

Samenvatting

CONTOUREN VOOR EEN NIEUW NEDERLANDS MOBILITEITSPLAN

Mobiliteit staat onder druk: twee bereikbaarheidsopgaven

Het is druk in de Nederlandse steden en in de Randstedelijke gebieden in het bijzonder. Files en vertragingen behoren tot de dagelijkse realiteit. In de spits is het veelal dringen voor een zitplaats in trein, tram, metro of bus. Ondanks recente uitbreidingen van het wegennet nemen de files fors toe, met geschatte groei van congestie tot 2022 met 45%. TNO raamde in 2014 alleen al de kosten voor het bedrijfsleven op 800mln euro op jaarbasis. Deze groei is echter niet evenredig verdeeld, er is tegelijkertijd elders ook mogelijk krimp. De vervoerders zien twee grote bereikbaarheidsopgaven:

1. De Nederlandse steden worden alleen maar drukker. Zelfs in conservatieve scenario's voor het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving groei van mobiliteit per auto van 23% (bestuurders) en per trein van 20%. In hogere scenario's stijgen deze percentages naar respectievelijk 58% en 42%.
2. Voor de rustigere gebieden – in én buiten de Randstad – wordt een krimp voorzien. In de randen van Nederland zelfs 10% en meer. Waar het druk wordt, wordt het drukker. Waar het rustig wordt, nog rustiger.

Leefbaarheid neemt af

Luchtvervuiling, geluidsoverlast en parkeerproblematiek is 'de normaalste zaak' van de wereld. Naast schaarste in ruimte wordt vooral in de Randstad nog steeds te veel CO₂ uitgestoten; Nederland is nu op schema om in 2020 een reductie van 17% ten opzichte van 1990 te realiseren, de nieuwe doelstelling per juni 2015 ligt echter op 25% en 'Parijs' geeft aanleiding voor nóg scherpere doelstellingen. Ook stikstofoxide blijft hardnekkig de norm overschrijden op een aantal binnenstedelijke locaties in de Randstad. Buiten de grote steden en buiten de Randstad speelt de problematiek rondom fijnstof, stikstofoxide en schaarste minder, maar daar komt toegang tot noodzakelijke voorzieningen mogelijk onder druk.

Veranderingen in mobiliteit

Ook gedrag verandert; het hebben van een eigen auto is niet langer een statussymbool. Deelconcepten voor auto, fiets en taxi zijn succesvol. In 2014 vormden deelauto's 3% van alle rijdende auto's; indien de huidige trend doorzet stijgt dit naar 17% in 2020. Dit betekent echter niet dat ook het aantal voertuigbewegingen daalt.

Ook de mogelijkheden van de digitale wereld groeien in rap tempo. Met smartphones heeft men tegenwoordig 'De wereld in je broekzak'. Ook dat zorgt voor een gedragsverandering; alles wordt 'realtime' en 'on demand'. Met behulp van apps kunnen reizigers straks nog sneller bestaande en nieuwe vervoerwijzen zoeken, vergelijken, combineren en betalen.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) voorziet dat technologische ontwikkelingen zoals de zelfsturende auto grote impact kunnen hebben. Toch blijft er, zelfs in de meest verstrekkende scenario's, een significant aandeel weggelegd voor railgeleid OV aangevuld met hoogwaardige ('HOV') busverbindingen voor drukke trajecten en geconcentreerde gebieden.

Met de ontwikkelingen in gedrag en technologie komen er meer vervoeropties op de markt.



Integrale visie voor duurzame mobiliteit voor de toekomst

Goede mobiliteit houdt Nederland bereikbaar en daarmee leefbaar, concurrerend en sociaal. Nederland heeft, zeker vergeleken met andere landen een fijnmazig, hoogwaardig OV netwerk. Willen we de toenemende én veranderende behoefte aan mobiliteit echter het hoofd kunnen bieden, dan móet het beter, stellen de vervoerders. De OV-bedrijven NS, Q-buzz, GVB, RET, HTM hebben daarom gezamenlijk de contouren van de mobiliteit van de toekomst toekomstvisie opgesteld, met verbeteringen rondom deur-tot-deur reistijd en capaciteit, flexibiliteit, gemak en duurzaamheid van het openbaar vervoer in Nederland. Deze toekomstvisie gaat uit van de inzet van duurzame vormen van verschillende vervoersopties die passen bij de wens van de reiziger van de toekomst. Die wil zélf bepalen en kiezen waar, wanneer en vooral hoe hij reist. Hij denkt niet meer vanuit het aanbod en dienstregeling van de overheid en vervoerder. Hij kiest voor de optie die het snelst, meest gemakkelijk en duurzaam is, met een goede prijs kwaliteit verhouding. In deze visie is het OV zó snel, zó snel en zó flexibel dat het een vanzelfsprekende keuze is. De auto is dan in mindere mate de primaire keuze, maar een van de opties.

