

Perspectief

ChristenUnie-jongeren



Ruimte en Mobiliteit

Scripta

Openbaar Vervoer

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Hoofdpijnen visie	4
3. Groot(stedelijk) vervoer	12
4. Regionaal vervoer	18
5. Lange afstandsvervoer	25
6. Samenvatting & aanbevelingen	30
7. Lijst van afkortingen	34
Bijlage voorbeeldnetwerken	35

1. Inleiding

Het openbaar vervoer (OV) raakt ons allemaal. Jongeren maken er gebruik van om naar hun school of opleiding te gaan. Voor oudere mensen is het een veilige en soms ook enige mogelijkheid om zich te verplaatsen. Daarnaast maken veel mensen gebruik van het OV om naar hun werk te gaan. Door files op de wegen is de personenauto een slecht alternatief voor forenzen, terwijl een slecht OV enkel leidt tot nog grotere drukte op het wegennet. Hiermee is de importantie van het onderwerp duidelijk.

De kwaliteit van het OV blijft nog veel achter bij de wenselijke situatie. Het doel van de scripta is dat Perspectief wil laten zien hoe de kwaliteit volgens haar kan worden verbeterd. Er zal een aantal punten aan de orde worden gebracht waarmee het OV-netwerk zodanig verbeterd kan worden, dat het een nog evenwichtiger en prettiger reisalternatief wordt.

De scripta is opgedeeld in twee hoofddelen:

1. In het eerste stuk, dat uit hoofdstuk 2 bestaat, zal worden ingegaan op de hoofdlijnen van de visie. Hierin zullen de Bijbelse uitgangspunten worden behandeld, evenals een aantal belangrijke OV-discussies als beprijzing, de OV-chipkaart, het principe van privatisering en de sociale veiligheid.

2. Het tweede deel van de scripta gaat dieper in op de verschil-

lende vervoersmarkten en behoeften die er in het OV zijn. De behandeling van de verschillende vervoersmarkten is gebaseerd op reiskarakteristieken en onderverdeeld in drie deelgebieden die in hoofdstuk 3 - 5 worden besproken: (groot)stedelijk, regionaal & langeafstandsvervoer.¹

Bij het (groot)stedelijk vervoer kan gedacht worden aan vervoer in en rondom de grotere steden en stedelijke gebieden. Het regionale vervoer vindt in de dunner bevolkte gebieden plaats. Met het langeafstandsvervoer wordt ten slotte vervoer over grotere afstanden bedoeld, bijvoorbeeld de Hogesnelheidslijn (HSL). Het internationale vervoer is opgenomen in hoofdstuk 4 en 5, als onderdeel van het regionale en langeafstandsvervoer.

Nadat de verschillende vervoersmarkten en behoeftes behandeld zijn zal de scripta in hoofdstuk 6 worden afgesloten met de conclusies en aanbevelingen. De belangrijkste vaststellingen en verbetermogelijkheden uit de scripta worden hierin overzichtelijk gepresenteerd.

¹ Er is bewust gekozen om geen onderscheid te maken op technische basis; er is dus geen verdeling gemaakt in bijvoorbeeld spoorvervoer en busvervoer. Dit omdat de onderlinge samenhang van de verschillende vervoermiddelen belangrijk is voor de totale kwaliteit van het openbaar vervoer.

2. Hoofdpijnen visie

In dit hoofdstuk zullen de hoofdlijnen van onze visie behandeld worden. In paragraaf 2.1 worden de Bijbelse kernwoorden, die de basis zijn van dit schrijven, uiteengezet en gekoppeld met de vervoerskwesitie. In paragraaf 2.2 zal ingegaan worden op de beprijzing in het OV. Paragraaf 2.3 stelt de discussie omtrent de OV-chipkaart aan de orde, wat zijn de consequenties van invoering van de kaart en wat gebeurt er met de gegevens? In paragraaf 2.4 en 2.5 worden de bestuurlijke verantwoordelijkheid (§2.4) en de privatisering van het OV (§2.5) behandeld. Vragen als onder welke voorwaarden aanbestedingen mogen plaatsvinden en wie dit controleert komen daarin ter sprake. Ten slotte gaat paragraaf 2.6 in op de sociale veiligheid in het OV.

2.1 Bijbelse kernwoorden en het OV

Voor de visie van Perspectief op het OV zijn een aantal uitgangspunten van belang. Zo wordt er op basis van de Bijbel van uitgegaan dat wij als mensen op een goede manier zorgen voor de aarde. De aarde is immers door God geschapen en moet als schepping van God worden gerespecteerd.¹ De mensheid heeft de opdracht gekregen om de aarde te ontwikkelen en te beheren, maar de aarde zelf blijft eigendom van God.²

Bij het beheren en ontwikkelen van de aarde moeten er zorgvuldige afwegingen worden gemaakt om tegemoet te komen aan de verantwoordelijkheid die de mensheid draagt voor de zorg om de aarde. De overheid dient zich in haar OV-beleid door het principe van rentmeesterschap te laten leiden, aangezien al het handelen van de overheid tot eer van Christus moet zijn.³

Vanuit het oogpunt van rentmeesterschap, en de daaruit voortvloeiende zorg voor de aarde en de noodzaak tot het maken van zorgvuldige afwegingen, zal het grootste gedeelte van het OV aangeboden moeten worden op trajecten en in regio's met veel congestie. Op dergelijke trajecten is het OV over het algemeen ook sneller rendabel. Bovendien is het milieuvoordeel dat op dergelijke plaatsen te behalen valt stukken groter vanwege de hogere bezettingsgraad.

Per saldo worden er meer auto's van de weg gehaald en op langere termijn van de weg gehouden. Door het aangeboden vervoer zo milieuvriendelijk mogelijk te maken (denk aan nieuwe vormen van aandrijving en/of brandstoffen) wordt het milieuvoordeel des te groter. Omdat het OV-netwerk in stedelijk gebied compacter is zullen investeringen efficiënter zijn dan in minder bevolkte gebieden.

1 Zie Genesis 1.
2 Zie Psalm 24.

3 Zie Colossenzen 1.

Vanwege de sociale rechtvaardigheid is het echter wel belangrijk om voldoende te investeren in deze minder bewoonde gebieden.

Ook belangrijk is de zorg voor de zwakkeren en de rechtvaardigheid in de samenleving. Ouderen, minder validen en minder welvarenden die geen vervoermiddel tot hun beschikking hebben moeten tevens kunnen reizen. In de Bijbel zijn verschillende verzen te vinden waaruit blijkt dat rechtvaardigheid een belangrijke norm is voor de relaties van mensen met God en de relaties die mensen onderling hebben.⁴ Rechtvaardigheid is dus een norm die voor de gehele samenleving geldt.

De overheid dient hieraan bij te dragen door op te komen voor partijen die in de samenleving zwak staan in hun belangen. Zo wordt de rechtvaardigheid bevorderd, waarmee Gods bedoeling voor de schepping wordt ondersteund. Tevens sluit dit aan bij het uitgangspunt dat het handelen van de overheid ten goede moet komen van haar burgers.⁵

Dit betekent dat er voor iedereen een vorm van openbaar vervoer beschikbaar moet zijn. Het OV moet bovendien toegankelijk zijn voor rolstoelen en mensen die slecht ter been zijn.

⁴ Zie onder andere Matteüs 6, Deuteronomium 15, Deuteronomium 15 en Amos 5.

⁵ Zie Romeinen 13.

Vanwege het rentmeesterschap en de zorg voor de aarde (een bus zorgt ook voor milieuvervuiling, zeker als deze halfleeg rijdt) kan dat echter betekenen dat er op het platteland anders invulling moet worden gegeven aan het OV dan in een stedelijk gebied.

2.2 Beprijzing

De afgelopen jaren wordt in Nederland geregeld gediscussieerd over het al dan niet gratis aanbieden van het OV. Perspectief is hier geen directe voorstander van.

In plaats daarvan zouden er meer gerichte acties gehouden moeten worden op specifieke doelgroepen. Een groot nadeel van gratis OV is namelijk dat je ook groepen aantrekt die nu op de fiets gaan of lopen. Het is niet wenselijk het OV te laten concurreren met het milieuvriendelijke en gezonde fietsen of de benenwagen. Daarnaast zou het de situatie voor belastingbetalers minder rechtvaardig maken. Iemand die het OV niet gebruikt betaalt dan extra via de belastingen voor iets dat hij of zij toch niet gebruikt. Dit zou een tegenstrijdig uitgangspunt zijn met het overheidsbeleid op andere terreinen, zoals bij de kilometerheffing voor het autovervoer, waar de gebruiker grotendeels betaalt. De overheid kan echter wel de importantie van het OV aangeven door het te subsidiëren.

Perspectief kiest ervoor in te zetten op

het aantrekkelijker maken van het OV voor specifieke doelgroepen. Hierbij kan gedacht worden aan een gratis kaart of extra gereduceerde tarieven voor zwakkeren in de samenleving zoals ouderen en minima. Ook moet het OV in zijn geheel toegankelijk zijn voor gehandicapten. Daarnaast moet de overheid ook een stimulans geven aan marktinitiatieven zoals gecombineerde tickets met uitgaansgelegenheden en attractieparken, of door het OV-gebruik aan te moedigen bij semioverheden en in het bedrijfsleven.

Een doelgroep waaraan tevens nog aandacht besteedt moet worden zijn minderjarige MBO studenten. Momenteel krijgt deze groep geen OV-jaarkaart, terwijl zij dezelfde afstanden reizen als hun meerderjarige medestudenten. Aan de MBO studenten kunnen de gebruikelijke OV-studentenkaarten worden verstrekt. Het aanbieden van trajectkaarten is ook een optie, maar zal gepaard gaan met extra administratiekosten. Een OV-studentenkaart voorkomt ook problemen wanneer een student stage loopt in andere plaatsen dan die van de eigen onderwijsinstelling.

Aanvullend hierop zou het prijsniveau kunnen gaan verschillen voor reizen in de spits versus reizen buiten de spits, zodat de bezetting van het OV buiten de spits tijden stijgt. Vanuit het oogpunt van rentmeesterschap is het tevens belangrijk om de vervoersvraag meer over de dag te spreiden. Openbaar vervoer met een zware

vervoerspiek in de spitsuren is erg duur in de exploitatie, omdat er steeds rekening moet worden gehouden met de spitscapaciteit. Zorg voor bijvoorbeeld ouderen, voor wie het precieze reismoment wat minder belangrijk is, kan worden ingezet om de vraag meer te spreiden. Met andere woorden: laat alle reizen die niet perse in de spits plaats hoeven te vinden buiten de spitsuren plaatsvinden. Het reizen buiten de spits kan dan goedkoper worden, maar het reizen in de spits mag dan niet extra duur worden. Dit om te voorkomen dat het OV voor forenzen een minder aantrekkelijk alternatief wordt ten opzichte van de auto.

2.3 OV-chipkaart

De OV-chipkaart staat regelmatig ter discussie. Toch kan de kaart bij een succesvolle invoering wezenlijke voordelen bieden voor de reiziger. Doordat er bij invoering nog maar één kaart voor het reizen met het OV nodig is, wordt het reizen eenvoudiger. Ook het onduidelijke systeem met de zones in het streekvervoer kan worden afgeschaft en vervangen worden door een transparanter systeem met een beprijzing per kilometer.

