze vervoersstromen door te veel ruimtelijke spreiding en door gemiste afstemming op OV-knooppunten? Door mobiliteit in samenhang met de RO te bezien stimuleer je al een duidelijke regionale – en lokale – invalshoek.

2.2. Wat houdt de transformatie in?

Het gaat om "OV maal twee" in kwantiteit en kwaliteit.

De opbouw van een uitgebreid en hoogwaardig regionale OV-netwerk biedt de meeste kansen op betere bereikbaarheid in de komende 25 jaar. Ga uit van één mobiliteitsnetwerk en neem het OV als de spil daarvan.

Zet in op het stapsgewijs realiseren van één geïntegreerd regionaal OV-netwerk op een veel grotere schaal en met een veel hogere kwaliteit dan nu: het OV maal twee. Verknop auto rijden, fietsen en lopen met dat netwerk. Het gaat ook om de wijze waarop het autoverkeer zich ontwikkelt, bijvoorbeeld een toenemend aandeel van deelauto's, en aansluit op het OV-netwerk.

2.3. Hoe komt de transformatie tot stand?

Zet als regio gezamenlijk de eerste stap.

Ga uit van de eigen regio en neem het initiatief zelf in handen. Stel het regionale mobiliteitsnetwerk centraal als ontwerpprincipe. Zo ontstaat ruimte voor onderhandeling en samenwerking: waaraan moet het landelijke netwerk van bijvoorbeeld spoorwegen en autowegen voldoen opdat het regionale netwerk veel optimaler kan functioneren en bovendien een gedeelte van de spitsdruk op de landelijke netwerken kan opvangen? Hoe vermijd je dat uitbreiding van de capaciteit van het landelijke en regionale wegennetwerk de verkeers- en parkeerdruk in de steden en bij economische centra verergert? Hoe sluit het lokale netwerk van bijvoorbeeld lopen en fietsen aan op het regionale (en landelijke) netwerk zodat alle netwerken erop vooruitgaan? Wat is in de wijk de plek voor de bus en voor de auto?

Vaar een stabiele koers en waarborg zekerheid in ruimtelijke planning, in organisatie en financiering. Hoe vallen lokale en regionale mobiliteitsbelangen samen met het algemeen belang van welvaart, leefbaarheid en bereikbaarheid? Hoe kan je een vervoersknelpunt aanpakken zonder dat je de problemen naar de burens of naar de toekomst verschuift? Wat zijn de maatschappelijke en financiële baten en lasten van mobiliteit en voor wie? Hoeveel werkgelegenheid creëer je in de mobiliteitssector?

2.4. Wat betekent de transformatie voor het beleid?

a. Maak OV-reizen makkelijk en zet in op hoge klanttevredenheid.

Het toekomstige netwerk moet zo aantrekkelijk zijn in termen van reisgemak, reistijd en reiskosten, dat veel meer mensen dan nu vanzelfsprekend kiezen voor reizen met het OV, ook als onderdeel van een verplaatsingsketen van deur tot deur, en dat hun klanttevredenheid hoog is:

Stel hoge kwaliteitseisen als het gaat om reisgemak. Dat betekent:

- Vervoer van deur tot deur.
- Tariefintegratie: prijsneutraal overstappen tussen OV-systemen (zoals trein/bus/metro) en tussen concessiegebieden, en doorlopende abonnementen, ongeacht de vervoerder.
- Reizigersinformatie die helder is en alle opties van deur tot deur weergeeft.
- Gebruik van nieuwe manieren in de communicatie met reizigers. MaaS (Mobility as a Service) is een voorbeeld van een relatief nieuw digitaal platform om reisopties te vinden, te regelen en te betalen.

Voor automobilisten is de overstap naar het OV nu vaak een enorme praktische en psychologische horde. Beslecht die drempelvrees door hoge

kwaliteit in het OV en goede integratie met het voor- en natransport te bieden.

Jaag de reiziger niet weg met lijnen die onderling slecht aansluiten, met aparte tarieven die overstappen duur maken en afschrikken door onvolledige informatie. Leg de rompslomp van de diverse vervoersbedrijven niet op het bord van de reiziger. Het handelingsperspectief en de keuzemogelijkheid van de reiziger zijn van cruciaal belang.

Overigens hebben prijsverschillen tussen vervoersmodaliteiten grote invloed op de keuzes van de reiziger, maar in deze brochure laten we de beprijzing van vervoer grotendeels buiten beschouwing; we gaan alleen in op de noodzaak tot tariefintegratie voor het gehele OV-netwerk.

Neem de toekomstvisie op bereikbaarheid en het daarvoor vereiste mobiliteitsnetwerk als beleidsuitgangspunt.

- Vermijd knelpuntdenken. Dat leidt tot dure waterbedeffecten: door een enkel knelpunt op te lossen verschuift je knelpunten naar andere plaatsen of naar de toekomst.
- Grijp juist in op routes waar het OV nu tekortschiet maar waar wel veel vervoersvraag is. Op zulke routes is er een grote inhaalvraag naar goed OV in kwantiteit en kwaliteit.

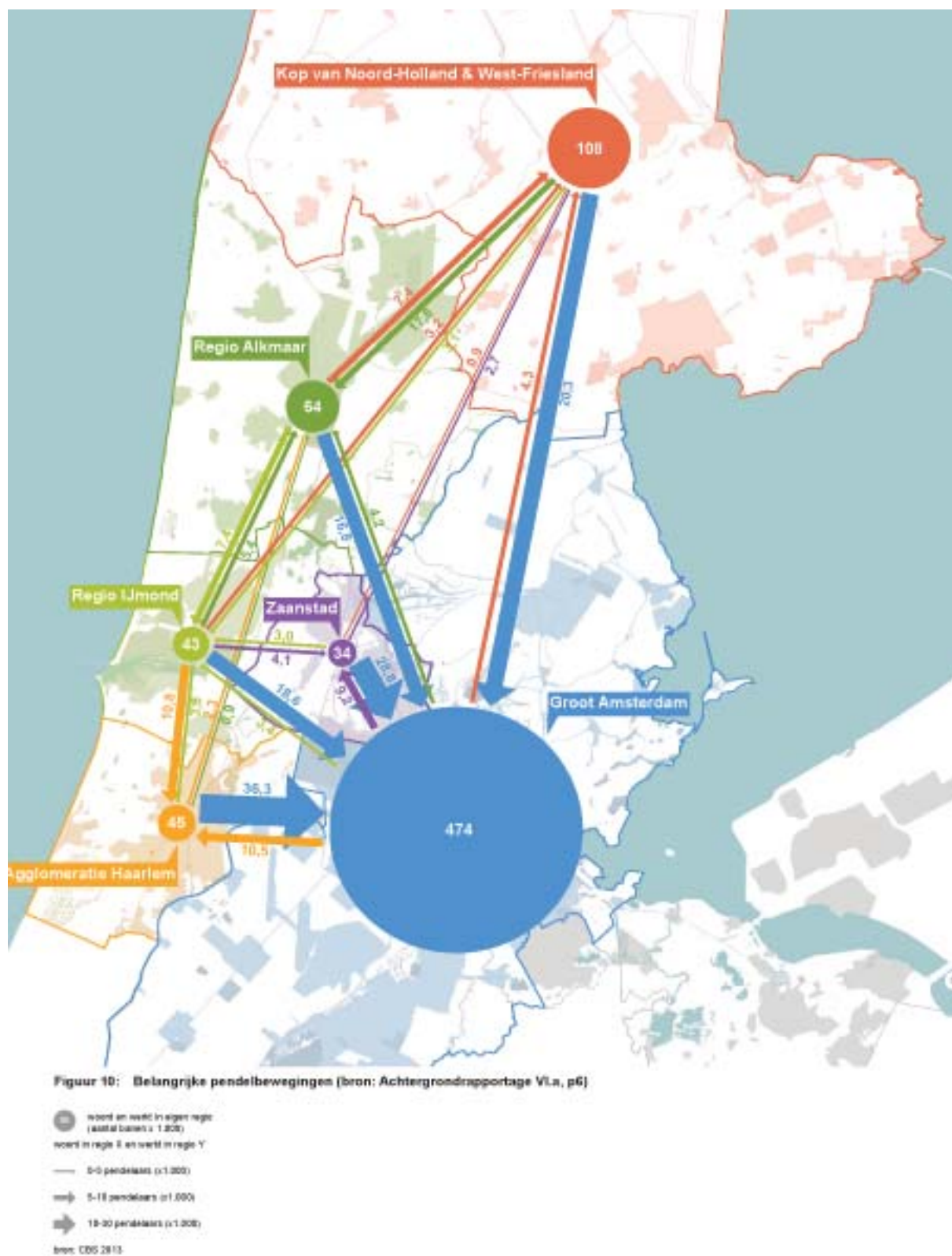
b. Bundel grote reizigersstromen.

De meeste reizen liggen tussen de 10 en 40 km. Op een aantal corridors is het OV aandeel heel hoog – het bewijs dat goede bundeling werkt –, maar bij veel van zulke woon-werkroutes is het aandeel van het OV relatief laag, terwijl de reis per auto steeds langer duurt door files en er gebrek is aan parkeerplaatsen in de steden. Rover vindt dat op de reizen van 10 à 40 km van en naar de steden het OV overal de spil moet worden waar de mobiliteit om draait. De vervoerstromen zijn er dik, en daarvoor is het OV bij uitstek geschikt. Het landelijk beleid met daarin gedefinieerde knelpunten kijkt vooral naar lange afstandsverplaatsingen en de onderlinge verplaatsingen tussen de vier grote steden, terwijl dat maar een relatief beperkt deel van de verplaatsingen bedient. De regio is niet gebaat bij de aanpak van landelijke knelpunten die voorbijgaat aan de regionale vervoersbehoeften. Zie ter illustratie kaart 2 op p. 9.

c. Speel in op kansen op stille routes voor betere toegang tot OV.

In dorpen waar het aantal verplaatsingen ook overdag beperkt is, zijn andere OV oplossingen nodig die voor de reiziger voorspelbaar, betrouwbaar en betaalbaar zijn. Ook in verschillende stadswijken doet dit probleem zich

Kaart 2. Belangrijke pendelbewegingen aan de noordwestkant van Amsterdam.



Bron: MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam, Syntheserapport, Analysefase MIRT Onderzoek Nowa, mei 2016, p. 26.

voor. Het gaat om goede aansluitingen op OV-knooppunten, ook bij de bus-bus overstap. Voorzieningen bij haltes en stations voor fietsparkeren, P+R en kleinschalige horeca zijn denkbaar. In diverse gevallen kan MaaS (Mobility as a Service) uitkomst bieden. In stille gebieden is van deur tot deur vervoer een essentiële schakel om de grotere ketens beter te laten functioneren. Bovendien moeten de verplaatsingen tussen kleine kernen goed mogelijk zijn met een vorm van openbaar vervoer. Dat vraagt om verder onderzoek naar OV-vervoer in gebieden met relatief dunne vervoersstromen. Een betere organisatie en afstemming tussen vervoerwijzen, als onderdeel van een keten, betekent al een enorme verbetering.

d. Behartig gezamenlijke belangen en zoek naar gezamenlijke financiering voor bereikbaarheidsmaatregelen.

Stel de reiziger centraal met zijn vraag naar mobiliteit. Als ruimtelijk beleid en mobiliteit een gezamenlijk probleem is, moet dat ook in de financiering terugkomen. Daarbij moet meer gekeken worden naar de potentie van meefinancieren via grondexploitatie, opcenten op de motorrijtuigenbelasting, parkeeropbrengsten, toeristenbelasting, baatbelasting, uitsparing van investeringen (bijvoorbeeld voor parkeerplaatsen) en de inzet van algemene middelen.