Geen blauwdruk

Deze visie is nadrukkelijk geen blauwdruk van hoe het zou moeten, maar vooral een aanbod aan de lopende processen om in gezamenlijkheid met centrale en decentrale overheden te kijken naar de beste invulling van mobiliteit. Vanuit de inhoud: het belang van de reiziger, de mobiliteit in Nederland en los van marktwerkingdiscussies. Nederland bereikbaar houden doen we samen, waarbij de overheid doorslaggevend blijft, als regisseur, wetgever en opdrachtgever. Als uitvoerende organisaties, dagelijks verantwoordelijk voor de mobiliteit van miljoenen reizigers, willen wij vanuit onze ervaring een nuttige bijdrage leveren aan het verdere debat.` aldus Roger van Boxtel, president directeur NS, namens de vijf vervoerbedrijven.

Contouren voor een OV concept voor Nederland

Om OV zó snel, zó flexibel en zó gemakkelijk te maken dat het een logische, vanzelfsprekende keuze wordt moet een aantal zaken gebeuren:

1. Zorg dat grote steden in hoogstedelijk gebied met hoge concentratie van inwoners binnen een uur onderling verbonden zijn.

Nederland kent gebieden met hoge concentratie van inwoners. De Randstad is een belangrijk voorbeeld. Willen we de agglomeratiekracht in zo'n gebied maximaal benutten, dan moet het ook daadwerkelijk gaan fungeren als één (metropool) gebied. Dat brengt de Randstad in gelijke pas met metropolen als Londen, Parijs, Brussel en RheinRuhr en vergroot onze concurrentiekracht. De Randstad heeft weliswaar een andere structuur en bevolkingsdichtheid als andere metropolen, echter in internationale vergelijkingen blijft het aandeel van OV van de Randstad met ~10% relatief laag. Aandeel OV van London, Parijs, Stockholm is orde 33-34%, in Singapore en Hongkong zelfs 48 en 55% respectievelijk. Voor maximale benutting is nodig dat de belangrijkste centra in de 4 grote steden binnen een uur van deur-tot-deur onderling met elkaar verbonden zijn middels het OV.

Concreet betekent dat: Binnen een half uur van een `centraal' station' in de ene stad tot 'centraal' station' in de andere stad en de belangrijkste punten binnen een stad binnen een kwartier bereikbaar van het 'centrale' station.

Dat vraagt intensievere inzet van intercity's, sprinters en lightrail voor korte/middellange afstand tussen en rondom de steden en lightrail- en metroconcepten die tot diep in de steden rijden. 'RandstadRail' tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag is daarbij een succesvol voorbeeld (van 7200 reizigers per dag in 2002 naar 42000 in 2016 op Metrolijn E van R'dam-Zuid naar Den Haag CS). Per stedelijk gebied moet met de overheid gekeken worden naar de optimale combinatie van intercity's, sprinter, lightrailconcepten en hoogwaardige buslijnen. Een voorbeeld is het traject Dordrecht-Den Haag dat zich mogelijk goed leent voor een combinatie van intercity's en lightrail, met op het lightrailtraject ook de mogelijkheid voor meer tussenliggende stations

2. Zorg dat stedelijke gebieden met minder hoge concentratie van inwoners onderling goed in verbinding staan.

Nederland is echter veel breder, met tal van andere gebieden die eveneens stedelijk zijn, maar een lagere concentratie van inwoners kennen. Voor deze gebieden geldt dat er op dagelijkse basis veel reizen gemaakt worden tussen de steden, van en naar de landsdelen en ook tussen steden die naast elkaar liggen en nauw met elkaar verbonden zijn. Bijvoorbeeld Arnhem en Nijmegen, Eindhoven en 'de Brabantse Stedenrij', Groningen en Leeuwarden en de 'euregio' bij Maastricht. Rondom dergelijke steden is een goed 'daily urban system' wenselijk. Streven: stadskernen en de gebieden daaromheen binnen een half uur verbonden. Daarvoor moet op basis van integrale analyse goed gekeken worden op welke wijze de reiziger het beste bediend wordt.

3. Zorg voor meer inzet van flexibel, vraaggestuurd vervoer in de rustigere gebieden.

Onze rustigere gebieden worden getypeerd door inzet van sprinter of regionale trein en traditionele 12 meter lange buslijnen die via een dienstregeling rijdt. De mogelijke krimp als technologische ontwikkelingen kunnen daar veel effect op hebben. Op veel plekken zal genoeg behoefte en mobiliteitsvraag zijn voor de huidige vormen van openbaar vervoer. Andere plaatsen vragen nieuwe, slimme vormen van mobiliteit om het mobiliteitsaanbod op peil te houden, zoals meer inzet van flexibeler, vraag gestuurd vervoer.

Wat is daarvoor nodig?

Drie punten zijn nodig:

1. Werken aan capaciteit en deur tot deur reistijd:

Zorg dat de steden onderling goed in verbinding staan, door voldoende goed openbaar vervoer met voldoende capaciteit te kunnen aanbieden en met een significant betere deur-tot-deur reistijd.