De mogelijke positieve effecten die de OV-chipkaart kan brengen voor reizigers worden echter overschaduwed door de negatieve berichten over technische problemen, de veiligheid en de privacy. Zo gaan simpele handelingen als het in- en uitchecken nog

niet altijd goed en bestaat er onduidelijkheid over de werking van de kaart als reizigers door stremmingen een andere route moeten nemen. Ook het basistarief dat bij meerdere ritten op één dag telkens wordt afgeschreven kan worden aangepakt. De belofte dat de prijzen als gevolg van de invoering van de OV-chipkaart niet zouden stijgen lijkt te zijn vergeten toen de Nederlandse Spoorwegen (NS) bekend maakten dat de prijzen van de retourtjes duurder gaan worden. Weliswaar werd tegelijkertijd slim gecommuniceerd dat de prijzen van enkele reizen zullen gaan dalen, maar aangezien de meeste mensen op dezelfde dag zowel heen als terug zullen reizen, zal het gevolg zijn dat de meeste reizigers toch duurder uit zullen zijn.

Grote zorgen dienen bovendien te worden gemaakt als het gaat om de veiligheid van de kaart en de bescherming van de persoonlijke gegevens van reizigers. Waar bij de wegwerpversie van de OV-chipkaart economische afwegingen tot het toepassen van een lager beveiligingsniveau dan bij de persoonsgebonden kaarten zou kunnen leiden, dient het beveiligingsniveau wel dusdanig te zijn dat fraude geen kinderspel gaat worden. Het risico van de slechte beveiliging bij de persoonsgebonden kaarten is daarnaast ook nog dat reizigers zelf worden gedupeerd doordat fraudeurs misbruik kunnen maken van de persoonlijke gegevens van reizigers. De chipkaart moet in ieder

geval van hetzelfde veiligheidsniveau zijn als de strippenkaart. De strippenkaart was ook gevoelig voor vervalsingen, maar verlies ervan leidde niet tot verlies van persoonlijke gegevens. De persoonsgevoelige informatie op de chipkaart zou dan ook beveiligd moeten worden tegen extern gebruik.

Een andere bedreiging voor de privacy van de reizigers vormen de voornemens van de vervoersbedrijven om met behulp van de OV-chipkaart de reisgegevens van reizigers vast te gaan leggen. Inmiddels hebben de bedrijven laten weten de persoonsgevoelige informatie eruit te filteren en enkel de reisgegevens te gebruiken. Voor het invoeren van verbeteringen in de dienstregeling is deze informatie in principe voldoende. Persoonsgegevens zijn daarvoor niet noodzakelijk, hooguit voor het geven van commerciële aanbiedingen.

Vanwege de zojuist genoemde problemen zal scherp gelet moeten worden op de veiligheid van het reizen met de OV-chipkaart. Zolang niet alle problemen zijn opgelost moet het mogelijk blijven voor reizigers om met de huidige kaarten te blijven reizen. Het vastleggen van reisgegevens die gekoppeld zijn aan specifieke klanten zou hooguit moeten worden toestaan als reizigers er zelf uitdrukkelijk toestemming voor geven. Mochten de betrokken partijen hier ook op de langere termijn geen overeenstemming over bereiken dan dient de overheid in te grijpen met wetge-

ing die de privacy van haar burgers beschermd. Belangrijk is in ieder geval om bij een landelijke invoering van de chipkaart de burgers van tevoren goed te informeren en een servicedienst op te zetten die reizigers op een klantvriendelijke manier kan helpen met hun vragen.

2.4 Bestuurlijke verantwoordelijkheid

De huidige situatie, waarbij de verantwoordelijkheid voor het OV deels centraal en deels decentraal ligt, kan op zich worden gehandhaafd. Het kernnet van de NS kan prima op landelijk niveau worden geregeld, terwijl de provincies op regionaal niveau een betere notie hebben van wat er speelt en zodoende voor regionale stimulansen kunnen zorgen. Gemeenten zijn hiervoor niet geschikt wegens het te kleine schaalniveau waarmee grotere risico's gepaard gaan. Voorbeelden van risico's zijn het langs elkaar heen werken en het niet tot overeenstemming kunnen komen. Wel moet het mogelijk zijn om in te kunnen grijpen bij de provincies als dit noodzakelijk blijkt te zijn doordat provincies te kort schieten. De verantwoordelijkheid voor de aanbestedingen in het regionale OV zijn overgelaten aan de provincies, maar dat ontslaat de landelijke overheid niet van haar taak om te zorgen voor een goede kwaliteit van het OV in de gehele breedte.

Hoewel in principe moet worden uitgegaan van het subsidiariteitsbe-

ginsel, spelen bij aanbestedingen in het OV op provinciaal niveau ook landelijke belangen mee. Zo draagt een slecht functionerend OV-netwerk in de provincies bij aan een slechter imago van het OV als geheel. Bovendien hebben de buslijnen en de regionale spoorlijnen een voedingsfunctie voor de hoofdlijnen van het railnet. De gevolgen van de problemen in een bepaalde provincie spelen zodoende door in andere provincies en op landelijk niveau. Hiermee raken de problemen dus ook de landelijke overheid.

Naast de landelijke overheid en de provincies zijn er in een aantal stedelijke gebieden zogenaamde stadsregio's die verantwoordelijk zijn voor het regionale OV. Deze stadsregio's zijn te vinden rond de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) maar tevens in de regio's Twente, rond Eindhoven en Arnhem/Nijmegen. Tussen de OV-netwerken van de provincies en de stadsregio's bestaat veel overlap. In de Provincie Utrecht zijn de buslijnen bijvoorbeeld verdeeld over de Provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht. Het gebied is relatief klein waardoor lijnen van beide opdrachtgevers sterk door elkaar lopen. Beide vervoersautoriteiten zouden in een dergelijke situatie beter samengevoegd kunnen worden tot één verantwoordelijke autoriteit zodat ongewenste effecten door bijvoorbeeld een gebrekkige onderlinge afstemming kunnen worden vermeden. Een verdergaande optie is om één

vervoersautoriteit voor de gehele Randstad in te stellen. Het nadeel hiervan is dat bijvoorbeeld Rotterdam weinig synergie kent met Amsterdam. Perspectief is daarom niet voor één Randstedelijke vervoersautoriteit. Dit sluit ook aan bij de vaststelling uit studie 'Veel steden maken nog geen Randstad' van het Ruimtelijk Planbureau, dat de Randstad niet als één groot stedelijk netwerk functioneert.⁶ Een uitgangspunt waarmee ook binnen de scripta Ruimtelijke Ordening (2008) van Perspectief rekening is gehouden.

2.5 Privatisering

Door verschillende organisaties is de laatste jaren kritiek geuit op de privatisering van het OV. Zo roept de FNV op om de marktwerking in het spoorvervoer te staken, zodat de aanbesteding van het hoofdrailnet waarop de NS nu nog rijdt geen doorgang zal vinden in 2015.

De huidige aanbestedingen in het regionaal vervoer zouden ook geen succes zijn. Soortgelijke negatieve geluiden over de aanbestedingen klonken eerder ook al door in de publicatie van de SP uit april 2008 over de aanbestedingen in het OV.⁷

⁶ Ruimtelijk Planbureau (2006). "Veel steden maken nog geen Randstad". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

⁷ Schouten, N. (2008). "Komt de bus wel zo? Aanbesteding OV, een slecht idee". Rotterdam: Wetenschappelijk Bureau SP.

Ook bij de acties die door de buschauffeurs in mei en juni 2008 plaatsvonden in het streekvervoer klonk kritiek door op de aanbestedingen. Het gaat echter te ver om op basis van deze kritiek af te zien van de verdere privatisering in het OV.

Er zijn namelijk ook duidelijke successen behaald. Zo ligt de gemiddelde klanttevredenheid van de reizigers in de aanbestede gebieden hoger dan in de gebieden waar het OV nog niet is aanbesteed. Hetzelfde geldt voor de groei van het aantal reizigers. Tegelijkertijd zijn de bedrijven door de aanbestedingen efficiënter gaan werken.

Het OV in de gebieden die niet zijn aanbesteed, zoals in de grote steden, laat op deze punten een duidelijk slechter beeld zien.⁸ Een deel van de kritiek op de aanbestedingen die tot nu toe in het OV zijn gehouden is terecht. Niet elke aanbesteding is zonder problemen verlopen. Deze problemen zijn echter te voorkomen. Veel hangt af van de manier waarop aanbestedingen uitgevoerd worden. Zo dient de overheid haar verantwoordelijkheid te nemen en bij aanbestedingen meer waarde te gaan hechten aan de kwaliteit die wordt verwacht. De criteria waarmee de biedingen bij aanbestedingen beoordeeld worden moeten duidelijk op de kwaliteit gericht zijn.

⁸ OV-Magazine (2008). "OV-klantenbarometer 2007", 13 maart.

Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan eisen voor goede aansluitingen, voldoende zitplaatsen, de frequenties en het ingezette materieel. Tevens moet er rekening worden gehouden met mogelijke ontwikkelingen door de tijd heen. De kwaliteit van het vervoer moet niet alleen aan het begin van de concessie, maar tijdens de gehele duur van de concessie voldoende gewaarborgd zijn.

Als verbeteringen leiden tot meer reizigers, dan moet er worden geïnvesteerd om nieuwe problemen zoals een tekort aan zitplaatsen te voorkomen. Winst die door de betere efficiëntie wordt behaald moet worden gebruikt om te investeren in de kwaliteit van het OV en niet om te bezuinigen. De aanbestedingen dienen zo als middel te worden gebruikt om tot een beter OV te komen. Het uitgangspunt van de beste kwaliteit voor een goede prijs dient daarbij als leidend principe te worden genomen.

Voorafgaand aan een aanbesteding moet de overheid ook realistisch zijn. Tussen het bekend maken van de winnaar van een aanbesteding en het moment waarop de 'winvende' vervoerder met de diensten van start gaat, moet wel voldoende tijd zitten om bijvoorbeeld nieuwe treinen geleverd te kunnen krijgen. Problemen veroorzaakt doordat er eerst met te weinig en verouderd materieel wordt gereden kunnen zo eenvoudig worden voorkomen. Zulke situaties, zoals met Connexion op de

Valleilijn tussen Ede-Wageningen en Amersfoort of bij Veolia Transport op de Maaslijn van Nijmegen naar Venlo, zullen zich dan niet meer voordoen. Voor de grote steden of het hoofdrailnet bieden aanbestedingen waarbij alleen het management vervangen wordt overigens ook een goed alternatief voor de huidige aanbestedingen, zodat naast het personeel ook het materieel meegaat naar de nieuwe vervoerder.

Goede aanbestedingen in het OV zijn mogelijk. De overheid moet zich hiervoor professioneel opstellen en lessen trekken uit de fouten die in het verleden zijn gemaakt. Bij de aanbestedingen moeten de overheden de juiste eisen en voorwaarden stellen. Om de expertise te verbeteren is het stimuleren van de uitwisseling van kennis tussen de landelijke overheid, de verschillende provincies en stadsregio's en de openbaar vervoerbedrijven noodzakelijk. Eerder werd al de conclusie getrokken dat de landelijke overheid medeverantwoordelijk is voor het regionale vervoer. Vanuit deze conclusie moet de landelijke overheid hierin een faciliterende rol op zich nemen.

