Gedeputeerde Staten

De voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de statengriffier

onderwerp	kenmerk	behandeld door	verzonden
Afdoening toezegging nr. 53 (Commissie Economie), inzake contouren Toekomstbeeld OV 2040.	19006117	mr. F. van Langevelde +31 118 631770	

Middelburg, 15 maart 2019

Geachte voorzitter,

Tijdens de vergadering van de commissie Economie van 8 februari jl. hebben wij toegezegd u de nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040 toe te sturen, met een oplegger met onze wensen. Hierbij sturen wij u deze nota toe.

De Contourennota is opgesteld om nader invulling te geven aan het OV Toekomstbeeld 2040.
Voor Zeeland belangrijke punten zijn:

- de uitgesproken ambitie om de verbindingen vanuit Zeeland, Noord-Brabant en Limburg met de Randstad te versnellen en om alternatieve lijnvoeringen nader te verdiepen. Voor de bereikbaarheid van Zeeland is de bijbehorende uitdaging om de reistijd per trein van en naar de randstad te verkorten.
  Vanuit Zeeland pleiten wij al veel langer voor een snelle verbinding naar de Randstad. Tegelijkertijd is de realiteit dat de reisduur van Middelburg naar Utrecht ieder jaar met één of twee minuten wordt verlengd vanwege de punctualiteit van de dienstregeling op het spoor. Maar de Zeeuwse reizigers worden daardoor geconfronteerd met steeds langere reistijden.
  Voor Zeeland kan de introductie van spitstrein in 2017 worden gezien als een eerste begin om de reistijd te verkorten, maar onze inzet is om deze verder uit te breiden.
- het ontwikkelen van nieuwe flexibele, vraagafhankelijke mobiliteitsconcepten. De voorliggende contourennota zoomt vooral in op openbaar vervoer en daarmee de mobiliteitsopgave *in en tussen steden*. Maar het OV-toekomstbeeld bevat daarnaast nog een opgave voor het *landelijke gebied*, waar nieuwe flexibele, vraagafhankelijke concepten meer dan nu in de mobiliteitsbehoefte moeten gaan voorzien. Helaas blijft die opgave in de Contourennota onderbelicht en wordt die hoofdzakelijk vanuit OV-optiek beschreven. Een integrale en intermodale benadering blijft nog achterwege, terwijl die vanuit de optiek van de reiziger wel is vereist. Want de reiziger reist van deur tot deur en maakt daarbij in veel gevallen naast openbaar vervoer ook gebruik van andere vormen van mobiliteit. We moeten daarom niet (blijven) denken vanuit openbaar vervoer, maar vanuit mobiliteit. Niet denken vanuit modaliteiten, maar vanuit de reizigers. En daar ligt voor Zeeland, een belangrijke opgave. In dat kader voeren wij momenteel met de Zeeuwse gemeenten en regio's een toekomstverkenning uit rond openbaar en doelgroepenvervoer.

Wij beschouwen de toezegging met deze brief als afgedaan en verzoeken u deze van de toezeggingenlijst af te voeren.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter.

A.W. Smit, secretaris.

Contouren Toekomstbeeld OV 2040



Contouren Toekomstbeeld OV 2040

Inhoud

Leeswijzer 5

Een grote en urgente opgave 6

Pijler 1: Focus op de kracht van het OV 8
Het nationale netwerk: verbinding tussen de steden 8
Het internationale en grensoverschrijdende netwerk 10
OV in (hoog)stedelijke gebieden 11
Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio 11
Landelijk netwerksamenhang en goederenvervoer 11
Benutting en innovatie 13

Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur 17
Knooppunt als onmisbare schakel in mobiliteitsketen 17
Open en toegankelijk 19
Vraaggestuurde mobiliteit 20

Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt OV 21
Duurzaamheid en klimaat 21
Veiligheid en leefbaarheid 22
Slim combineren met ruimtelijke ontwikkeling en bekostigen 22

Van contouren naar resultaten 24
In het perspectief van bredere mobiliteit 24
Marsroute 25

Eerste stappen: overzicht acties 26

Verantwoording 28

Leeswijzer

In 2015 is gestart met de samenwerking tussen Rijk, regio's, vervoerders en ProRail om tot een gemeenschappelijke visie op het OV te komen. Eind 2016 heeft dat geleid tot een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV (zie: Overstappen naar 2040). Daarna hebben de deelnemers, in een programma met verschillende projecten, gewerkt aan de nadere invulling van deze ambitie. Deze nadere invulling vindt u terug in voorliggende contouren.

De term contouren is bewust gekozen omdat hiermee wordt uitgedrukt dat het toekomstbeeld onzekerheden kent en er nog vervolgkeuzes en nadere concretisering nodig zijn. Er ligt geen blauwdruk, er worden geen kant en klare oplossingen voor alle dilemma's geboden en er wordt geen eenduidig kostenplaatje gepresenteerd. Wel geven de contouren richting naar de toekomst, bijvoorbeeld rond een aantal grote dilemma's, en zijn doelen en gezamenlijke vervolgstappen opgenomen.

De gekozen aanpak is een adaptieve aanpak. Het gaat daarmee nadrukkelijk om een stapsgewijze aanpak, steeds inspelend op nieuwe ontwikkelingen terwijl het gewenste eindbeeld voor ogen wordt gehouden. De uitvoering van de contouren wordt actief gemonitord en periodiek (bijv. eens in de vijf jaar) geactualiseerd. Nog in 2019 zal met de nieuwe decentrale bestuurders nadere invulling worden gegeven aan de geformuleerde actielijnen.

Bij de analyses voor deze contouren is over de grenzen van het mobiliteitssysteem gekeken. Keuzes en ontwikkelingen die elders plaatsvinden, hebben hun weerslag op het gebied van mobiliteit. Andersom kan ook gesteld worden dat de mogelijkheden van het mobiliteitssysteem van invloed (moeten) zijn op keuzes rond bijvoorbeeld verstedelijking. De wisselwerking tussen deze keuzes en ontwikkelingen is evident. Toch is bij het opstellen van deze contouren gekozen voor een begrenzing. De focus is gelegd op keuzes die binnen het bereik van de OV-sector liggen, omdat de sector daar direct invloed op heeft.

In dit document wordt eerst ingegaan op de opgave, de ambitie en de doelen. Daarna wordt in drie pijlers ingegaan op de principes en acties. Het document sluit af met de bekostiging van deze contouren en wat het vervolgproces is om te komen tot concretere besluitvorming. Bij dit document is een overzicht gegeven van alle acties die gezamenlijk in de komende periode worden opgepakt.

Een grote en urgente opgave

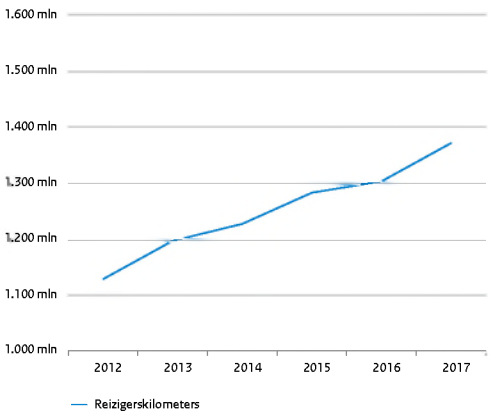
Het gaat goed met de Nederlandse economie en dat zien we terug in krapte op de arbeids- en woningmarkt, maar ook op de wegen, de fietspaden en in alle vormen van het openbaar vervoer. De groei van de mobiliteit is niet overal gelijk: binnen en rond de stedelijke gebieden neemt de mobiliteit sterker toe dan in andere gebieden (zie Figuur 1.a en 1.b). De groeiende economische activiteiten gaan tegelijkertijd gepaard met de opgave om de CO2-uitstoot fors te reduceren.

In de dagelijkse mobiliteit van miljoenen mensen speelt het OV een belangrijke rol, zeker in combinatie met de fiets. In 2017 zijn 25 miljard reizigerskilometers gemaakt met het OV. Met name in en tussen steden heeft het OV een grote rol. Richting 2030 en 2040 voorzien we reeds een autonome groei in het OV van 30% tot 40%. Ook voor het spoorgoederenvervoer wordt een sterke groei beoogd (van 41 miljoen ton nu naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030). Het OV-netwerk op het spoor en voor bus, tram en metro loopt door de groei van personen- en goederenvervoer op een aantal plaatsen tegen capaciteits- en kwaliteitsgrenzen aan. De reiziger ervaart deze drukte met name in de (hyper) spits (zie Figuur 1.c). In de NMCA van 2017 zijn de grootste bereikbaarheidsknelpunten na uitvoering van het huidige MIRT reeds benoemd.