2.5. Resultaten van de transformatie: Steeds groter OV-aandeel in de totale mobiliteit

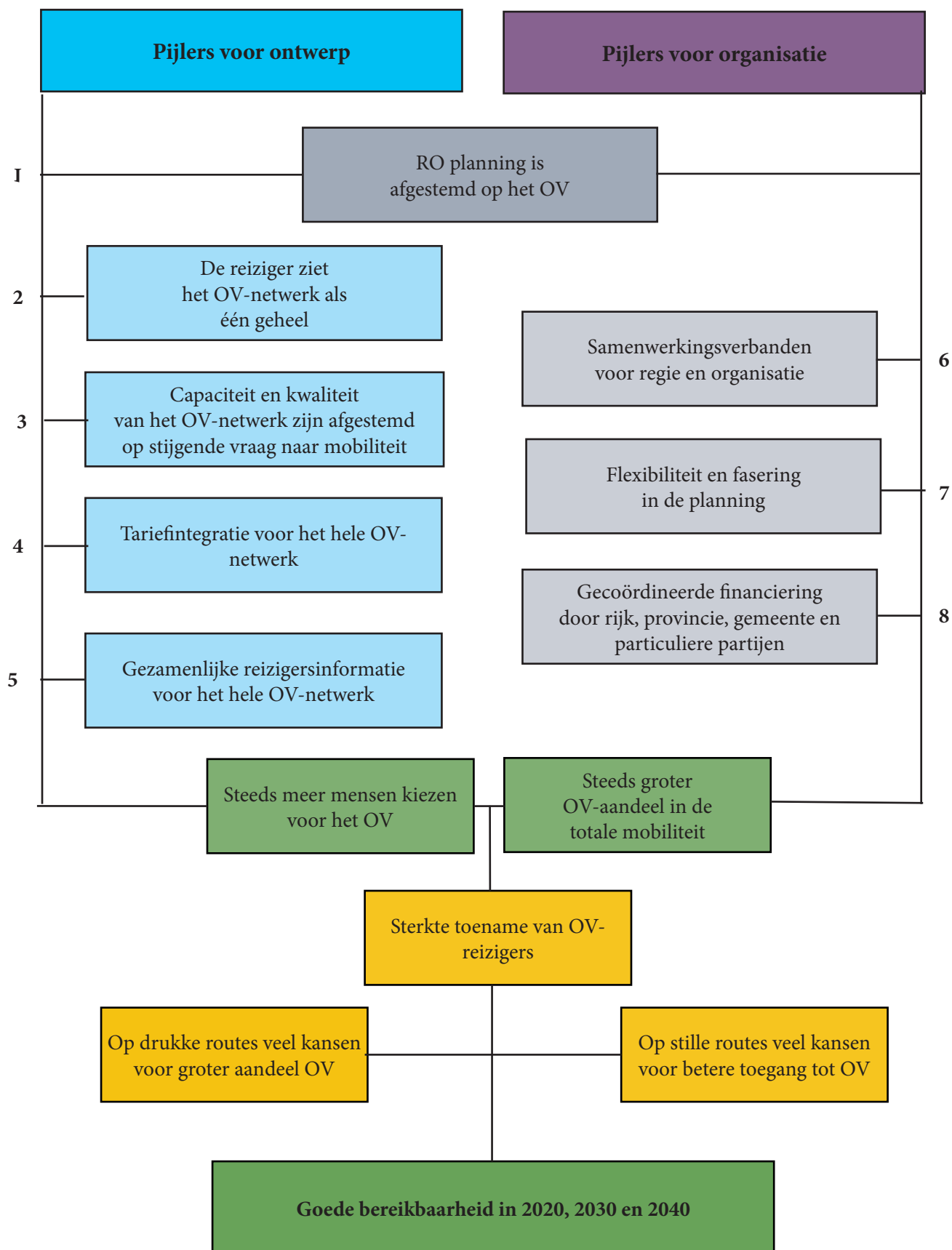
Rover stelt dat de omvang, samenstelling en kwaliteit van het OV-netwerk in de regio bepalend is voor de toekomstige mobiliteit en bereikbaarheid en daarmee voor het vestigingsklimaat en de leefbaarheid. Als slechts een klein deel van de huidige autorijders in en naar de steden zou overstappen op het OV, zou dat al een enorme toename aan reizigers betekenen. Daar is het huidige OV-aanbod niet voldoende op afgestemd en daarbij biedt het denken vanuit het landelijke perspectief van knelpunten opheffen binnen de bestaande verplaatsingsstromen geen soelaas. Het denken moet vanuit de toekomstige vervoersbehoeften plaatsvinden; zoek naar veel meer opties om een groter deel van de mobiliteit met openbaar vervoer af te wikkelen.

3. Praktische pijlers voor ontwerp en organisatie voor “OV maal twee”

De acht pijlers van Rover (zie schema 2) zijn een toets- en discussiekader voor het maken van regionaal beleid dat leidt tot:

- een stapsgewijs toenemend aandeel van het OV in de mobiliteit in de regio.
- een hogere klanttevredenheid van de reiziger.
- ordening tot een geïntegreerd regionaal netwerk van alle vervoerssystemen door regie en organisatie.

Schema 2. Praktische pijlers voor ontwerp en organisatie voor "OV maal twee".



3.1. Pijler 1. RO planning is afgestemd op het OV

De bouw van woningen en de creatie van werk op plaatsen die slecht met het openbaar vervoer ontsloten zijn en in dichtheden die geen draagvlak bieden voor aantrekkelijk OV leidt tot steeds meer autogebruik. Lokaal kunnen die auto's bij het vertrekpunt in de woongebieden wellicht nog geacommodeerd worden, onderweg op de snelwegen en bij de bestemmingslocaties niet. Dat leidt tot meer en langere files, meer parkeerproblemen en meer beslag op de openbare ruimte door geparkeerde auto's in gebieden waar juist een aangenaam verblijfsklimaat gewenst is. Het ruimtelijke ordeningsbeleid is dan ook een belangrijke sleutel voor het aanpakken van mobiliteitsvraagstukken: waar je bouwt, en welke dichtheden en voor welke activiteiten. Meer en compact bouwen bij stations is mogelijk, zoals provinciale cijfers aantonen.

Rover vindt dat de planning van nieuwe woonwijken en kantoorgebieden, grote onderwijsinstellingen en ziekenhuizen vanaf het begin moeten worden ingepast in de OV-netwerken. Ze moeten dus primair bij OV-knooppunten komen te liggen. Dat betekent prioriteit voor bouwen in hoge dichtheden bij die knooppunten en een toets of een OV-knooppunt al voldoende is benut, alvorens andere locaties aan bod kunnen komen. In die andere gevallen moet direct bij de nieuwbouw het OV-net worden aangelegd en in gebruik genomen. Dat werkt alleen als er voldoende aantallen woningen en arbeidsplaatsen zijn om OV van goede kwaliteit mogelijk te maken. Dan nog is er geen garantie dat het er komt.

Rover pleit er dan ook voor dat bij ruimtelijke ontwikkelingen op locaties waar nu geen of geen goed OV is, een OV-toets wordt uitgevoerd: Ga na of met dat bouwplan op die plek een zinvolle OV-bediening mogelijk is. Daarbij dient in een ruimtelijk investeringsplan de desbetreffende OV-voorziening te worden meegenomen. Het gaat dan niet alleen om de aanleg, maar ook de voorwaarden voor een succesvolle exploitatie.

Dat heeft vanuit ruimtelijk en financieel opzicht veel voordelen ten opzichte van de gangbare praktijk; zo is veel mobiliteitswinst te boeken. Een nieuwe wijk met slechte OV-ontsluiting vraagt om mobiliteitsmaatregelen achteraf die al gauw verworden tot een duur hoofdpijndossier.

Rover stelt verder, dat in nieuwbouwwijken het lokale netwerk direct moet worden aangelegd, zodat goede verbindingen met het regionale en landelijke netwerk veel makkelijker en goedkoper tot stand komen. Het gaat om de loop- en fietsroutes, fietsenstallingen, de plek voor bussen, en voor deelauto's en particuliere auto's.

3.2. Pijler 2. De reiziger ziet het OV-netwerk als één geheel

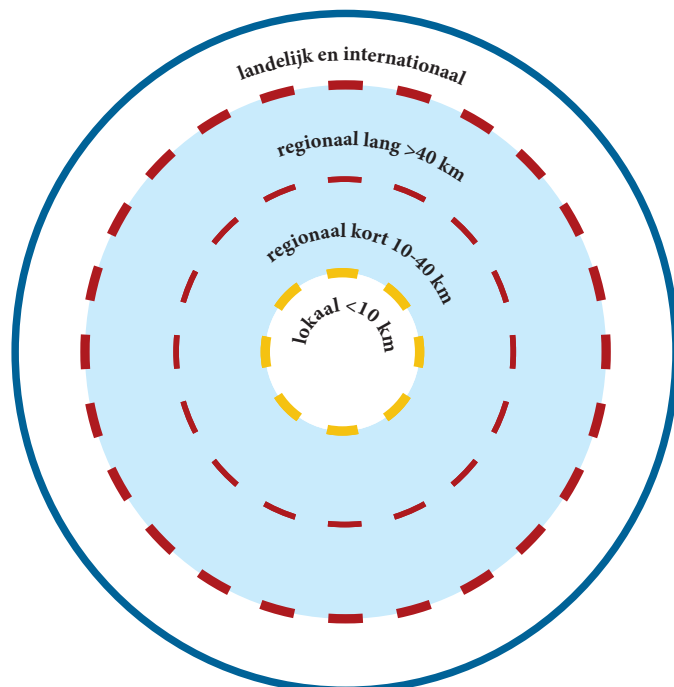
Als uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid voor de noordelijke Randstad neemt Rover het regionale netwerk (zie figuur 1). Je ontvlecht de netwerken in lokale, regionale en landelijk en internationale netwerken, ieder met zijn eigen karakteristieke vervoerswijzen. Vervolgens zorg je voor goede onderlinge aansluitingen. Het regionetwerk past enerzijds in het internationale en landelijke vervoersnetwerk, en anderzijds in het lokale fijnmazige netwerk van vooral fietsers en voetgangers. Deze andere netwerken zijn voor het regiobeleid dus randvoorwaarden.

Lange afstandsreizen vallen onder het internationale en landelijke netwerk. Op Europees niveau moet het OV in toenemende mate een concurrent worden van het vliegverkeer. Van de verplaatsingen tussen Parijs en Londen, Londen en Brussel en tussen Parijs en Brussel gaat een groot deel met de trein. Air France vliegt al niet meer van Brussel naar Parijs, maar biedt de klanten vanaf Brussel een TGV-ticket aan naar vliegveld Charles de Gaulle.

Langere reizen binnen de regio kunnen zowel door het landelijke als door het regionale netwerk bediend worden. Typerende regionale reizen liggen tussen de 10 en 40 km. Reizigers die voor kortere afstanden overstappen van het landelijke op het regionale OV-netwerk, scheppen ruimte op het landelijke netwerk voor reizigers op de lange afstand. Kortere reizen onder de 10 km behoren tot het lokale netwerk. Op lokaal en regionaal niveau zal met de toenemende populariteit van de fiets en de verdere opkomst van de e-bike de actieradius en het belang van de fiets toenemen.

Dit ene OV-netwerk is er nu niet. De aanpak is sterk gericht op de verschillende concessies, zonder afstemming tussen concessies en zonder afstemming met het treinnetwerk. Het treinnetwerk wordt dan nog eens

Figuur 1.
De plaats van het regionetwerk voor de noordelijke Randstad.



sterk bekeken vanuit lange afstand intercity (IC) treinen en de onderlinge verbindingen tussen de 4 grote steden, terwijl het gros van de verplaatsingen over 10 – 40 km is met ander prioriteiten dan alleen de IC. Er wordt wel gekeken naar hoogfrequente IC's, maar niet naar hoogfrequente Sprinterdiensten. Een intercity kan een station overslaan als daar snellere en hoogfrequente sprinters en light rail (metropolitane treinen) tegenover staan die de totale reistijd verkorten en meer capaciteit bieden. Dit ene OV-netwerk is er nu niet. De aanpak is sterk gericht op de verschillende concessies, zonder afstemming tussen concessies en zonder afstemming met het treinnetwerk. Het treinnetwerk wordt dan nog eens sterk bekeken vanuit lange afstand intercity (IC) treinen en de onderlinge verbindingen tussen de 4 grote steden, terwijl het gros van de verplaatsingen over 10 – 40 km is met ander prioriteiten dan alleen de IC. Er wordt wel gekeken naar hoogfrequente IC's, maar niet naar hoogfrequente Sprinterdiensten. Een intercity kan een station overslaan als daar snellere en hoogfrequente sprinters en light rail (metropolitane treinen) tegenover staan die de totale reistijd verkorten en meer capaciteit bieden.