De landelijke overheid dient bijvoorbeeld via het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) in samenwerking met de decentrale overheden richtlijnen of een kader op te stellen voor de te volgen procedures bij aanbestedingen om de kwaliteit van het openbaar vervoer op provinciaal

niveau beter te waarborgen. Daarbij zou de landelijke overheid het via de wetgeving tevens mogelijk moeten maken om op nuttige verbindingen de regionale vervoerders toestemming te geven door te mogen rijden op het hoofdrailnet. Het mogen doorrijden in andere concessiegebieden is daarnaast ook nuttig tussen verschillende concessiegebieden in bijvoorbeeld het busvervoer, zodat doorgaande verbindingen met een grotere waarde voor de reizigers kunnen worden aangeboden.

2.6 Veiligheid

Naast het aanbieden van de fysieke kant van het OV, speelt ook de geboden sociale veiligheid een grote rol. Zowel voor reizigers als bestuurders dient de veiligheid gedurende hun reis gewaarborgd te zijn. De geweldsdelicten die zich begin 2009 in zowel het busvervoer als het spoorvervoer voordeden vragen dan ook om maatregelen. Uit onderzoek blijkt dan één op de tien chauffeurs in het stads- en streekvervoer wel eens geconfronteerd is met lichamelijk geweld en maar liefst één op de vijf met de dood is bedreigd.⁹

Het geweld tegen bestuurders en conducteurs moet een halt toegeroepen worden; zowel voor de veiligheid die geboden dient te worden aan werknemers van de OV-bedrijven alsmede voor het veiligheidsgevoel van de reizigers. De overheid heeft dan ook de taak om een grondig onderzoek uit te voeren naar de oorzaken die aan de eerdere geweldsdelicten ten grondslag liggen. Op deze manier kan zij gepaste maatregelen treffen en het buitensporige gedrag terugdringen. 'Voorkomen is beter dan genezen' is, zeker ook als het gaat om sociale onveiligheid in het OV, een belangrijk uitgangspunt. Door medewerkers van vervoerbedrijven, zoals chauffeurs en conducteurs, een goede training te geven in het omgaan met reizigers en voorkomen van escalatie bij agressie, kunnen veel incidenten voorkomen worden.

De opdrachtgevers van het OV, de overheden, zullen op dit punt harde eisen moeten stellen aan de vervoerders. De overheden dienen de vervoerders echter ook te ondersteunen indien incidenten escaleren en bijvoorbeeld inzet van politie nodig is. Bovendien moeten zij investeren in algemene preventieprogramma's zoals leerwerktrajecten en voorlichting.

⁹ TNS-NIPO, Geweldgebruik tegen (bus)chauffeurs, december 2008

3. Groot(stedelijk) vervoer

In dit hoofdstuk wordt een wensbeeld geschetst van het OV in stedelijke gebieden. In paragraaf 3.1 wordt gedefinieerd wat in deze scripta wordt verstaan onder (groot)stedelijk vervoer. Vervolgens worden in paragraaf 3.2 de doelen van het OV in stedelijke gebieden omschreven. In paragraaf 3.3 wordt in algemene bewoordingen omschreven hoe deze doelen bereikt worden. In paragraaf 3.4 volgt een conclusie aangevuld met een aantal concrete aanbevelingen.

3.1 Definitie (groot)stedelijk vervoer

Voor er uitspraken gedaan kunnen worden over (groot)stedelijk OV zal gedefinieerd moeten worden wat wordt verstaan onder het begrip stad of stedelijke regio. Er zijn verschillende criteria mogelijk. In deze scripta is een selectie gemaakt op basis van het criterium stedelijkheid. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) hanteert het begrip Omgevingsadressedichtheid (OAD) om de mate van stedelijkheid te bepalen. De OAD van een adres is het aantal adressen in een straal van één kilometer rond dit adres. Adressen zeggen namelijk iets over de activiteiten die plaatsvinden in een gebied. Adressen kunnen van woonhuizen zijn maar ook van winkels, kantoren, fabrieken, uitgaansgelegenheden etc.

Uit de OAD volgt dan een verschillende mate van stedelijkheid, het CBS onderscheidt er vijf:

1. minder dan 500 adressen:
niet stedelijk, landelijk
2. 500 – 1000 adressen:
weinig stedelijk
3. 1000 – 1500 adressen:
matig stedelijk
4. 1500 – 2500 adressen:
sterk stedelijk
5. meer dan 2500 adressen:
zeer sterk stedelijk

Op basis van de stedelijkheid van alle gemeenten in Nederland kan bepaald worden wat de steden en stedelijke gebieden zijn. Daarbij dient men rekening te houden met het feit dat stedelijke gebieden soms landelijke randen hebben. Omdat dit invloed kan hebben op de gemiddelde stedelijkheid van een gemeente, is er ook gelet op het wijkniveau. Door de stedelijkheid van alle gemeenten te bestuderen is een selectie ontstaan. Het kan echter zijn dat er steden of stedelijke gebieden niet genoemd worden, maar in de praktijk wel voor de term stad of stedelijk gebied in aanmerking komen. Bijvoorbeeld omdat ze een regionale centrumfunctie vervullen. Tabel 3.1 dient daarom slechts ter indicatie.

Groot-Amsterdam	Groot-Rotterdam	Haaglanden	Brabantstad (o.a. Tilburg)
Regio Utrecht	Twente Stadsregio (o.a. Enschede)	Arnhem-Nijmegen	Stadsregio Eindhoven
Haarlem-IJmond	Rijnland (o.a. Leiden)	Eemland (o.a. Amersfoort)	Dordrecht e.o.
Groene Hart (o.a. Gouda)	Gooi en Vechtstreek (o.a. Hilversum)	Alkmaar e.o.	Zwolle Kampen Netwerkstad
Parkstad Limburg (o.a. Heerlen)	Stedendriehoek (o.a. Deventer)	WERV (o.a. Wageningen)	Gorinchem e.o.
Groningen	Maastricht	Leeuwarden	Vlissingen-Middelburg
Venlo	Roosendaal	Hoorn	Bergen op Zoom
Assen	Den Helder	Terneuzen	Weert en Roermond

Tabel 3.1: Indicatie van steden en stedelijke regio's

Er is bewust voor gekozen om niet uit te gaan van een bestaande selectie van steden en stadsregio's, zoals bijvoorbeeld de 31 steden uit het Grote Steden Beleid (GSB) van het ministerie van VROM of de zeven stadsregio's en zestien voormalige VOC-gemeenten. Deze selecties zijn tot stand gekomen in processen van onderlinge samenwerking en politieke beslissingen. Bovendien lijken de keuzes soms onlogisch en door de tijd achterhaald. Grote conglomeraties als Almere en Apeldoorn worden in het GSB bijvoorbeeld niet genoemd en de selectie van Stadsregio's en VOC-gemeenten is al ruim vijftien jaar oud. In deze scripta is getracht onbevooroordeeld naar de Nederlandse gemeenten te kijken. Daarom

is gekozen voor meetbare factoren om te komen tot een lijst van steden en stedelijke gebieden.

Het (groot)stedelijk vervoer omvat het vervoer binnen de grenzen van een stad of grootstedelijke regio. Het vervoer van steden of stadsregio's naar niet-stedelijke gebieden valt in deze scripta onder regionaal vervoer. (Groot)stedelijke vervoer kan bestaan uit railvervoer (een deel van de sprinters, sommige trajectdelen van intercity's en andere treinen, sneltramverbindingen en stadstramverbindingen) of busvervoer (stadsbussen en streekbussen, of trajectdelen daarvan binnen een grootstedelijk gebied).

3.2 Doelstellingen

Zoals in paragraaf 2.1 wordt uitgelegd is het doel van het OV tweeledig. Ten eerste zal openbaar vervoer een bijdrage moeten leveren aan het verminderen van het aantal auto's op de weg. Ten tweede heeft openbaar vervoer een sociale functie voor mensen die geen andere manier van reizen tot hun beschikking hebben.

In stedelijk gebied is het autogebruik in het bijzonder een belangrijk aandachtspunt. Niet alleen vanwege de vervuiling van de atmosfeer en het gebruik van fossiele brandstoffen, maar zeker ook vanwege de mobiliteit. Doordat steden dichtslibben wordt de economische groei geremd en verminderd de leefbaarheid. Er zijn in een stedelijke gebieden echter veel mensen die zich allemaal willen verplaatsen. Bovendien trekt een stad veel mensen en goederen vanuit de omgeving aan, waardoor de druk op het wegennet en parkeervoorzieningen erg groot is. Uitlaatgassen en geluidsoverlast plegen een aanslag op de leefbaarheid in een stedelijke regio. Om een dergelijk stedelijk gebied leefbaar en schoon te houden - ook op de lange termijn - is daarom goed OV nodig dat in staat is om het aantal auto's op de weg drastisch te verminderen.

3.3 Netwerkopbouw

Als oplossing wordt een netwerkopbouw aanbevolen. Vanwege de tweeledige doelstelling van het OV

zal het stedelijke netwerk ook op twee pijlers moeten rusten. Ten eerste zal het OV een serieus alternatief moeten zijn voor de auto. Dit betekent dat verbindingen snel en frequent moeten zijn. Daarnaast zal het OV voor iedereen toegankelijk moeten zijn. Dat betekent dat er een wijze van vervoer moet worden aangeboden tot in de haarvaten van het gebied.

Beide kenmerken zijn niet geheel met elkaar in overeenstemming. Snelle verbindingen mogen niet teveel haltes hebben en moeten zoveel mogelijk in een rechte lijn rijden. Dit betekent dat de halteafstand groter zal zijn. Als verbindingen een sterk ontsluitend karakter hebben zodat voor iedereen een halte dichtbij huis voor handen is, dan heeft dat gevolgen voor de snelheid. Met name voor reizigers die over grotere afstanden reizen kan dit een drempel zijn. Door bovendien het aanbod te verdelen over veel lokale trajecten raakt het vervoer versnipperd en zijn nooit hoge frequenties mogelijk. Het netwerk zal daarom in twee delen opgedeeld moeten worden: een snel verbindend netwerk en een fijnmazig ontsluitend netwerk. Hieronder worden deze twee vormen dieper uitgewerkt.

Snel verbindend netwerk

Het verbindende net ontleent haar kracht deels aan de hoge frequentie. Een hoge frequentie is pas mogelijk indien er voldoende passagiers zijn. Voldoende passagiers worden bereikt door passagiersstromen te bundelen.

Het is daarom niet mogelijk om elke specifieke plaats direct te verbinden met elke andere specifieke plaats. Door gebruik te maken van knooppunten waar overgestapt kan worden van de ene verbinding op de andere, kunnen wel alle plaatsen onderling worden verbonden. Naar deze knooppunten en tussen deze knooppunten onderling kunnen dan snelle frequente vervoersassen worden ingesteld voor een groot aantal passagiers (ook voor potentiële reizigers die nu met de auto gaan). Het ligt daarbij voor de hand dat deze knooppunten in de meest stedelijke gebieden liggen zoals stadscentra of andere locaties waar veel mensen heenreizen.