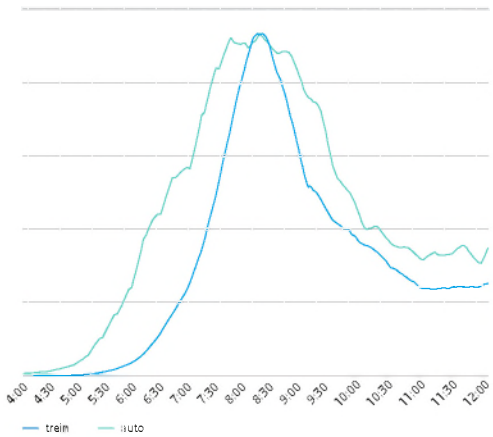
Figuur 1.a
Te verwachten groei aantal treinreizen tot 2040



Figuur 1.b
Groei reizigerskilometers Metropoolregio Rotterdam Den Haag (tram, bus, metro)



Figuur 1.c
Gemiddeld gebruik capaciteit weg en spoor in de ochtend (op afstanden boven de 20 km in de G4)



In 2015 is gestart met de samenwerking tussen Rijk, regio's, vervoerders en ProRail om tot een gemeenschappelijke visie op het OV te komen. Eind 2016 heeft dat geleid tot een door alle partijen onderschreven ambitie voor het toekomstige OV:

In 2040 reizen Nederlanders snel, duurzaam, veilig, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar. Om naar hun werk, school, concertzaal en familie te gaan gebruiken ze eigen, gedeeld of openbaar vervoer. Er zijn goede verbindingen door het hele land en met de landen om ons heen; de grote steden hebben een sterk collectief vervoer en onderling korte reistijden. Een goede bereikbaarheid voor individuele reizigers maakt Nederland tot een van de meest concurrerende, leefbare en duurzame landen in de wereld. Het openbaar vervoer is daarbij essentieel onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem, waarbij de reiziger en zijn/haar deur-tot-deur reis centraal staat.

Doelen

Om vanuit het OV een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving streven wij richting 2040 de volgende 5 doelen na voor het OV:

- Het OV vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is OV samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- Het klantoordeel in het hele OV gaat naar een 8 gemiddeld.
- De gehele OV-sector zero emissie en circulair.
- Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het OV.
- We streven – ook met het intensiveren van het OV – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.

De doelen ten aanzien van goederenvervoer zijn opgenomen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

Nadat in 2016 door Rijk, regio's, ProRail en vervoerders de ambities voor het OV van de toekomst zijn bepaald, zijn de opgaven alleen maar gegroeid. In combinatie met de lange tijd die vaak nodig is voor voorbereiding en realisatie van infrastructurele projecten en de looptijd van OV-concessies, maakt dit dat NU richtinggevende uitspraken (hierna: principes) nodig zijn voor het openbaar vervoer van de toekomst als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem. Deze principes zijn in deze contouren opgedeeld in drie pijlers:

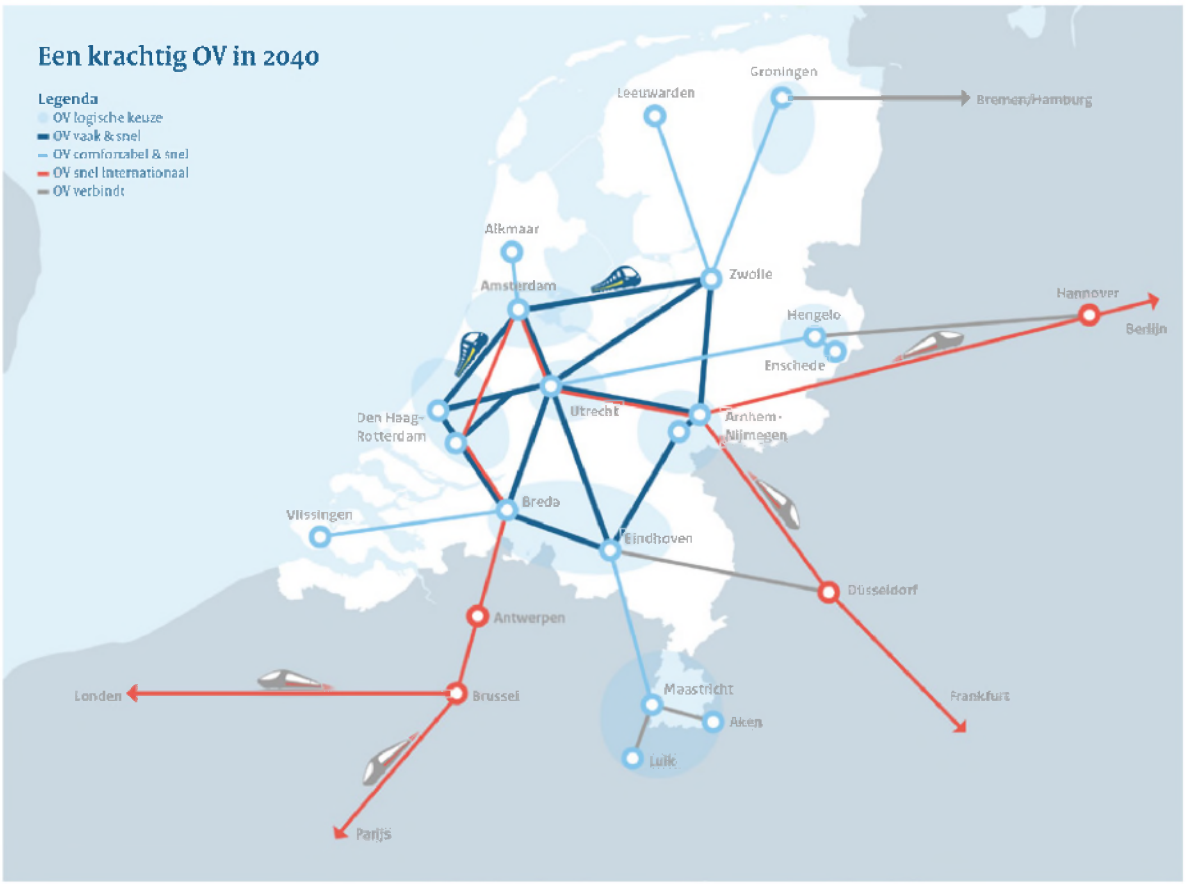
1. Focus op de kracht van het OV
2. Drempelloos van deur-tot-deur
3. Veilig, duurzaam en efficiënt OV

De bovenstaande doelen en de uitwerking van de drie pijlers in principes en acties houden een inspanningsverplichting in voor de partijen in de OV-sector.

Pijler 1: Focus op de kracht van het OV

Het OV maakt banen en activiteiten bereikbaar. Dit betekent vaak en snel reizen in een brede stedelijke ring, met enkele sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. Door een kwaliteitssprong van het OV-netwerk is in 2040 een samenhangend netwerk gerealiseerd binnen de stedelijke regio's en tussen de ruimtelijk-economische kerngebieden van Nederland en over de grens, ook voor goederenvervoer. Vraaggestuurde diensten en deelconcepten als deelauto's, deelfietsen en taxidiensten zijn ver doorontwikkeld en zorgen voor een verschuiving van openbaar en privévervoer naar gedeeld vervoer. Daarmee zijn ze een kwalitatief hoogwaardige aanvulling op het OV-netwerk

De groeiambities voor (inter)nationaal-, regionaal- en goederenvervoer zorgen in de toekomst voor conflicten op de drukke delen in het netwerk. Dit vraagt om een afweging rondom betere benutting van het netwerk en/of investeringen in het netwerk om de capaciteit te vergroten. Keuzes in het netwerk hangen daarbij sterk samen. Per schaalniveau is hieronder de ontwikkelstrategie geschetst.



Het nationale netwerk: verbinding tussen de steden

Het OV vervoert op veilige, duurzame, kosteneffectieve en ruimte-effectieve wijze grote stromen reizigers tussen de steden. Het goed verbinden van economische kerngebieden draagt bij aan de ruimtelijk economische structuurversterking van de economische kernlocaties. Het OV speelt daarmee een belangrijke rol in het oplossen van maatschappelijke opgaven, zeker waar ruimte schaars is.

Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht wordt verder ingezet op intensief aanbod van het openbaar vervoer.

Daar waar door de groei van het OV systeem tegen capaciteits- en kwaliteitsgrenzen aan loopt, voornamelijk in de (hyper)spits, wordt ingezet op het vergroten van de capaciteit. Op de verbindende assen tussen de Randstad en het Noorden, Oosten en Zuiden van het land wordt verdere kwaliteitsverbetering beoogd door nog meer in te spelen op de behoefte van de reiziger. Dit vraagt om maatwerk per as in termen van frequentie, stops en snelheid en hiermee samenhangende strategieën op het gebied van auto, fiets en HOV. De (kosten) effectiviteit, de wijze en het tempo van reistijdverkorting dienen per corridor nader te worden onderzocht.

Rotterdam Centraal: knooppunt van nationaal, stedelijk en internationaal OV



Het internationale en grensoverschrijdende netwerk

De internationale OV strategie bevindt zich hoofdzakelijk op twee schaalniveaus, het niveau van het verbinden van de grensregio's en het snel en duurzaam verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden van onze omliggende landen. Dit doen we door snel aan te sluiten op het Europese HSL-netwerk.