3.3. Pijler 3. Capaciteit en kwaliteit van het OV-netwerk zijn afgestemd op de stijgende vraag naar mobiliteit

Rover ziet een combinatie van opties om de OV-capaciteit en kwaliteit, die nodig is om aan de toenemende vraag naar mobiliteit te voldoen:

3.3.1. Meer capaciteit op bestaande verbindingen

Toename van de vervoercapaciteit op bestaande overbelaste routes.

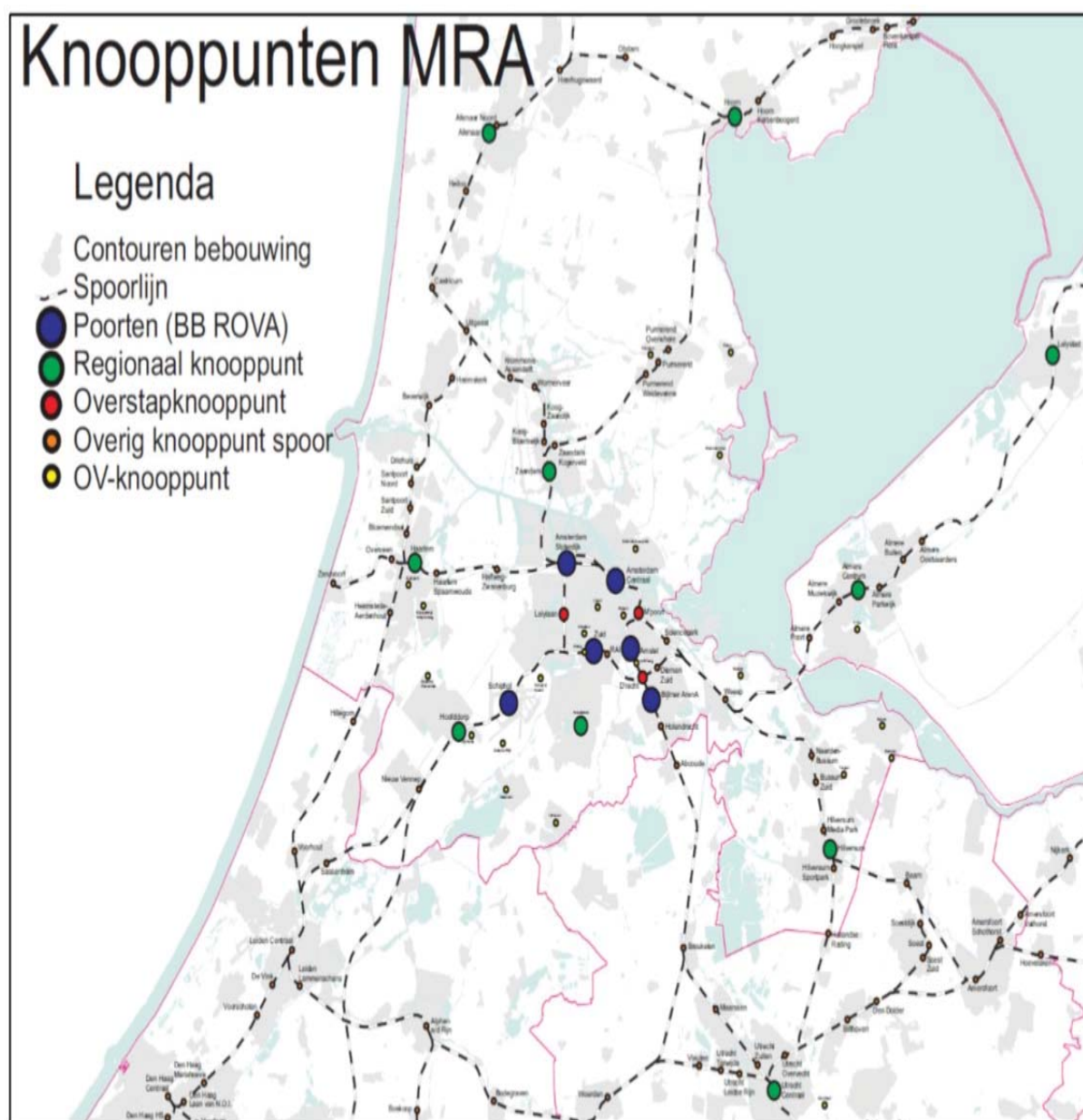
- betere benutting bestaande infracapaciteit
- uitbreiding infrastructuur capaciteit op bestaande trajecten (sporen en stations), vooral ook om de regionale verplaatsingen te bedienen
- analyse van corridors met veel autoverkeer en congestie naar de mogelijkheden om een deel van die verplaatsingen over te hevelen naar het OV. Dat komt het resterend wegverkeer ten goede, en leidt ook tot een ander perspectief welke verbindingen met prioriteit in aanmerking komen voor een hoogwaardig Ov-systeem.

3.3.2. Meer en betere verbindingen vanuit regionale netwerkvisie

- verlenging bestaande OV-infrastructuur en verbindingen door deze vanuit de stadsgewesten verder de regio in te leiden.
- nieuwe verbindingen op bestaande infrastructuur o.a. door het koppelen van treindiensten in de regio.
- nieuwe verbindingen door toevoegen van ontbrekende infrastructuur
- ontvlechting van vervoersstromen over langere afstand van die op kortere afstanden

- spreiding van het vervoer over meerdere knooppunten in stedelijk gebied, waarbij treinen niet eindigen op een hoofdstation, maar doorrijden naar andere knooppunten, zodat reizigers minder hoeven overstappen, maar ook het overstappen deels verplaatst kan worden naar andere stations.
- hogere frequenties: niet alleen kijken naar IC treinen, maar ook vooral ook naar metropolitane treinen in hogere frequenties.
- onderling beter verbinden van meerdere knooppunten.

Kaart 3. Knooppunten mobiliteit in MRA gebied.



Bron: MRA ontwikkelagenda Spoor, januari 2015

3.3.3. Kwaliteit¹

a. Doorgaande verbindingen

Door locaties met elkaar te verbinden 'over de hoofdknooppunten heen' (doorgaande treinen) creëer je met weinig extra middelen hoogwaardiger OV voor veel meer mensen.

Niet zo



Maar zo

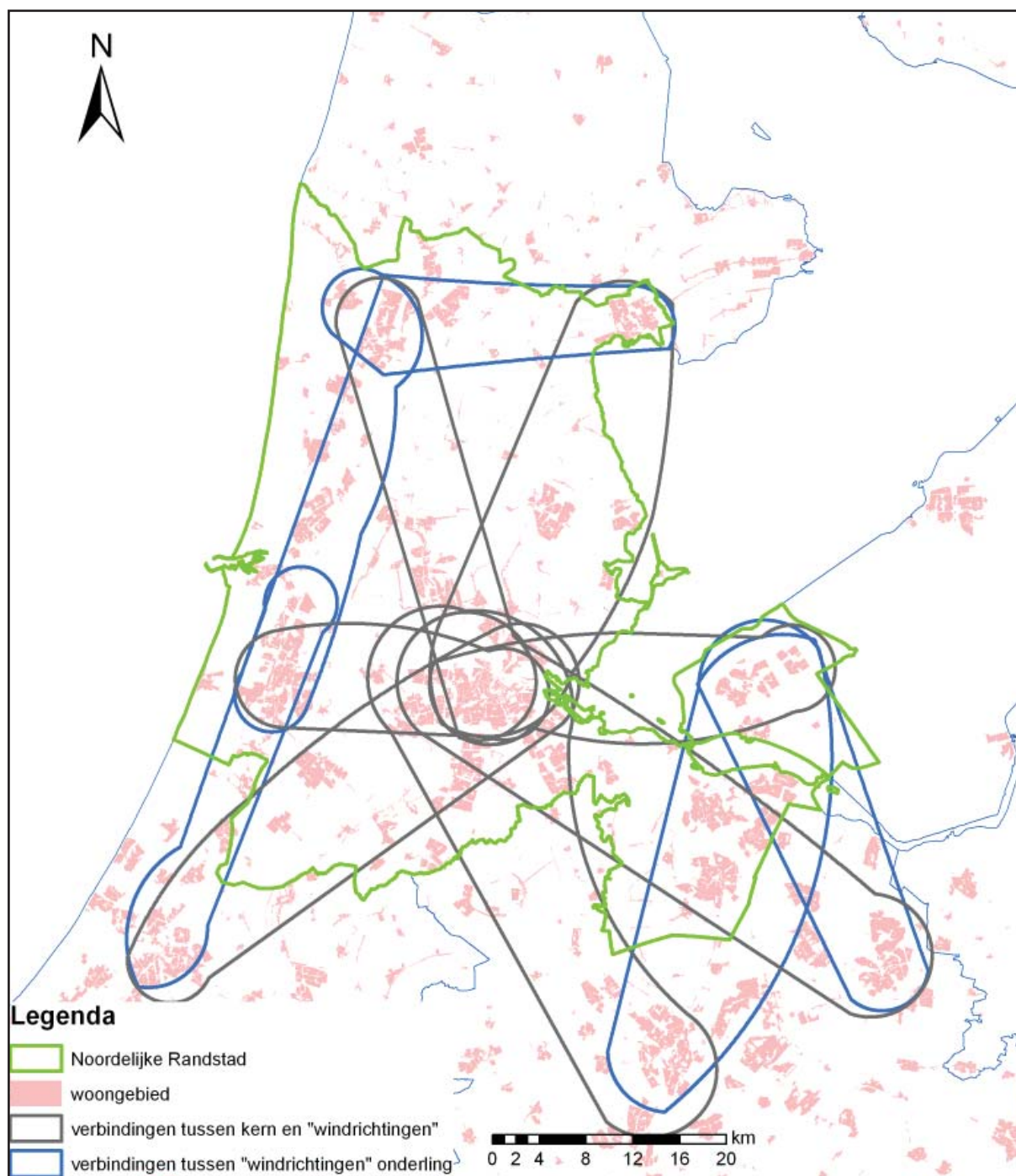


Op stations komt zo op de perrons ruimte vrij voor meer in- en uitstappers. Omdat treinen niet op die centrale drukke stations hoeven te keren (een tijdrovende klus) komt er op kritieke routes ook ruimte voor meer treinen. En de reiziger hoeft dan minder over te stappen.

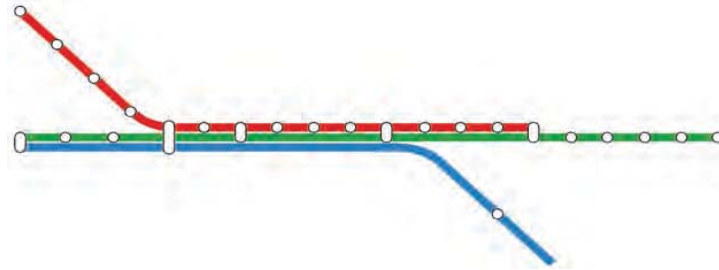
Zoals kaart 4 op p. 17 weergeeft, eindigen de ellipsen niet middenin een kerngebied, maar lopen ze erover heen. Zo wordt ophoping van treinen voorkomen, terwijl ook alle windrichtingen soepel aan elkaar worden geknoopt. Ontbrekende treinschakels in de ellipsen kunnen worden verbonden met metro/lichtrail, en met bus op eigen baan.

¹ De figuren en sommige tekstgedeelten zijn overgenomen uit: Eén OV-netwerk in de Noordvleugel, wissels 2,3 en 5.

Kaart 4. Regionle netwerkstructuren voor de toekomst



b. Treinconcepten van morgen: metropolitaan OV



Rover kiest vooral voor een regiogerichte visie op treinconcepten en hun bijbehorende eigenschappen.