2. Vergroting van flexibiliteit, gemak en duurzaamheid.

De OV-bedrijven willen gezamenlijk 'zelf aan de bak' voor OV dat écht geïntegreerd is. Niet alleen dienstregelingen, maar vooral ook proposities, abonnementen, reisinformatie en OV-betalen, zoals vanuit de branche nu al stappen worden gezet om op termijn te kunnen betalen met de mobiele telefoon, barcode en bankpas. Op schaal aanbieden van OV-fiets en proeven met deelautosystemen. Daarnaast maken de vervoerders zich ook hard voor 'duurzaam': donkergroene stroom voor al het railvervoer in de Randstad per 2020 en alle bussen 'zero-emissie' per 2030.

3. Investeren

Een concurrerende deur-tot-deur reis vraagt investeringen in infrastructuur, geschat op minimaal 1 miljard euro, jaarlijks, in de komende jaren tot 2040. In de afgelopen 10-15 jaar is eenzelfde orde van grootte aan investeringen gedaan in de spoorweginfrastructuur en is tevens veel geïnvesteerd in het stad- en streekvervoer. Er is veel binnen bereik, maar vooral met investeringen gebaseerd op slimme combinaties en gericht maatwerk. Zoals in het verleden bij de gerichte investeringen van het programma hoogfrequent spoor, de impuls op de regionale lijnen of bij RandstadRail. Het succes van deze projecten toont aan dat dergelijke hoogwaardige OV concepten voorzien in een behoefte van de reiziger.

Dat vraagt tevens:

A. Andere manier van samenwerken, die veel verder gaat dan alleen het afstemmen van dienstregelingen. Het gaat om een nieuwe vorm van kijken naar en samen werken aan mobiliteit. Voorbij de grenzen van techniek, concessies, het land, of aansturing wordt er vanuit het maatschappelijk belang gezocht naar de beste oplossingen voor de reiziger.

B. Andere rol van de overheid: Om de mobiliteitsveranderingen het hoofd te bieden, is ook een andere manier van denken van de overheid nodig. We zien dat de scheidingen tussen geldstromen - en de bijbehorende wetten, beslisorganen en bevoegdheden van gemeenten en provincies - voor WMO, leerlingvervoer en openbaar vervoer het moeilijk maken om de best passende optie aan te kunnen bieden. Dat vraagt om een andere blik en een 'ontschotting' van al deze stromen. Maar ook aan het geven van ruimte - voor nieuwe pilots, in huidige wetgeving. Ook concessieverlening aan vervoerbedrijven zal in optiek van de vervoerders andere en gedifferentieerde vormen moeten gaan krijgen. Er zullen meer mogelijkheden voor mobiliteitsconcessies kunnen komen, waarbij de output en de effecten voor de mobiliteit en de reiziger belangrijker zijn dan dienstregelingen en de laagste prijs. Vervoerders kunnen daardoor meer partners van de overheid worden in plaats van uitvoerders van een opdracht.

Wat het oplevert

Deze investeringen leveren Nederland veel op. Indicatieve berekeningen op basis van de maatregelen die het mogelijk maken de belangrijkste gebieden van de vier grote steden binnen een uur bereikbaar te maken, geven aan dat het aantal arbeidsplaatsen dat binnen dit uur bereikbaar is met 40% groeit ten opzichte van vandaag de dag (900.000 naar 1,3 miljoen). Dat betekent, omgekeerd, dat bedrijven een veel groter arbeidspotentieel tot hun beschikking krijgen: gunstig voor de economisch ontwikkeling en concurrentiekracht van Nederland. Daarnaast wijst een eerste berekening uit dat een dergelijke verbetering Nederland 2 tot 3 miljard euro aan maatschappelijke baten kan opleveren op jaarbasis, een bedrag dat ontstaat in de waarde van grond en voorzieningen, in de hoeveelheid kennis- en arbeidsplaatsen, in leef- en woongenot voor inwoners en in de afname van uitstoot, het verbruik van grondstoffen, etc.

Een rol voor iedereen

‘Behalve deze gezamenlijke toekomstvisie, willen we ook gezamenlijk tot de uitvoering van maatregelen komen. Mede daarvoor is de branchevereniging OVNL en de coöperatie voor vernieuwingen in OV-betalen opgericht. We werken ook graag onze visie uit met overheden en opdrachtgevers, bijvoorbeeld in het programma ‘OV-toekomstbeeld’ van het Ministerie van IenM. Wij zoeken graag intensief het gesprek en de samenwerking op met alle andere partijen die het succes van mobiliteit in Nederland bepalen’ aldus Pedro Peters, directeur RET, namens de vervoerbedrijven NS, Qbuzz, GVB, HTM en RET.

NOOT VOOR DE REDACTIE, NIET VOOR PUBLICATIE

Voor vragen over deze samenvatting kunt u contact opnemen met Eric Bosman, woordvoerder GVB op 06 - 10 11 17 68 .

[Lees hier het persbericht over de mobiliteitsvisie](#)

[Bekijk hier de korte animatiefilm over de mobiliteitsvisie](#)