Om de grensregio's beter met elkaar te verbinden en de economische ontwikkeling van deze regio's te ondersteunen zullen IC-netwerken in Nederland gekoppeld worden aan IC-stations over de grens met aansluitingen op HSL-netwerken. Hierbij worden ook de mogelijkheden onderzocht om binnenlandse IC-lijnen (gedeeltelijk) door te trekken naar ons omringende landen. Denk aan een internationale verbinding van Den Haag via Eindhoven met Duitsland en van de Randstad via Groningen naar Duitsland. De wijze en het tempo van de ontwikkeling van deze grensoverschrijdende verbindingen zal in samenwerking met omringende landen worden uitgewerkt.

Om Nederland snel en duurzaam te verbinden met de belangrijkste economische centra van Duitsland, België, Frankrijk en Engeland dient de trein een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto en het vliegtuig tot ca. 6 uur reistijd. Om dit te kunnen bereiken zetten we per landsgrens in op één gebundelde, hoogwaardige verbinding vanuit Nederland met omliggende Europese metropolen. Dit moet een concurrerend alternatief voor de auto en het vliegtuig opleveren (op bestemmingen tot circa 6 uur reistijd). Hiervoor is inzet nodig op het versterken van de HSL-Zuid en het ontwikkelen van een oostelijke corridor Utrecht via Arnhem richting Düsseldorf.



OV in (hoog)stedelijke gebieden

Tot 2040 ligt er een enorme verstedelijkingsopgave, met name in de REOS-gebieden waar ca. 720.000 van de in totaal 945.000 nieuwe woningen zijn voorzien. Gezien de groei in de steden is uitbreiding van het aanbod in stedelijk OV nodig voor een leefbare ontwikkeling van de stad. Op sommige plaatsten leidt de groei nu al tot knelpunten. Uit onderzoek blijkt dat er kansen liggen om een deel van de knelpunten in het Bus, Tram en Metro-netwerk voor de middellange termijn (2030) met quick-wins op te lossen.

Gezien de grote verstedelijkingsopgave is het nodig om ruimtelijke ontwikkelingen en bereikbaarheid goed op elkaar aan te laten sluiten. Door concentratie in het bestaande bebouwd gebied in nabijheid van OV (verdichten) blijft de open ruimte rond de steden open en reizen mensen minder met de auto. Flankerend (ruimtelijk) beleid is noodzakelijk om steden leefbaar te houden. Hierbij valt te denken aan beleid op het gebied van parkeren van fiets en auto, milieuzones, inrichting openbare ruimte.

In een aantal stedelijke gebieden is er sterke samenhang tussen het landelijke en stedelijke OV-netwerk en vormen ze 'communicerende vaten'. Het is een gezamenlijke opgave om de beide systemen elkaar te laten ondersteunen in het belang van de bredere mobiliteit.

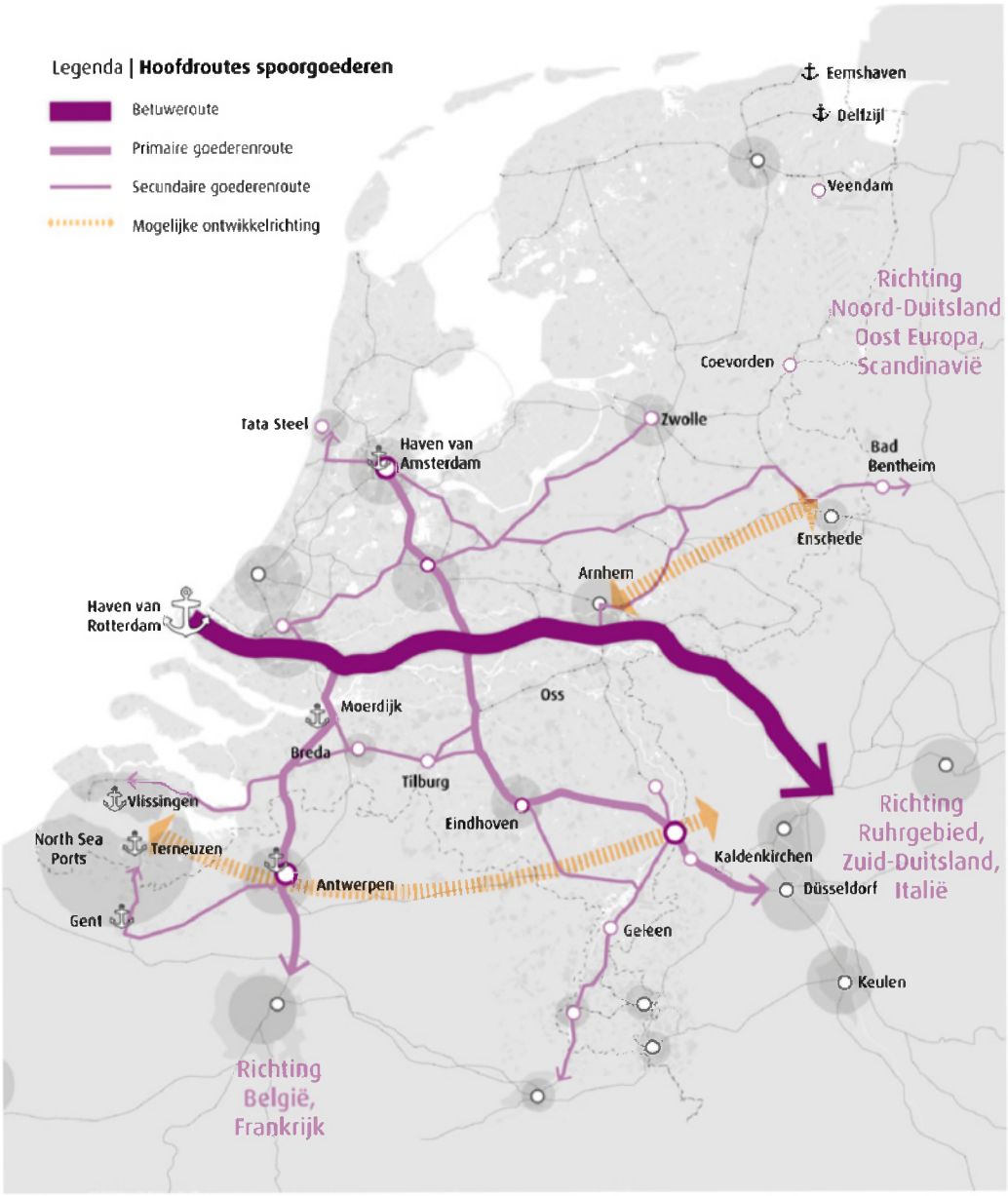
Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio

Ook in de regio buiten de stedelijke gebieden heeft het OV een rol om voorzieningen bereikbaar te houden. Om het OV in deze gebieden verder te verbeteren liggen kansen door gericht het OV te versterken. Op diverse plaatsen in Nederland is al begonnen met deze transitie van traditioneel stads- en streekvervoer naar aantrekkelijke lokale/regionale HOV netwerken. In en rond steden gaat het om het bundelen van hoog-frequente OV lijnen om zo een aantrekkelijker product aan te bieden. Richting 2040 liggen hier, in aanvulling op de sterke HOV-lijnen, kansen vanuit vraaggestuurde mobiliteit (zie pijler 2). Naast het versterken van lokale/regionale HOV netwerken zullen regionale knooppunten deel uitmaken van het OV-netwerk. Per regio zijn kansrijke ontwikkelrichtingen opgenomen (zie onder).

Landelijk netwerksamenhang en goederenvervoer

Juist op intensief gebruikte plekken, vraagt het uitbreiden van capaciteit al snel om omvangrijke investeringen. Dergelijke investeringen worden beter haalbaar als ze meerdere doelen dienen, bijvoorbeeld ten aanzien van internationaal, nationaal, regionaal en goederenvervoer. Bundelen is in het OV-systeem op alle schaalniveaus een goede strategie en heeft een dubbeleffect: het maakt het mogelijk een beter product te bieden en als gevolg daarvan neemt het gebruik van het product toe. Dit resulteert in groei en meer kwaliteit tegen lagere kosten. Voor spoor betekent dit gerichte inzet op een aantal focuscorridors, zonder daarbij de kwaliteit van bestaande verbindingen te verlagen.

De groeiambities voor personen- en goederenvervoer leiden in de periode 2030-2040 tot conflicten op de drukke delen in het spoornetwerk. Om de groeiambitie te realiseren wordt onder meer gezocht naar meer flexibiliteit in de huidige verdeling van capaciteit tussen personen – en goederenvervoer op het spoor. Dit maakt een betere afstemming mogelijk tussen het met vaste frequenties opererende personenvervoer en het in dynamische logistieke ketens opererende goederenvervoer. Daarnaast zetten we zoveel mogelijk in op bundeling van goederenstromen. Inzet daarbij is de Betuweroute optimaal te benutten in samenhang met voldoende capaciteit naar Oldenzaal/Bad Bentheim, Venlo/Kaldenkirchen en Roosendaal/Essen. Hiermee kan ruimte ontstaan op en langs drukke delen van het netwerk (voor bijvoorbeeld verstedelijking) en kansen voor personenvervoer. Met de stedelijke regio's zal worden bekeken of hier ook financiële koppelingen te maken zijn. Na evaluatie van het (effect van het) maatregelenpakket wordt nagegaan of verdere acties in een samenhangende en adaptieve aanpak nodig zijn. De (kosten)effectiviteit, ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en het tempo van een mogelijk andere spoorgoederenroutering (bijvoorbeeld in Oost Nederland) dienen nader te worden onderzocht, in nauwe samenhang met ambities voor personen-vervoer. Inzet is op basis van een integrale analyse zoveel mogelijk win-win situaties te creëren.