Een andere belangrijke eigenschap van het verbindende net is de snelheid. Hierin zal een optimum gevonden moeten worden. De snelste verbinding heeft geen enkele stop, maar in dat geval zullen slechts de reizigers van de startlocatie de verbinding kunnen gebruiken. Maar bij een te groot aantal tussenstops zal de snelheid te veel afnemen. Het aantal tussenstops is bovendien afhankelijk van de afstand die gereisd moet worden. Grote stedelijke gebieden zullen daarom meerdere lagen van snelle verbindingen moeten hebben. De snelste verbinding, met weinig tussenstops om snel vanuit de stadsrand naar het knooppunt te kunnen reizen, een wat langzamere met iets meer stops voor de wijken die wat dichterbij het knooppunt liggen, etc.

De snelste verbinding dient daarbij zoveel mogelijk gekoppeld te worden aan het regionale netwerk. Zo kan men vanuit de regio altijd snel naar het centrale knooppunt reizen.

Fijnmazig ontsluitend netwerk
Naast dit verbindende net is er een ontsluitend net nodig voor de gebieden die niet door het verbindende net worden aangedaan. Het gaat hier echter om veel kleinere aantallen reizigers. De snelheid zal vanwege het fijnmazige karakter bovendien veel lager zijn. Dit ontsluitende net heeft vooral een sociaal doel en is zeer belangrijk. Toch dienen de kosten niet uit het oog te worden verloren. Iedereen dient beschikking te hebben over openbaar vervoer, maar men dient wel innovatief te zijn in de manier waarop dit wordt georganiseerd (zie ook het stuk over regionaal vervoer, hoofdstuk 4).

3.4 Conclusies en aanbevelingen

Om in te kunnen spelen op het tweeledige doel van het OV dient het als een samenhangend geheel ontworpen te worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een verbindend net en een ontsluitend net.

Het verbindende net heeft als belangrijkste doel om mensen uit de auto te lokken en het OV in krijgen. Het verbindende net moet daarom snel en frequent zijn. Dat is alleen mogelijk als reizigersstromen gebundeld

worden. Er zijn verschillende lagen nodig in het verbindende net. Des te uitgestrekter een stedelijk gebied is, des te meer lagen er nodig zullen zijn. De principes van een verbindend net leiden tot een aantal concrete aanbevelingen:

- In de grootste stedelijke gebieden zoals Amsterdam, Utrecht, Haaglanden en Rotterdam dient onderscheid gemaakt te worden tussen trein- en metroverbindingen binnen het stedelijke gebied en treinverbindingen naar andere gebieden. Op deze manier kan aan de ene kant het stedelijke netwerk uitgebreid worden met nieuwe stations zonder dat dit de regionale en landelijke verbindingen langzamer maakt.

- Intercity's en Interregio's (zie paragraaf 4.4) dienen alleen te stoppen op de belangrijkste knooppunten alwaar kan worden overgestapt op het stedelijke netwerk. Dit is de eerste laag van het netwerk. Transparantie is daarbij belangrijk. Alle Intercity's en Interregio's stoppen op dezelfde stations¹.

¹ Dit heeft bovendien als voordeel dat efficiënter gebruik gemaakt wordt van de schaarse capaciteit op het spoor. Bij voorkeur maken Sprinters binnen het stedelijk gebied gebruik van eigen sporen om de Intercity's en Interregio's niet in de weg te zitten.

- Sprinters en metroverbindingen vormen de tweede laag van het verbindende net en vormen de rug-gengraat van het OV in de grootste stedelijke gebieden. Deze stoppen op iedere halte en rijden een hoogfrequente dienstregeling.

- In de grootste stedelijke gebieden vormen snelle bus- en tramverbindingen een derde laag in het verbindende net. Veel stedelijke gebieden zijn niet groot genoeg voor eigen trein- of metroverbindingen. In dat geval wordt de basis van het verbindende net gevormd door snelle en frequente bus- of tramverbindingen.

- Alle treinen, metro's, trams en bussen binnen een stedelijk gebied zullen zoveel mogelijk onderling geïntegreerd moeten worden. Soms technisch maar vooral praktisch, bijvoorbeeld als het gaat om reisinformatie en tarieven.

Het ontsluitende net heeft als doel om iedereen de mogelijkheid te geven om zich te verplaatsen. Dit ontsluitende net is daarom fijnmaziger maar ook minder frequent en snel. Om de kosten van dit ontsluitende net binnen de perken te houden, maar tegelijk toch de kwaliteit te garanderen worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Vervoersmodaliteiten zoveel mogelijk aantakken op het verbindende net. Zo kan snel worden gereisd naar belangrijke centra of verder worden gereisd in alle richtingen.
- Parallelliteit met verbindende lijnen zoveel mogelijk voorkomen. De ontsluitende lijnen moeten de verbindende lijnen niet leegrijden. Als er bovendien een verbindende lijn rijdt is de ontsluitende lijn eigenlijk overbodig.
- De meest efficiënte vervoersmodaliteit en dienstregeling moeten worden ingezet. In sommige gevallen kunnen bepaalde verbindingen beter vraagafhankelijk worden uitgevoerd en/of met kleinere voertuigen.
- In sommige gevallen kan vanwege de gewenste kwaliteit beter gekozen worden voor vraagafhankelijk vervoer met een goede frequentie dan voor vraagonafhankelijk vervoer met een zeer lage frequentie.
- Soms kan ontsluitend vervoer worden voorbehouden aan bepaalde doelgroepen. Andere reizigers kunnen bijvoorbeeld gebruik maken van de fiets om bij het verbindende netwerk te komen.
- Bepaalde bestemmingen kunnen voor het ontsluitende net in het bijzonder van belang zijn, zoals ziekenhuizen en winkelcentra.

4. Regionaal vervoer

In hoofdstuk vier zal toegespitst worden op het regionaal openbaar vervoer. In paragraaf 4.1 wordt de definitie gegeven van regionaal vervoer. Daarna zal in paragraaf 4.2 worden ingegaan op de bereikbaarheid en de uitgangspunten die hierbij gehanteerd dienen te worden. Vervolgens wordt dit uitgewerkt op de drie specifieke deelgebieden in paragraaf 4.3. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie en concrete aanbevelingen.

4.1 Definitie Regionaal OV

Het regionale vervoer behelst het vervoer over een afstand van maximaal 35 kilometer, met uitzondering van het (groot)stedelijk vervoer. Aangezien het vervoer binnen het (groot)stedelijk gebied buitengesloten is, ligt bij het regionale vervoer sterk de nadruk op het vervoer van dorpen naar nabijgelegen stedelijk gebied. Ook het vervoer van dorp naar dorp valt onder een regionale verbinding.

4.2 Bereikbaarheid

De eerder genoemde facetten van bereikbaarheid zijn onder te verdelen in een drietal gebieden die behandeld kunnen worden bij bespreking van het begrip bereikbaarheid. Dit zijn de duale bereikbaarheid van stedelijk gebied met het achterland, de bereikbaarheid tussen verschillende delen van het achterland en het grensoverschrijdend verkeer.

Duale bereikbaarheid stad en achterland

Onder de duale bereikbaarheid van stad en achterland wordt verstaan dat zowel vanuit een stad het achterland bereikbaar dient te zijn als dat de stad bereikbaar dient te zijn vanuit het achterland. Er zijn de laatste decennia door sterk stedelijke ontwikkelingen steeds meer dorpsfuncties verplaatst naar grotere steden in de omgeving. Tegenwoordig is het bijna onmogelijk in een dorp zelf alle diensten te vinden die nodig zijn. Hierdoor is het belangrijk dat er een OV-verbinding bestaat waardoor elk dorp ontsloten is naar een dichtbijgelegen stad. Als ook minder dichtbevolkte kernen vanuit de stad goed bereikbaar zijn, biedt dit gunstige omstandigheden voor de ontwikkeling van deze kernen. De duale bereikbaarheid zorgt voor zowel het bereiken van de stedelijke gebieden, maar ook voor de bereikbaarheid van kleinere kernen.

Bereikbaarheid achterland onderling

Indien iemand uit een kleine woonkern op bezoek wil bij een naburige woonkern, is de reiziger afhankelijk van de bestaande lijnen van achterland naar stedelijk gebied. Om kleinere kernen met elkaar te verbinden dient gedacht te worden aan een OV-verbinding die de stad met enkele bij elkaar liggende woonkernen koppelt. Om deze woonkernen met andere kleine

woonkernen die niet op deze lijn liggen aan te sluiten zou gedacht kunnen worden aan het koppelen van meerdere van dit soort lijnen op regionale (overstap)knooppunten. Hierdoor kan de ene kernconglomeratie aan een andere verbonden worden. Er blijven echter altijd woonkernen over waarvoor het niet rendabel is om een bus te laten rijden. In deze regio's zou gebruik gemaakt kunnen worden van bijvoorbeeld belofbuurtbussen.

Bereikbaarheid grensoverschrijdende plaatsen

Vanuit plaatsen die nabij nationale grenzen liggen bestaat er soms een grote drempel om naar het buitenland te gaan. Het regionaal OV tussen Nederland en haar buurlanden is op dit moment niet in elke regio even goed opgezet. Voor de economische ontwikkeling van deze gebieden zou het wel positief kunnen uitpakken wanneer inwoners uit het buurland gemakkelijk transnationaal kunnen reizen. Hiertoe dient er een goed grensoverschrijdend OV-netwerk te zijn.

4.3 Verbindingen

In deze paragraaf zullen de doelstellingen van bovenstaande drie deelgebieden praktisch uitgewerkt worden. Hierbij zullen de achterliggende gedachten die verder in de scripta genoemd zijn meegenomen worden.

Verbinding stad en achterland

Om een stadskern met kleine kernen te verbinden is het regionaal railvervoer een belangrijke factor. Het regionaal railvervoer bestaat uit enkele Intercity's, alle Interregiotreinen (zie paragraaf 4.4¹) en de meeste lightrailverbindingen. Waar in het verleden de NS het gehele spoornet exploiteerde, zijn sinds enkele jaren een aantal private diensten zoals Syntus, Veolia, Arriva en Connexion actief op het spoor. Een treinreiziger heeft vaak voor de treinrit te maken met voortransport van plaats van herkomst naar een station en na de treinrit nog natransport van een station naar de bestemming. De railverbinding dient dan ook niet als enige schakel in de reisketen te worden gezien.

Bij het voor- en natransport wordt meestal gebruik gemaakt van de bus. Deze is namelijk niet gebonden aan een eigen baan. Het vervoermiddel is hierdoor minder gevoelig voor verkeersstremmingen en mede hierdoor kan de route indien nodig gemakkelijk worden aangepast. Vergelijken met de trein heeft de bus een grote flexibiliteit.

¹ Door de bouw van nieuwe voorstadstations is de reistijd naar grote steden toegenomen. In paragraaf 4.4 wordt daarom voorgesteld om regionale stoptreinen op te waarderen tot Interregio's die sneller naar de stedelijke knooppunten rijden.

De buscapaciteit kan nogal verschillen; in een grote bus kunnen al snel 70 mensen. Een kleine bus, de zogenaamde minibus, kan ongeveer tien mensen vervoeren. Dit in tegenstelling tot treinen waar veelvouden hiervan mee vervoerd kunnen worden.