Metropolitane stoptrein:

- Referentiemodel: S-Bahn (stadsgewestelijke en regionale trein in Duitsland en Zwitserland), RER (stadsgewestelijke combinatie van metro en voorstadstrein in groot-Parijs)
- Korte halteringstijden (zoals bij een metro: verkort de reistijd en extra haltes zijn mogelijk zonder reistijdverlenging)
- Hoge frequenties
- Geen conducteurs nodig voor vertrekprocedures.
- Verhouding zit-/staanplaatsen circa 50/50

Metropolitane sneltrein:

- Referentiemodel: Regional-Express, zoals in Duitsland tussen nabijgelegen steden.
- Snelle verbindingen vanuit regio met poorten (de knooppunten in onze regio)
- Hoge frequenties
- Verhouding zit-staanplaatsen circa 80/20

Intercity:

- Snelle verbindingen met weinig stops
- Schaalniveaus: brede Randstad, (inter)nationaal
- Redelijke, niet persé hoge frequenties
- Comfort, altijd kunnen zitten
- Speciale aandacht voor internationale treinen als substitutie voor een deel van het vliegverkeer. Hoge frequenties niet altijd nodig, wel snelheid en betrouwbaarheid.

Tussen de verschillende treinsoorten moet per route een optimale balans worden gezocht. De sneltrein voegt rechtstreekse verbindingen toe die de intercity niet biedt. Regionaal kan hij ook capaciteit toevoegen op de drukste delen van het intercitynet. Daarmee kan dat net worden ontlast van piekbelastingen over korte afstanden.

Rover pleit ook voor meer zeggenschap van de regio over regionale treindiensten. Dat hoeft niet noodzakelijk via aanbestedingen, zoals elders in het land. Het kan door de regio zeggenschap te geven over het product en de bediening, ook bij bestaande vervoerders en binnen bestaande verantwoordelijkheden van het rijk voor het hoofdspoornet.

c. Overstapkwaliteit

Rover wil meer aandacht voor overstapkwaliteit tussen dezelfde modaliteit (zoals bus-bus) en tussen verschillende modaliteiten (zoals van trein op bus, auto of fiets):

- Bij het OV-netwerkontwerp moet niet alleen naar de kwantiteit van overstapbewegingen worden gekeken, maar ook naar de kwaliteit ervan.
- Bij herinrichting van stations en stationsomgevingen moet overstapkwaliteit zwaar meewegen. De hoofdfunctie van een OV-knooppunt is immers het optimaal faciliteren van overstappers.
- Zorg bij het overstappen voor korte looproutes, die droog en veilig zijn en die een goede bewegwijzering hebben.
- Bus-bus overstappen zijn vaak een onderbelicht aspect van de regionale reis, een goede afstemming leidt tot aanzienlijke tijdwinst voor de reiziger.
- Bij knooppunten moet afstemming zijn tussen OV en andere vormen van vervoer zoals (deel)auto's en (elektrische) fietsen, voor voetgangers zijn goede looproutes nodig.
- Overstapkwaliteit is niet alleen een zaak van NS en ProRail binnen het stationsgebied. Het is ook een zaak van de gemeente als verantwoordelijke voor de stationsomgeving. Het gaat bijvoorbeeld om de routes naar het station, fietsenstallingen, busstations, aangename verblijfsomgeving rond stations en veel vervoersvraag verhogende voorzieningen die hogere frequenties mogelijk maken.
- De frequenties op de diverse netwerken en voor de diverse modaliteiten (intercity, sprinter, metro, tram, bus) op hetzelfde netwerk moeten op elkaar zijn afgestemd. Bijvoorbeeld op minder drukke routes een halfuurs- of een kwartierdienst, op hoofdroutes een bedieningsfrequentie van 7,5 of 5 of 2,5 minuten.

Overstappers kunnen vaak makkelijker overstappen op kleinere stations. Dat vraagt om een spreiding van OV-knooppunten met een attractief aanbod van OV-verbindingen en met goede bijbehorende aansluitingen zoals fietsroutes, stallingsvoorzieningen en P+R en een aangename en sociaal veilige inrichting van het knooppunt.

d. Betrouwbaarheid en robuustheid

Rover constateert, dat klanttevredenheid sterk afhangt van de betrouwbaarheid en robuustheid van het OV-systeem: De reiziger wil zekerheid: bereikt hij zonder verstoring en rompslomp zijn bestemming? Kan hij zorgeloos reizen en zijn afspraak halen en daarna ook weer thuiskomen? En in geval van oponthoud, hoe snel kan hij zijn reis vervolgen en hoe wordt hij daarover geïnformeerd? Een busbaan is mooi, maar werkt onvoldoende als de bus verderop weer in de file staat en de dienstuitvoering onbetrouwbaar is en aansluitingen worden gemist.

e. Verdere kwaliteitsdossiers

- Goede doorstroming: aparte busbanen, groenlichtgolven bij kruisingen.
- Hoogfrequent vervoer op drukke lijnen en met goede overstapopties.
- Voldoende zitplaatsen, goede toegankelijkheid, makkelijke in- en uitstap.
- Betaalgemak. Kijk naar opties die de reiziger tarief- en betaalzorgen besparen. Een optie kan zijn om eerst te reizen, de reis vast te leggen met OV-chipkaart of smartphone en om daarna periodiek af te rekenen. Zo kunnen spitstoelagen, kortingen en arrangementen makkelijk worden verrekend terwijl de reiziger wel overzicht op zijn reiskosten houdt. Dit geldt ook voor combinaties met MaaS systemen.

f. Waar kan het in ieder geval beter?

Uit analyses van het NowA¹ blijkt dat het aanbod aan huidige treindiensten uitbreiding behoeft. Verder zal gezien de woningbouw de druk binnen Amsterdam en tussen Almere, Amsterdam en Schiphol nog fors toenemen. In A9 corridor dient de concurrentiepositie van het OV fors versterkt te worden om een beter alternatief voor de auto te bieden. In de driehoek Haarlem – Amsterdam Zuid – Schiphol/Hoofddorp zijn weliswaar enkele busbanen aangelegd zoals voor de Zuidtangent, maar dient nog veel meer te gebeuren om een beter alternatief voor de auto te bieden. Daarbij moet een afweging gemaakt worden tussen lightrail en uitbreiding van de capa-

¹ NowA, Syntheserapport, MIRT onderzoek Noordwestkant van Amsterdam, Analysefase MIRT Onderzoek NowA, mei 2016. (MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

citeit van de spoorweginfrastructuur. De huidige metrolijnen van Amsterdam zijn binnenstedelijk gesitueerd, ze gaan niet de regio in. Op verschillende plekken liggen metro en treininfrastructuur pal naast elkaar, maar wordt de capaciteitsbehoefte per systeem en vervoerder bekeken en niet in samenhang met wat welk systeem kan bijdragen voor de totaliteit en in welke samenhang.

In de visie van ROVER gaat het vooral om de capaciteit voor uitbreiding van metropolitane treinen op stadsgewestelijke en regionale schaal. Dat vraagt ook om extra spoorcapaciteit, waar die behoefte nu alleen vanuit het perspectief van IC-treinen worden bekeken.

Op een aantal plekken zijn vrije busbanen aangelegd of mag de bus van de vluchtstrook gebruik maken. Het valt op dat bij behoefte aan meer capaciteit voor de auto deze vluchtstroken tot algemene rijstrook worden verheven en dat de bus daar en bij in- en uitvoegen van busbanen in de file staat met ernstige verstoring van de reistijd, betrouwbaarheid en regelmaat. Als het om verbindingen gaat waar een forse impuls in het OV noodzakelijk is, moet bovendien de vraag gesteld worden of niet naar meer substantiële en zwaardere OV (rail-)verbindingen op eigen infrastructuur moet worden gekeken.

3.4. Pijler 4. Tariefintegratie voor het hele OV-netwerk¹

Rover is van mening dat het tariefsysteem voor alle reizigers helder moet zijn: voor de forens, de incidentele reiziger en de toerist. Hij moet het hele netwerk kunnen bereizen op één kaart of abonnement, zonder tariefgrenzen en dubbele overstaptarieven. Dat betekent:

- Een eenduidig tariefstelsel voor al het OV op het hele netwerk voor zowel losse reizen als voor abonnementen.
- Geen tariefbarrières bij overstappen, geen dubbel opstaptarief.
- Integrale abonnementen voor trein, metro, tram en bus.
- Gezamenlijke servicepunten.

Dit lijkt logisch, maar is helaas niet altijd het geval door aparte opstaptarieven tussen trein en bus/tram/metro, geen doorgaande abonnementen tussen OV-systemen en tussen concessiegebieden en versnipperd aanbod in bijzondere tarieven voor gelegenhedsreizigers.

1 Zie ook: wissel 1, Eén OV-netwerk in de Noordvleugel.

3.5. Pijler 5. Gezamenlijke reizigersinformatie voor het hele OV-netwerk

Rover pleit voor helder overzicht van alle OV-mogelijkheden van alle netwerken gezamenlijk. Er zijn in de regio goede voorbeelden, zoals informatie in de bus over zowel bus- als treinaansluitingen. Op landelijk niveau werkt MaaS aan een nieuw integraal concept voor reizen.

- de reiziger wil informatie over zijn reis van deur tot deur. Dat vraagt om een integraal systeem van informatievoorziening.
- invoeren van lijnkleuren.
- gebruik van lijnnummers bij de trein, zoals gebruikelijk is bij de bus, tram en metro en zoals in het buitenland bij S-Bahn of Regional Express gebruikelijk is.
- gebruik van netwerkkaarten voor het hele OV en van plattegronden van steden en dorpen, en niet per vervoerder of kaarten die ophouden bij de grens van een concessiegebied. Er zijn in Nederland en in Duitsland en Zwitserland al vele goede voorbeelden.
- volledige en betrouwbare informatie voor reizen
- juist bij verstoringen is betrouwbare informatie een voorwaarde voor hoge klanttevredenheid
- organiseer een goede marketing voor het OV.
- goede beschikbaarheid van goed leesbare informatie bij haltes en stations en in de vervoermiddelen met slim gebruik van digitale middelen. Maar juist op knooppunten kan je veel mensen tegelijk bereiken bij gebruik van (gele) borden en omroep.
- betere informatie dan alleen een pictogram in een stationshal met een bus of tramsymbool, als er verschillende haltes rond een station zijn en ook de hoofdbestemmingen ontbreken (veel reizigers zoeken niet “een tram of bus” maar de verbinding naar een grote publiekstrekker, zoals Museumplein, een bepaald ziekenhuis of een grote onderwijsinstelling).
- gezamenlijke berichten over (tijdelijke) veranderingen in de dienstregeling.

3.6. Pijler 6. Samenwerkingsverbanden voor regie en organisatie

Rover denkt graag mee over mogelijkheden om het mobiliteitsnetwerk als geheel verder te optimaliseren. Op welke manier kunnen beleidsmakers samenwerken om gezamenlijk beslissingen te nemen die ieders deelbelang overstijgt? Als ieder vervoerbedrijf of iedere provincie of gemeente zorgt voor een optimaal netwerk in zijn deelgebied, loop je het risico dat de reiziger tegen onnodige barrières oploopt: gebrekkige aansluitingen, gebroken verbindingen met extra overstappen, conflicten tussen auto's in de file en bussen die een vrije busbaan nodig hebben, onvolledige routeinformatie of abonnementen die maar in een beperkt gebied geldig zijn.

Hoe kan je het autoverkeer en het OV-verkeer beter op elkaar afstemmen zodat de bereikbaarheid beter wordt? Waar is de reiziger in de toekomst mee gediend? Hoe ver kan hij, van deur tot deur, in één uur reistijd komen en welk vervoermiddel past daarbij?

Hoe zorg je ervoor, dat korte termijnmaatregelen passen in de lange termijn visie? Welke invloed heeft een ad hoc ingreep zoals de aanleg van een snelweg of een vrije busbaan op de andere delen van het mobiliteitsnetwerk? Is die ingreep op lange termijn een obstakel of een bouwsteen voor de mobiliteit en bereikbaarheid in de regio? Kan de noordelijke Randstad gebruik maken van ervaringen elders met coördinatie van vervoersnetwerken zoals bij het MIRT overleg, het OV-bureau voor Groningen en Drenthe en bij diverse OV samenwerkingsverbanden in Duitse en Zwitserse steden?