Legenda | Hoofdroutes spoorgoederen
Betuweroute
Primaire goederenroute
Secundaire goederenroute
Mogelijke ontwikkelrichting
Eemshaven
Delfzijl
Veendam
Richting
Noord-Duitsland
Oost Europa,
Scandinavië
Coevorden
Tata Steel
Haven van
Amsterdam
Zwolle
Bad
Bentheim
Enschede
Arnhem
Haven van
Rotterdam
Moerdijk
Oss
Breda
Tilburg
Vlissingen
North Sea
Ports
Terneuzen
Eindhoven
Kaldenkirchen
Richting
Ruhrgebied,
Zuid-Duitsland,
Italië
Antwerpen
Düsseldorf
Gent
Geleen
Keulen
Richting
België,
Frankrijk

Om de geschetste ontwikkelrichtingen voor het netwerk verder te concretiseren, te onderbouwen en zo te trechteren naar een aantal specifieke vraagstukken komen we tot de volgende acties:

1. We werken in gezamenlijkheid de kaders en afbakening uit voor zowel de nationale als regionale verdieping van de ontwikkelrichtingen. Dit betreft o.a. de afbakening van het netwerk en toetsingscriteria, waarbij de bijdrage aan de doelen van het TBOV en kosten-effectiviteit belangrijke elementen zijn.
2. ProRail en vervoerders werken in opdracht van de (decentrale) overheden de nationale thema's, zoals internationaal, benutting en innovatie, verder uit. Ten aanzien van het spoornetwerk wordt door ProRail met vervoerders (personen en goederen) de landelijke en internationale samen-hang geborgd. Bovengenoemde kaders worden gebruikt om de verdieping te ondersteunen.
3. Regio's maken in samenwerking met vervoerders en het Rijk een nadere verdieping van de regionale ontwikkelrichtingen. ProRail en vervoerders geven daarbij aan wat de mogelijkheden op het hoofdspoor zijn. De ontwikkeling van een regionale HOV-strategie vraagt daarnaast afstemming met wegbeheerders. Bovengenoemde kaders worden gebruikt om de verdieping te ondersteunen en de resultaten van de regio's vergelijkbaar te houden.

Benutting en innovatie

De inzet op benuttingsmaatregelen heeft de afgelopen jaren laten zien dat een kleine verschuiving van het aantal reizigers de grootste druk in de (hyper)spits kan wegnemen en dat de kostendekkingsgraad van het OV bovendien toeneemt. De potentieel kansrijke maatregelen op dit gebied zetten deels in op veranderingen in de vraagkant, bijvoorbeeld via spreiding van school- en werktijden, werkgeversaanpak en prijsprikkels. En deels zetten ze in op veranderingen in de aanbodkant, bijvoorbeeld via inzet en inrichting van het materieel en halteringsstrategie. Benuttingsmaatregelen kunnen in combinatie met innovaties bijdragen aan een systeemsprong in het OV-netwerk en het spoorsysteem van de 21e eeuw.

Om de ambities voor een veilig, duurzaam, betrouwbaar en slim OV en mobiliteit in de toekomst waar te maken, zetten we daarom ook in op innovaties, die stapsgewijs, sprongsgewijs of op radicale wijze hun intrede doen. Juist bij het beter, slimmer, veiliger en duurzamer benutten van bestaande OV-netwerken en het verhogen van de kwaliteit voor reizigers en omwonenden hebben we innovaties nodig.

Impressie treininterieur van de toekomst



Om de beschikbare capaciteit beter te benutten, investeringen beter in te kunnen zetten en de aantrekkelijkheid van het OV te vergroten komen we tot de volgende acties:

4 Bij knelpunten onderzoeken we breed de opties van het beter benutten alvorens over te gaan tot nieuwe investeringen: Rijk en regio bekijken nationaal en per regio welke maatregelen het meest effectief lijken en initiëren indien nodig pilots op de maatregelen alvorens wordt overgegaan tot regionale of nationale opschaling.

5 Gezien de hoge vraag wordt op het hoofdrailnet ingezet op pilots met prijsprikkels en op pilots met een andere inzet en inrichting van het materieel.

6 Rijk en regio's continueren de bestaande inzet op spitsmijding in stedelijke regio's met bijvoorbeeld (experimenten met) slimme producten, tarieven, gezamenlijke afspraken en marketing. Regio's willen ook experimenteren met regionaal maatwerk en drempelbijdragen in stedelijk/regionaal OV voor reizigers met een OV-studentenkaart.

7 Het Rijk, ProRail, vervoerders en evt. andere partijen onderzoeken voor het einde van 2019 of, en zo ja op welke wijze, aanpassingen in de normeringen mogelijk zijn die de bestaande trein- en/of spoorinfrastructuurcapaciteit (kosten)efficiënter benutten, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en de bereikbaarheid van economische kerngebieden of landsdelen. Waar nodig en mogelijk kan dit leiden tot optimalisaties in de wet- en regelgeving.

8 Rijk, regio's, vervoerders, ProRail en kennispartijen starten in 2019 een gezamenlijke adaptieve innovatie-agenda die innovatie aanjaagt en met elkaar verbindt. Samen gaan we deze innovaties en acties prioriteren, en waar mogelijk gezamenlijk besturen en financieren.

9 We werken met de uitrol van ERTMS, innovaties in automatische voertuigen en verdere automatisering van de be- en bijsturing toe naar het spoorsysteem van de 21e eeuw (digital railways), waarin het systeem volledig wordt uitgenut waar dat nodig is.

Ontwikkelrichting OV-netwerk per regio:

Het onderzoek in het kader van het Toekomstbeeld OV heeft per landsdeel de volgende ontwikkelrichtingen opgeleverd bovenop de hierboven genoemde nationale ontwikkelrichtingen. De concretisering van deze ontwikkelrichtingen verschilt per landsdeel. Met deze ontwikkelrichtingen wordt niet vooruit gelopen op de besluitvorming in het MIRT.

Noordelijke Randstad
In de Noordelijke Randstad is op middellange en lange termijn, met name in en rondom Amsterdam, structurele capaciteitsuitbreiding op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau noodzakelijk. Dit is nodig om knelpunten op te lossen, zowel regionaal, nationaal en internationaal. Daarnaast is dit noodzakelijk om ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en om beleidsdoelstellingen (zoals de autoluwe stad) te kunnen realiseren. Deze netwerkingrepen hebben een positief effect op alle netwerkniveau's, van lokaal tot internationaal. Dit vraagt grootschalige en kostbare ingrepen die in een ontwikkelstrategie worden uitgewerkt met oog voor effectiviteit en fasering. Dit dient integraal te worden uitgewerkt in het kader van het regionale Toekomstbeeld OV, waarin het effect op de grote (nationale) OV-knooppunten (zoals Amsterdam Zuid, Centraal, Bijlmer en Schiphol) nadrukkelijk onderdeel van studie en afweging is. Daarbij is het zaak om slimme ingrepen te plegen in het netwerk die zoveel mogelijke doelen dienen: capaciteit spoor, capaciteit stedelijk/regionaal netwerk, opvangen groei en ontsluiten grote ontwikkellocaties.

Zuidelijke Randstad
In de Zuidelijke Randstad is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau om BTM-knelpunten op te lossen, de groei van de steden op te vangen en ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren. In Rotterdam betekent dat, naast het intensiveren en maximaal benutten van de metro het toevoegen van nieuw rivierkruisend OV. In Den Haag gaat het om het versterken van het stedelijk OV, onder andere op de corridor Den Haag – Binckhorst – Zoetermeer en de corridor naar Den Haag Zuidwest. Om de (nieuwe) ontwikkellocaties tussen Dordrecht en Den Haag beter bereikbaar te maken en mogelijk ook de Rotterdamse metro te ontlasten is het kansrijk de frequentie te verhogen op de Oude Lijn en nieuwe stations toe te voegen tussen Dordrecht en Den Haag (een S-Bahn concept is de eerste te onderzoeken ontwikkelrichting). De effectiviteit, de wijze en fasering van het versterken van het stedelijk/regionaal OV in relatie tot de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient in de werkplaats Metropolitaan OV en verstedelijking verder te worden uitgewerkt. De regio is via de HSL-Zuid goed verbonden op het Europese HSL-netwerk. Een directe internationale verbinding via Eindhoven richting Duitsland vergt nadere uitwerking die alleen in samenhang met het binnenlandse IC-product kan worden beschouwd.