Naast de bus zijn de mogelijkheden om per fiets naar het station of eventueel naar de bus zelf te komen van belang. Fietsen biedt een eenvoudige en gezonde manier voor reizigers om bij de stations of haltes te komen. Verschillende aspecten doen echter afbreuk aan het gebruik van dit vervoermiddel. Onder andere slechte fietspaden en fietsenstallingen werken nadelig op de bruikbaarheid van de fiets, evenals onbeheersbare aspecten zoals weersomstandigheden en de eigen verantwoordelijkheid van het technisch in orde zijn van de fiets. Ook hangt er een hoger veiligheidsrisico aan de fiets, vooral waar jongeren of ouderen gebruik van het vervoermiddel maken. Gemeenten dienen er daarom voor te zorgen dat de fietspaden in orde zijn en de veiligheid van de fietser zoveel mogelijk bevorderd wordt. De fietsenstallingen moeten ook een afdoende capaciteit hebben. Het probleem van de fietsendiefstal kan verminderd te worden door het toezicht met bijvoorbeeld camera's uit te breiden. Ook kan het tegengaan van fietsendiefstal in het achterland geholpen worden door de sociale controle die hier meer heerst. Voor de gemeente kan dit betekenen dat de keus voor het

plaatsen van een stalling op drukbezochte plekken in dorpskeren valt.

Bij het gebruik van meerdere vervoermiddelen heeft een reiziger met overstappen te maken. Een gemiste overstap betekent al snel een vertraging van een kwartier tot een half uur. Daarom dienen de vervoerders er voor zorg te dragen dat de aansluiting van deze diensten optimaal is. In dat geval neemt de reistijd significant af, waardoor een reiziger het OV eerder als alternatief ziet voor de auto. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de tijd dat reizigers staan te wachten zwaarder weegt in de beleving van de reistijd dan de tijd waarin daadwerkelijk gereisd wordt.

Een effectieve manier om het railvervoer aan het busvervoer te koppelen is het visgraatmodel wat onder andere Syntus (SYNergie tussen Trein en BUS) hanteert. Hierbij is de trein de ruggengraat van het vervoer en zorgt de bus voor de aan- en afvoer van reizigers. In figuur 4.1 is een uitsnede van de lijnenkaart van Syntus in de Achterhoek zichtbaar. Duidelijk is te zien dat alle buslijnen een verbinding bieden met het dichtstbijzijnde treinstation. Doordat op de treinstations kan worden overgestapt kan met meestal maar één overstap zowel snel over langere afstanden als naar alle omliggende plaatsen worden gereisd.



Figuur 4.2: schema huidige intercity Leiden - Schiphol



Figuur 4.1: Voorbeeld van het visgraat-model bij Syntus

In de verbindingen tussen stedelijke gebieden en het achterland is de netwerkopbouw zoals besproken in hoofdstuk 3 van groot belang. Een goed voorbeeld in het kader van deze netwerkopbouw binnen regionaal vervoer is de huidige Intercity Leiden – Alphen aan den Rijn – Schiphol. Deze trein stopt op alle regionale stations tussen Leiden en Woerden, maar rijdt dan de voorstadstations (onderdeel van Randstadspoor) van Utrecht voorbij naar Utrecht Centraal. In Figuur 4.2 is dit schematisch weergegeven.

Wanneer er tijdens de spits extra treinen in de regio rijden dan kan er met een hogere frequentie busmaterieel wordt ingezet. Hiermee wordt de tijdwinst die geboekt wordt door de inzet van extra treinen in de spits niet teniet gedaan door de afwezigheid van extra bussen. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de richting waarin gereisd wordt. Globaal gezien is dit in de ochtend richting de stedelijke gebieden en 's avonds richting het achterland. Hiermee rekening houdend kunnen de vervoerders de dienstregeling zo aanpassen dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van het beschikbare materieel.

Eenzelfde principe dient te worden toegepast bij andere modaliteiten zoals bussen en trams. Regionale bussen en trams zullen in stedelijk gebied minder stops kennen dan de stadsbussen en stadstrams. Waar mogelijk worden regionale verbindingen opgewaardeerd naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV, vrije baan, hoge frequentie, minder stops).

Verbinding achterland onderling Er is de laatste jaren nogal wat ophef ontstaan over het sluiten van enkele buslijnen in het achterland die 'niet rendabel' waren. Op deze

wijze bestaat de mogelijkheid dat er woonkernen zijn die niet meer ontsloten worden met het reguliere OV. Zoals in de vorige paragraaf is besproken, zou een netwerk waarbij een centrale gemeente als overstap-knooppunt wordt gehanteerd een goede oplossing zijn. Een netwerk waarbij meerdere buslijnen de regio ontsluiten en verbinden met de stad is het meest wenselijk. Er blijven echter regio's waar weinig vraag is naar OV waardoor reguliere diensten niet rendabel zijn.

Om deze kleinere kernen met elkaar te verbinden kan gebruik gemaakt worden van het principe van een 'belbus'. De belbus kan telefonisch worden aangevraagd en rijdt volgens vastgelegde opstaphaltes langs de route. Afhankelijk van het aantal mensen dat gebruik wil maken van de belbus, wordt een taxi, minibus of grote bus ingezet. Bij een belbus komt het initiatief dus vanuit de consument zelf. Belangrijk hierbij is dat er een transparant rooster dient te zijn, zodat de consument duidelijkheid heeft omtrent de reismogelijkheden. Ook moet het mogelijk zijn de belbus via internet of per sms te reserveren. Verder dient de overheid de zorg op zich te nemen de vervoerders uit te dagen om te experimenteren met nieuwe vormen van OV, zodat kleinere kernen toch aansluiting vinden op het grote netwerk. Neveneffect hiervan is wel dat de werknemers van de vervoerder flexibeler ingezet moeten kunnen worden. Deze mate

van onzekerheid is een negatieve component waarin de vervoerder moet kiezen voor enerzijds de beste kwaliteit voor werknemer en consument en anderzijds de negatieve economische en ecologische effecten.

Grensoverschrijdend vervoer Nederland kent meerdere verbindingen met buurlanden België en Duitsland. Deze lijnen worden voornamelijk voor goederenvervoer of hogesnelheidsvervoer gebruikt. Een tot nu toe onderbelichte factor in het grensoverschrijdende vervoer is het regionale personenvervoer. Voor kernen in onder andere Brabant, Limburg en Gelderland is het economisch stimulerend om een goede verbinding te hebben met de aangrenzende landen. Hiervoor zou het goed zijn als (nieuwe) vervoerders de mogelijkheden onderzoeken om, in samenwerking met hun buitenlandse collega's, deze lijnen voor interregio's te exploiteren. Momenteel zijn er wel enkele van deze lijnen operationeel (waaronder ook internationale buslijnen), maar deze zijn niet groots van karakter.

Omdat België en Duitsland beiden een andere spoortechniek gebruiken zal deze grensoverschrijdende aansluiting niet over één nacht ijs gaan. Daarom is het goed van tevoren te onderzoeken wat het draagvlak en potentieel gebruik is van een grenslijn. In het grensgebied zijn op meerdere plaatsen al spoorlijnen aanwezig die

vroeger voor internationaal verkeer zijn gebruikt, waardoor tracés vaak al klaarliggen. Vanwege de verschillen in rendabiliteit van een grenslijn, dient er zoals eerder aangegeven per regio een goede analyse gemaakt te worden. De overheid speelt hierin een cruciale rol.

4.4 Conclusies en aanbevelingen

De aandachtspunten die uit bovenstaande paragrafen kunnen worden afgeleid zijn:

- Implementatie DRIS
De grootste zorg van reizigers is de onwetendheid wat betreft de reisduur. OV-vervoerders dienen hierop in te spelen door heldere en transparante informatie naar buiten te brengen over de tijden van vervoer. Zij dienen te zorgen voor goede informatievoorziening op overstappunten, maar ook op kleinere stations, bushaltes en in de vervoermiddelen zelf, zodat reizigers gemakkelijk op de hoogte zijn van de actuele tijden. Een middel om dit te kunnen bereiken is de implementatie van het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem). Op deze wijze kunnen reizigers hun reisinformatie in één oogopslag zien. Zeker als de reiziger gedurende zijn reis te maken heeft met diverse vervoermaatschappijen is het van belang dat de informatie op één centraal punt geregeld is.
- Instellen van overkoepelend overleg
Om het OV zo goed mogelijk af te

stemmen in een regio is het belangrijk per vervoersregio een periodiek overkoepelend overleg (POO) te organiseren, waarin elk van de regionale vervoerders vertegenwoordigd is. Ook de provincie, stadsregio en belangenorganisaties zouden hiervan deel kunnen uitmaken. Binnen het POO kan afstemming van verschillende vervoersmiddelen op elkaar plaatsvinden. Denk hierbij aan organisatie van overstapknooppunten, tijdige reisaansluitingen, het DRIS etc. Het resultaat hiervan is een kortere reisduur door verkorting van de overstaptijd en betere afstemming van diverse OV-vervoermiddelen. Ook zal de klanttevredenheid over het OV toenemen, waardoor het OV een beter vervoersalternatief wordt.

- Visgraatmodel voor woonkernkoppeling en –ontsluiting door
Zorg voor vervoerlijnen die door middel van een visgraatmodel enkele woonkernen en een stad met elkaar verbinden. Op deze manier zijn aan elkaar grenzende kleinere kernen ook direct bereikbaar. Om deze kernconglomeratie met andere woonkernen te koppelen kan een overstap plaatsvinden in het nabijgelegen stedelijk gebied en kan men daar zelfs twee van deze buslijnen koppelen. Ook dient elke kleine woonkern in ieder geval de beschikking te hebben over een belbus waardoor de kern ontsloten kan worden.
- Onderzoeken grensoverschrij-

dend vervoer

Onderzoek bij bestaande regionale grensoverschrijdende spoorlijnen of het mogelijk is deze als een volwaardige verbinding te exploiteren. Hierbij moet wel gelet worden op de aanwezigheid van voldoende marktvrage. Ook het onder de loep nemen van het grensoverschrijdende busvervoer kan ervoor zorgen dat er een volwaardig grensoverschrijdend OV kan worden aangeboden. Waar onderzoek aantoont of al heeft aangetoond dat een uitbreiding van de regionale grensverbindingen genoeg draagvlak heeft, moet worden overgegaan tot de realisatie zodat de reizigers betere reismogelijkheden krijgen.

- Snelle verbindingen tussen regio en stad
Stoptreinen van buiten het stedelijke gebied dienen te worden opgevoerd tot Interregio's. In de regio zal dan het aantal stops gelijk blijven. In de grootste stedelijke gebieden zal echter alleen gestopt worden bij de belangrijkste knooppunten. Hiermee kan vanuit de regio snel naar de belangrijkste knooppunten worden gereisd alwaar kan worden overstapt op het stedelijke netwerk.

- Goede stallingen rondom stationsgebied
Stations moeten voorzien worden van voldoende en beveiligde fietsenstallingen. Om fietsendiefstal tegen te gaan zou cameratoezicht bij stations gemakkelijk toegepast moeten kunnen

worden. Ook bij bushaltes moeten vaker voorzieningen voor het stallen van fietsen worden aangebracht.