3.7. Pijler 7. Flexibiliteit en fasering in de planning

Rover wil letterlijk en figuurlijk ruimte in de planning; het is de voorwaarde voor flexibiliteit: Hou ruimte vrij voor wat je nog niet zeker weet. Geen losse flodders op korte termijn die geld en tijd opsloppen, op langere termijn netwerken blokkeren en organisaties verlammen. Het helpt ook niet als de aanpak van een knelpunt de flessenhals alleen maar naar verplaatst. Zet kleine stappen die elkaar versterken. Door een slimme opbouw en fasering komen steeds meer elementen samen die in samenhang zorgen voor mobiliteit en bereikbaarheid.

Op korte termijn kunnen relatief simpele verbeteringen al leiden tot capaciteitstoename en imagoverbetering van het OV:

- Als bij de bouw van nieuwe woonwijken en industriegebieden het OV-systeem direct in de ruimtelijke ordening wordt ingebed, ontstaat er vanaf het begin een goed OV-aanbod voor de reiziger zonder noodzaak tot autorijden.
- Als de parkeernorm bij nieuwe woonwijken omlaag gaat van boven de 1 (1 parkeerplek per woning) naar bijvoorbeeld 0,2 zoals Amsterdam voorstelt in een aantal gebieden, dan ontstaat er direct al vraag naar goed openbaar vervoer.
- Sprinters kunnen als een regiotrein gaan rijden: snel optrekken en stoppen en minder tijdrovende procedures bij het vertrek zodat meer haltes kunnen worden bediend zonder trager te worden.
- Door stations geschikt te houden voor veel doorgaande treinen kan er soepel worden ingespeeld op toekomstige reizigersstromen. De perroncapaciteit kan dan worden benut voor de aanwas in reizigers, omdat er veel minder overstappers zijn.
- Door de aanleg van goede parkeervoorzieningen bij stations en haltes voor fietsen en auto's.

- Situering van busstations bij treinstations met korte looproutes naar de trein of ander OV.
- Door de aanleg van vrije busbanen met goede doorstroom op kruispunten¹.

3.8. Pijler 8. Gecoördineerde financiering

In de visie van Rover reikt het belang van een goed OV-netwerk veel verder dan die van mobiliteit en bereikbaarheid. Het gaat om de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van de hele regio en daarbuiten. Investeringsfondsen hoeven dan ook niet uitsluitend uit mobiliteitsfondsen te bestaan, het netwerk van betrokken partijen, die deels ook draagkracht hebben, is veel groter. De huidige middelen van het Rijk zijn niet toereikend en voor een groot deel al gereserveerd voor bepaalde projecten. Meer armslag dient gecreëerd te worden met alternatieve financieringsbronnen.

Rover pleit ervoor dat rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk met particuliere partijen de verantwoordelijkheid nemen voor de financiering van investeringen in een versterkt OV-netwerk voor de regio. Door samenwerking ontstaat ruimte om te bezien welke partijen betrokken zijn bij de financiering van mobiliteitsplannen. Gecoördineerd handelen verbetert de planning en kan leiden tot de inbreng van meer geld. Wie betaalt de kosten, wie ontvangt de baten? Hoe worden de financiële en maatschappelijke kosten en baten berekend en toegedeeld over de betrokken instanties, bewoners en reizigers?

Op dit moment biedt het Rijk geen ruimte voor verdere nieuwe investeringen in de OV-infrastructuur in de regio. De financiële ruimte is weliswaar met twee jaar verlengd (van 2028 naar 2030) maar wordt in beslag genomen door al geplande projecten. Daarom is een krachtige rol van de regionale partijen extra nodig om de capaciteit en kwaliteit van het netwerk in de regio te vergroten. Regionale inkomsten kunnen komen van:

- Vervoerbedrijven, waarbij efficiencywinsten worden afgeroomd (vaak in de vorm van een aanbestedingsvoordeel)
- Ontwikkelaars en bouwers met een toeslag op iedere nieuw gebouwde m3. Ook door OV en fietsvoorzieningen mee te nemen in de exploitatieopzet van een nieuw kantorengedebied of woonwijk
- Bij consumenten door een verhoging van de prijzen voor het OV
- Bij werkgevers met een heffing per werknemer (zoals in Frankrijk)
- Bij het vrachtverkeer met een kilometerheffing

¹ Zie wissel 4, Eén OV-netwerk in de Noordvleugel.

- Bij automobilisten door gebruik van ruimte die er nog is om opcenten te verhogen en door verhogen van parkeertarieven en de inzet van deze middelen in een regionaal afgestemd investeringsfonds
- Lokale belastingen, bijvoorbeeld door afdracht vanuit OZB-opbrengsten
- Gemeenten, vervoerregio's, provincies en Rijk dragen bij en beheren de fondsen

Ook met behoud van bestuurlijke verantwoordelijkheden van rijk, provincie en gemeenten is er veel meer mogelijk via samenwerking en afstemming en afspraken via regionale fondsvorming.

Zo kunnen er jaarlijks vele tientallen miljoenen euro's beschikbaar komen voor de regionale fondsen. Door deze inkomsten uit lastenverzwaring direct in een regionaal bereikbaarheidsfonds te storten verhoogt dat de acceptatie bij de burger en bij de politieke partijen.

Daarnaast kunnen pensioenfondsen en andere financiers projecten voorfinancieren zodat er niet gewacht hoeft te worden tot de fondsen gevuld zijn.

Zulke regiofondsen geven meer zeggenschap aan de regio's en ze reduceren de afhankelijkheid van Rijksfondsen en de daarmee gepaard gaande sturing vanuit de landelijke overheid.

4. Waar liggen kansen voor verbetering?

4.1. Er gaat veel goed, maar meer van het zelfde is een doodlopende weg.

Deze regio heeft als voordeel dat er al veel en goed OV is. Dat heeft de reiziger ook in de gaten: het is al druk en er is flinke groei in reizigersaantallen. Er is ook werk in uitvoering en er zijn goede voornemens. Hierbij vraagt Rover aandacht voor een lange termijn visie, zodat knelpunten structureel worden aangepakt. Nu komt beleid vaak nog neer op het hobbelen van knelpunt naar knelpunt op de korte termijn.

De ontwikkeling bij de trein worden sterk bepaald door het landelijk beleid voor een aantal hoogfrequente intercity's. De verbouwingsplannen voor Amsterdam CS en Zuid lijken hier ook sterk door bepaald. Gedachten aan een Airportsprinter van Schiphol naar Amsterdam CS over bestaand spoor lijken daarentegen weer uit te gaan van een kort pendellijntje dat de regio niet inkomt, vergelijkbaar met een Amsterdamse metrolijn. Tegelijk worden treindiensten over langere afstanden op dit traject verbannen. Hier is een meer evenwichtige afweging nodig, waarbij wordt uitgegaan van de vraag welke regionale en landelijke vervoersbehoeften kunnen worden bediend. Naast enkele hoogfrequentie intercity's lijkt het beleid gericht op een situatie waar heel veel treinen Amsterdam CS of Zuid als eindpunt

krijgen en niet doorrijden naar andere poorten in de regio. Het vervoer over de regionale afstanden tot zo'n 30 a 40 km komt niet uit de verf.

Op de kortere afstanden zien we in Amsterdam een metro met veel capaciteit, die de stad niet uitkomt. Rond Schiphol is een aantal busbanen aangelegd en er is de Zuidtangent, maar daarbuiten loopt de bus nog steeds vast in de file op de snelweg of in de verkeersdrukke in de stad. Bovendien moet bij een substantieel grotere rol voor het OV de vraag gesteld worden of busdiensten voor de drukke stromen voldoende capaciteit en kwaliteit kunnen bieden.

Rover pleit ervoor om dit soort projecten veel meer vanuit regionaal perspectief te benaderen, met een substantieel grotere rol voor het OV in de vervoersketen van deur tot deur. Daarover meer.

4.2. Het ruimtelijke beeld

De grootste vervoersstromen zitten nu binnen het stadsgewest Amsterdam, waaronder ook Schiphol, en de relatie met Almere en de Haarlemmermeer. De woningbouw zal vooral erg groot zijn in Amsterdam, Almere en in de Haarlemmermeer. Daarnaast is de vervoerstroom tussen de regio Haarlem met het stadsgewest erg groot, gevolgd door de vervoersrelatie Zaanstad – Amsterdam.

Amsterdam bouwt heel veel en in hoge dichtheden, binnen bestaand stedelijk gebied. Dat gaat gepaard met lage parkeeraantallen per woning, maar ook voor bezoekers is er heel weinig plek. Er zijn veel plannen voor verbetering van het stedelijk OV en er wordt zwaar ingezet op nog meer fietsverkeer in de stad. Maar niet iedereen woont in Amsterdam.

In Almere en de Haarlemmermeer is ook een groot aantal woningen gepland op plekken die niet goed ontsloten zijn met het OV en ver van treinstations. Hier vragen wij discussie over locatiekeuzes, prioritering (eerst bij bestaand OV) en geen keuzes voor grote bouwlocaties als er geen OV is, of niet tijdig komt. Als daar toch gebouwd zou worden, dan alleen als er eerst afspraken over aanleg en financiering van nieuw OV worden gemaakt.

De provincie Noord-Holland wil meer woningbouw bij stations en stelt dat 50% van de bouwopgave dicht bij stations gerealiseerd kan worden. Dat is goed nieuws. Maar hoe zit het met die andere 50%? Hoe wordt het verkeer daarvan opgevangen en welke ruimtelijke keuzes zijn daar nog mogelijk, inclusief fasering en financiering, om af te stemmen op het OV? Er zullen bovendien altijd locaties zijn die te klein zijn voor een groot OV aanbod, maar vele kleine stroompjes monden uit in enkele grote. Hoe

wordt de vervoersketen van deur tot deur georganiseerd en door wie?

Veel van de dagelijkse bezoekers in Amsterdam (zoals voor woon-werk-verkeer, winkelbezoek, onderwijs en ziekenhuizen) komt uit de regio (bijvoorbeeld 1/3 van de werknemers), vanuit plekken die niet allemaal goed per OV ontsloten zijn en over corridors die alleen maar drukker worden. De toenemende drukte komt mede door het aantakken van nieuwe provinciale wegen en aansluitingen op de snelweg (Duinpolderweg, A8-A9, aansluiting bij Heiloo, verbredingen rond Purmerend). Daarmee worden de mobiliteitsproblemen steeds groter.

Woningbouwlocaties: Woningbouwcapaciteit per regio in 2017 excl. Almere, Lelystad (Bron: Rigo).

Gebied	Bruto	Sloop	Netto	% van totale woningbouw
Kop van Noord-Holland	5.300	600	4.700	2
Westfriesland	12.200	100	12.100	4
Regio Alkmaar	11.800	100	11.700	5
Noord-Holland Noord	29.300	800	28.500	10
Waterland	13.400	300	13.100	5
Zaandam	21.600	200	21.400	9
Amsterdam	116.900	8.000	108.900	44
Amstelland-Meerlanden	43.300	800	42.500	17
AM-Ams-ZW	195.100	9.300	185.900	76
IJmond	5.900	1.000	4.900	2
Zuid-Kennemerland	14.800	1.300	13.600	6
IJmond / Zuid-Kennemerland	20.800	2.300	18.500	8
Gooi- en Vechtstreek	12.600	700	11.900	5
Noord-Holland Zuid	228.500	12.200	216.300	88
Noord-Holland	257.800	13.000	244.800	100



Aan het college van B&W van Amsterdam, t.a.v. de wethouders verkeer en grondzaken,
Aan het college van GS van Noord-Holland, t.a.v. de gedeputeerden voor mobiliteit en ruimtelijke ordening,
Aan de Luchthaven Schiphol, t.a.v. de president-directeur,
Aan het GVB Amsterdam, t.a.v. de algemeen directeur,
Aan de Nederlandse Spoorwegen, t.a.v. de president-directeur.

cc. het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, t.a.v. de staatssecretaris,
cc. het ministerie van Binnenlandse Zaken, t.a.v. de minister
cc. Connexxion, t.a.v. de chief executive officer
cc. EBS, t.a.v. de chief executive officer
cc. ProRail, t.a.v. de chief executive officer

Onderwerp: alternatieve bekostiging en financiering openbaar vervoer in de Noordvleugel

Amersfoort, 27 september 2018

Geachte dames en heren,

We staan samen voor een grote opgave om de Noordvleugel van de Randstad bereikbaar te houden en duurzaam te ontwikkelen.

De staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat heeft in haar brief aan de Tweede Kamer over openbaar vervoer in stedelijke gebieden d.d. 22 juni 2018 (23 645 Nr. 666) aangegeven dat we maatregelen moeten nemen en plannen moeten uitwerken om het OV mee te laten groeien met de toenemende mobiliteitsvraag. Deze groei is fors, met name door de verstedelijkingsopgave in de Randstad met meer dan een half miljoen extra woningen, waarvan 230 duizend in de Metropoolregio Amsterdam. Ook andere stedelijke gebieden zoals Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en Groningen-Assen groeien de komende jaren naar verwachting flink.

In dezelfde brief maakt de staatssecretaris duidelijk tot 2030 geen extra middelen ter beschikking te hebben voor investeringen en exploitatie in het OV. Zij besteedt daarom in haar brief veel aandacht aan de mogelijkheid van alternatieve financiering en bekostiging.

'Het sluit aan bij een meer integrale benadering van opgaven op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, duurzaamheid en leefbaarheid.'

De staatssecretaris geeft in haar brief nog geen uitwerking van de alternatieve financiering en/of bekostiging en verwijst naar nader overleg, nader onderzoek en de 'Bestuurlijke Oploop van het Toekomstbeeld OV' die op 9 juli 2018 plaatsvond. Als deelnemer aan deze bestuurlijke oploop heb ik tot mijn genoegen geconstateerd dat er bij wethouders, gedeputeerden, vervoerbedrijven en ambtenaren veel ruimte is om na te denken over aanvullende vormen van bekostiging. Maar een doorvertaling naar concrete specifieke invullingen bleef vooralsnog uit. Overigens werd daar bestuurlijk wel op aangedrongen, ook gezien de urgentie van de vraagstukken.

De drukte in de steden, de gigantische verstedelijkingsopgave en de urgente klimaatdoelstelling maken het echter noodzakelijk dat er **onmiddellijk** doorbrekende

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.



initiatieven worden genomen om **nu** te gaan investeren. Nederland heeft snel een verdubbeling van het openbaar vervoer nodig, evenals een sterke uitbreiding van fietsvoorzieningen.

Rover doet in deze brief vanuit het belang van de reizigers een concreet voorstel hoe in de Noordvleugel van de Randstad snelle groei van het openbaar vervoer mogelijk kan worden gemaakt, financieel en organisatorisch. Dit concrete voorstel kan ook voor de Zuidvleugel uitgewerkt worden en zo als voorbeeld dienen voor de andere door de staatssecretaris genoemde stedelijke gebieden.

Het openbaarvervoersysteem in de Noordvleugel van de Randstad is nu al overbelast en inadequaat. Het aantal reizigers in de trein, bus, tram en metro stijgt al jaren en leidt elke herfst tot grote drukte.

Er zijn 4 nieuwe oorzaken waardoor de behoefte aan OV in de Noordvleugel nog verder gaat groeien:

1. De verstedelijkingsopgave van 230.000 woningen voor 2030;
2. De drukte in de steden. Er wordt door gemeenten terecht ruimte voor fietsen en lopen gemaakt, ten koste van ruimte voor stilstaande en rijdende auto's. Veel meer forenzen en bezoekers kiezen dus voor OV (o.a. via park+ride) of fiets. Ook voor stadsbewoners wordt dit een steeds logischere keuze;
3. De reizigersgroei van en naar Schiphol;
4. De toenemende vraag naar snelle internationale treinen ter vervanging van korte Europese vluchten, ter beperking van de geluidsoverlast rond Schiphol en de luchtvervuiling.

Het is daarom nodig dat alle betrokken partijen in de regio de krachten bundelen: bestuurlijk, in de kennis, in de uitvoering, en in bekostiging en financiering. Rover doet daarom een beroep op u om onderstaande 4 punten te omarmen en met elkaar, op tempo, tot afspraken te komen

Het 4 punten plan voor versnelling en bekostiging

1. De Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de NS moeten intensiever gaan samenwerken in planning, uitvoering en bekostiging van het OV. De dagelijkse vervoerpatronen van reizigers gaan dwars door de huidige bestuurlijke begrenzing heen. Met name de openbaar vervoerrelatie tussen Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en Amsterdam is sterk verwaarloosd. Provincie, Vervoerregio Amsterdam en NS moeten samen leiding geven aan verkenning en planning van een verdubbeling van het OV-aanbod in de Noordvleugel. Het gaat dan niet alleen om spoor en lightrail, maar zeker ook om nieuwe en 'zwaardere' buslijnen, park&ride-voorzieningen dichtbij de woonplaats van autobezitters, fietsvoorzieningen en een sluitend informatie- reserverings- en boekingssysteem voor alle reizigers (MaaS).
2. Gemeenten en provincie kunnen uit eigen middelen gaan bijdragen:
 - a) door een bijdrage van gemiddeld 10.000 euro per te bouwen woning op te nemen in de grondexploitatie van alle nieuw te bouwen woningen.

Traditioneel werd in grondexploitatie bij woningbouw nooit bijgedragen aan OV (dat moest het Rijk maar betalen). Wel worden altijd wegen en parkeervoorzieningen meegerekend, net zoals bijvoorbeeld riolering en lantaarnpalen. Verdichting is bij de nieuwe grote verstedelijkingsopgave uitgangspunt: de parkeernorm gaat omlaag, toekomstige bewoners krijgen minder gelegenheid een eigen auto te bezitten en dicht bij huis te parkeren. Om dichtslibben van het wegennet te voorkomen, kan alleen maar daar gebouwd worden waar al voldoende OV is of al beschikbaar is als de eerste

bewoners komen. Elk bouwplan moet daarom getoetst worden op een goede ontsluiting door het OV en de kosten daarvan moeten dan worden toegerekend aan de grondexploitatie. De provincie toetst de grondexploitaties op de OV-ontsluiting en de daarbij passende toerekening. Het is dan realistisch en noodzakelijk om een gemiddeld bedrag in de orde van grootte van 10.000 euro per woning voor OV in de grondexploitaties voor te schrijven. Dat levert in de komende tien jaar in totaal een bijdrage voor het OV van **2,3 miljard euro**.

- b) De provincie matcht deze bijdrage uit de grondexploitaties uit eigen middelen. De provincie Noord-Holland heeft van alle provincies de grootste mobiliteitsknelpunten, maar draagt, anders dan andere provincies, weinig bij uit eigen middelen aan het openbaar vervoer. Tegelijk heeft Noord-Holland van alle provincies de laagste opcenten op de motorrijtuigenbelasting (voor de provincies een algemeen belastingmiddel, geen doelheffing). De bijdrage uit eigen provinciale middelen wordt door deze matching in tien jaar in totaal ook **2,3 miljard euro**

3. Reizigers van en naar Schiphol leggen een grote druk op de capaciteit van het OV. Tegelijk is het ook zeer wenselijk dat zij niet met de auto komen en gaan om het wegennet rond Schiphol bruikbaar te houden voor essentieel (vracht)verkeer. Schiphol is een grote investeerder: in start- en landingsbanen, in terminals, in het eigen wegennet, in parkeervoorzieningen en winkelcentra. Ook draagt Schiphol bij aan de geplande verbouwing van de multimodale knoop: Schiphol Plaza, trein- en busstation. Maar niet in de verdere bereikbaarheid van de luchthaven met het OV. Nog steeds komt en gaat bijna 60% van de passagiers met de auto.

Dat kan anders. In elk vliegticket voor een reis van of naar Schiphol (dus niet transfer-tickets) wordt voortaan een OV-chip of voucher bijgesloten ter waarde van 15 euro zodat elke passagier direct op trein of bus kan stappen zonder nog een kaartje te hoeven kopen. Veel meer luchtreizigers zullen dan hun auto thuislaten en toeristen nemen minder taxi's.

Een dergelijke uniforme opslag voor een OV-kaart zorgt er ook voor dat vliegtravels wat duurder worden en vermindert zo de aanzuigende werking van Schiphol op low-budget maatschappijen. Ook de beleidskloof tussen btw-verhoging voor het OV en het niet duurder worden van het vliegen wordt zo een beetje gedicht. De opbrengst van deze opslag op de vliegtickets, **650 miljoen euro per jaar**, levert de bekostiging van een omvangrijk investeringsvolume voor het OV.

4. Er zijn synergievoordelen te behalen als Schiphol, NS en GVB een coöperatie vormen om gezamenlijk de noodzakelijke investeringen te plannen, uit te voeren en te exploiteren. Er is synergie te behalen door de metro-operatie van het GVB en de sprinterbediening van de Noordvleugel door NS in gezamenlijkheid te ontwikkelen en te exploiteren. Snel doortrekken van de Noord-Zuidlijn komt dan in een ander licht te staan. Schiphol is een ervaren investeerder en exploitant die beide vervoerders in evenwicht kan houden. Extra infrastructuur en betere afstemming maakt bestaande lijnen rendabeler en maakt nieuwe en meer frequente verbindingen mogelijk (ProRail als spoorinfrabeheerder, en Connexxion en EBS als busconcessiehouders in de regio kunnen ook bijdragen aan deze uitbreiding en optimalisering). De financiële opbrengst van deze synergie is nog niet te ramen maar kan aanzienlijk zijn, zowel in exploitatie als in investeringen. Ook is een grote opbrengst te verwachten in vervoerskwaliteit voor de reizigers.



ROVER

Dit 4 puntenplan is concreet, maar kan alleen door uw eendrachtige samenwerking worden uitgevoerd. Het sluit, in lijn met de brief van de staatssecretaris, aan bij een meer integrale benadering van opgaven op het vlak van mobiliteit, ruimtelijke ordening, duurzaamheid en leefbaarheid. Het geeft aan hoe voldoende financiële middelen beschikbaar kunnen komen om tijdig de mobiliteitsvoorwaarden te scheppen voor de verstedelijkingsopgave en voor het zo snel mogelijk verminderen van de huidige drukte in de steden en rond Schiphol.

Spoed is geboden. Wij vragen u, om als 5 eerst aangewezen instanties zo snel mogelijk een intentieovereenkomst aan te gaan om langs de lijnen van dit plan de noodzakelijke verdubbeling van het OV in de Noordvleugel van de Randstad aan te pakken. Wij raden u aan om samen een stevige, ervaren persoon aan te wijzen die met kennis van zaken en gezag u op tempo tot overeenstemming kan brengen.

Met vriendelijke groet,

Walter Etty,
Voorzitter Reizigersvereniging Rover

Driehuis, 18 October 2018

Aan: Verkiezingsprogramma commissie's Noord-Holland

CC: Statenleden en partijbesturen

Betreft: openbaar vervoer in uw verkiezingsprogramma

Geachte leden van de programma commissie,

De Reizigersvereniging voor het openbaar vervoer (Rover) biedt u hierbij een aantal suggesties over het openbaar vervoer aan voor uw verkiezingsprogramma voor Noord-Holland voor de verkiezingen van 20 maart 2019.

De mobiliteit van de inwoners wordt bedreigd door de steeds vollere wegen en vollere treinen en bussen, ondanks dat de fiets en e-bike steeds meer wordt gebruikt. Door het OV grondig te verbeteren zullen de autowegen worden ontlast en de filedruk afnemen. Toegang tot het hart van de steden lukt alleen met het OV.

Rover kiest daarom voor **OV maal twee**. Er moet meer, sneller en directer openbaar vervoer komen zodat het OV voor meer mensen een aantrekkelijke keuze wordt. Om dit mogelijk te maken heeft Rover met actieve leden concrete maatregelen op een rijtje gezet. Wij vragen u deze punten op te nemen in uw verkiezingsprogramma en na de verkiezingen om te zetten in concrete actie.

De invloed van de provincie op het openbaar vervoer is groot. De provincie is niet alleen opdrachtgever en subsidieverlener van het regionale openbaar vervoer, maar is ook infrastructuurbeheerder, regisseur van de ruimtelijke ordening, investeerder in infrastructuur en gesprekspartner van gemeenten en Rijk. Daarmee bent u bepalend voor de mate van succes van het openbaar vervoer.