Midden Nederland
In Midden-Nederland is capaciteitsuitbreiding van het OV-systeem noodzakelijk om knelpunten aan te pakken en de verstedelijkingsopgave te faciliteren. IC-bediening van voorstadstations bij Utrecht biedt kansen Utrecht Centraal en de Uithoflijn te ontlasten. In combinatie met hoogwaardige tangentiële OV-verbindingen biedt dit bovendien de kans om de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren. De introductie van mogelijke nieuwe IC-stations heeft effect op het landelijk netwerk. Het effect, de wijze en het tempo van deze strategie dient in het kader van het regionaal programma UNed nader te worden uitgewerkt. Productdifferentiatie op het spoor biedt kansen om de reistijden te verkorten richting Arnhem (in combinatie met internationaal vervoer), Den Haag/Rotterdam en mogelijk Amersfoort. Dit behoeft nadere uitwerking per corridor in samenhang met regionaal (H)OV-systeem en toekomstige ontwikkellocaties. »

Noord-Nederland
Noord-Nederland is gebaat bij een goed regionaal OV-product (combinatie van bussen en regionale spoor) en een sterke verbinding met de Randstad. Op de verbinding met de Randstad moeten de kansen om te versnellen zo veel mogelijk worden benut. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het Noorden als vestigingslocatie. Zowel Noord- als delen van Oost-Nederland profiteren van een reistijdverkorting tussen Zwolle en Amsterdam. Dat maakt deze verkorting van de reistijd het meest kansrijk. De (kosten)effectiviteit, wijze en fasering van deze en verdere reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en de Randstad dienen nader te worden onderzocht. Het is kansrijk om door beperkte uitbreiding van het netwerk nieuwe bestemmingen te verbinden met het spoor (bijvoorbeeld Stadskanaal). Verdere kansen voor versterking van het (H) OV-netwerk moeten nadrukkelijk in samenhang met de 'brede mobiliteit' en ruimtelijke opgaven onderzocht worden.

Oost-Nederland
In Oost-Nederland is doorkoppeling van een aantal regionale spoorverbindingen over de hoofd-knopen heen kansrijk: Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn, Achterhoek – Heyendaal (universiteit Nijmegen) en Noord-Limburg (Venray) – Arnhem. Datzelfde geldt voor de introductie van snelle treinen op een aantal regionale verbindingen: Nijmegen – Venray, in de Achterhoek en Zwolle – Twente. De effectiviteit en consequenties dienen nader te worden onderzocht, mede in relatie tot (de mogelijkheden van) versterking van het HOV-netwerk. Dat geldt in het bijzonder voor de 'draaischijf' Arnhem (Oost). Bij een frequentieverhoging op de corridor Amsterdam – Utrecht – Arnhem ontstaat ruimte voor productdifferentiatie. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe een reistijdverkorting effectief tot stand kan worden gebracht op de corridor Utrecht – Arnhem in relatie tot internationale ambities op de verbinding Utrecht via Arnhem richting Düsseldorf (Europees HSL-netwerk). Datzelfde geldt voor een goederenroutering van de Betuweroute naar Bad Bentheim in combinatie met een snelle verbinding Arnhem – Hengelo, die drukke delen in de Randstad ontlast. De effectiviteit, wijze en fasering van deze omvangrijke ingrepen vraagt nader onderzoek. De doorontwikkeling van het spoorknooppunt Zwolle moet in samenhang met het gehele spoor-netwerk in Noord- en Oost-Nederland worden bekeken.

Zuid-Nederland
Voor Zuid-Nederland zetten we in op het versnellen van de verbindingen vanuit Zeeland, Noord-Brabant en Limburg met de Randstad en wegen we alternatieve lijnvoeringen nader af. De groei op het spoor heeft een negatief effect op de robuustheid. We leggen focus op het oplossen van zwakke plekken in het netwerk waarmee we de robuustheid versterken en capaciteit op het spoor verder vergroten, met oog voor de reizigerseffecten. De internationale bereikbaarheid wordt versterkt via de knooppunten Breda, Eindhoven en via Maastricht/Heerlen. Via Breda door optimale ontsluiting op de HSL-Zuid en voor Zuid-Limburg en Brainport Eindhoven door betere aanhaking op de HSL-knopen in Duitsland en België. Een directe internationale verbinding vanuit de Zuidelijke Randstad via Eindhoven richting Duitsland vergt nadere uitwerking die alleen in samenhang met het binnenlandse IC-product kan worden beschouwd. Noord-Brabant kent, behalve enkele grote steden met verdichtingsopgaven aan het spoor, een geografie met veel middelgrote kernen en economische concentraties zonder treinstation. Daarom is onderzoek noodzakelijk om te komen tot een samen-hangende uitwerking van het regionale mobiliteitssysteem (inclusief spoor), met een nadrukkelijke rol voor HOV bus, fiets en 'mobility-hubs'. Zuid-Nederland kenmerkt zich daarbij als een ideale proeftuin voor innovatie. Voor de verbinding Breda – Utrecht wordt een vernieuwend HOV-concept uitgewerkt en worden voor het onderliggend netwerk diverse nieuwe mobiliteitsdiensten ontwikkeld.

Pijler 2: Drempelloos van deur-tot-deur

In 2040 reizen alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze van A naar B. Het openbaar vervoer is daarbij een onderdeel van het totale mobiliteitssysteem en speelt daarin een belangrijke rol door met beperkt ruimtegebruik op een veilige en duurzame wijze grote groepen reizigers te vervoeren. Andere modaliteiten hebben hun eigen sterke krachten.
Op afstanden tot ongeveer 15 kilometer is de (e-)fiets een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit. De combinatie van OV en fiets is daarom de meest gewenste mobiliteitsoplossing in grootstedelijke gebieden. De auto biedt met name buiten stedelijk gebied op afstanden boven 15 kilometer veel vrijheid, snelheid en flexibiliteit, vooral in gebieden waar het OV door onvoldoende bundeling van reizigers minder sterk aanwezig is. Naast OV, eigen auto en eigen fiets bestaan taxidiensten en diverse vormen van vrijwilligersvervoer. Ook allerlei deelconcepten met bijvoorbeeld auto's, fietsen en stepjes zijn sterk in opkomst. Deze spelen een belangrijke rol in de "last mile" zorgen in de combinatie met het OV voor minder parkeerdruk in stedelijke gebieden. Op termijn kunnen ook autonome (deel) voertuigen nog aan het assortiment van mobiliteitsvormen worden toegevoegd.

Om alle modaliteiten en mobiliteitsdiensten optimaal te gebruiken zijn ketenmobiliteit en "Mobility as a Service" belangrijke ontwikkelingen. Reizigers staan daarbij op de eerste plaats en ondervinden zo weinig mogelijk tot geen last van overstappen tussen modaliteiten en mobiliteitsdiensten. De reiziger ervaart de verplaatsing van A naar B als één reis, ook al bestaat die uit diverse onderdelen en modaliteiten. In 2040 is dit voor alle reizigers geoptimaliseerd. Ook voor reizigers met een handicap is de reis toegankelijk.

Knooppunt als onmisbare schakel in mobiliteitsketen

Om de reiziger optimaal te laten reizen en makkelijk in, uit en over te stappen zetten we in op kwalitatief hoogwaardige opstap- en knooppunten tussen de verschillende modaliteiten en schaalniveaus zowel binnen als buiten het stedelijk gebied. Naast de komst van diverse functies op het knooppunt zelf (bijvoorbeeld horeca, winkels, pakketdiensten) zijn het interessante plekken voor ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen). Knooppunten moeten daarom in samenhang worden bezien met hun omgeving en rol in de openbare ruimte. Knooppunten zijn daarbij als schakel tussen de modaliteiten cruciaal in het aanbod van hoogwaardig OV in de regio. Dit gaat niet alleen over infrastructuur, maar ook over naadloze mobiliteitsoplossingen (bijvoorbeeld goede aansluitingen tussen modaliteiten).

Ter ondersteuning van deze integrale aanpak is een handelingsperspectief ontwikkeld van deze integrale aanpak, waarbij samenwerking en delen van informatie essentieel zijn. De ruimte op en rondom knooppunten is vaak schaars: het zijn aantrekkelijke plekken voor vestiging, tegelijkertijd moet er voldoende flexibiliteit en ruimte blijven in het ontwerp van en rondom het knooppunt voor toekomstige ontwikkelingen zoals extra vervoerscapaciteit, nieuwe vervoerders of vervoersconcepten en de gewenste energietransitie bijvoorbeeld in de vorm van laadinfrastructuur. Daarbij speelt per regio de vraag of we inzetten op een strategie van verdere verdichting rondom een beperkt aantal bestaande hoofdknopen óf moeten we kiezen voor nieuwe grote knooppunten en/of meer spreiding van reizigers over kleiner stations in de drukkere regio's. Volgt de mobiliteitsinfra daarbij de woningbouwopgave of andersom? Naast de ontwikkeling van treinstations en belangrijke busstations moet ook goed gekeken worden naar de kleinere knooppunten in de omgeving, bijvoorbeeld mobiliteitsknooppunten in woonwijken waar diverse deelconcepten beschikbaar zijn of reguliere bushaltes.

Om kwalitatief hoogwaardige knooppunten te realiseren, komen we tot de volgende acties:

10 Rijk, regio en andere betrokkenen gebruiken voortaan het handelingsperspectief vroegtijdig. Dit dient als hulpmiddel bij de planvorming voor het ontwikkelen van (nieuwe) knooppunten zodat duidelijk wordt wat nodig is om aan gestelde capaciteits- en kwaliteitseisen voor de betreffende functie van de knoop te voldoen. Daarbij gaan we uit van gezamenlijke ontwikkeling van de mobiliteitsfunctie en de gebiedsontwikkeling in de vaak schaarse ruimte, inclusief mogelijkheden voor integrale aanbesteding, financiering en bekostiging.