5. Lange afstandsvervoer

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op zowel binnenlands als buitenlands langeafstandsvervoer. Na een definitie te hebben gegeven van het langeafstandsvervoer in paragraaf 5.1, zullen de huidige verbindingen worden beschreven in paragraaf 5.2. Eerst worden de binnenlandse routes voor langeafstandsvervoer behandeld, daarna gevolgd door de internationale variant vanuit Nederland en de toekomstige routes die op dit moment bekend zijn. Toekomstige investeringen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W), zoals de varianten 6/Maatwerk en 6/6 komen hierin ook aan bod. In paragraaf 5.3 volgen de conclusies en aanbevelingen op het gebied van het langeafstandsvervoer.

5.1 Definitie langeafstandsvervoer

Onder het langeafstandsvervoer wordt alle vervoer over een afstand van meer dan 35 kilometer verstaan. Dit vervoer kan zowel binnen Nederland als in internationaal verband plaatsvinden. Langeafstandsvervoer bestaat vooral uit langere treinverbindingen (intercity's, internationale treinen en hogesnelheidstreinen), maar op een aantal ontbrekende schakels in het spoorwegnetwerk worden ook bussen ingezet die vaak ook een regionale ontsluitingsfunctie hebben. Ook het langere internationale busvervoer volgens lijndiensten (Eurolines etc.) kan onder het langeafstandsvervoer gerekend worden.

5.2 Huidige verbindingen en plannen

Op dit moment zijn er in Nederland diverse intercityverbindingen en een aantal internationale treindiensten over langere afstanden. Deze verbindingen zijn de hoofdlijnen van de NS en maken deel uit van het niet aanbestede hoofdlijnnet. Het ministerie van V&W wil in het kader van het 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer' tot aan 2020 een investering van 4,5 mld. euro doen in het OV. Hieronder valt ook een aantal intercityverbindingen. Het plan betreft onder andere:

1. Toekomstvaste tracering van het goederenvervoer.
2. Corridor Utrecht - 's-Hertogenbosch
3. Corridor Den Haag - Rotterdam
4. Corridor Utrecht - Arnhem

ProRail is gevraagd op voorhand een plan met investeringen te maken. In samenwerking met de vervoersmaatschappijen en decentrale overheden heeft ProRail dit plan opgesteld. In de begroting van het ministerie van V&W (2009) is dit bedrag van 4,5 mld. euro opgenomen over de periode 2013-2020 (inclusief 1,35 mld. euro voor de zogenaamde OV SAAL-corridor: Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad).

De reden voor deze grote investering is dat de ambities van de minister en de NS niet mogelijk worden geacht als gevolg van de beperkte capaciteit die volgens het Meerjaren-

programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 2008 en het Herstelplan Spoor tot dan toe was voorzien voor 2020 (zowel infrastructureel als ruimtetechnisch). Dit is onderzocht naar aanleiding van de marktverwachtingen en de kwaliteitsambities ten aanzien van de spoorwegen. In deze verwachtingen zijn de prognoses meegenomen van de LMCA Spoor (Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor), de Nota Mobiliteit uit 2006, het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) en de NS.

De Nota Mobiliteit kent een vervoersprognose van zeventien miljard reizigerskilometers per jaar in 2020. De minister van V&W heeft op basis van de netwerkanalyse en de LMCA in een beleidsbrief netwerkaanpak geconcludeerd dat deze marktverwachting naar boven moet worden bijgesteld. In deze brief heeft hij zijn ambities naar buiten gebracht:

1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten van de brede Randstad. Dit betekent dat er op de drukste trajecten van de brede Randstad minimaal 6 Intercity's per uur gaan rijden en dat er Sprinters rijden volgens een herkenbare en zo regelmatig mogelijke dienstregeling, afgestemd op de vraag.

2. Samenhangende regionale OV-systemen, met het spoorvervoer van sprinters als ruggengraat. Van belang zijn de aansluitingen van de regionale lijnen op het hoofdnet en de

aansluitingen op de bus, de metro en de tram.

3. Kwaliteit reistijden naar landsdelen. De toename van het treinvervoer (personen- en goederenvervoer) zal gepaard gaan met het aanbieden van kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen.

De toekomstige groei van het goederenvervoer zal vooral via de Betuweroute plaatsvinden. Het goederenvervoer op het gemengde spoor zal in 2020 na een aanvankelijke daling weer op ongeveer hetzelfde niveau uitkomen als tegenwoordig, maar dan wel verdeeld over meerdere routes. Deze routes zijn belangrijk ten aanzien van het hoogfrequent personenvervoer omdat de combinatie van hoogfrequent personenvervoer en goederenvervoer vaak leidt tot capaciteitsproblemen. Daarom moet het goederenvervoer zo veel mogelijk om de drukke reizigerstrajecten heen geleid worden.

De overheid heeft twee varianten geformuleerd voor het langeafstandsvervoer:

Variant 6/maatwerk

- Zes Intercitytreinen in een tien minuten patroon op de twee drukke intercitycorridors: SAAL en A2 (Amsterdam Centraal – Eindhoven). Op de corridors Schiphol – Arnhem en Den Haag HS – Dordrecht zullen ook zes intercity's per uur gaan rijden door een

combinatie van kwartiers en halfuursdiensten.

- Maatwerk voor sprinters. In de beleidsbrief van de minister van V&W komt naar voren dat er onvoldoende vraag is naar een tien minuten dienst bij de sprinters. Daarom zijn er in de brede Randstad vooralsnog (tot 2020) frequenties van 4 treinen per uur. Als de vraag toeneemt, zal hier op in worden gespeeld.

Variant 6/6

Volgens deze variant rijden er ook zes intercity's per uur in een tien minuten patroon op de twee drukke corridors tussen Alkmaar - Amsterdam en Schiphol - Arnhem. De ICE Amsterdam - Duitsland rijdt naast de zes intercity's als een aparte treindienst, wat gezien de lagere vervoerscapaciteit en de specifieke marktkenmerken van deze trein een voordeel is. Tevens wordt er een frequentieverhoging en reistijdverkortening beoogd op de Brabantroute (Den Haag - Eindhoven) via de HSL Zuid. Ook zou de intercityverbinding van Utrecht naar Almere moeten verbeteren. Daarnaast zouden er vaker treinen rijden op corridors waar een combinatie van de vervoermarkt, de ruimtelijke ontwikkelingen en bereidheid van de regio's om bij te dragen in de exploitatiekosten volgens de inschatting van de NS voldoende draagvlak biedt voor een frequentere treindienst. Dit betreft de SAAL (Almere - Hoofddorp en Amsterdam Centraal - Hilversum) de Stedenbaan (Leiden - Den Haag - Dordrecht) en

Randstadspoor (Woerden - Geldermalsen en Breukelen - Driebergen) en als laatste een hogere Sprinterfrequentie van 4x per uur op diverse trajecten in Brabant.

De kosten die door het ministerie worden verwacht zijn in totaal 4,4 mld. euro voor de variant 6/Maatwerk en 5,4 mld. euro voor de variant 6/6.

Ook heeft de overheid in tegenstelling tot de variant 6/maatwerk, voor de 6/6 variant de volgende kwaliteitscriteria gebruikt:

1. De basisdienstregeling rijdt van 6.30 tot 20.00
2. Afwijking van regelmaat verdeeld over een uur mag hoogstens één minuut zijn.
3. De rijtijd van een trein mag ten hoogste één minuut worden verlengd ten opzichte van de minimaal mogelijke rijtijd plus speling. De NS heeft de ambitie de reistijden naar de landdelen met minimaal 5% te verkorten.
4. Het treinproduct moet herkenbaar zijn (HiSpeed, Intercity of Sprinter).
5. De dienstregeling moet robuust zijn.

5.3 Conclusies en aanbevelingen **Concluderend zijn de volgende aanbevelingen te maken:**

- Implementatie variant 6/6

De voorkeur van PerspectiefF gaat op hoofdlijnen uit naar de variant 6/6 omdat men hierdoor op langere termijn beter investeert om de mobiliteits-

vraag tegemoet te komen. Verder worden in deze variant ook de 5e en 6e stad van Nederland, Eindhoven en Tilburg, opgenomen en in de variant 6/maatwerk niet. Dit ten positieve van de economische groei van deze regio. Ook zou het aantal files in het zuiden kunnen verminderen doordat de economische groei beter gespreid wordt, aangezien het gunstiger wordt voor bedrijven om zich in de regio te vestigen. Een attractievere treindienst tussen Alkmaar en Amsterdam kan ook daar de druk op de bereikbaarheid verminderen.

- Goed en snel intercitynetwerk

Een goed en snel intercitynet vereist tevens dat er zowel binnen als buiten de Randstad voldoende inhaalmogelijkheden zijn om te voorkomen dat snellere treinen achter langzame treinen moeten blijven hangen. Dit kan dan door het aanleggen van extra inhaalsporen, meer spoorverdubbelingen of het uitbreiden van stations. De HSL Zuid zelf kan ook nog beter geïntegreerd worden in de bestaande dienstregeling door het aanbieden van een treindienst van Den Haag richting Eindhoven via de HSL Zuid tussen Rotterdam en Breda. Dit is een plan dat ook in de variant 6/6 is opgenomen.

- Uitbreiding HSL-netwerk

De mogelijkheden van de HSL-Zuid kunnen verder uitgebreid worden door het aanbieden van

rechtstreekse treinen van Amsterdam via Brussel en de Kanaaltunnel naar Londen. Ook het doortrekken van een treindienst naar Brussel via bestaand spoor richting Luxemburg zou een idee kunnen zijn. Door (Europees) in te zetten op een groot HSL-netwerk kunnen de gemaakte investeringen rendabeler worden en wordt er geconcurrereerd met het vliegen.

HSL-Noord

Daarnaast dient de overheid zich in te zetten voor een snellere bereikbaarheid van de verder van de Randstad afgelegen landsdelen. De HSL-Noord (Zuiderzeelijn) moet daarom alsnog gefaseerd worden aangelegd. Deze lijn zou van Schiphol via Amsterdam, Almere en Heerenveen naar Groningen moeten lopen. De reistijd door deze lijn zou in plaats van de huidige 147 minuten worden verkort tot 80 minuten. Hierdoor zou de bereikbaarheid van het noorden dus beduidend verbeteren. Op de lijn zouden de (internationale) hogesnelheidstreinen bijvoorbeeld de stations van Schiphol, Amsterdam, eventueel Almere en Heerenveen, en Groningen aan kunnen gaan doen. De kleinere plaatsen zoals Lelystad, Emmeloord en Drachten zouden bediend kunnen worden met snelle intercity's, zodat optimaal gebruik wordt gemaakt van de lijn. Als de HSL-Noord wordt aangelegd dan moet de lijn niet geïsoleerd blijven. De vervoerswaarde van de spoorlijn kan namelijk verder verhoogd worden door te zorgen

voor doorgaande diensten over de HSL-Zuid en doortrekken van de lijn naar Hamburg.

De eerste etappe voor een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen werd op 23 juni 2008 genomen toen minister Eurlings en Arriva het convenant RSP/ZZL ondertekenden. Met de lijn wordt gestart in 2012. Arriva zal de lijn zo bouwen dat het opgevoerd kan worden tot een hogesnelheidslijn. Dit is een nadrukkelijk vereiste om de HSL Noord alsnog te kunnen aanleggen in de toekomst. Ook dient hiervoor de rest van het tracé gereserveerd te blijven voor de gefaseerde aanleg van de lijn. De noordelijke provincies en de landelijke overheid zouden gezamenlijk zorg dienen te dragen voor de financiering van de lijn. De landelijke overheid zou zich gezien de vroegere beloften om de lijn aan te leggen daarbij echter wel bereidwillig kunnen opstellen.