Gesprekspartner

Wij zijn graag uw gesprekspartner. Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid of een bijdrage kunnen leveren aan een debat-avond? Neem dan gerust contact met ons op! U kunt hiervoor bellen of mailen met Han van Spanje, regio-coördinator Noord-Holland (06-21151499, h.j.vanspanje@planet.nl) of met Marloes Hofstede, coordinator beleid landelijk bureau Rover (033-4220450, marloes@rover.nl).

Wij wensen u veel succes met het schrijven van uw verkiezingsprogramma.

Met vriendelijke groet,

Han van Spanje
Regio-coördinator Rover Noord-Holland

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

OV maal twee !

Actiepunten Openbaar Vervoer Noord-Holland 2019-2023

De kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland is over het algemeen goed, maar de grenzen zijn bereikt. Door de bouw van 240.000 woningen neemt de mobiliteit fors toe. Bij ongewijzigd beleid zal dit leiden tot dichtslibbende steden en files op de snelweg. Ook het openbaar vervoer zal vastlopen. De grenzen van de capaciteit zijn namelijk bereikt en ook bussen staan steeds vaker in de file.

We kunnen niet door blijven gaan met het steeds verder verbreden van snelwegen. Realisatie van nog meer parkeerplekken in de steden wordt onbetaalbaar en gaat ten koste van de broodnodige ruimte van woningen. Als we willen voorkomen dat het verkeer compleet vastloopt dan is een **transformatie van de mobiliteit** nodig in onze provincie met als onderdeel daarvan een kwaliteitssprong van het OV. Dit vraagt investeringen in infrastructuur en voorrang voor het OV op kruispunten, op de snelweg en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Er zijn volop kansen. De meeste reizen liggen tussen de 10 en 40 km. Op een aantal corridors in Noord-Holland is het OV-aandeel heel hoog (tientallen procenten), maar op veel andere corridors met drukke vervoersstromen is dit aandeel laag en liggen er nog goede mogelijkheden om het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger te maken. Ga daarom in Noord-Holland samen met de Vervoerregio Amsterdam voor **OV maal twee**. De prestatie van het OV moet verdubbelen zowel in kwantiteit als in kwaliteit. Verknop autorijden, fietsen en lopen met het hoogwaardige OV-netwerk zodat overstappen geen hindernis meer is. Ga uit van één mobiliteitsnetwerk en neem het OV als de spil daarvan.

Rover vraagt u de volgende punten op te nemen in uw verkiezingsprogramma:

1. **Ontvlecht Sprinters en Intercity's ten westen en noorden van Amsterdam**
Verdubbel sporen tussen Haarlem en Amsterdam en tussen Uitgeest en Amsterdam en investeer in extra opstelcapaciteit voor treinen. Zo kan op deze drukke NS-trajecten naast de Intercity's hoogfrequent lightrail gaan rijden onafhankelijk van het Intercity-net en kunnen de Intercity's in heel Noord-Holland elke tienminuten gaan rijden. Investeer met spoed extra in station Amsterdam Centraal zodat na de verbouwing 10 in plaats van 9 doorgaande sporen beschikbaar blijven. Dit is noodzakelijk voor de groei van het treinverkeer en het behouden van enkele internationale HSL verbindingen op dit station zoals Thalys en Eurostar.
2. **Realiseer nieuwe buslijnen over snelwegen en provinciale wegen tot diep in de steden en dorpen**
De hoogfrequente R-netbuslijnen langs de A1, A6, A9 en A10 zijn een groot succes. Op veel andere drukke corridors is nog opvallend weinig aanbod van openbaar vervoer. Realiseer dus ook hoogfrequente HOV-busdiensten op andere snelwegen zoals de A2, A7, A22 en A27 en laat deze busdiensten verder de steden en dorpen in rijden. Start bijvoorbeeld met de volgende nieuwe R-netverbindingen:
 - IJmuiden - Haarlem Spaarnwoude - Schiphol Noord
 - Heemskerk - Beverwijk - Schiphol Noord - Amstelveen
 - Schiphol Noord - Haarlem Schalkwijk - Heemstede
 - Hilversum - Hollandsche Rading - Utrecht Uithof
 - Hilversum - Blaricum - Almere (verlenging van bestaande lijn 326)

Trek de R-netlijn Haarlem-Mijdrecht over de N201 door naar Hilversum. Een trein of metrostation Loenersloot bij de kruising met de N201 kan het OV-netwerk versterken en reissnelheden vergroten. Dit vraagt intensievere samenwerking tussen de provincie Noord-Holland, de provincie Flevoland, de gemeenten, de vervoerregio Amsterdam en de verschillende vervoerders.

3. **Geef voorrang aan de bus en realiseer busbanen voorbereid op lightrail**

Bussen mogen niet vaststaan in de file. Elke minuut reistijdverlenging kost immers reizigers en maakt de exploitatie duurder. Sluit daarom een deal met Rijkswaterstaat en met gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer door gebruik van de vluchtstrook, door realisatie van vrije busbanen op of langs de snelweg en door voorrang bij kruispunten. Regel voorrang voor bussen zelf voor provinciale wegen. Zo benutten we asfalt beter en wordt het OV voor meer mensen aantrekkelijk.

Een voorbeeld is de HOV-busverbinding over de A9 tussen Haarlem en Amsterdam Zuid en Amstelveen. Zorg dat deze bussen niet meer vastlopen op de snelweg en in de drukte rond de Zuidas. Geef deze bussen daarom een vrije baan die geschikt is voor latere ombouw naar lightrail. Het is noodzakelijk dat de provincie ervoor waakt dat bij verdere uitbouw van de Zuidas door de gemeente Amsterdam de ruimtelijke inpassing van zo'n vrije baan mogelijk blijft.

4. **Voorkom OV-infarct Schiphol: bouw snel een nieuwe OV-terminal, trek de Noordzuidlijn door en realiseer de Schinkelboog**

Wij adviseren u bij het ministerie van IenW, NS en ProRail aan te dringen de plannen voor de zogenaamde Airport-sprinter te heroverwegen omdat deze plannen niet toekomstvast zijn. De Schipholspoortunnel is na de komst van de Airport-sprinter vol. En dat terwijl juist meer ruimte nodig is voor Intercity's en internationale treinen om de trein voor afstanden tot 500 km echt het alternatief te maken voor het vliegverkeer. Er is een meer robuust plan nodig en dit vraagt meer investeringen.

Ondertussen kunnen ook de bussen rond Schiphol de vraag niet meer aan en puilen de parkeerterreinen op Schiphol uit. Er is snel actie nodig. Realiseer daarom de komende collegeperiode een nieuwe OV-terminal met een grotere stationshal en een nieuw busstation.

Trek binnen acht jaar de Noordzuidlijn door naar Schiphol Centrum (en vanaf daar naar Hoofddorp en mogelijk verder door naar Nieuw Vennep) en naar Zaandam. Leg daarnaast twee extra sporen op de Westtak (de ruimtelijke reservering ligt er al) en bouw de Schinkelboog. Zo kunnen HSL treinen ook naar Amsterdam Centraal blijven rijden en kunnen treinen vanuit Zaandam rechtstreeks naar Amsterdam Zuid rijden. Bijkomend voordeel is dat een omleidingsroute ontstaat voor Intercity's tussen Alkmaar en Utrecht indien er verstoringen zijn rond Amsterdam Centraal. Onderzoek tenslotte een lightrailverbinding van Amstelveen via Schiphol naar Amsterdam-West.

5. **Realiseer HOV op alle nieuwe woningbouwlocaties en reserveer ruimte bij verdichting bestaande locaties**

Voor de ontsluiting van Amsterdam Havenstad is de bestaande metro en wellicht een extra treinstation onvoldoende. Er zal ook hoogwaardig openbaar vervoer moeten komen naar andere delen van de stad en dit vraagt ruimte voor OV-infrastructuur (busbanen of lightrail). Ook bij woningbouw elders in de provincie moet worden geïnvesteerd in extra OV.

Voorkom dat bij verdichting van binnenstedelijke locaties zoals rond Sloterdijk en de Amsterdamse Zuidas toekomstige uitbreidingen van spoor of lightrail onmogelijk worden gemaakt.

6. **Bouw lightrail vanaf Amsterdam verder uit en behoud flexibiliteit bestaande net**

Vertram R-net lijn 300 (voorheen: Zuidtangent) gezien de forse groei van het aantal reizigers en de knelpunten die de bus door de groei steeds meer tegenkomt in het verkeer. Verleng de Amsterdamse Ringlijn-metro naar IJburg. Het Amsterdamse tramnet moet voldoende zijn ingesteld op inkortingen (extra spitsverbindingen op drukste delen van een traject) en omleidingen bij verstoringen of werkzaamheden. De capaciteit van de infrastructuur is krap. Het aantal keerlussen voor de stadstram mag daarom niet verder afnemen.

7. **Los spoorknelpunten in 't Gooi definitief op**

Ontwikkel een volwaardige Intercity Almere-Utrecht, verhoog de frequentie van de Intercity Amsterdam-Amersfoort en van de Sprinter Almere-Hilversum-Utrecht en zorg dat de lange wachttijden van Sprinters op Weesp verleden tijd worden. Investeer hiervoor in de spoorcapaciteit in 't Gooi en aan de oostkant van Amsterdam. Hiervoor is het nodig een ongelijkvloerse kruising te bouwen bij station Hilversum voor de treinen uit de richting Utrecht. Ook moeten er inhaalsporen komen bij Hilversum Mediapark en Bussum Zuid. Ook is het noodzakelijk de sporen tussen Amsterdam Centraal en Weesp en tussen Duivendrecht en Weesp te verdubbelen. Ondertunnel verder het spoor tussen Naarden-Bussum en Bussum Zuid zodat treinen en auto/fiets/voetganger elkaar niet meer in de weg zitten. Onderzoek of de Intercity Almere-Utrecht kan rijden via Amsterdam Zuidoost.

8. **Verdubbel enkelsporige trajecten**

Verdubbeling van Hoorn Kersenboogerd-Enkhuizen maakt deze verbinding betrouwbaarder en zorgt dat er geen lange wachttijden en lange overstaptijden meer nodig zijn zoals momenteel in Hoorn. Ook de spoorlijnen Hoorn-Heerhugowaard en Schagen-Den Helder dienen dubbelspoor te krijgen. Ga hiervoor lobbyen bij het Rijk en stel hiervoor ook een provinciale bijdrage beschikbaar.

9. **Maak meer doorgaande verbindingen op het spoor**

In de plannen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer keren veel treinen op Amsterdam Centraal en in de toekomst ook op Amsterdam Zuid. Door locaties met elkaar te verbinden 'over de hoofdknooppunten heen' (doorgaande treinen) creëer je met weinig extra middelen hoogwaardiger OV voor veel meer mensen. Zo is het wenselijk dat er rechtstreekse verbindingen komen van bijvoorbeeld Almere naar Haarlem en van Hilversum naar Zaandam. Op de knooppunt stations komt zo op de perrons meer ruimte vrij voor in- en uitstappers, omdat minder reizigers gedwongen worden om daar over te stappen. Als treinen niet op die centrale drukke stations hoeven te 'keren' (tijdrovend) komt er op kritieke routes ook ruimte voor meer treinen.

Niet zo:



Maar zo:



10. **Investeer in de fiets: Meer fietsenstallingen en overal OV-fiets**

Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. Omdat het aantal treinreizigers fors groeit zijn extra investeringen nodig in stallingen. In Noord-Holland zijn duizenden extra fietsenstallingen nodig op stations onder andere in Alkmaar, Haarlem en Amsterdam. Nog niet op alle stations is de OV-fiets beschikbaar. De reiziger moet hier op kunnen rekenen en daarom moeten Amsterdam Holendrecht, Amsterdam Sciencepark, Bovenkarspel Flora, Hilversum Mediapark, Nieuw Vennep, Purmerend Weidevenne, Zaandam Kogerveld en Zaandijk Zaanse Schans een uitgiftepunt krijgen. Op alle stations moet de OV-fiets 24 uur per dag kunnen worden gehuurd en ingeleverd via OV-fietskluizen. Dit kan bijvoorbeeld nog niet op station Haarlem. De OV-fiets moet ook beschikbaar komen op andere OV-knooppunten. Investeer ook in 'doorfietsroutes' om het gebruik van fiets en e-bike in het woon-werk verkeer te stimuleren en de aansluiting op het OV-netwerk te versterken.