11 Bezien we op welke knooppunten de grootste veranderingen worden verwacht en aan de hand hiervan wordt toegewerkt naar een actie-agenda voor knooppunten in 2021. Een hulpmiddel daarbij is de transfertoets knooppunten, die op basis van de verdere netwerkuitwerking nog zal worden uitgevoerd.

Station Harderwijk



Open en toegankelijk

Voor de reiziger is nog veel winst te halen als aanbieders data beter delen. Denk aan het plannen, regelen en betalen van een reis van deur tot deur. Bovendien kunnen daardoor het aanbod van vervoer en de bijbehorende investeringen beter worden afgestemd op de vraag van alle groepen van reizigers. Ook ontstaat een level-playing-field voor nieuwe toetreders en innovatieve dienstverlening en kunnen de prestaties van de sector beter worden gemonitord.

Om een drempelloze reis te creëren voor alle reizigers komen we tot de volgende acties:

12 Rijk neemt de regie op een nationaal actieplan om samen met regio's alle mogelijke reizigers-verplaatsingen- en betaaldata (waar mogelijk ook buiten OV) actief beschikbaar te stellen en aan elkaar te koppelen. Dit gebeurt met inachtneming van de privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid. Wanneer in 2020 (na evaluatie) nog onvoldoende voortgang is geboekt, wordt besloten of wetgeving nodig is.

13 De concessieverlenende partijen spreken af bij elke nieuwe OV-concessie eisen te stellen aan de openstelling van data, met inachtneming van de privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid.

14 Aanbieders van andere relevante vormen van mobiliteitsdiensten (waaronder MaaS-aanbieders) worden zo mogelijk verplicht data open te stellen, met inachtneming van de privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid.

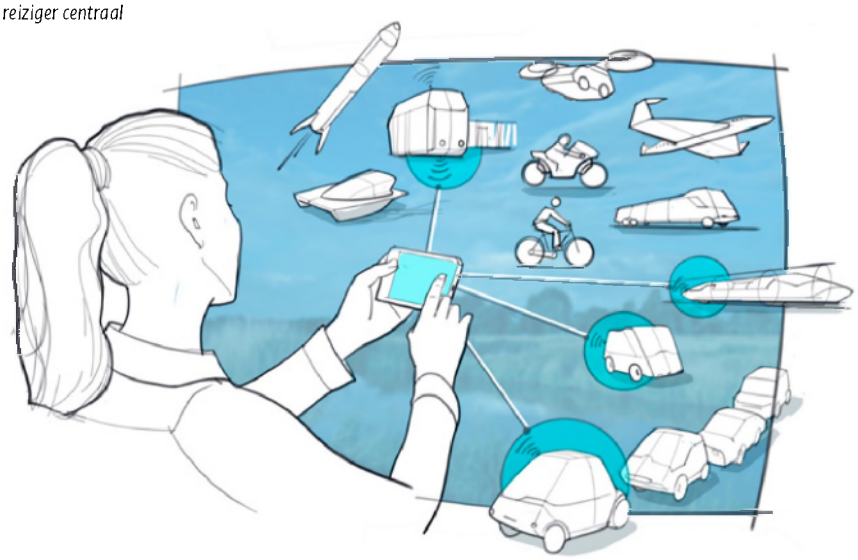
15 We continueren de inzet op gemakkelijker betalen via het NOVB-werkprogramma OV betalen.

16 Decentrale overheden ontwikkelen samen met betrokken partijen een Model Informatieprofiel Knooppunten (MIK), in navolging van het MIPOV (Model InformatieProfiel OV). En zoveel mogelijk gebruik makend van bestaand materiaal als 'dashboard deur tot deur' en 'Maak plaats!'.

17 We streven naar volledig toegankelijk OV in 2040 conform het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Ook bij introductie van nieuwe diensten en mobiliteits-aanbieders is oog voor toegankelijkheid en inclusiviteit.

18 We combineren gelden voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en maken we gebruik van innovaties uit digitalisering en vraaggestuurde mobiliteit.

MaaS zet de reiziger centraal





Vraaggestuurde mobiliteit biedt hoogwaardig OV

Vraaggestuurde mobiliteit

De reiziger is gebaat bij een drempelloze reis van A naar B. Dit betekent dat de aansluiting van het OV op andere modaliteiten verder moet worden gefaciliteerd om aan deze vraag tegemoet te komen. Naar verwachting zullen nieuwe vraaggestuurde, zoals deelfietsen en deelauto's, en HOV-busconcepten binnen handbereik komen en in deze behoefte kunnen voorzien. Vraaggestuurde concepten ontstaan vooral in steden, in meer landelijk gebied gaat dit niet altijd vanzelf. Dit vergt een goede inrichting van nieuwe vervoersconcessies en bundeling van geldstromen voor bijvoorbeeld doelgroepenvervoer om zo de kwaliteit te behouden of te verbeteren. Daarbij blijven we zorgen voor zelfstandige toegankelijkheid, afstemming op andere vormen van OV en duidelijkheid over voorwaarden, tarieven, ticketing en betaalmogelijkheden.

Om vraaggestuurde mobiliteit met een goede kwaliteit te bieden komen we tot de volgende acties:

19 Concessieverlenende overheden differentiëren in het OV-aanbod om dit beter te laten aansluiten op de vraag.
20 Rijk en Regio gaan met andere partijen landelijke afspraken maken over interoperabiliteit en regulering met het oog op borging van publieke belangen als toegankelijkheid en betaalbaarheid, onder andere op basis van bestaande en nieuwe pilots met MaaS.
21 Concessieverleners bieden ruimte aan hun concessiehouders, (nieuwe) marktpartijen en de samenleving om kansen voor vraaggestuurde mobiliteit te benutten

Pijler 3: Veilig, duurzaam en efficiënt OV

In 2040 is de forse groei van het OV ingevuld vanuit de beginselen van people, planet en profit. Partijen hebben niet alleen uitwerking gegeven aan het klimaatakkoord, maar wegen consequent en nadrukkelijk de omgevingseffecten mee bij besluitvorming. De sector gaat verantwoord om met grondstoffen en publieke middelen. Er wordt rekening gehouden met toekomstige generaties, de leefbaarheid en veiligheid. Er is draagvlak in de samenleving. Veiligheid wordt continue verbeterd. Op basis van grondige kennis worden verstandige investeringskeuzes gemaakt. Het particuliere wagenpark is grotendeels schoon, maar in stedelijke gebieden wordt voorrang gegeven aan OV en fiets. Internationaal bezien heeft het Nederlandse OV de toppositie behouden door de innovatieve instelling.

Duurzaamheid en klimaat

Het OV is al erg duurzaam en hard op weg naar emissievrij. Het OV levert dan ook een belangrijke bijdrage aan de doelen van het klimaatakkoord. Op het spoor resteert een laatste transitie van fossiel naar duurzaam omdat op enkele trajecten nog dieseltreinen rijden. In het busvervoer gaat de transitie sneller, dit wordt in 2030 emissievrij. Richting 2040 streven we naar verdere ontlasting van het binnenstedelijk gebied door maximaal sturen van het goederenvervoer via de Betuweroute. We kijken breed naar de alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via andere vervoersmiddelen en buisleidingen. Daarmee bieden we meer ruimte voor binnenstedelijke woningbouw en optimale benutting van het spoornetwerk.

Om met het OV een bijdrage te blijven leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen komen we tot de volgende acties:

22 De sector is in 2030 vrijwel geheel zero emissie.
23 Alle OV-aanbieders gebruiken in 2030 100% groene stroom en hanteren bij aanleg, beheer en onderhoud en in de operatie de principes van circulariteit.
24 De sector verbruikt de helft minder primaire grondstoffen in 2030 en is 100% circulair in 2050.
25 We houden rekening met de veranderingen in het klimaat in de operationele en crisisorganisaties, maar ook via onze keuzes bij het aanleggen en vernieuwen van infrastructuur (bijvoorbeeld in materiaalgebruik/locatiekeuze).



Elektrische bussen: bijdrage aan een schone leefomgeving

Veiligheid en leefbaarheid

Het OV in Nederland is een veilige vorm van vervoer. Met de fors toenemende drukte op het spoor en in het OV komen zonder aanvullende maatregelen de veiligheid en de leefbaarheid echter onder druk te staan. Om de veiligheid en leefbaarheid te blijven borgen zijn daarom aanvullende maatregelen en investeringen nodig. Bij de voorziene groei in het OV en op het spoor willen we de impact op de omgeving minimaal gelijk houden en waar mogelijk die verder verminderen. Ook het veiligheidsniveau willen we minimaal gelijk houden, waarbij het gaat om alle soorten veiligheid: spoorveiligheid, transferveiligheid, verkeersveiligheid, externe veiligheid, sociale veiligheid en cybersecurity. Vanwege mobiliteit, doorstroming en veiligheid hebben we de ambitie om op basis van een risicogestuurde aanpak te komen tot een reductie van het aantal overwegen. Dit vergt een gezamenlijke inspanning.