HSL-Oost

Begin dit jaar laaide ook de discussie over de HSL-Oost weer op. De studie die hiernaar is uitgevoerd in 2001 zou verouderd zijn en uitgaan van een te lage vervoersvraag. Het tracé en de Milieueffectrapportage (MER) liggen al op de plank. Volgens CU-kamerlid Cramer is aanleg ervan vanaf 2020 mogelijk (ANP, 2009). Het is goed dat wanneer er voldoende vraag is naar deze verbinding, Nederland via deze lijn ook naar het oosten aansluit op het Europese HSL-netwerk.

- Goede voorbereiding aanleg spoorlijnen

Met de problematiek van de HSL als tragische werkelijkheid, dient de overheid voor aanvang van de aanleg van treinverbindingen een helder kader te stellen waarin het project uitgevoerd kan worden. Onzekerheden over zaken als het beveiligingssysteem van de spoorlijn moeten voorkomen worden om het draagvlak hoog te houden en de in gebruik name niet nodeloos te vertragen. Indien er onzekerheden zijn over de exploitatie dienen deze problemen eerst aangepakt te worden, alvorens met de bouw begonnen wordt.

6. Samenvatting & aanbevelingen

Als afsluiting van deze scripta over het openbaar vervoer zal nu nog kort worden stilgestaan bij de belangrijkste uitgangspunten die Perspectief voor het openbaar vervoer gebruikt. Vervolgens worden een aantal concrete aanbevelingen op een rij gezet.

6.1 Samenvatting

Vanuit een Christelijke achtergrond kunnen de gedachten van het rentmeesterschap en de sociale rechtvaardigheid als uitgangspunt worden genomen bij het ontwikkelen van een goed beleid voor het openbaar vervoer. Een goede omgang met de aarde maakt het noodzakelijk om rekening te houden met de negatieve gevolgen van mobiliteit voor onder andere het milieu. Het OV biedt over het algemeen een milieuvriendelijker alternatief dan het autogebruik of de luchtvaart. Daarnaast heeft het openbaar vervoer een maatschappelijk belang op sociaal gebied. Mensen die niet de beschikking hebben over eigen vervoer moeten ook de mogelijkheid hebben om mobiel te zijn. Zo kan een sociaal isolement worden tegengegaan.

Naast deze aspecten dienen economische belangen niet uit het oog te worden verloren. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het draaiend houden van de Nederlandse economie en de samenleving. Investerings in het OV dienen bij te dragen aan een betere bereikbaarheid. Vooral in de Randstad en an-

dere stedelijke regio's zijn er namelijk veel problemen met de bereikbaarheid.

Onderwerpen als de beprijzing in het OV, de OV-chipkaart en de bestuurlijke verantwoordelijkheid moeten daarom zijn ingesteld op het gebruiksgemak van de burger. Daarom is het geen vanzelfsprekendheid om diverse vernieuwingen zomaar in te voeren wanneer dit economisch beter is, maar voor de reiziger problemen als gebruiksgemak of privacy-misbruik oplevert.

In het (grootstedelijk) netwerk is een drielaags vervoersnetwerk voorgesteld. Hierdoor wordt het OV ingesteld om zoveel mogelijk mensen te kunnen vervoeren met daarbij passend materieel. De verantwoordelijkheid dient voor de overzichtelijkheid bij één stadsregio te liggen.

In het regionaal vervoer speelt de rendabiliteit van het OV een belangrijke rol. Het is belangrijk dat een OV-verbinding wel voldoende vraag kent. Zo niet, dan moet worden gezocht naar een andere vorm van OV. De overheid speelt hierin een grote rol daar zij verantwoordelijk is voor de mobiliteit van haar burgers en het OV mensen dient te stimuleren de auto te laten staan.

Als laatste is bij het langeafstandsvervoer gekeken naar de wijze waarop grote steden met elkaar verbonden zijn. Een goed afgestemd

intercitynetwerk is een belangrijke voorwaarde voor een gezond OV-netwerk. Ook de mogelijkheid tot uitbreiding van het HSL-netwerk, zowel op binnenlands als Europees niveau moet goed worden onderzocht. Alleen een internationaal afgestemd HSL-netwerk kan een concurrerend alternatief zijn voor het vliegverkeer.

6.2 Aanbevelingen

Per hoofdstuk zijn de aanbevelingen kort onder elkaar gezet. Voor een uitgebreide uitleg van elk punt, kan de uitleg bij het desbetreffende hoofdstuk gebruikt worden. In deze scripta heeft Perspectief geprobeerd aan te geven welke stappen er genomen moeten worden om het openbaar vervoer in Nederland te optimaliseren. Bovenstaande aanbevelingen zijn hier een afgeleide van.

Hoofdpijnen OV:

- Inzetten op doelgroepgerichte acties voor gebruik OV
- Invoering OV-kaart voor minderjarige MBO-scholieren
- Experimenteren met prijskortingen voor reizen buiten de spitsuren
- Bescherming gegevens OV-chipkaart, zodanig dat persoonsgegevens niet leesbaar zijn.
- Servicedienst opzetten bij landelijke invoering OV-chipkaart
- Landelijke controle op decentraal geregeld/aanbesteed OV
- Eén verantwoordelijke vervoersautoriteit per (stads)regio
- Aanbesteden volgens principe 'beste kwaliteit voor goede prijs' en opzetten van objectieve criteria die vervoerder toetsen aan gemaakte afspraken
- In kaart brengen van oorzaken van geweldsdelicten
- Investeren in algemene preventieprogramma's voor veiligheid

(Groot)stedelijk vervoer:

- In stedelijke regio's onderscheid maken tussen trein- en metroverkeer binnen het stedelijke gebied en het verkeer naar andere gebieden
- Invoering van drielaags OV-netwerk:
 1. Intercity's + Interregio's stoppen alleen op belangrijke overstapknooppunten
 2. Sprinters + metro vormen ruggengraat van het OV en rijden met een hoge frequentie
 3. Bus- en tramverbindingen om het netwerk te ontsluiten
- Vervoersmodaliteiten zoveel mogelijk aantakken op verbindend net en paralleliteit met andere lijnen voorkomen
- Meest efficiënte vervoersmodaliteit en dienstregeling inzetten
- Onderlinge integratie van reisaansluitingen, reisinformatie en tarieven

Regionaal vervoer:

- Landelijke invoering van Dynamisch Reizigers Informatie Systeem
- Instellen Periodiek Overkoepelend Overleg (POO) per vervoersregio voor juiste afstemming in OV-netwerk
- Goede woonkernkoppeling door invoering visgraatnetwerk
- Initiatief tot onderzoek grensoverschrijdend vervoer per grensregio
- Opwaardering stoptreinen tot interregio's en aanleg extra benodigde infrastructuur
- Goede en veilige fietsenstallingen rondom stations en haltes.

Langeafstandsvervoer:

- Implementatie van vervoersvariant 6/6 i.p.v. 6/maatwerk
- Aanbod van goed en snel intercitynetwerk
- Betere integratie HSL-Zuid in bestaand netwerk
- Inzetten op uitbreiding Europees HSL-netwerk
- Onderzoek naar mogelijkheid HSL-Noord en HSL-Oost voor de toekomst (met oog op Europees HSL-netwerk)
- Goede voorbereiding aanleg spoorlijnen

7. Lijst van afkortingen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
DRIS	Dynamisch Reizigers Informatie Systeem
FNV	Federatie Nederlandse Vakbeweging
GSB	Grote Steden Beleid
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HR	Hoog Rendement
HSL	Hoge SnelheidsLijn
ICE	InterCityExpres
KiM	Kennisinstituut Mobiliteit
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
MBO	Middelbaar BeroepsOnderwijs
MER	Milieueffectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NS	Nederlandse Spoorwegen
OAD	Omgevingsadressendichtheid
OV	Openbaar Vervoer
POO	Periodiek Overkoepelend Overleg
RSP/ZZL	RegioSpecifiek Pakket / ZuiderZeeLijn
SAAL	regio/traject Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad
V&W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat
VOC	Vervoersautoriteiten Openbaar vervoer Centrumsteden
VROM	(ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bijlage 1: voorbeeldnetwerken

In deze bijlage is de in hoofdstuk drie genoemde netwerkgedachte uitgewerkt aan de hand van twee voorbeelden. Er is gekozen voor twee voorbeelden van stedelijke gebieden met een verschillende structuur en schaalgrootte. De voorbeeldnetwerken dienen slechts om de bovenstaande uitgangspunten te verduidelijken. Er dienen dan ook geen verdere conclusies aan verbonden te worden als het gaat om individuele verbindingen of knooppunten.

Voorbeeldnetwerk Groot-Amsterdam

Groot-Amsterdam is een typisch voorbeeld van een zeer sterk verstedelijkt gebied (zie kaart). De centrale stad is Amsterdam, maar daaromheen ligt een grootstedelijk gebied bestaande uit een aantal middelgrote steden, die een functie als voorstad vervullen. Deze voorsteden zijn op hun beurt echter ook belangrijke bestemmingen voor forensen vanwege de werkgelegenheid en diensten die er aanwezig zijn.

Het grootstedelijk OV is gericht op een aantal knooppunten. Deze knooppunten bevinden zich bij belangrijke bestemmingen (bijv. vanwege werkgelegenheid of aangeboden diensten). Vanaf de belangrijkste knooppunten vertrekken Intercity's van en naar andere steden en stedelijke gebieden en Interregio's van en naar de regio. Binnen het grootstedelijke gebied vormen de Intercity's en Interregio's snelle verbindingen van

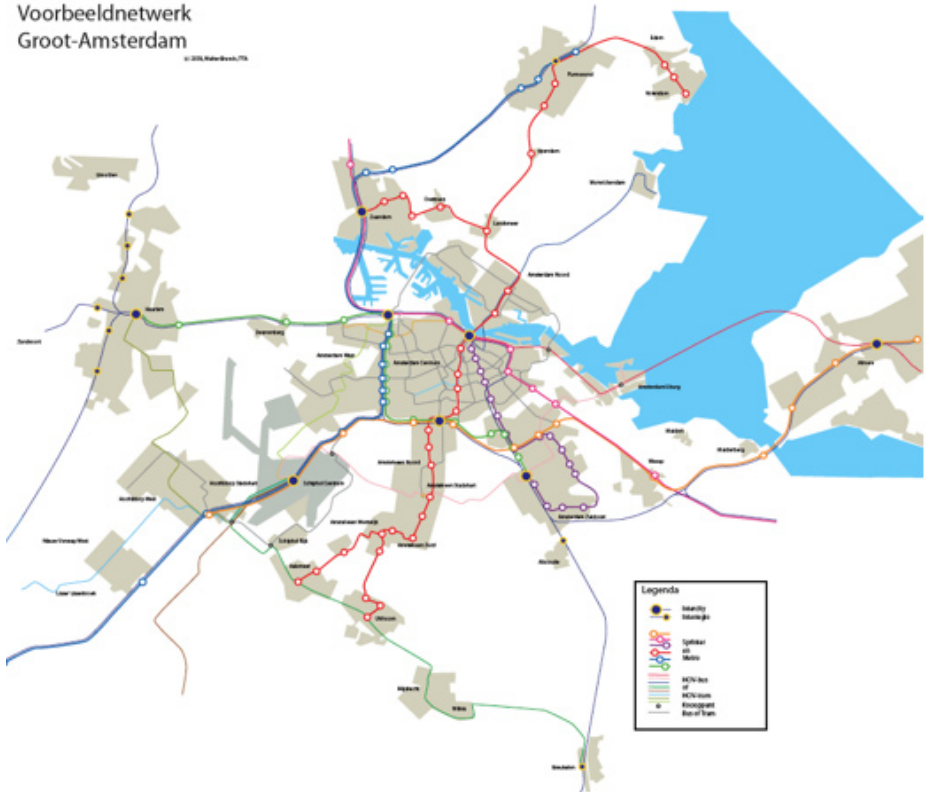
de uiteinden van het gebied naar belangrijke centra - zoals het centrum van Amsterdam of de Zuidas - en naar andere uiteinden van het gebied. Reizigers uit andere steden en uit de regio moeten snel naar de belangrijke centra kunnen reizen. Op het kaartje staan daarom twee nieuwe verbindingen:

- Door een boog ten zuiden van Weesp kan vanuit het noorden (Almere, Groningen) en oosten (Amersfoort, Enschede) snel naar Amsterdam-Zuidoost worden gereisd. De knooppuntfunctie voor Amsterdam Zuidoost wordt bovendien geconcentreerd op één punt doordat Duivendrecht als Intercitystop kan komen te vervallen. Door deze boog wordt tevens capaciteit vrijgemaakt voor Sprinters.
- Aan de westkant van de Zuidas is een boog aangegeven waardoor Intercity's uit Haarlem en Zaandam naar Amsterdam-Zuid kunnen rijden.

Het tweede niveau in het netwerk wordt gevormd door de Sprinters en Metro's. In het stedelijk gebied hebben beide modaliteiten min of meer dezelfde functie: ze verbinden de wijken en grotere kernen snel en frequent met de belangrijke knooppunten. De Sprinter kan indien gewenst doorrijden in een direct aangrenzend stedelijk gebied. Randstadrail tussen Rotterdam en Den Haag is een voorbeeld waarbij dit wordt gedaan door middel van een metroverbinding. Of het nu een metro of een sprinter

Voorbeeldnetwerk
Groot-Amsterdam

© 2010, Nibud/NS/RTM



Figuur Bijlage 1.1: Voorbeeldnetwerk Groot-Amsterdam

betreft, het heeft de voorkeur om het netwerk transparant vorm te geven door middel van vaste lijnen met een eigen naam of nummer. Hiervoor kan gekeken worden naar andere grote steden zoals Londen en Berlijn. Dit zal dus ook moeten gelden voor Sprinters. Op het traject waar de stedelijkheid het hoogste is dient de frequentie ook het hoogste te zijn. Om dit te bereiken kunnen lijnen op het kerntraject gecombineerd worden en op de

uiteinden vertakken.

Het derde niveau wordt gevormd door HOV-bussen en HOV-trams. Deze hoogwaardige verbindingen brengen de reizigers snel en frequent naar knooppunten van het eerste en tweede niveau. Bij voorkeur maken deze verbindingen gebruik van een vrije baan zodat congestie geen invloed heeft. Het HOV-netwerk heeft een belangrijke functie voor die

gebieden die vanwege hun ligging of stedelijkheid net niet in aanmerking komen voor een Sprinter of Metro-verbinding maar die wel een behoorlijke stroom reizigers genereren.

Tot slot dienen de ontsluitende verbindingen niet vergeten te worden. In stedelijk gebied zal zonder problemen een frequente dienstregeling per bus of tram kunnen worden aangeboden. Voor wijken die niet per bus of tram ontsloten kunnen worden dient echter maatwerk te worden ontwikkeld, bijvoorbeeld in de vorm van een minder frequente ontsluitende busdienst, vraagafhankelijk vervoer of een buurtbus.

Voorbeeldnetwerk Rijnland

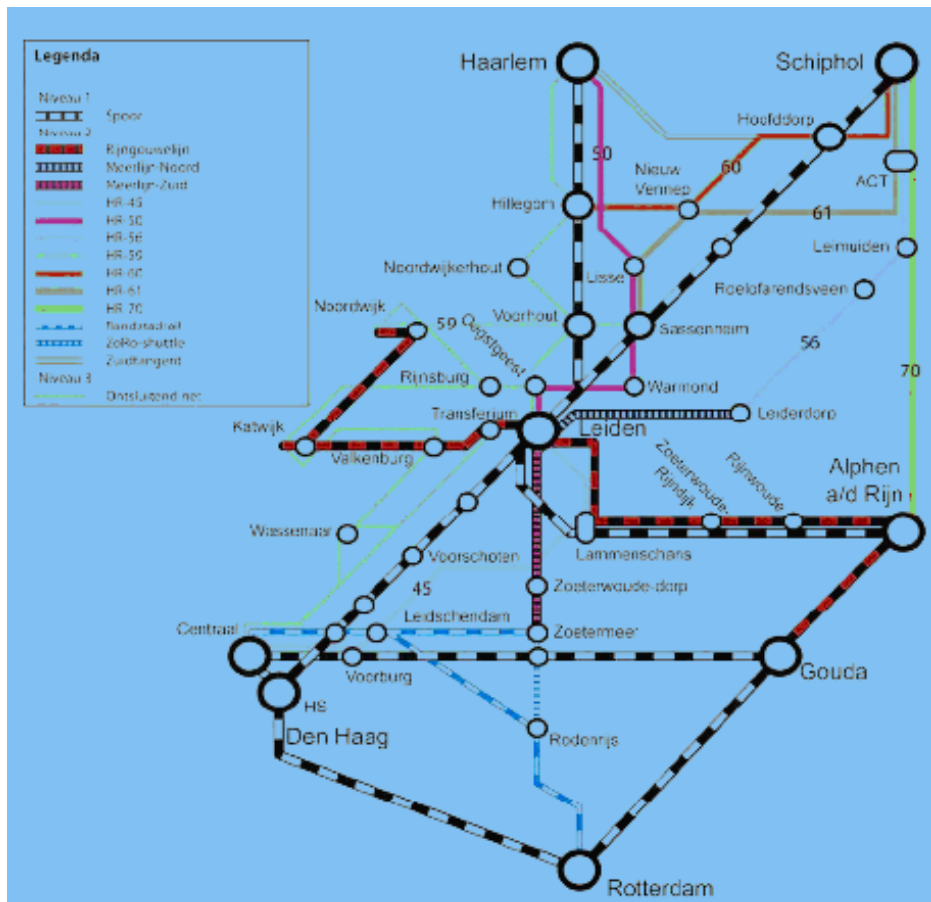
Rijnland is een voorbeeld van een relatief verstedelijkt gebied met als centrumstad Leiden (zie kaart). Rijnland heeft bovendien sterke banden met de omliggende (groot)stedelijke gebieden Groot-Amsterdam, Haaglanden, Groot-Rotterdam en het Groene Hart, met name wat betreft werkgelegenheid, onderwijs en voorzieningen. De regio is relatief uitgestrekt en de relatie met omliggende gebieden is daarom divers. Inwoners van bijvoorbeeld Voorschoten zijn meer gericht op Den Haag en inwoners van Lisse meer op Schiphol.

Leiden Centraal is het belangrijkste knooppunt van Rijnland. Hier vertrekken Intercity's en Interregio's naar bestemmingen zoals Den Haag,

Schiphol, Haarlem, Rotterdam en Alphen aan den Rijn. Het stedelijke netwerk is dan ook in sterke mate gericht op Leiden Centraal.

De ruggengraat van het netwerk wordt gevormd door de Sprinters. Op zichzelf zou Rijnland niet stedelijk genoeg zijn voor een eigen Sprinternetwerk maar vanwege de ligging van het gebied komen de netwerken van Groot-Amsterdam en Haaglanden in Leiden bij elkaar. De Sprinters bieden snelle verbindingen vanuit een aantal omliggende plaatsen naar Leiden Centraal. Daarnaast verbinden zij Rijnland met de omliggende grootstedelijke gebieden. Het is gewenst dat een hoge frequentie wordt geboden op deze verbindingen. Dit wordt momenteel voor een deel in het kader van Stedenbaan gerealiseerd. Aandachtspunt daarbij blijven de verbindingen richting Haarlem en Amsterdam omdat zij de provinciegrens overschrijden¹. Ook de verbinding Leiden – Alphen aan den Rijn - Utrecht valt niet onder het project Stedenbaan.

¹ Stedenbaan is een project van de Provincie Zuid-Holland, Haaglanden en Stadsregio Rotterdam



Figuur Bijlage 1.2: Voorbeeldnetwerk Rijnland

Bron: http://www.hollandrijnland.net/hollandrijnlandMain/HRwebsite/Verkeer_en_Vervoer/OV-Visie

Omdat de Sprinters hun waarde voorname-lijk bewijzen in de verbindingen met omliggende stedelijke gebieden is een tweede niveau van snelle en frequente verbindingen nodig. Aangezien de stedelijkheid in het gebied varieert is dit tweede niveau onderverdeeld in HOV-verbindingen en zogenaamde HR-verbindingen². De twee HOV-verbindingen (RijnGou-welijn en Meerlijn) maken gebruik van een volledig vrije baan en kennen een zeer hoge frequentie (ca. 8x per uur).

Voor de HR-verbindingen wordt maatwerk toegepast. Dat betekent maatregelen in de vorm van vrije banen en verkeerslichtbeïnvloeding op plaatsen waar congestie is. HR-verbindingen kennen een iets lagere frequentie (ca. 6x per uur). Het tweede niveau biedt snelle verbindingen naar het de belangrijkste knooppunten zoals Leiden Centraal en Sassenheim. Ook worden snelle verbindingen geboden naar de belangrijkste omliggende bestemmingen. Waar mogelijk wordt hiervoor aangetakt op Sprinterverbindingen en worden verbindingen geïntegreerd in de omliggende netwerken (bijvoorbeeld in Zuidtangent of Randstadrail).

Door het creëren van snelle, rechtgetrokken, frequente verbindingen volgens een vaste route ontstaat een heldere metroachtige structuur. Voor de ontsluiting van de kernen en wijken die niet door Sprinters, HOV- of HR-verbindingen worden ontsloten is het derde niveau ingesteld. Dit derde niveau bestaat uit ontsluitende busverbindingen die ten minste 2x per uur rijden. Rond Leiden zijn deze lijnen gebundeld op een aantal hoofdassen waardoor daar een hogere frequentie ontstaat. Voor die reizigers voor wie de afstand naar de dichtstbijzijnde verbinding te ver is zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden in de vorm van buurtbussen of vraagafhankelijk vervoer. Dit kan het vierde niveau worden genoemd.

2 HR-lijnen zijn verbindingen van een ietwat lager niveau dan HOV, maar wel met een meer dan gemiddelde kwaliteit.



Uitgave van:

Werkgroep Ruimte en Mobiliteit van Perspectief:

Geschreven door Walter Brands, Robert Heij,
Jeroen Linderhof & Niels Kruithof

Met dank aan Aldert van Eck, Jan Visscher &
Mark Zandvoort

Mei 2009