11. **Maak stations bereikbaar met de auto en bied deelauto's aan**

Er zijn in Noord-Holland meer P+R-plaatsen nodig bij stations want deze staan vaak vol. Om de overstap van auto op OV te vergemakkelijken moeten daarom bestaande tekorten worden opgelost en moeten binnen 4 jaar grote P+R-locaties worden gerealiseerd bij onder andere Uitgeest, Haarlem Spaarnwoude en Nieuw Vennep. Zorg dat op minstens 10 stations in de provincie elektrische deelauto's beschikbaar komen. Wees ook bereid als provincie te investeren in tunnels onder het spoor ter vervanging van spoorwegovergangen (bijv. Castricum). Andere provincies doen dit ook en krijgen hiervoor 50% cofinanciering van het Rijk. Zo wordt het spoor veiliger, kunnen treinen vaker en sneller rijden en wordt de bereikbaarheid van veel plaatsen per auto, fiets en stads- en streekvervoer beter.

12. **Creëer één tariefstelsel in het OV**

Zorg in de provincie voor één tariefstelsel voor het OV, te beginnen bij bus, tram en metro en uiteindelijk ook de trein. Dat bevordert het gebruik van openbaar vervoer. Het maakt van deur-tot-deur verplaatsingen makkelijker, zowel voor het OV als voor de afstemming met andere modaliteiten in de vervoersketen.

Begin met een aantrekkelijker kortingsproduct voor toeristen naast de bestaande duurdere vrij reizen kaarten voor Amsterdam en Nederland. Zorg ook dat reizigers met regionale abonnementen met hetzelfde abonnement ook de trein kunnen pakken. Zorg verder dat reizigers met één abonnement in één regio kunnen rijden met bussen van verschillende vervoerders. Zo rijden in de Gooi- en Vechtstreek momenteel niet alleen bussen uit deze regio, maar ook bussen vanuit de concessies Amsterdam, Almere en Utrecht; in Haarlem evenzo. In de abonnementen wordt hiermee onvoldoende rekening gehouden. Stop de lappendeken van abonnementen en zorg voor een overzichtelijk keuzepalet wat gericht is op de behoeften van de reiziger.

13. **Creëer een integrale reisinformatievoorziening voor alle OV**

Zorg voor centrale informatieloketten waar reizigers terecht kunnen voor hun vragen over het gehele OV. Breid hiervoor de bestaande NS-loketten uit tot OV-servicewinkels die ook telefonisch bereikbaar zijn. Zorg dat alle data over tarieven toegankelijk zijn voor app-ontwikkelaars. Voorkom dat elk concessiegebied en zijn eigen apps krijgt maar werk met andere provincies en vervoerders samen aan gezamenlijke Mobility as a Service concepten die de reiziger in zijn reis van deur-tot-deur ontzorgen.

14. **Maatwerk bij 'dunnere' vervoersstromen: houd het laagdrempelig**

In het Gooi en de Vechtstreek en de kop van Noord-Holland zijn veel 'dunnere' vervoersstromen. Zet bij de nieuwe concessie voor de Gooi en Vechtstreek die ingaat in 2021 in op blijvende bediening van álle woonkernen. Wenselijk is dat de bussen die nu 1x per uur rijden tenminste 2x per uur gaan rijden. Flexibiliteit en vraagsturing (rijden op oproep) bieden kansen, maar dit moet dan wel laagdrempelig zijn (vindbaar in alle reisplanners, makkelijk op te vragen, toegankelijk met de OV-chipkaart) en voldoende gepromoot. Dat is op dit moment nog niet goed geregeld. Zo staat AML-flex (vraagafhankelijk vervoer in Amstelland-Meerlanden) wel in de NS-reisplanner, maar is hier nergens te vinden dat je de bus van te voren telefonisch of met een app moet bestellen.

15. **Genereer extra middelen voor investeren in OV door verhoging opcenten**

Noord-Holland heeft het laagste tarief van Nederland voor de opcenten op de motorrijtuigenbelasting en dit tarief is sinds 2009 niet gewijzigd (67,9%, gemiddeld 220 euro). De opbrengst was in 2016 zo'n 200 miljoen euro. De tarieven in andere provincies variëren van 70,0 tot 90,4%. In 2018 is maximaal 111,8% toegestaan. In Drenthe is het tarief gemiddeld 298 euro en Zuid-Holland op gemiddeld 292 euro. Met een verhoging van de opcenten naar 85% is Noord-Holland nog steeds goedkoper dan deze provincies, terwijl de provincie zo op jaarbasis 50 miljoen euro beschikbaar kan krijgen voor extra investeringen. Hiermee ontstaat ruimte om de belangrijkste OV-knelpunten in de provincie op te lossen. Het Rijk vraagt vaak 50% cofinanciering bij investeringen. Bovendien kan de provincie ook cofinanciering van gemeenten vragen. Door slimme samenwerking moet het dus mogelijk zijn om op jaarbasis tenminste 100 miljoen euro beschikbaar te krijgen voor het realiseren van **OV maal twee**.

Aan de leden van de bestuurlijke adviesgroep Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland/Flevoland

Negen aandachtspunten van Rover voor een bestuurlijke keuze inzake het OV-Toekomstbeeld 2040 voor de noordelijke Randstad

Amersfoort, 26 februari 2019

Geachte dames en heren,

Ten behoeve van de bestuurlijke adviesgroep Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 op 6 maart a.s. geeft Rover u graag het onderstaande mee, ter overweging en inspiratie.

1. **Zorg voor een Toekomstbeeld dat ter zake doet.** Het OV-Toekomstbeeld is alleen relevant als het wordt gerelateerd aan de verstedelijkingsopgave (230.000 woningen voor 2030 in de MRA), de klimaatopgave (o.a. 8 miljard zakelijke autokilometers minder in 2030 in Nederland) en het terugdringen van de auto in de Noord-Hollandse steden vanwege de drukte. Voortborduren binnen de bestaande kaders, door te blijven focussen op knelpunten binnen de huidige systeemgrenzen waarin de bovengenoemde ontwikkelingen niet zijn betrokken, is volgens Rover geen optie.
2. **Noord-Holland heeft een inhaalslag te maken in visie-ontwikkeling op het railsysteem als ruggengraat van het OV in de noordelijke Randstad.** Over de noodzakelijke verbeteringen in het spoorstelsel in relatie tot ruimtelijke ordening en bereikbaarheid bestaan bijna overal in Nederland uitgesproken opvattingen. Hierin blijft Noord-Holland achter. Dit terwijl de geplande ontwikkelingen in het spoorstelsel juist hier onvoldoende oplossend vermogen hebben voor de regio zelf. De landelijke projecten PHS en OV-SAAL hebben in de noordelijke Randstad een geografisch en in tijd te beperkte scope om te kunnen volstaan met 'daarop meeliften'. De 'Airportsprinter' is hooguit een lokale noodoplossing en geen gewenst eindbeeld. De dringende noodzakelijke verdere visie- en planvorming kan niet alleen uit Den Haag respectievelijk Utrecht komen: de noordelijke Randstad is zélf hoofdbelanghebbende en probleemeigenaar inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening in de eigen regio. Ook als het gaat om de rol van het spoor.
3. **Breng woningbouwopgave en ontwikkeling OV zichtbaar met elkaar in verband.** In de uitwerking naar scenario's en bouwstenen zien wij nog geen duidelijke verbanden met de enorme woningbouwopgave. Terwijl er juist een sterke wisselwerking zou moeten zijn tussen het kiezen en vormgeven van bouwlocaties en het ontwikkelen van het vervoernetwerk. Rover wil dat hiertussen een goede afstemming komt. Wat wordt de bereikbaarheidskwaliteit op de verschillende grote bouwlocaties in de respectievelijke scenario's?

4. **Anticipeer op autoluwe steden.** Een ontwikkeling die nog te weinig in beeld is, betreft de autoluwe stad. Dit betreft zowel Amsterdam als andere grote steden, zoals Haarlem, Alkmaar en Zaanstad. Autoverkeer en parkeren zullen hier krimpen vanwege fysieke beperkingen en het streven naar aangenamere verblijfsomgeving. OV, fietsen en lopen zullen daardoor een veel groter aandeel krijgen in de mobiliteit vanuit de regio naar de steden en ook binnen de steden. Vanuit dunner bevolkte delen van de provincie, waar minder OV is, zullen verplaatsingen per auto veel meer dan nu naar P+R-locaties in de eigen regio gaan, waar kan worden overgestapt op snelle en frequente rail- of busverbindingen naar de grote steden en andere belangrijke werklocaties. Rover twijfelt er sterk aan of de analysemodellen voldoende rekening houden met een autonome limiet of zelfs krimp van het aantal autoverplaatsingen naar grote steden.
5. **Stel beleidsdoelen voor het aandeel OV+fiets op zware relaties.** Uit de analyse van de belangrijkste verkeersrelaties blijkt dat er, ook bij de dikste stromen, grote onderlinge verschillen bestaan in de modal split en de VF-waarden (oftewel: het aandeel verplaatsingen en de reistijdverhouding van het OV t.o.v. de auto). Rover pleit voor een kwantitatieve doelstelling voor een modal shift en een daarvan afgeleide doelstelling ten aanzien van het OV-aandeel op de dikke verkeersstromen naar de belangrijkste bestemmingsgebieden, zoals de vijf Amsterdamse 'poorten' en Schiphol.
6. **Verbeter het OV-netwerk waar het slecht scoort in modal split en snelheid t.o.v. auto op zware relaties.** Om op dikke stromen met een laag OV-aandeel en/of een relatief lage OV-snelheid de automobilititeit terug te dringen, kan niet worden volstaan met het aanbieden van meer OV louter op de bestaande OV-hoofddassen. In deze relaties is netwerkverbetering van het OV nodig om de grote steden bereikbaar te houden. Rover acht een daarop gerichte nadere analyse vooral nodig voor het gebied ten westen van Amsterdam in de relaties met Amsterdam Zuid/Zuidoost/Schiphol/ Hoofddorp.
7. **Houd rekening met verschuiving zakelijke ritten van auto naar OV.** In het ontwerp-Klimaatakkoord hebben de werkgeversorganisaties zich verbonden aan een vermindering van 8 miljard zakelijke autokilometers, uiterlijk te bereiken in 2030. Een substantieel deel van die ritten vindt ongetwijfeld plaats in de noordelijke Randstad. Rover wil dat deze extra verschuiving van auto naar OV in het OV-Toekomstbeeld wordt opgenomen. Dit vraagt o.a. om een aanpak van gerichte groei van het OV van een naar grote werkgelegenheidsconcentraties.
8. **Verlies quick wins niet uit het oog.** De noodzaak van een consistente langetermijnvisie ligt in lange doorlooptijden van grote infraprojecten en het anticiperen op de mobiliteitsconsequenties van keuzes voor nieuwe bouwlocaties. Rover wijst erop dat met beperkte investeringen op relatief korte termijn ook al 'mobiliteitswinsten' te behalen zijn. Bijvoorbeeld met busoplossingen voor specifieke bedrijfslocaties. Of met maatregelen die de snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid van bus en tram op het bestaande netwerk verbeteren (bijvoorbeeld door rijden met gekoppelde trams en door de stilstandtijd op haltes en bij verkeerslichten te bekorten – niet door steeds meer haltes op te heffen).

9. **Betrek de maatschappelijke baten bij het stellen van prioriteiten voor de investeringen.** Deze baten liggen op meerdere vlakken:
- realiseren van grote woningaantallen op locaties met een goede kwaliteit – niet alleen capaciteit! – van bereikbaarheid;
 - terugdringen van schadelijke vormen van uitstoot door het verkeer;
 - leefkwaliteit in de grote steden;
 - een landschap dat niet verder ten prooi valt aan versnippering;
 - verbetering van de totale verkeersveiligheid;
 - meer ruimte op de weg voor goederenvervoer en ander noodzakelijk verkeer.
- Investeren in OV + fiets levert hiermee belangrijke winsten op voor de maatschappij.

Vanzelfsprekend is Rover graag bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,



Walter Etty
Voorzitter Reizigersvereniging Rover