Om de impact op de leefbaarheid en veiligheid minimaal gelijk te houden bij een toenemende groei komen we tot de volgende acties:

26 ERTMS wordt stapsgewijs, geprioriteerd naar maatschappelijke baten, ingevoerd richting volledige dekking rond 2050.
27 Rijk, ProRail en wegbeheerders blijven samenwerken aan een risicogestuurde overwegenaanpak en nieuwe overwegen worden vermeden, zowel uit het oogpunt van veiligheid als doorstroming.
28 We werken aan een robuust systeem (Basisnet) voor het spoor waarbij veiligheid van omwonenden, het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkeling in balans zijn.
29 OV-partijen vormen met elkaar een kennisplatform om actuele kennis en ontwikkelingen te delen, van elkaar te leken en elkaar te ondersteunen in de aanpak van cybersecurity.
30 Externe effecten als geluid, trillingen en overwegen worden integraal meegenomen in het ontwerp en de bijbehorende kostenraming. We wegen deze omgevingseffecten nadrukkelijk mee bij besluitvorming over uitbreiding van het OV.

Slim combineren met ruimtelijke ontwikkeling en bekostigen

Gezien de eerder genoemde verstedelijkingsopgave is het van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen en de ontwikkeling van mobiliteit hand in hand gaan. Om de mobiliteitsgroei aan te kunnen en tegelijkertijd steden leefbaar en aantrekkelijk te houden, is flankerend (ruimtelijk) beleid noodzakelijk, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren van fiets en auto, milieuzones, inrichting openbare ruimte. In het landelijk gebied worden OV-assen versterkt zodat deze bijdragen aan het vitaal houden van dunner bevolkte gebieden.

Veel van de huidige middelen ten behoeve van OV-investeringen zijn al belegd en extra middelen zijn beperkt, mede doordat de kosten voor beheer, onderhoud en vernieuwing zullen toenemen. Daarom zijn in het kader van het Toekomstbeeld diverse denkrichtingen verkend van aanvullende en alternatieve vormen van bekostiging en financiering. Nu is van belang dat in concrete casussen en projecten praktijkinzichten worden opgedaan. Dit kan helpen om de bekostiging van (infrastructurele) projecten rond te krijgen en het wordt duidelijker wat het potentieel van diverse maatregelen is. Ook wordt duidelijker of er beperkende wet- of regelgeving in de weg staat. Door de studiegroep Alternatieve Bekostiging Ruimtelijke Gebiedsontwikkeling zal onder leiding van de secretaris-generaal van IenW het komende jaar breed gekeken worden naar diverse vormen van bekostiging van opgaven in het ruimtelijk domein, waaronder bereikbaarheid.

Om te zorgen voor voldoende bundeling en effectieve inzet van investeringsgelden om zo ruimtelijk-economische ontwikkeling duurzaam te faciliteren komen we tot de volgende acties:

31 Wordt per gebied ingezet op die modaliteiten die daar het best tot hun recht komen: OV en op korte afstanden de fiets in en tussen (binnen)steden, vraagafhankelijke concepten bij te weinig vervoervraag voor bundeling.

32 Ontwikkelen Rijk en regio een integrale bereikbaarheids- en verstedelijkingsstrategie waarbij ruimtelijke verdichting zoveel mogelijk plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied, gekoppeld aan bestaande OV-verbindingen en knooppunten. Dit krijgt nu onder andere al vorm in diverse MIRT-onderzoeken in de bereikbaarheidsprogramma's.

33 Maken overheden in verstedelijkingprogramma's een koppeling met de mobiliteitsopgaven middels afspraken over frequentieverhoging, (dedicated) uitbreiding in de vorm van HOV of integratie van railgebonden openbaar vervoer met het stedelijk gebied.

34 Wordt voortaan bij gebiedsontwikkeling in de ruimtelijke programmering integraal het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk inclusief financierings- en bekostigingsvraagstukken opgepakt. Vooral op drukke delen van het netwerk en daar waar de ruimte beperkt is vraagt dit vaak om extra inzet op OV, fiets en ontwikkeling van de knooppunten.

35 Worden door het Rijk deze principes ook meegenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Via de provinciale Omgevingsvisies, provinciale en regionale mobiliteitsstrategieën en verstedelijkingsagenda's geven ook de regio's richting aan de ambities voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.



Stedelijk vervoer hand in hand met hoogstedelijke ontwikkeling

Van contouren naar resultaten

In het perspectief van bredere mobiliteit

Het realiseren van de ambities die in deze contouren zijn geschetst vraagt forse inspanningen van alle partijen. Iedereen is zich daarvan bewust. Nederland aantrekkelijk en bereikbaar houden kost (gezamenlijke) inzet van kennis, expertise en bestuurlijke inspanningen. Het Toekomstbeeld OV is een goed voorbeeld van zo'n gezamenlijke inspanning. Daarnaast heeft het realiseren van de ambities een prijskaartje. Wat de hoogte van dit prijskaartje precies zal zijn, is nu nog niet met zekerheid te zeggen, omdat hierover binnen het kader van de contouren nog veel keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld over ambitieniveau, benuttings- en oplossingsmogelijkheden en fasering. Er zijn nog veel vervolgstappen te zetten op de weg naar investeringsbeslissingen, zoals beslissingen in het kader van MIRT of vorming van het Mobiliteitsfonds.

Op basis van de uitgevoerde, zeer globale doorrekeningen van de netwerkalternatieven is gebleken dat voor het realiseren van de opgaven en de ambities een fors hoger bedrag nodig is dan beschikbaar is bij het huidige, jaarlijkse investeringsvolumes van partijen: volgens genoemde doorrekeningen is voor de meer ambitieuze plannen voor het OV-netwerk, afhankelijk van het gewenste ambitieniveau en maatwerk, een bedrag van circa 10 miljard tot enkele tientallen miljarden euro's benodigd tussen nu en 2040. Dit is aanvullend aan het bedrag dat tot 2030 is begroot. Bij die berekeningen zijn de kosten voor bijvoorbeeld kwaliteitsverbeteringen van knooppunten niet betrokken.

Binnen het Toekomstbeeld OV is een verkenning uitgevoerd naar alternatieve vormen van bekostiging en financiering van openbaar vervoer. Ook daaruit blijkt het van belang dat investeringen in de (fysieke) infrastructuur onderdeel uitmaken van een ruimtelijk-economische beleid voor een gebied en een bijpassende mobiliteitsstrategie. De bereikbaarheidsprogramma's zijn goede voorbeelden van zo'n integrale benadering. Door integraal te werken kunnen investeringen in het OV beter renderen. Vervoerders kunnen, door hun vervoeraanbod te optimaliseren, geld in de exploitatie vrijspelen dat ingezet kan worden voor verbetering van de kwaliteit van het product. De recente aanpassing van MIRT-spelregels en de vorming van het Mobiliteitsfonds zijn in dit verband van belang: het zijn noodzakelijke moderniseringen om maatregelen breder te kunnen afwegen. De spelregels voor het Mobiliteitsfonds worden op dit moment ontwikkeld en in de Mobiliteitsagenda wordt de richting neergezet voor het mobiliteitssysteem als geheel.

Om de principes en actielijnen uit deze contourennota te realiseren komen we tot de volgende acties:

36 We onderzoeken of er wijzigingen nodig zijn in de concessiesystematiek en de verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen partijen bijvoorbeeld ten aanzien van bekostiging, systeemintegratie en data.

37 Rijk en regio zetten zich in om baathebbers te laten meebetalen en alternatieve, aanvullende bronnen (zoals grondexploitatie, parkeergeld en vastgoed) aan te boren ten behoeve van OV investeringen.
38 Regio's gaan – waar daarvoor draagvlak is – alternatieve vormen van bekostiging en financiering doorontwikkelen ten behoeve van een regionaal mobiliteitsfonds waarop de regio gezamenlijk stuurt.
39 Binnen de gebiedsprogramma's worden business cases ten aanzien van integrale ontwikkeling verder uitgewerkt. Mede op basis daarvan worden concrete acties, op decentraal en Rijksniveau, verder uitgewerkt.
40 De criteria van het Mobiliteitsfonds worden zodanig dat een meer integrale afweging van opgaven en maatregelen wordt bevorderd. Aan de voorkant dient een goede wisselwerking te zijn tussen mobiliteit en ruimtelijk beleid.

Marsroute

Met het opstellen van deze contouren zijn we tot een meer integrale benadering gekomen van het openbaar vervoer. Deze samenwerking zetten we vanaf nu in een aangepaste vorm door: de principes en acties worden in gang gezet, gemonitord en eventueel bijgestuurd. De principes en acties zijn niet in beton gegoten of bindend, gezien de vele mogelijke (on)verwachte ontwikkelingen tot 2040. Ook is er nog verdere uitwerking nodig van de acties, bijvoorbeeld op financieel gebied. Partijen beschouwen de contouren van het Toekomstbeeld OV als de agenda van de gezamenlijke partijen in de OV-sector. De acties worden omgezet in uitvoeringstrajecten en de principes worden onder meer in de NOVI ingebracht. De verdere netwerkuitwerking zal gaandeweg leiden tot MIRT-onderzoeken. In de (strategische) BO MIRT overleggen komen de uitvoeringstrajecten bestuurlijk samen.

De samenhang tussen de verschillende ambities op het gebied van OV worden in ieder geval periodiek besproken aan de landelijke OV- en spoortafel, maar ook in regionale overleggen, zoals via het IPO. In geval van conflicterende belangen, bijvoorbeeld als keuzes gunstig uitvallen voor enkele partijen en ongunstig uitvallen voor andere partijen, kan dit bestuurlijk worden geagendeerd, waarbij deze contouren een leidraad vormen.

Om tot gedegen uitvoering van de acties te komen:

41 Omarmen we als Rijk, regio's, vervoerders en ProRail de geschetste principes
42 Gaan we als Rijk, regio's, vervoerders en ProRail met deze principes aan de slag in een adaptief programmatische aanpak. Hiermee worden de principes en de samenhang van acties bewaakt.
43 Wordt de voortgang van deze adaptief programmatische aanpak elk half jaar besproken door de stuurgroep Toekomstbeeld OV en elk jaar op de OV- en Spoortafels
44 Continueren we de ontwikkeling van monitoringsinstrumenten als het dashboard Deur-tot-Deur en OV klantenbarometer, daarbij aansluitend op deze contourennota.
45 Worden de uitkomsten van deze instrumenten elk jaar besproken op de OV- en spoortafels om tot beleidsevaluatie en eventuele bijstelling te komen.
46 Wordt een afspraak gemaakt over periodieke monitoring en actualisering van het Toekomstbeeld OV. Nog in 2019 zal met de nieuwe decentrale bestuurders nadere invulling worden gegeven aan de geformuleerde actielijnen.

Eerste stappen: overzicht acties

Hieronder is een overzicht opgenomen van de actielijnen zoals die in de vorige hoofdstukken van de contouren van het toekomstbeeld OV staan beschreven.

Omwille van de overzichtelijkheid zijn de acties hier kort en bondig beschreven. De uitgebreidere beschrijving is te vinden in betreffende paragraaf. Het betreffen nadrukkelijk de eerste stappen om tot realisatie van deze contouren te komen.

	ActieNr.	Omschrijving	Wie (initiatief)
Pijler 1 Kracht van het OV	1	Uitwerken van kaders en afbakening voor regionale en nationale verdieping van ontwikkelrichtingen.	Allen
	2	Uitwerken van nationale thema's en landelijke samenhang van het spoornetwerk borgen.	Allen
	3	Verdiepen van regionale ontwikkelrichtingen.	Allen
	4	Bij knelpunten onderzoek naar opties om de bestaande netwerken beter te benutten.	Allen
	5	Op het hoofdrailnet pilots uitvoeren.	Rijk, NS en ProRail
	6	Inzet op spitsmijding in stedelijke regio's.	Rijk en regio's
	7	Onderzoeken naar aanpassingen in de normeringen.	Rijk, vervoerders en ProRail
	8	Opstellen gezamenlijke adaptieve innovatie agenda.	Allen
	9	Toewerken naar het spoorsysteem van de 21e eeuw.	Allen
Pijler 2 Drempelloze reis	10	Toepassen handelingsperspectief bij het ontwikkelen van knooppunten.	Allen
	11	Opstellen actieagenda voor (regionale) knooppunten in 2021.	Allen
	12	Regie nemen om een nationaal actieplan op te stellen rond open data.	Rijk
	13	Voorwaarden stellen bij nieuwe concessies ten aanzien van open data.	Rijk en regio's
	14	MaaS-aanbieders verplichten data open te stellen.	Rijk en regio's
	15	Continueren van de inzet op gemakkelijker betalen.	Allen
	16	Ontwikkelen van een Model Informatieprofiel Knooppunten.	Regio's
	17	Streven naar volledig toegankelijk OV	Allen
	18	Combineren van gelden voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer.	Rijk en regio's
	19	Vorm van OV aanpassen op de vraag in betreffende gebieden.	Rijk en regio's
	20	Afspraken maken over interoperabiliteit en regulering.	Rijk en regio's
	21	Ruimte bieden aan marktpartijen en de samenleving.	Rijk en regio's

	ActieNr.	Omschrijving	Wie (initiatief)
Pijler 3 Veilig en efficiënt	22	Hele sector is vrijwel zero emissie in 2030.	Allen
	23	Gebruik groene stroom en principes van circulariteit in 2030.	OV-aanbieders en ProRail
	24	Helft minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en 100% circulair in 2050	Allen
	25	Rekening houden met klimaatveranderingen	Allen
	26	ERTMS stapsgewijs invoeren.	Allen
	27	Voortzetten overwegenaanpak.	Rijk, ProRail en wegbeheerders
	28	Werken aan een robuust systeem voor het spoor (Basisnet).	Allen
	29	Vormen van kennisplatform cybersecurity.	Allen
	30	Meenemen externe effecten bij besluitvorming.	Allen
	31	Inzetten op sterkste modaliteiten per gebied.	Allen
	32	Ontwikkelen van een integrale bereikbaarheids- en verstedelijkingsstrategie.	Rijk en regio's
	33	Koppeling in verstedelijkingsprogramma's maken met mobiliteitsopgaven.	Rijk en regio's
	34	Integraal oppakken ruimtelijke programmering en bijbehorend mobiliteitsvraagstuk	Rijk en regio's
	35	Meenemen principes in de NOVI en regionale omgevingsvisies en verordeningen.	Rijk en regio's
Van contouren naar resultaten	36	Onderzoek naar concessiesystematiek en verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden.	Allen
	37	Inzet om alternatieve, aanvullende bronnen aan te boren.	Rijk en regio's
	38	Doorontwikkelen van alternatieve vormen van bekostiging en financiering ten behoeve van een regionaal mobiliteitsfonds.	Regio's
	39	Business cases binnen gebiedsprogramma's verder uitwerken.	Allen
	40	Criteria van het mobiliteitsfonds ontwikkelen.	Rijk
	41	Omarmen van principes van contouren.	Allen
	42	Adaptieve programmatische aanpak.	Allen
	43	Voortgang bespreken door stuurgroep en OV- en spoortafels.	Allen
	44	Contineren van de ontwikkeling van monitoringsinstrumenten.	Allen
	45	Bespreken van uitkomsten van monitorinstrumenten.	Allen
	46	Monitoring en actualisatie van Toekomstbeeld OV.	Allen

Verantwoording

Achtergronddocumenten

Thema: Vraaggestuurde mobiliteit
- Vraaggestuurde mobiliteit? Dat doe je zo! (Programma Toekomstbeeld OV, 2018)
- Innovatieve vraaggestuurde mobiliteitsconcepten; succes- en faalfactoren (Arup e.a., 2017)
- Rapport vraaggestuurde mobiliteit (P2, 2018)

Thema: Knooppunten van de toekomst
- OV-knooppunten van de toekomst: een integraal handelingsperspectief (Programma Toekomstbeeld OV, 2018)
- Advies in het kader van het Handelingsperspectief (Bureau Spoorbouwmeester, 2018)
- Reflectie College van Rijksadviseurs op case studies (College van Rijksadviseurs, 2019)
- CRA-case studie: ontwerpend onderzoek Regionaal OV-knooppunt Terneuzen (BUUR – Bureau voor Urbanisme, 2018)
- CRA-case studie: knooppunt Schiedam, advies (Civic architects e.a., 2018)
- CRA-case studie: knooppunt Schiedam, presentatie (Civic architects e.a., 2018)
- CRA-case studie: knooppunt Eijsden (Rademacher/De Vries, 2019)

Thema: Alternatieve bekostiging en financiering
- Alternatieve bekostiging en financiering Toekomstbeeld OV (Rebbel e.a., 2018)

Thema: Netwerkuitwerking
- OV NL 2040: benutting en innovatie (SMA, 2018)
- Onderzoeksresultaten en aanzet ontwikkelrichtingen lange termijn netwerkuitwerking (APPM e.a., 2019)
- Toetsing en resultaten lange termijn netwerkuitwerking (Goudappel Coffeng, 2018)
- Maatregelen en kosten lange termijn netwerkuitwerking (Movares, 2018)
- Bus, Tram, Metro-netwerk Toekomstbeeld OV; uitwerking voor de middellange termijn (Goudappel Coffeng, 2019)

Bronverantwoording

- Figuur 1.b: Oei ik groei, MRDH/RET/HTM, 2018
- Figuur 1.c: NS/Strategy Development Partners, Intern rapport NS, Den Haag 2016
- Impressie treininterieur van de toekomst: Mecanoo, 2018
- Foto station Harderwijk: ProRail

Deze Contouren Toekomstbeeld is tot stand gekomen in samenwerking tussen de partners van het Programma Toekomstbeeld OV:

- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- De twaalf provincies en de metropoolregio's Amsterdam (MRA) en Rotterdam-Den Haag (MRDH)
- De openbaar vervoersbedrijven NS en Federatie Mobiliteitsbedrijven nederland, en stadsvervoerders GVB, RET en HTM
- De infrabeheerder ProRail

Den Haag, februari 2019

